

# När byggandet är ro



## Orden vänsterstyrd och billig går sällan hand i hand när man pratar Supra.

Text: Stefan Sund Foto: Patrik Karlsson

På Toyota i Uppsala jobbar en 37 år ung pojk vid namn Fredrik Jansson, där har han hand om leveranser och är mediansvarig. På fritiden pysslar han med en massa olika saker men en stor del handlar så klart om bilarna. I och med ett husköp med tillhörande garage modell större mitt i suprabyg-

gget kan vi konstatera att han iallafall inte behöver gå sysslolös. Som om inte det skulle räcka driver han även en reklamfirma på sidan om.

### SAAB-kille

Vad är det då för bilar som pockar på Fredriks uppmärksamhet? Då

hans familj alltid haft en Saab har det naturligtvis satt sina spår även hos Fredrik.

–När jag tog körkort hade en kompis en riktigt fin 900 T-16 -84 som var lite ombyggd och trimmad, den fick mig biten på turbobilar, säger Fredrik och tillägger. Han har faktiskt kvar den bilen än idag!

Den bilen upplevdes då som väldigt extrem för Fredrik, då han själv åkte omkring i en gammal Escort GLS från -83. På ungefär 20 år med körkort har han nu hunnit med att avverka lika många Saab:ar, där

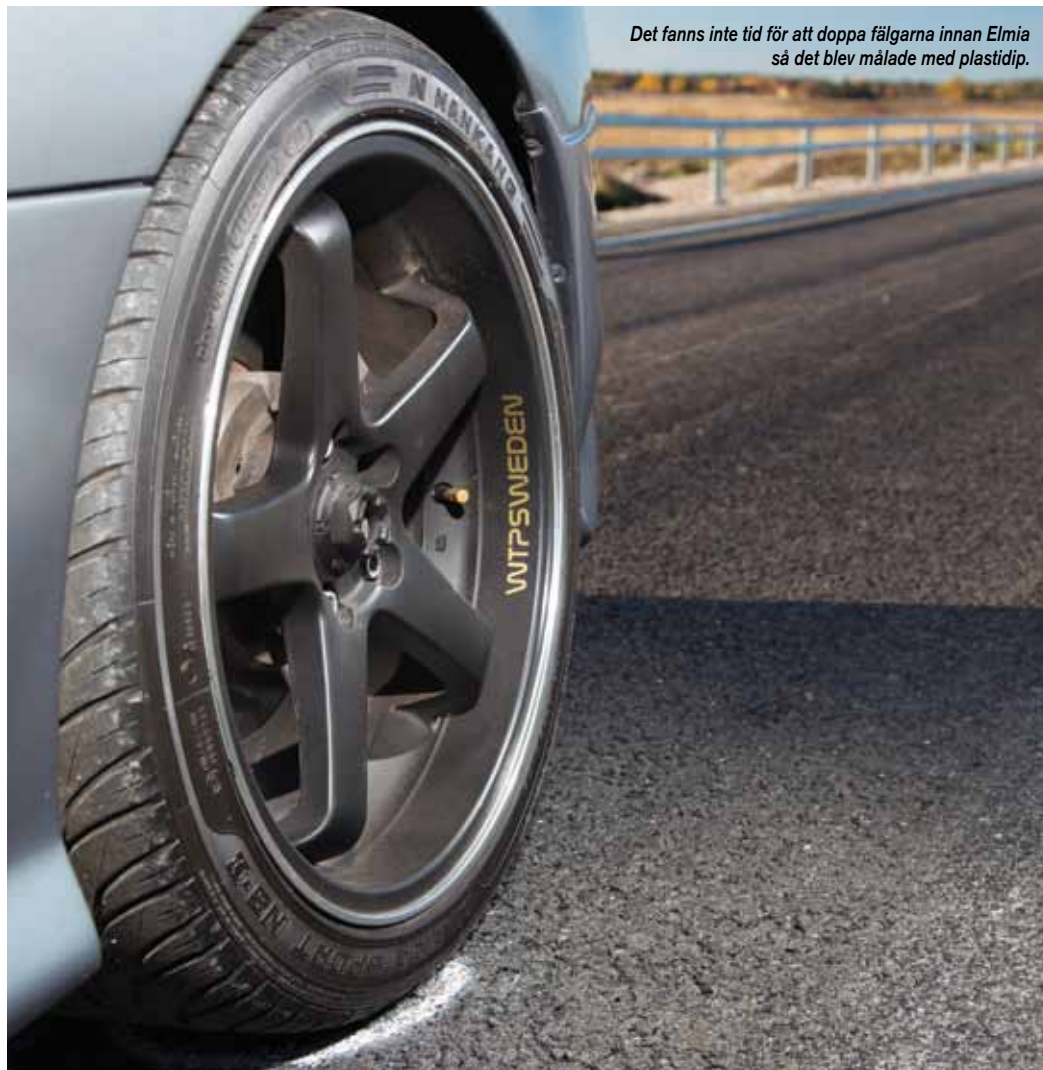
de flesta varit både modifierade och trimmade.

– 2002 var jag med och startade en bilklubb i Uppsala som heter TeamSFR (StressFläkt Racing), som var en samlingsplats för likasinnade turbofantaster i och runt om Uppsala, säger Fredrik.

Som mest var man cirka 80 medlemmar i klubben där man ordnade med diverse evenemang som konbanekörningar med mera. När man startade klubben så fick Fredrik fler likasinnade polare och då växte både intresse och möjligheter att



# oligast



Det fanns inte tid för att doppa fälgarna innan Elmia så det blev målade med plastidip.



Även stolarna kommer från Sparco och SC Styling och de ser ju faktiskt till och med sköna ut!



Det här är utsikten från förarplats, Sparco ratt, panelen doppad i kolfiber och aluminiumringar runt mätarna.

bygga värre bilar. Tyvärr blev det ett litet generationsskifte i klubben då folk fick familj och andra värderingar så det hela har nu runnit ut i sanden till Fredriks stora förtret.

## Första turbon

Inte helt överraskande blev hans första turbobil en Saab, närmare bestämt en riktigt fin 900 T-16 från 1985. Trots att bilen var renoverad av en kille som jobbade som plåtslagare på Saab i Uppsala kunde inte Fredrik låta bli att modifiera bilen.

–Den monterade jag Aero kjolpaket på, 17" hjul och lite annat smått och gånget, minns han glatt. Det var den bilen jag hade när vi startade bilklubben 2002, tyvärr så blev den stulen och förstörd.

Några av godbitarna bland de 20 Saab:arna i Fredriks ägo hittar vi bland annat en Saab 9-3 SS från 2003 som blev trimmad med Maptun steg 6 och hade coilovers, större bromsar med mera, samt faceliftad till -08 TurboX-look. Samt en NG (New Generation) 900 turbo som han skrämde upp till dryga 320

hästar och bland annat monterade Viggengplast, större bromsar och balla hjul på. Förutom Supran som vi ska avhandla nu har han så klart fortfarande kvar några Saabar i sin ägo, en 900 2,3T med cirka 500 hästar och 6-växlad låda samt en 9-3 SC XWD Hirsch som tjänar som vinterbil.

## Stor påverkan

Som för många andra biltokar i landet blev även Fredrik påverkad av Getaway in Stockholm-filmerna och

då speciellt 2:an, den med Supran och Escorten. Även Supramannen som började härja runt för drygt 10 år sedan fick Fredrik att börja drömma om en egen Supra.

–Det har dock varit en ouppnåelig dröm som jag aldrig trodde skulle bli sann eftersom jag vill ha en vänsterstyrd manuell bil och dessa brukar kosta en bra bit över 200.000 kronor, vilket jag inte skulle ha råd med, konstaterar Fredrik.

Men som en blytt från klar himmel dök den plötsligt upp på Blocket en dag. Ett supra-projekt med rätt





I garaget samsas Supran alltid med någon av Fredriks Saab:ar, här en 9-3 SC XWD Hirsch.



Det var ett himla mek innan han fick förarstolen tillräckligt låg!



Kolfiber och dunka dunka i den specialbyggda dörrsidan.



Den svarta Supran har nu fått sin nya kulör.



Onödiga saker som blinkers sattes igen för en renare look.



Det är detaljerna som gör bilen och den frozen grey metallic lacken från BMW framhäver bilens fina former.

specifikationer, rätt pris och framför allt vid rätt tillfälle.

–Jag hade en 9-3 SS som jag byggt om till nyare TurboX-look som var ganska påkostad och tänkte att om jag sålde den och min 900:a så skulle det betala Supran, säger han optimistiskt. För det blev inte riktigt så.

–Nej, dels så var 9-3:an svårsåld innan den till sist gick till Norge och 900:an var jag för snål för att sälja till de bud jag fick, suckar Fredrik.

Så här i efterhand med facit i hand har han nu kostat på Supran så pass mycket att det hade vart billigare att köpa en som var färdig! Men sådan är bilhobbyn och när det är själva

byggandet som lockar hör det knappast ens till saken.

### Blir blind

Precis som undertecknad blir denna herre helt blind när han redan i förväg bestämt sig för något. Supran var nämligen i ett bedrövligt skick när Fredrik väl fick hem den och hade sansat sig lite och började syna bilen.

–Jag hade tre kompisar med mig när vi tittade på den för att de skulle vara med och kolla bilen, säger Fredrik.

Hur tycker du det gick då Fredrik?  
–Jo, de nämnde en del saker som

jag helt enkelt valde att inte lyssna på, säger Fredrik och ler stort.

I bilens annons stod det att den var ett pågående singelturbobygge som bara behövde ett nytt sprut och en mappning... Riktigt så enkelt var det inte. Bilen tog nu en hel del arbetstimmar till sitt förfogande bara när det gällde felsökning för att få saker och ting att fungera.

–Som bara ett exempel var slangen till tomgångsmotorn kopplat till vevhusventilationen på ventilåpan och lacken gick bitvis att skrapa av som en trisslott, suckar Fredrik.

Vi vet alla hur förvirrande det kan vara när man tagit ledigt från garaget i någon vecka för att sedan försöker

fortsätta där man slutat. Tänk dig då att låta någon annan riva och härja lite där emellan! Följer man Fredriks bygge på nätet ser man snabbt att han kliat sig i huvudet mer än en gång när han stått där med en vilsen lös slang i högerhanden. Nu verkar det dock ordnat upp sig på den fronten och han har sin förstående flickvän Julia att tacka för mycket.

Tanken var från början att bara köpa ett sprut och mappa den, men på grund av att han fick ett erbjudande om att ställa ut bilen på Elmia 2012 blev det inte riktigt så enkelt.

–Det visade sig lyckligtvis att det var lite enklare att få hjälp med saker och ting om man har en Supra än





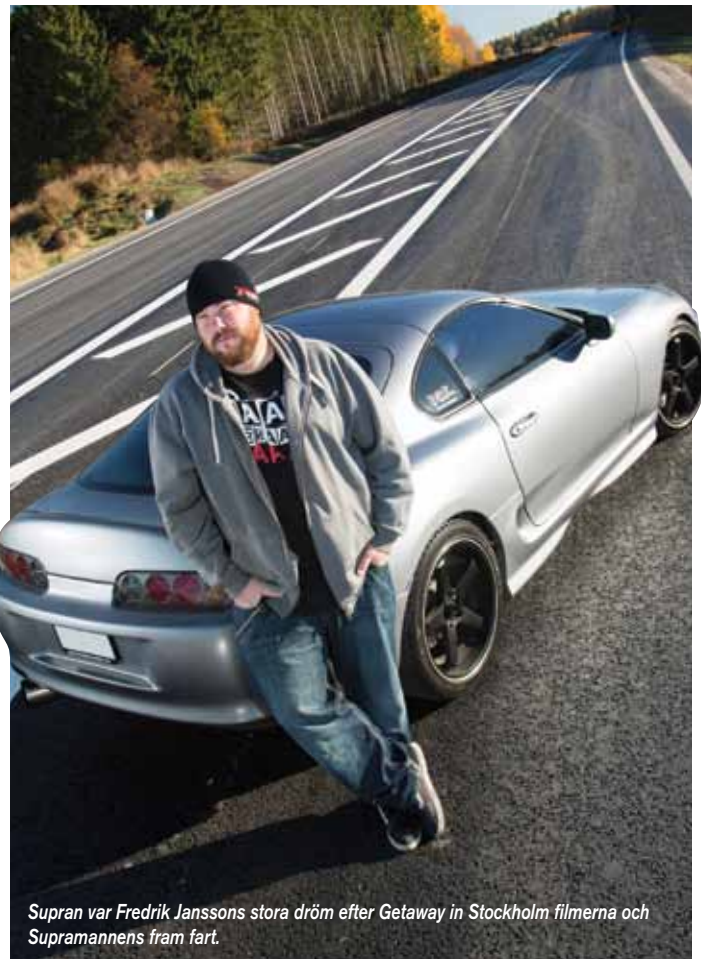
Fredrik funderade mycket över hur bränslesystemet skulle byggas i början. Det slutade med Delphi 1000cc spridare, Aeromotive BTR, PHR fuelrail och till slut dubbla original US-spec densopumpar.



Denna Saab 9-3 SS från 2003 med Maptun steg 6 blev faceliftad till -08 TurboX-look av Fredrik.



Liten och naggande god vevhusvetscatchtank.



Supran var Fredrik Janssons stora dröm efter Getaway in Stockholm filmerna och Supramannens fram fart.



Det 3,5 tum stora avgassystemet customgjort av UppsalaAvgasteknik.se kröns med en 4 tums HKS slutdämpare.



Den modgade "do-Luck" fronten i glasfiber fick en kolfiberdraperad mittendel.

en gammal Saab, säger han med ett leende.

## Tanken med bygget

Från början var tanken att han skulle ha en ball bil med lagom med effekt som klarade av allt från semestertrippar till bankörning och som framför allt tålde att användas.

–När jag köpte bilen så gick den som en påse skit rent ut sagt, den svartryckte och hade ingen tomgång. Jag fick otroligt mycket hjälp av en av mekarna på jobbet som heter Daniel Mauritzell som är lite av en trollkarl på Toyota och framförallt på kluriga felsökningar, det blev många

långa kvällar och nätter innan vi fick hyfsad ordning på allt, säger Fredrik.

Sedan ger ju det ena det andra när det gäller bilar. Visst, det satt ett nytt singelturbokit monterat, men med större turbo krävs mer soppa, med mer effekt krävs värre koppling och så var ekorrhjulet i rullning. Till slut så hade man uppdaterat det mesta på bilen.

–Jag köpte bilen hösten 2011 och vid årsskiftet fick jag erbjudandet att ställa ut bilen på Elmia. Detta gjorde att man fick lite press på sig och det visade sig att kombinationen ball bil och att den skulle stå på Elmia skulle öppna en del dörrar, säger Fredrik.

Några av de som betytt speciellt mycket och hjälp till är Magnus Liljeblad på Custom By mange med plåt och lack, Daniel Hartman på SC Styling och Arash Adib på PBZ.

Efter en enormt stressig vinter och vår var bilen färdig till det yttre för att ställas ut på Elmia och efter den helgen gick luften ur Fredrik, så bilen fick faktiskt stå under den kommande sommaren.

–Allt tar längre tid än vad man tror. Bara att bygga fästen till stolarna på ett bra sätt så att man sitter tillräckligt lågt tog lång tid, minns han och fortsätter. Jag köpte ju även hus i samma veva och det tog ju en del tid det också.

Han lyckades iallafall besiktiga bilen den sommaren, då med original soppasystem men använde knappt bilen ändå eftersom den inte var mappad. Följande vår var lusten tillbaks och det monterades nu ett nytt soppasystem, coilovers med mera och mappningstid beställdes. Men på grund av diverse strul fick han lov att skjuta på mappningen lite, så den blev mappad först till midsommar. Han väntade sedan in besiktningstiden som började i augusti för att besiktiga den.

–Den har inte rullat många mil i min ägo, vilket kanske kan tyckas vara lite konstigt, men jag har nog kommit fram till att jag tycker att det



Den nästan 3 liter stora 2JZ-GTE-motorn har blivit med GT35R Turbo och en massa annat smått och gott som toppats med en dökalledoppad ventilkåpa.



Pysandet sköts här av en stor Greddy 47mm Type-r stiff spring dumpventil.

är roligast att planera och modifiera bilar och att jag tröttnar lite när det börjar bli klart, konstaterar Fredrik.

## Framtiden med Supran

Nu är det alltså bara att ut å rasta Supran då den är mappad av Arash på PBZ i rototesten på safe laddtryck. Den gav då 440 hästar på hjulen, efter det är den mappad ytterligare på landsväg och går nu betydligt bättre, men alltså inte bromsad efter det.

–Målet var 600 kusar i motorn och det är inga problem om man laddar på lite mer, men just nu så känns det inte som att det behövs. Den går riktigt fint! säger Fredrik.

Dock så har tjusningen försvunnit lite och vissa dagar funderar han till och med på att sälja den för att skaffa något nytt projekt. Den långsiktiga planen har varit att han skulle sätta Saab-motorn på 500 hästar i någon gammal kaross typ en Ascona alternativt Escort eller varför inte en 70-tals Toyota? Mitt förslag är då Japans första riktigt sportbil, en Toyota 2000GT! Men efter att ha noterat att en sådan kan gå på runt 7 miljoner tar jag tillbaka det förslaget lika snabbt som jag kom på det.

Åter till Supran, trots att den som sagt är besiktad och körklar så finns det lite småfix och en del andra saker som Fredrik vill göra innan han känner sig helt klar.

–Jag inser dock att det bara är ekonomiskt självmord, då bilen både blev för dyr och för fin för att brukas som den förtjänar att brukas, det vill säga hårt! säger han och fortsätter. I slutändan så handlar det nog lite om att jag vill ha det jag inte har hela tiden. Ett exempel är att bilen var original i karossen med en så kallad RMM-läpp när jag köpte den. Då ville jag ha en annan front och sidokjolar och sålde därför originaldelarna för att finansiera detta. Nu vill jag naturligtvis ha tillbaka originalstuket igen, skrattar Fredrik.

Behovet av riktigt extrema plastkjolar och liknande har aldrig funnits då han istället vill ha en stilrent bil, gärna med originaltillbehör och lite modifierade detaljer. Det som sitter på nu är original sidokjolar och bakre spats från Japsmodellen av Supra, samt en modifierad Do-luckkopia i glasfiber.

–Fronten är dock spräckt lite överallt för att bilen är för låg och det tar i hela tiden, tilläger han.

Vad som än händer med Supran i framtiden är det viktigaste att Fredrik fortsätter med sitt bilbyggande. För så här pass fina byggen blir aldrig tråkiga och hans galna Saab:ar för med sig en bit av svensk bilhistoria till nästa generation av bilnördar. ✨

## Recept

**Fabrikat:** Toyota Supra MKIV 1994

**Chassi:** HKS Coilovers, Greddy fjäderbensstag, bromsskivor fram 324mm original, bromsskivor bak 323mm original och stålomspunna bromsslängor.

**Motor:** 2JZ-GTE Twin Cam 24V 2997cc rak 6:a, AEM 3,5 bar mapsensor, AEM bredbandslambda, AEM 9" filter, Haltech insugstempgivare, EGR Block Off Plates, stor alu. intercooler, alukylare, expansionskärl från en Corolla, uppgraderat vevhusvent, 2st Whifbitz 12" kylfläktar med alukåpa, 3,5" custom avgas by UppsalaAvgasteknik.se, 4" HKS slutdämpare, dökalledoppad ventilkåpa av RGB Hydrovision.

**Överladdning:** GT35R Turbo, extraktorgrenrör, turbosmart 45mm extern wastegate, Greddy 47mm Type-r stiff spring dump.

**Bränslesystem:** Delphi 1000cc spridare, Aeromotive BTR, Aeromotive bränslefilter, PHR fuelrail, stålomspunna grövre bränsleledningar, dubbla original US-spec densopumpar.

**Motorstyrning:** AEM v.2 Stand alone sprut från PBZ.

**Effekt:** C:a 500hk (ej bromsad nu)

**Drivlina:** V161 6-vxl original Getrag växellåda, HPF Feramic kopplingslamell, ACT tryckplatta, torsen LSD Diff.

**Fälgar och däck:** Dare Drift Hiro 19", 235/35-19 fram och 275/35-19 bak.

**Övrigt:** Sparco Chronostolar, Sparco driftratt, Sparco carbonpedaler, Sparco bältespads. Carbondoppade paneler by RGB Hydrovision, borstade aluringar runt mätare och vred.

**Exteriör:** Lackad i BMW Frozen grey metallic av Custom By Mange, OEM sidokjolar, OEM rear spats, Wingless, moddad "do-Luck" front i glasfiber, frozen grey metallic lack, solfilm till a-stolparna (35), igenlagda skärmblinkers, antennhåll, vinghåll, mittre bromsljus och sidomarkeringar med mera.

**Tack till:** Custom by Mange för plåt och lack, Till Arash Adib på PBZ.se, Fredrik på Uppsala Avgasteknik, Eric på Biljouren.com, Daniel Mauritzell på Toyotauppsala.se, Daniel "Gurra" Gustafsson på Toyotauppsala.se, Andreas På WTP-Sweden/RGB Hydrovision.se, Anders på Autoexperten, Sören på Würth, Glasurit för färgen, Daniel på SC Styling, Jensa och Mange för hjälp med isär och ihopplockning, do88 för fina slangar och klämmor! Bildemo för hjulmuttrar mm. Uppsala billack för lokal, Oliver och Kent på Carglass för limning av rutor, Storstockholms bärgningstjänst för transporter, MDS för stereogrejerna, Pixels.se för dekalskäring. Medlemmarna på Supraclubsweden.se för bollning av idéer. Samt alla kompisar som hjälpt till, ingen nämnd ingen glömd!