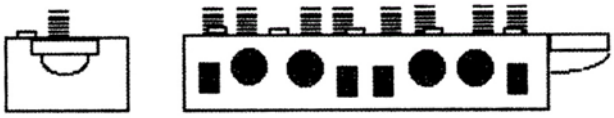
Text: Bengt Nylén

Topplocken på TR3 och TR4

Man kan tro att den 4-cylindriga motor som sitter i TR3 och TR4 är lika. Men topplocken skiljer sig åt.

Figur 1
Detta topplock satt på TR3 och tidiga TR4. Det är lätt att känna igen pga av sin fyrkantiga utseende.



Low port head

Figur 2
Insugningsportarna har flyttats uppåt och förstorats för att få bättre flöde. Insugningsportarnas öppning är 1-5/8 tum i diameter.



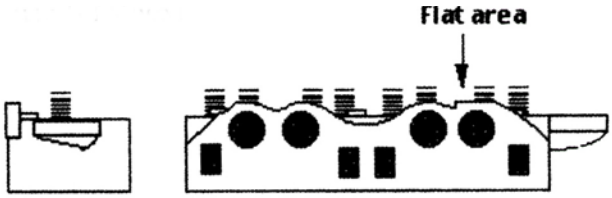
Early high port head

Figur 3
Detta sena topplock känns igen på den diagonala lutningen av termostathuset. Detta gjordes för att undvika problem i senare sked om topplocket blev planat och någon mm togs bort. Där är också mer metall mellan undersidan av topplocket och vattenutrymmet. Detta gjords för att topplocket skull bli stabilare och inte lika lätt spricka. Det medgav dessutom att kompressionen kunde höjas mer eftersom mer gods kan tas bort utan att det blir problem.



Late TR3A head

Figur 4
Detta topplock användes på sena TR3A och TR3B som hade 86 mms kolvar. Det kan kännas igen genom den flata ytan mellan insugningsportarna för cylinder 1 och 2.



TR4 head