



Volkswagen Golf V GTI - Kilometers: 42.990 - Deze maand: Powerflex rubbers, Eurol olie en NGK bougies

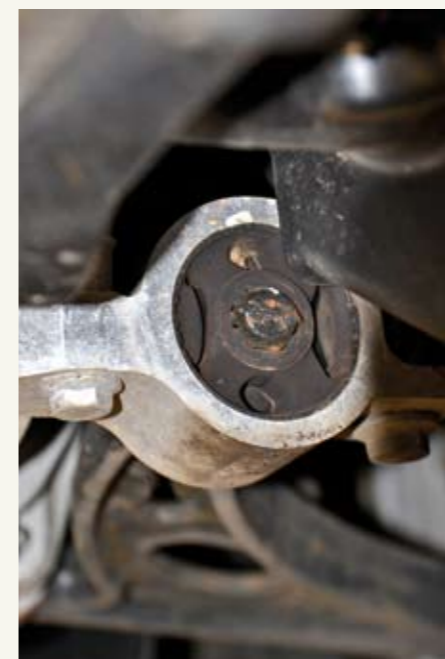
## GTI gaat goed gesmeerd

Nu de VW Golf GTI van bouwjaar 2007 inmiddels uit de dealergarantie is, heb ik voor het onderhoud mijn heil gezocht bij een echte VAG-specialist: Autotechniek Hans Sloot in Lochem. Bij km-stand 42.990 vond ik het de hoogste tijd voor een uitgebreide verwenbeurt.

Ondanks op zich goede ervaringen met de VW-dealer vond ik het toch een prettiger idee om de getunede GTI voortaan te laten vertroetelen door een echte specialist. Dus toen ik vernam dat Hans Sloot - voorheen verantwoordelijk voor de werkplaats van tuner JD Engineering en daarmee voor alle met name mechanische werkzaamheden - als VAG-specialist een eigen bedrijf was gestart, had ik mijn adresje gevonden. Voordat de afspraak werd gemaakt eerst een alternatief gezocht voor de Castrol Longlife motorolie die VW voorschrijft. Voortaan hanteer ik namelijk een interval van 15.000 km in plaats van het dubbele dat VW voorschrijft voor het ververset en dan is het gebruik van die olie niet nodig. Omdat ik veel goede verhalen over Eurol hoorde besloot ik dat merk, ook veel toegepast in de racerij, te proberen. Via de website [www.eurol.nl](http://www.eurol.nl) kun je door het invullen van je kenteken met de zoekmachine in een paar tellen de juiste olie voor jouw auto vinden, inclusief informatie over de carterinhoud, intervallen voor ververset en een productbeschrijving die je als PDF kunt downloaden. Voor de GTI leverde dat in totaal zes resultaten op, de keus viel op Eurol Syntence 5W-30.

Met zes liter verse olie in de kofferbak kon ik halverwege juni terecht bij Autotechniek Hans Sloot voor de grote beurt. Die begon met een uitgebreide inspectie van de auto. Hans vond direct een mankement, zij het niet heel ernstig: het draagarmrubber rechtsvoor vertoonde speling. Een veel voorkomende kwaal bij de voorwielophanging en vooral rechts, omdat je nogal eens met het rechterwiel in de berm rijdt. De rubbers achter hebben minder te lijden en vertoonden dan ook geen speling. Besloten werd beide rubbers vooraan te vervangen door Powerflex rubbers. Die gaan niet alleen veel langer mee maar "bewegen" ook veel minder waardoor de voortrein opgestrakt wordt. De Powerflex rubbers

Eerst een grondige inspectie om vast te stellen wat er moet gebeuren.



Het ophangrubber rechtsvoor vertoont speling. Aan beide kanten worden ze vervangen door Powerflex rubbers.

lagen op voorraad dus konden direct gemonteerd worden. Daarnaast bleek dat het brandstoffilter nog uit 2007 stamde. Die was bij de eerste beurt dus niet vervangen door de dealer, iets wat volgens Hans Sloot in de praktijk ook maar zelden gebeurt. Het is echter wel degelijk aan te raden want het filter kan sterk vervuild raken. Het vervangen is maar een paar minuten werk en een vers filter van - in dit geval - Mahle kost je echt de kop niet.

IK WAS erg benieuwd naar de staat van de Castrol Longlife olie, die inmiddels een goede 20.000 km in het getunede blok had gezeten. De olie bleek bij het aftappen nog in verrassend goede staat: Hans demonstreerde dit door een druppel olie tussen duim en wijsvinger te nemen en vervolgens de vingers uit elkaar te halen. Vormt er zich dan een sliertje olie tussen duim en wijsvinger dan wil dat zeggen dat het met de elasticiteit en smerende capaciteit wel goed zit. Terwijl de Castrol olie langzaam uit het carter in het afvalvat stroomde was het tijd om de remmen onder de loep

De nieuwe rubbers gemonteerd. Het bruine goedje is spuitectyl, dat voorkomt dat de bouten gaan roesten.



te nemen. De remklauwen werden rondom gedemonteerd, iets wat gezien de hoeveel vuil en het ontbreken van kopervet bij de dealer niet gedaan was. Schijven en blokken waren in prima staat, maar de klauwen konden wel een schoonmaakbeurtje gebruiken, waarna alle raakvlakken een laagje kopervet kregen. Net zoals de kurkdroge wielbouten, de naven en ook de bouten van de voorwielophanging die voor het vervangen van de rubbers gedemonteerd waren. Alle bouten zijn eerst grondig schoongemaakt en vervolgens goed ingevet. Af fabriek wordt alles "droog" in elkaar gedraaid, met als gevolg dat bouten en moeren na verloop van tijd door corrosie muurvast komen te zitten en - in het ergste geval - breken wanneer je ze los probeert te krijgen. Met kopervet voorkom je dat. De bouten van de draagarmen zijn na het terugmonteren bovendien nog even goed ingespoten met tectyl. Oogt wel niet zo mooi maar zo roesten ze tenminste niet. Het zijn dit soort details waardoor ik een specialist prefereer.

De remvloeistof had eigenlijk al in maart van

De remklauwen worden gereinigd en verend met kopervet, dat geldt ook voor de wielmoeren en ander montage materiaal; het voorkomt vastzitten door oxidatie.



dit jaar ververset dienen te worden. Dat is dus een nadeel van die lange onderhoudsintervallen: bij de eerste beurt was ververset nog lang niet nodig, bij de volgende - voorgeschreven - beurt zou de remvloeistof bijna een jaar te lang in het systeem hebben gezeten! Dan moet je dus tussendoor een aparte afspraak maken voor alleen de remvloeistof, niet handig. Een paar maandjes overschrijding kan wat mij betreft geen kwaad en dus is de vloeistof in Lochem ververset. Daarna werd de aandacht weer verlegd naar de machinekamer. Hans stond erop de bougies te inspecteren. 'Die laten ze er altijd veel te lang inzitten. In theorie kan het 60.000 km, maar daar ben ik helemaal geen voorstander van. Met frisse bougies loopt zo'n motor veel beter en voorkom je problemen.' De origineel gemonteerde Bosch bougies zagen er na bijna 43.000 km op zich netjes uit, mooi koffiebruin, maar Hans adviseerde ze gezien de leeftijd en km-stand uit voorzorg toch te vernieuwen. Dus werd de 2.0 TFSI verend met vier gloednieuwe NGK Laser Platinum Premium vonkers.



Geen Castrol Longlife meer maar Eurol Syntence 5W 30. De motor lijkt direct stiller te lopen.

HET K&N paneelfilter werd gereinigd, waarna ook het interieurfilter geïnspecteerd werd. 'Wordt maar al te vaak vergeten,' aldus Hans. Dat bleek te kloppen. Het interieurfilter, ook weer van 2007, zat mudvol groenafval: resten van bladeren, zaadjes, stof en andere troep. Ook hiervoor geldt: vervangen is een kleine moeite en de kosten zijn te verwaarlozen, maar het moet wel even gebeuren. Gebeurt het niet op tijd raakt de boel verstopt, werkt de aanjager niet goed en gaat je interieur stinken. De grote beurt is afgerond met het vullen van het carter met de Eurol Syntence olie, waarbij uiteraard ook het filter vernieuwd is. Tot slot zijn alle - en dan bedoel ik ook alle - scharnieren nog even gesmeerd: die van de motorkap, de portieren, de achterklep: zelfs de sloten en het schakelmechanisme zijn voorzien van smeermiddel. 'Hooft gewoon bij een grote beurt,' aldus de Lochemse Piet Precies.

Tijdens de rit naar huis en in de dagen erna vielen twee zaken direct op: om te beginnen start de motor nu soepeler en makkelijker, voorheen vond ik hem - in koude toestand - nog wel eens wat rauw en weinig enthous

**VW Golf GTI**  
**Bouwjaar:** 2007  
**Km.stand:** 42.990  
**Eigenaar:** Hugo Claver  
**Eigenaar sinds:** april 2008  
**Modificaties:** Fox Performance uitlaatsysteem (incl. downpipe en HJS racekat) - K&N paneelfilter - JD Engineering software - KONI 1150 schroefset - Toyo Proxes T1 Sport - Powerflex ophangrubbers

siast aanspringen. Ook de gasrespons voelt net wat gretiger en scherper, evenals het klimmen in toeren. Daarnaast kan ik me niet aan de indruk onttrekken dat de motor stiller en netter stationair loopt. Of dat nu door de olie of door de bougies komt is niet aan te geven; vermoedelijk dragen beide hun steentje bij. 'Het verschil door de Powerflex rubbers ga je direct merken,' beweerde Hans al. Dat klopt, en in veel hogere mate dan ik had gedacht.

**AUTOTECHNIEK HANS SLOOT**

Bij dit bedrijf kun je terecht voor onderhoud en tuning in de breedste zin van het woord voor auto's uit VAG-groep (Audi, Seat, Skoda, VW). Op tuninggebied is dat naast chiptuning (JD) ook het bouwen van complete aandrijflijnen en specialistische aanpassingen zoals het bewerken van cilinderkoppen, turbotechniek, racekoppelingen, sportonderstellen, remmensets enzovoort. Ook kun je er terecht voor autosportprojecten. Aalsvoort 51-F, 7241 MA Lochem, 0573-252 837, [www.autotechniekhanssloot.nl](http://www.autotechniekhanssloot.nl).



Links de originele Bosch bougie, rechts de nieuwe NGK vonker.



Zo ziet het interieurfilter er na 43.000 km uit, niet bepaald fris.

De voortrein voelt strakker, de besturing puntiger en preciezer; de neus gaat gretiger de bocht in en er is meer communicatie met de voorbanden via het stuur. Het voelt alsof de hele voorwielophanging even extra is aangedraaid, een wereld van verschil dankzij een kleine ingreep. Ook rechtuit rijdend voelt de auto strakker gedempt; het is beter te voelen wat de KONI schokdempers doen. Al met al voelt de GTI nu een stuk frisser: de motor voelt weer heerlijk soepel en alert en de handling is er met de Powerflex rubbers merkbaar op vooruit gegaan. Hoe de Eurol olie zich houdt lees je een volgende keer, dan gaan we het ook weer eens hebben over de Toyo banden. Maar voorlopig gaat de GTI weer heerlijk gesmeerd. |