

Jan Christer Udén  
Utredare

2023-10-30

Sid 1 (2)

### Utredning av Historiska Utskottets tolkning och hantering av FIA:s ID-handling för Volvo 240.

#### **Bakgrund**

Ola Axelsson (OA) har i ett brev till Förbundsstyrelsen begärt en utredning av Historiska Utskottets (HU) tolkning och hantering av FIA:s ID-handling för Volvo 240, 5626, och HU:s "lathund" för Volvo 240 enligt FIA Appendix K. OA begär att styrelsen ger i uppdrag till Juridiska kommittén (numera nämnden) att göra en utredning och juridisk bedömning, avseende bakaxel och differentialbroms. Styrelsen beslutade den 15 juni 2023 att ge Juridiska nämnden (JN) i uppdrag att utreda frågorna.

Uppdraget blev sänt till JN den 5 september 2023.

Ledamöterna Hans Avelin och Michael Hoffstedt har bidragit med underlag till utredningen.

Regelverket för internationell historisk bilsport är FIA Appendix K, senast daterad den 23 juni 2023. Denna regelsamling hänvisar även till Appendix J som gäller allmän bilsport. Studerad Appendix J är 1981 års utgåva. Appendix K finns även i svensk översättning och det finns också en så kallad lathund utfärdad av HU och senast uppdaterad den 6 september 2022. Lathunden (No 3) avser specifikt vad som i dag får göras med en Volvo 240, grupp 2, i Appendix K under perioden 1976-1981.

Grundidén med historisk bilsport är att tävlingsbilarna ska spegla sin tidsepok, med bevarad prestanda och utseende. Homologeringstillägget (13/10V), med det motorstarkare alternativet (B23E), mot slutet av perioden (1979) har medfört modifieringar för ökad hållbarhet. Dock har ett utpräglat tävlingsintresse i rally medfört att gränserna för vad som är tillåtna modifieringar testats och lett fram till lathunden.

Det har tidigare gjorts en utredning angående tolkning av reglerna för historisk bilsport. Av dokument från 2013 och 2014 framgår det att personer knutna till Volvos tävlingsavdelningar, bl.a. R-sport, prövat olika utförande av både bakaxlar och andra komponenter vid nationella och internationella tävlingar. HU menade, och menar fortfarande, att det är upp till de tävlande att bevisa att aktuella komponenter använts vid tävlingar och även övertyga FIA att så är fallet genom den process som är beskriven i Appendix K (Kapitel I, mom. 3.3.8). Någon sådant underlag har inte lämnats till FIA. Enligt mejlkonversation från Pierre Ellison, tidigare styrelseledamot i SBF och rallyfadder, stod styrelsen bakom HU när det gällde tolkningen av reglerna.

#### **Bakaxel**

För att få ett bättre utredningsunderlag har tidigare anställda på Volvo och nära knutna till tillverkningen av bakaxlar och monteringen av differentialer i transmissionsfabriken i Köping kontaktats. Möte på plats i Köping med visning av komponenter och bakaxlar har även genomförts. Följande har framkommit.

Enligt grundhomologeringen finns det inte angivet vilken bakaxel (typbeteckning) som homologerats, mer än att den skulle vara stel. Typ 1030 finns inte angiven även om den sannolikt monterades i de 5 000 första Volvo 240 som producerades för att uppnå minimum för homologeringen.

Typ 1031, som fanns för andra Volvomodeller sedan slutet av 60-talet, kom in i produktionen av Volvo 240 i senare delen av 70-talet och monterades parallellt med 1030. Skillnaden mellan axlarna är i huvudsak ett större kronhjul och annan offset på pinjongaxeln i 1031, vilken gav en bättre hållbarhet men ingen ökad verkningsgrad. Tillgång och efterfrågan styrde tillverkningslinjerna i Köping och inte enbart bilens modellbeteckning. Dock fick Volvo 240 GT alltid 1031-axlar. Volvo ansåg det inte nödvändigt att homologera 1031 eftersom det var en smärre produktionsändring. Båda axlarna utrustades i både standardbilar och tävlingsbilar under tidsperioden. Det senare måste anses belagt i utredningen från 2013-2014.

Vid studium av grundhandlingen vid homologeringen från mitten av 70-talet har Pär Karlsson, teknisk chef på SBF, tagit fram en detaljförstoring av originalfotot på bakaxeln (bild E) där det framgår, enligt samstämmigt uttalande från de f.d. anställda på fabriken i Köping, att axeln är av typ 1031 (tydlig upphöjning på ovansidan av gjutgodset).

### **Differentialbroms**

Enligt grundhomologeringen finns det valfrihet i att montera en differentialbroms. Om den är monterad ska den vara av "Type of limited slip differential DANA Powr-Lok". Enligt HU sålde Volvo en viss typ av differentialbroms som optionstillägg till grundbilen och har inte salufört någon annan diffbroms än den homologerade Dana.

En annan tolkning av "Type of" är att diffbromsen ska vara typlik Dana-diffen, det vill säga funktionsprincipen med lameller och ramp. Dana-diffen tillverkas inte längre, men på marknaden finns det typlika differentialbromsar att tillgå.

### **Sammanfattning**

Det är ställt utom tvivel att Volvo 240 under aktuell period utrustades med båda typerna av axlar och vidare att Volvo ansåg det vara en smärre produktionsförändring som inte krävde homologering. Den enda axel som Volvo ansåg behövde tilläggshomologeras under perioden var när typ 1030 utfördes med aluminiumhölje.

Appendix K är en internationell regelsamling som hanteras av FIA genom medverkan av respektive lands ASN. Det är fullt möjligt att söka ett godkännande för saker som av olika skäl inte homologerats, eller att det saknas tillverkning av originaldelar.

### **Referenser**

FIA Appendix K 2023 i engelsk och svensk översättning

FIA Appendix J i 1981 års upplaga

FIA Homologeringshandling 5626

HU Rapport från 2014 om utredningen om Volvo 240 i Rally

HU Lathund No 3, avseende Volvo 240 i Appendix K, uppdaterad 2022-09-06

### **Bilaga**

Detaljförstoring av foto E i FIA-handling 5626

Rönninge den 30 november 2023

*Jan Christer Udén*

Jan Christer Udén