

---

**Officiellt Meddelande, Historiska Utskottet. Nr 4, 2018**

**"Fritt på perioden i Appendix J":**

"Det som var fritt då och som användes då, är fritt att använda nu"  
Detta har ni säkert sett och hört och nu ska vi försöka reda ut begreppen.

**3.3 Periodspecifikation:**

Är den övergripande rubriken i Appendix K reglerna.

Lite längre ner, under **3.3.3 Generellt angående alternativa komponenter:**

**Det står så här:** "Friheter som medgavs i Perioden av Appendix J, medför inte fullständig frihet, snarare berättigar det till att utnyttja de modifikationer och/eller de beståndsdelar som verkligen och legalt använts i perioden för det specifika märket och modellen ifråga, som ett resultat av dessa friheter från perioden."

**Vad betyder det då?** Vi tar ett exempel nedan.

På Period H1 rådde full frihet med bilens vattenkylare, man fick flytta den så länge man inte ändrade i karossen eller flyttade in den inne i kupén på bilen. Många har köpt och monterat aluminiumkylare, men har fått ett påpekande om att ta bort aluminiumkylaren.

I Appendix K finns i slutet av regelverket något som heter Appendix VII, "speciellt för vissa bilar", med olika undantag, bland annat nedanstående.

**Det är tillåtet att använda aluminium kylare på Escort RS 1600/1800 i Period H1 med Homologering Nr 1605.**

**Varför bara dom?** Jo, därför att man har bevisat att det har använts på just denna bilmodellen med homologering Nr 1605.

**Hur bevisade man det?**

Det fanns på 70-talet en motortidning som hette IMS, = Illustrerad Motorsport. Sven Berggren skrev om och Ulf Karlsson fotograferade på Kvällspostens Newsrace som kördes på Ring Knutstorp den 1-2 September 1973 för ett reportage i nr 10 av IMS 1973. Ronnie Peterson körde där Bosse "Emma" Emanuelssons Ford Escort RS1600 i tävlingen i reportaget i tidningen på bilden under den på Ronnie och Emma så är motorhuven öppen så det syns att det är en aluminiumkylare monterad i bilen. Se del av reportaget med foto nedan.

Det är troligtvis Ronnie Petersons närvaro som gjorde att fotot publicerades men det gör också att man kan exakt säga att denna aluminiumkylare har använts på denna bilen under perioden i en Internationell tävling som bjöd in till Grupp 2.

Fram till och med Period I 1977-1981 så får man använda det "Fria" som bevisligen använts i racing även i rally och tvärtom men från 1982 i perioderna J1 och J2 så får man inte göra det.

Bevisbördan ligger alltid på den tävlande och det räcker ej med att skicka in ett slumpvis hittat fotografi för att det ska bli godkänt, det måste bevisas som i fallet ovan med aluminiumkylaren.

gruset, stou och vggoe på två nya, men en brusten styrarm var det slutakt!

— Det var inte engelsmannens fel. Det är sånt som händer. Felet ligger i att växel-lådan pajade ihop, sade Ronnie.

Efter en snabbinsats av Timex-mekani-  
kerna ställde Ronnie upp sist i andra  
heatet. Styrarmen hade man lånat från  
Petter Diesens vagn.

I startögonblicket plockade Ronnie fem  
placeringar. Efter tre varv uppe på femte  
plats. Ett varv senare fyra. Och fortsatte!  
Plockade en sekund per varv. Slutligen in-  
såg han dock det omöjliga i att åka in de  
tolv sekunderna på ledartrion. Under klapp-  
jakten hade kopplingen krånglat. Troligen  
luft i systemet. Hela Ronnie-starten på  
Ring Knutstorp var föresten en kamp med  
sekunderna. På torsdagskvällen stod det  
klart att Ronnie inte skulle köra F 2-EM  
i Österrike. Efter ivrigt letande efter bil  
fick man klarsignal från Bosse Emanuelsson  
som själv avstod från start till Ronnies  
fordel.

En sån chaufför som Ronnie skall  
kunna klara sig med 1840 kubiks-motorn.  
Den ger 25 hästar mindre men 2-litern vill  
jag spara till SM-finalen, resonerade "Em-  
ma".

#### Specialtillverkade däck

Klockan två natten till fredagen tågde  
Ed Alexander, Goodyears mäktige tävlings-  
chef, ut på fabriksgolvet och dundrade:

— Sätt igång grabbar, Ronnie skall ha  
nitton däck omedelbart.

En kvart innan flygplanet lyfte från Lon-  
don på fredagskvällen fanns däcken på  
plats. Ronnie tog dem som handbagage.

Däcken var specialtillverkade. Liknande  
hade aldrig tidigare använts.

Det utbröt stor nervositet i Timex-stallet  
under träningen. Ja, inte för tiderna precis.  
För Ronnie åkte åtta varv i första passet  
och var klart snabbast. I andra avvaktade  
han in i det längsta. Åkte på slutet åtta nya  
varv. Snabbast igen. Nej, problemet var  
regnet. Under träningen forsade regnet ned  
och man hade bara en omgång regndäck.  
Skulle den räcka till racet? Nu blev det  
torrt under tävlingen så man behövde ald-  
rig chans.

Ronnie själv var lite bekymrad över att  
köra en högersyrd bil i tävlingen. För  
övrigt var det hans andra standardvagns-  
lopp.

— Problemet ligger i att jag måste växla  
med vänster hand. Därvid tappar jag kon-  
centrationen på själva körningen.

"Emmas" Timex-Escort var det dock  
inga fel på:

— En fantastisk bil för att vara hemma-  
bygge. Jag har provat en av Fords fabriks-  
escorter. Men den här är mer lättkörd och  
verkar gå bättre.

Gissa om Ronnies tillfälliga stälkchef  
mycket över de orden.



▲ "Jo, förstår du Ronnie, nu ska du göra så här, va..." Bosse "Emma" Emanuelsson hade sitt livs stälkchefsuppdrag på Ring Knutstorp. Ronnie Peterson uppskattade "Emmas" Escort å det högsta.



▲ Trubbel och jakt för Raymond och Palle, "Emmas" två stjärnemekar. Mellan de båda heaten lyckades dessa förträffliga herrar skifta inte bara en styrarm och lite annat på vänster framhjul utan dessutom hela växellådan, ett komplicerat jobb på Escorten.

