



René Pelgrum verzamelde in twintig jaar 32 VW Golfjes. Allemaal GTI's en ze worden stuk voor stuk nog regelmatig gebruikt! „Elke auto heeft zijn eigen verhaal.”

MIJN GARAGE



René Pelgrum: „Elke keer als ik in mijn hal loop, kan ik er volop van genieten.”

FOTO ARNO LINGERAK

Béétje uit de hand gelopen

Het was 1974 of '75, ik woonde nog thuis. De buurman kocht een VW Golf. Dat model greep mij: zo mooi, heel eenvoudig, maar voor die tijd heel nieuw. Mijn eerste auto was een Kever, maar in 1983 kocht ik het summum: een Golf GTI. Zo'n twintig jaar geleden reed ik Porsche, een mooie GT3. Tijdens een online autozoektocht kwam ik een eerste generatie Golf GTI tegen en die bleken nog best betaalbaar. Ik wilde er een die helemaal origineel was. Probeer er maar eens een te vinden die niet is gespoten en op de goede stalen velgen staat... Ik kocht er een in Leipzig. Op de terugweg gingen mijn broer en ik wat eten, de Golf werd naast de GT3 geparkeerd. Er kwamen wat mensen dat restaurant die de GT3 straal voorbijliepen en uitgebreid bij de GTI gingen staan kijken... Een rode, de eerste van de verzameling.

Dan word je lid van de Golf GTI Club en hoor je over iemand die een paar GTI's heeft staan. Ook een heel bijzondere, een Oettinger. Daar zijn er maar 1.200 van gebouwd. Er stond ook

een van de allereerste Golf GTI's, helemaal gerestaureerd. En nog een Golf waar hij vanaf wilde. Ik heb 30.000 euro voor drie auto's betaald. Met vier auto's werd het een echte verzameling. Ik zocht jaren naar een witte Oettinger en kwam in Spanje uit. Toen ik ging kijken welke types en uitvoeringen er allemaal zijn uitgebracht, is de hobby uit de hand gelopen. Ik heb er nu 32, elk met zijn eigen verhaal. Spanje, Italië, Frankrijk, Duitsland; vanuit heel Europa heb ik Golfjes opgehaald. Natuurlijk heb ik favorieten. Die Oettinger is een apart ding. In de GTS rijd ik ook graag. De allereerste die ik kocht, loopt nog in alle auto's. Laatst kwam ik met een van de wagens voor de APK en zeiden ze: 'Je hebt afgelopen jaar maar 700 kilometer gereden!' Dan zeg ik: '32 maal 700 is ook 22.400 kilometer, hè?'"

Arno Lingerak

Kijk voor filmpjes op [youtube.com/autovisie](https://www.youtube.com/autovisie)

Motor
Vloeistofgekoelde
paraleltwin
Cilinderinhoud
554cc
Vermogen
61,2 pk
Gewicht
190 kilo (rijklaar)
Prijs
€ 6.999

door **Joost Overzee**
foto **Jesse Kraal**

KICKSTART

QJMOTOR heet voor de thuismarkt QianJiang, produceert jaarlijks 1,2 miljoen motorfietsen en valt onder de Chinese Geely Group. Nieuwste aanwinst: de SRK 550.

Chinese concurrentie wordt serieuzer

Bekijk voor de grap de global site van QJMOTOR en je slaat achterover van de motormodellen; liefst 48 stuks van maximaal 800cc. QJ produceert uitsluitend zijn eigen motoriek. Als in 150 landen tientallen miljoenen van die motoren rondrijden, zal de betrouwbaarheid wel snor zitten.

De Chinezen van QJ lijken de adoptie van specifiek westerse rijderswensen deels achterwege te

hebben gelaten. Zo is de QJ SRK 550 in de lengte krap bemeten, zelfs voor mijn 1,76 meter.

De Chinezen kunnen uitblinken in motorische hardware, maar de software is minder bekende materie voor ze. Het injectiepompunt wordt door de SRK 550 gelukkig heel behoorlijk verwerkt.

De ultieme finesse ontbreekt, maar stad en land doorkruis je moeiteloos in de Normal-modus. De

scherpere Sportmodus bewaar je liever voor het domein waarvoor deze is bedoeld: de buitenweg. Over de hele linie staat hier een tot in detail aantrekkelijke machine met een aantal zeer opzienbarende uitschieters. Bandenspanningscontrole en -weergave zitten er standaard op! Brembo's in het voorwiel en geïntegreerde running lights in de knippers: check. De stuurknoppen keurig chic verlicht.

De vraag is gerechtvaardigd of A-rijders genoeg nemen met 61 pk. Nou, wel als de prijs een rol speelt. Is een naar 35 kW teruggebrachte SRK 550 even duur als het logische alternatief, de Z500, voor een full-powerversie is € 6.999 helemaal aantrekkelijk. De QJMOTOR SRK 550 verdient een 7-. Wel ontbreekt nog het 'Europees' raffinement. Geef de Chinezen twee jaar en ze poetsen die smetten weg.

MEESTE ONGELUKKEN MET E-BIKES

'Helm is noodzaak'

Met de herfstachtige omstandigheden ligt een valpartij met de fiets altijd op de loer. Een steeds grotere groep fietsers zet vrijwillig een helm op, maar dat leidt volgens de Nederlandse Vereniging voor Traumatologie nog niet tot veel minder slachtoffers. Die pleit daarom voor een helmplicht op e-bikes.

door **Rik Bootlink**

Een rondgang langs fabrikanten en fietsspecialisten leert dat dit jaar meer e-bikehelmen zijn verkocht. De aanname is dat fietsers angstiger zijn geworden nu zich de laatste jaren meer fietsongevallen voordoen, soms met fatale afloop. Op diverse plekken zoals in Drenthe en Gelderland hebben subsidies het laatste dwuitje gegeven om een helm aan te schaffen.

OVERSTAG

Freek Wijstra (69) is dit voorjaar overstag gegaan. „Ik ben – vind ik zelf – een uitstekende fietser en zal niet één, twee, drie brokken maken. Maar heb je gezien hoe druk het tegenwoordig op fietspaden is? Met al die fatbikes, racefietsers, speedbikes en bakfietsen is het gewoon wachten totdat het eens verkeerd gaat. Ik neem het zekere voor het onzekere.”

Laag gebruik

Fabrikanten en verkopers mogen dan een positieve ontwikkeling zien, uit de meest recente officiële cijfers van het SWOV blijkt dat het helmgebruik nog altijd vrij laag is. Bij observaties van 14.000 fietsers in dertien grote steden, vorig jaar zomer, bleek

Jochem Hoogendoorn, voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Traumachirurgie (NVT), ziet tijdens ritten door de duinen dat steeds wat meer fietsers voor hoofdbescherming kiezen. Maar hij juicht nog niet

dat 3 procent van de mannelijke fietsers en 5 procent van de vrouwen een helm droeg. Onder oudere doelgroepen en op e-bikes ligt het helmgebruik wel iets hoger. In het buitenland is het veel meer ingeburgerd om een helm te dragen.



'Ik neem het zekere voor het onzekere'

en betwijfelt of het landelijk aantal slachtoffers met hersenletsel als gevolg van fietsongelukken inmiddels weer afneemt. Het Haaglanden Medisch Centrum waar hij werkt, neemt nog altijd veel gevallen fietsers op, veelal mensen met een e-bike.

ZORGWEKKEND

„We moeten vooral blijven fietsen, dat is hartstikke goed. Feit is wel dat er mensen op een e-bike rijden die de hogere snelheid eigenlijk niet goed aankunnen. Hun reactievermogen is gewoon minder. Daarbij is de

e-bike wat zwaarder voor hen. We hebben de laatste jaren een zorgwekkende stijging van het aantal fietsers met hersenletsel gezien. Veel ouderen gebruiken bloedverdunners, die zijn een extra risicofactor.”

Wekelijks behandelt hij een of meerdere gevallen fietsers. „Bij licht hersenletsel gaat het vaak om een hersenschudding. Dan kun je last hebben van duizeligheid, hoofdpijn, misselijkheid en concentratiestoornissen. In het ziekenhuis zien we echter ook regelmatig mensen met breuken en bloedingen in het hoofd. Een deel krijgt bijvoorbeeld een halfzijdige verlamming of verschijnselen als afasie waarbij ze niet meer goed uit de woorden kunnen komen. Sommigen overleven het niet.”

De helm kan leed voorkomen. Volgens SWOV ligt de risicoreductie voor ernstig hoofd- en hersenletsel tussen 54 en 65 procent en voor dodelijk hoofd- en hersenletsel tussen 44 en 85 procent. „Met een helm op kun je nog steeds vallen, maar de impact is vele malen kleiner. Vergelijk het met de airbag of gordel in de auto; die vangt de eerste klap op.”

De NVT pleit nu voor een helmplicht op e-bikes. „We waren altijd van waarschuwen en adviseren, maar zijn nu opgeschoven richting een helmplicht. Soms hebben mensen een duw van buitenaf nodig. De helm moet zeker op fietsen met ondersteuning het nieuwe normaal worden.”

Nathalie Sieben moest langdurig revalideren na een fietsongeluk waarbij zij geen helm droeg. „Laten ze die helm toch verplichten!”

FOTO MARCEL VAN HOORN

De Maastrichtse Nathalie Sieben (56) juicht een verplichting toe. Zij is op een najaarsdag in 2006 door het oog van de naald gekropen. Die avond had ze toevallig geen helm op. „Mijn man en ik besloten na het werk nog een rondje te fietsen. We waren bij Eben-Emael in België toen het misging. Een tegemoetkomende auto sloeg ineens linksaf. Ik weet er niets meer van, ik ben met Glasgow Comaschaal 4 opgenomen; je bent dan eigenlijk overleden, maar vergeten te sterven.”

Er volgde een lange, intensieve revalidatie. „Ik heb alles opnieuw moeten leren: lopen, praten, mensen herkennen. Hoewel het heel wat jaren geleden is, ben ik er nog elke dag mee bezig en ik merk nog steeds de gevolgen ervan.”

VERGISSING

Nathalie Sieben fietst wel weer. Zeven jaar reed zij op een driewieler, inmiddels op een gewoon rijwiel. De helm vergeet ze nooit meer. „Laat ze die nou verplicht maken, we hebben dat nodig. Mijn man en drie kinderen hebben gezien wat de gevolgen kunnen zijn. Dan denk je: ze dragen 'm wel. Toch doen ze het niet en ze zijn echt niet dom. Mensen denken dat hen niets gebeurt. Ik zeg altijd: je maakt de vergissing maar één keer en dan zit je er de rest van je leven mee.”

WAT KOOP JE VOOR... € 15.000?

Cabrio-tijd!

Het lijkt onlogisch, maar nu is uitgerekend de tijd om een mooie cabrio te kopen. De prijzen liggen wat lager, bijvoorbeeld omdat een bedrijf bang is dat zo'n auto er nog maanden staat. Je wilt volop comfort en een automatische transmissie, plus een flinke kofferbak.

Occasionselectie

BMW 3-serie Cabrio

2005 - 2012

Een BMW stuurt verfijnd en is tegelijk comfortabel en sportief, mede dankzij de achterwielaandrijving. Daarbij heeft deze cabrio uitstekende voorstoelen en een prachtig, ergonomisch dashboard. De achterbank is niet echt bruikbaar, maar een mooie aanvulling op de 300 liter grote bagageruimte. Een 320i rijdt 1 op 12. Bij een autobedrijf in Echt staat een keurige, donkerblauwe 320Ci Special Executive (2005, 108.000 km) voor € 14.899.

Saab 9-3 Cabrio

2002 - 2011

Dit blijft een karakteristieke, pure liefhebbersauto. In het gebruik is de 9-3 vooral heel comfortabel. De 1,8 liter turbomotor is heerlijk soepel en rijdt met gemak 1 op 12. Er zijn wat eigenaardigheden zoals het contactslot tussen de voorstoelen. Met 352 liter bagageruimte, plus wat je nog op de achterbank kwijt kunt. Kijk eens naar de zwarte 1,8t 'Vector' automaat van eerste eigenaar (2007, 140.000 km), voor € 14.950 bij een autobedrijf in Markelo.

Volvo C70

1999 - 2009

Deze Volvo onderscheidt zich sterk van de twee concurrenten door dat hij geen echt cabriodak heeft, maar een wegklapbare hardtop. Op de weg is hij mooi comfortabel, maar met het dak open is het gewicht van dat dak achterin wel voelbaar. Opvallend is dat de Volvo 404 liter bagageruimte heeft, maar met het dak open is dat nog maar 202 liter! Een 2,5 vijfcilinder rijdt gemiddeld 1 op 10. In Apeldoorn staat bij een autobedrijf een 2,5 'Momentum' (2007, 169.000 km) voor € 13.950.

Beste keus

Smaak en een duidelijke merkvoorkeur hebben hier een sterke invloed op de definitieve keuze. Als je voor een van deze merken valt: geef de voorkeur! Als het aan ons lag, zouden wij best voor de BMW gaan.



BMW 3-serie



Saab 9-3



Volvo C70

autovisie

Technische aandachtspunten

BMW 3-serie Cabrio

Problemen op het dashboard of een contactsleutel die niet wordt herkend, worden veroorzaakt door alles wat er bij de accu zit. De referentiekabel losmaken helpt, een garage voert een definitieve reparatie uit. Een plotseling onregelmatig lopende motor wordt veroorzaakt door een vastzittende nokkenasverstelling. Een kwestie van de stekker schoonmaken.

Saab 9-3 Cabrio

Als de Saab ineens op drie cilinders gaat lopen, dan is één van de bobines kapot. Dat is vrij kostbaar, want ze zijn alleen alle vier ineens te vervangen, compleet met de cassette waar ze in zitten. Het contactslot tussen de stoelen kan vervuilen, waardoor er geen goed contact meer mogelijk is. Stofzuiger erop en klaar is Kees!

Volvo C70

Bij deze Volvo-generatie zijn maar enkele kleine storingen bekend. Het lastigst is een contactslot dat niet ver genoeg is te verdraaien om de motor te starten. Er bestaat wel een noodgreep, maar er moet gewoon snel een nieuw slot in. Vocht en vuil in de stekkers die zich vlak onder de voorruit bevinden, leiden tot diverse storingen. Schoon- en droogmaken is afdoende.

Kijk op [autovisie.nl](https://www.autovisie.nl) voor het laatste autonieuws