

## Häufig verwendete Teile nach Katalog

- Pleuel mit verschiedenen Ausstattungsmerkmalen.

Die Ford Reparatur-Anleitung

„ Ausführliche Anweisung zur Instandhaltung von Fordwagen“

Deutsche Ausgabe von 1926, mit 425 Seiten, ist nach 24 Jahren Ford-T Erfahrung immer noch die Kompetenteste Quelle für die Auswahl von Ersatzteilen. Nach anfänglichen Zweifeln und studieren von Angeboten war ich auch der Überzeugung, dass Schmiernuten und Ölschöpfer eine Verbesserung der von Ford im Handbuch dargestellten Pleuel sein müssten. Also verbaute ich 1995 in meinen ersten von mir überholten Motor mit diesen genuteten und mit Öleintrittsbohrungen ausgestatteten Teilen. Der Motor war auch schon mindestens einmal überholt worden und hatte ebensolche Pleuel. Bei einer späteren Reparatur zerlegte ich einen Motor und war über die Oberfläche der Pleuellager erstaunt. Trotz einem Spiel von 0,3 mm war die Oberfläche glatt verschlissen und ohne Kratereinschläge, welche bei meinem ersten Motor offenbar von Schmutz und Abrieb stammen mussten. Auch ein weiterer Motor offenbar auch noch mit Originalpleuel wies ebensolche Pleuel auf. Ich fand daraufhin bei McCalley „The Car that changed the world“ Seite 33, das die Pleuel nach 500 Teilen ohne Dipper (Ölschöpfer) ausgestattet waren. Offenbar hatte man das einschleppen von Schmutz aus den Mulden erkannt. Darauf hin habe ich nur noch Pleuel ohne Schmiernuten und ohne Schöpfer verbaut, so wie offenbar 15.000.000 gebaut wurden



Pleuel mit Öl-Eintritts-Bohrung und Blech-Schöpfer Kratereinschlägen durch Schmutz



Pleuel ohne Schöpfer, ohne Bohrung verschlissen ohne Krater



Pleuel wie das Original von Ford ist das Beste