

# Braaf beest



De voor van JD Engineering en Seat-dealer Köhler B.V. wordt versterkt door de Seat Leon Cupra van de tweede generatie. Een opvallende verspreiding met de standaardt wielen, in combinatie met de opvallend realistisch uitziende carbon folie. De van de Supercopa afgeleide achterspoiler springt direct in het oog zonder direct alle aandacht op te vragen. Het belangrijkste schuilt onder de kap: een 405 pk/460 Nm sterke 2.0 TFSI en een racewaardige wielophanging.

**D**e auto is eigendom van Thierry Köhler van de gelijknamige Seat-dealer in Hoofddorp, die al sinds geruime tijd intensief samenwerkt met JD Engineering op het gebied van tuning. Voor de Seat Leon Cupra is een complete kit ontwikkeld, waarbij de aan-

Een laag onafgeveerd gewicht is belangrijk, daarom geen grotere wielen. De remmen zijn van EBC.





*Door de draarmen te verlengen kon het camber worden aangepast, hier goed te zien aan het voorwiel.*

*Standaard interieur, maar wel met een perfecte zitpositie volgens Danny van Dongen.*

drijflijn, de remmen en de ophanging dermate worden aangepast dat de auto zowel voor comfortabel straatgebruik als voor stevig circuitgebruik geschikt is. 'Met deze auto rijdt ik een rondje Zandvoort in 2.05 minuten. Met slicks is daar nog gemakkelijk vijf seconden van af te halen, als je tenminste zo dapper bent om met 200 km/u over het Scheivlak te gaan,' vertelt Thierry Köhler. Die benadrukt dat de complete kit zo doorontwikkeld is, dat alles in drie dagen gemonteerd en afgesteld kan worden. Zowel Köhler B.V. als JD Engineering heeft de kit op voorraad liggen, voor € 9.995. Montage kost circa € 3.000. Duur? Niet als je weet wat je ervoor krijgt...

DE CUPRA-motor, in de basis identiek aan de motor in de Audi S3, blijft intern standaard. Wel wordt een exact twee keer zo grote turbo gemonteerd, een dubbel gekogellagerd exemplaar. De injectoren worden vervangen door grotere exemplaren en er wordt een tweede brandstofpomp met catchtank geplaatst. Het uitlaatsysteem is custom van voor tot achter, inclusief downpipe, racekat en eindstelsysteem met een diameter van 76 mm. Het inlaattraject wordt aangepakt en uitgerust met een custom aanzuigbuis en een K&N luchtfilter. De software is van JD Engineering, net als de Powercontroller,







*Met zijn perfecte balans en het voorbeeldig beheersbare vermogen laat de Leon zich heel makkelijk heel snel rijden.*

waarmee je de koppelfgifte per versnelling en per toerental af kunt stemmen op de omstandigheden. De Leon is verder gewa-

pend met een Quaife sperdifferentieel. 'Dat raad ik iedereen aan, zelfs bij een standaard motor. Het is een goedkope aanpassing

maar maakt een wereld van verschil,' aldus Thierry Köhler. Het vermogen bedraagt een kolossale 405 pk en 460 Nm.

*Met KONI FSD en Apex veren is de ophanging met 30 mm verlaagd. De achtervleugel is een verwijzing naar de Leon Supercopa.*





## BELANGRIJKSTE MODIFICATIES

## MOTOR

Dubbel kogelgelagerde turbo  
 Grotere injectoren  
 Custom uitlaatsysteem  
 Custom aanzuigbuis  
 K&N luchtfilter  
 JD Engineering software  
 JD Powercontroller  
 Quaiffe sperdiff  
 405 pk / 460 Nm

## ONDERSTEL

KONI FSD dempers  
 Apex veren  
 4 graden negatief camber  
 EBC remmen  
 Toyo TR1R

## Testnotities

- extreem gretige krachtbron
- directe ophanging
- messcherp stuurgedrag
- puur aanvoelende remmen
- doordacht pakket

## JD ENGINEERING EN KOHLER B.V.

JD Engineering: Hanzeweg 22, 7241 CS Lochem,  
 0573-258 752, [www.jdengineering.nl](http://www.jdengineering.nl)  
 Köhler BV: Smaragdlaan 6, 2132 VX Hoofddorp,  
 023-564 0405, [www.seatkohler.nl](http://www.seatkohler.nl)

is de motor te gretig. De gasrespons is direct, het vermogen is er ook meteen. Als coureur houd ik niet van wachten dus wil ik meteen vermogen hebben wanneer ik daar om vraag. Belangrijk is dat de motor een breed toereengebied heeft, ik kan ook in een hogere versnelling uitaccelereren en toch direct veel snelheid maken.' De remmen doorstaan de test glansrijk. 'Ze voelen onbekrachtigd en puur aan. Van fading is niets te merken, hiermee kun je op het circuit prima uit de voeten.'

**NET TEGENZIN** stuurt de Zandvoortse coureur de auto weer de pits in, om zijn ervaringen met Jeroen Dik en Thierry Köhler te delen. Danny: 'Het pakket klopt. Je hebt niet het idee te veel vermogen te hebben. Je voelt geen aandrijfreacties in het stuur, hij onderstuurt nauwelijks en de balans is uitstekend. Hier kan iedereen heel veilig en comfortabel snel mee rijden.' Jeroen Dik beaamt dat dit de opzet was. 'Iedereen denkt dat een voorwielaangedreven auto niet te rijden is met zoveel vermogen. Wij willen laten zien dat het met de juiste aanpassingen wel degelijk kan. Een vermogen van 405 pk schrikt mensen af, maar als je hier eenmaal mee gereed hebt weet je dat het kan.'

bij insturen minimaal aan in de wielkasten. 'Wanneer je de binnenschermen een fractie uitklopt is de auto perfect. Wat wegligging en handling betreft zou dit een ideale cursusauto voor mijn raceschool zijn.' Over de motor is van Dongen laaiend enthousiast. 'De Powercontroller vind ik geweldig. Het geeft je de mogelijkheid je optimaal aan te passen aan de omstandigheden. Maar rustig rijden lukt me zelfs in de schoonmoederstand van die Powercontroller niet. Daarvoor

Met grotere turbo, injectoren, ander in- en uitlaatraject en software levert de motor 405 pk en 460 Nm.



Bewust zijn de originele wielen gebruikt, in combinatie met Toyo R1R. 'Grote wielen staan weliswaar mooi, maar ze verhogen het onafgeveerde gewicht en met een te platte band worden de rijeigenschappen negatief beïnvloed. De remschijven die we gebruiken hebben de originele afmeting, maar zijn wel high performance EBC USR exemplaren. Voor het circuit monteer ik blauwe Pagid remblokken, voor straatgebruik zijn de gele EBC blokken perfect. Die blokken monteren we achter ook,' aldus Thierry Köhler. De schokdempers zijn van KONI, type FSD. Ze worden gecombineerd met Apex veren, goed voor 30 mm verlaging. 'De auto lijkt lager te liggen door de vorm van de Toyo banden, maar verder verlagen is met de FSD schokdempers niet aan te raden. Nu werken ze perfect: comfortabel en toch maximaal contact met het asfalt,' benadrukt Thierry. Opvallend is het camber, dat zo'n 3,5 tot vier graden negatief is gezet. 'Om dat te bereiken hebben we de draagarmen verlengd. Op topsnelheid wordt de auto hiermee wat nerveus, maar voor het circuit is dit optimaal. Ik wil er maximaal mee kunnen sturen,' aldus de eigenaar.

**HET PAKKET** maakt grote indruk op Danny van Dongen. Vanaf de eerste meters gaat het gas er vol op, de coureur heeft direct vertrouwen in de auto. 'Hier rijd je heel makkelijk snel mee. Het is een goed doordachte auto. Hij wordt nooit listig. Je voelt meteen de rebound van de schokdempers, door het negatieve camber stuurt hij messcherp en ontzettend direct in. Je voelt het sperdifferentieel werken. In de snelle bochten kun je goed voelen dat het camber achter ook goed staat, hij blijft ook op hoge snelheid heel stabiel.' Wel lopen de banden af en toe