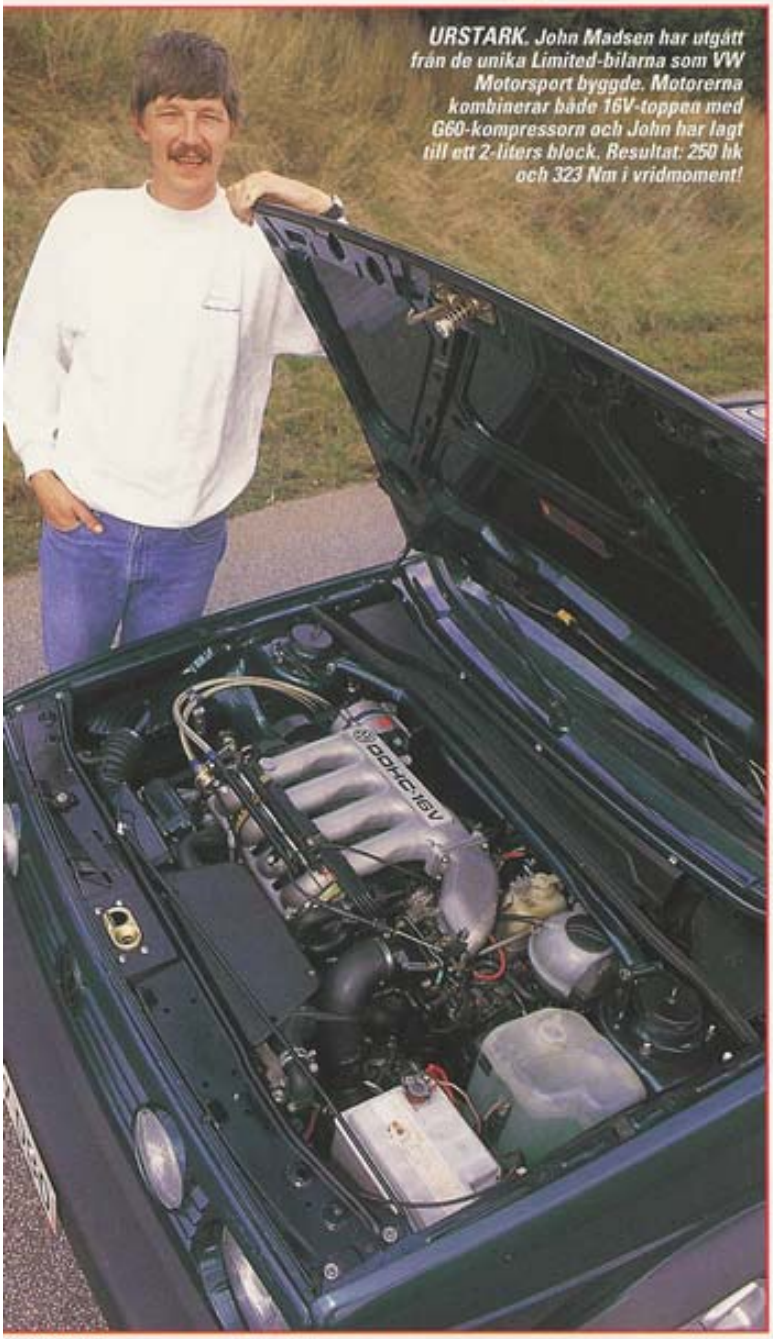
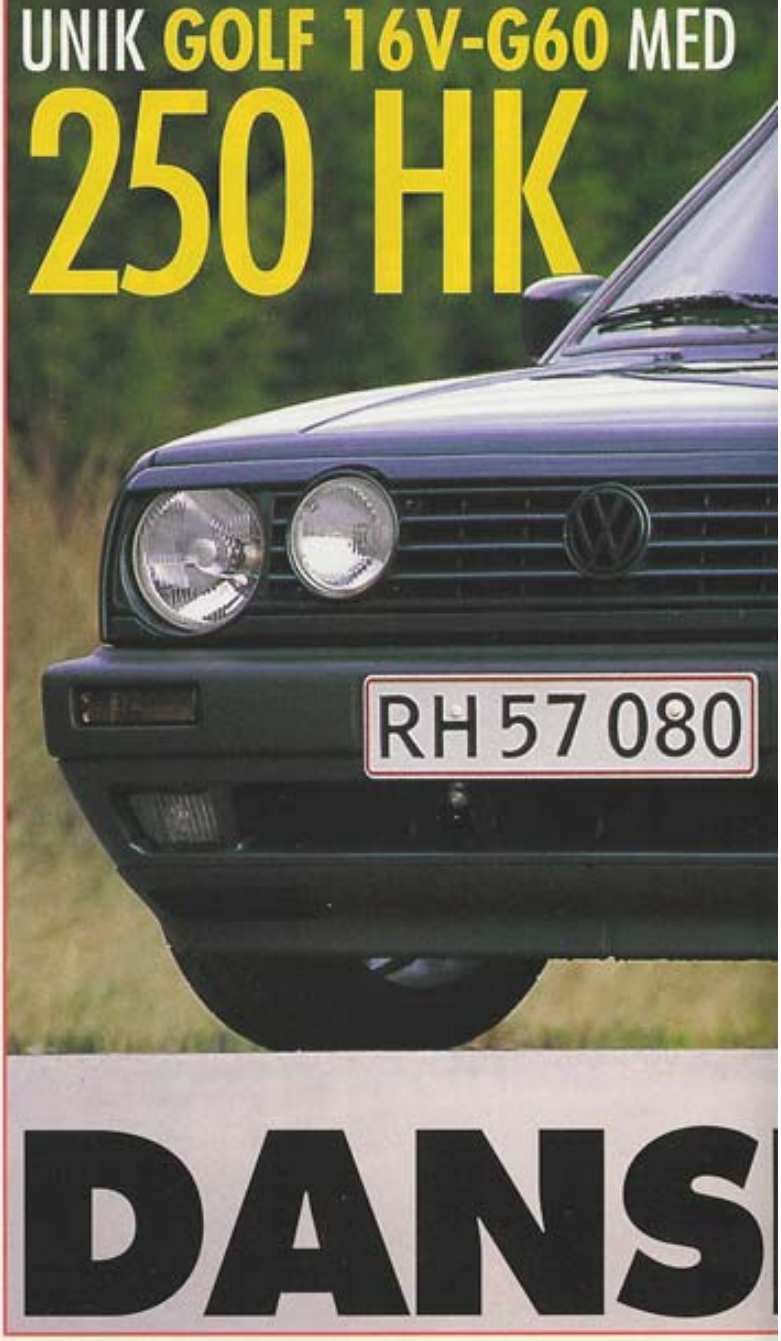
UNIK GOLF 16V-G60 MED 250 HK



URSTARK. John Madsen har utgått från de unika Limited-bilarna som VW Motorsport byggde. Motorerna kombinerar både 16V-toppen med G60-kompressorn och John har lagt till ett 2-liters block. Resultat: 250 hk och 323 Nm i vridmoment!



DANSK

Med sina 250 bromsade hk är det ingen överdrift att ge John Madsens Golf rubriken "Dansk Dynamit". Motorn är på 2,0 liter med både 16V-topp och G60-kompressor!

Av Pär Brandt (text & foto)

■ ■ ■ Golf GTI-ägare kan delas upp i två grupper: de som gillar den sportigt högvarviga 16V-motorn och de som föredrar det massiva vridmomentet i 8V-motorn med G60-kompressor.

Det bästa från två världar vore förstås om 16V-karaktären kunde kombineras med råstyrkan som kompressorladdningen ger. Och en sådan rar motor fanns faktiskt!

— Det var 1989 som VW Motorsport byggde 70 bilar, berättar John Madsen. De hette "Limited", var baserade på Rally-Golfen med fyrhjulsdrift och hade en 16V-motor med G60-kompressor.

FINESSER. VW Golf är rätt lätta att bryta sig in i. Men utan låscylinder på dörrhandtagen (öppningen styrs av larmets fjärrstyrning) blir det svårare för tjuven — och snyggare!

— På sin tid kostade bilen 70.000 D-mark och än idag är de dyra, om man lyckas hitta ett exemplar. Räkna med 25.000 mark!

Med de extremt elaka skattepålägg som man har på bilar i Danmark (nästan tredubbla priset mot i Sverige!) så ville John komma undan lite billigare genom att bygga en sådan bil själv. Dock utan fyrhjulsdriften (som väger 170 kilo) och med 2,0-liters block istället för originalets 1,8-liter.

Detektivjobb

■ John vände sig till VW Motorsport och de faxade en lista med 295 partnummer, allt som behövdes för att konvertera en 16V-motor till G60-laddning. Paketpris: 22.000 D-mark!

— Det var ju en omöjlig summa för mej, säger John. Istället fick jag ta reda på vad varje detalj var för något och sedan se om den gick att hitta begagnad.

Ett års detektivarbete krävdes innan John Madsen benat ut vad som behövdes till motorn och var de delarna kunde hittas till billigaste pris.

Men det blev en rätt lång lista ändå över saker som skulle köpas hos VW Motorsport i Hannover. John reste ner själv och hämtade sin leverans. På frågan "Är detta verkligen allt som behövs?" ringde lagerkillen upp en av männen som var med -89 och byggde de 70 bilarna.

— Det tog en stund. Sen kom han upp, hälsade, läste genom listan och sa "Nej-nej, det saknas mycket - du behöver det här, och den här och det där..."

— Den hjälpen jag fick var helt ovärderlig, säger John tacksamt. De tog sig dessutom tid att berätta hur allting skulle monteras och gav mej en del tips om motorn.

Maximal effekt

■ Som framgår av receptet har John Madsen förstorat motorn till 2,0 liter och dessutom förbättrat flödet i topplock, insug och avgasgrenrör.

Det har gett en fantastiskt vridstark motor — vridmomentskurvan ser ut som en höjdhoppsribba — men har också inneburit att kapaciteten hos G60-kompressorn nått sin gräns.

— Från 5.000 rpm sjunker laddtrycket från 0,7 till 0,5 bar, säger John. Därmed tappar motorn cirka 30 hk på toppen.

Att ändra utväxlingen på kom-

SLEEPER. *Dansk dynamit med 250 hk, mycket diskret förpackat av John Madsen. Vem kan ana att den här bilen gör 0 - 100 km/h på 6,5 sekunder?!*

K DYNAMIT

***UNIK MOTOR.** De här motorerna är varje VW-entusiasts dröm. Den varvvilliga 16V-toppen kombinerad med all den styrka som G60-kompressorn ger. VW Motorsport byggde endast 70 stycken, 1989. Notera finishen!*

RECEPT

Bil: Volkswagen Golf GTI 16 V "Limited" 1988.
Ägare/byggare: John O. Madsen, Fredericia i Danmark.
Motor: Passat 2,0-motorblock (9A), slaglängd 92,8 mm, borrning 82,5 mm, motorvolym 1.984 cc. Balanserad vevaxel, vägda vevstakar, Passat 9A kolvar som svarvats ned 1,1 mm och belagts med kromnickelskikt. Kompressionsförhållande 8,7:1. 16V-topplock med polerade kanaler och förbränningsrum, ventilsätena har flyttats ned och tvärsnittet gjorts större. Standard ventiler (natriumkylda avgasventiler) med större radie, 1,3 mm sätesbredd (2,0 mm original). Standard hydrauliska ventilyftare. 16V-kamaxlar. Scirroco 16V insug (51 mm ID), polerat och något portat. Förstärkt G-lader kompressor (original 80 mm hjul), laddtryck 0,7 bar. Digifant insprutning (från G60), 16V bränslepump med 6,5 bar tryck. Tändbox från Corrado G-60, mappad och chiptrimmad av Peter Rasmussen på WHA Trim. Intercoolerpaket och kylare från Rally Golf G-60. Supersprint Grupp A avgasgrenrör, 60 mm, resten 2,5" rostfritt med DTM-ändrör. Seiradig oljekylare från BMW 325i, Castrol SLX olja. Bosch F4 DTC tändstift. Motorn byggd av K.H. Power och ägaren.
Effekt: 250 hk, vid 5.880 rpm. Max vridmoment 323 Nm vid 3.880 rpm.
Prestanda: 0-100 km/h på 6,5 sek. Toppfart cirka 240 km/h.
Transmission: Svänghjul lättat 1,3 kilo, 230 mm. Sachs tryckplatta, Sachs lamell. Original, femväxlad G60 låda. Hydraulisk koppling, vajerväxelreglage. Golf G60 drivaxlar, Rally Golf G60 4WD-drivknutar.
Kaross: Helt original. Dörrhandtag från bakdörrarna på 5-dörrars Golf.
Hjulupphängning: Original 16V fram och bak. Konigula stötdämpare med justering från kupén i fyra olika hårdhetslägen. Sänkt 60 mm.
Bromsar: Rally Golf G60 bromsok fram och bak, framskivor 280x22 mm, slitsade. Bak 238x10 mm, slitsade. Bromsbelägg fram Mintex, bak original 16V. Komplett ABS-system från Rally Golf G60.
Fälgar: AZEV, Typ E, fram och bak. 7,5x16, ET 25.
Däck: Michelin Pilot XGTV, 215/40ZR16.
Tjänstevikt: 1.140 kilo.
Inredning: Rally Golf G60.
Elsystem: 90A generator från Golf GTI 8V -89.
Lack: Grön pearleffektlack från Rally Golf, färgkod 2C6V. Lagd av Arne Poulsen.
Internet: Besök danska Golf-klubben på http://www.clubgolf.dk/.
Sponsorer: Min egen plånbok — och min frus, när jag kommit åt den!
Tack till: Kaj Hansen på K.H. Power, H. Seiferth på VW Motorsport i Hannover, Peter Rasmussen på WHA Trim, Troben Pryds på T.P. Tuning, kompisen Jan Brun och ett extra varmt tack till hustrun Birte som visat stort tålamod under hela projektet.

pressorn med ett mindre hjul, och därmed få upp laddtrycket, vill inte John.

— Det är ett väldigt enkelt sätt att trimma en G60-motor, men hållbarheten försämras drastiskt. Jag vill hellre ha en driftsäker motor. Redan nu har jag mycket mer effekt än framdäcken kan hantera!

Prestanda är så imponerande att två klubbkamrater i danska GTI-klubben ville beställa varsin likadan motor av John.

— Men det visade sig bli svårt, avslutar John. VW Motorsport tillverkade bara 100 G60-satser för 16V-motorn. 30 lades på hyllan som reservdelar och nu är de slut.

— Visst går det att bygga en liknande motor, men då måste man nytillverka många delar. En 16V med G60-kompressor är och förblir unik! □

Fotnot: Den som vill titta närmare på Johns unika Golf får ett nytt tillfälle vid "En dag på racerbanan", Kinnekulle Ring den 5 september. Då är John där tillsammans med ett tiotal av sina danska klubbkamrater.