

GMC Typhoon

Av Olle Wilson, text & foto

Friska fläktar

Människor som håller på med turbo tillhör ett eget släkte. En art som inte ger sig i första taget och lägger motgångar bakom sig.

– Man får gå vidare helt enkelt, hitta på något nytt så att man glömmet, resonerar Stefan Hedman och rycker på axlarna.



Om vi säger fem mosade växellådor så kanske det ger en vink om att det handlar om effektnivåer utöver det vanliga. Visserligen rör det sig om GM:s inte helt skottsäkra 700-lådor och Stefan har ägt bilen i 10 år. Men ändå.

När Stefan köpte sin Typhoon var det en klart ovanlig bil i Sverige och än idag hör modellen till de mera udda inslagen på gatan. Endast 2 500 exemplar byggdes första årgången 1992 och bilen baserades på Chevrolet S10. Något som bidrog till Typhoonens särprägel var konstant fyrhjulsdraft och en turbomatad V6:a på 280 hästkrafter.

– Jag beställde först en bil som skulle tas hem från Schweiz men den kom aldrig och det blev en massa problem. Men genom en annan importör funkade det och bilen kom hem i mars –95, berättar Stefan.

Efter 10 år har Stefan Hedman fått riktig snurr på sin GMC Typhoon.

Fem växellådor har gått åt på vägen men nu håller bitarna ihop. Ta i trä...

Insprutningen sköts av ett system från FAST som programmeras i realtid med en bärbar PC.



Det dröjde ungefär en månad tills Stefan började pilla under huven för att få det att hända lite mer. Wastegateventilen justerades för högre laddtryck och avgassystemet modifierades. Och så var tärningen kastad...

– Varje vinter har det blivit nya grejer. I USA kommer det hela tiden nya rön och värre teknik så då är det bara att hänga på.

Det var efter ett ras som den nuvarande motorn byggdes.

– Först satte jag ihop originalmotorn och körde lite men så blev jag sugen på att börja om med ett nytt block.

Det innebar ett sprillans nytt GM bow tie-block med kraftigare gods och fyrbultade ramlager. Med strokad vev är nu cylindervolymen uppe i 4,7 liter i stället för ursprungliga 4,3.



Motorrummet är fullproppat men ser ganska ursprungligt ut med fabriksmonterad utrustning i behåll.

AC:n är fylld och i funktion.

Headers byter man inte på en kafferast i den här bilen.

Turbon har också bytts ut mot en maffigare och ett nytt tretums avgassystem har trixats på plats. Insprutningen är uppdaterad med en uppsättning från amerikanska FAST, Fuel Air Spark Technology, som är ett programmerbart system där alla parametrar kan justeras i realtid med en lap top PC. Med breddbandslambda, som mäter bränsle/luft-blandning mer exakt över ett större register, är förbränningen i motorn numera helt under kontroll. Ett måste när det gäller överladdning på kraftigt trimmade motorer.

Växellådan då? Ja den har nu blivit ersatt av en mer hållbar 4L80E som styrs av eftermarknadselektronik från TCI. Även denna kan regleras med PC så att växlingarna kan anpassas efter behov. Med några knapptryckningar kan Stefan bestämma när, var och hur lådan ska växla.

Kombinationen har inte provats i bänk men motsvarande bitar ska enligt amerikanska test ge runt 800 hästar vid 2 bars laddtryck.

– Det finns dom som laddar mer, men jag vill väldigt gärna att grejorna ska hålla nu, säger Stefan.

Topplöckspackningarna är också garanterade att klara laddtryck upp till 2 bar så över den gränsen blir det risktagning. Varvtalsbegränsningen är satt relativt lågt till 6 200 varv för att marginalerna ska räcka till. Efter lite barnsjukdomar med spruckna headers och värmeproblem börjar nu Typhoonen bete sig som den ska. Men målsättningen för Stefan är inte att köra på strippen, det räcker med känslan av att bilen räcker till för att köra ifrån det mesta.

Instrumenten på a-stolpen är ett fräckt tillbehör som också gör nytta.



Typhoonen är byggd lite som en sleeper och väcker inte så mycket uppmärksamhet förutom den hårresande färgen, fälgarna från Corvette C4 och intercoolern som putar ut bakom kylaren. Till och med under huven ser det ganska beskedligt ut och AC-anläggningen sitter kvar på sin plats trots att det är synnerligen välfyllt.

Motorns karaktär är dessutom väldigt snäll på lägre varv.

– Man måste kunna åka till affären och handla också, menar Stefan.

Väghållningen har setts över med kraftigare fjädrar och dämpare, framvagnen är också utrustad med bussningar i polyuretan. Allt för att hålla ordning på turbohästarna när de kommer rusande. Ett problem som uppstått – som också syns på bild – är att den fyrhjulsdrivna bilen sätter sig på bakhjulen och hissar sina framhjul vid acceleration. När framdäcken sedan får markkontakt igen blir det okontrollerat spinn och bilen kan driva iväg sidledes.

– Det får nog bli en raggarkätting mellan nedre länkarmarna och karossen, skrattar Stefan.

Stefan intygar ändå att Typhoonen är riktigt trygg att köra i högre fart.

– Mätaren går bara till 200 men det är en otrolig känsla när man märker att det finns mycket mer kvar när man gasar.

– Det är då det börjar bli riktigt roligt, konstaterar Stefan med ett olydigt leende.



Lite av en ulv i fårakläder är Stefan Hedmans GMC Typhoon. På ytan ser den ganska snäll ut men en turbomatad V6:a på 4,7 liter ger grotesk effekt när laddningen trycker på.

När Typhoonen snärtar iväg tappar framhjulen fäste och bakvagnen går ner i backen.

Än så länge har chassit lite problem att hantera effekten från den vässade turbosexan

[Ladda ner hela reportaget som PDF fil](#)

[Tillbaka till Reportage index](#)

[Tillbaka till www.usabil.nu](http://www.usabil.nu)