

Eftersom du kommer att läsa det här två gånger har jag varit extra noga med data och resultat. Med chipet från Enghs Motor i Sundsvall får du nämligen känslan av en jättemotor där framme i din dieselpickup. Känslan är faktiskt inte helt olik den då pluggen borras ur en Sachs-motoriserad moppe.

Av Lars-Åke Krantz (text & foto)

STEFAN ENGH på Enghs Motor i Sundsbruk är på sitt sätt världsledande. Det här är berättelsen om trimning du gör utan att öppna huven och resultatet gränsar nästan till det otroliga. Är detta verkligen sant? Du kommer att läsa om detta flera gånger så vi är noggranna med våra mätningar och påståenden ...

Allt började med en annons på Blocket. Enghs Motor sålde ett trimchip till Chevrolet 6,5 turbodiesel för 3.500 kronor som sades ge en avsevärd effekthöjning. Eftersom firman låg en halvtimme bort åkte 4 Wheel Drives fiffige frilansare dit för att prata med ägaren som visade sig ha utvecklat ett helt knippe digitala lösningar.

Historien börjar med att Stefan blev pappaledig i slutet av 2005. Den trogna men trånga Camaron såldes och istället blev det en familjebil i form av en Chevrolet Suburban diesel från 1995. Ganska snart märkte Stefan att Camaron gick klart mycket bättre än "Subban". Särskilt som Stefan också

pysslat om Camarons omborddator och chip med sin laptop.

Han hittade visserligen servicekontakten på sin Suburban men ingenting fungerade. Under tiden vällingen värmdes surfade Stefan efter lösningar. Resultat: Nada. Allt som fanns i brottsjöar på nätet till Camaro och Corvette var inte ens en liten pöl till dieseln.

NÅGRA VECKOR SENARE blev det till att ta i med hårdhandskarna. Systemutvecklare Stefan kopplade upp en begagnad GM verkstadsdator mot Suburbans databox och kopplade in sin egen laptop med diverse hemgjorda snoddar.

– Jag sniffade av trafiken mellan de två, säger Stefan finurligt.

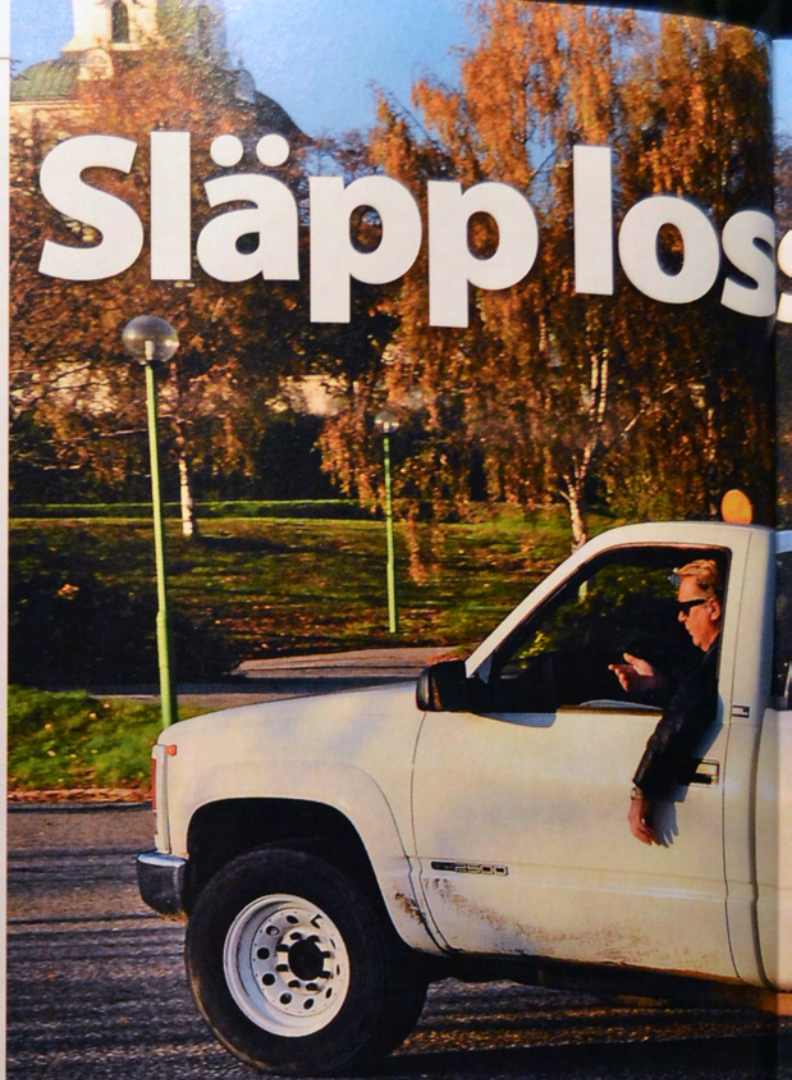
När han börjat nysta och fått grepp om GM:s logik för dieselboxarna, såg han snabbt likheter med Chevrolet Camaro. Han fick håll på systemet och kunde bygga upp ett eget program i Windows-miljö. Det är här han är världsledande. Ingen annan har gjort det på jordklotet. ►

Månadens tekniktips: Chiptrimma diesel-V8



Skiftnycklarna visar tekniktipsets svårighetsgrad. En skiftnyckel betyder lätt tekniktips och kan göras utan specialverktyg. Fem skiftnycklar kräver både specialkunskaper och verktyg därefter.

Släpp loss



Efter ingreppet blev
17-sekunderslastbilen
en **9-sekunders sportpickup**



Enghs Motor är ingen jätteverkstad. Det var bara en kille som var pappaledig och ville få knuff i familjebilen. Idag finns kunderna över hela världen.

Har du problem med att bilen plötsligt stannar.

Oftast är det dieselpumpens elektroniska reläbox som gått varm.

Stefan säljer även åtgärds paket som fixar problemet för gott.



1 Pilla ur handskfacket.



5 Skruva loss luckan och lyft försiktigt loss chippet. Det har en kod som du talar om för Stefan. Han både uppdaterar det nya chippet efter GM:s rekommendationer och lägger in sina egna parametrar.



s dieselhästarna!



För priset av några tankningar fick jag en ny bil. Kraften är brutal.



2 Bakom till höger sitter datorboxen.



3 In med handen, koppla ett stadigt grepp och frigör den.



4 Så ser datorboxen ut. Den sitter ganska bra. Man får bända och rucka.



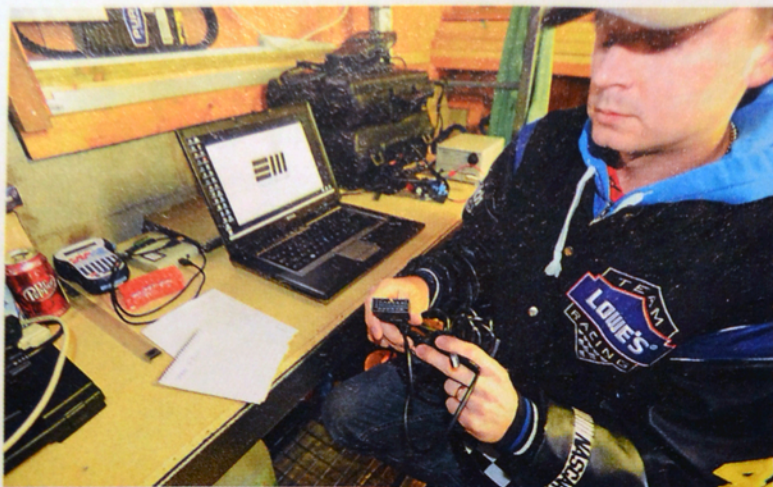
6 Stefan bränner ett eget chip och skickar till dig. Hans receipt ändrar bränsle, turbostryck och en hel del annat samt hur växellådan ska bete sig.



7 När du fått det nya chipet trycker du bara dit det på samma plats.



8 Stefan log vid återmonteringen medan vi fattade inget.



VÅRA EGNA MÄTRESULTAT

Testbil GMC 6,5 TD, 4x4
Värden uppmätta med tidsräknare i Iphone.

0-100 km/h	Original chip	Trimchip
1	17,0 s.	10,4 s.
2	16,8 s.	10,6 s.
3	17,2 s.	9,6 s.
4	17,0 s.	9,5 s.
Medel	17,0 s.	10,0 s.

Med denna kabel och gratisprogrammet på www.enghsmotor.se kan du själv släcka felkoder och snacka med motorn.

– Det världsunika jag gjort gäller bara årsmodellerna 1994 och 1995, säger han blygsamt och tillägger:

– Men jag kan naturligtvis chip-pa senare dieslar också. Men där använder GM nyare system som jag i och för sig utvecklat lösningar till men det är jag långt ifrån ensam om.

STEFAN HAR NATURLIGTVIS gjort otaliga testkörningar och det har tagit tid. Man kan nämligen inte bara koppla in sig, ändra och trycka "spara" – tyvärr. För varje ändring måste ett nytt chip brännas och monteras i databoxen som är placerad bakom handskfacket.

Det kan låta som en enkel match, men vid utvecklingsarbetet av trimchippet gick det åt många små ändringar och många bränningar innan Stefan var nöjd. Resultatet är vad som slår "stryppluggen" ur din 6,5-liters dieselmotor.

– Jag har avvägt prestanda och hållbarhet, säger han. Bilen ska uppföra sig som vanligt men även kunna leverera vid behov.

Stefan poängterar också skillnaden mot så kallade mirakelboxar som kopplas på utanför originalboxen.

DE LURAR DATORN genom att addera ett par, tre steg på originalsensorernas signaler. På så vis vet inte datorboxen vad som händer utan får "skruvade" värden som den försöker svara på.

– Det är inte alls bra jämfört med att kunna "prata" direkt med GM:s datorbox samt programmera på djupet så alla parametrar hänger med, fortsätter han.

Dags att prova vad chippet kan leverera. Artikelförfattaren har en fyrhjuldriven GMC 6,5-liters turbodiesel anno 1994 som gått 22.000 mil. Avgasröret är prydligt rakt och sportluftfilter sitter monterat.

Ändå är det en seg brukis som är trött vid omkörningar. Vi gjorde upprepade starter och klockade hur lång tid GMC:n tog på sig från stillastående till 100km/h. Start gjordes på det vardagliga driveläget och sedan stoppades pedalen ner i mattan. Bilen råmade till på ettan och tvåan men när treans lockup gick i tappade den kraft och blev så trött att vi satt och trummade med naglarna och väntade på att hastighetsmätarnålen skulle nå 100 km/h.

STEFAN KLICKADE UR databoxen bakom handskfacket, öppnade den, sprätte ur chippet och ersatte det med sitt eget trimchip. Allt var över på 15 minuter och vi hade inte ens öppnat motorhuven.

– Provkör, sade han och frågade om han fick åka med.

Det här var inte en anad förbättring, en uppmätt skillnad, en subtil effekttökning. Det här var en knockout. Bilen kändes tusen kilo lättare, reagerade direkt på gasen, matade på som tusan i alla hastigheter och kändes urstark från start. Som en bigblock!

Motorn varken knastrade eller levde om, gick inte heller oroligt eller hårdare. Den var precis som förut tills gaspedalen nuddades.

Vi hade en person extra i hytten, där Stefan konstant tittade i bakspeglarna för att se avgasernas färg. Ändå skickades lastbilen till 100 km/h på smått imponerande siffror. Vanvettigt. Stefans chip kapade sju sekunder!

– Röken ser bra ut, varken för mycket eller för litet, säger Stefan lugnt.

Chippet kostar 3.500 kronor och ger lägre dieselförbrukning (om du kan låta bli att "slira"). Men hur många extra hästar ger det, egentligen?

– Jag vet faktiskt inte säger Stefan, jag har ingen bromsbänk. □

Missat något tekniktips?

Du vet väl att du kan efterbeställa 4 Wheel Drives tekniktips, om du missat något nummer? Ta ett inbetalningskort, fyll i bankgironummer 617-8107, betalningsmottagare Förlags AB Albinsson & Sjöberg samt ditt eget namn och adress. I meddelanderutan skriver du tidningens namn samt vilket eller vilka nummer som önskas och ett telefonnummer där vi kan nå dig dagtid. Äldre nummer kostar 60 kronor styck (utanför Sverige 70 kr).

Automatlåda, renovera, Th350	9,10/04
Avgassystem, bygga, Jeep Wrangler TJ	5/07
Avgassystem, bygga	10/10
Axelavlufning, stela axlar	12/04
Bead locks, tillverka	11/05 & 9/11
Bilgenerator, byta/renovera	7-8/09
Bra saker att ha i bilen	9/07
Bromsar, bygga eget system	9/09
Bromsbandsbyte, Jeep Wrangler YJ m fl	3/07
Bromsrör, tillverka egna	3/09
Bromsskivebyte, Suzuki Vitara	9/06
Bultcirkel, byta 6/139,7 till 5/5,5	9/05
Bur, bygga	3/08
Bygga om bilen, projekttips	3/06
Byta insugningsgrenrör	5/11
Calmini-höjning, Suzuki Vitara	11/06
Chiptrimma diesel-V8	12/11
Damaskbyte, TGB 11	5/08
Dana 300, renovering av fördelningslåda	1-2 & 3/10
Differentialspärrar, montera	11/11
Diffspärr, montera, Suzuki Vitara	4/07
Dragstång/Towbar	4/08
El i bilen, undvik kortslutning	12/06
Ellära, praktiska tips	5/09
Extraljus, montera, Suzuki Vitara	1/06
Frihjulsnäv, byta från automatiska till manuella	4/06
Fälgbreddning	11/10
Fördelningslåda, dubbelspak till Dana 300	1-2/09
Fördelningslåda, renovering av kontakter	10/09
Grenrör till Vitara	4/10
Hi Lift, gör den säkrare	12/08
Hjulbultsbyte, Jeep TJ	5/08
Hjullagerbyte, Suzuki SJ 413 m fl	11/08
Hjulspindel, täta	4/09
Höjning och större hjul	5/10 & 7-8/11
Insprutning – teori & montering	6/11
Insprutning istället för förgasare	4/11
Kalibrera hastighetsmätare, Dana 300, NP-lådor	7-8/07
Kamremsbyte, Suzuki Samurai	3/05
Kapell, renovera	5/05
Klarglaslyktor i fronten	12/09
Komradio, montera	9/08
Kopplingsbyte	6/10
Krängningshämmarstag TJ – förlänga till Jeep TJ	7-8/08
Långsammare lågväxel, Suzuki SJ 413, Samurai	10/08
Offroadförgasare, Holley till V8	6/09
Oljebyte motor, axlar och automat	12/10 & 1-2/11
Plåtskola	1-2/08
Renovering V8, Chevrolet 350	6,7/06
Safaridörrar, bygg till Suzuki SJ, Samurai	7-8/05
Skivbromskonvertering, Jeep Wrangler TJ	1/05
Skivbromskonvertering, TGB 11-axlar	6/07
Skrubar och muttrar	10/06
Spackel & lack, laga själv	6/08
Spindelbultsbyte	7-8/10
Spjällhusrengöring	10/11
Styrspindellager, byta Nissan Patrol GR	1/04
Svetsskola	10, 11 & 12/07
Temperaturgivare i tråget, montera	4/05
Test: hylsor för rundragna bultförband	3/11
Tryckluft i bilen, York-kompressor	10/05
Vinschmontage, Suzuki Vitara	1/07
Vinschrenovering – lönar det sig?	5/06
Weberförgasare i Suzuki SJ	9/10