

Perfekte eenheid



Jeroen Dik maak je niets meer wijs over het tunen van VAG-motoren, daarin geldt 'Dokter Dik' zelfs tot ver over onze landsgrenzen als autoriteit. De mannen van JD Engineering kunnen echter nog veel meer, dat bewezen ze dit jaar met een zelf geprepareerde Golf VI in de Toerwagen Diesel Cup waarbij de meestertuner zich ook nog tot een begenadigd coureur ontpopte. 'Als je met een nieuwe auto tweede wordt op slechts één punt van de kampioenen dan kun je niet anders dan tevreden zijn', aldus de man die auto, motor en onderstel tot een eenheid smeedde.

Alfred Hitchcock zou een bestseller hebben gehad aan het scenario van de ont-knoping in de Toerwagen Diesel Cup. Met nog één raceweekend te gaan bedroeg de achterstand van Jeroen Dik op het leidende duo Ronald Morien en Dennis de Groot zeven punten. Een derde plaats in de eerste wedstrijd van de Finaleraces op Circuit Park Zandvoort bracht het verschil terug tot vijf. In de afsluitende race deed de man uit Lochem het maximale wat hij kon doen en scoorde met een overwinning en de snelste raceronde 21 punten. De equipe Morien en De Groot leek niet verder te komen dan plek drie waardoor de titel met één punt verschil naar de mannen van JD Engineering zou gaan. De waarheid was echter hard en meedogenloos. Twee ronden voor het eind van de race kreeg de op de tweede plaats rijdende Volvo van Marcel Roelleveld wegens een te late pit-stop 150 seconden straf opgelegd waardoor Morien/De Groot opschoven naar de tweede plaats en daarmee precies de twee extra punten scoorden die nodig waren om de leiding in

het kampioenschap te behouden. Toch kijkt Jeroen Dik met een meer dan tevreden gevoel op het seizoen terug. 'Met een compleet nieuwe auto die we pas in maart konden gaan ontwikkelen is dit resultaat absoluut boven verwachting. Daarbij gun ik Ronald en Dennis de titel van harte. De Toerwagen Diesel Cup is een endurance-klasse waarbij het draait om constant zijn en dat waren Ronald en Dennis van het begin tot het eind.' Maar er was nog iets dat de pijn verzachtte. De motor van de winnende Match Racing Golf V werd geprepareerd door.....inderdaad, JD Engineering.

HET AVONTUUR van Jeroen Dik in de Toerwagen Diesel Cup begint in 2008 met een Seat. 'Ik heb altijd al willen racen maar het opbouwen van mijn bedrijf kreeg voorrang. Toen dat twintig jaar geleden als hobby begon was motormanagement nog onbekend terrein. Men zette zuigers en andere mechanische componenten in een motor zonder het motormanagement daar op af te stemmen. Het resultaat was meestal verre van opti-

maal. Met mijn achtergrond in de meet- en regeltechniek, interesse in auto's en bijna ziekelijke drang om alles te willen doorgronden ben ik aan de slag gegaan. Daarbij waren er destijds nog niet van die mooie softwarepakketten zoals nu en moest je werkelijk alles tot de bodem uitzoeken. Daar heb ik heel veel van geleerd.' Tien jaar geleden kon Jeroen Dik van zijn hobby zijn beroep maken en inmiddels geldt de man uit Lochem ook internationaal als de absolute specialist als het gaat om het (chip)tunen van VAG-producten. Mede daardoor kruiste ook de Toerwagen Diesel Cup Golf VI zijn pad.

'IN POLEN worden al jaren endurance-races gehouden met de Golf V. VW Racing Polen had net als opvolger de Golf VI ontwikkeld toen de recessie toesloeg en de belangstelling terugliep. Daarbij kwam ook nog dat men grote problemen had met de motorafstelling. Ze vroegen mij om dat probleem op te lossen waarvoor ik dan tegen een schappelijke prijs een Golf VI in bezit kon krijgen. Mijn hart ligt

1 | Een vertrouwd gezicht in de Toerwagen Diesel Cup 2010: Jeroen Dik aan kop in de Golf 6 TDi. 2 | Racen op niveau was waar Dik altijd al van droomde. Net als zijn werk pakt hij ook dit bloedserieuze aan. 3 | De fitnessruimte in de Golf 6, met o.a. de Recaro HANS racekuip, een AIM Racing datalogger en een gelaccu naast de bestuurder.



bij Volkswagen dus na het avontuur met de Seat zag ik dat wel zitten. Daarbij had ik het project dan ook nog helemaal in eigen hand.' Uiteraard slaagt 'Dokter Dik' erin om VW Polen uit de brand te helpen maar in plaats van eind december 2009 wordt zijn nieuwe wapen pas begin maart 2010 in Lochem afgeleverd. Met de eerste race van het seizoen begin april wordt de tijd dus krap. 'Voordat de auto aankwam hadden we ons huiswerk al gedaan zodat we meteen aan de slag konden', aldus de perfectionist. Bijna twee weken brengt de Golf VI op de rollenbank door maar dan staat er ook een auto waarmee de concurrentie in ieder geval motorisch ernstig rekening zal moeten houden.

VAN DICHTBIJ is meteen duidelijk dat de Golf VI geen uit het rek getrokken standaard TDi is maar een serieuze raceauto. Het van alle overbodige zaken ontdane interieur wordt gevuld met een Wiechers rolkooi en Recaro



racekuip. Diverse schakelaars zijn verhuisd naar een voor de rijder beter bereikbaar paneel naast de stoel waarbij zelfs de rembalans instelbaar is. Op de bijrijdersplaats en daarmee veel beter voor de gewichtsverdeling huist een speciale box voor de accu. Een zeker niet standaard zaak is het air jack systeem waarmee bij pitstops de auto met

ware schroeft deze mooie waarde nog eens op tot een niet misselijke 200 pk. Schakelen gebeurt door middel van een DSG 6-bak semi-automaat met schakelpeddel aan het stuur. 'Dat is vooral in de regen lekker want dan kun je tijdens het schakelen gewoon je beide handen aan het stuur houden', aldus Jeroen. Aangepaste software zorgt er voor dat met

Aan het eind van het seizoen moet Dik door zijn vele topklasseringen nog eens 100 kg extra meezeulen!

perslucht kan worden opgekrikt hetgeen snellere bandenwissels mogelijk maakt. Heel bijzonder is ook het vier centimeter bredere onderstel met speciale draagarmen, reactiestangen, fusees en spoorstangen. Verstelbare KONI Racing schokdempers en Eibach veren moeten ervoor zorgen dat de Toyo banden het asfalt blijven volgen. De standaard 140 pk sterke 2.0 TDi common rail is met een andere turbo al op 170 pk gebracht, maar de speciaal door JD Engineering geschreven soft-

een verhoogd toerental kan worden geschakeld en de schakeltijd wordt verkort. De Golf is grotendeels opgebouwd bij VW Racing in Polen en wordt feitelijk, op de software na, ready-to-race afgeleverd in Lochem. Maar dan duikt er een probleem op. De Toerwagen Diesel Cup is een klasse voor straatauto's die geschikt gemaakt zijn voor circuitgebruik. De Poolse Golf VI is echter met zijn vele polyester onderdelen, lexan ruiten en speciale wielophanging een echte

1 | De VW Racing Golf staat lekker breed op het asfalt met de speciale ophanging. De schokdempers zijn van KONI. 2 | Wie snel is krijgt extra ballast aan boord. Bij Dik loopt dat op tot 100 kg strafgewicht. 3 | Races win je ook door te remmen. Achter de lichtgewicht ATS wielen Alcon stoppers met zeszuigerige klauwen. 4 | De 2.0 TDi levert lachend 200 pk met een grotere turbo en uiteraard JD software.

competitieauto. Het met metalen onderdelen, originele bumpers en andere zaken weer terugbrengen in de iets meer standaard trim vergt meer tijd dan nog rest tot de eerste race van het seizoen. Daarbij komt ook nog dat de Golf niet op tijd klaar is voor de zogenaamde 'balance of performance test'. In de Toerwagen Diesel Cup staat gelijkheid voorop en om dat te bereiken worden alle auto's voor aanvang van het seizoen door één onafhankelijke rijder getest. De richt-tijd is een Zandvoort-ronde van 2 minuten en 5 seconden. Is de testcoureur sneller dan krijgt de auto extra gewicht of wordt op



TECHNISCHE GEGEVENS

VW Golf VI TDi

Motor/Transmissie

2.0 TDi 140 pk
170 pk turbo
JD software: 200 pk
54 mm demperloos uitlaatsysteem
DSG zesbak
Quaife sperdiff
Alu intercooler
Extra radiator

Chassis/opanging

Wiechers 25 CrMo 4 rolkooi
40 mm verbreed onderstel
Verstelbare anti-roll bar
KONI Racing schokdempers
Eibach raceveren (v/a 130/120 kg)
V/a 355/288 mm schijfremmen
Zeszuiger Alcon remklauwen
ATS 8,5 x 18
Toyo R888 225/40 - 18
Air jacks

Carrosserie

Speciale bumpers
Aangepaste wielschermen

Interieur

AIM Racing datalogger
Recaro ProRacer HANS kuipstoel
OMP gordels
OMP sportstuur
Carbon side impact system
Gelaccu
Brandblussysteem



andere manieren 'geknepen', blijft de tijd achter dan mag er gewicht uit of kan er extra worden getuned. De Paasraces rijdt Dik dan ook buiten mededinging mee, wint meteen de wedstrijd maar ziet de kostbare punten voor het kampioenschap aan zijn neus voorbij gaan. De aanpassingen die na Pasen volgen hebben de nodige invloed op de Golf. 'Toen we de auto kregen woog hij 1.090 kg terwijl het homologatiegewicht uiteindelijk 1.155 kg werd', vervolgt Dik. Om het prestatieniveau van de diverse deelnemers nog verder gelijk te trekken, krijgt de winnaar van een wedstrijd voor de volgende race extra "straf/succes-gewicht" mee. Aan het eind van het seizoen moet Dik door zijn vele topklasseringen nog eens 100 kg extra meezeulen!

VOOR DIK is het raceteam een uithangbord voor zijn bedrijf en 'omdat hij nu eenmaal zo in elkaar zit' is ook de benadering identiek. 'Alles moet kloppen en perfect zijn, alleen dan houd je plezier in het rijden. Ook als coureur heb ik die drang om de auto te optima-

liseren en dan heb ik het niet alleen over de motortechniek. Door de combinatie van onder andere camber en caster moet de wegligging van de auto zodanig zijn dat hij een hele race van anderhalf uur stabiel blijft. Je kunt een auto zo afstellen dat je vijf snelle rondjes op de klokken krijgt maar als de banden het daarna begeven ben je het voordeel snel weer kwijt. In het vinden van de juiste afstelling hebben we veel tijd gestoken. Het resultaat

Maar een goede tuner en iemand die gevoel heeft voor techniek is natuurlijk nog geen eersteklas coureur.

mag er echter zijn want na een uur racen zijn de rondetijden nog nagenoeg gelijk aan die van kort na de start. In absolute topsnelheid is de BMW beter maar de wegligging en zijn constantheid zijn de sterke punten van de Golf. Daarbij scheelt het wel dat ik alleen rijd en de auto dus volledige naar mijn eigen wensen kan afstellen. Ik heb het niet zo op een uitbrekende achterkant of teveel onderstuur. Als

je met twee man op een auto zit moet je toch ook rekening houden met de afstelwensen van de andere rijder.' Bij het kloppend krijgen van het totaalplaatje van de auto hoort ook een juiste motorafstelling. Dik vervolgt: 'Een extreem hoog koppel is voor deze motor geen probleem maar dan krijg je in iedere bocht wielspin. Naast het feit dat je daarmee tijd verliest slijten de banden weer sneller waardoor je rondetijden hard achteruit hollen.'

Maar een goede tuner en iemand die gevoel heeft voor techniek is natuurlijk nog geen eersteklas coureur. Zeven overwinningen en een tweede plaats in een kampioenschap waar ervaren Nederlandse toppers als Jeroen Bleekemolen en Ricardo van der Ende aan meedoen rijd je echt niet zomaar bij elkaar. De balance of performance test levert het bewijs. Christiaan Frankenhout die de verge-

1 | *Het seizoen sluit Dik op Zandvoort af in stijl: op het hoogste treetje. Het kampioenschap mist hij op een punt, maar tevredenheid overheerst.*
2 | *Tijdens de kwalificaties en trainingen controleert en noteert het team voortdurend de spanning in de Toyo R888 banden.*

lijkingstest uitvoert roemt de perfecte afstelling van de JD Golf en is slechts een fractie van een seconde sneller dan 'amateur' Jeroen Dik. Toch blijft er bij de man uit Lochem respect voor de profs. 'Deze jongens zijn in iedere auto binnen een paar ronden snel. In mijn eigen auto doe ik niet zoveel voor ze onder maar als ik in een auto met achterwiel-aandrijving stap duurt het wel even voordat ik bij hun tijden in de buurt kom.' Als VAG-specialist hoeft Dik zich echter niet druk te maken over achterwiel-aandrijving. Volgend seizoen is de man van JD Engineering één van de grote favorieten voor de titel en de lange winteravonden zullen ongetwijfeld worden besteed aan het nog perfect slijpen van de Golf VI. |

