



## **Kan man be att få lite mer Alfa Romeo, tack?**

Erik Andersson, teknisk chef på DieselTech åkte till Torshälla för att träffa Thommy Syrén, på EK-Kyl AB Erik hade tidigare optimerat Thommys fina Alfa Romeo med DT HighEnd, och åkte nu tillbaka för att höra vad Thommy hade och säga om sin bil och DieselTech's insats.

### ***Hur är Alfian med 2,4 JTD 210hk att köra som original?***

Den är fantastiskt rolig med mycket fin väghållning. Effektmässigt är den dock helt död innan 2000 varv och det är ju lite tråkigt på en diesebil, men sen blir det ketchupeffekt och all kraft kommer på en gång när man kommer upp lite i varv. Förutom det är det svårt att hitta en roligare bil!

### ***Varför ville du optimera motorn? Räckte inte 210 hk?***

Klart att 210 hk och 400 Nm, men mycket vill ha mer! Det är en riktigt häftig bil, och motorn klarar ju av att leverera mer, så varför inte? Det händer ju inte nånting under 2000 varv, och dessutom har den väldigt kort register därefter, så därför började jag fundera på vad som kunde göras åt detta.

### ***Vilka alternativ tittade du på och hur kom det sig att du valde DieselTech?***

Jag såg ju att det fanns en hel del alternativ till bilen i form av diverse plug-in-varianter, men eftersom jag hört så mycket gott om era grejer var det ju det jag skulle ha. Mina anställda åker med DieselTech så jag var ju sugen jag med. Förbiser

### ***Varför valde du DT High End och inte D-box 2, ekonomialternativet?***

Det är klart att en DT HighEnd är dyrare än de flesta vanligare trimboxar, men man får ju vad man betalar för. Jag hade förstått tekniken innan köp, och mina kollegor kunde gå i god för vad man får för pengarna. Enkla trimboxar kostar från vad, 3000 till 7000 kr? Med er enhet har jag så mycket mer inställningsmöjligheter, det känns så seriöst alltihop, och supporten med behovsanalys och allt var ju otrolig. En trimbox pluggar du bara in, men du har ju ingen aning om vad det ger för resultat. Varför inte satsa på det bästa med en gång? Det är ju en helt annan värld.

### ***Men var det inte svårt att installera?***

Installationen i min bil överlät jag till Erik, som kom och hämtade bilen, installerade och lämnade tillbaka den. Resultatet var ju perfekt, och jobbet är snyggt gjort under huven. Jag är mycket nöjd med den "mjuka" delen – servicebiten.



### **OK! Hur blev resultatet då?**

Det känns ju att du har gjort mycket med motorn alltså! Varför jag är såhär nöjd är bl.a. p.g.a. att vridmomentet har flyttats några hundra varv längre ner i registret vilket kompenserar för den något sega turbon som kommer igång först där vid 1700 varv någon gång. Sen följer kraften med en bra bit upp i varv, så registret har ju verkligen breddats.

Jag kör bilen ganska hårt, och målet med optimeringen var inte direkt att sänka förbrukningen, utan jag använder den nyvunna effekten för att det är så kul! Trots detta har jag inte höjt förbrukningen, den ligger kvar på otroliga 0,8 liter milen.

Den som väljer er externa styrenhet tycker om sin bil så mycket att han eller hon har satt sig in i vad som är mest skonsamt för bilen, och väljer med den långsiktiga plånboken snarare än den kortsiktiga.

### **Vilket tips skulle du ge andra som funderar på att optimera sin bil?**

Förslag: Utvärdera alternativen på teknisk basis, inte på vem som gör mest reklam. Fråga de tuffa frågorna, säger en leverantör att deras produkt är programmerad och omprogrammerbar så borde de ju kunna programmera den efter dina behov, rent logiskt? Viktigt att kolla är givetvis *hur* effekten uppnås, samt om den är aktiverad hela tiden, eller bara när det behövs. Ifrågasätt tekniken helt enkelt!

Med DieselTech får jag en skräddarsydd lösning från ett personligt företag. Jag vet att jag får fin service och framförallt tekniken – jag vet vad jag betalar för.

**Tack Thommy för att du valde motoroptimering från DieselTech!**

*Alla vi på DieselTech*