



**BMW CSL
mot Ford Capri**



**Gatbilar
Borgholm**



**Köpguide
Saab 99
Turbo**

BILSPORT

50 ÅR
1962
2012
JUBILEUM

Nr 1-2 • 28/12 2011 – 25/1 2012 Pris: 69:- inkl. moms. Norge 69 NOK. Danmark 55 DKK. Finland 7,50 EUR.



Ny artikelserie
**Trimma
Volvos
T5:a**

**Leif Hermansson
visar vägen från
chip till 1.100 hk**



**Jens diskreta
Audi kör 7:or**



**Volvo-racers
med retrostuk**

**Årets motor-
sprehändelser**



**Z06-vässad
Camaro -87**

TIDSAM
0437-01
7-388043-706905

Vallåkra-bröderna • Poster • Korsord • Polo GTI BSR i Superstage

Jens potentia Audi A5 höjer ribban

Diskret raket värd alla super

Jens Eklund pratar inte så mycket om hur det ska bli. Han ser till att det blir så istället. Med sin Audi S4 visade han att det går att tygla fyrhjulsdrivna bilar på strippen, och imponerade stort på oss.

Det var bara förrätten. Nu dukar Jens upp både varmrätt och dessert på en gång och visar oss hur snygg och genomarbetad en snabb dragracingbil kan vara!

AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO), JENS EKLUND (BYGGBILDER)

En gång på tio år, ungefär. Det är så långt det går mellan gångerna då man springer på det där som liksom går helt utanpå allt annat man sett. Kolfiber-PV:n från Skellefteå var förra gången. Sören och Magnus reviderade standarden helt för dragracingbilar. Vi hade aldrig sett något på samma nivå innan dess, och det tog fram till 2011 innan det skulle dyka upp något som kunde matcha.

RING JENS NU! Hörrodu, marknadschefen på Audi, varför har du inte ringt Jens och frågat vad du kan hjälpa till med? Förstår du inte vilken boost det här är för varumärket? Jens är Audis bästa ambassadör i vår del av motorhobbyn!

lativ!

Jens Eklunds Audi A5 är bilen som tar upp den kastade handsken.

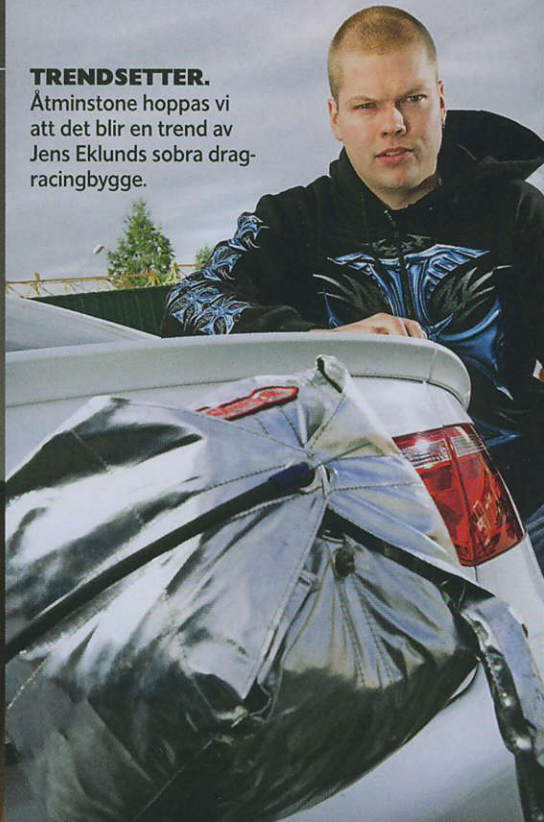
När man ställs inför den står man tyst och stilla ett tag innan man klarar av att närma sig bilen. Det gäller att låta intrycken smälta steg för steg innan det blir för mycket för sinnen.

Medan PV:n var en kreation helt i kolfiber med bara enstaka detaljer från en originalbil har Jens valt att gå en

annan väg. Här är så mycket som möjligt bibehållet på ytan. Plockar man av bromsskärmen och stödhjulen är det egentligen bara hjulen som röjer att den sprillans nya A5:an inte är en sprillans ny A5.

Behöll motorn. Den är ett sprillans nytt dragracingbygge av det fränare slaget!

TRENDSETTER.
Ätminstone hoppas vi att det blir en trend av Jens Eklunds sobra dragracingbygge.



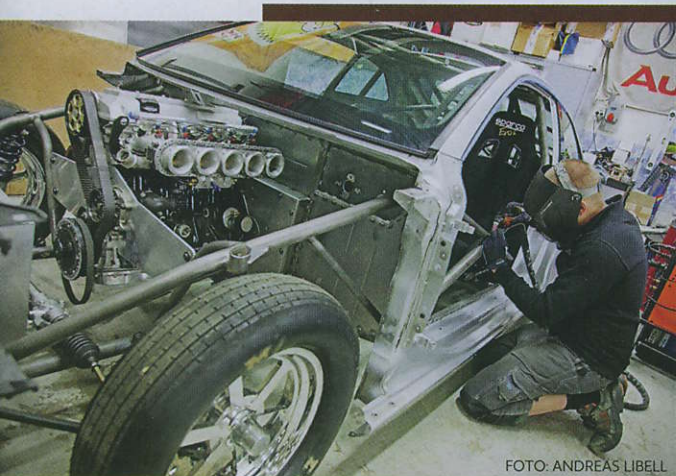


FOTO: ANDREAS LIBELL

JÖBBARGUBBE. Det finns de som pratar om hur bra allt ska bli när det blir klart. Och så finns det de som gör klart. Jens backade inte för mastodontuppgiften att bygga världens ballaste dragracing-Audi.

SJÄLVLÄRD. Allt kolfiberjobb gjorde Jens på egen hand. Karossen är helt i plåt bortsett från taket som vakuumpjutits i en form gjord på originaltaket.



RÖRCHASSI. Efter att Jens lämnat svetsprov fick han bygga sitt chassi själv, enligt SFI 25:1E-reglerna. Trenden säger dubbelrail, men ett sådant chassi väger mer och gör ingen större nytta om inte motoreffekten är avsevärt högre.

➤ Jens gjorde sig känd hos Bilsports läsekrets för några år sedan, med en påträngande originalliknande Audi S4 med helt sjuka prestanda på strippen. Sällan har man sett så snyggt chassibeteende hos en fyrhjulsdreven bil, och 9,21 sekunder på 402 meter är vrickat imponerande än idag.

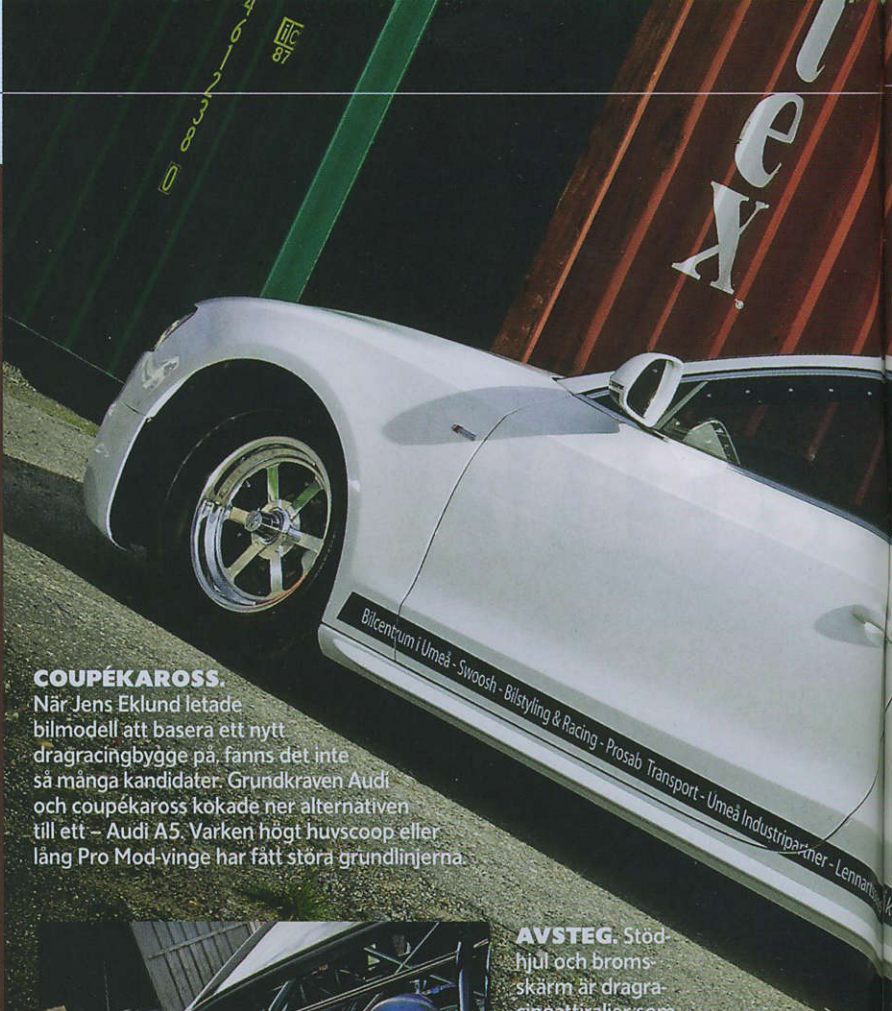
Så, vad hände?

– Jag tänkte ju behålla motorn från gamla bilen för att inte behöva bygga allting nytt, försvarar sig Jens. Då ville jag ha en Audi-kaross!

För att gå vidare med den gamla bilen var nästa steg att bygga om drivlinan och köpa sekventiell låda.

– Det var inte säkert att det skulle hålla.

Jens valde att bygga nytt och löpa linan ut med ett riktigt rörchassi utan kom-



COUPÉKAROSS.

När Jens Eklund letade bilmodell att basera ett nytt dragracingbygge på, fanns det inte så många kandidater. Grundkraven Audi och coupékaross kokade ner alternativen till ett – Audi A5. Varken högt huvscoop eller lång Pro Mod-vinge har fått stora grundlinjerna.



AVSTEG. Stöd-hjul och bromsskärm är dragracingattiraljer som behövs på strippen – men plockar man av dem så smälter A5:an in galant som gatbil i nattens mörker. Vilken tror ni polisen stoppar, den eller en mattsvart Nova med jättescoop?



promisser. En Audi skulle det vara, och coupé är ju snyggt.

– Men Audi har inte haft någon bra coupé sedan Audi 90, suckar Jens.

Mässbil. Eller, jo. Sommaren 2007 lanserade Audi efter ett drygt 10-årigt glapp en ny coupé – Audi A5. När den skulle introduceras på USA-marknaden våren 2008 skickades en extra stilig mässbil över från Tyskland. Motorrummet var tillsnyggt till toppskick, hjulhusen var lackade och allt var lite extra gnuggat för att glänsa i mässbesökarnas ögon.

Efter att Jan Phersson, som säljer Simpson-produkter i Sverige, hjälpt till med kontakter med Kristoffersson Motorsport i Arvika och även Audi Sverige blandats in, hamnade bilen till slut i Jens Eklunds garage i Umeå.

– Det tog nästan ett år innan det blev något av, minns Jens. Jag höll på att ge upp och börja med något annat.

Ingen första service. Under tiden samlades det delar som behövdes oavsett vilken bil det skulle byggas på, så allt skulle finnas när det väl kom en bil.

Med avsändaren Audi Motorsport i Tyskland hamnade en nyrekondad mässbil med endast 420 mil på mätaren till slut i ett garage i Umeå – för att stickas upp innan ens första servicen gjorts.

– Den verkar ha stått på SEMA Show, funderar Jens. Jag hittade visitkort därifrån när jag rev den. Och så är det USA-modellen av lysen.

Bilen var komplett och körbar, men med papper på att den inte fick regist-

Snyggsnabba fakta

Audi A5 Coupé 2008

Motor: 5-cylindrig 2,5-liters Audi. CNC-frästa ramlageröverfall från Snärskogens Mekaniska. Eagle H-profilstakar. JE-kolvar. 8,5:1 kompressionsförhållande. Barners 5-stegs torrsumppump och eget torrsumpråg. Portad 20-ventilerstopp. kammar med 289/279 (in/ut) graders duration. rostfria ventiler. hårdare ventilfjädrar. bredare kamrem. Insug och 48-mm spjällhus från Snärskogens Mekaniska. Borg Warner S480-turbo. HKS-kopia 60-mm wastegate. KL Racing laddluftkylare. hembyggda tryckrör. eget grenrör av 48x2,6 mm sömlösa rör. Autronic SM4 motorstyrning. 1600 cc-spridare. mekanisk Aeromotive bränslepump och bränsletrycksregulator. M&W CDI Pro Drag 6 tändbox. E85-bränsle. NOS fogger lustgassystem. Racepak datalogg. Original vattenkylare och vattenpump ombyggd för motorplåt samt med större remdrev för att varva mindre.

Effekt: Okänd.

Transmission: 2-stegs JW Powerglide automatlåda med 9" Neal Chance-converter. Strange kardanaxel. Strange 9" klump och 40-splinesaxlar i Competition Engineering prismabanjo. 4.56:1 slutväxel.

Chassi: Eget 25:1E rörchassi. justerbara dämpare och fjädrar. Strange-ben fram. fyrliänk. Stödhjul.

Bromsar: Strange skivbromsar. Strange huvudbromscylindrar. 12-fots bromsskärm.

Fälgar: American Racing. 4,5x15" fram. 15x15" bak.

Däck: Mickey Thompson frontrunners. Hoosier 16x33x15-slicks.

Kaross: Plåt. tak i kolfiber.

Lack: Solidvit.

Inredning: Dörrsidor. instrumentbräda. hjulhus i kolfiber. Sparco-stolar. bälten och ratt. Wilwood pedalställ. Autometer-instrument. Racepak UDX-dash. B&M Magnum Grip Pro Bandit-spak. Safecraft släcksystem.

Vikt: 1.065 kg utan förare.

Prestanda: Bästa ET: 7,77 s (402 m). bästa toppfart: 292 km/h. bästa 60-fot: 1,12 s.

Sponsorer: Nordsystem AB. Lennartssons Åkeri i Umeå AB. Prosab Transport. Snärskogens Mekaniska. Simpson. Umeå Bilstyling & Racing. Swoosh Umeå. NRA Skyltfixarna. AC Glas. Bilcentrum i Umeå. Umeå Industripartner AB.

Tack till: Sponsorererna och alla som ställt upp och hjälpt till under bygge och tävlingssäsong.

FRISKT KOPPLAT.

Elektronikhörnet är omfattande. Notera att durkplåten lackats blanksvart och sedan fått topparna polerade. Snyggt! Chassit pulverlackades blanksvart. Först var det matt som gällde, men lackeraren övertygade Jens. Bra gjort.

DETALJARBETE. S Line betyder bakhjulsdrift, fyrsiffrig effekt och bromsskärm. I alla fall i Jens Eklunds upplaga



reras in. Hur kändes det att riva en helt ny bil?

– Det kändes lite tungt att förstöra den, men man visste ju att det inte gick att använda den till något annat.

Svetsprover. Chassit byggdes efter eget huvud med grund i SBF:s chassiregler (SFI 25:1E) och inspiration från andras byggen.

– Alla bygger olika så man får bilda sig en egen uppfattning, berättar Jens. Jag skulle kunnat bygga ett dubbelrailchassi men det blir mycket tyngre. Man får tänka på hur mycket effekt man har.

För att få bygga själv lämnade Jens in svetsprov och har nu licens för 25:1E-chassi.

– För att vara första gången jag byggt ett rörchassi känns det som jag lyckats.

Den verkar ju gå rakt fram, i alla fall!

Det som verkligen bränner fast bilen i medvetandet är finishen. Och stuket. Inget extra lullull med effektlack och överdriven aerodynamik. Bara sobert och diskret!

Originalljusen funkar, även blinkers, bromsljus och backljus. Yterspeglarna fälls fortfarande in elektriskt och centrallåset är inkopplat.

– Det är smidigt när bilen står på lastbilen med verktyg i kupén och man stannar och fikar!

Hembakad kolfiber. För att få allt att funka har ett intensivt eljobb lagts ned, en av få grejer Jens inte gjort själv. Nu är allt supersnyggt och i största möjliga mån draget inuti chassirören.

– Man vet ju hur det kan se ut i andra bilar. Men det gäller att tänka på det när man bygger chassit!

Allt utom taket är originalplåt, även om det är rentat och lättat där det går. Tak, dörrsidor, hjulhus och instrumentbräda är i kolfiber.

Hembakat, förstås. Det är så Jens vill ha det.

– Det var rätt kul att prova, alla har ju sagt att det är så bökit, ler han. Instrumentbrädan var väl inte det lättaste, platta ytor är enklare.

Proceduren är som när proffsen jobbar. Först görs det form på originaldelen, sedan är det gjutning med vakuumsugning.

– Då suger det ofta väven ren så man får rolla efter med epoxi, slipa och klar- ➤



ÅTERVINNING. Motorn fick följa med från förra bilen, även om den uppdaterats lite på utsidan. Effekten är okänd, vid 952 hästar lossnade svänghjulet ... Garanterat fyrsiffrigt, i alla fall.

DOWN-SIZING.

Enda A5:an i världen med 15-tumsfälgar, förmodar vi. Hjulen är en av få detaljer på utsidan som röjer syftet med bilen – att åka skitfort på strippen. Bakom sitter bromsar från Strange.



SVARTJOBB. Hjulhusen i kolfiber är förstås Jens-made som det mesta i bilen. Lustgasflaskan används för att bygga laddtryck vid startlinjen, den vita flaskan hör till släcksystemet.

SJUOR DIREKT. Första tävlingen gjordes för att få ett arbetsprotokoll. Sedan satt första sjuan direkt. Ett kvitto på att man inte måste välja mellan show och go.



FOTO: PATRIK KARLSSON

➤ lacka. De som är riktigt duktiga berättar förstås inte hur man ska göra!

Effekten okänd. Motorn är samma som i Jens svarta missil, den fyrhjuldrivna S4:an. Den bilen såldes för övrigt med besiktning-motorn och hamnade lite längre norrut.

Maskinen uppdaterades med bland annat ombyggt grenrör, trimkammor, nytt tändsystem och ombyggd laddluftkylare. Effekten är okänd. Motorn bromsades förvisso i gamla bilen men då lossnade svänghjulet.

– Det var ingen hit alls!

Innan det släppte visade skärmen 952 hästar så det är nog ingen överdrift att säga att Jens sitter på garanterat fyrsiffrigt effekt. Kanske 1.100+?

Jens har ju kört djävulskt fort med fyrhjuldrift och fått det att fungera bättre

än de flesta. Man skulle kunna säga att han började med det svåra och gick till det enkla, när steget togs till bakhjul-drift och "riktigt" chassi.

Sju direkt. Hur var omställningen?

– Det var en ny grej, erkänner Jens. Jag har inte haft någon riktig bakhjuldriven bil att åka med tidigare. Det är svårt att få chassit att fungera nu också, vi har mycket att lära!

– S4:an gick inte att justera så mycket, fortsätter han. På den här är det så mycket mer inställningsmöjligheter och ett helt annat uppträdande. Det har gått riktigt bra i sommar ändå!

Ja, det får man säga. Första start var på En dag på Strippen i Piteå. Där blev det tre svängar och en arbetsorder med grejer som behövde ordnas. Till Midnight

Sun Internationals på Pite-podden var Jens tillbaka – och körde första sjuan direkt av biltransporten!

Sedan gick det bara långsammare resten av tävlingen. På Fällfors var det samma sak, första svängen gick bra, sedan sjönk prestandan. Det visade sig att tändstiften vantrivdes. Jens bytte stift och ökade 20 km/h i slutfart direkt.

– Det behövs inte så mycket som är galet, säger Jens med eftertanke.

Turbintömning. Det här med automatlådor ihop med turbomotorer då, där finns det ju både idéer och synpunkter?

– Många är fortfarande skeptiska till att det ska fungera, men man lär väl prova! Det är just att få till det med



FÄRGFUNDERING. Originalbilen var silver, sedan tänkte Jens lacka bilen svart för att svänga mot gråmetallic. Nu ångrar han inte ett ögonblick att den blev solidvit istället. Huv och skuff ska göras i kolfiber i vinter.



BANJOBYGGE. En prismabanjo från Competition Engineering kapades till rätt bredd och fick fyrjärnsfästen, lagerändar och en klump från Strange.



RENSAD. Några dagar tidigare var det här en 400 mil gammal Audi A5 som syns på mässor. Några månader senare skulle det bli världens ballaste dragracing-Audi.

FOTO: ANDREAS LIBELL



Personliga fakta

Jens Eklund, 30 år

- Bor:** Umeå.
- Familj:** Ja.
- Yrke:** Lastbilsmekaniker.
- Favoritmaträtt:** Tonfisk.
- Favoritdryck:** Öl.
- Läser gärna:** Bilsport.
- Ser gärna på tv:** Beck.
- Lyssnar gärna på:** Rock.
- Ogillar:** Prata.
- Tycker om:** Reta katten.
- Favoritverktyg:** Sticksåg.
- Första bil:** Golf.
- Drömbil:** Audi R8.

KUNG S4. I Bilsport 18/2006, var Jens nykomlingen som knöt upp svansen på rutinerade fortkörare genom stabila nior med en Audi S4. Sedan körde han för Sverige i King of Europe.



FULLUT-RUSTAD. Navigation, eljusterade stolar med minne, mugghållare och krispigt surroundljud från Bose. Allt det här har slängts ut för betydligt väsentligare grejer som fullbur, släcksystem och rejäla bälten.

att hinna ställa vid granen som är problemet, annars verkar turbinen funka bra.

Jens har en delbar som han lätt byter stator i. Den beställdes utifrån motorspecen.

– Ofta blir den så tight att motorn inte orkar ställa, förklarar Jens. Har du en som orkar ställa så blir den jätteslapp när du får laddtryck.

Med lite lustgas ur ett foggersystem för att hjälpa laddtrycket på startlinjen har Jens 60-fotat 1,12 och åkt 7,77 som bäst på kvartsmilen. Högsta slutfarten är 292 km/h. Inte så illa pinkat!

– Jag ska bygga om för turbintömning i vinter, har du hört talas om det?

Ehhh, nej?

– Turbintömning tar bort oljetrycket till turbinen, man kör den tom så den är

släppt, sedan varvar man upp till stallvarv och fyller på turbinen.

– Automat är lindrigt om man får det att funka, då är det bara att köra. Koppling måste man ju justera! Nackdelen med automat är att har man väl fått det att funka så stämmer ingenting om man bygger om motorn.

Vad händer sen? Hur framtiden ser ut är inte Jens klar över. Han vet inte ens vilken serie eller klass han vill åka.

– Jag har funderat på Competition men där får man inte köra med dubbla överladdningar. Det blir det ju om man använder lustgas för att ställa. Får man det att funka med turbintömning behöver man inte gasen, å andra sidan måste man åka mycket fortare för att vara med, då är det nog koppling och manuell som gäller.

Ett möte med Jens Eklunds Audi A5 är ungefär som en julafton när man var liten pilt. Först såg man förväntansfullt fram emot det och när man väl såg den dekorerade granen med alla julklappar under var det med viss ödmjukhet man närmade sig.

När paketen delades ut och man fick skaka, klämma och öppna förlorade man sig helt och var inte kontaktbar alls.

Precis så. Man går sakta fram emot bilen ödmjuk och stum. Öppnar luckor, dörrar och kryper på marken, ständigt drunknande i nya detaljer. Utan att för den skull dessa alla dragracingbilbyggare, det finns massor av superduktiga sådana i landet, konstaterar jag ändå – ni har en bit kvar till den här nivån! □