

EMMA BYGGER ESCORT

forts fr föreg sid

I övrigt finns bara det man väntar sej. Möjligan med undantag för ett tryckmätninginstrument som kollar bränsleinsprutningen.

— Det finns ingen anledning att krångla till det.

Fartygselektrikern igen:

— Det är minst sagt besvärligt att få igång en BDA-motor med det ordinarie 12-voltsbatteriet. Därför har vi numera 16 volt som startspänning. För att inte resten av elutrustningen ska ta skada har jag kopplat ihop ett system som bara ger 16 volt till själva startmotorn. I och med det behöver vi aldrig köra med speciella varmkörningsstift, 370 grader duger fint både i start och lopp.

Ett nordiskt Fordcenter?

Just nu börjar verksamheten svälla ut så att garaget på villatomten inte räcker längre. Verksamheten både förtjänar och kräver större svängrum innan Bosse och hans rygg-rad kan satsa för fullt.

— Om vi skaffar större lokaler, ja då vet man aldrig vad det kan bli av Bo Emanuelsson Racing.

Drömmar om hur det kan bli har han. Är imponerad av GRD:s sätt att jobba — att erbjuda kompletta tävlingspaket inklusive mekaniker, verkstadsplats för dom som måste meka, en britts att sova på.

— Ett nordiskt Fordcenter för tävlingsförare. Tja, varför inte?

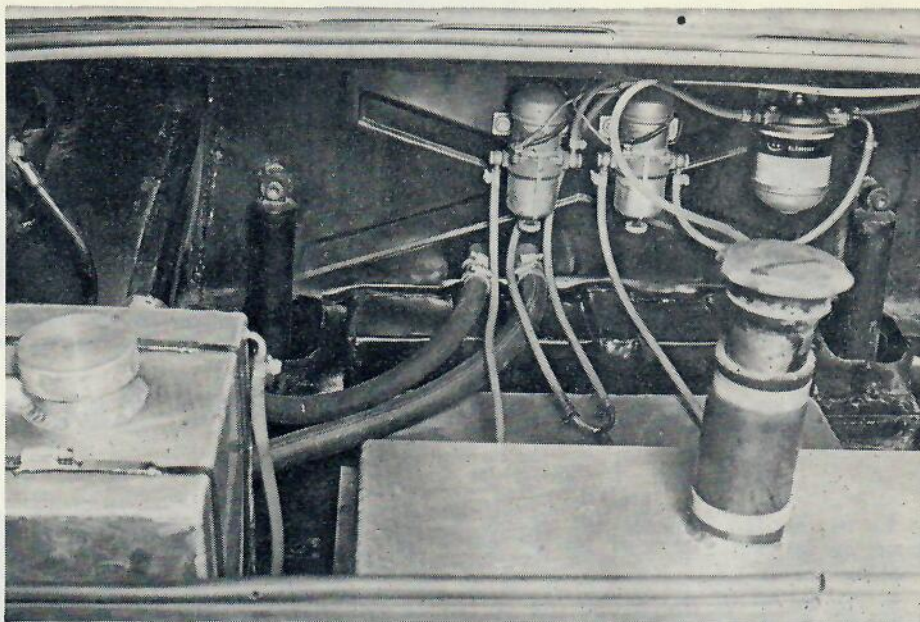
Det börjar bli utdelning på många års hårt jobb för Bosse "Emma" Emanuelsson.

Min bil. Här uppe till vänster finns den elektroniska tändningen, samma som dom har i F2. Den måste jag säga är både på gott och ont. Systemet saknar ju brytarspetsar och det är väl gott och väl, men det går sönder ibland, åtminstone gör det så på F2-orna. Vi har ännu inte haft några problem.

Slangen som går tvärs över motorn är ett snabbjobb som vi hade gjort till Kinnekulle. Det är så att vi har en 2-liters evakueringstank för olja som skvätter upp. Nu trycker 2-litersmotorn ut så mycket olja att den på 8 varv på Knutstorp fyller upp 2-literstanken plus hela utsidan av bilen... därför har vi lagt in den här slangen som för oljan tillbaka dit den hör hemma, till oljetanken!

T. h. oljefiltret som sitter vettigt placerat. På ena sidan går en förbindelse rätt in i motorn, på andra sidan från oljepumpen.

Nertill på bilden en liten grå grej vid slangnippeln. Det är den elektriska bränslepumpen. Den startar vi motorn på. När varvet är uppe i drygt 1000 tar den mekaniska över. Observera att nu talar jag inte om m a t a r p u m p a r n a — det är dom som ligger i



Peter Diesens bil. I princip likadant på årets men här ser det lite risigt ut. Till vänster oljetanken, den andra är bensintanken. När jag körde på Brands ifjol fick jag för mej att en 40-literstank inte skulle räcka så vi gjorde den här med extra låda på.

Här ser man Bilsteinbenen som sticker upp och på andra sidan plåten finns (syns inte på bilden) en "Pure Pac" i plåt som stagar upp infästningen.

Så två bensinpumpar. Vi använder bara den ena, den vänstra eftersom det alltid finns en högerkurva mer och vi vill ha så lite centrifugaltrubbel som möjligt.

Inifrån instrumentbrädan kan man vid behov skifta från pump 1 till pump 2. Skulle 1:an gå sönder sätter vi på 2:an. Skulle soppan verkligen börja bli kritisk sätter vi på båda pumparna för då suger man i varje ända av tanken.

kofferten bak, utan om insprutningens pumpar som kör med ungefär 8 kilos tryck (120 psi). Går inte den mekaniska pumpen så sjunker trycket och då går motorn inte på höga varv. Det var precis det som hände Ronnie Peterson i Monaco. Den elektriska pumpen orkar inte ge fullt så högt tryck och som du minns bommade ju också Ronnies motor på höga varv när han var tyungen att köra på den elektriska pumpen.

Vitsen är att F2-orna inte använder generatorer och därför har man en mekanisk pump. På höga varv ger den ett mycket konstantare tryck än den elektriska.

Så ser ni kylet också. Det är hemmagjort och har betydligt bättre kapacitet än standardkylet. Det beror på att vi har 4 cellrader bakom varandra i stället för 2, dessutom tätare mellan cellerna. Många tror det ska vara stort genomsläpp i kylet, men i själva verket är det tvärtom. Man ska ha så stor area som möjligt.

Hydralkopparna — tre stycken — en för frambromsarna en för bak och en för kopplingen.

