



Officiellt är Volvos linje helt klar när det gäller bilsport: vi tävlar inte. Ändå satsar företaget åtskilligt både på rallyn och bantävlingar, både med Volvo- och Dafbilar. Och Gunnar Andersson (lilla bilden) på Volvo säger: "Bättre testmöjligheter än på tävlingsbanan finns inte!"

Av LARS-OLA NORDQVIST — KALLE RIGGARE, PeO ERIKSSON
36



■■■ Saken är klar. Volvo har dragit i gång tävlingsmaskineriet igen.

— Det finns inget lämpligare sätt att testa våra grejor på än i rally och på bana.

Gunnar Andersson, chef för tävlingsavdelningen på Volvo, Volvo Competition Service, förne-



Volvos tävlingschef Gunnar Andersson:

"Tävlingar bättre än vår egen provbana"

kar inte att Volvo sedan ett par år inriktat sig på rallytävlingar och banracing.

I en jämförelse med Saabs tävlingsorganisation satsar Volvo rätt blygsamt. Officiellt begränsar sig deras verksamhet till arbete inom fyra väggar, Volvo Competition Services tävlingsverkstad i

Göteborg.

Det existerar t ex inget egentligt rally- eller racingstall hos Volvo.

Men de har ändå en fot med i racerkommersen och i rallyspelet.

Nästan fabriksförare

På rallysidan har Volvo engagerat Per-Inge Walfridsson, en till for-

matet tunn värmlänning men med en erkänt tung gasfot och ett handlag med den stora Volvon som få andra.

PI kan med viss rätt kallas fabriksförare hos Volvo även om han inte har allt betalt.

Volvo håller honom med en komplett utrustad rallybil, en

Volvo 142 1974.

Den har trimmats och iordningstälts på tävlingsverkstaden i Göteborg och mellan tävlingarna går Volvos mekaniker igenom den, byter slitna delar, kompletterar och putsar.

PI behöver bara hämta den när han ska tävla.



"PI" och Brasta får tävlingsbilar från Volvo



Enligt Gunnar Andersson på Volvo måste PI Walfridsson hålla egen service på tävlingarna. Men alla reservdelar betalas av Volvo och ofta har han även deras fullt utrustade servicebil.

Även fria däck ingår i Volvos överenskommelse med Per-Inge.

Volvo begär i sin tur av PI att han ska köra SM-serien i rally och några större internationella rallyn (RAC, EM).

Det är en form av testkörning och hans uppgift är att rapportera vad som händer med den 170 hk starka Volvon.

Första tävlingen som PI körde med fabriksstöd var RAC-rallyt 1973.

Tävlingsavdelningen ville pröva nya delar och lånade ut Volvon till PI plus en uppsättning reservdelar.

Även Daf i Volvostallet

Den sista SM-tävlingen förra året, "Marknadsnatta", körde PI i en rally-Daf.

— Vi måste prova de nya utrustningarna för att se om de håller, kommenterar Gunnar Andersson.

För Volvos del kostar rallysäsongen uppåt 125 000 kr enligt deras egna beräkningar.

Gunnar Andersson:

— Det är en vettig väg att gå, tycker vi. Vi får svar på en mängd frågor som "Hur fungerar bilen under hårda förhållanden? Är den konkurrenskraftig? Vilka delar slits mest?"

Bättre än testbanan

— Det är många som frågar om detta och vi tar reda på det. Vi kan ju välja mellan att testköra på vår egen bana i Hälleröd eller att göra det under naturliga förhållanden i tävling.

Jag tycker det här sättet är bättre.

I stort samma uppgörelse råder mellan Boo Brasta och Volvo.

Han kör ban-SM i Volvos Daf, får alla reservdelar från fabriken och dessutom fälgar.

Competition Service tar hand



● Dafen lanserades förra året på bana. Bosse Brasta engagerades av Volvo för SM-säsongen och blev fyra i sin klass.

om Dafen efter tävlingarna och går igenom den grundligt. Samma procedur som med PI:s bil.

Bosse är alltså Volvos andre fabriksförare.

— Jag brukar ha några Volvo-mekaniker till hjälp på tävlingarna också, berättar Bosse, som dessutom har egna mekaniker med sig.

— I min överenskommelse med Volvo står det att "om någonting händer har vi inget med det att göra".

Det betyder att utanför Volvos grindar är det jag som sköter hela tävlandet.

Det är Volvos säkerhetsspär mot anmärkningar på deras tävlingsverksamhet. Volvo behöver inte bära hundhuvudet om det går dåligt men prisas i medvind.

I kontraktet står också att Boo Brasta ska köra hela SM-serien på bana med Dafen.

Tävlingsavdelningens stora satsning ligger för närvarande på Daf.

Bosse Brasta har en, stall Polarvagnen lånade två från Volvo-bil förra året. PI körde rally-Daf i sista SM:et och nu står det en prototyp till en rallycross-Daf i tävlingsverkstaden.

Gunnar Andersson förklarar att verksamheten ligger på en marknadsmässig bas också.

— Vi måste veta vad som ska ligga i hyllorna. Vi håller på att ta fram en trimsats till Dafen och testar fram den bästa, den som håller.

Bosse Brasta:

— Jag ska köra sönder grejorna, de ska kolla vad det är för fel.

Hittills har tre motorer rasat. Oljeträget har inte räckt till. Men det har bara skett på träningar. Jag har gått i mål i varje tävling och fått poäng i varje lopp.

Bosse Brasta blev fyra i SM totalt i minsta klassen och hade medaljchans.

Turnerande PR-män

Ytterligare en överenskommelse finns i PI:s och Bosses kontrakt: de ska vara PR-män för Volvo, resa runt och visa sina bilar och Volvos produkter.

Daf är nytt för Volvo och när de beslöt sig för att tävla med den fick den holländska fabriken skicka med tävlingsmekaniker och färdiga trimningssatser till bilar-na.

Rallycrossföraren Jaan van de Roys mekaniker tog själva hand



● Boo Brasta är Volvos andre fabriksförare. Kör 117 hk Daf.

om Brastas bil.

På Volvo står också en Daf Formel 3-bil. Den har körts i tävlingar utomlands med varierande resultat. Tävlingsavdelningen i Göteborg använder den för närvarande som intressant studie-föremål.

Bosse Brastas tävlings-Daf och Volvos insatser och utveckling har kostat runt 55 000 kr, enligt Gunnar Andersson.

En lätt matematisk beräkning visar då att Volvos totala tävlingsverksamhet belöper sig på ca 200 000 kr. I den summan inklu-



● Hjärtat i Volvos tävlingsverksamhet, Volvo Competition Service. Här trimmas Pl:s och Brastas bilar till tävlingarna.

deras Volvos inblandning på båt-sidan.

Det är nog en nätt tilltagen summa men, som sagt, Volvo hävdar att de inte tävlar själva och vill naturligtvis inte skylta

med att de lägger ner stora pengar på tävlingsverksamhet.

Bara för Volvo

Det finns en sida till av Volvos tävlingsorganisation. Det är Vol-

Tävlingsavdelningen omsätter fem miljoner

■ Detta är Volvo Competition Service:

Chef: Gunnar Andersson

Årsomsättning: 5 milj kr.

Anställda: 20 personer (7 mekaniker, 7 lager/butikspers, 3 kontorister, 1 tekniker, 1 marknadsförare).

Arbetsområde: Tillhandahålla material för den sport- och täv-

lingsintresserade kundkretsen, (trimsatser, tävlingsutrustning m m) försäljning och distribution över hela världen, utveckling och testning, administration av Volvocupen samt kontroll av densamma åt Bilsportförbundet, administration av prisbonus på båt- och bilsidan. ■

vocupen.

— Idén var från början min, berättar Gunnar Andersson.

Jag fick påstötningar från olika håll att anordna en rolig tävlingsform för Volvoförare.

1972 satte Volvocupen i gång, Volvocheferna tyckte att idén var ett vettigt sätt att stimulera tävlingsåkande Volvoförare.

Den gick inte stick i stäv med deras säkerhetspolicy, ansåg Volvo.

Förra året kördes fyra svenska cuptävlingar och tre nordiska.

Förarna i den skandinaviska och svenska Volvocupen har totalt över 40 000 kr att dela på från Volvo. Därtill kommer sponsorfirmornas priser.

Huvudreglerna i Volvocupen är att bilen måste vara en Volvo 142, utrustad med Volvos originaldelar och borrarad till max två liter (B20-motorn, med en viss överdimension). Alla förare kan köpa ett visst däcksmärke och fälgtyp hos Volvo till specialpris.

Börje Thor, anställd hos Volvo som utvecklingsingenjör, kör i Volvocupen och har också en Daf i SM.

— Volvon är min egen men Dafen disponerar jag från Volvo.

När Volvo vann EM

Hos Volvo var biltävlingar ett fullt ord ända fram till 1958, då man plötsligt började satsa våldsamt, framför allt på rallyn.

Det året blev Gunnar Andersson Europamästare med en PV 544. Sedan vann Volvo mängder med rallyn och bantävlingar under en följd av år.

Det var ett bra sätt att marknadsföra märket under en period när Volvo på allvar började slå sig fram på exportmarknaden.

Men mot slutet av 1960-talet började man dra öronen åt sig.

Ett par dödsolyckor som drabbade Volvo i ralliesammanhang bidrog till tveksamheten, men den fråga man framför andra ställde sig i direktionsrummen var:

— Ska vi tävla, vi som säljer våra bilar på säkerhet?

Och så drog sig Volvo bort från den officiella tävlingsverksamheten.

Men nu satsar alltså Volvo allt mer på tävlingar.

— Killarna fortsatte ju att tävla med Volvo ändå. Då var det ju bättre att vi kunde tillhandahålla riktiga rejor åt dem. Vi behövde utveckla mer. Så föddes grundidén med den här testverksamheten vi har i dag, säger Gunnar Andersson.

— Det är ett vettigt sätt.

Det är bra reklam också, vill man tillägga. Fast en reklam som inte stämmer riktigt med företagets allmänna satsning på säkerhet.

Tävla eller inte tävla? Det är frågan för många bilfabriker.

Hos Volvo försöker man lösa problemet genom att göra båda delarna. ■

Volvos största framgångar

1957 Midnattssolsrallyt (Thure Jansson)

1958 Rally-EM, Midnattssolsrallyt (Gunnar Andersson)

1959 Rally-Em (Ewy Rosqvist, damklassen)

1961 Rally-EM (Ewy Rosqvist, damklassen)

1963 Rally-EM (Gunnar Andersson), RAC-rallyt (Tom Trana)

1964 Rally-EM, Midnattssolsrallyt, RAC-rallyt (Tom Trana)

1965 Märkes-VM, Svenska Rallyt (Tom Trana), Safarirallyt (Joginder Singh).