



Volvos rallyförare P.I. Walfridsson ger körtips: "Lär dig bemästra bilen"

Av Marianne Sterner — Ulf H Holmstedt (foto)

Per-Inge Walfridsson är Volvos ende tävlingsförare. Och därmed också världsmästare på att köra Volvo snabbt. Och säkert. Här ger han körtips, baserade på lång tävlingserfarenhet. Råd som du kan ha nytta av i trafiken. För även där gäller en grundregel: att föraren måste kunna behärska sitt fordon.

■■■ De är ett omaka par, Per-Inge Walfridsson och hans bil.

PI är 164 cm lång och väger 65 kilo.

Bilen är 4,90 m lång och väger 1,3 ton.

Men när PI kommer in i bilen blir de nästan lika stora. Han växer ihop med Volvon.

Bakänden vispar ut över vägkanten och river upp ett moln av snö. Främre stötfångaren kittlar snövallen på andra sidan vägen. 170-hästarmotorn dånar instängt mellan vallarna och framhjulen står i full vinkel i vägens riktning.

Ingen kan köra en Volvo så snabbt som PI Walfridsson. Hur bär han sig åt när vägen består av två hjulspår, snövallarna är höga på sidorna och kurvorna nyper

åt?

— Tja, säger PI med ett snett leende. Jag åker inte så brett som många tror. Men när en Volvo kommer med sladd ser det mycket ut.

— Du kan inte åka hur som helst med en Volvo, fortsätter han. Det finns helt enkelt inte plats. Bilen är stor och det måste du anpassa dig till.

Det mest speciella med en Volvo är just storleken, anser PI. Överhänget fram och de stora stötfångarna ställer till en hel del problem.

— Speciellt vi som kör så här stora bilar måste veta exakt hur stora de är, säger PI. Det måste vi träna in.

— Stick ned pinnar i marken.

Kör fram mot dem eller backa tills stötfångarna tar emot. Sätt upp pinnarna med det mellanrum du tror du måste ha för att komma igenom. Sväng så nära pinnarna du vågar utan att hörnet på stötfångarna tar emot.

— Du ska se, säger PI, att bilen är mindre än du tror.

Vet du bara hur stor bilen är ska du inte ha några problem att t ex fickparkera en Volvo.

— Folk tror i allmänhet att fickorna är mindre än de är, säger PI. Men vet du var din bil börjar och slutar kan du komma in i fickor som ser små ut.

— Nästan alla Volvoförare gör fel när de försöker backa in i en ficka, fortsätter han. De tror att trot-





● *Bakhjulen krafsar i snövallen. Framstöt-fångaren sveper ett par decimeter från snövallen mitt emot. När det går så här brett och fort på smala skogsvägar måste föraren veta exakt hur stor bil han har.*

● *Per-Inge Walfridsson har alltid kört Volvo. Han började med Amazon, fortsatte med 142:an och kör nu 242:an i rally. Fle- ra gånger har världens bästa rallyförare baxnat när den lille killen kört ifrån dem i sina jättebilar.*

Åk på hög växel i halka



toarkanten är närmare än den är. Därför svänger de in för tidigt och så blir allt fel.

— Åk lite längre in än du tror att du kan, förklarar PI. Du behöver heller inte så mycket plats framåt. Nosen på en Volvo flyttar sig nästan rakt i sidled eftersom framhjulen går att vrida i så stor vinkel.

Finns det ett skyltfönster vid parkeringsfickan speglar sig bilar i det. Kasta en blick så ser du hur nära du kan backa bilen bakom innan du rätar upp bilen i fickan.

Kör slalom som Stenmark

Volvons storlek gör den ärlig att köra, tycker Per-Inge.

— Det känns tex lättare när den börjar sladda, säger han. En liten bil sticker iväg mycket fortare.

Det enklaste du kan göra när baken börjar röra sig är att koppla ur.

— Men själv tycker jag inte om den metoden, förklarar PI. Bilen rätar sig så direkt att den känns som den tog kommandot.

PI häver en sladd på ett annat sätt.

— En sladd börjar alltid försiktigt, påpekar han. Styr emot med en lugn, långsamt rattrörelse och lätta på gasen.

— Men slit inte bort foten från gaspedalen. Speciellt inte om du kör på tvåan eller trean. Motorns varvtal sjunker för fort och bakhjulen börjar bromsa.

— Det innebär att all friktion går åt till att bromsa i stället för att hålla däck i sidled. Resultatet blir att sladden ökar.

För att undvika att bakhjulen knycker mot underlaget ska du alltid åka på hög växel i halka. Den regeln gäller lika mycket för rallyförare som för vanliga bilister. Den rallyförare som kör på för låg växel i vinterföre hänger inte med. Hjulen slirar mer än de drar, bilen sladdar onödigt mycket.

Det gäller att sladda lagom mycket. På allmän väg ska du helst inte sladda alls.

— Du måste kunna köra så du inte får sladd, säger PI. Själv är jag väldigt försiktig så fort jag tror det är halt ute. Jag har sällan sladd med min privatbil.

Det är ofta inte en sladd som slutar i en olycka, tror PI.

— De flesta klarar nog första sladden. Men returen klarar de inte, förklarar han.

Det är minst lika viktigt att du tränar på att ta returer som på att ta sladdar.

— Åk ut på en isbana och lek Stenmark med bilen, säger PI. Sätt upp pinnar med 10–15 meters mellanrum. Kör sen sicksack mellan dem.

— Gasa på så du får sladd i första "slalomporten". Styr sen emot så kraftigt att bilen går över och börjar sladda åt andra hållet. Försök passa in den sladden i nästa "port".

— Det är roligt, säger han. Men du upptäcker nog en sak

som är besvärligt med Volvon. Det är fyra och trekvarts rattvarv mellan framhjulets ytterlägen. Du får vea fruktansvärt för att hinna med — men det kan ju vara bra att lära sig jobba snabbt med ratt.

De många rattvarven är inget problem vid vanlig körning, anser PI.

— När jag körde Daf i rally åkte jag vanlig Volvo privat i ett par år utan att ens tänka på rattvarven.

Däremot klarar inte PI rattens standardutväxling i sin tävlingsbil. Där är styrväxeln utbytt mot en som ger 3,5 rattvarv.

Vänsterbroms med bakhjulsdrift

En tävlingsförare "får" sällan sladd. Han skapar den själv genom att ställa upp bilen.

Så här går det till:

Några meter före en vänsterkurva knycker PI till i ratt, slår den snabbt ett halvt varv åt vänster, ögonblicket därefter glider baken ut i en sladd åt höger. PI ratar emot samtidigt som han kontrollerar baken med ökat eller minskat gaspådrag.

Det är det vanliga sättet att ställa upp en bil. PI Walfridsson använder dessutom en egen metod: Han vänsterbromsar.

Det är något som i vanliga fall hänger ihop med framhjulsdraft. Varför använder PI vänsterfoten i Volvon?

— Det började för flera år sedan, berättar han. Jag kom i full fart över ett krön — och vägen svängde bakom. I ren panik stam-pade jag till med vänsterfoten på bromsen, fick upp bilen i sladd och kom igenom. Sedan dess har jag fortsatt.

Ett uppställ med vänsterbroms börjar som vanligt: Med en knyck i ratt så bilen börjar sladda lite. Då lättar PI på gasen och går på med vänsterfoten.

— Det fordrar att jag har bakbromsarna hårdare än man kan ha på en standardbil, förklarar han. En standardbil ska ju bromsa mest med framhjulen. Därför kan jag använda vänsterbromsen bara i tävlingsbilen.

Det fordras en sak till för att vänsterbromsen ska fungera i en bakhjulsdriven bil: Det måste gå ordentligt fort.

PI:s nya tävlingsbil har en motor på 170 hk. Den har dessutom en differentialbroms som hindrar bakhjulen från att gå med olika hastighet och att spinna. Därför

Forts sid 50



Däcken – livsviktiga

● Det är skillnad på tävlingsdäck och standarddäck. Under årets vinterrallyn kör PI Walfridsson på smala Åtvidabergsdäck (bilden) och Lummi-Hellenius. De var snabbast i ett test som Volvos tävlingsavdelning gjort. Rallyförarnas vinterdäck lämpar sig dock sällan för normalkörning. Dels är de för smala och dels för specialiserade. En del är bra i snö men inte på is, andra är bra i modd osv. Standarddäck måste klara alla väglag. Ett bra vinterstandarddäck är Uniroyal Rally Super Plus (bilden).

Byt till vinterdäck på hösten även om du aldrig åker i snö.

— Många tror visst att Volvon är för tung för att vattenplanera, säger PI. Det är den inte. Jag råkade själv ut för vattenplaning i höstas.

— Jag blev så rädd att jag åkte hem och bytte till vinterdäck direkt, säger han. Nästa gång det var moddigt ute var det som att köra en helt annan bil.

Har du bytt från en Volvo i 140-serien till en 240 ska du kolla däckerna nog. Volvobilar med nya McPehrsen-framvagnen sliter däck mer än de gamla modellerna. Dina framdäck kan vara slut när du tror de är halvslitna.

Pl:s råd gäller alla

är den lättare att styra med baken än i en vanlig standardbil.

Handbromsen kan rädda dig

Men ibland räcker det inte med att ställa upp och sladda för att komma runt alla hörn.

Det är då PI rycker i handbromsen och läser bakhjulen så baken vispar runt.

— Det är svårare att göra en handbromssväng med en Volvo än med en mindre bil, säger PI. Volvon är så stor och tung att man måste ta fart för att få runt den. Det innebär att allt sker blixtnsnabbt.

På väg mot svängen växlar PI ned till tvåan. Han bromsar lite.

Sekunden innan framhjulet är framme vid svängen kopplar han ur och rycker i spaken.

Precis innan bilen står i rätt riktning släpper PI handbromsen, släpper upp kopplingen och trampar ned gasen. Sladden fortsätter lite när bakhjulen börjar driva och

han rattar emot på slutet.

Växelspaken låter han bli.

— Volvon är så dragvillig på låga varv att den oftast kommer iväg på tvåan, säger han. Annars lägger jag i ettan efter svängen.

— Aldrig före, förklarar han. Det är lite motstånd att få i ettans växel. Håller man på och skjuter med spaken precis innan man ska svänga kan man lätt "tappa bilen" och komma helt fel i svängen.

Handbromssvängar och -vändningar ska ingen hålla på med utan att ha tränat på en isbana eller öppen plan. PI själv gör det bara på vintern.

— Är det barmark måste man ha så hög fart för att komma runt att det blir riskabelt, säger han.

Inte bara tävlingsförare har nytta av att behärska handbromssvängar. Handbromsen kan vara din räddning när bilen understyr — kassar rakt fram — i en hal kurva.

— Du behöver inte köra fort för att få understyrning, säger PI. Volvon är så framtung att den lätt kassar med framhjulen.

Det är ingen idé att vrida om hjulen ännu mer när bilen går rakt fram. Ryck i stället till i handbromsen. Då glider baken ut och bilen får ny kurs.

Volvo är inte någon speciell

svår eller märkvärdig bil att köra. Tvärtom. PI Walfridssons knep är lika nyttiga för dig även om du kör Vaz, Cadillac eller Opel.

Det handlar bara om att kunna behärska sin bil och de situationer du råkar ut för på vägen.

— Ska du kalla dig bilförare måste du veta vad du kör. Du ska kunna bemästra bilen när du har gjort ett misstag, säger PI.

Det har egentligen inget med vare sig rallykörning eller Volvo att göra.

Tillbehör för nytta och nöje

■ Du behöver inte vara rallyförare för att ha nytta av stabila väghållning och bättre acceleration. Volvos tävlingsavdelning utvecklar lika mycket tillbehör för standardbilar som för rena täv-

lingsbilar. I tabellen hittar du några av de tillbehör som en vanlig bilist kan ha glädje av. Priserna är inklusive moms men utan monter-
ing.

	140-serien	240-serien
Road Holding Kit (hårda gastrycksstötdämpare och krängningshämmare)	1 534:—	1 000:—
Brytarlöst tändsystem	440:—	440:—
K-kamaxel (endast för B 20-motorer)	295:—	295:—
Trimningsatts "Steg 1" för B 20-motorer (tvåstegsförgasare, insugningsrör, kamaxel, grenrör, hyvlad och planad topp med större ventiler, nytt luftfilter. Höjer effekten till 140 hk)	4 400:—	4 400:—
GT-sats för B 20-motor (Solexförgasare, kamaxel, insugningsrör, grenrör, hyvlad och planad topp med större ventiler, luftfilter. Höjer effekten till 116 hk)	3 175:—	3 175:—
Avgassystem (ger nio extra hk i kombination med Steg 1 eller GT-satsen)	452:—	488:— (endast årsmodell -75)
Förstärkt koppling, typ solfjäder	548:—	548:—
Oljekylare	399:—	399:—
GT-stol Recaro, godkänd av Svensk Bilprovning	865:—	865:—
Spoiler	211:—	233:—
5,5-tums aluminiumfälg	235/styck	235/styck

Bilen måste registreringsbesiktigas om motorstyrkan ökas. Trimmade bilar får i allmänhet kraftigt höjda försäkringspremier med högre självrisk än standardbilar. Volvobilar med PV-garanti får inte trimmas till mer än 140 hk för att garantin ska gälla.

Vinn pengar på bilnumret!

■ Nu är chansen här igen.

Din chans att vinna 50 kronor på din registreringsskylt. Om du hittar din skylt bland bilderna här gör du så här:

Ta fram ditt skattekvitto eller besiktningsinstrument. Tag en kopia.

Skicka kopian till "Lyckoskylt", Teknikens värld, 105 44 Stockholm.

Vi måste ha ditt brev senast den 16 mars 1977.



Bekvämlighet—säkerhet

Volvos nya rallybil är gjord för att gå så fort som möjligt. Den är renskalad på all onödig inredning och isolering och utrustad med bara det nödvändigaste besättningsbehöret.

Per-Inges privatbil är gjord för att vara så bekväm som möjligt. Det är en diskret, gråmetall Volvo 264, helt standard så när som på några få extra tillbehör.

Bilen har både soltak och luftkonditionering.

— Luftkonditioneringen kostar 2 510 kr och är väl onödigt dyr, säger Per-Inge. Men den satt i bilen när jag köpte den begagnad.

Själv har han låtit montera fyra extra tillbehör. Bak sitter en dragkrok. De bakre stötdämparna regleras med en kompressor. När bilen går med trailer eller är tungt lastad, trycker PI på en knapp på instrumentpanelen. Baken höjer sig och bilen går normalt plant igen. Nivåregleringen kostar 775 kr.

Infälld i instrumentbrädan sitter en yttertermometer för 124

kr. Givaren finns bakom främre stötfångaren.

— Det är en ren trafiksäkerhetsdetalj, säger PI. Ofta händer det ju att temperaturen ändrar sig när man åker. Man kan behöva en varning om att det kanske är hettare än man tror.

PI var inte förtjust i 264:ans väghållning i standardskick.

— Den krängde för mycket i kurvorna, säger han.

Med grövre krängningshämmer bak och fram var det avhjälpt.

— Nu är det som en ny bil. Den ligger stadigt som en padda på vägen.

Per-Inge gör det minsta möjliga åt sin privatbil.

— Jag sköter 1 000-milsservicen noga. Men att skruva själv med bilen lönar sig inte. VSG:n (verkstadsgarantin) förbilligar ju servicen.

— Därför ska du också vänta med att låta reparera småfel till nästa 1 000-milsservice, föreslår han. Det spar du pengar på.

Forts sid 52