



# Een beetje power voor je geld

Na een aantal jaren freewheelen moet er voor zuinige diesels weer wegenbelasting worden betaald. Dat tikt fors aan, terwijl je nog steeds een langzame auto hebt. Valt daar niets aan te doen? Absoluut!

Tekst Roy Kleijwegt, foto's Chris Schotanus

Veel mensen hebben in de afgelopen jaren met een rekenmachine in de hand de keuze van hun auto bepaald. Ze hoorden iets over zuinige, belastingvrije auto's en gingen op onderzoek uit. Het begon met de Polo Bluemotion, begin 2010. Daarna volgde de Fiat Punto Evo 1.3 Mult-Jet.

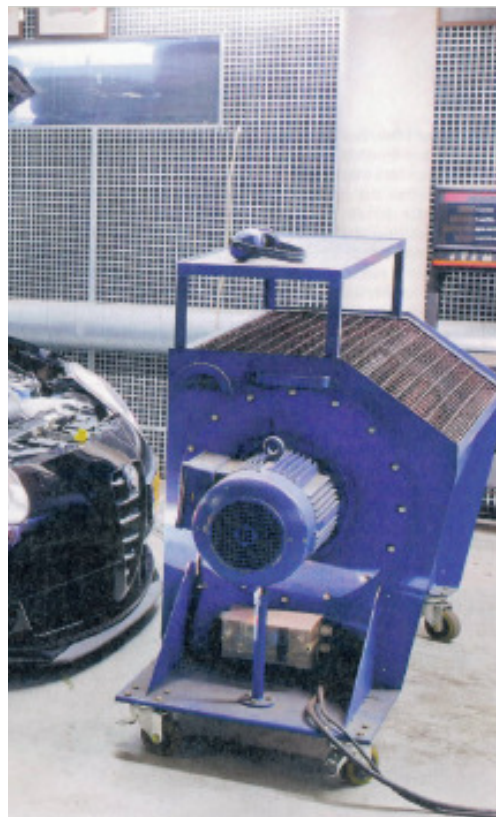
Goedkoop diesel rijden en geen belasting betalen: het bleek het begin van een hausse aan belastingvrije dieselauto's die gretig aftrek vonden, zowel bij leaserijders - vanwege de lage bijtelling - als bij privégebruikers. Omdat voor diesels hogere tarieven gelden, was belastingvrijstelling voor

een dieselauto extra voordelig. Dat er geen bijn op werd geheven, werd voor een groot deel benutgedaan door hogere nieuwprijen. Er hoefde echter geen mrb te worden betaald, en dat trok veel mensen over de streep. Bij de introductie van die wijstelling werd door toenmalig staatssecretaris De Jager gemeld dat de korting niet voor altijd zou zijn. Toch waren veel mensen ontbemd toen ze hoorden dat er vanaf 1 januari 2014 belasting moest worden betaald, helemaal toen ze te horen kregen wat dat voor een dieselje ging kosten: zomaar € 250 per kwartaal voor de kleine auto's op

deze pagina's. Als mensen daar totaal niet van op de hoogte waren, mogen ze hun dealer daar best op aankijken. Die had zoiets behoren te vertellen toen de auto werd gekocht. Het was immers al een tijd bekend.

## Kleine ingreep

Maar goed, stel dat je nu zo'n auto hebt. Wegdoen gaat je wat weg, en dat er moet worden betaald, daar heb je je inmiddels mee verzoend. Maar nu altijd heb je een vrij langzame auto. Ja, een Renault Mégane dCi en een Ford Focus 1.6 TDCI zijn best vooruit krijgen, maar de auto's waarmee he



Standaard geen streprekker. Kan het anders? Jazeker!

## Tuning is echt niet iets wat je alleen met GTI's of dikke Audi's kunt doen

tiemaal begon, zijn veel langzamer. De 1,2-liter TDI-driecilinder uit de Polo Bluemotion heeft 75 pk, de 1,3-liter ITD uit de Punto 85 pk. Die motoren vinden we ook in andere modellen, zo zit de 1,2-liter TDI ook in de Fabia Greenline en de Ibiza Ecomotive. En de genoemde Fiat-diesel ligt ook in de Mito. Logischerwijs hebben ook

## Het verbruik

Wij hadden deze gemiddelde modellen te kort om een reël verbruikslijfer te kunnen vaststellen. Het is echter zeker niet zo dat het verbruik automatisch omhoog gaat, want op straat gebruik je niet continu al je vermogen. Het is bovendien best goed mogelijk dat je vanwege het gestegen koppel veel minder toeren maakt, wat weer goed is voor je verbruik. Niet voor niets scores veel mensen nu de motoromring een beter verbruik dan ervaren. Je rijstij is hiervoor evenwel nog belangrijker dan normaal. Waarom? Fabrikanten de auto's dus niet standaard zuiniger maken? Sowieso is het belangrijk om te weten dat de meetcyclus afwijkt van hoe veel mensen in het echt rijden. En dat theoretische verbruik is helaas nog altijd belangrijker dan de praktijk. Fabrikanten meenen echter ook kijken naar zaken als tijdstip en rijwielstel, die bij motoromring op zijn zachtst gezegd van een belangrijk belang zijn...



de zustermodellen het de afgelopen jaren goed gedaan. Als je een beetje vooruit wilt, blijft het schipperen. Op het koppel turf je overal wel heen, maar wegrijden bij het verkeerslicht vergt zeker met de TDI gewenning. Kun je daar wat aan doen? Jazeker, met een relatief kleine ingreep kun je je motor tunen. Dat is echt niet iets wat je alleen kunt doen met GTI's of dikke Audi's, ook met een kleine diesel kun je aan de slag. Laten we beginnen met de Seat Ibiza. Motoren uit de Volkswagen-stal zijn altijd een

danikbaar object voor tuning en de TDI's al helemaal. Dus zou het voor de hand liggen dat de 1,2-liter TDI al door velen is aangepakt, maar dat is niet het geval. Voordat je in de software van een motor kunt duiken, moet je deze kraken. Dat lukt de professionele bedrijven meestal wel, maar vaak in samenwerking met collega's in het buitenland die zich met dezelfde motoren bezighouden. En daar ligt het probleem. "De 1,2-liter TDI is in Nederland een bekende motor, maar in de rest van Europa hebben ze vaak



De JDT (rechts) is lekker bijtsg geworden, het extra koppel van de TDI is waarlijk bijtsg geworden.



## REPORTAGE OPVOEREN VAN SPAARDIESELS

geen idee waar je het over hebt", legt een woordvoerder van JDEngineering uit Lochem uit. Zijn bedrijf heeft in Nederland een zeer goede naam als het gaat om het tunen van motoren van de Volkswagen Group. Maar deze kleine diesels? "De driecilinder is elders totaal niet populair en dus is het aantal bedrijven dat zich hiermee bezighoudt heel beperkt. Er is hier ook andere software gebruikt dan voor de meeste andere TDI's. Zover wij weten, heeft niemand de software nog gekraakt." En dus geen extra power? Toch wel. Alleen werkt het bedrijf nu via een omleiding met een externe computer, een soort 'powerbox'. "Het heeft niet onze voorkeur. Als we écht met de motor aan de slag zouden kunnen, zouden we zo richting de 120 pk kunnen." Nu blijft het vermogen steken op 100 pk.

Seat-dealer Thierry Köhler, al jaren

fanatiek tuner en partner van JDEngineering, maakt gebruik van dezelfde box. Hij ziet ook voordelen. "Het kraken van een nieuwe motor

### Het gestegen koppel geeft precies de boost waar je het nodig hebt

duurt altijd even, soms zelfs een paar jaar. Terwijl zo'n powerbox meteen beschikbaar is. Je houdt de auto bovendien origineel. Zodra je de box er weer afhaalt, is hij weer zoals hij uit de fabriek kwam. En dat is belangrijk voor de garantie. En voor de lease-rijder die zijn auto eigenlijk niet mag tunen." Dat is dan de theorie, maar hoe rijdt het in de praktijk? We nemen een Ibiza

Ecomotive van Köhler mee om de proef op de som te nemen. De harde cijfers vertellen dat we nu 100 pk en 230 Nm hebben. Dat is 25 pk en 50 Nm méér dan normaal. We hangen onze meetapparatuur in de auto en kraken een paar keer van nul naar honderd. En dat is meteen scorend! De auto is 0,7 seconde sneller dan de fabrieksopgave. Bij eerdere testen met de Ibiza Ecomotive (of andere modellen met de 1,2 TDI) haalden we die fabrieksopgave niet eens. De sprint is nog maar het halve verhaal. Veel belangrijker is dat de auto veel soepeler van zijn plek komt dan voorheen. Normaal was het bij groen licht gas geven, een seconde wachten en dan pas de koppeling laten optromen. Deed je dat niet, dan had je grote kans dat de motor afslag. Het gestegen koppel geeft precies die extra boost in het toerengebied waar

je het nodig hebt. En daarmee heb je precies de crux te pakken. Leuk als je een Audi 54 100 pk extra geeft, maar hoe vaak gebruik je die pk's in de praktijk? Wij zijn de laatste die zeggen dat het niet prettig is, maar vergelijk het eens met deze Ecomotive. Die 25 pk extra (toch een vormogensdaling van 33 procent!) gebruik je zo'n beetje elke keer dat je van je plek komt. En bij elke tussensprint. Dat maakt de investering wel heel erg bevredigend.

### Geen strepen

Dan de Alfa Mito JTD. Het Italiaanse viercilindertje is standaard al net iets lekkerder dan de 1,2-liter TDI, maar dat maakt ook deze auto niet bepaald een strepentrekker. Dus ook hier de vraag: kan dat anders? En ook hier is het antwoord: ja. Savali (een de Alfa-dealer Sam van Lingen) is een naam die al jaren met Alfa verbonden

is. De Stern Groep heeft na het faillissement het tuninglabel overgenomen en biedt onder die naam zowel motortuning als optische aanpassingen aan. Ronald Vermeulen is al sinds lange tijd verbonden met het merk en geeft uitleg. "Als je de motorcode in duikt, zie je dat er allerlei restricties zijn ingebouwd. Weestal kijkt dat eerder door de marketeers te zijn gedaan dan door de technische afdeling. Wat ik doe, is relatief simpel: ik haal de grenzen weg of schuif ze wat op. Hierdoor blijven de andere parameters gelijk, waardoor de auto ook in de war raakt. Je hebt alleen meer vermogen als je daarom vraagt, verder blijft alles gelijk. En omdat wij Alfa-dealer zijn, hoeven mensen zich geen enkele zorgen te maken over de betrouwbaarheid of de fabrieksgarantie." Na zijn ingreep heeft de motor zo'n 18 pk meer en stijgt het koppel met

52 Nm. Vooral die boost is enorm merkbaar. Ook de Mito is op de sprint meetbaar sneller dan bij eerdere confrontaties, maar de trekkracht tussen 1.700 en 2.500 toeren per minuut is veel belangrijker. De auto is in dit gebied extreem alert, wat hem gevoelsmatig zelfs een vlotte wagen maakt! Een term die je niet snel hangt aan een belastingvrije diesel. Het past uitstekend bij de Mito, die in algemeen zijn niet bepaald bekend staat om zijn scherpe gasrespons. Bij deze Savali kun je ineens met een Alfa rijden zoals het ooit bedoeld was. Dat maakt het betalen van mrb ineens draaglijker. ■

Scan de QR code of kijk op [www.savali.nl/video](http://www.savali.nl/video)



TECHNISCHE GEDETES	SEAT Ibiza ST 1.2 TDI ECOM.	ALFA ROMEO MITO 1.3 JTD ECOM.
<b>Motor</b>	3-cil. in lijn, common-rail-bsp.	4-cil. in lijn, common-rail-bsp.
	turbo, intercooler	turbo, intercooler
	1.99 cc	1.280 cc
<b>Cilinderinhoud</b>		
Max. vermogen standaard	75 pk	85 pk
Max. vermogen na tuning	100 pk	107 pk
Max. koppel standaard	100 Nm	130 Nm
Max. koppel na tuning	230 Nm	252 Nm
0-100 km/h*	14,5 s	12,4 s
0-100 km/h in vierde versn. gemidd.	14,9 s	11,6 s
0-100 km/h na tuning gemidd.	11,9 s	11,1 s
Prijs opnames	€ 600	€ 480
Internet	<a href="http://www.seatgroup.nl">www.seatgroup.nl</a>	<a href="http://www.alfaroméo.it">www.alfaroméo.it</a>

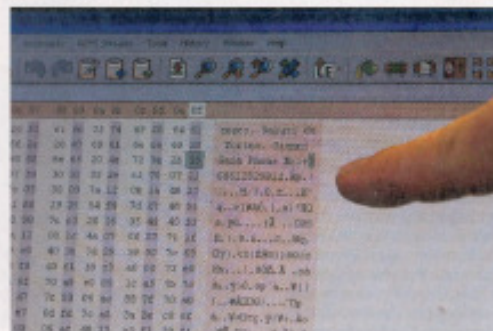


Alfa Mito Savali

## Motortuning op maat



We kijken natuurlijjk ook even met de nieuwe 0-100-sprint is.



De grepen van een Italiaanse engineer in de motorcode.



Ronald Vermeulen van Savali: "Het is de marketingafdeling die een auto afkrijgt."



Alfa Giulietta Savali

[www.savali.nl](http://www.savali.nl)

Tijdens de apk levert motortuning zelden problemen op.