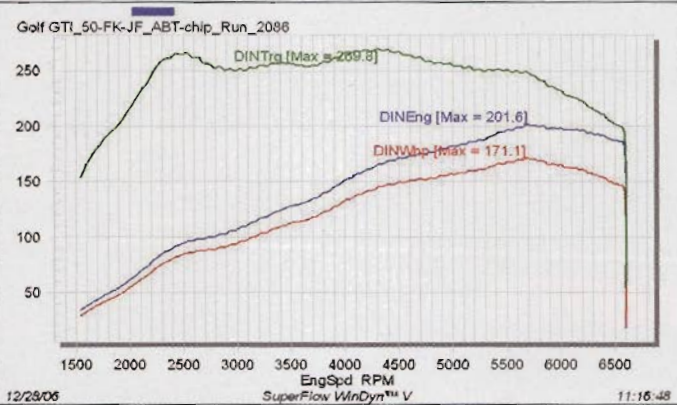


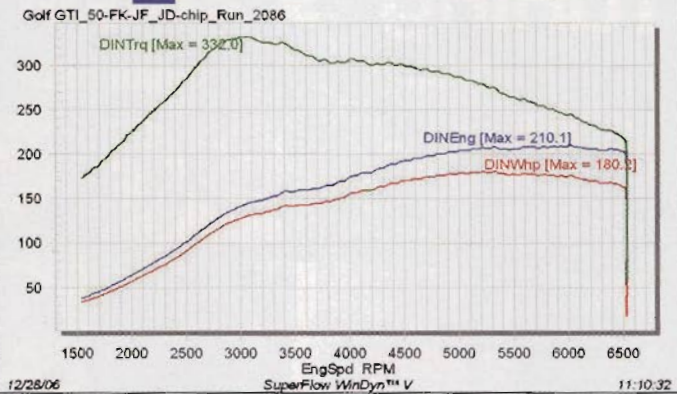
**W**at een paar uurtjes op de bank bij 'Dokter Dik' in Lochem al niet kan doen voor het brein van mijn Golf GTI! En dan bedoel ik niet een luie sofa en een praat sessie, maar de 4WD Superflow rollenbank en een ultieme krachtmeting. Niet dat de Golf nu heel dringend toe was aan een vermogensinjectie, maar mijn bezoek aan JD Engineering ([www.jdengineering.nl](http://www.jdengineering.nl)) voor een reportage over de machtige Golf V GTI van Jeroen Dik zelf (zie elders in dit nummer) was voor hem een mooie gelegenheid om een oude belofte in te lossen. Iets meer dan een jaar geleden, vlak nadat ik de GTI aangeschaft had, vertelde ik Jeroen namelijk al dat de 1.8 turbo bij VW gechipt was door de vorige eigenaar, maar dat ik niet helemaal tevreden was met het karakter van de motor. Dik nodigde me uit eens langs te komen wanneer zijn nieuwe werkplaats, compleet met rollenbank, klaar was. 'Ik denk dat ik die software wel beter kan maken,' voorspelde hij destijds. Mijn voornaamste klacht: de respons op het gaspedaal bij pakweg drie- tot vierduizend toeren viel me wat tegen en de vermogensafgifte ging een beetje op en neer. Dat beeld werd bevestigd bij de eerste run op de rollenbank, waarbij een vermogen van 201,6 pk en 269,8 Nm koppel aan de krukas werd gemeten. Bleef over aan de wielen 171,1 pk, zoals ook op de grafiek is af te lezen. De Sebring einddemper was goed voor exact zes pk winst, wist ik uit eerdere metingen. Dus kwam het vermogen goed overeen met de opgave van tuner Abt, de softwareleverancier van VW-importeur Pon. Abt geeft 193 pk aan de krukas op, daar zaten ze dus zelfs nog iets boven. Heel netjes! Minder netjes vond ik de koppelkromme. Die was niet erg vlak, maar liep een beetje als een achtbaan: eerst steil omhoog tot aan de piek bij ca 2.500 tpm, om daarna continu op en neer te golven. En die golven voelde ik dus in het gaspedaal. Jeroen

ging proberen de koppelkromme wat vlakker te maken, heel veel vermogenswinst mocht ik volgens hem niet verwachten. 'Helemaal niet als de katalysator al wat verstopt zit, dan is 193 pk het maximum voor deze motor,' vertelde Jeroen. Dat viel mee... De tweede run, met software van JD, leverde direct 208 pk en 310 Nm op (aan de krukas)! Plus een glimlach op mijn gezicht die operatief verwijderd moest worden. Maar de dokter was nog lang niet klaar. Fijntunen leverde bij run numero drie 317,7 Nm en 208,8 pk op. Bij de vierde run steeg het koppel na wat aanpassingen weer verder (326,5 Nm), maar het vermogen begon nu te zakken, naar 205,8 pk. Jeroen stortte zich nog een keer op zijn laptop en met succes: bij de vijfde run stonden er indrukwekkende cijfers op het grote beeldscherm: 332 Nm en 210,1 pk (180,2 pk aan de wielen). Volgens Dik het maximum voor deze standaard motor, met een turbodruk van 1,2 bar maximaal. Het eindresultaat is trouwens ook op een grafiek te zien, super! Na enkele lanceringen met Jeroen's eigen 315 pk Golf V eerder op de dag ben ik helemaal verpest voor mijn eigen auto. Gelukkig kan ik me snel resetten en volop genieten van het ongelooflijk veel betere rijgedrag van mijn eigen GTI. Bij lage toeren is de auto nog steeds relaxt te rijden, maar wel voelbaar alerter. Accelereren van onderuit verloopt voorbeeldig. De motor pakt bliksemsnel op, ontwikkelt razendsnel een imponerend vermogen en blijft dat over een breed toerengebied afgeven. Ook hangt de motor nu veel gretiger aan het gas, maar de meeste lol heb ik in het middengebied. Hier hield de motor voorheen wat in. Dat is niet alleen verholpen,



12/29/06 SuperFlow WinDyn™ V 11:16:48

Boven voor en onder na de behandeling...



12/28/06 SuperFlow WinDyn™ V 11:10:32

maar nu reageert de twintigklepper in het middengebied aanstaand snel op het gas en accelereert als een dolle. De motor lijkt veel gekker op hoge toeren te zijn geworden en klinkt ook feller, venijniger. Geldt ook voor de uitlaat, die nu pas echt heet wordt en na een ritje nog een kwartier staat na te tingelen. Afgaande op de boordcomputer is het verbruik ook licht gestegen (logisch natuurlijk), maar dat heeft ook te maken met het gebruik van het gaspedaal. Voor de duurzaamheid van de motor hoef ik volgens Jeroen Dik niet te vrezen, zolang de olie maar op tijd ververs wordt en ik goede 98 octaan brandstof tank. Zelf heb ik hele goede ervaringen met BP Ultimate, iets anders komt er eigenlijk niet meer in. Voorlopig weet de GTI me iedere keer weer te imponeren met de te voorschijn getoverde verborgen krachten. Nog nooit was doktersbezoek zo leuk!

Volkswagen Golf IV GTI	
Bouwjaar:	2000
Eigenaar:	Hugo Claver
Eigenaar sinds:	9 december 2005
Km-stand:	112.000
Motorvermogen:	210,1 pk/332 Nm (krukas)
Modificaties:	JD Engineering chiptuning
	Sebring einddemper
	KONI FSD schokdempers
	17" EtaBeta
	225/45 ZR 17 Falken FK452

## Redactieparkeerplaats

## Wat rijdt de redactie

- HUGO CLAVER - REDACTEUR  
Volkswagen Golf IV GTI, 2000
- ALBERT GERBEL - REDACTEUR  
Peugeot 206 1.6 XS, 2003
- EWOLD HALLEBEEK - REDACTEUR  
Alfa Romeo 156 VMR 30 Stradale
- Lancia Delta Integrale EVO 1, 1992
- Mazda MX-5, 1999

- MARCEL HEUVELING - REDACTEUR  
Ferrari 308 GTB Vetroresina, 1976
- Diverse Kevers
- CARLO TE LINTELO - FOTOGRAAF/NORMGEVER  
Alfa Romeo Giulia Super (2.0), 1972
- Porsche 944 S2 3.0 16v, 1990
- Fiat Seicento Sporting Abarth, 2001

- GERT TE LINTELO - HOOFDREDACTEUR  
Porsche 911 3.2 Carrera, 1988
- Alfa Romeo 156 TS Sportwagon, 2000
- Mercedes Benz 260 SE, 1989
- REIN VAN DER ZEE - FOTOGRAAF  
Porsche Boxster, 1996
- Land Rover Discovery, 2001
- Citroën DS 21 Pallas, 1968