

# Komt een auto bij de dokter...

## Volkswagen Corrado G60 (1989)



Het zal vele autoliefhebbers wel eens bezig hebben gehouden. Een hobbyauto die zo veel kosten met zich meebrengt dat de verleiding groot is om die gekoesterde wagen toch maar van de hand te doen. Niets menselijks is de autodokter vreemd en hij ondervond dit dilemma onlangs zelf aan den lijve. De auto die hij als jeugdliefde dagelijks reed, werd na een winterslaap van acht jaar in heel slechte gezondheid wakker. Wat nu? Wegen de onderhoudskosten op tegen de financiële maar zeker ook emotionele waarde? Gelukkig trok een monteur van een dorpsgarage zich het lot van de Volkswagen Corrado G60 aan.

**N**a een heerlijk roffelende Alfa Romeo 33 en daarna een roestbruine (of bruin van de roest?) Opel Corsa A, was ik vijftien jaar geleden toe aan een interessante coupé. Van huis uit werd er niets anders gepredikt dan NSU, Audi of Volkswagen. Die Duitse degelijkheid was voor een arme student misschien wel verstandig, maar spannend en uitdagend is wat anders. Ik wilde wel iets bijzonders met een mooi stukje techniek natuurlijk. Maar Volkswagen had zich in de jaren tachtig een technische uitspatting veroorloofd door een uitvinding uit 1905 van de Fransman Léon Creux in massaproductie te nemen. Honderdtien jaar geleden kon het idee van Creux nog niet worden verwezenlijkt, doordat de technieken nog niet voorhanden waren om zo'n complex stukje techniek te kunnen bouwen. Maar ook Volkswagen lukte het pas na vele experimenten om voor de 1,3 liter kleine motor van de Polo een G-lader te ontwikkelen. De term G40 was een verwijzing naar de 40 mm hoge verdringer die de lucht samenperste. Machines

om de spiraalcompressor te produceren waren er niet en zodoende moest het Duitse autoconcern de machines om een G-lader te bouwen nog helemaal ontwikkelen. Het resulteerde in 115 pk's. Het succes smaakte naar meer en niet veel later gingen de techneuten aan de slag om op dezelfde productiewijze een grotere G-lader te produceren voor de 1,8 liter grote motor die bekend is van de GTI's. Maar het bleek al snel een debacle. De ene na de andere G60, dus met een verdringer van 60 mm, bezweek om onduidelijke redenen. De toegenomen grootte bleek de achilleshiel. Volkswagen ging hard aan de slag met het verstevigen van de excenter (de as waar de verdringer in een excentrische beweging omheen draait) en een verbeterd verhardingsproces. Het loste de betrouwbaarheidsproblemen grotendeels op, maar de reputatie was voor altijd verziekt. Met de komst van de betrouwbaardere en goedkoper te produceren VR6, ging het bijzondere concept van de G-lader al na enkele jaren de prullenbak in. Hiermee heeft de G60 een

