

Från TR Magazine nr 4/04

Årsmötesträffen 2004 ur bilens perspektiv

(Eller hur du förbättrar urtrampningslagret på din bil)

Uppfärd till Kinnekulle

Fredagen den 23 juli startade vi vår färd från Skanör till Kinnekulle för årsmötesträffen. Min TR6:a går fint och jag njuter tryggt av att veta att "rubbet" i paketet motor-drivlina är i kanonskick. Motorn helrenoverad till skruv och mutternivå, AP-racing förstärkt koppling, nya drivknutar och sen en vecka tillbaka nya konverterade BMW-drivaxlar där bak. Vi denna färd kan ingenting oförutsätt hända. Jag drar mig till minnes förra gången vi hade årsmötesträff på Såtenäs invid Kinnekulle. Då pajade startmotorn vilket gjorde att min "fina" bil fick låta sig föras igång varje gång vi stannade. Pinsamt. Denna gången skall jag slippa pinsamma kommentarer.

Problem började

På väg upp mot Göteborg stannade vi för att tanka. När jag då frikopplade hörde jag ett konstigt ljud som blev värre och värre för varje gång. Vi körde vidare och nästa stopp var hos vår redaktör, Sune Gustafson, som bor i Åsa söder om Göteborg där vi fick ett varmt mottagande och bjöds på kaffe på terrassen i solskenet. Vid starten därifrån lät kopplingen inte bra..... Vi körde dock vidare och jag försökte undvika att frikoppla så långt det gick. Vi nådde målet sen eftermiddag och gled in på gräsmattan bland de andra bilarna. Jag frikopplade och ljudet väckte alla runt om som eventuellt halvsov i den varma solen. Jag insåg att det här kommer att gå åt skogen. På lördagen var det planerat en tur i det fina landskapet och jag övervägde om jag vågade ge mig ut på denna. Det är tråkigt att sitta still när de andra kör så Barbro och jag startade trots oväsen från kopplingen. Jag körde rundan men försökte frikoppla så lite som möjligt. Det fungerade hela rundan men när jag återvände till gräsmattan på Falkängens hantverksby så fick jag inte ur växeln. Kopplingen hade gjort sitt!

Hemfärden

Bilen får stå och skämmas till dagen efter då jag på något sätt måste få hem den och oss de 46 milen till Skanör. Efter lite diskussion med mer erfarna "utan koppling någon gång bilägare" förstod jag att det går bra att köra utan koppling.

- Start bilen med växellådan i friläge och låt motorn bli varm.
- Stäng av motorn.
- Lägg i ettan och vrid om startnyckeln och bilen hoppar igång. Inte så elegant men det fungerar.
- Vid uppväxling, ryck ner spaken i friläge, sänk varvtalet ca 500 varv och i med nästa växel.

Problemet var trafikljusen. Det finns fem på väg ner till Skanör och jag lyckades parera in dessa så jag körde på grönt vid alla fem.

Vad hade hänt?

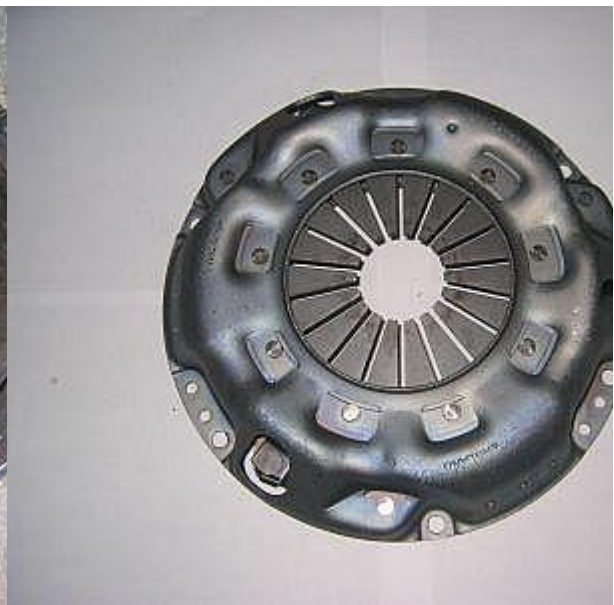
Hemkommen får jag hjälp av Chappie att lyfta ut växellådan ur bilen. Synen är inte vacker. Två hål i kopplingshuset på växellådan, kopplingen i bitar och urtrampningslagret är skadat. Antagligen har ett dåligt urtrampningslager förorsakat kraschen i kombination med att det varit glapp på fler ställe. Det enda som inte förstärkts tidigare i hela drivlinan var just urtrampningslagret.

Åtgärder

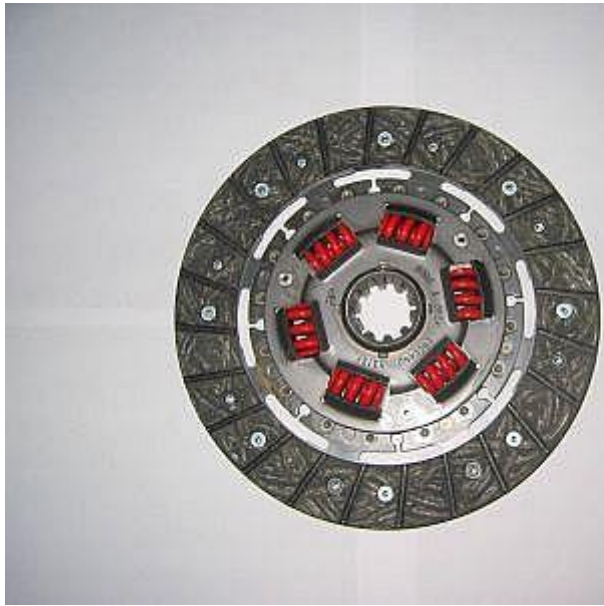
Efter lite diskussion med Neil Revington inser jag att jag borde ha uppmärksammat den dåliga originalkonstruktionen tidigare. Problemet är bla beskrivit i Roger Williams bok ”How to Improve Triumph TR5, 250 & 6”. Neil rekommenderade att sätta ditt ett bättre urtrampningslager, GRB211HD £34.96, samt en lagerhållare i högkvalitativ fosforbrons, 147858PB £38.19. Detta lager är tillverkat i Japan av Koyo Engineering. En ny koppling fick också anskaffas och det blev samma typ som tidigare. En koppling av fabrikat Borg & Beck som förstärkts av AP Racing och säljs av Revington med nr RTR1051EX + RTR1052EX, £91.06 + £67.56. För mer information kring problemet med urtrampningslagret se också på **Buckey Triumphs** websida. Klicka på **technical** och sen på **Clutch Release Bearing Woes**. En tysk leverantör, Firma Gunst, har också uppmärksammat kopplingsproblemen på TR4A-TR6. Buckeys och Gunst hemsida når du lättast via länkarna längst ner på denna sida. På Gunst hemsida förklaras problemet på tyska och firman erbjuder bla en annan variant på förbättrat urtrampningslager samt en koppling av fabrikat Sachs.



Trasig koppling



Ny koppling (Clutch cover) RTR 1051



Nya kopplingslameller RTR 1052



Urtrampningslager, GRB211HD samt en lagerhållare i högkvalitativ fosforbrons, 147858PB

Samtidigt infördes följande förbättringar:

- De två bronslagren i sidorna på kopplingshuset som lagrar cross shaft bytes till nya av en lite bättre variant som är bredare än originalet. Originalen är mycket små och klena. Jag rekommenderar Part no RTR 1204 hos Revington.
- Ett hål borrades rakt genom Release Fork (part no 106022 i Moss katalog) och Cross Shaft och en skruv med mutter på andra sidan monterades för att ta bort glappet.
- De två tapparna (Moss 100164) i Release Fork som skjuter urtrampningslagret fram och tillbaka var mycket slitna vilket gör att det blir för mycket glapp. Två nya tappar svarvades och monterades.
- En justerbar fjäderbelastad stång till slavcylindern. Finessen med denna ändring är att den genom fjäderbelastningen håller urtrampningslagret från tryckplattan. Urtrampningslagret slits då inte upp så lätt. Revington sats för detta har nr RTR1111.
- Bussningen som sitter i svänghjulet kallad Spigot Bush (Moss nr 151213) byttes till ny. Den som satt där visade sig vara mycket slitna. Hålet i bronsbussningen skall vara 12,5 mm och i min slitna bussning var det ca14 mm.



Spigot bush. Till vänster ny (Moss 151213) och till höger den kraftigt slitna.



Nytt urtrampningslager och hållare monterade.



Nya tappar på gaffeln.



Fjäderbelastad stång på slavcylindern. TR Revington RTR1111.

Nu lever jag än en gång på hoppet, att det inte finns något kvar som kan paja. Nästan allt är uppdaterat. Vi får väl se om det håller.

Keep TRing

Bengt

Åberopade hemsidor:

Firma Gunst. Deras hemsida finns inte mer. Företaget nerlagt. Sachs koppling och urtrampningslager finns hos TR Nord. www.tr-nord.de

TR Revington <http://www.revingtontr.com>

Buckey Triumph och deras

tekniksida:<http://www.buckeyetriumphs.org/technical/clutch/ReleaseBearing/ReleaseBearingWoes.htm>