

Utdrag ur
Vi bilägare nr 4 2005



FIXA MED FANTASI

RALLYMEKENS VARDAG



Sven-Inge Neby i aktion, här lämnas inget åt slumpen.

Här byts en länkarm på fem minuter, skivbromsar och belägg på drygt tre och en växellåda på en halvtimme. Kopplingsbyte fixas på tre kvart. – Vi är förberedda på att precis vad som helst kan gå sönder, säger **Sven-Inge Neby**, 58, Sveriges kanske mest erfarna rallymekaniker.

TEXT & FOTO BOO WENNERBERG



Under stress jobbar de som bäst, rallysportens mekaniker. Från vänster Jan-Ove Fix, Sven-Inge Neby och Jan Stigsson.

Vi Billgare följer Stig-Olov Walfridson's mekanikergång under Svenska Rallyt. Sex tillåtna mekar, alla med sina specificerade uppgifter, har att ta hand om "Steckas" nyinköpta Mitsubishi Lancer WRC.

Första service efter fyra sträckor är tidsbegränsad till 30 minuter. Walfridson har kört flera sträckor med punkterat däck, slagit i fälgen och fått ratten felställd ett halvvarv.

Tack vare moussefyllning i moderna tävlingsdäck går det att köra vidare trots punktering, men ringtrycket sjunker från två till ett kilo.

– Man får slå av på farten, bilens uppträdande förändras, men om det varit ett vanligt däck hade jag tvingats byta och förlorat minst fem minuter, säger "Stecka" när han med varm hand lämnar över bilen till sina mekar.

Bilen hissas upp, hjulen tas av och bromsar kyls. Alla bultar i fram- och bakvagn kontrolleras, däck och fälgar ses över. Sven-Inge Neby ålar in under bilens framvagn och skruvar

loss hasplåten. Med hjälp av Jan-Ove Fix byter de styrstag höger fram på mindre än tio minuter.

Arbetet går på rutin och hör till de åtgärder som historiskt sett alltid förknippats med en rallybil. Det nya arbetet personifieras av Per-Ove Persson som sätter sig till rätta i mekarbussen med sin laptop. Här läser han av hur bilen mår, styrsystem och motorelektronik. Även om "Steckas" bil är förhållandevis gammal, samma modell som Tommi Mäkinen blev världsmästare med 1999, är den oändligt mycket mer tekniskt avancerad än den grupp N-Mitsubishi som teamet använde förra säsongen.

– Egentligen är det bara bilens fjädringsrörelser jag inte kan läsa av, säger Peo. Det finns sådana program också, men de kostar mycket pengar.

Stig-Olov Walfridson har anmärkt på att bilen känns nervös och understyrd. Under första servicen och vid alla senare tillfällen laboreras det med de datorstyrda differentialerna och med stötdämparna.

– Här har vi skillnaden mot tidigare, säger Sven-Inge Neby. Om vi hade tio inställningsmöjligheter med gamla bilen har vi minst 30 alternativ nu. Och det är fruktansvärt lätt hänt att justera åt fel håll.

30 minuter går fort när det är mycket att göra. Fyrhjulsmätningen är klar och nya fräscha däck med ett dubbutstick på 6,5–7 millimeter är påmonterade. När "Stecka" backar ut bilen från servicefällan upptäcker Neby att arbetet inte är fullständigt utfört.

– Stopp, säger han och slänger sig över huven med en trasa för att göra rent vindrutan.

Det är de små, små detaljerna som gör det – och Neby lämnar inget åt slumpen.

Skruvat i stekhet sol

Inne i Hemia Motorsports stora cateringtält pustar han ut över en bit mat.

– Jag är inte lika vig som förr, säger den forne ishockeybacken som under juniortiden till och med var aktuell för en karriär i Färjestad.

– Det kanske är tur att mekarjobbet inte är lika fysiskt krävande som förr. Då kunde vi jobba 36 timmar i ett sträck.

Det är inte bara den tekniska utvecklingen som revolutionerat rallysporten utan också tävlingarnas upplägg. Neby har skruvat under stekhet sol i den afrikanska öknen och i lerpölar på engelska vischan. Förr tvingades mekarna åka runt inom tävlingsområdet, men nu sker service på ett och samma ställe under en tävlingshelg.

– Jag har lärt mig med åren, jag brukar säga att det handlar om att överleva. Om något oförutsett går sönder gäller det att fixa med fantasi och finna provisoriska lösningar. Det är så det fungerar.

Neby är en tävlingsmänniska och vägrar att ge upp innan alla möjligheter är uttömda. När mekarna från italienska Lancia under ett rally på 1970-talet var färdiga att ge upp trängde sig Neby fram och stack ner armen i det glödheta motorrummet och bytte fläktrém. Brännskadorna på armen bekyrde mindre.

En annan klassiker är från Svenska Rallyt 1993. I ett krisläge öppnade han med en vinkelslip ett hål i botten på en växellåda, använde kylspray och spolade och blåste ut alla söndertrasade kuggar från tvåans drev, svetsade fast allt på plats, lade på silikon, skruvade dit hasplåten och fyllde på med olja. Allt inom loppet av 30 minuter.

Stig-Olov Walfridson kunde fortsätta med samma plomberade låda, visserligen utan tvåans växel, men i mål kom han.

– Det är sådana utmaningar som gör det hela så roligt, säger Sven-Inge när jag påminner honom om historien som spridit sig som en löpeld bland landets rallymekar.

Kvällskurser i datateknik

Neby började jobba som rallymekaniker redan 1969. På hemmaplan har han så gott som alltid arbetat åt klanen Walfridson, men också frilansat åt Toyotas fabriksstall på tävlingar runt hela jordklotet.

Värmlänningen har hela tiden anpassat sig till den tekniska utvecklingen.

– Jag gick kvällskurser för datateknik redan för 15 år sedan, men det här är svårt. Det gäller inte bara att grejerna finns, du måste kunna för-



Per Persson "mekar" på sitt sätt, med sin laptop in i servicebussen

► stå och tolka alla siffror och kurvor på rätt sätt. Hos Toyota fanns det alltid specialister, men på amatöرنivå måste vi lära oss allt på egen hand.

Kontrollsystemen har helt förändrat rallymekarnas vardag.

– Tidigare fick vi intervjua chauffören och gissa vad det var för fel. Nu får vi svart på vitt.

Neby drar som exempel när tävlingsbilen gick ojämnt och dåligt strax efter start.

– Vi kunde läsa av en knepig temperatur vid insuget, det visade sig att det var en insugningsventil som läckte. Det hade vi tidigare aldrig klarat av att reda ut under ett rally.

Under Svenska Rallyt har Neby ansvarat för transmission och fjädring medan Per-Ove tar

hand om det elektriska. Datoriseringen är till bra hjälp, men själva hantverket är i stort sett detsamma som på 1970-talet.

– Vi bygger på med mer och mer redskap, men verktygen har blivit mer smäckra. Passformen med bultar har förbättrats.

Två ton utrustning

Inför ett rally fylls servicebussen på med delar och redskap som sammanlagt väger drygt två ton och då är inte däcken medräknade. Dessa brukar transporteras av däckleverantörerna. Inför SM-tävlingarna måste också bensinen forslas med, cirka 250 liter i stora aluminiumdunkar. Bränslet får aldrig hanteras på servi-

ceplatserna utan tankningen sker i avgränsade zoner.

I den hantverksbyggda bussen som är anpassad för att svälja reservdelar finns motor, växellåda, bakaxel, hjulupphängning, kylare, lyktor, reläer, givare – ja, allt som kan tänkas gå sönder. Det är i stort sett bara kaross, stolar och bälten som inte finns med i Helmia Motorsports ambulerande verkstad.

– Uppskattningsvis har vi med 300-400 detaljer, men för att det ska funka snabbt och smidigt bygger vi ihop delarna till kompletta enheter, berättar Sven-Inge. Vi har exempelvis med oss kompletta länkar, styrväxlar och fram- och bakspindlar.

Helmias servicebuss är så gott som komplett på alla möjliga och omöjliga delar, men en hundraprocentig täckning är svår att få.

– Ja, nu saknade vi till exempel en liten fjäder för att dra tillbaka bromspedalen. Men då måste vi lösa det provisoriskt.

Många om och men

Sven-Inge Neby anser att allt går att fixa, men det finns alltid en massa om och men.

– Det värsta är om karossen blir tillstuckad eller om hjulupphängningen slagits sönder. Då krävs det arbetsinsatser utöver det vanliga.

Mekarna på Helmia Motorsport får ett förhållandevis lugnt VM-rally. Efter första dagens strul sitter inställningarna allt bättre. Höjden på bilen justeras, mer vikt fram och lättare bak. Differentialerna belastas med olika spänningar för att få den hårdhet som "Stecka" önskar. Utöver däckbyten handlar det i övrigt om byte av bromsbelägg i ett par omgångar.

Stig-Olov Walfridson är nöjd när han når slutmålet i Karlstad som 14:e man.

– Det gick riktigt bra mot slutet.

På serviceplatsen i Hagfors packar mekanikerna ihop sina pinaler, lastar bussen full – och där vidare mot nästa rally. Sven-Inge Neby åker hem till tävlingsverkstaden i Torsby för att leta rätt på fjädern som saknades.

Det är de små, små detaljerna som gör det. ♦

"STECKA" LITAR PÅ **ALLA** SINA VERKSTÄDER

♦ Stig-Olov "Stecka" Walfridson, 42, litar på sin ambulerande rallyverkstad.

– Jag är hellugn. Om grabbarna säger att problemen inte går att fixa i tid, då är det så.

Kan Volvo-kunderna då lita på Walfridsons verkstäder?

– Jag hoppas det. Vi jobbar stenhårt på att förbättra våra kundrelationer.

Till vardags är Stig-Olov Walfridson servicechef i familjeägda bilhandelsföretaget Helmia Bil AB. Walfridsons är en av landets främsta Volvo-återförsäljare och i dag återfinns Helmia på sju orter i Värmland.

På en rallybil går det snabbt att lösa problemen, på en vanlig verkstad kan det ta tre kvart att göra en 10 000-milaservice på en Volvo S60. Om slitagedelar behöver bytas, exempelvis bromsar, kan de ta en timme till. På en rallybil fixas det på några minuter.

– Det är inte riktigt jämförbart, påpekar Stig-Olov. Tävlingsbilarna är anpassade för snabb service. Här har vi bult och muttrar i samma storlek och en och samma bultskalle på

allt. Och sedan används kopparfett för att arbetet ska gå smidigt och lätt. På en vanlig standardbil kan mekanikerna få jobba länge med fastrostade bromsskivor.

Stig-Olov Walfridson arbetar i det civila med att höja kvaliteten på Helmias verkstäder.

– Branschen har genom åren haft ett skamfilat rykte. Men under de senaste två åren har det skett radikala förändringar för att förbättra kundrelationerna. Hos oss är mekanikerna indelade i olika kompetensgrupper och vissa jobb får bara skötas av dem som kommit upp på de högsta nivåerna.

På Helmia görs regelbundna uppföljningar varje dag för att mäta kundnöjdheten. Målsättningen är att minst 80 procent av kunderna ska vara helnöjda, där betygsättningen ska hamna på "mycket bra" eller "utmärkt". Betyget "bra" duger inte. Den största anläggningen finns i Karlstad, där Stig-Olov verkar, och där är kundnöjdheten oftast något lägre än på mindre orter som Torsby och Filipstad.

– Kunden känner sig alltid mer viljen på större anläggningar, säger Stig-Olov. Vi tittar på det och vi har aldrig haft så många anställda i Karlstad som vi har nu.

Helmias egna undersökningar visar att kundernas flesta klagomål handlar om långa väntetider.

Verkstadsfusket, som bilbranschen i omgångar anklagats för, hoppas Stig-Olov snart ska vara ett minne blott.

– Därför är kontrollsystemet Kontrollerad Verkstad bra. Nu kommer personal från Bilprovningen hit anonymt och kollar att vi sköter oss och det höjer statusen. Vi ska inte slå oss för bröstet, men vi försöker vara så seriösa som vi bara kan.

Det civila arbetet tar allt mer tid, men ännu vill inte Stig-Olov släppa rallyverksamheten som också är en del i marknadsföringen och som genererar goodwill för Helmia Bil AB.

– Rallysporten är mitt eget luftfilter, säger Helmias servicechef. Jag tävlar två år till, sedan får vi se. ♦



Stig-Olov "Stecka" Walfridson