
Lathund för vad man får och inte får göra med en Volvo 240 i Appendix K.

[Volvo 240 efter Homolog. handl. no. 5626](#) i Appendix K i enlighet med Appendix J från Perioden.

Ett antal olika homologeringar finns att tillgå till Volvo 200-serien, men det enda vi tar upp i denna Lathund är Volvo 240 byggd enligt homologeringshandling No: 5626 för Period I i Grupp 2.

Detta på grund av dess popularitet att tävla med i rally eftersom det är den enda homologeringshandling som innehåller tillägget för B23 motorn som möjligt motoralternativet.

Nedanstående information ger en fingervisning om vad man får och inte får göra. Allt som är uppgivet nedan som Ej Tillåtet är exempel som har förekommit eller förekommer.

TIPS!

[Blå Understruken text nedan](#) går att klicka på, då hamnar du på [FIA Historic Databas](#) på sidan där du i nederkant kan ladda ner homologeringshandlingen som det hänvisas till i Lathunden.

Volvo 240:s enligt Homologering No. 5626 för Grupp 2.

[Grundhandling 5626:](#)

Volvo 242DL är homologerad till Grupp 1 med start den 10 Augusti 1974 och slut den 1:a November 1974, då hade Volvo mellan dessa två datum producerat 5000 exemplar av tekniskt likvärdiga bilar, det enda som skiljer dessa bilar åt är färgen på lackeringen, färgen på inredningen samt färgen på glasrutorna vid eventuell toning.

Homologeringshandling No 5626 blev giltig att bygga och tävla efter från den 1 Mars 1976.

Samtliga 5000 bilar hade B21 motor, M40 Växellåda samt 10:30 bakaxel med 4:10-1 utväxling.

Årsmodeller / Identitet:

Årsmodellen i bilens papper hos Transportstyrelsen har ingenting med homologeringen att göra.

Man kan ha årsmodell 1975 som ser ut som 1981 och man kan ha en årsmodell 1981 som ser ut som en från 1975 och man kan även ha en årsmodell 1983 som ser ut som 1981.

Kaross:

Man får använda både 2 och 4-dörrars karosser.

Karossen man använder skall till 100% vara lika med det homologerade utförandet.

Man får inte använda kaross från 1986 och nyare eftersom karossen har ett annat utseende, t.ex. vid ventilationen framför vindrutan, ventilationen hänger ihop med motorhuvens utseende samt med grillen.

Kaross:

Det finns flera olika varianter av utseende som tillägg men man får inte blanda olika utseende som är homologerade.

Exempel, man får inte ta grillen i Variant 08/02E tillsammans med lyktsargarna i grundhandlingen. 11/03E är endast utseende på front och bakända som är tillägg, helt enligt texten.

Man får ej göra "Rallycross-hjulhus" bak vid en "Rostlagning", dom ska gå ihop med bakskärmens vid hjulhuskanten.

Blinkersglas ska vara i vit-orange färg, ej helvita/helorange, glasen från USA/Kanada är ej homologerade.



1986 får grillen en vertikal svängning i designen som ej fanns på Period I. Se foto ovan: Grill från 1986 till vänster. Grill från 1981 till höger.

Bakluckan skiljer även den från 1986 och har en rundad översida jämfört med 1981 som har plan översida och är ej tillåten.

Det finns ingen bakspoiler eller vinge till bakluckan homologerad.

Det breda baklamporna som satt på Volvo 244 GLT 1981 kan ej användas eftersom varken baklampsmodellen eller bilmodellen är homologerade.

Reservhjulsbaljorna får ej tas bort. Att dom inte fanns på Volvo 242GT 1978 & 1979 saknar betydelse eftersom 242GT ej är homologerad.

Eluppvärmd framruta är tillåten.

Instrumentbräda & Invändigt:

Kåporna runt rattstången får ej demonteras.

Luftintag får ej demonteras och ersättas med plåt.

Kaross:

Stötfångare får ej flyttas in utan ska sitta som på originalbilen. 1975 ser det ut enligt nedan.



Bak: 14cm +2cm gummi.



Fram: Mätt enligt ovan.



Fram: 9,5cm +1,5cm gummi.

Plaststötfångarna från 1981 ska innehålla stötfångarbalken i Aluminium i sin helhet och får ej lättas, varken genom lättning eller annan kemisk eller mekanisk påverkan.

Motor B23:

B23 Motor med topplock märkt 405 på avgassidan.

Nyttillverkade 405 topplock med ändrade kanaler är ej godkända.

531 topplock med 405 märkningen infräst/svetsad/blästrad så det ser ut som en 405 topp är självklart inte tillåtet.

Insugningsrören skall vara Periodspecifika = använts på Perioden. (eller kopia på det som fanns)

Extratorgrenröret skall vara Periodspecifikt = använts på Perioden. (eller kopia på det som fanns)

Motorn ska ha B23:ans vevaxel, inte B230:ns eller Marinvevaxeln eller någon annan variant.

Komphöjden på kolvarna = 46,4 + - 0,1 mm och är ej tillåtet att ändra .

Ventiltryckare får ej ändras.

Kamremmen får ej utbytas mot annan variant med rundare profil eller bredare mått.

Mindre vevaxelremskiva är OK.

Motor B23:



Endast original vevstakar är homologerat, att använda T.ex. H-Profils eller I-Profils-vevstakar är EJ tillåtet.

Demonterar man den svarta plastburken till vevhusventilationen under insugningsröret och stoppar ner en enkel endoskopkamera för 75kr från valfri Internetbutik och storändan ser ut som på **bilden ovan** vet man det sitter H-profils vevstake i motorn och då är det **ej** OK i Appendix K.

Generator:

Generatoren är fri enligt Appendix J från Perioden, så då är det enligt Appendix K helt fritt att använda alla dom generatorerna som bevisligen använts på en 240 under Perioden.

Man får **inte** montera en "modern generator" utan den ska se ut som den gjorde på Perioden = som på bilden nedan och den drivs med kilrem.



Koppling:

Kopplingen får ej ha fler lameller än original frikoppling som har 1 lamell, flerskivig koppling är ej tillåten.

Växellåda:

M45 växellåda är homologerad med 1 ytterligare drevsats utöver original, den tätstegade drevsatsen, även kallad "R-Sport drevsatsen". Denna snedskurna drevsats med det antal kuggar per drev och utväxling per växel som är definierat i handling No 5626 är den enda variant utöver original man får använda.

ATT Tänka på! Tillägget för M45 heter 03/03V med drevsatserna. Men då är det den versionen av spakställ tillverkat i 3 rör som är på fotot som ska sitta på M45:an, Använder man den nyare M45:an som har en 4-kanst balk så måste man ha tillägg 11/03E, vilket i praktiken innebär att man ej kan ha det gamla utseendet på bakpartiet av bilen heller.

Bakaxel:

Bakaxeln är av 1030 modell och har tillägghomologerade utväxlingar.

4:88 och 5:38 är dom vanligast använda. 1030 axeln har alltid UNF 3/4"-16 gänga på pinjongmuttern som har nyckelvidd 1,1/8" (nästan 29 mm).

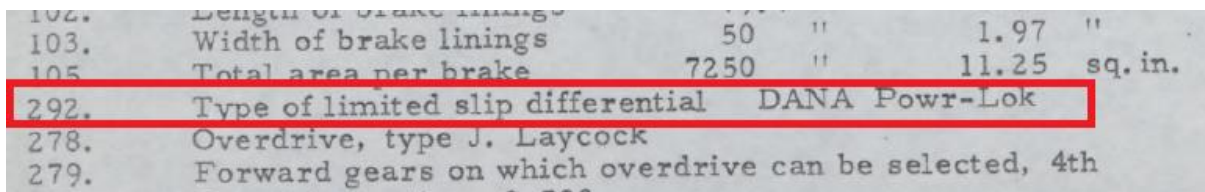
1031 bakaxeln är **Ej** tillåten, inte heller modernare utväxlingar som t.ex. 5:00 eller 5:13.

För info, 1031 axeln kännetecknas av att den som regel har M24x1,5 gänga på pinjongmuttern med nyckelvidd 30mm, det kan också finnas några gamla kvar med M20x1,5 gänga på pinjongmuttern med nyckelvidd 27 mm.

Man får ej heller ta en 1031 bakaxel, svarva ner ytterdiametern på kronhjulet, modifiera utsidan av 1031:ans banjohus så den ser ut som en 1030 utvändigt, det inuti ska vara rätt också.

Aluminiumbakaxel: Den tillägghomologerade aluminiumbakaxeln är en 1030 axel, motsvarande i aluminium som finns i 1031 utförande är tillverkad till Grupp A bilarna långt efter period I tagit slut, den har aldrig suttit standard på någon 240 och skiljer sig markant från tillåtna bakaxlar i utseende.

Diffbroms: DANA Powr-Loc heter diffbromsen som är homologerad och får användas, den finns att hitta på sidan 11 i No 5626, eller, se bild nedan.



102.	Length of brake linings	50	"	1.97	"
103.	Width of brake linings				
105.	Total area per brake	7250	"	11.25	sq. in.
292.	Type of limited slip differential	DANA Powr-Lok			
278.	Overdrive, type J. Laycock				
279.	Forward gears on which overdrive can be selected, 4th				

Dana-modellen kännetecknas av att huset är delat och den har 8 bultar som håller ihop huset.

Hur just Dana ser ut visas på de 2 nedanstående fotona



Diffbroms: Diffbromsen av Danamodell ihopsatt nedan. Danadiffen finns i flera olika utföranden, på bilden nedan syns både insexskalle och 6-kantskalle för det finns båda varianterna.

Man får göra en kopia av en Dana enligt Artikel 3.3. och Artikel 3.8 (se nedan) talar om vilka toleeranser som gäller för kopian. Dock finns det ingen specification på hur man tillverkar kopian mer än att det skall vara samma material, i detta fallet är det ju metall, så man kan gjuta, fräsa fram en billet, smida fram en eller spruta fram en LSD med en 3D skrivare.

3.8 Toleranser

3.8.1 Om inte annat anges i bilens homologeringshandling och i Appendix J vilka är tillämplbara i den Period för bilen ifråga, ska följande toleranser användas:

3.8.2 All maskinbearbetning förutom borrhålens diameter och slaglängden: $\pm 0,2 \%$

3.8.3 Obearbetad gjutning: $\pm 0,5 \%$

3.8.4 Bilens bredd mätt vid bilens fram och bakaxel: $+1 \%$, $-0,3 \%$

3.8.5 Hjulbas: $\pm 1,1 \%$

3.8.6 Spårvidd: $\pm 1 \%$

0,2% = 2mm på 1 meter.

0,2% = 0,2mm på 10cm

0,2% = 2 hundradelar på 1cm.

Kan man bevisa att något annat använts enligt reglerna så får man använda det, en bra början är att hitta ett dokument, t.ex. en katalog som visar att någon faktiskt sålt en annan variant.



Fälgar & Spacers:

Fälgar och spårvidd var fritt på perioden, Lösa spacerplattor eller spacerplattor monterade på hjulnaven är ej tillåtna, se urklipp från Appendix K, Kaptitel II, Artikel 7 nedan.

7.3.9 Variationer från standard eller homologerade karosdelar och tillåten på Perioden enligt Appendix J får användas. Sådana ändringar av karosdelarna måste överensstämja med en komplett ändring som var utförd på modellen ifråga under sitt Internationella tävlingsliv under FIA regler för Perioden. Detta måste bevisas genom fotografi på bilens HTP och stämplad av Bilsportförbundet. Särskilt när spårvidden ändras ibland, tillåtet för CT och GTS bilar, måste denna åtgärd verkligen ha använts i Perioden för denna modell, vilket också skall kunna bevisas. Som tillägg, däckets slityta måste täckas av karossen (se för övrigt Appendix J från perioden).

I No 5626 finns Turbofälgen homologerad, den är **6x15"**, vill man ha bredare får man bevisa att det använts på perioden på en 240, helt enligt ovanstående regeltext.

Bromsar:

Huvudcylindrar:

Dubbla huvudcylindrar (Bromsvåg) till bromsarna är tillåtet, även att demontera bromsservon. Däremot är det **EJ** tillåtet att ha en justerratt till cylindrarna som går nå och ändras på när bilen körs.

Fram:

Girling bromsar fram med ventilerade skivor **SKA** vara av modellen med **2 bromsslängor** in i bromsocket. Bromsocket fram med endast en bromssläng in är för nytt och ej homologerat och kom först när ABS kom på bilarna ca. 1988.

Bak:

Både Girling och ATE bromsok är tillåtna.

ATE oket finns under "Speciellt för vissa bilar" i Appendix K under rubriken "Appendix VII" sedan 2019 efter att Historiska Utskottet delgett FIA artikelnummer och utdrag ut verkstadshandbok och reservdelskatalog, se foto nedan på undantaget.

PV 544 Sport

- Frånre skivbromsarna i tillägget C av homologeringshandling n° 1086 är endast godkänd för bilar i Period F.

242 DL (Homologation form 5626)

Följande ATE ersättnings bromsok är accepterade som ett **alternativ**:

- Vänster ATE 13592290
- Höger ATE 1359230-8

VOLKSWAGEN

VW Käfer/Baggen

- Denna bil anses vara en GT bil, när den är modifierad av Oettinger i överensstämmelse med homologeringshandling n°138.

Styrning:

Servostyrning är homologerad och utväxlingen är fri i originalhus.

Pumpen ska vara den äldre varianten med inbyggd oljebhållare i pumpen enligt fotot nedan.



Den nyare servostyrningen med separat oljebhållare monterad på hjulhuset kom först på årsmodell 1986 på 240 DL och är ej tillåten.

Stötdämpare och Fjädring:

Coilovers är ej tillåtna. Bevis att det använts på perioden saknas när detta skrivs.

Inte heller är det tillåtet med uniballs i infästningarna varken fram eller bak om det ej bevisligen användes på perioden eller göra saker justerbara som ej är det, t.ex bakaxelstag.

Justerbara stötdämpare enligt Appendix K.

Fjädern skall vara av original diameter.

Förlängda stötdämpare är ej tillåtet.

Längre rör på fjäderbenen är ej tillåtet.

Flytta fjädertallriken på fjäderbenet är ej tillåtet.

Stötdämparna ska ha samma utseende som dom hade på Perioden, fanns det ej på Perioden får det ej finnas nu.

Fram:

Som överkant av fjäderbensröret avses där gängan för muttern som håller stötdämparen i röret är.

Som botten på fjäderbenet avses anläggningsytan som plattan för spindelledens mutter monteras emot.



Stötdämpare Fram: Maxlängd utfjädrad från avsatsen under gängan i toppen på kolvstången till botten av stötdämparen på ca 660mm.



Längd: Fjäderbenets rör mellan övre kanten och botten på fjäderbenet är ca **425mm**.

Stötdämpare och Fjädring:



Längden, mätt på baksidan av fjäderbenet, på fjäderbenets rör mellan fjäderns anläggning mot fjädertallriken till botten är ca **310mm**.

Bak:



Stötdämpare Bak: Maxlängd på ca 440mm mellan cc hål för infästningarna.

Hjulbas och mått:

Hjulbasen är 2640mm och spårvidd fram 1420mm och spårvidd bak 1350mm.

Det är EJ tillåtet att flytta infästningar för bakaxel eller framvagn i karossen.

Det är inte tillåtet att flytta motorn bakåt/neråt i motorrummet.

Tänk på att: Bevisbördan ligger helt på föraren vid en efterkontroll.

Lathunden kommer vid behov att utökas med mer information.

Uppdaterad senast 6/9 2022