





**På Volvos nya testbana
hårdkörs bilarna
17 timmar per dygn:**

Det här lerplasket ger oss en bättre Volvo

Det låter som ett drömjobb: testförare hos Volvo. Men det är slitigt. Bilarna går — i olika pass — sammanlagt 17 timmar per dygn runt Volvos avancerade testbana — för att vi skall få bättre och bättre Volvo-modeller.

Av BÖRJE ISAKSON —

ANDERS ENGMAN, INGEMAR RIIS m fl (foto)

■■■ Jag kastar en blick åt vänster och kör ut på banan. Jag trycker omedelbart gasen i botten. Volvon accelererar ganska trögt genom väx-larna — så är jag framme vid kurvan.

Jag fortsätter att hålla pedalen nedtryckt. Jag ligger i mittfilen. Jag behö-ver inte röra ratten. Bilen, en 142:a med 82-hk motor, gör 145 km/h. Och mer blir det inte.

Farten känns löjligt låg på den breda, trefiliga och perfekta banan. Jag går in i nästa kurva och rattar upp i filen närmast ytterräckena.

Men nu måste jag styra. Farten är för låg för att bilen automatiskt skall ligga kvar däruppe.

Egentligen är det ganska tråkigt. Höghastighetsbanan, som ingår i Volvos nya testbana, är visserligen oval, men den fungerar som en oändlig motorväg. Kurvorna är exakt do-serade för att man ska kunna köra upp till 200 km/h utan att behöva röra ratten.

Tidigare körde man motorvägen

Rostar bilen?

Vattnet reser sig som en vägg kring bilen när den kör igenom livs-längdsbanans ränna med salt lervatten. Det ska avslöja rosttendenser på testvagnarna.

Milano — Rimini vid högfartsproven.

Men nu kör man alltså långt inne i Västergötlands djupa skogar helt utan mötande trafik och på en väg som är den bästa som någonsin byggts i Sverige.

Schemalagd rutinkörning

Jag kör ett varv till. Nu är det led-samt. Bilen går i stor sett på egen hand och jag tänker: "Det måste vara trist att vara testförare."

Jag säger det till Gösta Stegborn, verkstadschef och chef för testförar-na på Volvo-banan.

Han skrattar och rycker på axlar-na.

— Om man bara ska sitta och köra runt, runt blir det säkert trist, säger han. Men det gör dom ju inte. Och dom killar som är tillräckligt in-tresserade brukar inte tycka att det är trist.

Tillräckligt intresserade för att vilja



Här dömdes man ut Rolls-Royces bromsar

bli testförare är många. Gösta Stegborn är överhopad av brev och samtal från folk som vill köra för honom, men han är hård.

— De flesta som anställs som testförare handplockar jag på rekommendation från folk som jag litar på, säger han.

— Idealet är en kille som gått igenom yrkesskola för mekaniker och har en tids praktik.

— Han bör också ha körvana, gärna trafik kort eller busskort.

Räcker det med det?

— I och för sig, ja. Om killen är tillräckligt intresserad. För du ska veta att begynnelselönen för en testförare är lägre än mekanikerlönen på en verkstad.

— Han måste alltså vara beredd att gå ner i lön. Dessutom måste han vara noggrann och disciplinerad.

— För det är som sagt inte bara att köra.

Volvos testbana är stor. Och området där den ligger är vidsträckt — 700 hektar. Där ryms höghastighetsbanan, den s k komfortbanan, livslängdsbanan, anläggningsbanan osv.

Overallt där inte banor går fram står skogen kvar.

När vi var där lyckades man manövrera oss så, att vi inte såg en enda testbil utöver den vi åkte med. Men när vi körde ut från området med banorna mötte vi en rödsignal.

Vi trotsade den. Ty den gällde bara "sekretessfordon" som det stod under skylten.

Så länge vi var kvar inom området fick testbilarna alltså bara köra på den bana där vi inte kunde se dem.

Och vi fick bara vara ute på banan under lunchen när testbilarna körts upp till verkstaden.

Enorma skakningar

Höghastighetsbanan låter som den mest spännande delen, men den är alltså trist.

Livslängds- och komfortbana låter tristare, men där händer det i alla fall något.

Jag åker med över de avsiktligt byggda asfaltlappningarna ner på

cirkelbanan med gatsten (belgisk pavé).

Skakningarna är enorma trots att hastigheten bara är 40 km/h.

Tänderna klapprar mot varandra, man vågar inte prata av rädsla för att tungan ska råka komma mellan tänderna och bitas av.

Inälvorna vispas omkring på ett sätt som gör att man är tacksam att vi inte ätit lunch.

Sedan kommer järnvägsövergången. En grym kulle med två järnvägsspår mitt uppe.

Bilen niger djupt med sin tunga last, fjädrarna kvider och stötdämparna protesterar.

Nej, det är faktiskt inte trist. Men man känner sig som en oliv bör känna sig i en cocktailshaker efter att man kört en sådan här runda.

Och bilen ska vidare på rundturen. Runt, runt i tiotusen mil.

Jag undrar hur länge en förare kör per pass.

— Det första passet börjar klockan fem på morgonen, säger Gösta Stegborn.

— Sedan kör den föraren fram till kl 13.42. Då slutar han för dagen. I passet ingår en halvtimmes rast. Nästa pass, då en ny förare tar vid, börjar kl 13.42 och körs till kl 22.

En förare kör alltså ungefär åtta timmar om dagen. Samma slinga, runt, runt.

Och han måste köra exakt efter ett mycket noggrant utarbetat schema.

Han börjar med ett backprov där handbromsen används efter ett visst schema och kör sedan ut på höghastighetsbanan.

Där kör han tio varv om det är ett s k höghastighetsprov. Sedan kör han två varv på livslängdsbanan och en bit på grusvägen.

Allt detta tar en timme. Efter varje timme stannar han och gör vissa kontroller. Så börjar han om igen.

Låghastighetstestet körs efter ett liknande schema, men där kör man två varv på komfortbanan efter backprovet och sedan sex varv på livslängdsbanan.

Hastigheterna är hela tiden noggrant bestämda.

Hastigheten ska tex vara 70 km/h på den lappade asfalten, 50 km/h i den plötsliga svackan, 40 km/h på gatstenen, 50 km/h över potthålen osv.

Testföraren har inget utrymme för "egen" körning. Han är helt styrd av den grå plastpärmen där i stort sett varje handgrepp han ska göra under varje varv står antecknat.

Ingen tävlingskörning

Medan vi står och pratar hör vi plötsligt däck tjuta bortom en

dunge. Gösta Stegborn skrattar till och nämner ett namn. Han är inte entusiastisk, men kanske förstående.

Det framgår i alla fall klart, att det inte är så en testkörning ska låta. Åtminstone inte innan den runda skidpaden för kurvtest är klar.

— Många killar som ringer och vill bli testförare talar gärna om att de tävlar lite, säger han. De tror väl att det är en merit. Det är det inte.

— Här är det minst av allt fråga om tävlingskörning. För att vi ska få fram de uppgifter vi behöver krävs det att varje bil körs på exakt rätt sätt, annars blir resultaten missvisande.

— Killen måste anteckna allt han känner eller hör, alla avvikelser, han måste föra sitt protokoll. Missar han i noggrannhet kan ett helt test bli missvisande.

Ett helt test, det är 10 000 mil för höghastighetsprovet, eller ungefär ett halvårs körning. Och det är 2 000 mil eller ca 10–15 veckors körning på låghastighetsbanan.

Proven körs med fullastade bilar där blyastade säckar ersätter fyra passagerare och 75 kg bagage. Och banan de kör är så hård att man räknar med att en mil på banan motsvarar fem mil i verkligheten.

Ett livslängdsprov enligt höghastighetsschemat motsvarar alltså 50 000 mils körning medan låghastighetsprovet motsvarar 10–12 000 mils körning.

Minutiös genomgång

Och varför kör man då?

Låghastighetsprovet körs för att testa chassi och kaross. Höghastighetsprovet testar i första hand motor och transmission.

Bilarna körs in till verkstaden för genomgång efter varje pass. Hela bilen går igenom och kontrolleras.

När sedan hela testet är avslutat rivs bilen ner, man granskar detalj efter detalj och rapporterar sedan resultaten till konstruktionsavdelningarna.

Och det ger alltså bättre bilar? Felfria bilar?

— Det borde göra det, säger Gösta Stegborn. Men trots allt vet vi ju att när fru Svensson börjar köra bilen så kan hon lika fullt råka ut för ett fel som inte har visat sig under våra körningar.

— Så 100-procentigt riktiga kan våra test aldrig bli.

På 1974 års modell har Volvo en något ändrad bakaxel och nya stolar tex. Är det ändringar som



Trottoarkanten

Snedlagd kantsten ingår i livslängdsbanan. Körningen ska simulera vad som händer när man kör upp på en trottoarkant. Hastighet: 30 km/h.



Håller fjädringen?

Livslängdsbanans svacka ger genomslag i fjädringen. Körningen ska avslöja mattnings-tendenser i fjädringssystemet.



Kursstabiliteten

De slingrande spåren ingår i komfortbanan. Där testas bilens kursstabilitet.

Tvättbrädet

Fjädringen testas på komfortbanans tvättbräda.



Efterkontrollen

Efter ett avslutat test plockas testbilen ner i sina bestandsdelar, delar och chassi mäts och kontrolleras och resultaten vidarebefordras till konstruktionsavdelningarna.

Bromsprov

Man har två bromsbanor: en av vanlig asfalt med värmeslingor som håller den torr även vintertid och en med plastbeläggning som ger ishalka på sommaren när man sprutar vatten på den.



Klarar bilen gatsten?

Gatstenen ligger glest och ojämnt. Den passeras i 40 km/h och ger vibrationer på olika frekvenser i bilen.

Om något är räknar man med att köra gatstensslingan med automatstyrda, förarlösa bilar.



Stötdämparprovet

Den här kullen är uppbyggd med järnvägsspår på toppen. Den frestar på fjädring och stötdämpare.



Protokollet viktigt

Att köra är bara en del av testförarjobbet. Det är minst lika viktigt att fylla testprotokollet. En miss där och hela testet — ett halvårs jobb — kan vara förstört.

Komforten testas

Potthälen ingår i komfortbanan. De ska märkas så lite som möjligt inne i bilen.



Livslängsprovet

En bil som går livslängdsprov är ganska enkelt utrustad. Längst till vänster sitter två termometrar som anger motor- och bakaxeltemperatur, i mitten finns ett räkneverk som anger hur många varv bilen gått och ett stoppur som används vid vissa schemalagda stopp. Till höger finns en panel som bl a registrerar antalet fullgasmanövrar, antal bromsningar och antal urtrampningar. Där finns också ett räkneverk som håller reda på hur många slag torkaren slår medan ett annat mäter halvljuslampornas bränntid.

Komplicerad utrustning

De bilar som används för bromsprov har en fruktansvärd utrustning som i stort sett bara ger plats för föraren. Med känslkroppar och elektronik registrerar man allt som händer i och kring bromsarna. Uppgifterna spelas in på bandspelare för analys.



gjorts efter rapporter från testbanan?

Testanläggningens chef Yngve Grahn ser något förvirrad ut. Eftersom modellen ännu så länge är hemlig borde vi inte känna till ändringarna. Så skakar han på huvudet.

— Nej, det tror jag inte. I dom bilar vi kör här finns ju en mängd nya konstruktioner även om skallet tycks vara en vanlig 73:a.

— Ofta gör konstruktionsavdelningen en ändring, den granskas och kontrolleras i VTC (Volvos Tekniska Centrum) och monteras sedan in i vagnar som vi kör här.

— Huvudsyftet med våra test är alltså inte så mycket att avslöja fel i de vagnar som säljs idag som att testa ändringar, nya detaljer osv och rapportera hur de klarat testen.

— Och sådana här ändringar planeras ju väldigt långt i förväg, fortsätter han.

— I de bilar vi kör nu sitter förmodligen detaljer som kan komma i 1975 års modell, men där sitter också konstruktioner som kan bli aktuella om fyra eller fem år — om dom nu klarar testen.

— Ändringen av bakaxeln har naturligtvis testats här, men när vet jag på rak arm inte.

— Men det finns givetvis ändringar som våra test drivit fram på varje ny årsmodell, fortsätter Yngve Grahn.

— Det är bara det att ingen ser dem. Jag vet inte hur många synliga ändringar vi gör i år, fyra eller fem, men räknar man med alla småändringar som bilisterna inte märker så är det säkert fråga om 700–800 nyheter. Av dem är säkert många föranledda av våra rapporter.

Underleverantörer testas också

Nu testar Volvo inte bara Volvo på sin testbana. De testar också detaljer från underleverantörer.

— Jo då, säger Yngve Grahn. Det behövs, även om tillverkarna inte tycker det när de testat själva.

— Jag minns tex när Girling blev nästan förolämpade när vi ville testa deras bromsskivor. De levererade ju åt Rolls-Royce. Då borde bromsarna duga åt oss också.

— Det gjorde de inte i första taget. Jag vet inte hur många hundra skivor vi slet ner innan vi blev nöjda.

— Och förmodligen slet vi ner nerverna hos några Girlingdirektörer också.

Volvos bromsbana hör till de mest imponerande anläggningarna inom testområdet. Man har en bana med normal asfaltbelägg-

ning. Den kan värmas upp vintertid för att man ska slippa halka.

Den andra banan är dess raka motsats. Där har man beläggning av epoxiplast. När den dränks med vatten blir den hal som glansis.

Men ännu mer imponerande är utrustningen i de bilar som kör bromsprov. I stort sett hela inerutrymmet utöver förarplatsen är belamrat med instrument och bandspelare.

Dessa mäter inte bara sträcka och pedaltryck — där mäts också skivornas temperatur, tryck i bromsledningarna, friktion osv.

Och alla resultat spelas automatiskt in på en bandspelare för att sedan kunna lagras i en dator så att man ska kunna få alla värden utskrivna efter provet.

Håller konkurrenterna?

Men man testar alltså inte bara Volvo?

— Nej vi testar även konkurrentmodeller, säger Yngve Grahn. Det är ingen hemlighet. Det gör alla fabriker.

— Förr var det en hel del hysch-hysch kring det här. Vi fick gå ut och köpa bilar i eget namn osv.

Idag byter vi bilar fabrikena emellan. Vi kör test motsvarande våra egna med konkurrentbilarna och vi plockar ner dem fullständigt, sågar isär detaljer osv.

Vad letar ni efter?

— Vi vill se hur de löst problem som vi har brottats med. I stort vet vi naturligtvis hur deras bilar är byggda, men detaljerna är intressanta.

— De kan ju ha lyckats komma på en billig men bra lösning på ett problem där vår lösning kostar alltför mycket pengar.

Och testbilarna rullar vidare på Volvos testbana i närheten av Hålleröd utanför Borås.

Testförarna mal runt sina slingor, läser sina instrument, bilar plockas isär och granskas med lupp, ändringar underkänns eller godkänns och kommer i produktion.

Banan har kostat 46 miljoner kr. Den sysselsätter omkring 70 personer av vilka 45 är testförare.

Så kommer en ny bil ut och fru Svensson kör sönder den på väg till snabbköpet.

Det betyder naturligtvis inte att banan är värdelös — långt därifrån. Bilarna blir bättre och bättre, lättare och hållbarare.

Och banan är extrem men realistisk. De flesta detaljer — svackor, järnvägsövergångar, gatstensbeläggning osv — är faktiskt exakta kopior av vägavsnitt som finns i Sverige eller i utlandet.

Men någon kopia av fru Svensson finns inte — ännu.