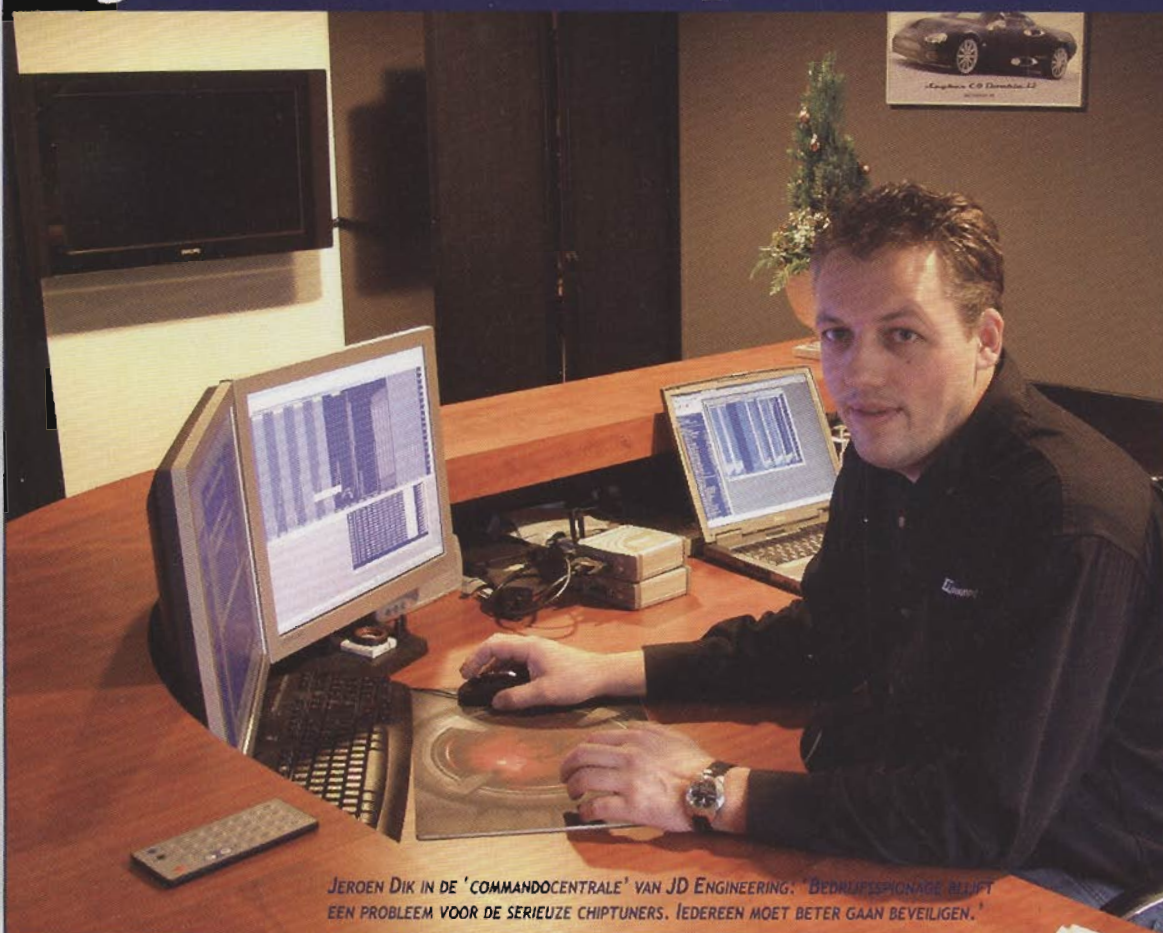


Bij de Dokter op de bank



JEROEN DIK IN DE 'COMMANDOCENTRALE' VAN JD ENGINEERING: 'BEDRIJFSPIONAGE BLIJFT EEN PROBLEEM VOOR DE SERIEUZE CHIPTUNERS. IEDEREEN MOET BETER GAAN BEVEILIGEN.'

JD Engineering is klaar voor de toekomst. Afgelopen jaar heeft 'Dokter Dik' enorm geïnvesteerd in een nieuw pand met ultramoderne faciliteiten en een Superflow 4WD rollenbank. Ook is het team versterkt en werken er nu drie mensen. Met deze nieuwe impuls wil JD Engineering niet alleen zijn leidende rol als VAG-tuner ook voor de toekomst zeker stellen, maar ook inhaken op de nog steeds groeiende klantenkring.

Wie het nieuwe pand aan de Hanzeweg in Lochem -pal achter de oude werkplaats- binnenstapt, denkt direct aan de werkplaats van een F1-team. Je kunt er van de vloer snacks en in de enorm ruim opgezette werkplaats is alles in de huiskleuren van JD Engineering gehuld. De 'patiënten' komen binnen door de achterste twee roldeuren en verlaten na behandeling, aangesterkt en al, het pand aan de andere kant. Met de komst van een hypermoderne Superflow rollenbank (1.400 pk per as) is voor Jeroen Dik, het brein achter JD Engineering, een lang gekoesterde wens in vervulling gegaan.

In de toekomst wil Dik zich nog meer gaan richten op onderzoek en ontwikkeling, om snel in te kunnen spelen op nieuwe motortechnieken en nog beter maatwerk te kunnen leveren. Volgens hem is dat de enige manier om de concurrentieslag met de vele (internet)aanbieders van chiptuning aan te gaan en te winnen: het bieden van pure kwaliteit. 'Doordat ik zoveel investeer in apparatuur, software en kennis, kan ik dingen die een ander niet kan. Wil je een motor echt snaarstrak laten lopen en een voorbeeldige vermogensafgifte bereiken, komt daar echt wel wat meer bij kijken dan alleen

turbodruk verhogen en meer brandstof inspuiten. Er komen hier wel eens door een ander gechipte auto's op de rollenbank, die een heel imponerend vermogen lijken te hebben. Tot je er mee de straat opgaat en je je dood verveelt, omdat de auto voor geen meter rijdt. Dat is dus geen maatwerk.'

HET RISICO VAN bedrijfsspionage is ook wat kleiner geworden; de eigenlijke operatiekamer van de Dokter zit op de tweede verdieping. Toegang verboden voor onbevoegden. In zijn grote kantoor werkt Jeroen Dik dag en nacht -werkweken van 80 uur vindt hij heel normaal- aan het programmeren van software. 'Nu kan ik de deur achter me dicht trekken en me helemaal afsluiten van de omgeving. Dit werk vereist een grote concentratie, in de oude werkplaats werd ik af en toe gek van de aanloop en de telefoon. Bovendien kan hier niemand meekijken. Nog steeds kom ik mijn software wel eens ergens tegen, dat kopiëren valt bijna niet tegen te gaan. Daarom is het zo belangrijk om continu voorop te lopen. Autofabrikanten upgraden hun software ook voortdurend. Dat doen ze deels om het voor de tuners moeilijker te maken software te veranderen. Het voordeel daarvan is dat het voor

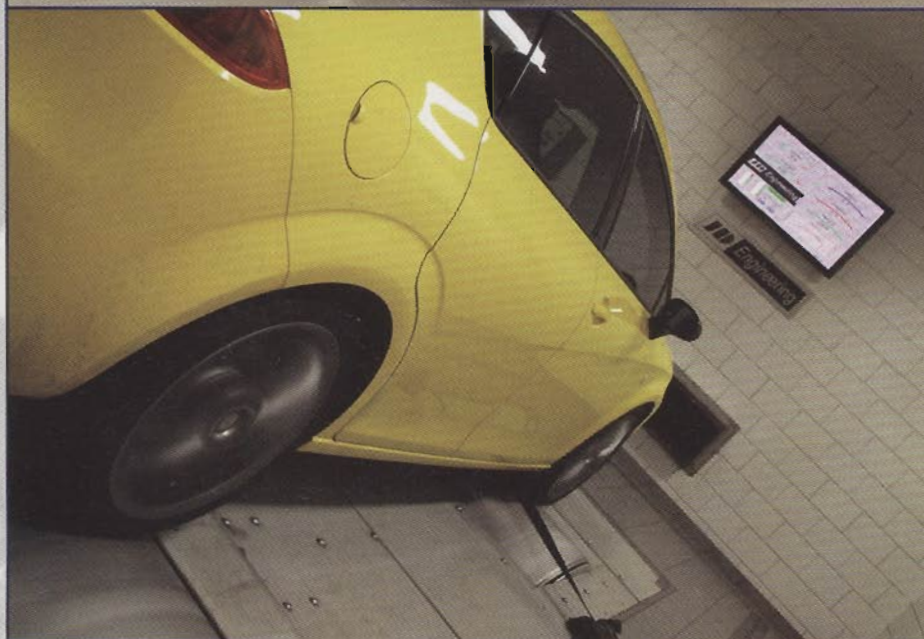
de amateur-tuners steeds moeilijker wordt en alleen de specialisten nog aansprekende resultaten kunnen behalen. Want alleen door continu op nieuwe ontwikkelingen in te spelen en te blijven investeren, kun je resultaten leveren die anderen niet halen. Simpelweg omdat ze daar de kennis niet voor hebben.' Tijdens ons bezoek legt Jeroen net de laatste hand aan het chippen van een nieuwe Seat Leon Cupra, een demomodel van een dealer. 'Een heel andere motor dan in de FR, eigenlijk is het dezelfde motor als in de nieuwe Audi S3,' vertelt Jeroen. Het voorlopige resultaat van zijn inspanningen: 280 pk aan de wielen(!) en een koppel van 393,9 Nm.

DE OUDE WERKPLAATS is nu het domein van Hans Sloot (mechanisch genie) en Martijn van Haag (software whizzkid). Hier wordt vooral gewerkt aan de meer langdurige klantenprojecten. Hoewel deels hiermee groot geworden, hebben dit soort monsterprojecten niet de toekomst, vindt Jeroen. 'De kosten zijn niet meer in de hand te houden. Als ik echt alle uren en kosten die ik in zo'n project steek moet doorberekenen aan de klant, wordt het onbetaalbaar. Mijn accountant wordt altijd erg onrustig wanneer ik een aantal van die



IN DE OUDE WERKPLAATS WORDT NU VOORAL GEWERKT AAN LANGDURIGE PROJECTEN. HANS SLOOT EN MARTIJN VAN HAAG VAN JD ENGINEERING ZWAAIEN HIER DE SCEPTER.

LINKS: JEROEN'S EIGEN PROJECT: DE VANOUDS BEKENDE VW CORRADO, WAAR NU EEN COMBINATIE VAN EEN G-LADER EN EEN TURBO IN KOMT.



OP DE GLOEDNIEUWE SUPERFLOW ROLLENBANK WORDT GEWERKT AAN EEN TUNINGKIT VOOR DE NIEUWE SEAT LEON CUPRA. DE RESULTATEN KUN JE DIRECT AFLEZEN OP HET GROTE BEELDSCHERM.



JD ENGINEERING

De oude en nieuwe werkplaats van JD Engineering vind je aan de Hanzeweg 22, 7241 CS in Lochem, telefoon 0573-258 752. Voor een compleet overzicht van alle tuningmogelijkheden voor VAG-auto's (VW, Audi, Skoda, Seat) kijk je op www.jdengineering.nl.

LINKS: JD ENGINEERING HEEFT EEN FLINKE HOEVEELHEID MOTOREN EN PERFORMANCE PARTS OP VOORRAAD.

UIJTERST LINKS: DE NIEUWE WERKPLAATS IS HI-TECH EN ADEMT PROFESSIONALITEIT.

projecten gedaan heb, want het is bijna niet lonend te maken. Daar komt bij dat het vaak om oudere auto's gaat. Daar is niks mis mee, want ik heb zelf ook nog een grote liefde voor bijvoorbeeld de Golf I, II en de Corrado. Maar vaak is er in de loop van de jaren al het nodige aan versleuteld door een ander en moet je eerst van alles herstellen voor je echt kunt beginnen. Wanneer je een vaste prijs hebt afgesproken, is dat een tegenvaller.' Tegenwoordig ligt Dik's hart meer bij chiptuning op maat. JD Engineering staat dan ook nooit stil. 'Als een van de VAG-merken met een nieuwe motor komt, wil ik hem direct een paar dagen op de rollenbank hebben. Dan kan ik alle software tot in de puntjes in kaart brengen en daar de ideale tuningstages voor ontwikkelen.'

NAAR DE IDEALE rollenbank heeft Dik lang

gezocht. Grip is het toverwoord. 'Auto's krijgen steeds meer vermogen, dus moet de rollenbank zoveel mogelijk grip bieden. Met mijn vorige auto, een Seat Leon met 363 pk, heb ik heel veel banken uitgeprobeerd. Er zat er eentje bij die een verlies gaf van 100 pk! Dat kan dus niet. Omdat we hier vooral voorwiel-aangedreven auto's doen, is grip essentieel. De neus van de auto wil namelijk omhoog. De voortrein op de rol persen met zo'n beugelconstructie of met spanbanden is niet wenselijk, dat geeft alleen maar meer verlies, lawaai en bandenslijtage. De Superflow is echt het best als het op grip aankomt. Ik hoef auto's alleen maar in de lengterichting vast te spannen, om te voorkomen dat hij van zijn plek komt. Gisterenavond hebben we op deze bank nog 300 pk gemeten in de tweede versnelling. Bij de meeste banken die ik met de Leon getest heb, moest het vermogen altijd in de zesde

versnelling worden gemeten, omdat de bank niet genoeg grip gaf.'

DE UITBREIDING en de komst van de rollenbank beginnen hun vruchten al af te werpen. Naast verscheidene VAG-dealers mag JD nu ook autofabrikant Spyker tot zijn klantenkring rekenen. Dit is het geval sinds hij een hardnekkig softwareprobleem met de Audi V8-motoren die Spyker gebruikt, en waar een hele grote en beroemde Britse motorenbouwer/tuner anderhalf jaar vergeefs aan werkte, in een dag wist op te lossen. 'Ze stonden daar wel even van te kijken ja. Maar ik had me goed voorbereid. Die Bosch Motronic regelunit ken ik van buiten, dus ik kon het probleem vrij snel oplossen. Daar ben ik best trots op, dat ik voor zo'n Nederlands merk mag werken. Maar ook voor Spyker geldt dat ik me wel telkens moet bewijzen.'