

Kopplingsgaffeln

Vi köpte vår TR4 1992 och har sedan dess åkt nästan 10 000 mil med den. Många av dessa mil har tillryggalagts utomlands, oftast i England men också i Tyskland och i Frankrike. Det har oftast funkade bra men ett och annat haveri har förstås inträffat. När vi var i Bretagne pajade kopplingen och det dräller inte av reservdelar till Triumph i Frankrike. Men det går skapligt att ta sig hem till Sverige utan koppling. Värst var det att ta sig på och av färjor där man ska upp för branta ramper men det fixade sig. I norra Wales gick ett fäste till bakvagnen av men det visade sig att TR Bitz bara låg några mil bort så det fixade sig också och på väg till Goodwood sprack ett fästöra till generatören av strax utanför Banbury men AA-killen som bogserade oss till sin verkstad hade en fabriksrenoverad utbytesgenerator på hyllan som vi fick köpa. Så oftast ordnar det sig. Och numera i mobiltelefonernas och Internets tidevarv är det så mycket enklare att hitta verkstäder, reservdelar och att få hjälp än på 90-talet.

En konstruktionslösning på TR4:an som alltid har oroat mig, och mer ju längre från Sverige vi har varit, är hur gaffeln som håller urtrampningslagret är fäst vid axeln som manövrerar kopplingen. Kopplingsgaffeln på en TR är alltså monterad på en axel som passerar genom kopplingskåpan och infästningen av kopplingsgaffeln på våra TR-bilar är inte helt bra. Gaffeln sitter monterad på den axel som passerar genom kopplingskåpan med en konisk bult. Tanken var nog bra men eftersom bara hålet i axeln är koniskt och inte hålet i gaffeln så betyder det att gaffeln bara hålls fast vid axeln på en punkt. Problemet verkar vara mindre på fyrcylindriga än på sexcylindriga bilar och har man en konisk bult av bra kvalitet och som dessutom passar bra i axeln kan det fungera tillfredsställande. Jag har till exempel snart åkt 8000 mil med min TR4:a sedan jag bytte koppling helt utan problem. Å andra sidan har jag demonterat ett tiotal Triumphlådor som har varit monterade på sexcylindriga bilar och på flertalet så har bulten varit av. Har man riktig otur förlorar man kopplingen helt och hållet när bulten går av men vanligast verkar vara att kopplingen inte riktigt kopplar ur.

När jag renoverade en växellåda och en överväxelenhet till min TR bestämde jag mig för att fixa problemet för gott. Söker man på nätet får man ganska många uppslag på lösningar men de flesta bygger på att man borrar ett kvarttumshål genom gaffeln och axeln och drar i en extra bult. Kan säkert funka men problemet är att det är svårt att få bra passning på bulten i hålet och glappar bulten det minsta kan man snarare betrakta lösningen som en livlina som tar dig hem om den koniska bulten brister än en permanent lösning. Gillar man grovsmide så är ett alternativ att först skruva fast gaffeln på axeln med den koniska bulten och sedan svetsa fast gaffeln vid axeln – det sägs att det trots det går att byta urtrampningslager utan hjälp av en vinkelslip. Eftersom vi alltså ganska ofta är utomlands med bilen – har

säkert varit i England 15 gånger med den – så var jag intresserad av en lösning som kändes lite mer genomtänkt än så och bestämde mig för att montera en konisk pinne i ett koniskt hål som brotschades genom axeln och kopplingsgaffeln. Borde innebära att gaffeln blir monterad vid axeln helt utan glapp och då borde det funka i evigheter.

Jag bestämde mig också för att skära gäng i pinnens smalare ända så att jag kunde dra fast den med en mutter. Koniska pinnar finns i många olika dimensioner men jag vald en som var 6mm i diameter och 70 mm lång. Min förhoppning var att det skulle gå att skära en M6-gäng i den smala änden av pinne utan att bearbeta den först.

I samma veva gick jag också över resten kopplingsmekanismen, från bussningen i pedalen via tryckstängerna i cylindrarna och fram till de små stift i kopplingsgaffeln som håller urtrampningslagret på plats. Jag bytte eller renoverade allt som var det minsta glappt och avslutade med att byta de bussningar i växellådans kopplingskåpa som kopplingsaxeln löper i.

Resultatet av mina ansträngningar blev en koppling som känns som ny. Kanske inte med riktigt samma känsla som i en bil från 2000-talet men inte så långt ifrån. Häng med på bilderna så kan du se hur jag gjorde.



Det här är vad som behövs för att renovera kopplingsgaffeln bortsett från vanliga handverktyg. Från vänster en konisk brotsch, sedan den koniska pinnen, ett 6 mm borr, två stift som håller urtrampningslagret vid gaffeln och en ny koniskt bult.



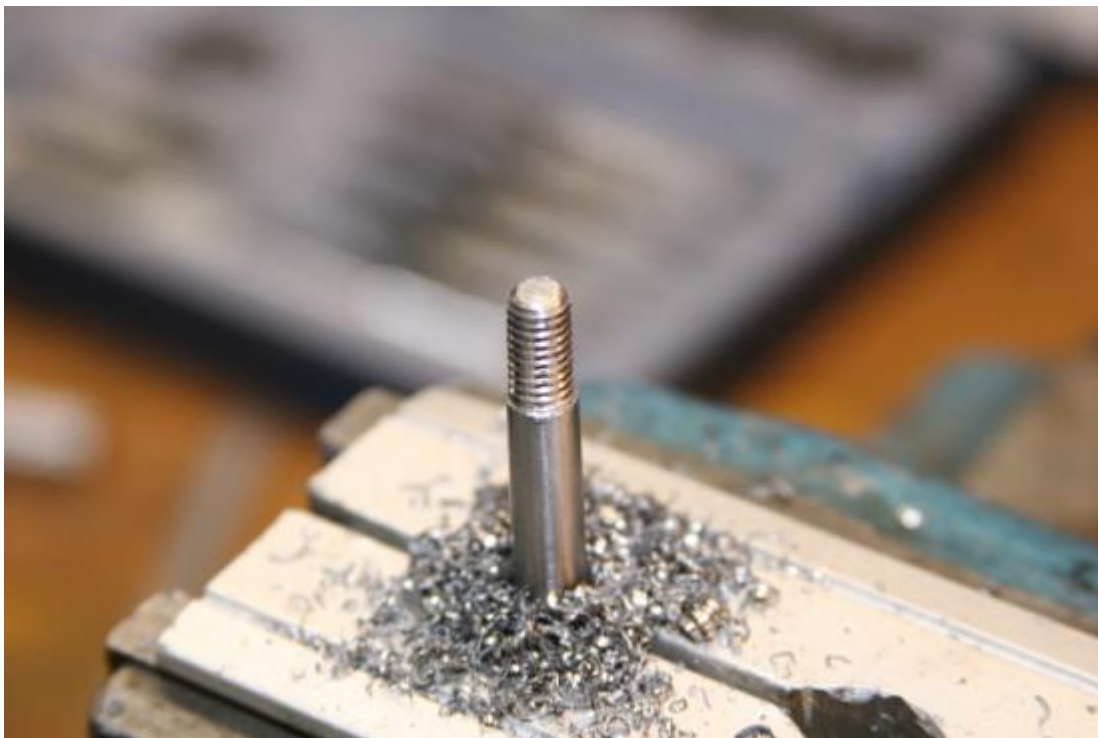
Börja med att driva ur stiften för urtrampningslagret ur kopplingsgaffeln. Går lätt med dorn och en hammare.



Pressa sedan i de nya stiften med hjälp av ett skruvstycke. Några droppar låsvätska på stiften innan dessa pressas fast och sedan några körslag för att låsa stiftet vid gaffeln gör att man sover bättre man är långt hemifrån med Triumphen.



Skär en M6-gänga i den smala delen av pinnen. För de känsliga så funkar det säkert lika bra att skära en kvarttums UNF-gänga.



Den färdiga gängan behöver inte vara längre än att låsningen på en nylock-mutter får grepp om gängan.



Dra sedan fast kopplingsgaffeln på axeln med en ny konisk bult.



När gaffeln sitter i rätt läge borrar man ett hål med ett 6 mm borr rakt igenom gaffel och axel. För att få lite tjockare gods runt den koniska pinnen valde jag att borra i centrum av den vårta som finns på kopplingsgaffelns baksida.



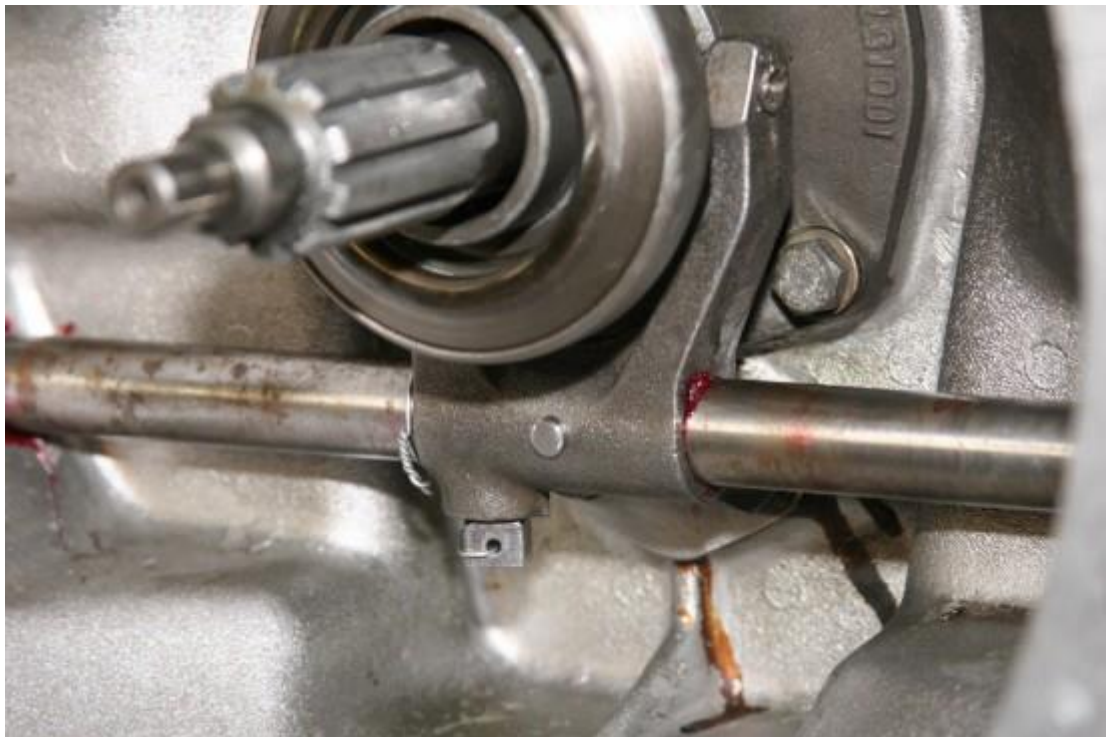
Sedan brotschade jag hålet med den koniska brotschen. Prova ofta den koniska pinnen i hålet så att gängen och muttern hamnar rätt när hålet är färdigt.



När hålet är färdigt ska pinnen kapas så att den inte sticker ut mer än nödvändigt.



Montera axeln och gaffeln i växellådshuset, dra fast den koniska bulten och säkra med låstråd och dra sedan dit den koniska pinnen. Lås muttern med låsvätska.



Det färdiga resultatet.