KING OF E

Besiktigade gatbilar som går så in i bänken slutar aldrig att imponera, och en av dom som imponerar mest är Jens Eklunds lite anonyma S4.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mats Alfredsson

För fem år sen började Jens Eklund från Hörnefors några mil söder om Umeå att leta efter en bruksbil. Men det skulle inte vara vilken vanlig Svensson-bil som helst. Gärna svart, gärna mycket effekt och så fick det mycket gärna vara en Audi.

Jens hade tidigare kört en hel del epa-traktor och när han fick sitt körkort var det en bus-240 som fick ta över.

En dag dök så slutligen det perfekta objektet upp. Det var en Audi S4 från 92, och den tidigare ägaren hade kostat på en större turbo och trim-chip. Den skulle med den modifieringen ge runt 330 hästar, vilket var helt lagom för en 21-årig lastbilsmekaniker. I alla fall till en början, för han körde bilen så i runt ett år.

Under 2005 byttes sen turbon ut mot en större GT40 och ett Autronic SM2 monterades. För att motorn skulle hålla för mer laddtryck uppdaterades den med JE-kolvar och ett gäng H-profilsstakar, och cirkusen var igång.

Han hade nu en ännu busigare bruksbil, som nu mer och mer frekvent även började användas på strippen och vid lite spontana uppgörelser ute på gatorna.

Bilen hade reagerat riktigt bra på varje steg i sin utveckling men Jens var inte nöjd, han ville ha mer.

Bur

Till säsongen 2006 stod Jens så inför ett val. Skulle han fortsätta att bygga på sin egentligen lite för stora bil eller skulle han köpa något annat?

Som tur är går Jens gärna sina egna vägar, och som tur är behöll han sin stora fyrdörrars sedan. Men vikten behövde sänkas och säkerheten höjas, för nu skulle det gå fort, riktigt fort.

Inredningen åkte ur och en för passagerarna mindre skön bur åkte i. Han gjorde inte så mycket åt motorn men uppdaterade med ett HX50-aggregat.

Nu hade turbo-Sverige verkligen fått upp ögonen för Jens stora svarta. Han körde en hel del tävlingar runt om i landet och lämnade ingen oberörd.

Så mitt under sommaren på Tullinge kom den första 9:an. Klockan stannade på 9,943 och slutfarten blev 230,57 km/h.

Nu hade självförtroendet stigit. Från att innan mest använt sig av prylar som andra tillverkat gav han sig nu på och gjorde ett eget grenrör med wastegate. En ännu större turbo, en HX60 ersatte den gamla. Han beslutade sig även att köra med e85. Själva motorn hade nu gått hårt i två år och innerst inne kände Jens på sig att han skulle få problem med den senare.

Men han körde bromsningen ändå

och siffrorna 976 hästar och 890 Nm talar väl sitt tydliga språk? Säsongens rekord stannade på 9,36 sekunder, och intresset för Jens bil ökade ännu mer.

Under sommaren beslutade han sig även att åka ner till Polen för att delta i gatbilstävlingen King of Europe.

King of Europe

Organisationen runt KOE, som är förkortningen av tävlingen har specialicerat sig på att arrangera drifting och dragracingtävlingar runt om i Europa.

Reglerna för tävlingen är ganska enkla. Bilen du ställer upp med ska helt enkelt vara gatlegal. Man ska alltså ha allt från tuta och vindrutetorkare till riktiga bromsar och ljuddämpning.

Man kör fyra klasser. En för alla typer av bilar som är söligare än 12 sekunder på 402 meter. Sen är det tre klasser för de bilar som kör strippen fortare än 12 sekunder, och uppdelningen är mellan framhjulsdrivna, fyrhjulsdrivna och bakhjulsdrivna bilar.

Föraren måste vidare ha ett giltigt körkort och man får köra på vilket bränsle man vill, och även lustgas är tillåtet.

Jens första tur till Polen gick inte så bra. Helgens bästa resultat vart 9,98, vilket ju i sammanhanget egentligen inte är så dåligt, men ändå långt ifrån vad Jens förväntat sig.

Under söndagens körningar brände han upp en ventil till fyrans cylinder och det var slutåkt.

—Det var helt enkelt svårt att få kombinationen e85, turbo och lustgas att fungera. Så jag ska ta det lite lugnt med gasen framöver, säger Jens.

Efter att toppen reparerats körde han någon helg efter äventyret i Polen på Säve. Klockan stannade på 9,408 och 246,91 km/h. Jens var på banan igen.

Under hösten vart han medbjuden av Bilsport att resa ner till Polen igen. Om det gick dåligt under första resan så kan man väl säga att allt gick åt helvete den här gången.

Skrot

Jens körde på och laddade på för allt vad tygen höll, och det höll verkligen inte. Det visade sig till slut att vid det här effektuttaget så var motorn helt enkelt underdimensionerad.

—Det var en kolvbult som gick av. Hela blocket for, det mesta åkte helt enkelt i metallåterviningen för det var helt enkelt inte mycket som skulle kunna användas till något. Så jag beslutade mig för att bygga helt nytt till 2008 och göra det med mycket stabilare delar, berättar han.

Nu skulle allt göras riktigt från grunden. Den nya motorn baserades på ett femcylindrigt 2,5-liters dieselblock. Dels för att få den större volymen med ett längre slag, men också för att det är hårdare och grövre och därför borde hålla bättre.

Snårskogens mekaniska CNC-fräste ett gäng riktigt stabila ramlageröverfall i chromoly. På det monterades sen en stödgördel.

Jens beslutade sig även att bygga en torrsumpssmörjning.

Han använde sig av Barners femstegs pump och monterade tre utsug i sumpen och ett i toppen.

—Man skulle kunna köra med färre steg i pumpen. Men då riskerar man att den inte skulle orkar suga ett vacuum i motorn. Eftersom allt går lättare i vacuum, så man tjänar några extra hästkrafter, samtidigt som man garantera en bra smörjning i motorn när g-krafterna sätter in, förklarar Jens.

För att inte råka ut för att någon kolvbult lämnar in igen monterades JE-kolvar med 23-millimeters kolvbultar. Stakarna är några feta från Eagle i H-profil.

Ett nytt 48-millimeters spjällhus tillverkades också det av Snårskogens och toppen portades. Jens svetsade även ett helt nytt grenrör och turbon som nu sitter där är en Borg Warner S480. S480 har en kapacitet på upp till 1300 hästar, så nu finns det potential!

Sprutet behövdes även det uppdateras och han valde att köra vidare med Autronic, men nu med ett SM4.

Kopplingen han har valt att använda är en 7,25 tums Quarter Master Optimun-V med Tilton-lameller.

Svänghjul

Hittills har han bara hunnit med att bromsa motorn en gång. Resultatet när han fick lov att ge sig var 943 hästar och 946 Nm. Varför han slutade? Jo svänghjulet lossnade!

Eftersom säsongen och tävlandet låg precis om hörnet fanns det ingen mer tid, samtidigt som bänken inte tål så mycket mer. Men rent matematiskt ska 1100 hästar egentligen inte

Att göra burnout med en fyrhjulsdriven bil blir aldrig lika publikfriande som med en bakhjulsdriven. Men för föraren kan det bli spännande.

vara något problem. Sen är Jens inte på jakt efter effektsiffrorna i sig och har ingen ny bromsning inplanerad i det här läget.

Det första racet med det nya bygget gick av stapeln i Piteå under Bilsports En dag på strippen.

Första repan kändes egentligen riktigt bra och resulterade i att han stannade klockan på 9,68 och hastigheten var 240 km/h, och då med ett lite tamt laddtryck på 2,2.

—Jag tyckte den kändes lite konstig i växellådan och trodde att det var spakstället som spökade. Eftersom vi ändå skulle ligga kvar tills körningarna dagen efter så rev jag ner lådan på natten bara för att kolla lite, berättar Jens.

Det han fick se var inte alls nå kul. Stödlagret vid svänghjulet hade nämligen tryckts ut och klämts fast mellan kopplingen och svänghjulet.

—Jag vet inte riktigt varför, men det finns många teorier, säger han lite fundersamt.

Vad än värre var att på grund av

Att köra med torrsumpssmörjning har flera fördelar. Dels fungerar smörjningen bättre under höga G-belastningar. Är pumpen sen tillräckligt kraftig suger den ett undertryck i motorn, vilket gör att allt snurrar lättare, med en effektvinst som resultat.

Längs nere sitter en femstegs torrsumpspump från Barners. Den har tre anslutningar till tråget som är Jens egna konstruktion, och en till toppen.

En bränsletrycksregularotor från Aeromotive håller trycket i systemet på rätt nivå.

Grenröret har Jens svetsat ihop av 48 x 2,6 mm sömlösa rör.

Årets JE-kolvar har 23 millimeters kolvbultar som ska palla lite extra laddtryck.

Här hänger den nya motorn redo för att bromsas. Jens 2008-års motor är baserad på ett 2,5-liters diselblock, laddas med en Borg Warner S480 och käkar e85.

När man pratar med Jens och hans bil, kommer man alltid in på alla fina jobb som Snårskogens Mekaniska har hjälpt till med.

Genom de fem 1600cc-spridarna trycker tre stycken Bosch 044-bränslepumpar mängder med e85..

detta så trycktes vevaxeln framåt och axial-lagrena tog därför stryk.

Nu var det bråttom igen, för bara någon vecka senare väntade en resa ner till Belgien och ett deltagande i King of Europe en andra gång.

Kung!

Resorna för att rejsa nere på kontinenten hade ju hittills inte gått speciellt bra. Så det var en sammanbiten Jens, som med sitt team några dagar innan midsommar i år lastade på S4:an på Jens Mercedes biltransport, hängde på en släpvagn och styrde kosan mot Belgien och flygbasen i Brustem.

Men Jens hade varit nervös i onödan. Bilen höll och bilen gick bra. Den gick faktiskt så bra att han när tävlandet var slut, kunde hoppa överst på prispallen i den fyrhjulsdrivna klassen!

King of Europe är även uppdelat i två olika serier, en västlig och en östlig, och Jens vann den västliga. I den sammanlagda serien kom han totalt tvåa. Alltså i det närmaste full pott för den 26-årige Jens från Hörnefors! Helgens bästa tid på de 402 blev 9,485 sekunder 251,75 km/h, detta med ett laddtryck på 2,8 kilo, och gastuben hölls för säkerhetsskull stängd.

—Det vart en riktigt lyckad helg och bilen är hel!, jublar Jens när vi når honom på telefon på väg hem från äventyret i Belgien.

Han låter mycket trött. För resan hem har inte gått närmelsevis så bra som tävlandet. Dom var ett litet gäng med ekipagen från Sverige som åkte tillsammans, och innan dom kom hem hade dom blivit sinkade av både punkteringar på autobahn och tappade släpvagnar. Men vad gör det? För Jens ger inte upp så lätt och han strävar vidare.

—Vad har du för mål nu då?, frågar vi och Jens svarar:

—Jag har en del skalper att ta, och överst på listan står så klart Syclone-Robban med sin pickis, som är Sveriges just nu snabbaste fyrhjulsdrivna bil.

För att ta sig ner till Robbans nivå måste han kapa närmare en halv sekund, vilket inte låter mycket, men är en evighet inom dragracingen. Men folk som känner Jens tvivlar inte alls på att han ska lyckas, så varför ska vi?

Jens enda intressen i livet är att skruva och umgås med sin Audi. Ibland sitter dom bara så här och myser tillsammans...

De tre Bosch 044-pumparna sitter bredvid fuelcellen och förser motorn där framme med soppan.

Så här ska interiören se ut i en gatbil tycker Jens.

Jens åker med stumma diffar runt om för att dom ska hålla för belastningen.

I skuffen hittar vi en fuelcell och ett mycket smidigt litet batteri som vanligtvis används i rallybilar. Vi hittar även en flaska lustgas, som får vila ett tag till efter förra årets försök, vilket slutade i katastrof.

Längst fram hittar vi bara en intercooler. Kylaren fick flytta längst bak redan vid första ombyggnationen på grund av platsbrist.

Bilen är både 7,50-besiktad och godkänd av Bilprovningen, och eftersom Jens kör fortare än 240 måste han ha bromsskärm på strippen.

Senaste bromsningen gav bara 943 hästar och 946 Nm. Vadå bara!?

Jens Mercedes biltransport har tre sovplatser, plats för bilen och en massa packning.

En dekaltrimmad gubb-bil? Den som låter sig luras av det sobra yttre, får skylla sig själv.

RECEPT:

Motor: Femcylindrig dieselaudi 2,5 liter. Eagle H-profilstakar, JE-kolvar, CNC-frästa ramlageröverfall från Snårskogens Mek.
Topp: Portad, 289/279-graders kammar, rostfria ventiler, hårdare fjädrar. Insug och 48mm spjällhus av Snårskogens Mek.
Turbo: Borg Warner S480, HKS-kopia 60mm-wastegate, egentillverkad intercooler, egentillverkat grenrör av 48 x 2,6 mm sömlösa rör.
Bränsle: E85, Autronic SM4, fem 1600cc-spridare, tre stycken Bosch 044-bränslepumpar.
Tändning: MHW CDI
Smörjning: Barners 5-stegs torrsumpspump, egentillverkat torrsumptråg.
Drivlina: Svänghjul tillverkat av Snårskogens mekaniska, 3-skivig sinterkoppling, modifierad 5-växlad låda, specialdrivaxlar runt om.
Hjulupphängning: Justerbara dämpare och fjädrar runt om, stumma bussningar
Bromsar: Standard bak, Audi 100 fram för att rymma 15" fälgar, bromsskärm.
Chassi: Egenbyggd bur besiktad för 7,50
Inredning: Minimal med Sparco-stolar och fyrpunktsbälten
Däck: Mickey Thompson 10,5x26-15 runt om
Övrigt: Minimalt bestyckat Nos foggersystem
Bästa ET 402: 9,36 sekunder.
Högsta hastighet 402: 251,75 km/t
Högsta hastighet 201: 197 km/t
Bästa 60 fot: 1,40 s.
Bästa 201m: 6,0 s.
Stort tack till: Södermans Bilservice, Custom Parts Service, Snårskogens Mekaniska, Simpson, HB Däck AB, Umeå Taxi, Lycksele Bildemontering, Skyltfixarna, Umeå Bilstyling&Racing, Ditec och Andreas Sörmans Åkeri.

Jens värmde upp 2007 med att vinna som snabbaste gatbilen i Umeås Skjortan eller som en del säger, Tröjan-tävling. I år åkte han ner till Belgien och visade att han nu till och med har Europas snabbaste fyrhjulsdrivna bil.