

Seat Leon Van der Velden/JD Engineering
biedt ongekeerde prestaties

SPAANSE PEPE



Tekst: Hugo Claver - Fotografie: Carlo

Nuchter bezien is er niks mis met een 'gewone' Seat, vindt Edwin van der Velden, eigenaar van de gelijknamige Seat-dealer in Benthuizen. 'Een standaard Seat is mooi, goed en degelijk. Maar is hij ook speciiaal? Die van ons zeker...' Bij Van der Velden hebben ze last van een afwijking die niet zo heel veel voor komt bij dealers: ze zijn er gek op getunede auto's. Al sinds de komst van de Seat Leon 1.8T biedt het bedrijf (chip)tuning aan, met behoud van volledige garantie. En sinds een aantal jaren

heeft Van der Velden een vaste partner voor ontwikkeling van snelle software: de Lochemse VAG-tuner JD Engineering. 'Ik durf wel te zeggen dat wij in Nederland het meest aan Seat-tuning doen. En de software van JD Engineering is zo goed dat de auto's niets aan betrouwbaarheid inleveren. Daarom geven we zonder meer volledige garantie,' aldus van der Velden.

Hij is zwart en laag en staat op enorme Audi RS4 wielen. Edwin heeft me zojuist de sleutels overhandigd van zijn gloednieuwe Leon 2.0

TFSI Sport-Up. Af fabriek al een echt krachtpakket met 185 pk/6.000 tpm en 270 Nm/1.800 tpm. De voorwielaangedreven Leon moet daarmee volgens de fabriek in 7,8 sec van 0-100 kunnen vlammen en een top halen van 221 km/u. En dat allemaal voor een vanafprijns van € 26.995. Maar voor dat bedrag ga je niet met deze pretversie naar huis. Ben je bereid om drie mille extra te investeren, dan zit je ineens op een heel ander prestatieniveau. De Leon wordt onderworpen aan een serieus tuningprogramma. De handling wordt

R



Na chiptuning door JD zit de twee liter turbo op 245 pk/350 Nm. Neem je het uitlaatsysteem erbij, stijgt het vermogen naar 265 pk/385 Nm.



Je moet kiezen tussen Eibach verlagingsveren of een complete Bilstein onderstelkit, die onder deze auto zit.

ongetwijfeld weergaloos goed dempende uitlaatsysteem van Seat en bereid zijn dit om te ruilen voor een Milltek systeem met downpipe, sportkat, tussenpijp en einddemper. Omdat de tegendruk van dit systeem minder is, kan de turbodruk softwarematig verhoogd worden.

Weet je wat goed is voor jezelf en je medemens, dan neem je die uitlaat er ook bij. En dat niet alleen vanwege de twintig(!) extra peekaas die uit dit fraaie, Britse systeem (en de bijbehorende software) voort komen en het totaal op 265 paarden brengen. Staande ovaties, waar je ook rijdt, vallen je ten deel wanneer je van onderuit het pedaal vloert en het Milltek systeem eerst een moddervette, koffiebruine circuitsound uitbraakt. Naarmate het toerental stijgt, wordt het uitlaatgeluid scherper en iets heser, maar het blijft herinneren aan een typische sportwagensound. Ik vraag me tijdens het maken van wat rijfoto's al af waarom fotograaf Carlo zo staat te glunderen langs de kant van de weg. 'Laat mij eens rijden, dan kun je die uitlaat zelf ook horen.' Gaat hij nou daadwerkelijk smoezen verzinnen om mijn werk te mogen doen? Die moeite neemt hij meestal niet, hij pakt de sleutels gewoon. Maar hij heeft gelijk: deze Seat verdient zijn toehoorders naast het asfalt minstens net zo royaal als zijn bestuurder.

Blijft de vraag: valt er te rijden met 265 pk op de voorwielen? Jazeker, maar een beschermde status bij het CJIB en een onverwoestbare brandkast om je rijbewijs in te bewaren zijn een pré. Van der Velden heeft zelf een topsnelheid van 240 echte kilometers op de geijkte Leon-teller vastgesteld. Heb ik niet gedaan. Ik wil graag op eigen kracht naar huis kunnen rijden en niet achterin een KLPD-taxi. Bij een tiental nul tot honderd sprintjes wordt uiteindelijk een toptijd genoteerd van 6,2 seconden, met het Traction Control System ingeschakeld. Dat ook al niet standaard meer is. Jeroen Dik heeft namelijk een speciaal recept uitgeschreven voor het TCS, om de driveability te verbeteren bij dit enorme vermogen. Normaal werkt het systeem als volgt: zodra de voorwielen grip verliezen bij accelereren, wordt de gasklep eerst abrupt een flink eind gesloten. Vervolgens opent de gasklep zich weer langzaam, wat de voorwielen tijd geeft om hun grip te hervinden. Het nadeel bij een turbomotor is dan dat de turbodruk als een kaartenhuis in elkaar dondert bij sluiten van de gasklep en de druk daarna weer traag opbouwt. Dit merk je doordat de auto als het ware even stilvalt en daarna maar weer moeizaam accelereert.

Bij Seat-dealer Van der Velden in Benthuizen koop je voor krap dertig mille een gloednieuwe Seat Leon TFSI Sport-Up. Inderdaad, da's drieduizend euro meer dan ergens anders. Maar nergens krijg je zoveel Spaanse Peper voor je geld!

geoptimaliseerd met een sportonderstel naar keuze: Eibach verlagingsveren of een complete Bilstein Pro verlagingskit (die € 500 extra kost). De standaard 17" lichtmetalen wielen worden gedegradeerd tot pekmetaal. Van der Velden monteert 18" RS4 wielen met Bridgestone R1 050's in de maat 225/40 - 18. Op de testauto zitten trouwens 19" wielen met 225/35 - ZR 19 Michelin Pilot Sport. Het mag wat opvallen...

De **geventileerde remschijven** op de vooras worden vervangen door 322 mm Formel

geboorde schijven, met in de remtangen komen Ferodo blokken. De massieve schijven achter blijven zitten. En nu wordt het écht interessant: al deze maatregelen hebben een reden. En die heet Dokter Dik, zoals tuningtovenaar Jeroen Dik liefkozend wordt genoemd in VAG-kringen. In samenwerking met Van der Velden heeft JD Engineering software ontwikkeld die het vermogen van de turbomotor zonder verdere mechanische ingrepen al naar 245 pk en 350 Nm brengt. Oh, je wil meer? Dan moet je wel verder door het leven zonder het



Helemaal standaard kan heel goed zijn. De kuipstoelen zitten geweldig. Door de lekker lage zit en het in hoogte verstelbare stuur kun je een echte circuitzit aannemen.



De 19" Audi RS4 wielen staan de Leon fantastisch. Ze zijn voorzien van 225/35 - ZR 19 Michelines Pilot Sport banden.

Maar ik wil vooruit, en rap een beetje! En dat is het mooie van deze Leon: Dik heeft een programma ontwikkeld, waarbij niet de inspuiting wordt begrensd, maar er complete verbrandingen worden weggelaten. Simpel gezegd werkt het zo: als de motor 4.500 tpm draait, hebben er 150 verbrandingen per seconde plaats. Dik laat beurtelings in de verschillende cilinders (om temperatuurverschillen tussen de cilinders te voorkomen) bijvoorbeeld vijftig ontbrandingen weg, waardoor je een derde van het motorkoppel 'weggooit'. Des te meer of minder verbrandingen je achterwege laat, des te meer of minder koppel ben je kwijt. Het voordeel is geen wielspin, maar ondertussen wel een motor die niet met een schok inhoudt, maar mooi gelijkmatig iets terugvalt in vermogen om direct weer op te pakken zodra de voorwielen hun grip terug hebben. Door ook de ontsteking iets later te zetten spoelt de

Het Milltek uitlaatsysteem biedt alleen maar voordelen: met bijbehorende software 20 pk extra en een fantastisch geluid. Vooral voor de omstanders dan.

turbo gemakkelijker en sneller op, waardoor hij meer vermogen afgeeft wanneer dat weer kan. Ondertussen klinkt de Leon als fel accelererende Formule 1-auto. Bij gripverlies hoor je door het weglaten van verbrandingen een geplof uit de uitlaat dat lijkt op de staccato's uit een machinegeweer.

In de praktijk is deze Leon met TCS à la JD dus bestand tegen iedere vorm van mishandeling. De één is namelijk compleet onbruikbaar wanneer je vol weg wilt sprinten zonder dat het TCS is ingeschakeld. Uiteindelijk lukt me de standardsprint op het vochtige asfalt in 6,7 sec, maar dan wel door heel behoedzaam gas te geven in de eerste versnelling. Iets te veel gas en je staat compleet stil, terwijl de toerenteller meteen het rode gebied indrukt.

Het TCS van Dik is duidelijk op droog weer afgesteld - dat is met het onstekingstijdstip eventueel bij te stellen op nat, sneeuw of ijs - want ook met het systeem ingeschakeld komen we het snelst van de plek door de auto vanuit niet meer dan zo'n 2.000 toeren aan het rollen te brengen en het gaspedaal dan geleidelijk onderin te trappen. Bij meer toeren beginnen de voorwielen op dit natte wegdek toch iets te stuiteren en verlies je tijd. Vanaf het tweede verzet is het alleen maar gaan en is de versnelling echt gruwelijk. Dit is de koning van de tussensprints. Bij ieder toerental vanaf ongeveer 1.800 tpm reageert de motor op elke beweging van de rechtervoet met een ongelooflijk spierballenvertoon, ongeacht de versnelling waarin je rijdt. De vermogensopbouw is ondertussen akelig lineair. Tot



aan de toerenbegrenzer vertoont de tweeliter geen enkel piekje of dipje. Wat een souplesse en vooral, hoe raar het ook klinkt, wat een rust. Zenuwachtig is de motor namelijk totaal niet en de snelheidsbeleving is verdraaid bedrieglijk. Je moet echt op de teller kijken om te geloven hoe hard je rijdt.

Het onderstel kan eigenlijk niet beter. Die 500 euro voor het Bilstein pakket zou ik graag bij van der Velden achterlaten. Een naar verhouding aangenaam comfortabele vering en een heerlijk directe demping zorgen voor een heerlijk directe demping zorgen voor een snaarstrak sturende machine die alle wegsignalen duidelijk naar je doorgeeft. Ondertussen is de vering net comfortabel genoeg om lange ritten probleemloos uit te zitten. De remmen op de testauto zijn nog standaard,

want het zware geschut is tijdens ons bezoek nog niet binnengekomen. Nou lijken de Seatremmen prima opgewassen tegen het geweld. Ze vertragen hard en laten zich secuur doseren, maar hoe ze zich op de lange duur houden bij regelmatig 'sporten' is natuurlijk maar de vraag. En goede remmen zijn altijd een wijze investering, meer vermogen of niet. 'Hij lust wel een glaasje...' moet Edwin van der Velden bekennen. Klopt, de boordcomputer belooft ons testronde met een score van 14,1l/100km. Van het allerbeste sap, want de motor mag eigenlijk alleen 98 octaan benzine om echt optimaal te draaien. Resumerend hebben Van der Velden en JD met deze gepeperde Leon een ijzersterke aanbieding in huis: de prestatie van een Lancer EVO IX voor de helft van het geld.

Van der Velden/JD Engineering

Trek in Spaanse Peper gekregen? Breng dan eens een bezoekje aan Seat-dealer Van der Velden, die naast tuning ook gespecialiseerd is in sportieve Seat-occasions. Je vindt het autobedrijf aan het Verbreepark 21 in Benthuisen/Zoetermeer, tel: 079-351 7281, www.vandervelden.nl. Wil je meer weten over VAG-tuning of de Powercontroller, maak dan een afspraak met Dokter Dik. Je vindt JD Engineering aan de Hanzeweg 22 in Lochem, tel. 0573-258 752, www.jdengineering.nl.