

GARDEZ VOS COURROULES LOOSE (NE PAS ÊTRE PRÉCISEZ - LOOSEN UP)

Par Dave DuBois et Stuart Locke

Tous ceux qui ont été autour de moi pendant un certain temps m'ont entendu prêcher de garder La ceinture du ventilateur sur les voitures de la série T est lâche. Une ceinture serrée fera des choses vraiment mauvaises pour le générateur (genre de comme ce que sur les sous-vêtements serrés fait à une personne, mais c'est un sujet pour d'autres publications),

Comme provoquant une usure excessive de la douille du générateur arrière et dans des cas graves, portant réellement à travers la douille et dans le logement. Il provoque également des roulements de pompe à eau et de l'eau des fuites selon Stuart Locke, qui a reconstruit de nombreux générateurs et pompes à eau pour les gens qui gardent leurs ceintures trop serrées. La même chose est vraie pour le MGA et les MGB têt qui utilisent des générateurs plutôt que des alternateurs. J'ai toujours suivi mes propres conseils et gardé la ceinture de ventilateur dans notre TD EXTREMEMENT lâche. Donc, vous pouvez imaginer ma surprise quelques mois il y a quelques années lorsque je traçais la source de grincement dans le compartiment moteur à l'armature du générateur frottant sur les poteaux de terrain parce que la douille arrière était usée excessivement. J'ai tiré le générateur et a révisé rapidement, en le nettoyant, en remplaçant la douille arrière et les brosses et la repaint.

Ensuite, j'ai commencé à comprendre pourquoi la baguette arrière portait si vite (si vous considérez 15 ans comme étant rapide). Fait intéressant, en même temps que je travaillais sur un article, Stuart Locke faisait même chose à quelque 600 milles au sud dans Sunnyvale. Son article est arrivé environ deux jours après que j'ai eu donné le mien à Liz pour le Bonnet, donc après avoir consulté Stuart, je combine les deux articles.

Étant donné que la ceinture de ventilateur qui était à l'origine sur la voiture quand je l'ai acheté en 1974 était un peu plus grande, je l'avais remplacé lorsque j'ai restauré la voiture au début des années 80. A cette époque, les ceintures de Moss étaient une ceinture solide et très rigide, mais je n'ai pas réfléchi à l'époque. En revisitant après avoir reconstruit le générateur, j'ai pris un regard plus critique sur la ceinture que j'avais utilisée et a creusé jusqu'à ce que j'ai découvert la ceinture d'origine (celle qui était trop longue). Ce que j'ai trouvé était que la ceinture originale était une ceinture Gates Green Stripe qui était segmentée sur le bord intérieur et était donc une ceinture très flexible. Lorsqu'il est installé, il pourrait être très lâche et, par conséquent, mettre très peu de pression latérale sur la poulie du générateur, ce qui entraîne une très faible pression transmis à la bague arrière à travers l'armature.

Ensuite, j'ai entrepris la recherche d'une ceintures de ventilateurs vraiment flexibles et, par le biais d'essais et d'erreurs, et un magasin de pièces automobiles très utile dans Bremerton, qui a commandé la bonté ordonnée, sait combien de différentes tailles de ceintures pour moi de Seattle, a trouvé la ceinture Gates Green Stripe II de taille appropriée. Cette ceinture est également segmentée sur la surface intérieure. Bien que les segments soient beaucoup plus larges que sur les ceintures Green Stripe originales, entraîne encore une ceinture beaucoup plus souple que celle que j'ai achetée chez Moss. Le numéro de pièce à ce sujet la ceinture est TR22392 et c'est une ceinture de gamme de bus et de bus 11/16 "x 39 3/4" (17mm X 1010mm) fabriquée par Gates. Dans son article, Stuart nous dit que la ceinture Goodyear 22394 est 22/32 "x 39 1/2" (17mm x 1005 mm) et que la ceinture Moss n'est pas seulement très rigide, mais aussi considérablement plus courte à 17 mm x 925 mm (environ trois pouces trop court), ce que j'ai trouvé lorsque j'avais un ordre spécial pour toutes ces ceintures essayant de trouver la bonne.

En outre, Stuart a trouvé dans un livre de 1949, Exploring Auto Mécanique par Harold T. Glen, que les courroies de ventilateur sur les TC et TDs (et par extension, les TF) devrait être ajusté pour avoir ONE INCH de lâche entre le générateur et la pompe à eau (pas sur la plus longue jambe, comme nous l'habitons). En passant, comme je l'ai dit plus tôt, le même problème existe sur les MGA et les MGB têt, mais n'est pas tellement prononcé car ils utilisent les courroies de ventilateur étroites de style ultérieur qui sont beaucoup plus souples que ceux utilisés sur les voitures de la série T. La ceinture du ventilateur doit toujours être assez lâche (un demi-pouce de lâche entre le générateur et la pompe à eau, plutôt que sur la plus longue jambe) sur les MGA et les MGB pour éviter une usure prématurée sur les bagues du générateur arrière.

Ma source pour les ceintures ici dans le comté de Kitsap est Westbay Auto. Ceux d'entre vous à Seattle, Tacoma et d'autres régions devront vérifier la ceinture Gates. Donc, maintenant, vous n'avez pas d'excusez-vous de ne pas vous détendre et de vous sentir à l'aise.

Certaines sources et références supplémentaires pour les ceintures appropriées :

NAPA 25-22392

UAP (Canada) 15A0995

DAYCO 22385 (15A0980) Disponible dans une variété de magasins de pièces automobiles.