

# Byte av topplockspackning

Text & foto: Bengt Nylén

När jag satt och skrev artikeln om Sportvagnmeeting och nämnde att TR5:an kokade på väg till Knutstorp så tänkte jag att det kanske är en bra idé att beskriva hur jag tycker man bör göra när detta händer.

## Bakgrund

Min TR5:a köpte jag 2007 och jag vet att bilen helrenoverades 1991-92. Redan 1988 renoverades motorn och fick då bla ny vevaxel, nya lager, kolvringar osv. Renoveringarna gjordes av Gunnar Eriksson i Linköping som beskrivit hela renoveringen i TR Magazine 2/1993. Motorn har gått fint sen 1988 vilket inte är illa. Mätaren stod på 97527 vid bilbesiktningen 1992. Nu står den på 52345 km. Hur mycket den rullat sen 1988 vet jag inte men kan väl anta att det kan vara ca 7-8000 mil.

## Reparation

Veckan efter Knutstorp lyfte jag av toppen och kunde då konstatera vissa spår av läckage på packningen vid 1:ans och 2:ans cylindrar. Vad gör man då? Det snabbaste sättet är ju att köpa en ny topplockspackning och montera tillbaka allt igen och sen be en bön att allt blir bra. Allt kan då vara återställt på några timmar.

Så gjorde jag dock inte. Jag följde istället råd från Tord Gullstrand som byggt min motor till TR6:an. Har motorn gjort tjänst sen 1988 och fått bilen att rulla 8000 mil så kan det vara dags för ordentlig renovering av toppen så att den kan fungera ytterligare många år.

Jag monterade av toppen och plockade av alla detaljer. Lämna den till Malmö Motorrenovering i Malmö som rengjorde toppen och sen provtryckte den för att kolla att det inte uppstått några sprickor i den. De provtrycker i ett varmt 70-gradigt bad. Det fanns inga sprickor! Därefter mätte de hur plan den var och fann att den var fel på 15/100-delar. Max är 5/100-delar kan accepteras. Så de planslipade toppen så den blev perfekt plan. När man ändå har av toppen är det lika bra att få den perfekt innan återmontage.

Toppen lämnades sedan till Tord på TG motor för en riktig ventilrenovering vilket innebar en rejäl rengöring av ventiler, förbränningsrum och kanaler från gammalt fastbränt sot. Alla ventiler har blivit slipade i en ventilslipmaskin och alla ventilsäten har blivit frästa och alla ventilstyrningar har blivit kryss-honad för att säkerställa en bra smörjning till ventilskaften. Tord provtrycket till sist alla ventilerna för att kolla att det tätade som de skulle.

Nu var det dags att montera tillbaka toppen. Toppen drogs åt med momentnyckel till 110 Nm. Därefter monterades vipparmsbryggan och ventilerna injusterades. Övriga delar monterades på och när detta var klart så varmkörde jag motorn. Därefter in i mitt garage igen. Av med vipparmsbryggan och fram med momentnyckeln. Nu kunde bultarna lätt dras ytterligare lite med samma moment inställt. På med vipparmsbryggan igen och en ny justering av ventilerna. Drar du inte toppen efter att ha kört motorn är det stor risk för att du kör runt med en topp som är för dåligt fastsatt.

Visst är det lite extra jobb att montera av och på vipparmsbryggan men det är det garanterat värt.

Nu bör TR5:an kunna rulla många år till.

## Nämnda företag:

- Tord Gullstrand, TG Motor <https://www.tgmotor.com/>
- Malmö Motorrenovering <https://www.mmr.se/>

*Toppen klar för återmontage*

