





Vi tester hverdagsversjonene

# Jakten på rallygenene

Denne hverdagsgjengen finnes også som WRC-verstinger. Rallytalentet Sveinung Bieltvedt fikk jobben med å finne likheter.

TEKST: STÅLE FRYDENLUND  
FOTO: EGIL NORDLIEN

**K**lar jeg stiller. Det lar seg sikkert ordne med arbeidsgiveren min. Når tenkte dere å kjøre testen?

*Sveinung Bieltvedt var velvillig-heten selv på telefonen. Lite visste vi da om det som skulle skje med Subaru og Suzuki et par uker senere.*

En skulle nesten tro at en som er vant til å ratte en rallybil med rundt 300 hestekrefter ville rynke på nesa av å rallyteste fire helt vanlige biler. Men nei.

Den sympatiske Ski-mannen jobber til daglig ved Luftforsvarets hovedverksted på Kjeller, som flymekaniker med peiling på sterke saker – F16-motorer med ytelser opp til 120 000 hestekrefter. Helgene går med til å kjøre fort.

Og det med suksess: To NM-seirer på rad ble det i klassen for forhjulsdrevne rallybiler i 2006 og 2007. I fjor vant han også Subaru Cup i sin Impreza, i tillegg til å ta andreplassen i NM-sammendraget i gruppe N.

Fra før har 23-åringen prøvd seg på WRC-versjoner av Subaru Impreza og Skoda Octavia. Nå kjører vi standardbiler til Buskeruds snau-fjell for å jakte rallygener. Her vandrer Bieltvedt sjelden til fots.

## Landeveistaperen

Han styrer nordover Numedalen i en Suzuki SX-4, og fikler for å finne knappen som slår av ESP-systemet. Bilen er med fordi Suzuki skulle ha stilt i World Rally Championship (WRC) med den for første gang, med Toni Gardemeister og Per-Gunnar Andersson bak rattet. På veien oppleves den som en liten SUV.

Høyt tyngdepunkt gjør den nervøs – det er ikke til å undres over at WRC-bilen skulle være 17 centimeter lavere – og ESP-systemet er uharmonisk. Bilen sporer, og er stadig ute og vifter med hekken.

Både Vi Menn Bil-kollega Atle Gulbrandsen og Bieltvedt er fornøyd med hvordan Ford Focus leverer, og plasserer den mange bil-lengder foran SX-4.

– Jeg kunne ha kjørt dobbelt så fort med Focusen, fastslår Gulbrandsen.

– Ja, på en rallyetappe hadde jeg faktisk kjørt raskere også med Citroën, kvitterer Bieltvedt.

I utgangspunktet satte vi minus i marginen for ESP-systemet på Citroën C4, men ikke for hvordan det virker, kun fordi det ikke kan slås helt av. På godt vinterføre langs riksvei 40 fungerer det ganske suverent.

## – Girkassa er feil

– Subaru er ikke bare fryd og gammen, mener testkollega Knut Arne Glesne.

– Jeg kan ikke begripe hvorfor Prodrive har satt navnet sitt på denne automatkassa.

*Et par uker senere skal Knut Arnes kommentar vise seg å bli et trefende uttrykk for skjebnens ironi. Den dagen trekker Subaru sitt Prodrive-driftede rallyteam fra WRC.*

– Motoren er for svak i bunnen







## Essensen i WRC-bilene

- Reglene sier at en rallybil som brukes i World Rally Championship (WRC) skal baseres på en serieprodusert modell
  - som er produsert i mer enn 2500 eksemplarer
  - og veie minst 1230 kilo. Her er stikkordene:
- ★ Det meste av deler er byttet ut, og vi står nesten bare igjen med skallet
- som stort sett er bygd i lette materialer som karbon.
- ★ Chassiset består av mye aluminium og er grovt forsterket.
- ★ Giroverføringen skjer sekvensielt via dog box, clutch brukes bare fra fri til første gir.
- ★ Motorene yter jevnt over to til fire ganger mer enn i standardbilene.
- ★ WRC-bilene har alltid en tolitersmotor med turbo. Alle biler har turborestriktor, som kutter effekten til 330–340 offisielle hestekrefter.
- ★ Samtlige har firehjulsdreift



**Vi Menn Bils Ståle Frydenlund i munter samtale med rallytalentet Sveinung Bieltvedt. De hadde ingen problemer med å være enige om sluttresultatet i testen.**



og girkassa er feil. Problemet er at jeg ikke vet hvilket trinn den velger, og at det derfor blir skummelt å bruke gassen ut av sving for å få feste. Men bilen er ellers fin å kjøre på glatt vei.

Særlig sans for Imprezaens standardutseende er vanskelig å spore.

– Men når jeg ser disse fire bilene her, ser jeg bare én rallybil, sier Gulbrandsen. – Og det er Subaru.

*Spørsmålet er: Skjuler det seg mer bak utseendet til de tre andre?*

### Fransk formynder

Vi ankommer Rødberg i Numedal den tidlige desembermorgenen. Planen er å legge første etappe om den kjente rallystrekningen Små-

døl. Bieltvedt tar av fra riksvei 40 mot Kirkebygda.

– Første fartsetappe på Numedalsrallyet starter oppi her, sier han.

Det blir med forsøket. Under nysnøen i de første stigningene er det blank is. Citroënen sliter. Med de uvisse snøforholdene, og to forhjulsdrevne biler, tar vi en bygdevei til Uvdal videre mot målet: Dagali.

– Det er mye elektronikk i denne bilen, konstaterer Bieltvedt da vi finner ut at ESP-systemet på typisk Citroën-vis reaktiverer seg når farten passerer 60 km/t. Første WRC-stryk er et faktum. Muligheten for å nappe ut sikringer blir diskutert, men forkastes like raskt. Det blir for bøllete.

– Og så det rattet, da. Stilleståen-

de senter? Men det er jo morsomt at noen tør å tenke litt annerledes, selv om det ikke er rallyvennlig, mener Bieltvedt, og legger til at bilen ligger som en klegg på veien:

– Akkurat som jeg har hørt om gamle Citroën-biler.

### 4 x piggfritt

Vi skal kjøre en spesialtilpasset rallyløype med bilene. Normalt kalles slike etapper Special Stages (SS) i WRC. Vi legger til *very* foran. Til slutt kåres en WRC-vinner. Kanskje blir det også en uoffisiell tidtaking på vår VSS1.

I "parc fermé" – eller teambasen – på Geilo lufthavn Dagali: Fire biler med piggfrie vinterdekk som





## Koster millioner — lite er likt

■ Prodrives Subaru WRC-sjef Paul Howarth ga et lite innblikk i de største ulikhetene mellom gate- og rallybilene deres før VM-runden i Wales.

Gudene må vite om han da visste noe om hvilken vei høna ville sparke for Subarus fabrikkteam noen uker senere. Men ut fra uttalelsene hans til autosport, er det ikke så vanskelig å regne seg fram til at en rallybil er kostbare saker: 5,2-5,3 millioner kroner (se tabell for mer info). Prisen er omtrent den samme i Norge, på grunn av avgiftsfritak for rallybiler.

– Vi bruker 750 arbeidstimer på hver eneste rallybil. Bilens silhuett forblir den samme, men svært mye under skallet endres. Eksempelvis legger vi inn en ny transmisjonstunnel, og luftfilteret er fire ganger større enn i en vanlig Impreza.

WRC-bilen deler firehjulstrekkssystem, motorplassering og -type (1997 ccm, red. anm.) med standardbilene. I tillegg er grillen noenlunde lik.

Citroëns informasjonsdirektør Vigdis Dahlseide fant også fram til de viktigste likhetene for Citroën C4 og C4 WRC: Bilene er like lange. Vindusformene er de samme foran og bak. Fasaden foran ovenfor støtfangeren med panser er likt. Baklysene er de samme. Motorblokken er den samme (gjelder for den største bensinmotoren, ikke for HDI-motoren i vår testbil). Fjæringspunktene for hjuloppheng er de samme, med samme akselavstand. Karosseriet skal også være identisk, men forsterkes for C4 WRC av Citroën Sport.

Suzukis Morten Wettergreen var mer generell i vendingene, men visste heller ikke på det tidspunktet at Suzuki får liten nytte av jobben som er gjort med bilen.

– Suzuki SX4 ble valgt som WRC-modell siden dimensjonene og bilens dynamikk egnet seg som utgangspunkt for konvertering til WRC. 4WD er selvsagt den største og viktigste likheten mellom modellene.

Fra Ford var det lenge like tyst som på en SS-etappe en dag det ikke er løp. Så kom svaret fra Mark Wilford, PR-sjef motorsport i Ford Motor Company Ltd.

– Dempingsgeometrien foran er felles, og utviklet for å gi lavere hjulhus og bedre sikkerhet for fotgjengere. Vindusviskermotorer fra Bosch skal være like. Dørhåndtakene er like. Dysene til vindusspylervæske. Skiltlys bak. Kamdeksel i plast. Plastdeksel foran sidespeil. Dør- og baklukepakninger. Manuell vindusheiser (på aller enkleste gateversjon). That's it.



Vi Menn Bils fotograf, Egil Nordlien, besøkte Prodrive i engelske Banbury før VM-runden i Wales. Her er chassiset til Mads Østberg bil ankommet fra Japan. I løpet av 750 arbeidstimer blir det raffinert til den ferdige rallybil. Det koster noen millioner...



	WRC	WRX STI
Motor	840000	57900
Girkasse	840000	54300
Støtdempere	262500	4500
Støtfanger foran	31500	1100
Clutch	47250	2300
Bremser, foran	26250	2400
Eksosanlegg	94500	23000
Bilpris (alle ca priser i NOK)	5 250 000	279 000





ikke ser særlig rallyrigget ut, bortsett fra startnumrene vi er i gang med å klistre på. To av bilene er firehjulsdrevne.

Den tredje er ikke kjent som spesielt morsom til hverdagskjøring, mens den fjerde har høstet applaus gang etter gang for sportslige hverdagegenskaper.

*Vi snakker om Subaru Impreza 2,0R, Suzuki SX-4 1,6, Citroën C4 1,6 HDi og Ford Focus 1,6 TdCi. To bensin. To diesel. Eller retttere sagt to ganger turtallsjag mot to ganger dreiemoment.*

### Nysnø på issåle

Forholdene er flotte. Utposten sør for Geilo er en av våre desiderte favoritter for vintertesting. I dag savner vi egentlig bare piggdekk.

**- Hvordan ble det egentlig med den tidtakingen?**

Testsjåfør Sveinung Bieltvedt etterspør mer action...





Noen dager før falt det 15–20 centimeter nysnø oppå issålen som lå over hele rullebanen. Gradestokken viser sju minusgrader. Inne i varmestua, det som en gang var ankomsthallen, før man fant ut at Leirin i Valdres skulle være den regionale flyplassen, er det folketomt. Bieltvedt trenger ikke være sjenert når han drar av seg buksa for å ta på kjøredressen. Han knytter kjapt skoene.

– Det kommer til å bli glatt, men vi kunne ikke fått stort bedre forhold. I så fall måtte det ha vært beinkaldt, kommenterer Bieltvedt, før vi går ut til de oppstilte bilene. Han starter med Subaru, merket med startnummer fire. Den innhylleres raskt i snøføyke.







– Helt klart det nærmeste du kommer en rallybil av de tre bilene jeg har kjørt så langt. Jeg er ikke i tvil. Det er særlig firehjulsdriftssystemet som gjør det. Det er mye lettere å justere bilen i sving, sier rallyførereren etter turen med under-tegnede som dummy-kartleser.

## Referansen utprøves

Neste pass foregår i Citroën. Fint lite dufter av Sebastián Loeb's WRC-bil.

– ESP-systemet er sikkert fint for mannen i gata, men det dreper absolutt all glede når du skal sladde. Lite WRC-følelse å spore her. Du kan like gjerne slippe rattet og gi opp. Det er ingen vits i å prøve, konkluderer Bieltvedt.

Fords WRC-Focus er firehjuls-drevet. Dagens bil drar kun foran, og til overmål går den på diesel. 90 hestekrefter og 215 Nm dreiemoment gir det. Den samme PSA-motoren sitter i C4 og en rekke andre biler.

– Som forhjulsdrevet bil er den snerten å kjøre her. Den er en tanke duvete, litt oppstiving hadde gjort godt. Fin styrerespons og balanse. Men du må kjøre på hastighet for å få til svingene, mener Bieltvedt, som også kunne ha tenkt seg å sitte fem centimeter lavere for å få enda litt bedre følelse med underlaget.

## Overopphetet diff?

Suzukien skal i utgangspunktet være firehjulsdrevet, men får hikke halvveis ut i VSS1-løypa.

– Nå er det bare forhjulstrekk, det er håpløst å få til noen fire-

	Subaru Impreza 2.0R Sport	Ford Focus 1.6 TdCi Titanium	Suzuki SX-4 1.6	Citroën C4 1.6 Hdi SX Pack
Motor	B4, 1994 ccm	R4, 1560 ccm	R4, 1586 ccm	R4, 1560 ccm
Ytelse, hk ved o/min	150 v/4000	90 v/4000	107,5 v/5600	110 v/4000
Dreiemoment, Nm ved o/min	196 v/3200	215 v/1750	145 v/4000	240 v/1750
Drivstoff	Bensin	Diesel	Bensin	Diesel
Egenvekt, kg	1325	1282	1270	1280
LxBxH, cm	441x174x147	434x184x150	414x175x162	426x177x146
Bagasjerom, l	301-1216	385	270-670	352
Dekkdimensjon	205/55R16Q	205/55 R16	205/60R16Q	205/55 R16
Forbruk, l/mil, EU-mix	0,82	0,47	0,71	0,47
CO <sub>2</sub> -utslipp g/km	194	125	173	125
0–100 km/t, sek	ikke oppgitt	12,6	11,5	12,4
Toppfart, km/t	182	177	170	192
Pris fra, kr	318 900	237 450	259 900	257 000
Pris testmodell, kr	350 000	254 550	259 900	300 000

hjulssladder, konstaterer Bieltvedt. – Kanskje hjelper det hvis vi lar den roe seg litt. Differensialen kan være overopphet.

Vi lar Suzukien hvile en halvtimes tid, og da er den plutselig back in business. Men den lille og momentsvake motoren sliter fortsatt. Det føles uendelig langt til WRC-bilens dreiemoment på 637 Nm ved 3000 omdreininger.

– På banen vil jeg si at det er Subaru først, Ford på andre. Når Suzukien har firehjulsdrift, kniper den tredje plassen. Med bare forhjulsdrift, bytter den plass med C4. Citroënen havner sist mest på grunn av ESP-systemet. Men under rask kjøring på vinterveier er den flott, vurderer Bieltvedt nok en gang.

## – Bruker innerkanten

På alle passene bruker Bieltvedt snøkanten i innersving aktivt. Tak-tikken kan best beskrives som mild hekting.

– Vi bruker gjerne innerkanten til å skape overstyring uten å miste så mye fart, forklarer testeren.

Glesne blir den eneste av dagens testere som klarer å kjøre seg fast.

En litt uheldig turn-in fører til at snuta på Focusen plantes ettertrykkelig i brøytekanten. Med is under trengs fysisk hjelp. Atle kommer farende, men til tross for at ingen er oppe med gulflagget, ser han havaristen i tide.

Undertegnede ofrer de tørre sokkene, og hjelper Focusen ut av snøhaugen med et par klassiske for-over-bakover-dytt.

## Fram med stoppeklokka

– Du, hvordan ble det egentlig med den tidtakingen, spør Bieltvedt da testdagen nærmer seg slutten.

Kollega Glesne finner fram stoppeklokka. Etter litt innledende strul, som fører til at C4-en må kjøres to runder, går det på skinner.

Bieltvedt kjører mykt og taktisk, og er nysgjerrig på tidene mellom hvert pass. Konkurransemannen er tydeligvis alltid til stede i 23-åringen.

Etter fire runder blir resultatlista på VSS1 Dagali lufthavn slik:

<b>1. Subaru:</b>	<b>1.31,9</b>
<b>2. Suzuki:</b>	<b>1.35,2</b>
<b>3. Ford:</b>	<b>1.39,1</b>
<b>4. Citroën:</b>	<b>1.42,7</b>

Rangeringen stemmer godt med oppdagelsene resten av dagen. Vi stokker bare om på ett av kortene i totalvurderingen.

Ironisk nok skal ikke de to raskeste på vår Very Special Stage delta i WRC.

stale.frydenlund@hm-media.no

■ Rangeringen skiller seg fra tidtakingen på ett viktig punkt: Suzuki bytter plass med Ford. Subaru Impreza tar en lite overraskende seier, mer på grunn av et godt firehjulsdriftssystem og fin balanse enn den sløve motoren. Ford Focus tar andreplassen foran Suzuki SX-4. At det tok vår tester bare fire sekunder mer å få den rundt banen enn den firehjulsdrevne japaneren, sier mye om flott kjøredynamikk. Det lukter ikke WRC av diesel, men dreiemomentet hjalp like fullt den forhjulsdrevne Focusen til å få opp dampen før svingoppsett. Taperen i denne testen, Citroën C4, ender opp der den gjør mest på grunn av et ESP-system som ikke lar seg deaktivere og et lite rallyvennlig ratt. C4 er med andre ord, ironisk nok, en like klar taper i denne testen som Sebastián Loeb's rally-C4 har vært en vinner de siste årene.

**VI MENN BIL MENER**