

Câmbio Clark 260T (C10 e Veraneio 3 Marchas – 1966-1972)



Inscrição carcaça: GM 2 7362501.



Inscrição Moringa: GM 2 – 7362504.



Existe opção de alavanca saindo da lateral, com base de troca, enviando a tampa original e comprando tampa já adaptada com a alavanca lateral.



Flange com furação para adaptar caixa transferência; Transfer Case-TC Dana T18 (reduzida Jeep Willys).



Falta serviço de adaptação da alavanca de mudanças, que pode ser feito abrindo uma janela no topo da carcaça e soldando um escalpo recortado de uma caixa Jeep Willys 3 marchas para, então, usar a alavanca deste câmbio Dana T80 (Jeep Willys 3 marchas), a ser parafusada no câmbio Clark 260T com a carcaça adaptada; é uma adaptação muito delicada e somente alguns poucos torneiros conseguem fazer isto, sem colocar em risco todo o conjunto (precisa desmontar toda a caixa Clark, para fazer esta solda), e passando assim a funcionar como uma caixa com alavanca no topo.



Caso seja necessário adaptar o eixo piloto, para a estria da embreagem original do Jeep, existe a opção de usar um eixo piloto deste tipo, para soldar no eixo piloto Clark-GM; ou, caso não queira emendar com corte e solda da ponta do entalhado do eixo de entrada, adaptar somente o disco de embreagem de Jeep a ser usado, trocando o miolo, estriado interno, mudando para um estriado original Clark-GM; muitas empresas reconcondicionadoras de embreagens conseguem esta adaptação em discos convencionais ou de pastilhas de cerâmica. Existe, ainda, a possibilidade de usar capa-seca, volante, platô, colar e disco da linha GM C-10, caso vá usar motor GM-151 ou GM-250.

Da mesma forma, no caso do eixo de saída da caixa de câmbio, para adaptar na caixa de transferência Dana T18, do Jeep Willys, pode cortar e soldar a ponta do entalhado da caixa Dana no eixo de saída Clark, para usar a engrenagem de ligação original ou usinar uma engrenagem de ligação original, trocando o estriado interno desta pelo estriado de uma flange de saída Clark-GM, obtendo uma engrenagem “híbrida”, adaptada para não ser necessário cortar o eixo de saída original Clark.

As possibilidades são inúmeras, vai do gosto e do bolso de cada um; mas este é um câmbio bastante robusto e simples, que agüenta muito desaforo, como no uso em veículos off-road.



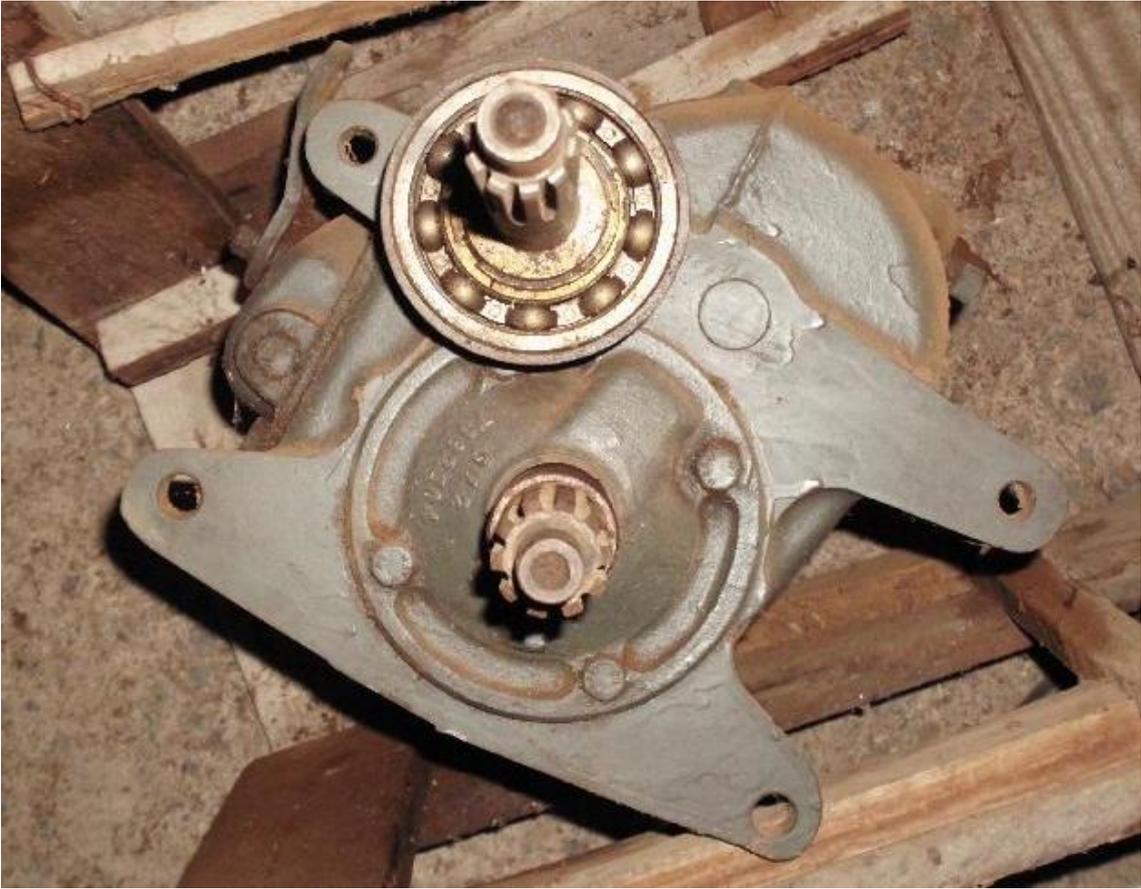
Entalhado Jeep Entrada=10 estrias finas; entalhado GM-Clark entrada=10 estrias finas (alguma diferença);

Entalhado Jeep saída=21 estrias finas; entalhado GM-Clark saída=10 estrias grossas.









Relação Provável: GM M-15 - 1ª=3,17; 2ª=1,75; 3ª=1,00 e; ré= 3,76