

Text: Janne Strandberg och Lennart Brattefjäll
Foto: Anders Engfors och Lennart Brattefjäll

I Lidköpingsgaraget har man ju för vana att byta motorer titt som tätt. Nu har turen kommit till växellådorna. Lennart Brattefjäll (medlem nr 1360), vars gula C3 vi kunde läsa om förra numret av Corvettemagasinet, har ju tidigare berättat att han haft för avsikt att byta växellåda under vinterhalvåret. CM reporter bad honom dela med sig av sina erfarenheter och beskriva hur man går tillväga vid bytet. Reportern passade samtidigt på att fråga: Varför man byter så ofta i det här Lidköpingsgaraget? Svaret kan man väl kort sammanfatta



Vi byter automatlåda



med att "mycket vill ha mer och mer och mer...."

Från början tänkte Lennart när han köpte sin Corvette att han mest skulle glida omkring lite och inte gasa i någon större omfattning (jo jo, så kan man ju konstruera till det i efterhand), men så kom "men" in i bilden och har sedan dess har det skenat iväg. Han började byta någon enstaka del på motorn, för att sedan

byta i stort sett allt som går att byta! Lennart skyller hela tiden på "men", vad det nu är. Ordet "men" som kom in i bilden är lika med Stefan Pearsson (medlem nr 1390), mannen som alltid byter motor efter den första varmkörningen...

Allt detta bytande (och trimmande)

har medfört att växellådan som har blivit för "svag". Därför inhandlades en ny automatlåda från Transmissions Specialites i USA som skall klara motorer med hästkraftsantal upp till 850HK (ja, han erkänner "blygsamt" att det blir lite överkill för hans del) men enligt säljaren fanns inget mellanalternativ.

Nu till bytet som skedde hos Ola Tullsåker, medlem nr 1225, mannen från Holmestad som bytt fler bussningar åt C3-ägare än vi andra har bytt kalsonger. Tillsammans med medlem nr 1676 Anders Engfors startade arbetet upp.

Man började med att lossa de sex bultarna som håller motor och låda

Samman, ta loss kardanaxeln vid automatlådan. Har Corvetten bra knutkors, som man inte har för avsikt att byta (kan ju vara bra när man ändå har allt isär), skall man vara noggrann och se till att "kopparna i ändan på korsen inte åker isär". Det rekommenderas starkt att man tejpar runt dessa. Sedan skall växellådsbalken lyftas ner tillsammans med sex bultar. Nu är det lämpligt att använda sig av en växellådslyft för att avlasta växellådan och på ett smidigt sätt hålla den på plats.

Sedan skall kringutrustningen lossas, vilket innebär växelväljaren, startlåset, elkabeln till kick down wiren, hastighetsmätarvajern, kåpan under kuggkransen, vacumslangen, oljeslangarna till oljekylen. Därefter släpper man på de tre bultar som håller convertern. Har man side pipes, kan dessa sitta kvar, men har man bytt till avgassystem som går under bilen, måste de också tas bort. Så är det klart för att lyfta ner lådan med hjälp av lyften och med lite vickande fram och åter så kommer lådan ner utan större svårigheter. Lennart lät oljestickan sitta kvar för att undvika onödigt kladd med olja från lådan. De flesta känner ju till att GM automatlådor inte har oljeavtappningsplugg. Här finns många spekulationer varför man har gjort på det sättet från GM. Den mest troliga är nog trots allt att utan avtappningsplugg tvingas man plocka ner tråget och kan byta filter, vilket man annars lätt kan slarva med.

Nu är det dags att plocka över alla stag o dylikt från den gamla lådan till den nya. Det är nu man inser vad "bolt on" a la USA innebär...

Jo, för det mesta innebär det bl a modifiering av bultar, anpassning av fästjärn, gängning av stukade hål mm. Även kan man tvingas byta till mm-skruv trots att man är van att bara jobba med tum., Kanske inga stora saker, men ändå, modifieringar av en massa saker. Var försiktig och noggrann vid återmonteringen av convertern så att smörjpackboxen möts så friktionsfritt som möjligt mot convertern.

När allt är klart skall nya den lådan upp på lyften igen, det är då det är bra att vara två som hjälps åt.

Med lite vickningar igen så kommer lådan ganska lätt på plats. "Häng upp" den och skruva dit bultarna som håller samman motor och



låda. Därefter är det bara att återmontera kringutrustningen igen.

Lennart monterade en ny oljesticka, som inhandlades under USA-resan i januari och olja fylldes på. Sen återstod bara det ljuvliga ögonblicket att starta motorn och "dra" igenom

växlarna medan man håller på bromsen och står stilla.

Sedan e de bara å gasa!!!! Broms dödar farten, som någon sa, avslutar Lennart allt medan fotografen står där helt omgiven av ett vitt moln och en konstig lukt av bränt gummi.....



Bilderna ovan visar i tur och ordning hur Lennart börjar med att skruva ner växellådsbalken, därefter startlåset, avgassystemet, växelreglaget, convertern, och handbromsreglaget. Tar man det lugnt och metodiskt är detta ett jobb som man klarar på egen hand. För vissa tunga moment är det bra att ha en eller två kompisar till hjälp i garaget för att hålla och lyfta. De brukar också vara mästare på att ge goda råd och stå och kommentera.



Ovan visar Lennart ett tips hur man kan göra med knutkorsen, som lätt kan falla i golvet så att rullarna till rulllagren försvinner. Skall man inte byta knutkors kan man enkelt med eltejp hålla dem på plats, vilket underlättar vid ihopmonteringen.



Sen är med noggrannhet och tålamod bara att i omvänd ordning med hjälp av en växellådslyft under den nya växellådan, en lyft under motorn och några flinka händer sätta tillbaka allt igen. För att kunna göra det här behöver man helst ha ett garage med en riktig lyft. Visst går det med andra mer primitiva metoder, men varför göra det svårare än nödvändigt?



Till sist, fyll på ny olja, men fyll inte för mycket. Efter uppstart och kontroll att allt funkar leker livet igen..

