

# NORGE VISAR VAR SKÅPET SKA STÅ

Bilsports T-Gul projekt har inspirerat många. Hos motorbyggarna Trendab har man byggt två kompletta bilar på samma tema. Och som vanligt ska norrmännen vara värst — "T-Grå" har 300 hk och vridmoment som en lastbil!

## T-Grå skåpar ut T-Gul med besked

Av Pär Brandt (text & foto)



**SKENET BEDRAR.** "T-Grå" är snäll utanpå — vilket behövs i Norge där polis och bilprovning inte gillar sådana här bilar. Johan Alin (t.v.) och Mikael Ivarsson från Trendab har byggt en bil som till och med slår Bilsports eget T-Gul projekt. Motorn ger 300 årliga hästar!

■ ■ ■ Den här Volvon går man förbi utan att reagera. Och det är meningen!

Bilens norske ägare vill förbli anonym, både till namn och utseende. Volvon är avsiktligt fotograferad utan reg-plåt och fälgarna ska bytas ut.

Sen är det bara en vanlig, antracitgrå Volvo 245.

Nästan...

För under motorhuven tronar numera en modern turbomotor, omypslad enligt konstens alla regler av Trendab i Nykvarn, utanför Södertälje.

Ungefär samma motorkoncept som på Bilsports projektbil "T-Gul", en folklig och betydligt billigare 240-variant av Volvos 850 T-Gul.

De viktiga skillnaderna är att Trendab nu fått lägga till en modern, avancerad datorinsprutning (EFI) och öka kapaciteten genom större volym (2,3 liter), bättre grenrör och insug

(740) och ett större turboaggregat (Grupp A).

**Effektkurvan här intill talar sitt tydliga språk. Toppeffekten på närmare 300 hk är imponerande men titta på vridmomentet: över 400 Nm redan vid 2 500 rpm!**

Med så mycket vridmoment kan man undra varför någon överhuvud taget skulle vilja lägga ned en V8-motor i en Volvo 240. Med rätta turbo-hjälpen kan Hisingens stolthet leverera lika mycket kraft från fyra cylindrar!

### T-Gul succé

■ För Bilsport blev projektbygget Volvo 240 T-Gul en succé med sällan skådat läsarintresse.

Men även för motorbyggarna på Trendab har intresset märkts av. Thomas Ericsson förklarar:

— Vi har fått frågor nästan dagli-

gen kring motorn till T-Gul. Det har blivit mycket telefonprat men faktiskt också en hel del motorjobb.

— Sen har artiklarna haft det goda med sig att Volvo Turbo-ägarna skruvat ner sina överdrivna effektuppgifter.

— Nästan varje Turbo-ägare trodde ju tidigare att han hade 250 hk bara för att wastegaten skruvats i botten. 180 hk är väl närmare sanningen...

Thomas fortsätter:

— En Volvo-ägare blev nästan förbannad på mej när jag var tveksam över hans påstådda effekt. Men jag sa till honom att åka ut och klocka 0—100 km/h tiderna på sin bil och jämföra med Bilsports T-Gul.

— Dagen efter ringde killen och beställde en trimning av motorn — det var ingen tvekan om att våra effektuppgifter var de mest sanna!

T-Gul projektet inspirerade alltså

även i Norge. Förutom den T-Grå som finns på bilderna har Trendab byggt en "T-Röd" som till stora delar var en kopia av Bilsports T-Gul.

Ursprungligen var den norska "T-Grå" också meningen att bli i stort sett identisk med Bilsports projektbil. Men Thomas Ericsson på Trendab lyckades övertyga kunden om behovet av en riktig datorinsprutning, sedan gav det ena det andra och det tredje och det...

— En bra datorinsprutning är nyckeln till att få hög effekt och ändå god hållbarhet, förklarar motorbyggaren och datorprogrammeraren Mikael Ivarsson.

— Med den här datorstyrningen kan vi reglera laddtrycket mycket exakt, vilket är en stor del av förklaringen till det starka vridmomentet. Likaså går det att göra mycket fina temperaturkompenserings och få motorn att gå perfekt i alla väder.



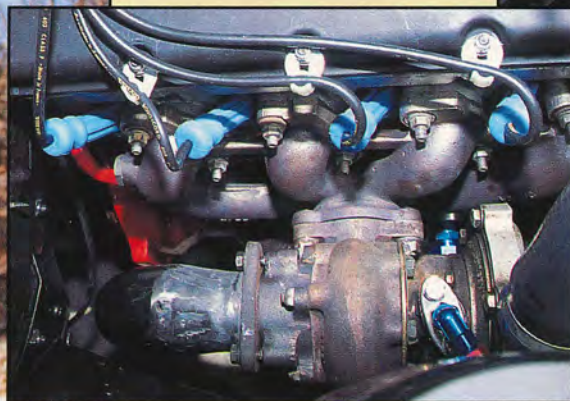
**SMART BOX.** Det italienska EFI Pro M-systemet är hjärnan i motorbygget och styr både bränsle, luft, tändpunkt och laddtryck. Den här boxen kostar en del, men ska inte jämföras med enklare datorboxar utan kan liknas vid ett fullt ut race-system med alla tänkbara finesser.



**FÖRDELARLÖST.** EFI-systemet kan utnyttjas för att slänga fördelaren i soporna och istället använda en sådan här tändspole. Fungerar på ungefär samma sätt som på moderna motorcyklar.

**BÄTTRE FLÅS.** På 940 Turbo kom ett betydligt bättre grenrör med friare flöde, vilket hjälper till för att öka toppeffekten. Turboaggregatet är Garrett T03/4 och har kapacitet för de cirka 300 hk som motorn ger.

**V8-KRAFT.** Original Volvo Turbo, eller? Nej, titta igen. Här finns massor av finurliga detaljer från Trendab. Utan fjäderbens-stag så skulle det dock vara svårt för ett otränat öga att bedöma motorstyrkan. Men här finns 300 hk och 419 Nm att tillgå!



## RECEPT

**Bil:** Volvo 245 "T-Grå".  
**Byggare:** Trendab, Nykvarn.  
**Motor:** Volvo B230ET motorblock, 2,3-liter. Oljekylning mot kolvarna (-94 block). B23ET smidda kolvar, B21vevstakar och vevaxel. Extra skalplåt i oljeträget. Frästa spår för pianotråd, som stöd till toppackning (Volvo original). Så kallade svanhals-topplöck, 531. Trend III kamaxel, specialkomponerad och slipad av ENEM. Hårdare ventilfjädrar. 940-insug. Avgasgrenrör från senare typ av 940 Turbo. Garrett T03/4 turboaggregat (typ Grupp A). 940 laddluftkylare med förstärkta gavlar. EFI Pro M datorinsprutning, upplösning 32x32, semisekventiellt, fördelarlöst, avancerad räckvidd. Bosch 940 Turbo spridare. JT 3' avgassystem. Förstärkta motorfästen. ITG luftfilter. Castrol RS motorolja, NGK standardstift.  
**Effekt:** 294 hk, vid 6 500 rpm. Max vridmoment 419 Nm vid 3 500 rpm. Vid laddtryck kring 1,3–1,5 bar. Skulle ge mer effekt om den fick varva mer (men det får den inte).  
**Transmission:** Tvåskivig Tilton sinterkoppling. Femväxlad Getrag, från BMW-sexa, adapterplatta på transkåpan.  
**Karos:** Original. Volvo Antracit-grå.  
**Framvagn:** Hårdare bussningar, Volvo vägghållningskit.  
**Bakvagn:** Hårdare bussningar, Volvo vägghållningskit. Utväxling 3,73:1, diffbroms.  
**Styrsystem:** Original.  
**Bromsar:** Turbo-bromsar.



— Faktum är att med kall insugningsluft så går det att plocka ut ändå lite mera effekt.

Bästa noteringen vi gjorde med den här motorn var 308 hk.

— Behovet av en starkare växellåda blev akut, flinar Thomas. Vi fick fixa fram en Getrag-låda från en BMW med sexa för att få det hela att hålla ihop!

## Norska kronor

■ Att normmännen har en stark valuta har vi förstått. Svensk motortrimning kan därför verka billig, men slutnotan för "T-Grå" bär ändå respekt med sig: 85 000 kronor för den kompletta motorn.

— Räknar man in växellåda, koppeling, adapters, bakaxeljobb och monterings så kostar hela kalaset 135 000 kronor.

— Mycket pengar på en gammal 240, säger Thomas Ericsson. Men om man ska ha 300 årliga hästar i en annan bil så blir inte det heller billigt.

Om det är hotet från landets alla Volvo 240 T-Gul som flåsar 850-ägarna i nacken vet Thomas inte, men även här har frågorna kring turbotrimning definitivt ökat.

— Det är många som vill ha sin 850 chipstrimnad och man får förstå dom, säger Thomas. Bilarna går som raketer när vi byggt om datorbox och avgassystem...

— Tyvärr tar det hårt på transmissionen. Den förstärkning Volvo gjort på 850 R behövs verkligen.

Avslutningsvis vill vi ge ett litet tips till de 850 R-ägare som eventuellt tänkt sig till Norge på skidsemester: kommer det upp en diskret, mörkgrå 245:a i backspegeln så håll åt sidan! □

