

Uppgradering av frambromsarna på TR6 (TR5 och 250). Författare Bengt Nylén.

Under fjoråret körde jag några tävlingar på bana med MGCC. MGCC är södra Sveriges sportbilsklubb och arrangerar bl.a. historisk banracing på Knutstorp. Min bil är klassad i Roadsport B. Det innebär att bilen får ligga mellan 5,2 kg/hk och 6,99 kg/hk. Jag ligger på ca 5,9 kg/hk vilket alltså inte är optimalt. I samma klass finns också bl.a. Lotus Elise och Porsche 911. Väsegenskaperna på dessa är överlägsna så det är inte så lätt att hänga med. Jag kommer aldrig att vinna men det gör inget. Det är kul ändå.

Jag märkte ganska snart att mina bromsar inte räckte till. Det är lika viktigt att kunna bromsa bra som att kunna accelerera. Jag har hittills använt original frambromsar men försedda med EBC "Green Stuff" Kevlar-belägg. Det ger en klar förbättring av bromsverkan och jag vill verkligen rekommendera detta till alla, även om du inte avser att köra fort. Bra bromsar är nyttigt i alla läge. Kevlar-beläggen har betydligt högre friktionskoefficient och smutsar dessutom ner mindre än originalbeläggen. Frambromsarna står för i stort sätt hela bromsverkan så trumbromsarna där bak lämnar vi för tillfället.

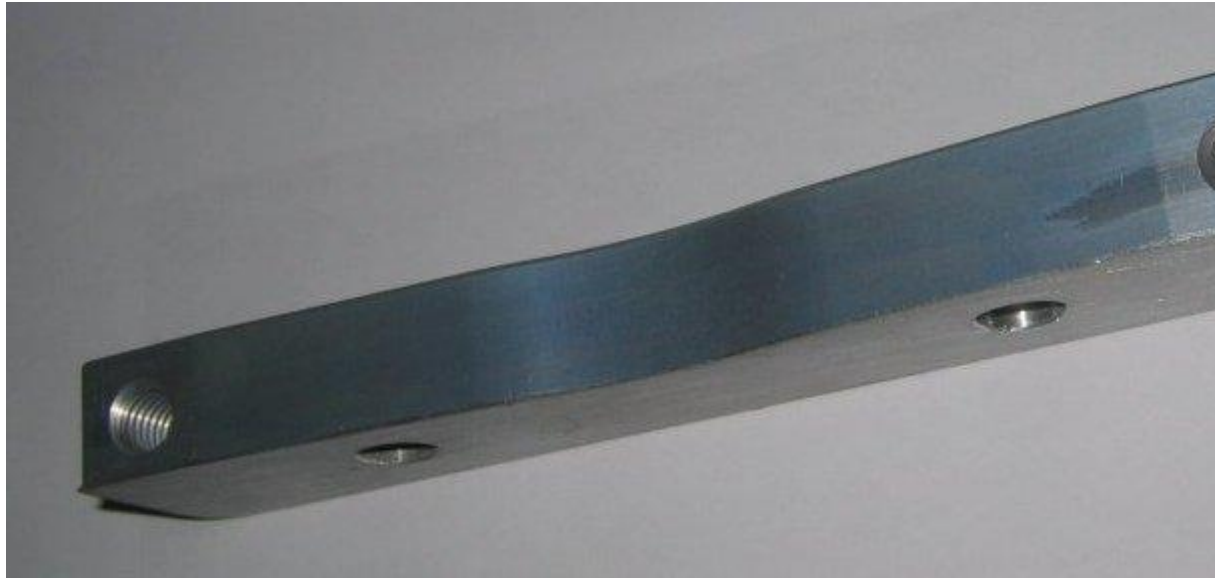
Vilken uppgradering skulle jag välja?

Under hösten 2003 utgavs boken "How to Improve you Triumph TR5, 250 & 6" författad av Roger Williams. I denna bok ger författaren ett antal förslag hur man kan förbättra bromsarna. Jag bestämde mig för att montera ventilerade skivor och 4-kolvs bromsok. Det finns ett antal kit att köpa från flera firmor i UK. Jag bestämde mig för den sats som Roger själv monterat på sin TR6. Denna sats består av ventilerade, borrarade, skivor som är 285 mm i diameter och 24 mm tjocka, 4-kolvs-ok i aluminium "Billet 4" och en adapter för montage av bromsoket på befintligt fäste. Satsen levereras från Hi Spec Motorsport och kostar inkl VAT £ 561 inkl EBC "Green Stuff" kevlar belägg. Här två jämförelser. Moss levererar en liknande sats med bromsok från Wilwood (SPD3252X) men den kostar £775 inkl VAT. Revington levererar ett 4-kolvsok i kombination med TR3an solida skiva på 12 mm i diameter. Denna sats kostar £ 675 inkl VAT. Vill du ha samma sats men en borrarad skiva kostar det £820. Hi Spec Motorsports sats är alltså prisvärd.

Bromsverkan ökar ju längre ut ett givit trycket appliceras på skivan. Genom att öka diametern från originalets 275 mm och dessutom gå över till två små kolvar på var sida istället för originalet med en stor kolv per sida så ökas bromsverka avsevärt. Två mindre kolvar kommer ju längre ut i periferin än en stor. Standard TR bromsok har kolvar med måtten 54mm vilket ger 4580 mm². Billet 4 kan fås i tre versioner med kolvar på 2x38,6mm, 1x38,6 + 1x41,2 samt 2x41,2 mm. Jag valde 2x38,6 mm vilket ger 4680 mm². Detta val ger samma pedaltryck som tidigare. Med ventilerade skivor riskerar jag inte att bromsvätskan blir så uppvärmd att den kokar och slutar fungera vilket tyvärr hände mig vid tävling på Ljungbyhed i somras. Det är inte kul när pedalen helt plötsligt går i botten utan bromsverkan.

Efter lite betänketid under hösten beställde jag ett sats från Hi Spec Motorsport och hoppades på leverans innan jul. Julen 2003 hade rätt många fridagar så jag tänkte att härligheten skulle monteras på plats då, i god tid innan nästa säsong. Inga grejor levererades dock innan jul. Efter många telefonsamtal, fax och email kom grejorna första vardagen efter påsk!!!! Det visade sig vid samtal med ägaren av Hi Spec att de endast levererat en sats till TR6 tidigare och det var till Roger Williams bil!! De hade dessutom slarvat bort måtten på den adapter som

måste till för att hålla bromsoket. Så en TR6 måste fixas fram och mätas och sen skulle de kunna tillverka min sats. De hade dessutom mycket att göra!!



Här ser man att hålen sitter osymmetriskt beroende på att denna al-adapter frästs ner 2,2 mm på nedre sidan.



Här syn att den raka kanten som var från leveransen är nersvarvad några mm.

Montaget

Ok, grejorna kom och montaget kunde börja. Det nya bromsoket är gjort i aluminium vilket håller nere de ofjädrade vikten. Kombination blir faktiskt 1,3 kg lättare än originalgrejorna trots tyngre skivor.

Original bromsskiva, 275 mm	5,1 kg
Original bromsok	4,3 kg
Bromsbelägg	0,5 kg
Totalt	9,9 kg
Ventilerade skiva, 285 mm	6,0 kg
Billet 4 bromsok	1,7 kg
Bromsbelägg	0,6 kg
Adapter i aluminium	0,25 kg
Totalt	8,55 kg

Befintliga delar demonterades lätt och sen påbörjades montaget av de nya grejorna. Då visade det sig att skivan inte gick runt. Insidan på bromsskivan tog emot. Av med skivorna och iväg till en kompis med en bra svarv. Han svarvade ner den kant som tog emot 4-5 millimeter. Efter detta monterades delarna igen. Då visade det sig att bromsoket inte hamnade centriskt över bromsskivan. Puh! Måttet på adaptern fick minskas med 2,2 mm på ena sidan vilket fixades med hjälp av en fräs. På med alltihop igen och nu passade det bra. Om du köper denna sats beställ samtidigt den 10mms nippel som sitter i införingen för bromsväska. Den som sitter på original bromsoket passar inte. Jag har informerat Hi Spec Motorsport om felen så sannolikt blir det rätt nästa gång någon beställer. Trots lite problem med leverans och montage är jag mycket nöjd med resultatet.



Al-adaptern monterad i befintliga hål.. På denna fästs sedan "Billet 4" bromsoket.



Här är montaget klart och de gröna Kevlarbromsbeläggen monterade.

Bromsvätska

Betr. bromsvätska så använder jag Lockheed DOT 5.1 utan silicon. Den har högre kokpunkt än DOT 4. För normal körning räcker det bra med DOT 4. Det här med bromsvätska kräver väl egentligen en egen artikel. En del går över till Silicon-baserad bromsvätska. Fördelen med denna är att den inte tar upp vatten och inte är aggressiv på billacken. Nackdelen är att silicon-baserad bromsvätska lättare tar sig förbi dåliga packningar på gamla bilar. Dessutom blir silicon-baserad bromsvätska vid hög temperatur komprimerbar vilket resulterar i en mjuk bromspedal vilket definitivt inte passar racing.

Keep TRing

Bengt

PS: För adresser till nämnda firmor kolla under leverantörer på hemsida.