



*Indrukwekkend welkomstcomité:
2200 pk, verpakt in een viertal Audi's
A/S/RS 3, 4, 5 en 6*

Lochemse VAG-tuner klaar voor de toekomst

JD Engineering in de groei

In de tuningbranche gaan de 'snelle jongens' soms net zo vlug als dat ze komen. Alleen de sterksten overleven, door continu te investeren, innoveren en altijd de beste te willen zijn. Tot de zeldzame constante factoren in deze branche, met een reputatie die inmiddels wereldwijd synoniem staat voor kwaliteit, behoort JD Engineering. We nemen een kijkje in het onlangs flink uitgebreide bedrijf.

tekst & foto's: Hugo Claver



Het nieuwe pand voorziet in een officiële receptie

JD ENGINEERING GELDT ALS EEN VAN DE GRONDLEGGERS VAN DE MODERNE CHIPTUNING. HET weet zich sinds dag één te onderscheiden door software van de eerste bit tot en met de laatste byte zelf te ontwikkelen en te programmeren. Veel gekopieerd, nooit geëvenaard. De Lochemse tuner is er als geen ander in geslaagd enorme vermogenstoenames te combineren met een driveability die geen compromissen kent. Dat, in combinatie met superieure kwaliteit en betrouwbaarheid, leidt ertoe dat het bedrijf ook na al die jaren de toestroom van klanten met een auto van de VAG-groep maar net de baas kan. Dat verandert niet na de fikse uitbreiding, waarbij naast het bestaande pand met vermogenstestbankruimte, werkplaats, kantoren en kantine/wachtruimte een volledig nieuwe werkplaats is aangebouwd, wat grofweg een verdubbeling van het vloeroppervlak bete-



De nieuwe werkplaats is ruim, royaal verlicht en brandschoon



Ook montage van airboxen, uitlaatsystemen, turbo's en ga zo maar door is mogelijk

Op de verzonken brug links kunnen ook extreem verlaagde auto's terecht

kent. "We focussen niet op groei, daar ligt niet het doel van de uitbreiding," legt eigenaar en grondlegger Jeroen Dik. "We kwamen in de oude situatie simpelweg ruimte en capaciteit tekort. In de praktijk verdeden we teveel tijd met het naar binnen en buiten rijden van klantenauto's en dat stoorde me. Ik houd van overzicht en gestructureerd werken. Nu kan dat. De technici staan niet langer af en toe buiten aan een auto te werken en hoeven ook niet meer te schuiven met voertuigen."

Verzonken brug

Alles rondom de uitbreiding stond in het teken van functionaliteit. De toegangsstraat vanaf de Hanzeweg naar het pand is breder en de parkeerplaats achter het gebouw biedt ruimte voor met gemak twee keer zoveel auto's als in de oude situatie. Klanten betreden de zaak nu via de officiële receptie. Voeten vegen verplicht, want vanaf daar stap je in de ruim opgezette, met volop daglicht warmverlichte en vooral brandschone werkplaats. Daar vinden we een verzonken brug, strategisch geplaatst onder een verhoogde lichtkoepel. Die biedt volop natuurlijk licht op de 'patiënt' en heeft als voordeel dat de brug helemaal omhoog kan, zonder dat de motorkap eerst gesloten hoeft te worden. Een tweede werkstation bevat op vier punten verzonken ruimtes met weegschalen, voor professioneel uitlijnen en uitwegen. De



Jeroen Dik in zijn commandocentrum, waar hij tijdens het rollen van een auto op de bank 'live' de software aanpast

nieuwe werkplaats is groot genoeg om ook als showroom te functioneren. "Nu kunnen we tenminste iets laten zien aan klanten, wanneer ze moeten wachten, zoals mijn oer-Golf GTI, de Golf II-kitcar, de Golf VI TDI-raceauto en onze Audi RS6 750. Dat kleedt het bedrijf aan en klanten vinden het leuk." Diks kantoor, het zenuwcentrum van het bedrijf, is verplaatst naar een plek boven op de nieuwe werkplaats en biedt volop uitzicht rondom, zeeën van daglicht en zelfs



Superflow 4WD-rollebank, onmisbaar voor het ontwikkelen van software

een eigen dakterras. "Ik breng hier zoveel tijd door... In een prettige werkomgeving houd ik het langer vol, goed voor de efficiency," zegt Dik haast verontschuldigend.

Te complex

JD Engineering is gespecialiseerd in het tunen van Volkswagens, Audi's, SEAT's, Škoda's en Porsches. Het past custom (chip)tuning toe en schrijft de software op maat voor de motor, gebruikmakend van een Superflow 4WD-rollebank.

Tachtig uur per week met zijn hoofd in de software zitten wil en kan Jeroen Dik echter niet meer. "Daarvoor is het te complex geworden. Had een motormanagement in de beginperiode 200 tot 500 kenvelden, nu moet je al gauw aan 50.000 denken, met als gevolg dat we hier eigenlijk alleen nog maar de 'moeilijke' auto's krijgen: exemplaren die een ander niet kan tunen, vanwege een te hoge complexiteit. Samen met grote namen als Abt, MTM, OCT, APR of Oettinger behoren wij tot de weinige bedrijven die alles in eigen huis realiseren, dat wil zeggen een auto kopen, stages helemaal doorontwikkelen en ze daarna pas vermarkten. In het programmeren van software voor een nieuw model gaan duizenden uren zitten en de totale investering kan variëren van tienduizenden euro's tot een paar ton, afhankelijk van je product. Ja, dan concurrer je niet met de 'cowboys'. Wereldwijd vraagt iedere tuner die net als wij alles zelf ontwikkelt minimaal onze prijzen, anders valt de investering nooit terug te verdienen."

Tikkende tijdbommen

Dat laatste wordt toch al steeds moeilijker, zo stelt Jeroen Dik. "Er zijn steeds meer spelers die 'iets' in de chiptuning gaan doen, maar niet kunnen of willen investeren in professionele hard- en software en bovendien de kennis missen. Wij investeren veel in beveiliging van onze software, maar kopiëren voorkom je haast niet. De onderkant van de markt bedienen we niet meer, want daar zijn veel te veel cowboys bezig die alleen maar flarden van jouw software kopiëren en te koop aanbieden, omdat ze de bestanden niet kunnen lezen." Dik constateert dat het aandeel van ronduit slechte tuning buitensporige proporties aanneemt. "Er zijn meer prutters dan ooit, bovendien lijken ze alle voorzichtigheid overboord gegooid te hebben. Wekelijks krijgen we hier auto's binnen die je softwarematig tikkende tijdbommen mag noemen. Een voorbeeld: een klant kwam naar ons toe met een Golf VII GTD, waarin boven de 240 km/h op de Autobahn een storingslampje ging branden. Dat kwam door de uitlaatgastemperatuur, die opliep tot 1042 graden! De 'tuner' had de uitlaatgastemperatuurbeveiliging maar gewoon uitgezet... Zo'n motor gaat geen 30.000 km mee en buiten dat is het ronduit gevaarlijk. Hoe zulke bedrijven ermee weg komen, blijft voor mij een raadsel."

Eerlijkheid

Met de uitbreiding is JD Engineering klaar voor de toekomst. Wellicht komt er een vijfde fulltime software-engineer bij, naast Jeroen en zijn huidige drie vaste technici. Het aantal dealers zal voorlopig niet toenemen. "We hebben er nu een tiental en krijgen aanvragen vanuit de hele wereld. Ik blijf echter het liefst samenwerken met een klein groepje dealers die ik vertrouw. Bedrijven waarvan ik zeker weet dat ze aan onze kwaliteitseisen voldoen en waar de mensen begrijpen dat het niet draait om alleen meer vermogen. Souplesse en een comfortabel rijgedrag zijn minstens zo belangrijk. Als hier een auto binnenkomt met software van Abt of MTM en we zien zonder rollen al aan de data dat wij er hooguit 5 tot 10 pk meer uit kunnen halen, dan zeggen we dat. Eerlijkheid duurt het langst." ■

Meer informatie: www.jdengineering.nl