

Är du sugen på lägre bensinförbrukning, lägre varvtal vid landsvägskörning och bättre drag (i motorn förstås...) i din gammalcorvette?

Vi trodde väl det. Men kan det vara möjligt utan att trimma motorn? Tja, Magnus o Brasse sa ju att fem myror är fler än fyra elefanter. Då är det väl bättre med fem växlar i din C3 med manuell växellåda jämfört med originalets tre eller fyrväxlade lådor.

Tremec TK500

Receptet är alltså att byta sin växellåda till en modern femväxlad Tremeclåda TK500 från USA. Det är egentligen ganska enkelt, inleder Bosse sin beskrivning...

Men han måste tillägga att det är lite för knixigt att byta med motorn på plats i bilen, speciellt om man har en Corvette där växellådsbalken är svetsad, eftersom Tremeclådan är lite längre och större än originallådan.

Om man ändå har för avsikt att montera ur motorn (vilket de flesta corvetteägare runt Väner tycks göra på vintern) så är det klokaste och definitivt bästa sättet. Monterar man dessutom kylarpaketet är det i stort sett lätt att montera ihop den nya växellådan med motorn urlyft innan man monterar tillbaka allt igen. Har man en bultad växellådsbalk (Corvette med automatlåda) så är det betydligt enklare.

För övrigt så passade allt, berättar Bosse, förutom att vi var tvungna att såga upp hålet för växelspaken i karossen några millimeter, så att växelspaxkonsollen på lådan inte skulle ta i karossen och orsaka vibrationer/oljud. Men det kan ju skilja från bil till bil.

Demontera den gamla växellådan

Först demonterades den gamla växellådan, kardanaxeln och växelspaxkonsollen. Det kan vara lite besvärligt att få loss själva växelspaxfästet eftersom det varierar på olika årsmodeller hur detta sitter monterat.

Själva växellådan lossas och roteras försiktigt, samtidigt som man sänker motorn efterhand så att växellådan lättare går att få ur kopplingskåpan. Akta strömfördelaren när motorn sänks baktill så att den inte tar i torpedväggen.

Text: Bosse Johansson o Janne Strandberg
Foto: Ola Tullsåker med Jannes redigering



Fem växlar i en C3 - kan de va' nåt'?



Urmonteringen av den gamla växellådan börjar med att lossa vid växelspaxkonsollen inne i bilen. Sen är det dags att skruva loss delar av avgassystemet, lossa alla växelförararmar o dyl på växellådan. En lyft till bilen och en växellådalift att stödja växellådan underlättar. Sen är det bra att vara två stycken personer för att hjälpas åt vid demontering- och monteringsarbetet.

Därefter demonteras kopplingskåpan samt tryckplatta och lamell för att man ska få plats för indikatorklockan.

Därefter sattes kopplingskåpan tillbaka och centreringen av hålet i kåpan i förhållande till vevaxeln mättes upp med hjälp av en indikatorklocka, vilken placerades med en magnet på svänghjulet. Därefter vreds motorn runt och centreringen på hålet anpassades, så att växellådan hamnade i centrum av vevaxeln. Detta mättes upp enligt de medskickade instruktionerna. I vårt fall låg avvikelser inom toleransen, som är angiven till ca. 0,2 mm.

Det enda sättet att korrigerera om växellådan inte centrerar är att köpa excentriska styrappar till kåpan, vilket verkar ovanligt. (men men...) Inga garantier lämnas annars enligt Tremec's instruktioner.

Montera ny koppling

Då var det dags att ta bort kopplingskåpan igen och montera kopplingen. Det är lämpligt att byta lamell och tryckplatta samt urtrampningslager samtidigt. Det ingår pilotlager i växellådsnittet så byt ut det gamla. Fyll det gamla pilotlagret med fett och "klipp till" med en dorn som passar i lagret. så det hoppar loss. Torka rent och montera det nya lagret. Lossa avgasrören baktill så att hela avgassystemet kan flyttas bakåt för att undvika att det inte sticker ut framför växellådsbalken.

Lyft upp den nya 5-växlade Tremec-lådan. Bosse och Ola kunde direkt konstatera att växellådan är STOR, hur ska det gå till att få dit den? Dessutom är den tung och det är trångt.

Lyft lådan så långt bak som det går, för framändan snett neråt åt vänster, trä därefter på kopplingskåpan över ingående axeln sedan är det bara (detta ord igen) att tålmodigt vrida och knixa tills kåpan faller på plats. Samtidigt skall urtrampningslager och kopplingsgaffel också komma på plats

Det går, säger Bosse, fast det verkade nästan omöjligt först när man såg det. Därefter skruvades kåpan fast.

Glöm inte att ta bort växelspakskonsollen på den nya växellådan, efter att ettans växel lagts i innan lådan monteras. Sätt i yoken och för försiktigt in ingående axel i kopplingen



Växelspakskonsollen till den gamla lådan är lite pillig att få loss. Har man en -68 sitter den på själva lådan.

Det är en förutsättning att ha en lift med domkraft så att man kan sänka motorn för att komma åt. Längst ner till höger: Indikatorklockan, som sitter med magnet på svänghjulet visar centreringen av hålet i kåpan när motorn vrids runt.



En gummibit från damasken runt kopplingsarmen hade lossnat och fastnat i solfjädern och orsakade att kopplingen inte drog jämt. Den togs loss med stor möda med hjälp av Olas hydraulpress.

Med en lämplig dorn pressas pilotlagret ut och det nya knackas in försiktigt

samtidigt som man vrider på yoken, så att splinsen skall komma rätt. Skruva fast.

Efter dessa svettiga manövrar

började självförtroendet återkomma hos de två växellådskirurgerna och man såg åter det där berömda ljuset i tunneln.

Bakre växellådsfästet kan behöva modifieras lite eftersom passformen kanske inte alltid är den allra bästa. Att montera kardanaxeln gick smidigt även om den verkade större trots att den är kortare men lite grövre

Montera växelspaken

Innan provkörningen får man inte glömma att fylla på olja, då lådan levereras utan olja. Till sist återstod växelspaken och konsollen att montera. Det konstaterades att hålet inte satt mitt för på denna bilen, men efter lite modifiering så passade spaken riktigt bra.

Bosse tycker att instruktionerna som följde med växellådan har delvis varit omöjliga att följa. Men om man ändrade ordningen, som t ex med kopplingskåpan gick det bra.

Dags för provkörning

Nu till det roligaste, att montera dekalen som visar växellägena (fem växlar framåt) och att provköra.

När man kör så är fyran samma på båda lådorna, dvs. 1:1 utväxling och då har man en växel kvar. Ni vet själva att man tänker det borde finnas en växel till med en så motorstark bil och så vips kan man lägga i femman Visst kändes det toppen - mindre ljud och lägre bensinförbrukning vid landsvägskörning och bättre drag. Och en växellåda som känns modern, så att man kan växla kort och distinkt till vilken växel man vill.

Bosse har också läst de kommentarer till växellådsbyte som finns under nedanstående länk och de sammanfaller ganska väl med mina egna erfarenheter

<http://www.classicchevy5speed.com/Deluxe-Corvette-1963-82-Ultimate-Fit-Tremec.aspx>

Förvissa dig om att allt levereras samtidigt

Bosse har fått hjälp av Ola Tullsåker och fått tillgång till hans mycket välutrustade verkstad, vilket underlättade arbetet i hög grad. Sammanlagd tid att byta växellådan har varit ca 8 timmar. Kostnaden har varit ca 30.000 kr.

Instruktionerna som följde med lådan var delvis omöjliga att följa, varför man fick ändra ordningen som med kopplingskåpan t.ex. Om du funderar på att köpa en Tremec låda till din Corvette så förvissa dig om att du får alla delar i samma leverans



Den nya lådan är uppe i kardantunneln och säkras med ett spännband. När kopplingskåpan är "påträdd" är det dags att sätta dit kopplingsarm och urtrampningslager. Också dags att lirka in axeln i kopplingen samtidigt som man vrider på yoken så splinesen kommer rätt. Bulta ihop och dra med moment.



Kardanaxlarna, Den nya är lite kortare och lite grövre Tejpa runt knutkorsen under monteringen så nållagren inte faller isär. Sätt dit det nya växellådsfästet på tvärbalken, modifiera något för att avgasröhrållaren ska passa Dags att montera tillbaka växelspaks-konsollen, prova att alla växlar finns, montera kardanaxeln anpassa, kontakten till backlamporna, hastighetsvajern sam eventuell startspärr (sluten krets vid friläge) .



eftersom lådan kommer från en tillverkare, kardanstången från en annan och eventuell koppling från en tredje. Så för Bosse tog det nästan ett år innan alla delar var hemma. CM's reporter frågade Bosse om det var värt tid, kostnad och arbete. Självklart, sa Bosse, nu blir det som att köra C6, fast mycket roligare.....

