

Dickens blixtsnabba Dodge

Den är stor, röd och riktigt snabb samt går under smeknamnet "Blixten". Hade det varit tecknad film skulle Dodge-gurun "Dickens" rejs-Ram 2500 lätt varit Blixten McQueens brutala storebror. Men det här är på riktigt. Det som en gång var en dieselpickup närmast färdig för skroten blev en kompromisslös streetracer som kör strippen på 12:or. Och det finns mer att ge. Av Mikael Lindberg (text & foto), Dick Tilander (foto)



Den är stor, röd och riktigt snabb samt går under smeknamnet "Blixten". Hade det varit tecknad film skulle Dodge-gurun "Dickens" rejs-Ram 2500 lätt varit Blixten McQueens brutala storebror. Men det här är på riktigt. Det som en gång var en dieselpickup närmast färdig för skroten blev en kompromisslös streetracer som kör strippen på 12:or. Och det finns mer att ge.

Av Mikael Lindberg (text & foto), Dick Tilander (foto)

DET FINNS LITE OLIKA människor. De som är tråkiga och fantasilösa säger "varför" medan de med vilda visioner istället säger "varför inte".

Dick "Dickens" Tilander tillhör helt klart den senare gruppen. Med sina några och femtio år, är det svårt att tro på den åldern. Han har en busig glimt i ögat, nära till skratt, drar roliga historier och har en förkärlek för snabba flakbyggen.

Just det här med snabb flakbil hade grott länge i huvudet på Dickens, men det fanns också en del krav för att få till det hela. Det skulle

vara dubbelhjul bak för bra fäste i backen, rejsdelar under huven och själva maskinen skulle lapa diesel – i mängder.

Med andra ord var planen något av en sleeper som lätt skulle kunna diska av det mesta vid ett rödljus om kvällen samtidigt som bilen skulle vara fullt körbar utan att dra alltför mycket uppmärksamhet till sig. Målet med låga 12:or på strippen fanns också med på önskelistan.

Det är väl ungefär där på listan som några skulle säga "varför". I Dickens värld fanns bara ett "var-

för inte" – man ska ju ha kul i livet också.

OBJEKTET FÖR DE VILDA planerna hittades på nätet 2010. Det positiva var att Dodgen, en 2500 från 2003, bara stod tre kilometer från Dickens garage. Det negativa var skicket på den.

– Den var rejält bucklig och det skulle krävas massor av jobb för att få den snygg igen. Men det var ett perfekt utgångsämne för jag hade länge drömt om en bred, låg Ram med riktigt uppskruvad snurra, säger Dickens.

Plåtjobben blev omfattande, minst sagt. I grunden är den bakhjulsdriven och för att få något som helst fäste måste allt tungt flyttas så långt bakåt som möjligt i chassit.

– Hela motorpaketet flyttades 25 centimeter bakåt. Självklart fanns det inte plats mot torpedväggen för den flytten.

Lösningen blev att börja flytta saker bakåt. Man började med att korta flaket lika många centimeter i framkant och sedan fick hytten följa med bakåt.

– Det funkade, men nu blev det förstås en lika lång glipa mellan hyt-

tens framkant till framskärmarna. Det gick inte att ändra hjulhusen så lösningen blev att förlänga båda skärmarna samt motorhuven i bakkant.

MOTORHUVEN BLEV rätt tung med den extra plåten och man göt istället upp en i glasfiber. Låsningen i framkant görs med ett par hood pins.

Själva hytten lämnades inte heller ifred. Dickens plåtguru fick i uppdrag att choppa, taksänka, den tre tum för ett "halare utseende".

Jobbet tog veckor i anspråk och efter det gick det inte att använda några glasrutor längre. De ersattes med makrolon.

Samtidigt blev det även en godkänd bäge innanför och en inredning som rensades på precis nästan allt. Nu är det bara bar plåt, rejsstolar med bälten, Autometer-mätare samt ett värmepaket kvar.

Allt utom motor och kylpaket finns kvar under den stora plasthuven. Batterierna sitter numera bakom bakaxeln, liksom en 30-liters fuel cell. Bakaxeln har kvar

några av sina blad, men är förstärkt med dubbla, långsgående stag för att axeln inte ska vrida sig. Som komplement till fjädringen sitter också en coil over på vardera sidan.

PUFFRAN MELLAN rambenen var från början en 5,9-liters 12-ventilare från en 1995 års Ram. Bottendelen lämnades orörd förutom en bottengördel och lite längre upp, en kamaxel för högre varvtal.

Topplocket till den raka dieselsexan portades för maximalt flöde

Dicken har line lock till bromsarna vilket är perfekt när däcken behöver värmas upp inför en repa. Ett knapptryck senare bär det iväg – riktigt, riktig fort. Varför? Tja, varför inte?

och det monterades kraftigare stötstänger. Starkare ventiltfjädrar behövdes också.

– Men den riktiga effekttökningen kommer förstås från insprutningspump, spridare och naturligtvis turbon.

Bränslets väg från tanken går via en Fass 250 gph-pump (946 l/h) till en 13-millimeters insprutningspump som klarar att leverera bränsle för upp till 1.500 hästkrafter. De sex spridarna har vardera fem hål som öppnats till 0.018 tum (cirka 0,46 mm). ►



FAKTA

DODGE RAM 2500
Ärsmödel: 2003
Ägare: Dick "Dickens" Tilander Boulder Maskin AB.
Kaross: Ram 3500 Reg cab dually 2 WD manuell
Ram: Original med tillbakaflyttade fästen för allt.
Motor: 5,9-liters Cummins-diesel. 12 V med Bosch P 7100 radpump.
Effekt: Har inte haft tid att köra den på rullarna ännu men i dagsläget ca 700 hk på vevaxeln.
Transmission: GM TH 400 från TCI. Manuellt ventilhus och transbrake.
Framvagn: Original 2 WD. Sänkt 2" i fjädrarna.
Bakvagn: Original American Axel 14,5" med 3,42:1- utväxling.
Bromsar: Original fram och bak.
Hjul f/b: Ram 2500 med bortplockad adapter/ Original 17" dually (dubbelmontage).
Däck f/b: 235/70-17.
Lack: Röd.
Interiör/inredning: Spartansk.

► Överladdningen kommer från ett dubbelturbomontage där den stora är en 88-millimeters Switzer S 4 "Big brother" och den lilla kommer från Industrial och är på 66 millimeter.

Det sitter ingen Chrysler-låda i Blixten, vilket är original.

– Det kostar extremt mycket att förstärka både Chrysler 47- och 48 RE-lådorna, särskilt om de ska tåla det här effektuttaget. Vi använder faktiskt en TH 400-automat med manuellt ventilhus och trans brake.

FYNDET GJORDES på Sema-shoven där TCI ställde ut sina saker. Till-sammans med lådan blev det även en turbin med 2.000 rpm i stall speed. Tillsammans med växelförare landade det hela på i sammanhanget acceptabla 16.000 kronor. Sedan behövdes bara en adapter till motorn samt en startmotor med Ford-gener för 7.000.

– Enda nackdelen är att automaten saknar lock up. Vid första test-repan märkte vi också att motorn varvade ur alldeles för tidigt. Enklaste lösningen blev en tillsatslåda bakom automaten med 18 procents underdrivning.

INTE ENS en 18-procentig överväxel räcker till när Blixten togs ut för en repa på strappen. Maxvarvet på högsta steget nås redan efter 300 av de 402 metrarna.

Det var strax efter det som maskinen sade upp sig. Dickens fick nämligen ett förslag att köra Sveriges motsvarighet till Gumball 3000 – Route of Sweden.

– Ja, jag var väl lite stor i käftan och ställde upp med Blixten. I start-fältet syntes både Lamborghinis, Porschar och Ferraris. Där kom vi med trimmad "grävmaskinsmotor" i en pickup ... Men det var hur kul som helst.



Bakaxeln vred sig vilt i början. Dubbla reaktionsstag ser numera till att den sitter på plats även vid fullgas-repor.

Automaten är en GM TH 400 med manuellt ventilhus och rejsturbinn med 2.000 rpm i stallspeed. Den ovanliga lösningen blev billigare än att förstärka originallådan.



Låg, bred och riktigt snabb. Dickens kallar sitt pickupbygge för Blixten och trots alla ändringar ser den fortfarande ut som en Ram.

Hjärtat i Blixten är en 5,9-liters, rak sexa som är tillbakaflyttad 25 cm i motorrummet. Den är förädlad med extra allt och ger omkring 700 hk.

Även växelreglaget är TCI-prylar. Manuellt ventilhus innebär att Dickens får växla själv.



Efter automaten sitter en överväxel-låda med 18 procents underdrivning. Ändå varvar motorn ur på högsta steget efter 300 meter på strappen.

Det är bara skinnet kvar av instrument-panelen, som fått en rejäl uppsättning av Autometer-instrument. Varvtalsstoppet ligger på exakt 4.500 rpm.



Vit, bucklig och allmänt sliten. Utgångsobjektet behövde mycket kärlek för att bli bil igen.

Flaket kapades i framkant för att kunna flytta hytten 25 cm bakåt. På kuppen blev hytten taksänkt tre tum, ett jobb som tog flera veckor.



PERSONLIGT

DICKEN
Ålder: 52 men känner mig som 28.
Bor: Vällingby.
Familj: Ensamstående med hopplös tonåring.
Yrke: Trivs bäst i verkstaden men har titel chef. Egenföretagare?
Favoriträtt: Strömmingsmacka på knäcke med en stänkare.
Favoritdryck: Kall öl vid rätt tillfälle och sällskap.
Läser gärna: TDR-klubbens tidning. Bara Dodge Diesel.
Ser gärna på TV: Program utan reklam.
Lyssnar gärna på: Gammal hårdrock, blues, country. Beror på veckodagen.
Ogillar: Folk som inte lyssnar på vad jag säger.
Tycker om: Att få vara ifred efter kl. 16.00.
Favoritverktyg: LED Lenser-ficklampa.
Första bil: Chrysler Limousine 1957.
Drömbil: 1500 Ram Diesel – när den nu kommer.



Rejstanken rymmer 30 liter diesel och en rejäl Fass-pump matar bränslet vidare till insprutningspumpen.

Det hela slutade med ett överhettat och sprucket block och det var bara att lyfta ur soporna någon gång vintern 2013. En snabbkalkyl gjorde det billigare att köpa en färdigbyggd bottendel än att köpa delar och göra det själva.

DET NYA BLOCKET var borrar med stressplattor, hade överdimensionskolvar, var toppdeckat, linehonat och balanserat med Carillo-stakar. Kamaxeln var också ny.

– Vårt gamla topplock hade klarat sig och var bara att lyfta på tillsammans med insuget. Äntligen spann trucken som en katt igen.

Efter en lugn inkörning på 80 mil var det dags för en fullgasrepa. – Det var riktigt bra klipp i grejerna, men så small det till som ett gevärsskott. Först trodde vi det var intercoolern, för motorn ville inte bygga något tryck. Men så såg en mekaniker att det låg en massa

smådelar på flaket. Det var avgas-sidan av turbon.

Turbon hade övervarvat och gått i bitar av påfrestningarna. Nu var det bråttom för det var bara tre dagar kvar till test & tune-dagen på Tierps bana. Det löste sig med ett lika blixtnabbt som dyrt paket från USA via Fedex.

– Tierp-körningen gick bra. Vi varvade fortfarande ur motorn efter 300 meter och behöver göra något åt bakaxelutväxlingen. Men tiden 12,81 sekunder är jag helt klart nöjd med, avslutar Dickens.

Dickens varför inte-bygge går alltså som ett skällt troll när det behövs. Det kan vi också intyga efter att fått åka med.

I hytten doftar det av varm motorolja och all plåt vibrerar härligt när maskinen någon decimeter framför oss ylar genom växlarna. Det är spartanskt, brutalt och alldeles, alldeles underbart. □