

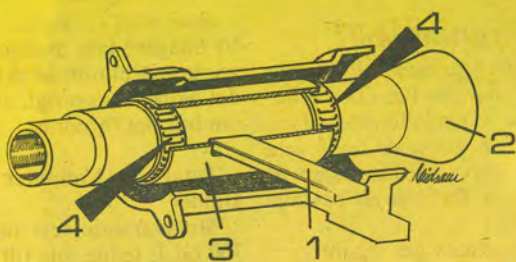


Vi bilägare
nr 17/1984

Volvo tog åt sig av kritiken

Nya lås gör bilen svårstulen

Så här har Volvo löst problemet med att rattlåset (låskolven) tidigare har kunnat sparkas sönder. Rattlåsets kolv (1) går inte in i rattstången (2) vid låsning, utan greppar i en hylsa (3) runt rattstången. Hylsan är inte fäst i rattstången på annat sätt än via två "slir-ringar" (4). När rattlåset är aktiverat kan ratten vridas med mycket stor svårighet. Hylsan slirar då runt rattstången. På så sätt kan låskolven inte sparkas sönder.



Teckning: Herbert Müdsam



Volvos lås har blivit klart bättre sedan Vi bilägares förra prov. Både dörrlås och rattlås gör segt motstånd på 85:orna. Här jobbar tidningens "tjuv" med Volvo 760 GLE.
Foto Anders Rising.

Volvo har tagit åt sig av kritiken!
1985 års modeller innehåller en helt ny typ av stöldskydd, mycket svårt att forcera. Möjligen har Volvo kommit längst i världen.

Vi bilägare har tittat närmare på de enkla, men mycket intressanta lösningarna.

□□ - Det är "bara" tre detaljer som skiljer Volvos nya lås från de gamla: en bricka i dörrlåsen, ny montering av låscylindern till rattlåset, samt en ny konstruktion av själva låsningen på rattstången.

Ägaren märker ingen skillnad. Men under skallet finns förstklassiga prov på klurighet och uppfinningsrikedom.

Dessutom är kostnaden försumbar!

- En 760/740 fördras 20-25 kronor i produktionsledet, säger Anders Erlandsson, chef för Volvos testlaboratorium. En bil i 200-serien kanske ytterligare en tia.

■ Billig bricka

I dörren sitter samma lås som tidigare, kompletterat med en rund bricka. Den sitter monterad precis innanför ytterplåten. Mellan plåten och låset.

Brickan har tre funktioner:

- Den stagar upp konstruktionen. Gör det svårare att med skruvmejsel eller annat verktyg vicka loss hela låsets inre.
- Den hindrar tjuven från att sticka in en skruvmejsel i skarven mellan lås och plåt.
- Den omöjliggör att låscylindern rycks ut med hjälp av en skruv med slaghuvud, så kallad negativ hammare.
- Vi är mycket nöjda med att en så enkel och billig förändring ges så



Ola

Sigvardsson

mycket, säger Anders Erlandsson.

■ Bakvänt rattlås

För cylindern till rattlåset är det monteringen som är ny.

Ett normalt lås monteras in framifrån och låses med ett klips på insidan. Det är ganska enkelt att rycka sönder infästningen med en negativ hammare. Då rasar hela låset ut.

Volvo har valt att montera låscylindern bakifrån. Dessutom är cylinderns botten försedd med en extra stor fläns. Cylindern ser ut som en upp och nedvänd svamp med hatten längst in i låset.

- Vi räknar med att det ska vara praktiskt taget omöjligt att rycka ut cylindern, säger Anders Erlandsson.

■ Glid på stängen

Men det stora slagnumret är den nya konstruktionen av låset på rattstången.

I de allra flesta bilar finns ett hål i rattstången. När man tar ut tändningsnyckeln förs en pligg in i det hålet och ratten blockeras.

Tjuven sätter foten i rattkansen och rycker till med händerna. Då går den lilla pliggen av. Det är bara att tjuvkoppla och köra.

Det går inte att göra

pliggen hur grov som helst. Det finns en lag som säger att den måste gå sönder innan själva rattstången förstörs. Även om bilen blir stulen får den inte vara trafikfarlig.

I Volvos nya bilar finns inget hål i stängen!

Pliggen går in i en hylsa som sitter runt stängen. Hylsan låses. Hylsan i sin tur sitter ganska hårt fast runt rattstången.

Men!

Och här är finessen: om tjuven sätter foten i rattkansen så glider hylsan mot rattstången.

Med andra ord blir ratten för tung att styra, men ger ändå för litet motstånd för att brytas med våld.

En liknande konstruktion finns även på Mercedes dyrare S-modeller.

Volvo har haft denna konstruktion på 760:s rattlås sedan starten. I dag är erfarenheterna så goda att de införs även på 200-serien.

Rattlåset kan monteras även i äldre bilar. Då gör emellertid arbetskostnaden att det blir dyrt. Troligen mellan 1 000 och 2 000 kronor.

På bilar som blivit uppbrutna bör det bli regel att montera in den nya konstruktionen vid reparation. Skulle du hamna i den situationen, så säg för säkerhets skull till om saken på verkstaden. Ska låset ändå lagas är prisskillnaden knappt märkbar. □

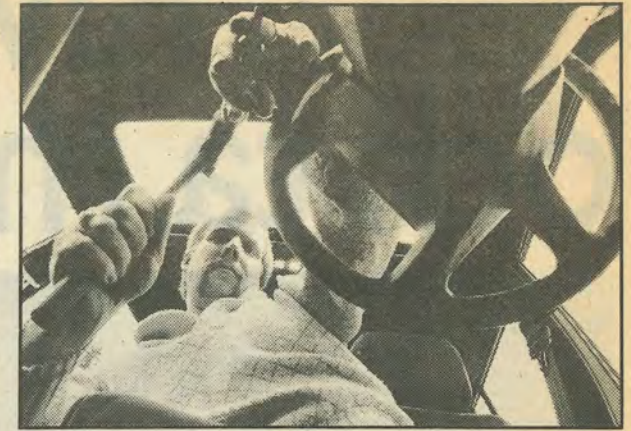


Vi bilägare nr 17/1984

Vi bilägares "tjuv" fick prova...



Den negativa hammaren var helt verkningslös på Volvos nya lås.



Till sist lyckades Ricky bryta upp rattlåset. Det krävdes kraft, precision och inte så lite klurighet för att lyckas.

Volvo har lyckats – låsen är bra!

Har Volvo lyckats?

Ja! Vi bilägares prov visar att de nya låsen är extremt hållbara.

Gör de bilarna helt inbrotts- och stöldsäkra?

Nej! Det var några påtagligt bekymrade Volvo-konstruktörer som såg på när Vi bilägares "tjuv" stal två bilar, Volvos lyxiga 760 GLE och folkbilen 240.

□□ Ricky börjar bli van. Tio år i polisens garage i Stockholm har lärt honom vad som är värt att veta om bilstöld. I flera nummer av Vi bilägare har han agerat tjuv – och visat på bil-låsens uppenbara brister.

Men för varje gång har det blivit lite svårare för honom.

Senast hade han riktiga problem med Mercedes 190.

Det var intet mot det motstånd som Volvos nya konstruktioner gav!

Rickys utrustning är tjuvarnas normala: en vanlig verktygsuppsättning, kompletterad med en lång skruv

med slaghuvud. En så kallad negativ hammare.

■ Börjar med mejsel

I ytterdörren på Volvo 240 börjar han med en skruvmejsel. Han dunkar in den i låset och vrider med hjälp av en skiftnyckel om skaftet. Det går inte.

Nästa steg är den negativa hammaren. Mot den har praktiskt taget alla lås Vi bilägare undersökt gett upp på ett par sekunder.

Ricky dunkar några gånger på försök. Inget händer. Så tar han i; plåten bägnar, hammaren för ett fruktansvärt oväsen men låset sitter kvar.

Till sist slår Ricky in skruvmejseln riktigt djupt i låset. Det knastrar, krasar och klickar. Och låset går upp.

Tid: 2 minuter och 45 sekunder.

Inne i bilen börjar han med att skala bort alla yttre delar från rattlåset med hjälp av hammare, dorn och huggmejsel. Sen försöker han med den negativa hammaren.

Under tiden betraktas hans verksamhet intensivt av tre män. Anders Erlandsson, Per-Olof Wilkås och Lars Svanberg arbetar på Volvo och är ansvariga för den nya konstruktionen.

■ Bärgningsbil?

– Vi kommer aldrig härifrån, mumlar Per-Olof Wilkås. Nu har han förstört låset, men han kommer ändå inte sätta själva rattlåset i funktion. Det blir att beställa bärgare!

Men Ricky ger sig inte. Den negativa hammaren

misslyckas. Efter en rad försök inser han att det inte går att dra ut låscylindern. Att knäcka låset med foten misslyckas – precis som Volvos konstruktörer förutsett.

Då finner Ricky lösningen. Det krävs en hel del fundrande, många slag, precision och stor kraft. Till sist går rattstången att vrida utan problem.

■ Hemlighet

Hur Ricky gjorde tänker Vi bilägare inte avslöja. Volvos konstruktion är så bra att det vore oansvarigt att tala om hur det forceras.

Total tid: 11 minuter 35 sekunder.

Motsvarande test med en 760 GLE ledde inte till att tiden kortades, trots att Ricky

lärt sig knepet. Tvärt om tog det något längre tid.

Så här kommenterar Anders Erlandsson, chef för Volvos testlaboratorium:

– Mycket intressant. Egentligen är vi nöjda. Det tog lång tid att sätta låsen ur spel och det bullrade ordentligt.

– Men vi var inte beredda på att låset på rattstången skulle forceras på det sätt som Ricky gjorde. Vi kommer gå igenom de uppbrutna låsen mycket noga för att se vilka förändringar som kan göras. Onekligen har vi fått en del tips av Vi bilägares prov.

Om det behövdes någon bärgningsbil? Inte! De ny-stulna bilarna kunde med lätthet köras från brottsplatsen. □