

Extra trekkracht met Ziptuning

Vol vermogen



Als we bij Ziptuning in Utrecht aankomen staat de Audi A6 3.0 TDI van Steven Renes ons als glimmend op te wachten. De gloednieuwe A6 is een van de paradepaardjes van het Utrechtse Ziptuning dat nu de weg op mag met extra paardenkrachten. We mogen een proefrit maken en ervaren wat er onder de kap schuil gaat.

Als we in de garage van Ziptuning op Steven aan het wachten zijn kijken we met een bevreden blik naar de prachtige auto's die eveneens geduldig aan het wachten zijn op de pluggende. Wat opvalt is dat het allemaal meer dan 'aardig' auto zijn met al een 'aardig' pakket pk's onder de motorkap. Bij ons komt de vraag dan al snel naar boven: "waarom moeten al die vette boides extra vermogen/koppel hebben? Die gem. toch al als een speer?" Steven (als hij inmiddels aangeschoven is): "Ja, veel van onze klanten hebben al een aardige auto. Toch mist men vaak het dat ene 'iets'. Het zijn geen weggijnen, maar toch komt men vaak met zis te kort. Althud dat geval dat er meer in de auto zit. Vooral bij het snel accelereren of vug ewin in alle helen dan merk

je vaak dat elke auto op een gemiddelde afgeleed is. En dat kan betel!

Zelf ontwikkelde software

De originele software die de motor aanstuur is door de fabrikant op een soort van gemiddelde geprogrammeerd zodat de motor in elk land naar behoren functioneert. Met kor, warm, bergacht, vlak, et oedra, over mag de motor niet onder de maat presteren. Maar de motor kan veel meer. Hier zijn al veel bedrijven het laatste decennium achter gekomen. Tunespecialisten zijn de laatste jaren dan ook als paardenstoeter uit de grond geschoten. Steven: "Wiel bedrijven bieden inmiddels tuning aan. Wij vinden van essentieel dat wij ons onderscheiden. Samen met eenpaarigen Paul

www.motorsport.nl

Castelen hebben wij dit bedrijf zeven jaar geleden opgericht. Inmiddels hebben we een door Ziptuning geschoold team om ons heen waaronder zelfs een ingenieur. Daarom ontwikkelen we alles zelf, inclusief het schrijven van de software, specifiek op de eisen van het type auto. Dit is de enige manier om de beste kwaliteit te leveren. Ten opzichte van veel andere bedrijven bieden we hiermee iets extra's. Als je namelijk de software moet kopen kost dat een behoorlijk zak met geld. Door het zelf te doen bespaar je en kun je meer aandacht geven aan de kwaliteit, service en de specifieke eisen van de auto.

Het tuningproces

Het gehele proces van tuning neemt ongeveer 1,5 uur in beslag en bestaat uit instellingen bepalen, software uitlezen, software aanpassen en terugplaatsen plus testen. Zodra de auto in de werkplaats staat moeten eerst de tuninginstel-

lingen bepaald worden, dit heeft te maken met het gewicht van de auto, de kilometerstand, het bouwjaar en het gebruik. Een auto die met regelmaat een caravan trekt is immers anders dan een auto enkel voor zondags gebruik. Daarna wordt bepaald op welke wijze het ECU, het motormanagement, uitgelezen wordt. Dit kan op verschillende manieren, zoals OBD, via de diagnosepoort, BDM direct vanaf het ECU lezen of solderen. Solderen gebeurt hoofdzakelijk bij auto's van voor 2001. In de derde fase wordt de software aangepast. Van de duizendtal softwaremappen worden er

ongeveer 30 aangepast. Dit zijn bijvoorbeeld brandstofdruk en -hoeveelheid, koppelingrenzers, de smokelmeters, de turbosnap en de gaspedaal responsmappen. Na de aanpassing wordt er een checksum gedaan zodat de software weer leesbaar wordt voor de ECU. Dit handwerk kan alleen door specialisten gedaan worden zoals bij Ziptuning. In de laatste fase wordt de aangepaste software weer in de auto teruggeplaatst met een speciale testkast en met een praktijkcontrole. Dit betekent dat de auto op straat getest wordt in het dagelijks verkeer waarbij gelet wordt op



station is. Wordt het je allemaal een beetje teveel kun je met gerust hart vol in de remmen gaan staan. Ziptuning heeft deze ook onder handen genomen waardoor er geen oververhitting ontstaat bij 'snelle' vertragingen. Geen overbodige luxe bij zoveel pk's. Bij vol accelereren merken wel dankzij het Quattro systeem geen slip onder het rubber, hooguit een beetje overstuur bij het uitkomen van een S-bocht bij vol accelereren en te vroeg op het gas. Het Audi Sport onderstel is van de A6 is door Ziptuning met nog een 1,5 cm verlaagd en de spoorbreedte met 15 mm vergroot en communiceert nu geweldig. Samen met de 19" lichtgewicht volgen, Birelli P-Zero banden heeft de A6 maximale rijeigenschappen waardoor de 1950 kilo over de weg zweeft.

Meer controle

Met de A6 laat Ziptuning zien waartoe het in staat is. In de praktijk is het vooral zo dat klanten veelal naast sportieve redenen ook om praktisch redenen extra vermogen willen. Een goed praktijkvoorbeeld is de vrachtwagen die op het moment van de interview voor de deur werd getuned. Als internationaal chauffeur door de bergen rijden, dat is vaak aan de rechterzijde achter elkaar aan de berg op ploeteren. Door extra koppel te genereren wordt dit een stuk aangenamer. Maar ook een personenauto voor een caravan, of gewoon wat makkelijker in willen halen. Veel redenen om een upgrade te overwegen. Maar bovenal voelt de auto een stuk prettiger aan, alsof je meer controle hebt. En omdat het rendement van de motor verhoogd word zal in veel gevallen de auto ook nog zuiniger draaien.

souflesse, geluid, de uitstoot en schakelmomenten, het gaat tenslotte om een goed resultaat voor dagelijks gebruik. En dan kun je zelf ontdekken hoe prettiger en zuiniger de auto rijdt.

Praktijktest

De Audi van Steven is door Ziptuning grondig onder handen genomen. De software, de motor, de motor, de remmen en diverse exterieuronderdelen, niets bleef bespaard. De toch al snelere originele Audi-gil is vervangen door het nog stoerdere en sportieve broetje met dikke chromen spijlen. De gril verraad al iets van het vermogen wat de motorkap achter hiem herbergt. Wat denk je van 293 pk en 500Nm koppel die de V6 krachtbron beschikbaar stelt aan de vier banden van de Quattro? De 600 Nm koppel is al volledig beschikbaar bij 1.400 tpm. En wat je er in de praktijk van merkt? Vanuit stilstand schieft je binnen 6,4 seconden naar 100 km/u. Zonder problemen passer je ook de 200 waarna 272 km/u toch eind het eind-

