

JD Engineering double feature

Stevig ingesnoerd zitten we in de Audi RS4 van Jeroen Dik. De eigenaar van JD Engineering wil ons graag even laten voelen wat zo'n topper uit Ingolstadt nu eigenlijk in huis heeft. Deze Audi is vrijwel standaard, al vragen we ons af in hoeverre je daarvan nog kunt spreken als je het over een RS4 hebt.

Dit is gewoon een heftig getunede A4, alleen deze keer niet door de lokale shop getuned maar door Audi zelf. Omdat Audi nog steeds aan bepaalde normen moet voldoen als ze een straatauto produceren, en omdat er ook nog garantie moet worden gegeven, halen ze echter niet het maximale uit de motor.



Chiptuning

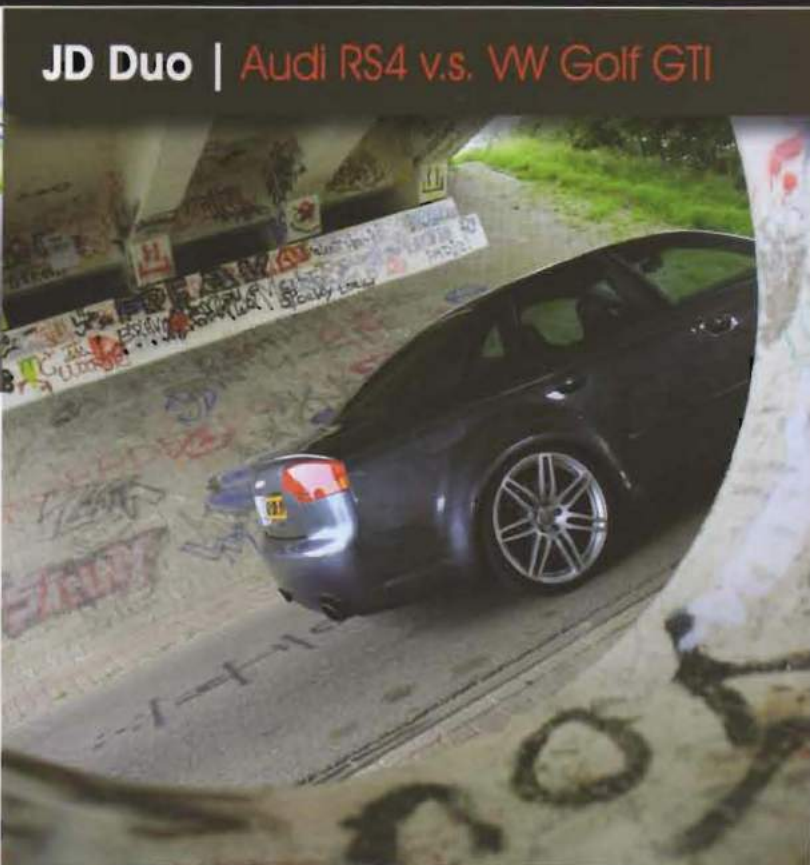
Specialist Jeroen Dik zette de RS4 op de rollenbank en berekende zo exact hoe ver de grens nog verlegd kon worden, op een veilige manier natuurlijk. De motor uit een RS4 B7 model is gelukkig beresterk en daar valt dus best nog wat extra's uit te halen. De 4,2 liter V8 FSI motor, die ook in de R8 wordt gebruikt, levert normaal 420 pk en 430 Nm koppel. Beide maatstaven laten na chiptuning echter een stijging van twintig zien, al zit daar niet direct de grootste winst. Het effectieve werkgebied kan namelijk door nauwkeurige chiptuning ook nog iets worden verlegd naar een gunstigere range. Bovendien is de topsnelheid niet langer

begrensd op een suffe 250 km/u, wat we aan den lijve hebben kunnen ondervinden. Jeroen is namelijk zó dol op het rijden dat de talloze ronden die hij jaarlijks op het circuit doorbrengt, hem niet naar hartelust kunnen bevredigen. De smalle, bochtige weggetjes in het Gelderse Lochem vragen namelijk veel meer van een coureur en zijn door Jeroen dan ook als persoonlijk testcircuit bestempeld.

Hydraulics

Tijd om dus de weg op te gaan en eens te kijken wat de auto nu eigenlijk in zijn mars heeft. We hebben vele lyrische verhalen gehoord en gelezen over het hydraulische onderstel wat de

RS4 van Audi uit meekrijgt. De hydrauliek schijnt bochten fabelachtig glad te poetsen en de auto praktisch waterpas recht te houden, voor een optimale grip. Met zulke hoge verwachtingen wordt de rit natuurlijk alleen maar spannender en zal de Audi hoge ogen moeten gooien, wil hij die verwachtingen waar maken. Nou, neem van ons aan, met Jeroen Dik achter het stuur kan deze RS4 alles aan wat op zijn pad komt. Na een rustige start om de motor op bedrijfstemperatuur te brengen, ronden we een rotonde af en breekt de hel los. De V8 motor laat door het Milltek uitlaatsysteem een diepe, rauwe brul horen terwijl we ferm in de Recaro stoelen worden gedrukt.



Vanaf het moment dat Jeroen het gas intrapt begint de Audi te sleuren en zit binnen no-time boven de 200 km/u. De karakteristiek van deze motor is fabelachtig want hij gedraagt zich amper als een V8. Mede dankzij de chiptuning maakt het blok met veel plezier veel toeren en beschikt ook bovenin over meer dan voldoende trekkracht.

Countryside

Na een lange spurt over de vrijwel rechte provinciale weg, is het tijd om de bochtjes op te zoeken. We slaan een smalle straat in waar niemand ooit lijkt te rijden, een enkele boerderij is al wat er aan de weg is gelegen. De ene na de andere slingerende bocht doemt



voor ons op, maar verdwijnt minstens zo snel weer uit het zicht. De snelheden waarmee Jeroen de

Audi door deze kronkelende landweg stuurt, is haast belachelijk te noemen. De VAG specialist zoekt

echt de grens van de super sedan op en gelukkig laat de Audi dat vergevingsgezind toe. De tussen-acceleratie van bocht naar bocht is meer dan indrukwekkend maar vooral de snelheid waarmee de RS4 naar en door een bocht gaat. Aan weerszijden flitsen dikke bomen op een kleine meter van ons vandaan, met een bloedgang voorbij. Dit heeft meer weg van een rallyrit dan een tourtochtje door de Lochemse boswegen. Als we het pand van JD Engineering weer bereiken na deze bloedstollende rit, nemen we met diep respect afscheid van de Audi en kortstondig ook van Jeroen Dik. Er ligt namelijk een sleutel van een Golf V GTI op ons te wachten, die we even aan de tand mogen voelen.



DSG speed

Met een sportieve roffel starten we de Volkswagen, die een heel andere rijnsensatie zou moeten bieden dan de Audi. Dit is namelijk een 2.0 turbo aangedreven viercilinder en ook nog eens een automaat in plaats van een handbak. Gelukkig is automaat bij Volkswagen sinds kort geen nadeel meer, want met de introductie van de DSG versnellingsbak is de automaat eerder een lust dan een last. Zoals met alle geavanceerde automaten is er prima rustig mee te rijden, maar wanneer het gaspedaal de vloer bereikt schakelt de DSG versnellingsbak razendsnel op. Nog geen

Nog geen tiende van een seconde heeft een DSG systeem nodig om op te schakelen, de helft van de tijd die de bejubelde Nissan GT-R nodig heeft.

tiende van een seconde heeft een DSG systeem nodig om op te schakelen, de helft van de tijd die de bejubelde Nissan GT-R nodig heeft. De bak is verstevigd middels een 7-plaats carbon koppelingset die de bijna 600 Newtonmeter koppel moet verwerken. Het bijzondere van die hoeveelheid koppel is trouwens dat deze al bij zo'n 3500 toeren bijna volledig tot je beschikking

staat, en vrijwel onverminderd aanhoudt tot voorbij de 6500 toeren. Een sterk staaltje programmeren van de motormanagement software door JD Engineering. In de praktijk levert het prestaties op die haast bangmakend zijn. De Golf hangt letterlijk aan het gas en de minste neerwaartse beweging van het rechter pedaal doet het gevoel van een kopstaart botsing verbleken.



Jeroen's Golf V beschikt natuurlijk over de grootste overtreffende trap; de achtste stage. Dat brengt zijn auto naar 555 pk en bijna 600 Newtonmeter koppel.



Stage 8

De meeste tuners leveren drie stages aan op het gebied van turbotuning. Een enkeling gaat extremer tot een vierde en heel soms nog een vijfde stage.

Maar de acht stages die JD Engineering voor de 2.0 TFSI heeft, slaan echt alles. Jeroen's Golf V beschikt natuurlijk over de grootste overtreffende trap; de achtste stage. Dat brengt zijn auto naar 555 pk en bijna 600 Newtonmeter koppel. Daarvoor is de hele motor grondig onder handen genomen aangezien deze vanuit Wolfsburg natuurlijk niet is bedoeld voor dit soort bovennatuurlijke krachten.

De compressie is bijvoorbeeld verlaagd middels een sterkere koppakking en gesmede zuigers, die ondersteund worden door H-profiel drijfstangen. De kop liet JD Engineering bewerken en agressievere nokkenassen. Hoofdrobspeler is echter de grote twinstroll kogelgelagerde turbo die gecompri-meerde lucht met bakken tegelijk kan verschepen. Middels een speciale power-controller kan de bestuurder kiezen tussen 7 standen die bepalen hoe wakker je moet zijn om achter het stuur te kruipen. In de hoogste stand ervaren wij dat je behoorlijk bij de pinken moet zijn de bizarre tussensprints van de GTI in goede banen te kunnen leiden.

Thirst for fuel

In een vorige uitgave kon je nog genieten van de Golf IV van Roy Koenen waarbij we je al vertelden dat hij met regelmaat zelf VAG onderdelen maakt. Onder de naam Senna Products weet hij de weg naar JD Engineering goed te vinden en er bestaat een nauwe samenwerking tussen de twee. Jeroen heeft dan ook een speciaal uitlaatspruitstuk wat door Roy is gemaakt. Dit is geen spruitstuk dat op goed geluk in elkaar is gefruitseld, maar een degelijk en functioneel spruitstuk dat een bijdrage levert aan de prestaties van de Golf V.

Aan de andere kant van het traject zien we ook nog een custom inlaatspruitstuk. Daarin zitten vier extra injectoren verwerkt die hun voeding uit een grote brandstofpomp ontvangen. Ook de reguliere injectoren zijn vervangen door grotere exemplaren wat ook geldt voor de standaard brandstofpomp. Een dorstige rakker dus, deze GTI, maar dat mag de pret niet drukken. Op het circuit moet je niet stilstaan bij de eurootjes brandstof die er per minuut doorheen vliegen, maar richt je je ogen puur en alleen op de volgende bocht. Jeroen kan dat uitstekend, zo heeft hij op Time Attack al meerdere malen bewezen. Maar het is vooralsnog met name het ritje in de Audi dat permanent in ons geheugen gegrift staat.

