

Wapenbroeders

Adel verplicht: als technicus bij JD Engineering dien je in een representatieve auto te rijden. Dat hoef je Mark Huijssoon, tuningspecialist bij JD, niet uit te leggen. Dat het dan een auto uit de VAG-stal betreft, staat nog net niet als clause in de arbeidsovereenkomst. Mark heeft de beschikking over 875 pk, eerlijk verdeeld over twee auto's: een SEAT Ibiza als extreem circuitspeeltje en een Audi A3 als Autobahnblazer.

Tekst en foto's: Hugo Claver

NEE, VAN ONTWENNINGSVERSCHIJNSELEN KRIJGT MARK HUIJSOON NIET SNEL LAST WANNEER HIJ DE FK-RACEKUIPEN VAN ZIJN SEAT Ibiza Cupra verruult voor de comfortabele Audi S linezetels in zijn A3 Sportback 2.0 TFSI. Beide voertuigen zijn in staat een Hercules-achtig vermogen op het asfalt los te laten, waarbij ze elkaar op een haar na perfect in evenwicht houden. De SEAT Ibiza Cupra van 2001 is goed voor 430 pk bij 7000 tpm en 465 Nm koppel tussen 4000 en 6500 tpm, de Audi A3 troeft de heetgebakerde Spanjaard net af met 435 pk en 500 Nm. Die cijfers komen niet uit de lucht vallen, maar worden bekendgemaakt door de Superflow-vermogenstestbank van JD Engineering. Die rollenbankruimte vormt Marks 'kantoor' op werkdagen. Niet verwonderlijk dus dat hij menig vrij uurtje besteedt aan overwerken, aan zijn eigen auto's welteverstaan. De SEAT Ibiza Cupra is Marks eerste auto, aangeschaft in 2006 en destijds - op JD-chiptuning na - nog nagenoeg origineel, dus met 156 pk sterke 1.8 20VT onder de kap. "Verlagen, mooie wielen en een sportuitlaatsysteem monteren; veel meer plannen had ik toen niet," zegt Mark, in die tijd nog werkzaam als ICT-er. Hij begon voorzichtig met een veerpootbrug, wielen en spacers, een uitlaatsysteem, grotere remmen en een verlagingsset met Powerflex-draagarmrubbers. Het smaakte alleen maar naar meer. "Elke maand veranderde ik wel wat aan de auto. Het groeide uit tot een hobby om hem steeds verder te verbeteren." Het duurde niet lang voor hij de krachtbron onder handen nam en een andere turboset monteerde, plus injectoren, intercooler en sportkoppeling, waarmee het vermogen klom naar 275 pk.

Mechanische cilinderkop

Een unieke carrièreswitch diende zich aan toen er in 2008 een vacature was bij JD Engineering. Voor Mark een droomjob, waarbij hij zijn computer- en softwarekennis kon com-

bineren met zijn autotechnische know-how. Het hele dagen mogen sleutelen aan en tunen van auto's temperde zijn verslaving niet; die verergerde alleen maar. Eerst kreeg de Seat een nieuwe laklaag, daarna versterkte Mark de motor grondig met onder meer Carrillo-drijfstangen, gesmede zuigers van Mahle, Cat Cams-nokkenassen en een zogeheten mechanische cilinderkop, waarmee 8500 tpm mogelijk is. De accu verhuisde naar de kofferbak voor een betere gewichtsverdeling en om plaats te maken voor de RS4 BMC-airbox. Mark monteerde een turbo waarmee je het heelal vacuüm kunt zuigen: een hybride MHI TD05-18G met volledig op maat gemaakt leidingwerk, omdat een passende kit in deze extreme vorm niet bestaat voor de 1.8 20VT. Het brein van de Ibiza is een SEAT Leon-ECU (wideband lambda met verstelling voor de inlaatnokkenas). Om te voorkomen dat er in heel Lochem en omstreken rookalarmen afgaan zodra Mark het gaspedaal beroert, knijpt de externe JD Powercontroller het vermogen in de eerste twee versnellingen. Dat maakt de Seat rijdbaar, spaart banden en houdt de aandrijflijn langer in leven. Niet dat de Cupra nog veel op straat komt: "Inmiddels gebruik ik de auto alleen nog voor een zomeravondritje, nu en dan een circuitdag of op de Nürburgring. Op zich valt hij prima dagelijks te gebruiken, maar het is echt een hobbyauto geworden. Meer dan 3000 kilometer per jaar rijd ik er niet mee," zegt Mark.

Te grote aanslag

Dat is niet alleen omdat hij letterlijk naast zijn werk woont. Voor dagelijks gebruik staat er namelijk nog een paard in de VAG-stal. Begin dit jaar zocht - en vond - hij een ruimere auto voor dagelijks gebruik, bij voorkeur met DSG en vierwielaandrijving plus xenon af-fabriek. Comfortabel en veilig, maar geen auto waarmee je vooraan in de file staat. Tja, dan kom je al snel uit bij iets met vier ringen in de neus. Een S3 zou



Alleen voor de looks zou je al zo'n Pipercross-airbox monteren



De BMC-airbox wordt rijklijk voorzien van koele rijwind





Licht negatief staande wielen vóór onder de Cupra, met remmen die knal- en knalhard vertragen



SPECIFICATIES SEAT IBIZA CUPRA

MOTOR/TRANSMISSIE:

Versterkte 1.8 20VT
Carrillo-drijfstangen
Gesmede Mahle-zuigers
Cat Cams-nokkenassen
Mechanische kop (8500 tpm mogelijk)
Hybride MHI TD05-18G-turbo
620 cc Bosch Genesis-injectoren
6 bar tankpomp
Intercooler op maat
BMC-airbox (R54)
SEAT Leon-ECU
JD Powercontroller
Synapse Synchronic blowoff valve
Sachs-koppeling met vast vliegwiel (afgedraaid op 5,8 kg)
3 inch uitlaatsysteem op maat
Blue Flame-catback

ONDERSTEL:

Bilstein B14-schoefset
Powerflex-draagarmrubbers rondom
SEAT Sport-veerpotbrug
10-pots Tarox-remklauwen
330 mm Tarox-schijven
Pagid-remblokken (Black)
Goodridge-remleidingen rondom
17-inch OZ Ultraleggera-wielen, antraciet gespoten
Pirelli P Zero Nero (205/40/R17)-banden
2 cm spacers achter, 12 mm spacers voor

CARROSSERIE:

Volledig overgespoten incl. bumperlijsten
Lumar-ruitfolie
Kleine linkerbuitenspiegel
Kleine dakantenne
Xenon 6000k + p1aa-leds

INTERIEUR:

FK-sportstoelen
Cupra R-stuur/-pook/-handremhoes
Cupra R-meterhouders



SPECIFICATIES AUDI A3 SPORTBACK

MOTOR/TRANSMISSIE:

2.0 TFSI
Borg Warner EFR 6758-turbo
Wagner-intercooler
Carbon Pipercross air intake
3 inch Milltek-downpipe met 100 cells sportkat
RS3-catback-uitlaat
Hogedruk LOBA-brandstofpomp
Grotere injectoren
Inlaatkleppen verwijderd
JD Stage 5-motor- en DSG-tuning



ONDERSTEL:

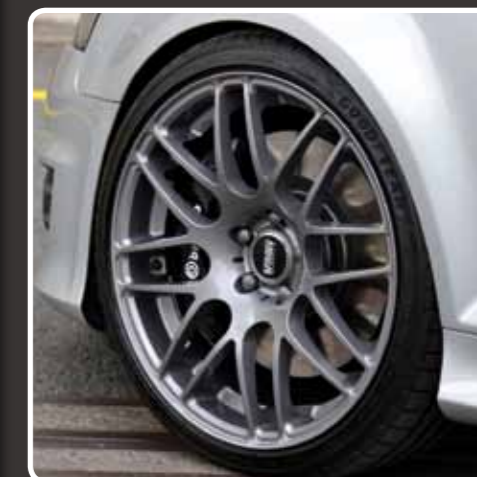
AP-schroefset
6-pots Porsche Cayenne (Brembo)-klauwen
355 mm schijven
ATE-blokken
VW Golf 6 R20-achterremmen (312 mm)
Goodridge-remleidingen rondom
19 inch VMR V718 (8.5J - ET45)-wielen
Goodyear Eagle Asymmetric-2 (225/35/R19)-banden

CARROSSERIE:

Compleet S3-uitgevoerd
Wielkasten rondom uitgerold

INTERIEUR:

Audi S line



Het allerlaatste setje VMR-wielen (beursdemo's zelfs) werd door Mark op de kop getikt en daarna donkergrijs gespoten



Beide motoren leveren bruto veel vermogen, maar wel zodanig dat het te allen tijde rijdbaar is.

een te grote aanslag plegen op Marks portemonnee - zo'n 10 mille meer dan een 2.0 TFSI DSG S line quattro - en net zoveel aanpassingen vergen om het vermogen wat op peil te brengen, dus bleek de Sportback - opgepikt bij een dealer in Hamburg - de verstandigste keuze. "Maar wat een saai auto bij aanschaf! Helemaal origineel en op 16 inch winterwielen," herinnert Mark zich. De tijd tussen koop en invoeren besteedde hij aan jagen en verzamelen: een complete S3-carrosserietrim, een AP-schroefset, Porsche-remmen voor de vooras, Golf R-stoppers achter en veel motordelen vulden beetje bij beetje de werkplaats van JD Engineering. De krachtbron van de Audi kende uiteraard geen geheimen voor Mark. "Bij JD werken en rijden we dagelijks met dit soort auto's; dit motorblok vind je ook in de SEAT Leon FR, de Golf VI GTI en de Škoda Octavia RS. Echter, alleen de Golf VI R20 en de Audi Quattro-modellen combineren een DSG-bak met vierwielaandrijving, daarom wilde ik specifiek deze auto hebben." De grootste uitdaging vormde het monteren van de turbo: een Borg Warner EFR 6758-aanjager, die niet ontworpen is om samen te werken met de 2.0 TFSI-motor met distributieketting. Mark: "Het spuitstuk en de downpipe passen zoals ze dat af-fabriek doen, maar er is bijna geen plek voor al het leidingwerk. Je hebt maar een halve centimeter ruimte tussen turbo en schutbord, net genoeg speling om te voorkomen dat die twee elkaar raken bij het kantelen van de motor."

JD Stage 5

De motor, standaard goed voor 200 pk, levert met de grotere turbo, Wagner-intercooler, carbon Pipercross air intake, grotere injectoren, verwijderde inlaatkleppen, Milltek 3 inch downpipe met 100-cellige racekat en RS3-catback-uitlaat 435 pk en 500 Nm. Het hele pakket valt onder de noemer 'JD Stage 5' en behelst in dit geval ook software op maat voor de DSG-transmissie, waarbij het schakelgedrag helemaal naar wens wordt afgesteld. "De grote verbouwing is achter de rug; kleine zaken - zoals S3-pedalen - volgen nog," zegt Mark, die de auto dagelijks ziet vertrekken met zijn vriendin achter het stuur. "Maar in het weekeinde pak ik hem uiteraard graag even mee." Ontwenningsverschijnselen moet je zien te voorkomen... ■