

gger Escort



Emanuelsson och hans Escortbygge



vi var han har fått förmågan från att göra motorrum där hälften ser ut att saknas...

Motorfästena:

— 1971 på hösten började vi ana att det fanns mer att göra på den kanten. Vi hade en gång fått bryta sedan motorn hoppat och skumpat så att den slagit upp ett hål där oljan rann ut. Vi behövde styvare fästen som inte tillät motorn att fjädra så mycket.

— I samma veva sänkte vi också motorn och flyttade den bakåt. Vad motorn fjädrar i nu? Kan du gissa? Nej, men gummikud-dar från bakvagnsupphängningen till Lotus Elan!

Som Kajsa Varg sa...

Motorn och växellådan ("ZF femväxlade förstas — en jävla fin låda för bara fyra tusen spänn!") hänger i dessa Lotusdetaljer som i sin tur sitter i små tunnplåtslådor som svetsats mot rambalkarna.

Enkel cockpit

Cockpiten är påtagligt chosofri. Störtbåge förstås — den köper man färdig — men i övrigt inte ens en läderklädd GT-ratt!

— Standardratten är bättre att köra med och ger bättre grepp. Den är också något större än man är van vid från tävlingsbilar och det anser jag är en fördel eftersom man faktiskt får slita ganska mycket med ratten.

— Vi har ett stopp under frikopplingen bara för att den inte ska kunna vränga sol-fjädern bakåfram.

VÄND!

Min bil helt underifrån. Där kan vi verkligen se krängningshämaren där basen är fast monterad och armarna går ut — omvänd ordning alltså. Bilden är tagen bakifrån. Man ser också ena wattlänken.

Lägg märke till konsolen som är gjord i bara 2 mm tjock plåt men uppbockad på lämpliga ställen för att få en styv fackverkskonstruktion. Lättare och starkt ändå.

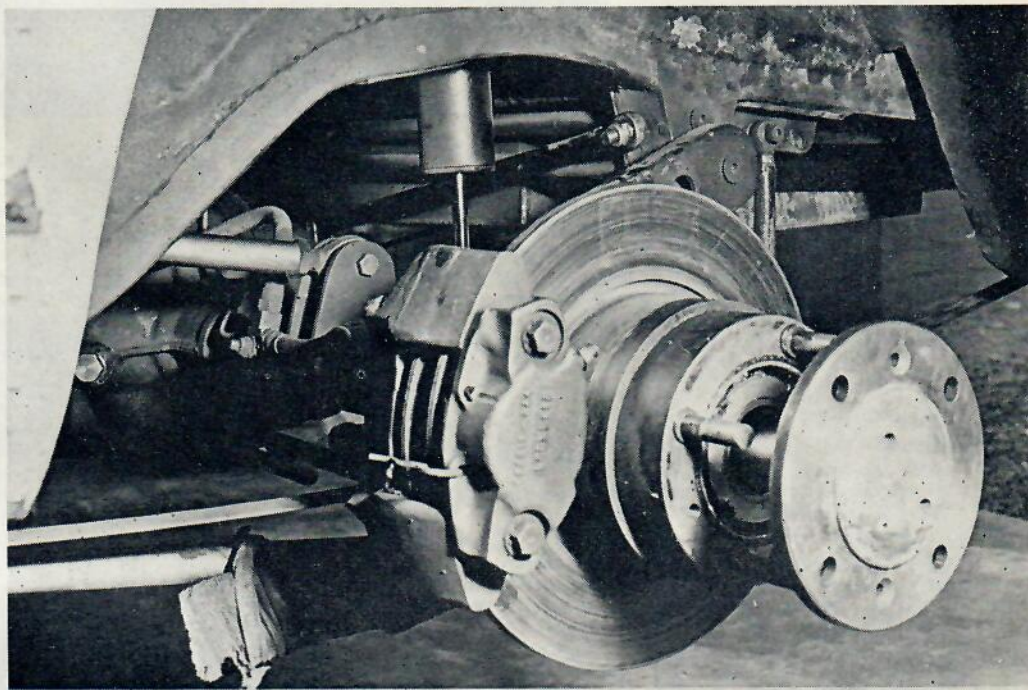
Vi har i år gjort lite snyggare konsoller, som en låda för övre och undre momentstagen. Liknar Broadspeeds teknik. Konsolen är argonsvetsad fast mot bakaxelröret förstås.

Övre momentstaget sticker in i en tunnel. Ifjol hade vi bara borrarat hål och så satt det en tvärbalk som vi fäste staget i. Nu har vi fått ett styvare golv och en 5 cm längre arm. Den gör nytta.

Upp till en vinkelplåt med fyra fästhål som man använder för att justera in krängningshämaren.

Block i aluminium mellan axelröret och fjädern.

Ett enda blad räcker, det är tillverkat i Sverige. Framtill ligger det i en gejder så att den kan röra sej. Annars bågna fjädern. Den måste kunna leda.



Den torsionsfjädrade bilen, alltså min fjolårsbil som Petter kör i år. Bilden är kanske lite orepresentativ eftersom en del slangar är lite smutsiga och grisiga. Vi har calipern framtill här också. Det vill vi förresten gärna göra om och lägga calipern längst ner i stället, där den får maximalt mycket kyl Luft. Alpine och Schnitzer BMW använder den tekniken och den verkar klart vettig.

