

**Från TR Magazine 4/2004. Författat och byggt av Ulf Mattsson, Triumph TR3A, 1958.**

## **Toyota växellåda i en Triumph TR.**

Min bil är en TR3A från 1958 som har ett förflutet som banbil i SSK serien på 70 talet. Den är idag i ett "Fast Road" utförande med trimmad motor och diverse modifieringar. Då motorn förra vintern ändå var ur bilen för ännu en renovering, så fanns tankarna om att montera en 5-växlad låda. Jag tänkte att den högre effekten gjorde att original växellåda kanske inte skulle palla och samtidigt så var jag inte så förtjust i att köra med överväxel.

Jag hade läst att det fanns ett antal företag som levererar sats, som konverterar en Toyota 5-vxl låda till att passa på en Triumph. Efter ett antal kontakter med olika företag i både USA och Australien, så fick jag kontakt med Herman van Der Acker som har ett litet företag i USA som heter HVDA.

Han tillverkar en sats som gör att man kan montera en Toyota Supra eller Celica låda mot en Triumph 2- 6 motor. Herman är mycket hjälpsam och berättade vilka lådor som kunde vara aktuella. Det är i princip alla Toyota Supra och Celica 1982 – 1985 som är bakhjulsdrivna, men även pick-up 1984 – 1996 fungerar.

Toyota lådan är en aluminium låda som väger ca 35 kg, och finns i 4 st olika utförande. (W55, 57, 59, 59). För att få reda på vilken låda det är, så måste man titta på en skylt i motorutrymmet eller på vänster dörrstolpe. En Supra låda används för ett stort antal olika modifieringar och är god för 300+ hästkrafter, alltså mer än vad en TR någonsin kan producera. Att hitta en låda är inte så svårt och ett bra forum är <http://www.bildelsbasen.se/>. Jag hittade en låda från en Supra 1984 års modell med 2,8 l motor, i närheten där jag bor som kostade 1500:-.

Nedan en sammanställning på de olika växellådstyperna.

Gear	Triumph TR 2-6	Celica 1982-85	Celica 1982-85	Celica 1982-85	Pick-up 1984-96	Pick-up 1984-96
First	3,380:1	3,285:1	3,166:1	3,285:1	3,950:1	3,830:1
Second	2,000:1	2,041:1	1,904:1	1,984:1	2,140:1	2,060:1
Third	1,325:1	1,322:1	1,310:1	1,275:1	1,380:1	1,430:1
Fourth	1,000:1	1,028:1	0,969:1	1,000:1	1,000:1	1,000:1
Fifth	---	0,820:1	0,815:1	0,783:1	0,810:1	0,840:1
Reverse	4,280:1	3,153:1	3,250:1	3,786:1	4,368:1	4,368:1

Satsen beställdes och inkluderar följande komponenter:

- Nytt kopplingshus
- Ny växelspaksadapter så att originalspak kan användas och kommer ut på samma ställe som originalet.

- Ny hastighetsmätarwire och fästen som passar till originalmätare
- Ny fläns för kardanaxeln
- Nya växellådsfästen
- Ny kopplingslamell
- Ny slavcylinder till kopplingen. (Det går att använda orginalcylindern men jag beställde till en sats där man får en centrummonterad slavcylinder som trycker direkt på tryckplattan)
- Div. bussningar skruvar, slangar mm.

Priset är USD 1.435,00 vilket inkluderar transport, (Ca SEK 10.700:- ) Det blev ca 800 kr i tull och moms. + växellåda för 1.500:- Totalt SEK 13.000:- Montering av satsen är enkel och är gjord på några kvällar. Glöm inte att läsa manualen noggrant så det inte blir som jag, när allt var monterat så fanns det två bitar kvar. Efter kontakt med Herman så skulle den ena sitta som bussning på ingående axeln och den andra var en reserv. Så det var bara ta ut lådan igen och på med bussningen. Kopplingen var heller inga problem men man får montera ett stopp för pedalen, då slaglängden på slavcylindern är mycket kortare än originalet. Jag bytte dock huvudcylindern till en med mindre diameter och fick då ett lite längre slag på pedalen.



Ovan original begagnad Toyotalåda.



Ovan satsen som den levererades



De två växellådorna sida vid sida. Toyota till vänster med färdig konvertering.

Vad får man då i jämförelse med en originallåda: Först av allt så är ju tillgången på Toyotalådor mycket större än på original overdrivelådor. Delar till dessa börjar bli dyra och tillgången är begränsad. Toyotalådan är mycket lättare att växla och dessutom tystare. Den läcker inte heller olja på min garageuppfart och att den sedan är ca 10 kg lättare är också ett plus.

Herman Van der Acker kan nås på . <http://www.blindmoosefab.com/hvda.htm>