

TEKNIK FÖR ALLA

6 DEC 1967 —
3 JAN 1968

JULNUMMER

25-26
1967

PRIS 2:75 INKL OMS
I DANMARK 6:50 INKL OMS
I NORGE 5:50
I FINLAND Fmk 3:90

**NYA
SAAB**



JULKLAPPSTIPS special: **Nya SAAB 99!**

BAHAMA 15 ny ritningsbåt! test: **CAMARO**

TURINSALONGEN

Ut i naturen—bilburen!



Nej, rubriken är inte så galen som den kanske ser ut vid första ögonkastet. I USA är det just på modet att ordna "safaris" genom obanad vildmark, inte per häst utan just med bil. Kanske idén är något även för oss, det finns ju gott om stora skogsområden utan vägar i de norra delarna av landet.

Text BJÖRN SVALLNER Foto LARS LARSSON

Nu ska man inte tro att det bara är att ta sin ägandes bil och ge sig ut i skogsbackarna. Vi tror att varken förare eller bil skulle må så värst bra av en sådan behandling. Vill man verkligen gå in för att tillbringa en större del av sin fritid i bil ute i skogen, ja då är det lika bra att man redan från början sätter sig in i de problem som kan dyka upp.

En förutsättning för att en "safari" av det här slaget ska bli lyckad är att man har ett fordon som är lämpat för körning i skogen. Innan man går åstad och inhandlar ett sådant kan det dock vara skäl att höra efter med markägare och andra berörda parter, så att man sedan verkligen får köra där man tänkt sig.

Vi vet entusiaster som talat sig varma för att köra Kungsleden med terrängbil, men det hela har stupat på att vägen — om man nu får kalla stigen så — leder genom en nationalpark. Även andra marker kan vara tabu för terrängbilsförarna. De flesta markägarna vill inte ha trädstammar skadade, marken upp-

riven av slirande hjul eller viltet bortskrämt, så man får förstå att det ibland kan vara helt omöjligt att få tillstånd att köra åt skogen — bokstavligt talat.

Har man trots allt kommit så långt att man fått de nödvändiga tillstånden kan det börja bli dags att försöka få tag på ett lämpligt fordon. Föregångslandet USA är i det fallet speciellt gynnat, då man där har möjlighet att köpa upp gammal krigsmateriel för en ringa penning. De jeepar som står och rostar sönder i surpluslager över hela kontinenten är ofta alldeles ypperliga för det här ändamålet.

Här hemma får vi dock låta oss nöja med vad bilfirmorna har att erbjuda i den här vägen och det är faktiskt inte litet det. Minst är lilla Terra Gator, som ser ut som ett badkar med sex hjul och störst är Scania Vabis' sexhjuldrivna "Myrslok", som egentligen är avsedd att bogsera artilleripjäser åt försvaret.

För att ta reda på hur terrängfordon tar sig fram i skogen ordnade vi en improviserad "safari" på en försöksgård i Sörmland, där man i vanliga fall provar traktorer för skogsbruket.

Vi behövde därför inte ha någon tanke på att vi kunde orsaka markskador, för mer uppkörd än marken var på sina ställen kunde den knappast bli av våra bilar.

Vi hade tagit fasta på Renaults påstående i reklamen för 4L att väg inte är helt nödvändig och körde därför med en sådan vagn, som för säkerhets skull dock var försedd med fyrhjulsdraft. För att få en direkt jämförelse med vad den vagnen kunde prestera mot en mera specialbetonad terrängbil hade vi också med en Volvo Laplander, ett fordon som är välkänt för alla som gjort värnplikten i armén, där den vanligen kallas Valpen.

I vårt land är det mycket sällsynt med den fyrhjuldrivna varianten av Renault, som heter 4x4 Sinpair. Exteriormässigt är det inget som talar om att vagnen är av denna konstruktion, vilket kan göra åskådarna något konfunderade. Nog vet man att en 4L tar sig fram nästan överallt, men att den kunde hänga med en Volvo Laplander i terrängen, det kunde man inte tänka sig.



Amerikanska jeep-entusiaster, har otvivelaktigt större möjligheter än sina svenska kollegor att hitta orörd vildmark att åka omkring i. Färgbilden är hämtad från ett bergsområde i Colorado. Bilden nedan visar de två provbilar som vi använde för vår improviserade "safari".

PÅ TVÅ HJUL I BACKEN

Utan att behöva fyrhjulsdriften på någon av bilarna letade vi oss fram genom slingrande skogsvägar, stigar och över ängar. På sina ställen stod mindre snår i vägen, men här var det bara att ta fart så gick bilarna igenom. Så kom vi då till det första eidprovet, en sluttning nedför en ås.

Det är en känd sanning att en terrängbil tar sig nedför varje sluttning som den kan köra uppför, vilket vi beslöt oss för att prova. Tyvärr i fel ordning.

I med fyrhjulsdriften och så över kanten. En del lösa saker som fanns i förarhytten dunsade i golvet och lade sig till rätta längst fram under pedalerna. Nåja det gjorde nu ingenting, värre var att motorn tjuvstannade — kanske fick den ingen bensin i den kraftiga lutningen — och därmed blockerades hjulen. Effekten blev att bilen sakta men säkert började väga över framåt och hotade att slå runt och lägga sig till rätta på rygg. Då den stillastående motorn frikopplades kunde hjulen åter rotera och bilen började rulla, varvid bakhjulen dunsade i marken igen.

VÄND ►►





Det visade sig sedan att bilen inte orkade uppför branten heller, så det var inte att undra på att den inte kunde ta sig ned på ett normalt sätt.

Föraren i Renaulten hade sett Valpens övningar i att gå på framhjulen från backens krön och valde därför klokt nog att ta en annan väg nedför slänten. Då de båda bilarna återförenats kunde vi så fortsätta genom en skogsbacke och ut på en s k basväg som används vid skogsbruket.

Vi noterade här att den rätta fotklädseln för föraren i Laplandern är stövlar. Vindrutespolaren sitter ovanför gaspedalen, inne i hytten, och då vi försökt köra uppför den branta backen hade vattnet i behållaren med en kuslig precision letat sig över kanten och ned i förarens högra sko.

Mera vatten fann vi på basvägen, där tydligen höstregnen fått en bäck att svämma över sina bräddar och någon bro kunde vi inte finna. Valpen vältrade sig värdigt fram genom gytjtjan, doppade nådigt framhjulen i bäcken, morrade ett tag och tog sig över.

Så kom då Renaulten som en smutsgrå raket med leran sprutande åt alla håll med ett graciöst magplask rätt ned i vattnet. Vi räknade med att aldrig mera få igång motorn efter en sådan behandling, om vi nu kunde finna bilen i vattnet som faktiskt var ganska djupt, men så, bilen kom upp igen och vad mera var, motorn gick fortfarande.

Till slut blev dock leran alltför botenlös även för den lilla Renaulten och den blev sittande med vilt spinnande hjul.

Definitivt stopp blev det nedanför en bergsida i en kraftledningsgata. Valpen klättrade sakta men säkert uppför de branta hållarna, medan Renaultens förare försökte ta en annan väg uppför berget. Försöket resulterade i att bilen blev hängande med hasplåten på en stubbe. Här uppskattade vi verkligen att bilen bara väger dryga 600 kilo tom. Tre par starka armar kunde faktiskt lyfta den av hindret.

GLÖM INTE FYRHJULSDRIFTEN

Föraren menade dock att gick den inte att ta sig upp här kanske det går längre bort, kopplade ur terrängdriften och körde vidare längs en skogsväg. Fyrhjulsdriften manövreras med en spak i bilens högra "handskfack". Ur-

sig fram ovanligt bra även då den bara driver på framhjulen.

Efter de här övningarna i terrängkörning ansåg vi att det var lämpligare att övergå till att studera vad några amerikanska kollegor upplevt under en "safari".

De hade betydligt större ytor till sitt förfogande då de körde i vildmarkerna i San Juanbergen i Colorado, ett område som tidigare var nog så livligt under guldruschen, men som nu är i det närmaste helt utdött.

De vägar som finns avsågs från början för mulåsneddragna vagnar, varför det kan vara trångt på sina ställen, men med de smidiga fordon man kör med nu, bl a Fords terränggående lastbil Bronco, har man sällan problem med att komma fram. Fyrhjulsdriften löser de flesta problem som kan uppstå. Över detta område finns för övrigt ett förnämligt kartblad, där varje fram-

En översvämmad bäck utgör inte något hinder för den fyrhjulsdrivna varianten av Renault 4L. Är vattenståndet alltför högt kan dock vatten i fördelardosan få de 27 hästarna på knä. En situation som kunde ha utvecklat sig till något allvarligt. Volvo Laplander klarar normalt mycket branta stigningar men den här var tydligen alltför tvär. Bilen började väga över framåt, men som tur var vippade den aldrig över utan fortsatte sedan nedför slutningen. Djupa vattensamlingar och till synes bottenlösa kärrmarker är inte något som hindrar Valpen. Här vadar den majestätiskt fram genom samma vattensamling som den lilla Renaulten tidigare försat fram genom.

kopplingen av fyrhjulsdriften gick nu bra, men då det blev dags att ge sig ut i skogen för att försöka komma ifatt Laplandern, blev det helt plötsligt stopp i en grusbacke. Ett misstag gör man lätt och här hade föraren helt enkelt glömt bort att lägga i fyrhjulsdriften, rätt förstäeligt för övrigt då bilen tar

komlig stig finns markerad. Kartan är speciellt ritad för turer med fyrhjulsdrevena fordon och speciell hänsyn har därför tagits till dessa så att vägar som är oframkomliga även för dem är markerade på ett speciellt sätt på kartan.

När får vi sådana kartor över vildmarksområdena i Norrland? □