

## SKILJAKTIG MENING

### § 05 Karolina Hansen

Jag delar inte utfallet av denna utredning, utan ställer mig bakom den tolkning som Historiska utskottet har gjort i tidigare utredning. Den bevisning som man bygger utredningen på saknar kompletta bevis på att 1031 axeln fanns vid homologering 1975, så som bilder och datum som kan styrka att en 1031 bakaxel monterats original på Volvo 242GL 1975 eller att den använts vid internationellt tävlande.

Bifogar även 12\_1030-1031\_Rear\_axel\_illustrations som visar på jämförelse mellan de två bakaxlarna 1030 och 1031, då man tydligt ser att bilden i grundutredningen är en 1030 axel.

Bifogar en tydligare handling av 14\_homologation\_form\_number\_5626\_group\_1 från FIA Historic Database.

I tillägg till den tidigare bifogade PDF 12\_1030–1031\_Rear\_axel\_illustrations så styrker 13\_Rear Axle Repairs and Maintenance publicerad 1976 att det är en 1030 axel som är på bilden och som är homologerad till Volvo 242GL 5626 då dom 2 grundutväxlingarna som är homologerade i 5626 (06) sid.11 4.1:1 och 3.91 ej fanns till 1031 bakaxeln enligt (13) sid.1. Vidare kan jag ej finna något som på visar att Volvo 240 utrustades med 1031 bakaxel förens efter att Volvo 242GT släpptes 1978. Bilaga 10 service handbok Volvo 240 bakaxel är lite svårutläst avseende vilka utväxlingar som endast fanns som alternativ på dom första årsmodellerna, då den enligt min uppfattning har med alla utväxlingar som fanns under hela 200-seriens tillverknings år då (10) är en uppdaterad manual från 11555/1 till 11555/2 så där av att jag förlitar mig på den tillsynes tidigare utgåvan (13).

Så med denna information står jag fast med min skiljaktighet från utredningen och ställer mig bakom Hu:s utredning samt tolkning av Homologering.

Som Ola Axelsson (OA) har skrivit i sitt brev (02) till förbundsstyrelsen så är 1031 bakaxeln monterad i "cirka hälften" av alla Volvo 240DL årsmodell 1981 vilket är ovidkommande vad som kan ha eller inte ha monterats original på bilmodellen utan det är vad som är homologerat till bilen som gäller. Kan OA ta fram material såsom bilder på bil/bilar o.s.v. (tillvägagångsätt samt vad som behöver finnas med finns att läsa i 05 App K Swe Sid.14–17 / 04 App K Eng sid.13–16) på att man under perioden tävlat med 1031 bakaxeln och detta anser jag att är upp till OA att ta fram detta material och tillhanda hålla det till tekniskakommittén för att dom sedan skall kunna skicka det vidare till FIA för en bedömning om det kan läggas till i homologering 5626.

Vad de gäller differential så finns det även där möjligheter för OA att enligt 05 App K Swe / 04 App K Eng under paragraf 3.6:

### 3.6.3

Tillverkare av reservdelar är ansvariga att införskaffa nödvändiga intyg eller licenser som kan komma behövas för att tillverka originalkomponenter eller en komplett bil. FIA kan inte ställas ansvarig för intrång i eventuella patenträttigheter.

### 3.6.4

Inga som helst öknings av bilens prestanda eller fördelar genom viktändring får användas genom att utnyttja alternativa material eller komponenter.

Alltså är inte en ersättnings differential för Dana Power-Lock ett hinder om det finns en tillverkare som anskaffar ett intyg om att "deras" differential är exakt lika funktion/vikt/material o.s.v. Som den som var under tidsperioden, dock är det samma sak här att det måste ansökas om hos FIA då dom äger Appendix K som regelverk samt homologeringshandlingarna, vad som kan läggas till och även dom som i slut ändan godkänner om bilen skall få en HTP-handling ( Historic Technical Passport).

Åkersberga den 6 december 2023

*Karolina Hansen*

Karolina Hansen

## **Bilagor**

02 brev fr Ola Axelsson

10 Servicehandbok 240 bakaxel.pdf

12 1030-1031\_Rear\_axel\_illustrations.pdf

13 Volvos gröna 1976- Bakaxel bilaga.pdf

14 homologation\_form\_number\_5626\_group\_1.pdf