

Drivaxlar på TR4A-TR6. "The ultimate solution". (Obs! Artikeln är uppdaterad 2015 i förhållande till tidningsartikeln.)

Jag har i tidigare artikel i nummer 2/2000 skrivit om problemen med de bakre drivaxlarna på de TR-bilar som har svängaxlar. Dvs. TR4A-TR6. Har du inte detta nummer så kolla på hemsidan under rubriken "tekniska artiklar". Det är sannolikt ingen större problem för dem som kör "normalt" och inte har ökat effekten på motorn under förutsättning att huben är OK och knutkorsen är i bra skick. Om man däremot ökat effekten på motorn, kan man lätt konstatera att originalkonstruktionen inte är bra. Det finns två problem:

Det största problemet är faran av att den yttre axeln kallad "stub axle" är för liten vilket gör att den för eller senare bryts av. Detta resulterar i att bakhjulet lossnar och kan "kör om" dig på motorvägen. Ingen kul upplevelse precis. Detta har hänt på många bilar i vanlig trafik beroende ålders- och utmattningsskäl. Kas Kastner som tävlade med TR 250 och TR6 i USA på 70-talet monterade dit nya stub-axlar inför varje ny tävling! Så problemet är inte nytt. Kolla också på <http://www.kolumbus.fi/triumph.tr6pi/>

Det andra problemet, som bara uppenbaras då bilen pressas på en tävlingsbana, är att originalaxeln kan låsa sig i splinsen. Axeln rör sig ut och in genom att det två halvorna är förenade med splines. Vid kraftig acceleration låser sig splinsen vilket inte är bra. Dessutom slits dessa splines även vid normalt bruk och detta ger ett inte önskvärt glapp.

Det finns olika lösningar på problemet. Det finns förbättrade axlar med teflonbehandlade ytor i splinsen osv. Det mest radikala är dock att byta hela axeln till en som är gjord för större effekt och som har CV-joints i stället för knutkors samt en helt ny hub. Det två bästa som finns enligt min bedömning är:

- o Den andra lösningen säljs sen många år tillbaka av TR Nord i Tyskland. Det är en konverterad BMW-axel och en nyttillverkad hub. Denna lösning kostar Euro 1476/par inkl moms (2015). Moss i England börjat sälja denna drivaxel som Moss nr TKC853XR. Den kostar hos Moss £803/st. Flera andra leverantörer säljer också dessa drivaxlar.
- o En nyutvecklad drivaxel med knutkors samt en nyttillverkad hub som säljs av Racetoration. Denna lösning kostar £ 649/st inkl VAT (2015) från Racetoration. Detta är en mycket kraftigare konstruktion än originalet men du har fortfarande kvar splines.
- o Ett alternativ kan vara att behålla drivaxlarna och bara byta till den hub Racetoration säljer. Den kostar £714/par inkl VAT (2015).



Komplett drivaxel från TR Nord utan hub. Den nya hubben ser du på bilden nedan.



Axel och hub från Racetoration



Hub från Racetoration

Båda dessa konstruktioner är gjorda för betydligt fler hk än vad som går att få ut från ens en tävlingstrimmad Triumph-sexa. Efter övervägande har jag köpt och monterat den axel TR Nord tillhandahåller. Montage var mycket enkelt.

Befintlig hub demonterades och drivaxel demonterades med de fyra bultar som sitter på flänsen mot differentialklumpen. Därefter kollades måttet mellan flänsen på diffen och ut till den platta som håller bromsblocken. Detta mått måste vara 400 mm +/- 2 mm. Måttet var för stort på min bil så jag tog bort ett av de inre shimsen på varje sida. Alltså de shims som man justerar toe in/toe out med. Jag minskade alltså toe in lite. Jag hade tidigare ställt in det med lite onödigt mycket toe in. Måttet 400 mm är viktigt eftersom den nya axeln inte kan röra sig lika mycket ut och in som originalet. Jag tog bort fjädern och monterade därefter axel med fyra nya bultar mot diff-flänsen. Därefter provade jag att svängaxeln kunde röra sig max upp och ner utan att den nya drivaxeln påverkade detta. Därefter tog jag bort axel och återmonterade fjädern samt slutmonterade drivaxeln. De hjulbultar som fanns på originalhuben togs av på denna och monterades på den nya huben. De kan pressas in med hjälp av ett skruvstäd. Eventuellt kan man passa på att montera nya hjulbultar om man tycker att det finns behov av detta. **OBS! Följande uppdaterat 2016-07-06. Jag pressade in hjulbultarna med ett skruvstäd. Det går tydligen inte att göra så med de som levereras nu. Om hjulbultarna är annorlunda eller skivan vet jag inte. Det måste till flera tons tryck. Tips: Köp drivaxlarna från en leverantör som tillhandhåller dem inkl ditsatta hjulbultar eller också får du kontakta en verkstad med en stor press som hjälper dig.**

På denna länk finns den tyska originalinstruktionen för montaget översatt till svenska. neu_welle_montaget.pdf

En annan instruktion med fler bilder finns på <http://www.kolumbus.fi/triumph.tr6pi/shaft.htm> På denna hemsida står det att ljuddämparen bör demonteras. Det behövs inte.

Du vinner följande med drivaxel och hub från TR Nord.

- Inga knutkors som slits eller kanske redan är slitna
- Inga splines
- Ingen smörjning behövs
- Inget knackande
- Förväntad livslängd minst 100 000 km 2 års garanti
- Original drivaxel + hub väger 10 kg medan den nya axeln + hub väger 9 kg.

Det senaste innebär att den ofjädrade vikten sjunker lite också vilket ju alltid är en fördel.



Drivaxeln monterad och ny hub.

Innehavaren av TR Nord, Bruno Dwinger, driver en verkstad för ombyggnad och reparation av TR-bilar i Tyskland. Han tävlar också med en för detta ändamål preparerar TR5 på vilken naturligtvis dessa axlar utprovats. Ett 40-tal av bilarna i vår Tyska systerklubb har försetts med dessa bakaxlar.

Tillägg i mars 2011: Om du sätter byter drivaxlar så passa att modifiera fästningen av svängaxeln så att du lättare kan ställa in rätt cambervinkel.

Se hjulinstallning4.htm

Länkar:

<http://www.tr-nord.de/>

<http://www.goodparts.com/shop/index.php?categoryID=20> Good Parts i USA säljer också samma typ av drivaxlar med CV-joint. På deras hemsida finns lite bra info.

<http://www.racetorations.co.uk/>

Keep TRing

Bengt Nylén