

Rapport av utredningen om Volvo 240 i rally.

Bakgrund:

Sedan senare hälften av 2000-talet har det gradvis blivit en förändring av användandet av Volvo 240 inom rally. Tidigare från slutet av 1970-talet och framåt var förekomsten något mindre, mest inom Volvo-Cup, men även inom Gr1. Internationell Gr2 (och inte Nationell Speciell Gr 2) tävlades det sporadiskt med 240, vilket berodde mest på att bilen inte hade tillräckligt med effekt och utvecklingen var låg från Volvos sida. Såsom satsning på 340 och sedermera Turbo modellen tog över helt.

2008-09 började flera aktiva åka med 240 främst i Historiska bilsport, d.v.s. Appendix K tävlingar. Men 2011, 2012 och nu i senaste MSR-2013 har deltagandet blivit mycket stort och framgångarna har givitvis blivit därefter.

Protester från årets MSR 2013, har således inte uteblivit, både för och emot, vilket har gjort att Historiska Utskottet HU, beslutat göra en utredning om riktigheten i Volvo 240 mot reglementet.

Utredningen påvisar att frånvaron om kunskap av regelverket är stor inom Historisk Bilsport, för att inte säga väldigt stor. Det bevisas bland annat av att man inte har förståelse vad Historisk Bilsport är och vad det går ut på! Man kan således konstatera att förekomsten av modern teknologi har blivit ett allmänt återkommande problem inom Historisk Bilsport.

I regelverket kan man finna ordet ”fri eller frihet medges”! Denna ordalydelse innebär inte att det är fritt att göra vad som helst, utan ”fri eller frihet” innebar enbart att det var fritt på perioden. Vilket förstås med: Period I, 1977 – 1981.

Och därmed kan det också konstateras att det som inte står om i regelverket är således inte tillåtet att användas sig av.

Tolkning av ett regelverk, kan medges att det är en svår sak. Men, det är tydligen inte svårare än att ta till modern teknologi!

Men var går gränsen med att förstå ordet, modern teknologi? ”Det som inte fanns på perioden för bilmodellen ifråga kan betecknas som modern teknologi”. Det kan också vara så abstrakta saker som elektronik, vilket har genomgått en revolution på de år sedan Volvo 240 börjades konstrueras på slutet av 1960 och under 1970-talet, fram till bilmodellen lanserades, samt åren därefter.

Samtidigt står det i regelverket att det är de aktiva som skall bevisa motsatsen av regelverket!

Att vinna en tävling är en stor framgång för den aktive, vilket bevisar att man har gjort rätt i bygandet av bilen, eftersom själva körandet är en funktion av detsamma.

Men, är bilen rätt uppbyggd ur Historisk synpunkt? Varför blev det så mycket kritik mot dessa framgångar? Hur kan en Volvo 240 vinna över andra överlägsnare bilar och förare?

Det var bland annat detta som utredningen skulle komma fram till ett svar om riktigheten. Den moderna teknologin har gjort enorma framsteg inom ”trimning” sedan 1981, särskilt det sista decenniet. Effektsiffrorna har stigit över 100hkr/litern, vilket inte närmelsevis var möjligt tidigare.

Utredningen kan konstatera att denna utveckling givetvis har gynnat Volvo 240, som alla andra bilmodeller, bland annat av själva motorn med bättre andning som resultat, men också felaktig tolkning av reglerna. Dessutom har även väghållning och kaross/chassiet genomgått en utveckling som gjort Volvo 240 till en vinnarmaskin.

Vad som återigen är viktigt att komma ihåg, är följande tes: **DET SOM INTE STÅR OM ÄR SÅLEDES INTE TILLÅTET ATT ANVÄNDA SIG AV.**

Utredningen har satt upp följande rubriker:

- Drivlinan
- Hjulupphängningen
- Kaross/chassiet

Drivlinan:

Motorn:

- Endast 405 topplock får användas. Eftersom det finns två topplock med nummer 1000405 kan utredningen konstaterar att båda har sitt berättigande. Det är däremot inte tillåtet att tillföra material i någon form. Se App J artikel 261b. Se App K artikel 3.3 – 3.3.7.
- Ventil tryckarna med justeringsbrickor får inte flyttas eller ändras gentemot originalet, dvs. justerbrickan skall alltid finnas ovanpå själva tryckaren, samt inga lashcaps är tillåtna. Se Artikel 261 b i App J från perioden samt App K artikel 3.3 – 3.3.7
- Kolvbulten får inte flyttas gentemot originalet. Rätt mått för B23 motorn skall vara 46,4 + - 0,1 mm, vilken mäts från centrum av kolvbulten till kolvens toppplan. Se tillägg 13/10V artikel 146 i homologeringshandling 5626.
- Kamaxeln och ventilsystemet, dvs. ventiler, ventilsäte, ventilstyrning är fri, dvs. under förutsättning att antalet och drivningen är detsamma som originalet. Kamaxelns frihet innebär inte att placeringen av densamma är fritt. Kamdrevet skall vara originalets, och får inte vara justerbart. Se App J 261c, j.
- Vevstaken får inte ändras enligt periodspecifikationen, utbytas mot annan typ, material, utseendet etc. Slagländen är inte tillåtet att ändra på. Se App J 261b.
- Vevaxelns remskiva. Se App K artikel 7.3.5.
- Vevaxeln får inte bytas mot t.ex. B230,s vevaxeln. Inte heller marinaxeln är tillåten att användas.

- Kamremmen skall vara 19mm bred och ha en kantig kuggprofil upp till 1982. Från och med 1982 och uppåt har kamremmen en rund kuggprofil har 22 till 24mm bredd. Kamdrev får inte ändras eller utbytas mot senare årsmodellens utföranden inte heller vara justerbara. Se App K artikel 7.3.5.
- Största tillåtna borrning av motorblocket är 0,6mm, vilket också innebär att någon överlappning till en annan cylinderklass inte är tillåtet. Se App J 261e.
- Vattenpumpen får utbytas, modifieras, tas bort. Se App J 261i.
- Tändsystemet med fördelare. Se App K artikel 7.3.5.
- Insugningssystemet är fritt under förutsättning att endast sugmotorvarianten används. Se App J 261d.
- Avgassystemet är fritt under förutsättning att avgasröret antingen riktas åt sidan eller bakåt, vilket innebär att man skall följa de av arrangörens och myndighetskrav som gäller. Se App J 261f.
- Smörjsystemet: Oljeträget är fritt, oljepumpen får modifieras under förutsättning att original pumphus behålls. Antalet av pumpar som finns monterat original får inte ändras. Se App J 261i.
- Torrsump får inte användas om den inte är homologerad. Oljefilter och oljekylare är fritt i antal, typ och kapacitet. Se App J 261i.
- Kopplingen med tryckplatta och lameller är fri under förutsättning att antalet lameller är som originalet och att original kopplingskåpa och svänghjul behålls. Se App J 261m clutch.

Motorer på 240:

Det fanns från 1975 flera olika motorer på 240. B20 användes under en kort tid under 1975-76. 1976 kom B21, 1979 kom B23 och B23E. Där mellan kom B19, en snikmodell. Den 1 april 1979 blev B23E homologerad att användas. Se homologeringshandlingen 5626.

Motorblock:

- Endast B23 block är tillåtet att använda. B230 är således inte tillåtet att använda eftersom det introducerades 1985 årsmodell. Se App K artikel 7.3.5.

Växellådan:

- Växellådan får inte ändras annat än vad som är homologerat med avseende på utväxlingar som är klassade och godkända samt drevens utformning. D.v.s. raxskurna drev är inte tillåtet, desamma gäller för sekventiells växellåda. Se homologeringshandling 5626, App J 261m samt App K artikel 7.3.5.
- Dog-Box låda är inte tillåtet. Se App J 261m, transmission och App K artikel 7.3.5.

Kardanaxeln:

- Kardanaxel är fri under förutsättning att det är av samma material som originalet. Se App J artikel 261m, transmission samt App K artikel 7.3.5.

Bakaxeln:

- Utväxlingar måste vara homologerade. Se App J 261m, transmission, App K artikel 7.3.5.
- Endast 1030 bakaxel får användas. Se App K artikel 7.3.5.
- Angående Diffbroms kan utredningen konstatera att modern teknologi verkligen gjort sitt intåg. Tittar man på ursprunget för en Volvo 240 är en Dana diffbroms. Den är av konstruktion och utförande den enklaste av diffbromsar. Numera har utvecklingen gått så långt att det är ljusår i skillnad mellan en gammal diffbroms och en ny variant på temat. Nu kan man trimma in en diffbroms så att den som har ett perfekt chassi där allt stämmer kan man få en diffbroms till slut bli pricken över i:et. Men, och det är det viktigaste, är inte detta en modern teknologisk utveckling enligt regelverket som inte tillåts, för med typ eller princip förstås också att modern teknologi inte får avgöra om det är tillåtet eller inte.
- En diffbroms med utifrån justerbar förspänning är definitivt inte tillåtet!

Hjulupphängningen:

Framvagn:

Utvecklingen har också på det plan nått långt utan att man har titta på regelverket, vad som är tillåtet eller inte. Länge har det stått mellan original eller Coil Overs för framfjädringens Mc Pherson ben. Slutligen bestämde HU att Coil Overs var tillsvidare tillåtet! Men man kan konstatera att Coil Overs kom först den 1 oktober 1984 på 240 Turbo. Då var det således tillåtet att använda sig dessa framben. Utvecklingen har även gått framåt för originalbenen så att dessa är fullt jämförbara med Coil Overs!

Med original fjäderben med fast fjädertallrik förstås, att man inte får ändra, förstora eller förminska original standardrör trots original fast fjädertallrik används.

- Originallets framfjädring får bara användas, dvs. Coil Overs är inte godkänt att användas. Se App K artikel 7.3.5. Bärarmar får förstärkas enligt handling 5626 tillägg 1/1V

Styrväxel:

- Kortare utväxling på styrväxeln får användas, underförutsättning att det passar in i original styrväxelhuset. Servostyrning måste vara homologerad för att få användas. Se App J 261o.
- Någon elektrisk variant får inte användas. Se App K artikel 7.3.5.

Kaross/chassiet

Kaross:

Skyddsburen får inte utnyttjas att vara ett element i uppstyvandet av själva karossen. Vilket man finner i Appendix VIA i Appendix K.

- Reservhjulshaljorna togs bort på 1978 årsmodell.

Slutsats:

Utredningen kan konstatera att man inte har följt vare sig Appendix K eller Appendix J från perioden, varken i nutid eller i dåtid.

Att vara uppdaterad av regelverket är något som gäller för alla, både den aktive såväl som den som erbjuder produkter till försäljning.

Utredningen ställer slutligen frågan om den aktive som bejublat tar emot hyllningar, känner lika som den som har följt regelverket till punkt och pricka.

// HU, Historiska Utskottet.