



FAGERSTA

SECOMET



SECOMET

EXTRA



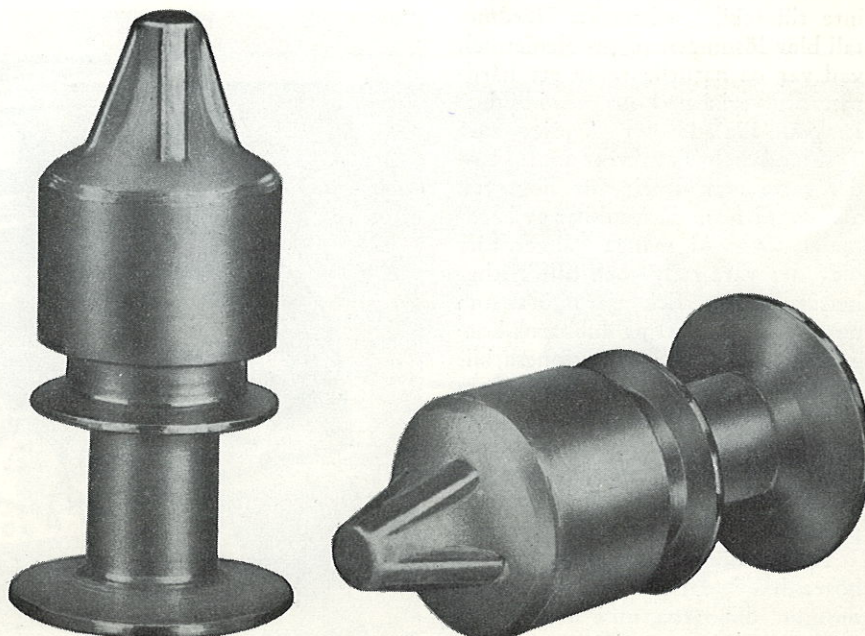
Rallyässen satsar på nya triumfer under 1968 med....



Trots den höga farten och de många kurvorna håller Waldegård stadig kurs på Klarälvens is tack vare Secomets R 8-dubb.

....Fagerstas nya tävlingsdubb SECOMET R 8

Fortare, fortare, fortare har varit temat för rally- och tillförlitlighetsporten under de senaste åren och i dag går det sannerligen rasande snabbt undan när våra stjärnförare tar sig fram längs smala, krokiga och backiga skogsvägar. Ja, många gånger går det så fort att man faktiskt undrar hur grabbarna kan få bilarna att vara kvar på vägen. Alldeles speciellt gäller detta under vintersäsongen då is och snö bidrar till att avsevärt öka svårighetsgraden. Trots de mycket höga hastigheterna och alla svårigheterna är det mycket sällan som någon åker av vägen. Detta beror givetvis till stor del på att våra förare i dag är av allra högsta världsklass men också naturligtvis på att bilarnas utrustning i väsentlig grad förbättrats varje säsong.



Rally- och tillförlitlighetstävlingarna har tvingat däckfabrikanterna att experimentera fram bättre och bättre däck och det har faktiskt varit rena slagsmålet mellan de olika firmorna om att kunna presentera den förnämsta produkten. I dag finns det också praktiskt taget olika däck för alla sorters väglag men samtidigt har man kommit fram till vissa typer av däck som är lika användbara på grusvägar som på asfaltunderlag.

Trots att man i dagens läge kommit mycket långt när det gäller vinterdäck så är detta inte tillfyllest ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafikintensiteten har ju ökat enormt under de senaste åren och samtidigt har alla bilar blivit avsevärt starkare. Av den anledningen har det varit angeläget att få fram någon form av hjälpmedel för säkrare vinterkörning.

Tidigare har vi haft snökedjor av en mängd olika slag men dessa har numera praktiskt taget helt försvun-



Även det finländska världssset Rauno Aaltonen hör till dem som med stor framgång tävlat med Secomet R 8.

nit och används endast ytterst sporadiskt. Snökedjorna hade nämligen flera nackdelar. Enda fördelen var egentligen att de drog bra i snö samt hjälpte till att styra i viss mån. Däremot hjälpte de inte mycket vid inbromsningar och dessutom brast länkarna ganska lätt vilket gjorde att man ofta råkade få stänkskärmarna sönderslagna.

I slutet på 50-talet började man fundera på vettigare slirskydd. Det gällde bl. a. att få fram något som inte vägde allt för mycket. Idéerna var många och bland de konstruktioner som provades märktes ståltrådsspiraler och ståldubbar vilka vulkades in i slitbanan.

Stål och metaller var emellertid inte tillräckligt slitstarkt. Hårdmetall blev lösningen på problemet och vad var då naturligare än att hårdmetalltillverkarna kom med i bilden. I såväl Finland och Sverige som Tyskland och Frankrike m. fl. länder satte man igång för högtryck med att få fram däckdubbar av hårdmetall. Som så många gånger förr blev det våra rally- och tillförlitlighetsåkare som fick tjänstgöra som testförare, och de små dubbarna kom ganska snabbt att revolutionera bilåkandet på vinterväglag. Med några hundra av de skarpa hårdmetalldubbarna i varje däck kunde nämligen toppförarna forsa fram längs specialsträckorna i samma våldsamma tempo som om det skulle varit barmark.

Till en början fick man lov att borra hål i däcken för att kunna montera dubbarna, men allteftersom dubbarna blev vanligare började

de olika fabrikanterna framställa däck med färdiga dubbhål. Även beträffande monteringen av dubbarna var det till en början besvärligt och man fick slå i dem med dorn och hammare men i dag har man moderna dubbningspistoler.

Inledningsvis förekom det enbart cylindriska stift men efter hand har man provat sig fram till nya modeller i mejselform, trekantspetsar och nu senast Secomets kryssmejselformade dubb R 8. Med denna dubb noterades en lång rad stora framgångar och inte mindre än ca 90 %

av alla stortävlingar slutade med triumfer för förare som använde R 8-dubben. Det är därför lätt förklarligt att dessa förare med förtroende håller fast vid den dubb som hjälpt dem till så fina framgångar och man satsar nu hårt på nya segrar under 1968.

Alla dessa viktiga rön och erfarenheter som våra skickliga tävlingsförare gjort under de gångna säsongerna har givetvis kommit den stora allmänheten till del eftersom materialet är detsamma i tävlings- och standarddubbarna.

Efter att ha följt upp de stora framgångar som tävlingsförarna noterat just tack vare dubbarna har allmänheten mer och mer kommit underfund med vilken billig livförsäkring de små däckdubbarna är. Av de så välkända små varningsmärkena baktill på bilarna kan man i dag konstatera att ett mycket stort antal bilister kör med dubbdäck på bilen. Glädjande nog oftast på alla fyra hjulen. Efterfrågan har för övrigt varit så stor de senaste åren att det varit brist på dubbdäck under högsäsongen trots att gummiverkstäderna haft stora lager färdiga av såväl däck som hela hjul när halkan börjar sätta in.

Serviceen har också rekordsnabbt kommit upp till en mycket hög nivå och för närvarande har nästan alla service- och gummiverkstäder färdiga dubbdäck på lager till de vanligast förekommande bilmodellerna. Däckdubbarna har kraftigt bidragit till att förbättra trafiksäkerheten vintertid.

Secomet R 8-dubbar hjälpte SAAB-äset Calle Orrenius att ta hem totalsegern i SM-tävlingen Rally Bore 1967.



TVÅ RALLYSTJÄRNOR I NÄRBILD



På stora bilden forsar Calle Orrenius fram mot segern i Rally Bore och infälld i nedre vänstra hörnet ses segerherren själv.



Här ovan smiter svenske T-mästaren Waldegård elegant genom en kurva under KAK-rallyt och nederst t.v. ses hans glada nuna.

Carl Orrenius AMCK, Stockholms stora stjärna i rally och tillförlitlighet. Född 1936 och till yrket fabriker. Sedan flera år tillbaka ägare av Nordiska Kapsylfabriks AB, ett företag som Calle övertog efter sin fader. Calle, känd i tävlingskretsar som den verkliga eleganten bakom ratten både ifråga om körskicklighet och klädsel. Vad den senare detaljen beträffar så brukar man hitta AMCK-aren bakom ratten iförd oklanderlig vit skjorta och mörk fluga. Karaktäristiskt för Calle är dessutom att han i alla situationer lyckas bevara lugn och omdöme. Första kontakten med bilsporten ägde rum i samband med militärtjänstgöringen i Strängnäs då han tillsammans med »lumparkompisen» Ulf Lundin ställde upp i orienteringstävlingen Eskilstunakannan 1955 med en SAAB-92. Någon större framgång blev det inte den gången men det räckte i alla fall för att ge

Calle fortsatt aptit på bilåkandet. Under de närmast följande åren åkte »Orren», som han populärt kallas i vänkretsen, mest för skojs skull, och det var först då han 1960 fick kontrakt med SAAB som det blev mera allvar i tävlandet. 1963 gick han över till BMC och blev bl. a. 5:a totalt i Svenska Rallyt. Som sin hårdaste tävling hittills karakteriserar Calle samma års RAC-rally där han råkade ut för alla upptänkliga fel. Så t. ex. sloknade ljuset på en specialsträcka mitt i natten och det var bara tur att man inte helkvaddade bilen och vid ett annat tillfälle lossnade en reservdunk med bensen i kofferten och lade sig över batteriet så att det blev kortslutning och började brinna. Trots detta lyckades Calle ta sig i mål. 1966 återvände han till SAAB och svarade bl. a. för bravaden att fullfölja samtliga tävlingar han ställde upp i, något som är ytterst sällsynt. 1967 vann

Björn Waldegård 24-årig lantbrukarson från Ticksta gård, Rö i Uppland som på 5 år tagit steget från ingenting rätt upp i översta rallyeliten. Började så smått 1962 då han som 19-åring ställde upp i Mälarrallyt i en Volkswagen 1200 med fadern Lars som co-driver. Slutade som 9:a i sin klass bland 30-talet deltagare vilket måste betecknas som ett utmärkt resultat av en nybörjare. Tyckte emellertid att pappan ville hålla igen lite för mycket och inför nästa säsong slog Björn sig ihop med gode vännen Lars Nyström. Detta visade sig vara ett verkligt fint schackdrag och teamet behövde bara 3 tävlingar på sig för att plocka tillräckligt många poäng för att bli uppflyttade från B-

AMCK-aren Rally Bore samt kom 4:a i det knallhårda Gulfrallyt. Liksom Waldegård har Calle valt att köra vintertävlingarna med Secomet-dubbar.

FAGERSTA-FOLK TILL ER TJÄNST

Owe Adamson

Håller i trådarna. Svarar för PR och reklam

Alf Eker

Handhar försäljning och service

Jan Grankvist

Ordnar allt med dubbing och service



till A-junior. 1964 var det dags för Björn att dra på sig kronans grå uniform och samtidigt sadlade han om till BMC eftersom Volkswagen just i samma veva drog in sitt fabriksstall. På grund av militärtjänstgöringen blev det dock ganska sporadiskt med tävlingsdeltagandet och totalt blev det endast 6 tävlingar under hela säsongen. Samtidigt som det var dags för muck började

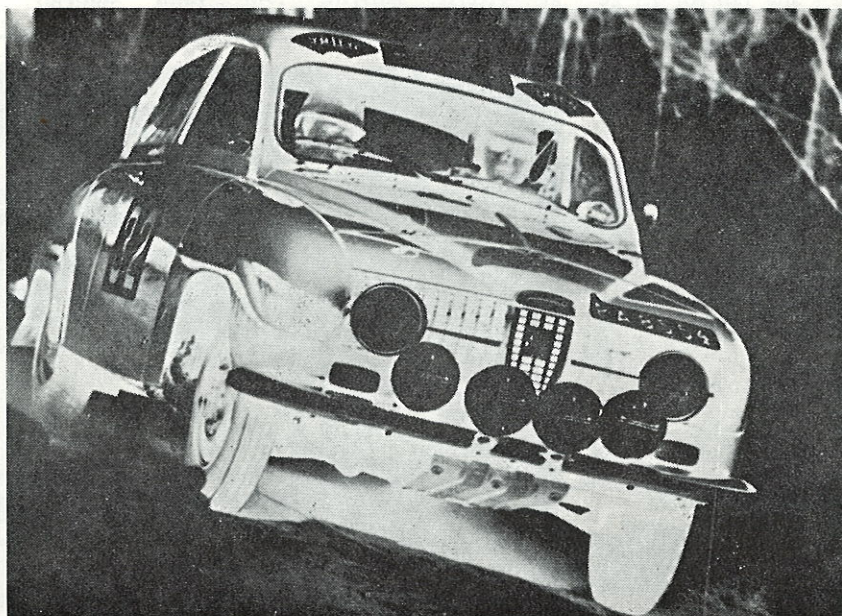
Volkswagen åter stötta tävlingsåkarna ekonomiskt och då beslöt sig Björn hastigt och lustigt för att återvända till fadershuset. Nu fick emellertid grabbarna hålla sig med egna bilar vilket ledde till att Björn övertog en begagnad Volkswagen 1500 som tidigare rattats av hans klubbkamrat i Motorklubben Rimo Albin Griberg. Det köpet behövde unge herr Waldegård minsann inte ångra

eftersom det blev totalseger direkt med den nya vagnen i Rally Bore, en seger som Björn betecknar som sin roligaste. Till denna tävling hade han också fått en ny co-driver, Lars Helmér, som sedan blivit hans trogne följeslagare. 1967 blev hittills framgångsrikaste säsongen med SM-seger i T och andra plats i rally-SM för grupp 2 samt en lång rad andra framgångar.

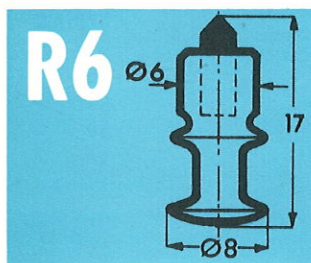
**Norska rallyt
Hanki ralli
Rally Bore
Östgötarallyt
SM i T Nora
SM i T Vännäs
Rikspokalen/Roslagsvalsen
Vingåkersvalsen
m. fl. Secomet segrar.**



 **SECOMET**

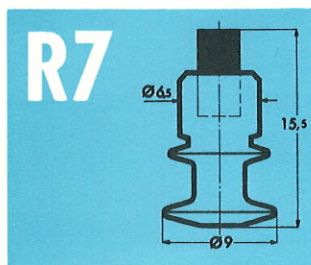


RALLYDUBBAR



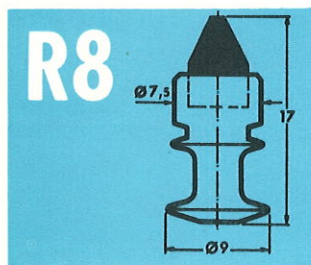
R6 - dubbarna har ett cylindriskt stift (2,7 mm) med spets. Kan också erhållas utan spets.

R6 - dubbarna finns i två längder 14 och 17 mm, samt har 8 mm bottenfläns.



R7 - dubbarna har ett cylindriskt stift (3,5 mm).

R7 - dubbarna finns i tre längder, 15,5, 17 och 19 mm samt har 9 mm bottenfläns.



R8 - dubbarnas hårdmetallstift är utformad som en kryssmejsel. Denna dubb är speciellt lämplig för svåra förhållanden och används av flera av landets rallystjärnor.

R8 - dubbarna finns i tre längder 15,5, 17 och 19 mm samt med 9 mm bottenfläns.

Rallydubbar bör endast användas i tävlingsammanhang.

MONTERINGSANVISNING:

DUBB	BORR	BORRDJUP		ÖVERHÄNG	
		MITT	SKULDRA	MITT	SKULDRA
R6 - 140	3 mm	11	10	3	3,5
R6 - 170	3 »	13	12	3	3,5
R7 - 155	3,5 »	12	11	3	4
R7 - 170	3,5 »	13	12	3	4
R7 - 190	3,5 »	15	14	3	4
R8 - 155	3,5 »	12	11	3	4
R8 - 170	3,5 »	13	12	3 - 3,5	4 - 4,5
R8 - 190	3,5 »	15	14	3 - 3,5	4 - 4,5

VIKTIGT: Montera ej dubbarna för nära ytterkanten. Orsaken till detta är att däckets slits speciellt hårt i ytterkanten. Inkörning av dubbat däck bör ske under ca 15 mil.

Montering enl. Svemas reglemente. (Verktyg se blad 2,11).

Däck och dubbråd för tävlingsbilisten

Av Alf Eker, Fagersta Bruks AB.

För att hänga med i jakten om topplaceringarna är dagens tävlingsbilist tvungen att lägga ner mycken tid och stora pengar på sin däcksutrustning.

Speciellt vintertid är det mycket viktigt att ha valt den rätta kombinationen däck/dubb till det bilmärke man kör och till den tävlingsform man tänker delta i.

Rent allmänt kan vi konstatera, att man skall sträva efter att ha däck med lågt rullningsmotstånd och som har ett mönster, där det finns plats för minst 400-500 dubb.

Beträffande rullningsmotstånd kan vi som jämförelse nämna, att ett gördeldäck har ca 20-25 % lägre rullningsmotstånd än ett normaldäck.

Tyvärr finns det idag endast ett par däckfabrikanter, som har gördeldäck, i vilka det finns plats för erforderligt antal tävlingsdubbar.

Ett gördeldäck är ca 40-50 % dyrare i inköp än ett normaldäck, och det uppvägs inte till tävlingsbruk av längre livslängd.

Man erhåller dock bättre väggrepp på hårt och fast underlag med gördeldäck, varför man ej skall skygga för merkostnaden när det gäller rally eller en isbanetävling.

De i marknaden förekommande gördeldäcken är inte i klass med de bästa normaldäcken när det gäller att köra på löst underlag och dåliga vintervägar.

Vi kan därför konstatera, att till stora rallyn, där man har möjlighet och tillåtelse att byta däck, skall man gardera med båda däcktyperna. Till T-tävlingar, där man av erfarenhet vet, att vägarna kan vara både dåliga och moddiga, bör man ha grovmönstrade normaldäck.

Vilket däck passar då till min vagn? Rent allmänt kan sägas att någon patentlösning inte finns, men följande erfarenheter bör vi ta i beaktande vid däckval:

Framhjulsdriven bil

Däck med grovt längsgående mönster.

Bakhjulsdriven bil med motorn bak

Framhjul: Däck med grovt längsgående mönster.

Bakhjul: Lika som ovan eller däck med grovt tvärgående mönster.

Bakhjulsdriven bil med motorn fram

Däck med grovt tvärgående mönster.

Vi bör också beakta, att om man har goda erfarenheter av ett däck så skall man inte byta för att en annan förare kör ett annat däckmärke. Den egna övertygelsen har stor betydelse när man jagar sekunder ute på fartsträckorna. Vid tester, som gjorts, har man konstaterat, att en förare kör betydligt fortare om han vet vilket däck han har, än när han är ovetande om däcktyp, trots att han i båda fallen använt samma däck och dubbutrustning.

Hur många dubb skall jag ha i mina däck, är den ständigt återkommande frågan.

Först och främst, snåla inte med antalet dubb, men tro heller inte att Du kan förbättra väggreppet genom att öka antalet hur långt som helst. Någon egentlig norm finns inte heller att ge, men några synpunkter bör vi tänka på.

Har jag en grupp I-bil, klarar jag mig med något mindre dubb än om jag har en grupp II-bil. Minst 350 dubb per däck bör man ha oavsett bilmärke och trimningsgrad. Har man mindre antal, blir belastningen på varje dubb så stor, att gummit spricker runt dubbarna och dessa faller ut efter ganska kort körsträcka.

Vi tar de vanligaste bilmärkena och anger ungefärligt antal dubb:

		min.	max.		
Saab V 4	grupp I	350	400	dubb/däck	
	" II	400	500	" "	
BMC-Cooper	" I	300	350	" "	
	" II	350	450	" "	
Opel Record	" I	450	500	" "	
	" II	450	550	" "	
Opel Kadett	" I	350	450	" "	
	" II	400	500	" "	
Porsche 912	" I	400	500	" "	
	" II	450	600	" "	
Ford Cortina GT		400	450	" "	
Ford Cortina Lotus	" I	400	500	" "	
	" II	450	600	" "	
Volkswagen	" I	350	400	" "	
	" II	400	450	" "	

Montera dubbarna i däcken noggrant efter de föreskrifter som däck- och dubbtillverkare utfärdat samt iaktta SVEMA:s föreskrifter om överhäng.

Beträffande överhänget så kunde SVEMA utan vidare slopa bestämmelsen om 5 mm, eftersom man härigenom gör motorsporten en björntjänst.

Som det nu är, kan vi inte komma till en tävling med däck, som tidigare körts i tävling utan risk att inte få starta. Vi vet ju alla, att dubbarnas överhäng växer under en tävling. Detta beror i stor utsträckning på att gummit nöts snabbt i däcken och att dubbarna kryper ut vid de enorma påfrestningar de utsätts för.

För att motverka det växande överhänget bör man iaktta en noggrann inkörning av tävlingsdäcken. Minst 10 mil på hård vägbanor, ej över 70 kg/tim. och inga hjulspinn.

Man bör även komma ihåg, att innan man åker till arbetet på måndag morgon så skall tävlingsdäcken vara avmonterade. Med de avancerade former dagens tävlingsdubbar har så kan inte hårdmetallen göras lika slitstark som i en standarddubb och därför är tävlingsdubbarna dåligt lämpade för privatkörning och man bör i möjligaste mån undvika barmarkskörning.

Kom också ihåg att höja lufttrycket i tävlingsdäcken med ca 0.3 kg utöver det rekommenderade för bilmärket ifråga.

Vilken dubb skall jag välja? Välj en dubb med en konisk hårdmetall-del och stora flänsar. Den skall vara så lång som möjligt (gummitjockleken avgör vilken längd) och tänk även på vilken service dubbtillverkaren lämnar ute på tävlingarna.

Deltar man i en längre tävling, är det av stor vikt att ha tillgång till dubbservice vid något av uppehållen.

Vill man slå sig fram till en topposition, så skall man ha det bästa vad det gäller dubb och man bör inte se till priset på dubbarna alltför mycket. Om en dubb är dyrare än en annan, så kan man vara övertygad om att den också ger bättre effekt.

Man bör också tänka på att ha hjulen noggrant balanserade.

Slanglösa däck är inte lämpliga för tävlingsbruk.

Man bör välja en innerslang, som är något mindre än däckets för att undvika veckbildning på slangarna och därpå följande punkteringar.

Fälgarna skall kontrolleras efter varje tävling och ser man den minsta antydning till sprickbildningar runt bulthålen, skall fälgarna bytas.

Är man noggrann med hjulutrustningen och sköter den ordentligt, finns det stora pengar att spara där. Man slipper kanske bryta en tävling för punktering eller fälgbrott, man kan åka flera tävlingar på varje omgång däck etc.

För att ha en chans att hänga med de fabriksunderstödda förarna, vilka alltid har god utrustning, så skall däck och dubbutrustningen alltid vara i bästa trim. Känner man sig osäker på något, så skall man fråga bilfabrikanten om hans rekommendationer och fråga gärna även däck- och dubbtillverkare om råd.