

Första Volvo 164:an i rallyskick

RAC-debut för P-E Sköldins grupp 2-Volvo med 230 din-hk

Här har Ni en het nyhet! Sveriges första rallyutrustade Volvo 164!

Katrineholmsföraren Per-Erik Sköldin blev först med att göra iordning Volvos slagskepp till en tävlingsbil för skogen. Per-Erik var en av våra mest lovande rallyförare, när han lade av i våras. Under sommaren och hösten har han istället ägnat sig åt rallycross med en Renault Gordini, men tanken på riktiga rallytävlingar släppte inte. Till dragbil hade han en Volvo 164, vilken nu hastigt och lustigt blivit Katrineholms-killens nya rallybil. På drygt två veckor gjordes bilen i ordning och har redan gjort debut — i RAC-rallyt!

Med bara två veckors arbete är Per-Eriks Volvo 164 ännu inte helt färdig och utsorterad. Motorn är ännu så länge på "bara" 230 DIN-hk, men ytterligare ungefär 30 hk skall inte vara några större problem att plocka ur den sexcylindriga motorn, tror Per-Erik. Dessutom går det säkert även att göra mer åt väghållningen. Nu fick man ta de framfjädrar som fanns, vilket blev från en — Chevrolet Camaro!

Länge tänkt prova en 164:a

— Jag har hittills nästan enbart tävlat med Volvo, säger Per-Erik, även om jag i år har haft en Opel Ascona och nu på senaste tiden en Renault Gordini för rallycross. Det har länge lekt mig i hågen att prova en Volvo 164 i skogen. Jag gillar motorstarka bilar och allt prat om att den stora modellen skulle vara för tung och otymplig på rallyvägarna, har jag inte riktigt trott på.

— Visserligen är en 164 större och tyngre än en 142, men det medför definitivt ingen försämring av vägegenskaperna på 164:an, fortsätter Per-Erik. I varje fall inte för min körstil. Framvagnen känns inte tyngre, men däremot tycker jag att bilen känns lättare bak, beroende på bilens viktfordelning. Bakvagnen slänger ut

lättare, vilket jag personligen anser vara en fördel. Jag har alltid gillat att kunna styra en bil med gasen!

Kul köra uddabil

Per-Erik är dock väl medveten om att Volvo 164:an inte är någon direkt vinnarbil, trots alla hästkrafterna. Men han tycker det är kul att köra med en uddabil.

— Sitter jag i en Opel Ascona är det ingen som bryr sig om mig, trots att resultaten kanske blir bättre än i en Volvo 164. Den förlösande orsaken till att jag bestämde mig för att göra i ordning bilen, var dock att jag fick en sponsor till RAC-rallyt. Det är Nyby Bruk, samma sponsor som i rallycrossen, och dess engelska dotterbolag Taylor Stainless Metals. De betalar min RAC-start till ungefär 90 proc.

Det satt dock långt inne innan startplatsen i RAC-rallyt var klar för Per-Erik Sköldin. Men när Ingvar Carlsson lämnade återbud, han vann en fri start i Skilling 500, så fick Per-Erik hoppa in istället.

Ännu har inte Per-Erik bestämt sig för om han kommer att köra rally-SM nästa år.

— Men jag kommer nog att prova i Bergslagsrallyt och se hur det går, säger han. Mycket hänger ju även på



Per-Erik Sköldin och hans nya rallybil — Volvo 164!

sponsorsidan. Därför kanske jag istället åker mer utomlands, där det är lättare att få sponsorer. Rally-EM skulle passa utmärkt med den nya uppläggningsen i olika zoner.

Har tävlat i fyra år

Per-Erik Sköldin har tävlat i fyra år. Den nu 27-årige bilmeknikern med egen verkstad hemma i Katrineholm körde sin första tävling 1969 i en Volvo Amazon. Det året körde han bara två tävlingar för att 1970 vara A-junior. Under året körde han åtta tävlingar och vann klassen sex gånger. I två tävlingar var han även tvåa totalt. Good Year-pokalen i Eskilstuna efter Per-Erik Eriksson och Vingåkersvalsen efter Dag Pettersson.

Under året började Per-Erik Sköldin åka SM. Premiären skedde i Ludvika-rushen och hade han sluppit alla omkörningarna, hade det blivit SM-poäng, vilket helt naturligt gav blodad tand. Till sommarsäsongen gjorde Per-Erik iordning en Volvo 142 och blev sju i grupp 2 i Scandiatrofen, vilket gav hela nio SM-poäng.

När Per-Erik året efter, 1971, vann OK-hjulet i Flen med 142:an ansåg han att det var dags för ny bil igen. Det blev en återgång till Ama-





Per-Erik Sköldins nya rallybil är utan tvekan en snygg vagn. Skulle lika gärna passa som snabb direktionbil.

zon. Framgångarna fortsatte. I "Värmland Runt" blev han bäste Volvo-förare med en niondeplats i grupp 2. Ännu bättre gick det i Jämt-

rallyt där Per-Erik blev femma i grupp 2.

Efter dessa fina framgångar följdes Per-Erik mycket noggrant 1972. Men nu var han seedad och i vintertävlingarna hade han oturen att ett par gånger få starta allra först, vilket naturligtvis inte är så roligt med en Volvo Amazon. Dessutom råkade han ut för en massa småfel på bilen och i Kopparbergs T-SM rullade han för första gången.

Andreförare i fjolårets RAC

På hösten 1972 köpte Per-Erik en Opel Ascona av Kalle Sahlsten och vann en tävling i Norrköping på direkten. Under året åkte Per-Erik även RAC-rallyt, som andreförare åt just Kalle Sahlsten, vilket resulterade i en total 21:a plats.

Det här året inleddes med en mycket bra femteplats i grupp 2 i "Värmland Runt". Under vintern plockade Per-Erik fler SM-poäng, men så sålde han Asconan och inriktade sig istället på rallycross med en Renault Gordini. Men nu skall det återigen bli rallytävlingar för en av de mest lovande förare, som vi f.n. har här i Sverige.

De två veckorna före RAC-starten har flitens lampa lyst dag och natt i Per-Eriks verkstad. En standard Volvo 164 har blivit en fullt acceptabel rallybil, även om det finns mer att göra. Växellådan är t.ex. fortfarande original. Men med det stora vridmo-

mentet har en tätstegat låda inte lika stor betydelse, som i en fyr cylindrig bil, även om det också i 164:an skulle behövas en tätare stegning. Däremot har Per-Erik satt i samma diffspärr, som används till 142:an med den skillnaden att spärren nu är hårdare ställd.

Båtdelar i motorn

Motorn är f.n. på ungefär 230 din-hk, men ytterligare ett 30-tal hästkrafter skall inte vara något problem att plocka fram. Per-Erik har bytt topp, satt i större ventiler, en annan kamaxel och annat insugningsrör. Delarna har han köpt från Volvo, vilka tidigare använt dem för tävlingsbåtar. Förgasarna är tre dubbla Dellorto.

Bärramar och frambalkar är förstärkta. Bilstein gastrycksstötdämpare är monterade. Framfjädrarna var ett stort problem. Några sådana fanns inte hos Volvo, men till slut lyckades Per-Erik få ett par från en Chevrolet Camaro att passa. Riktigt perfekt blev det dock inte. Men att göra ett par hann han inte med. Skyddsplåtarna har han i alla fall tvingats göra själv. Dessutom har Per-Erik satt i en reglementsenlig skyddsbåge.

Någon varvräknare finns inte. Per-Erik har istället en rotor med övervarningskydd. Vid 6.200 varv lägger motorn av.

Gör som

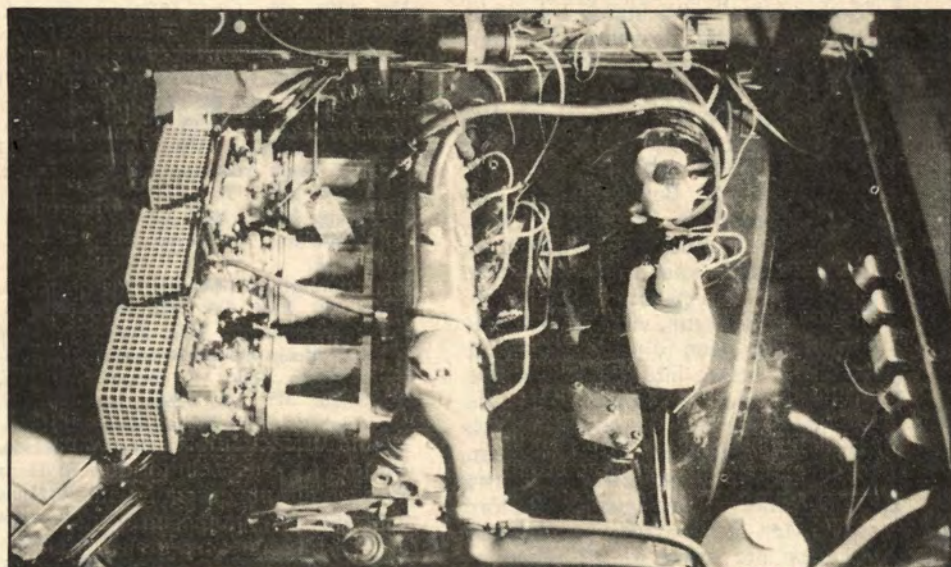
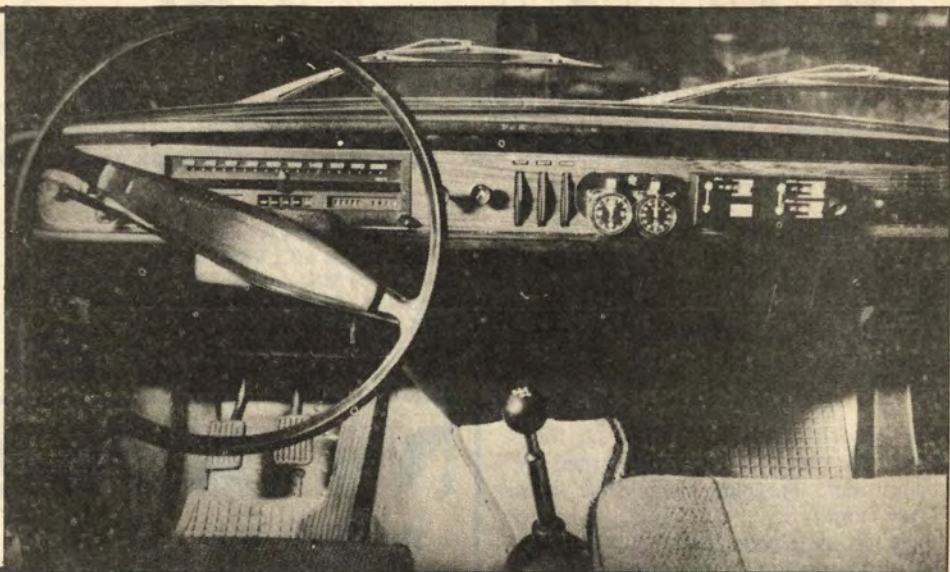
BROR DANIELSSON



**Prenumerera
på
RALLYSPORT**

**se prenumerations-
annons sid. 42**

Det enda som på instrumentbrädan skvallrar om att detta är en rallybil är trippmätaren och de två stoppuren. På plats finns även en riktig tävlingsstol, medan ratten är original. Varvräknare har inte monterats. Istället finns en rotor med övervarningskydd.



Lyfter man på motorluckan lägger man genast märke till de tre dubbla Dellorto-förgasarna, vilka verkligen ser imponerande ut. En annan ändring är att batteriet flyttats till bagageutrymmet för att få en något förbättrad viktfordelning.

I baksätet finns det inte längre plats för några direktörer. En ordentlig skyddsbåge är monterad och på bakstolarna sitter de båda med intercom försedda hjälmarna. En perfekt plats har man fått för brandsläckaren mellan bakstolarna.

