

Verantwoorde ECU-tuning bij Vagtechniek

KWALITEIT, MAAR GEEN GOUDEN BERGEN

In de wereld van tuning doen de meest spectaculaire verhalen de ronde over extreme prestaties en bizarre ingrepen. Vagtechniek in Nuenen houdt zich liever op de vlakke en bedient een brede markt met software (en soms hardware) die een verantwoorde vermogens-upgrade genereert. Goed voor de betrouwbaarheid, goed voor de driveability.

Tekst & foto's: Aart van der Haagen

“ER VALT BEST NOG WAT TE VERBETEREN AAN DE VINDBAARHEID VAN ONZE WEBSITE VIA GOOGLE EN RECLAME MAKEN DOEN WE MAAR OP KLEINE SCHAAL,” VERTELT MARTIN VAN DER STRUIJS, samen met Lucas Schoormans eigenaar van Vagtechniek in het Brabantse Nuenen. “Ik denk dat we tamelijk terughoudend zijn; introvert in zekere zin. Het past niet zo bij ons om luidkeels te verkondigen waarvoor we staan.” Typisch het profiel van twee techneuten die - in dit geval tien jaar geleden - met elkaar in zee gingen en iets goeds aan de wereld willen toevoegen, zonder dat van de daken te schreeuwen. Een bedrijf met een pretentieloze uitstraling, al zal het vanaf medio 2019 een andere aanblik hebben, als het een gloednieuw pand van 1200 in plaats van 400 vierkante meter in gebruik neemt. “We moeten nog even aan het idee wennen,” glimlacht Van der Struijs, maar hij erkent dat het volledig recht doet aan de kwaliteit van werken en aan de inmiddels bereikte omvang. Een team van acht fulltimers leidt een doorloop van gemiddeld twintig auto's per dag in goede banen.

Ongelooflijke expert

Het bovenstaande in tien jaar realiseren mag voorwaar een prestatie heten, zeker als je weet dat het verhaal onschuldig in de hobbysfeer begon. “Lucas en ik kenden elkaar van de TDI Club. Hij is een ongelooflijke expert op het gebied van elektronica, waar mijn specialisme veel meer op het mechanische vlak ligt. Gezamenlijke tuningprojectjes die we deden beschreven we tot in detail op het internetforum van de club; heel gedetailleerd en transparant. Het wekte de aandacht van anderen en zo rolden er opdrachten binnen om auto's te tunen. Ik weet nog hoe ik in de beginfase tegen Lucas zei: ‘Zullen we voor onszelf beginnen?’ Dat riep ik als geintje, maar hij ging er serieus op in. Aanvankelijk beperkten we ons tot de vrije uurtjes en stopten we alles wat we spaarden in een envelop, die ik overigens altijd bewaard heb. Met de opbrengst besloten we te investeren in equipment en eigenlijk steken we nu nog steeds heel veel van wat we verdienen terug in de zaak, om onze servicegraad te blijven verhogen.”

Het team telt enkele specialisten die de software schrijven en daarna op de bank meten



Bij Vagtechniek oogt alles ordelijk; zo ook de ruimte van de rollenbank



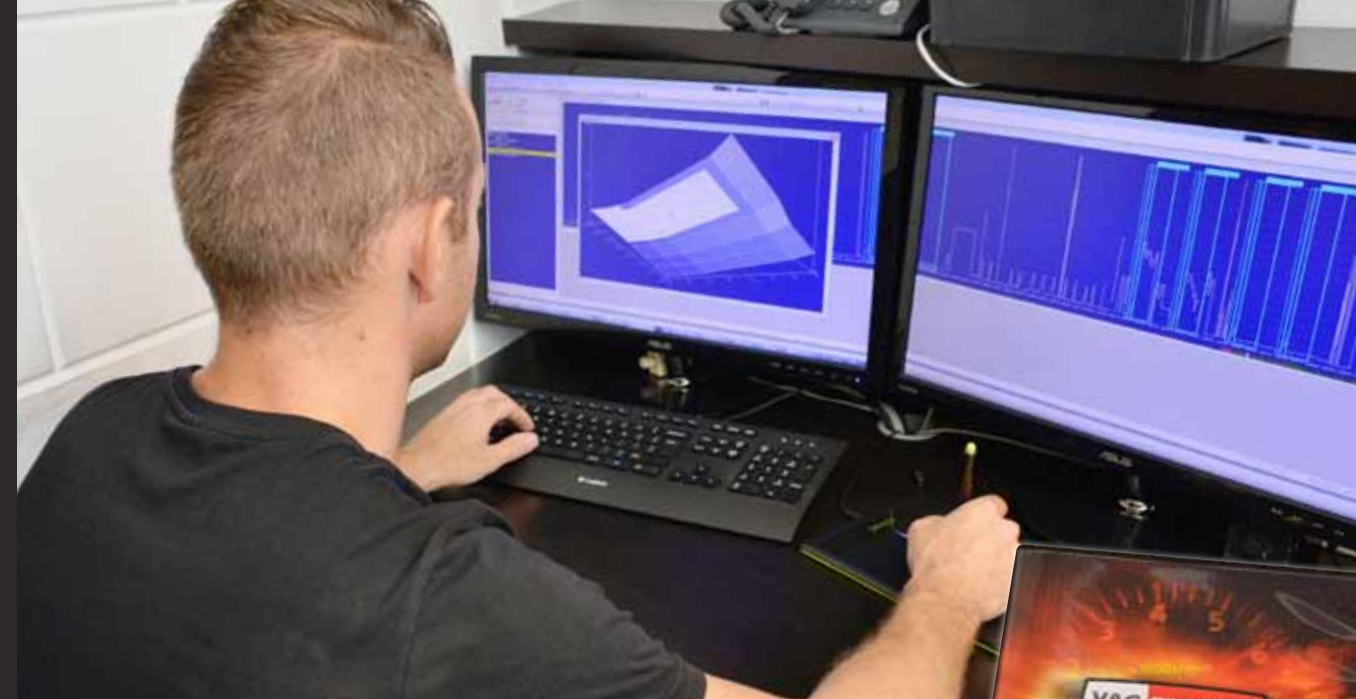
Revisie van een TSI-motor, klaar voor montage van de zuigers



Het toekomstige bedrijfspand krijgt een heel transparant karakter



Vierwielaangedreven rollenbank van Superflow, de norm op dit gebied



Software schrijven voor ECU-tuning, het is voor een leek ondoordringelijke materie

Olieverbruik

“Van meet af aan zei ik: ‘Als we iets doen, dan honderd procent.’ Ik vond dat we ons daarmee moesten profileren in de markt, naast een heel brede benadering,” vervolgt Van der Struijs. “We kiezen er bewust voor om ons met de chiptuning te richten op de grote groep Volkswagen-, Audi-, SEAT- en Škoda-rijders die meer gebruiksplezier aan hun auto willen beleven. Overigens rekenen wij ook regulier onderhoud, reparaties en revisie tot onze werkzaamheden, waarmee we onze klanten een compleet pakket aanbieden. Ik denk dat de mechanische back-up achter de chiptuning ons onderscheidt, naast ons kwaliteitsstreven.” TSI- en TFSI-motoren met een hoog olieconsumptie komen Vagtechniek maar al te bekend voor. “De dun uitgevoerde olieschraapveren, ontwikkeld op een zo laag mogelijke interne wrijving om het brandstofverbruik en de emissie te reduceren, slijben op een gegeven moment dicht. Wij vervangen ze samen met de zuigers door veel betere exemplaren, die geen klachten meer geven. Ook monteren we sterkere, dikkere distributiekettingen en reviseren we transmissies, bijvoorbeeld het vernieuwen van de schakelgaffels, lagers en de drogeplaatkoppeling bij de DSG-7.”

Toverwoord

In de rest van dit artikel concentreren we ons op de ECU-tuning van Vagtechniek. “Alle software ontwikkelen we in eigen huis,” meldt Martin van der Struijs. “Dat doen we binnen veilige kaders, zonder extremen op te zoeken. Het gaat er vooral om een auto neer te zetten waarmee je zorgeloos snel kunt inhalen, zonder explosieve reacties, geschikt om hem bij wijze van spreken met een gerust hart aan je schoonmoeder uit te lenen. Klanten reageren na een ingreep wel eens met: ‘Ik merk er niks van.’ Dan weten wij dat we ons werk goed gedaan hebben, want bij een normale rijstijl gedraagt de aandrijflijn zich net als voorheen, zonder nerveuze reacties. Wij laten ons niet verleiden tot ‘gaspedaaltuning’. Pas als je echt vermogen vraagt, merk je het verschil en dan nog steeds op een heel harmonieuze manier. Driveability, dat vormt voor ons het toverwoord.” Per merk en type auto (mits afkomstig van het V.A.G.-concern) kun je als berijder heel gemakkelijk de tuningsopties bekijken door op de website van Vagtechniek het kenteken in te voeren, ook als het een later geïmporteerde personen- of bestelwagen betreft.

Elektronische begrenzers

Waar in het verleden de speciaal ontwikkelde software min of meer universeel toepasbaar bleek bij de meeste TDI-kraftbronnen,

spreekt Van der Struijs binnen het heden over maatwerk per voertuig. “Veelal schrijven we een basis voor een bepaald type motor, maar moeten we die individueel nog finetunen voor de uitvoering, bouwserie en andere kenmerken. Soms verschillen twee identieke auto’s van dezelfde leeftijd zelfs onderling. De ‘dozenschuivers’ in de markt, die software elders inkopen, nemen het risico van haperingen of een teleurstellende prestatieverbetering. Wij investeren heel veel in deze complexe materie. Zo plannen wij bij een nieuw model onze engineer de eerste dagen niet in voor klantenwerk, maar stellen hem in de gelegenheid om de basis te ontwikkelen en daarbij rekening te houden met de elektronische begrenzers die de motor op allerlei vlakken beschermen, bijvoorbeeld tegen een te hoge temperatuur, brandstof- of inspuitdruk. Die systemen laten we altijd intact, om de betrouwbaarheid te garanderen. Ze zitten er niet voor niets op.”

Schrijven foutcodes weg

Bij de introductie van nieuwe modellen behoort Vagtechniek tot de eerste partijen in Nederland die er chiptuning voor ontwikkelt. “Dealers en klanten stellen ons auto’s beschikbaar om software te schrijven en het resultaat te testen op de rollenbank, maar ook op de openbare weg,” zegt Van der Struijs. “Het opwekken van echte rijomstandigheden, zoals lucht- en rolweerstand, is vooral van belang bij het upgraden van automatische transmissies. Die tunen we dus ook. Op verzoek verwijderen we de verplichte updates naar aanleiding van sjoemelsoftware, hoewel de nadelen daarvan vaak bij mensen tussen de oren zitten. Als er na zo’n ingreep bij de dealer iets hapert, blijkt vaak sprake van een onderliggend probleem, bijvoorbeeld mechanisch. Speciaal voor mensen die een V.A.G.-motor elders toepassen, bijvoorbeeld in een autocrossbuggy, schrijven we foutcodes weg. In een race heb je immers niets aan een startblokkering of een afzuiging van de brandstoftank. We kunnen veel, heel veel, maar geven ook eerlijk onze grenzen aan en beloven geen gouden bergen. Als we ergens aan beginnen, willen we zeker weten dat we erin slagen om het waar te maken.” ■

Meer informatie: www.vagtechniek.nl



Klanten die hun auto laten chiptunen krijgen standaard deze dvd met software mee