

Tuto de changement de pare-brise par LUKE 44 canada

Version originale

<https://www.britishcarforum.com/community/threads/tr3-windshield-rebuild-and-assembly-step-by-step.85673/>

TR3 remise en état du pare-brise

Voici comment j'ai procédé pour la reconstruction du pare-brise TR3. Je dois dire que j'avais un peu d'appréhension face à ce travail au début, mais avec quelques petites astuces et cela s'est parfaitement déroulé avec très peu d'effort. J'ai trouvé des éléments sur ce site sur le « comment faire », mais j'ai pensé qu'une publication plus détaillée aiderait ceux qui me suivraient.

Étape n°1 – Allez à la banque et retirez une petite fortune en espèces pour un atelier de chromage. Envisagez de vendre vos reins sur le marché noir comme option. Payez Chrome Shop et rappez les cadeaux chromés à la maison.

Étape n°2 : déballez soigneusement les 2 pièces du cadre principal du pare-brise : une pièce en forme d'arc pour le bas du cadre principal et une pièce en forme de U pour le cadre principal. Disposez une couverture épaisse ou un vieux sac de couchage sur la table pour ce travail.



Étape n°3 – Enroulez le joint de vitrage de pare-brise Moss p/n 680-455 autour du verre, en le centrant sur les deux côtés du verre. N'essayez pas d'insérer le joint dans le cadre et de faire glisser le verre dans le cadre. Collez le joint sur le verre avec du ruban adhésif pour le serrer fermement et le maintenir en place.

Ne pas faire cela



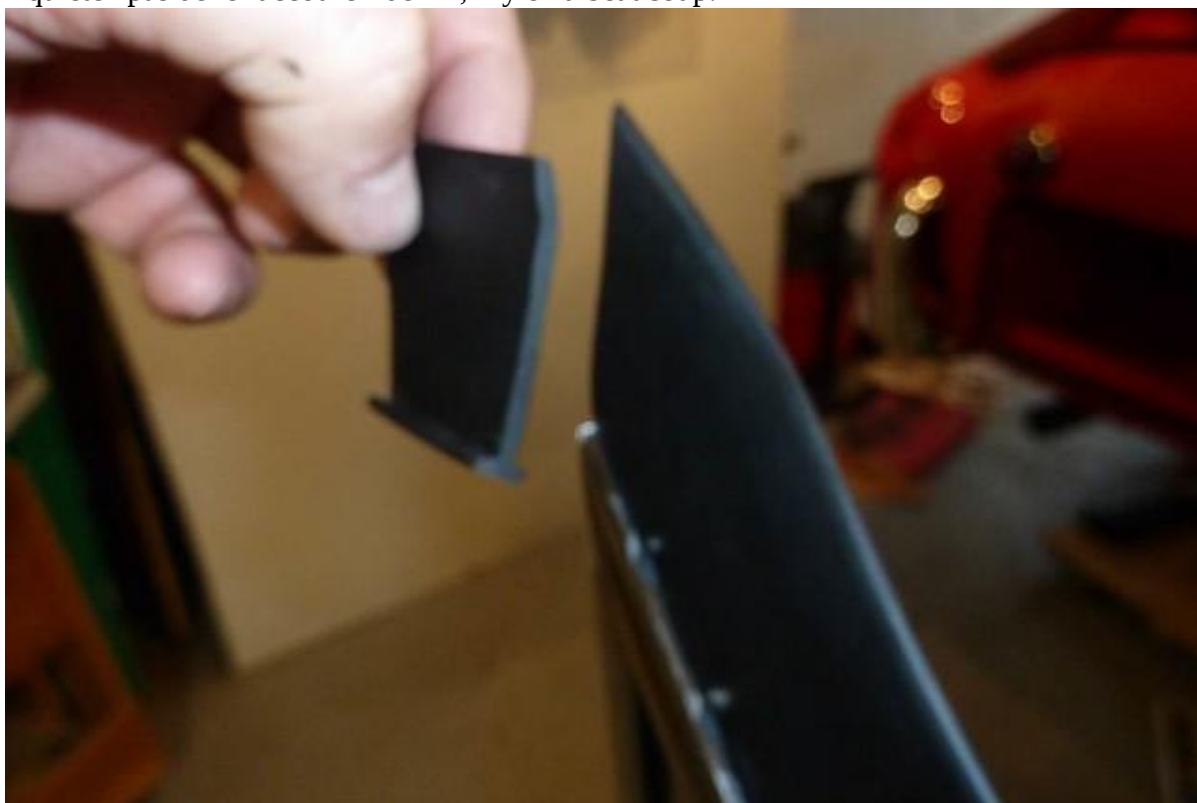
Faire cela à la place



Étape n° 4 – faites glisser le verre/joint dans le cadre en forme de U, en poussant fermement dans le bas de la pièce du cadre en forme de U. Vérifiez temporairement l'ajustement de la pièce inférieure. Coupez l'excédent de joint en caoutchouc avec un cutter sur le pare-brise. Cela peut également être fait plus tard si vous le souhaitez.



Étape n°5 : coupez un petit morceau du joint en caoutchouc inférieur (le joint qui se place entre le bas du pare-brise et l'auvent) – Moss p/n 680-470 qui entre dans le canal inférieur du cadre – le morceau doit mesurer environ ½" de large. La pièce TRF est marquée pour distinguer l'avant et l'arrière, alors notez-le pour ne pas l'insérer à l'envers plus tard. Ne vous inquiétez pas de le raccourcir de ½", il y en a beaucoup.



Étape n°6 : injectez du savon à lessive liquide dans le canal d'arc inférieur sur toute la longueur, puis insérez le petit morceau de joint de $\frac{1}{2}$ " de large dans le canal d'une extrémité et tirez-le pour être sûr qu'il se déplace sans problème d'une extrémité à l'autre. S'il s'arrête en cours de route, cela signifie qu'il y a probablement des morceaux ou de petits restes de vieux caoutchouc sous l'intérieur du canal qui doivent être retirés - vérifiez soigneusement et nettoyez la rainure du canal avec un cutter ou un couteau ou autre pour enlever le vieux caoutchouc durci. , jusqu'à ce que la pièce de $\frac{1}{2}$ " glisse librement d'un côté à l'autre. Cela peut ne pas être visible au début car le vieux caoutchouc se trouve probablement sous la fente du canal.

Étape n°7 - vissez les supports en forme de L Moss p/n 802-675 sur le cadre et vissez le bas du cadre (avec le joint en caoutchouc préalablement installé comme à l'étape 3) sur le cadre principal en forme de U. Vérifiez que tout est bien serré. Étant donné que vous travaillez avec le cadre à l'envers, demandez à un assistant de maintenir le cadre stable à partir de ce moment.



Étape n°8 – desserrez maintenant les deux côtés du support en L afin que le canal du cadre inférieur ne soit pas serré contre le canal latéral en U. Commencez à introduire le joint en caoutchouc par une extrémité et tirez-le de l'autre côté. Utilisez beaucoup de détergent à vaisselle. Il se tirera facilement avec l'aide d'un jeu de pinces. N'essayez pas de prendre une photo de cela, car votre assistant utilise ses deux mains pour stabiliser le cadre et vous utilisez vos deux mains pour amener le caoutchouc. Si vous voulez une photo ici, vous avez besoin d'un autre assistant.

Personnellement je n'ai jamais réussi à appliquer cette procédure : pour moi la seule solution qui ait fonctionné est de pousser mm par mm le joint dans la fente sur toute la longueur avec ce type d'outil

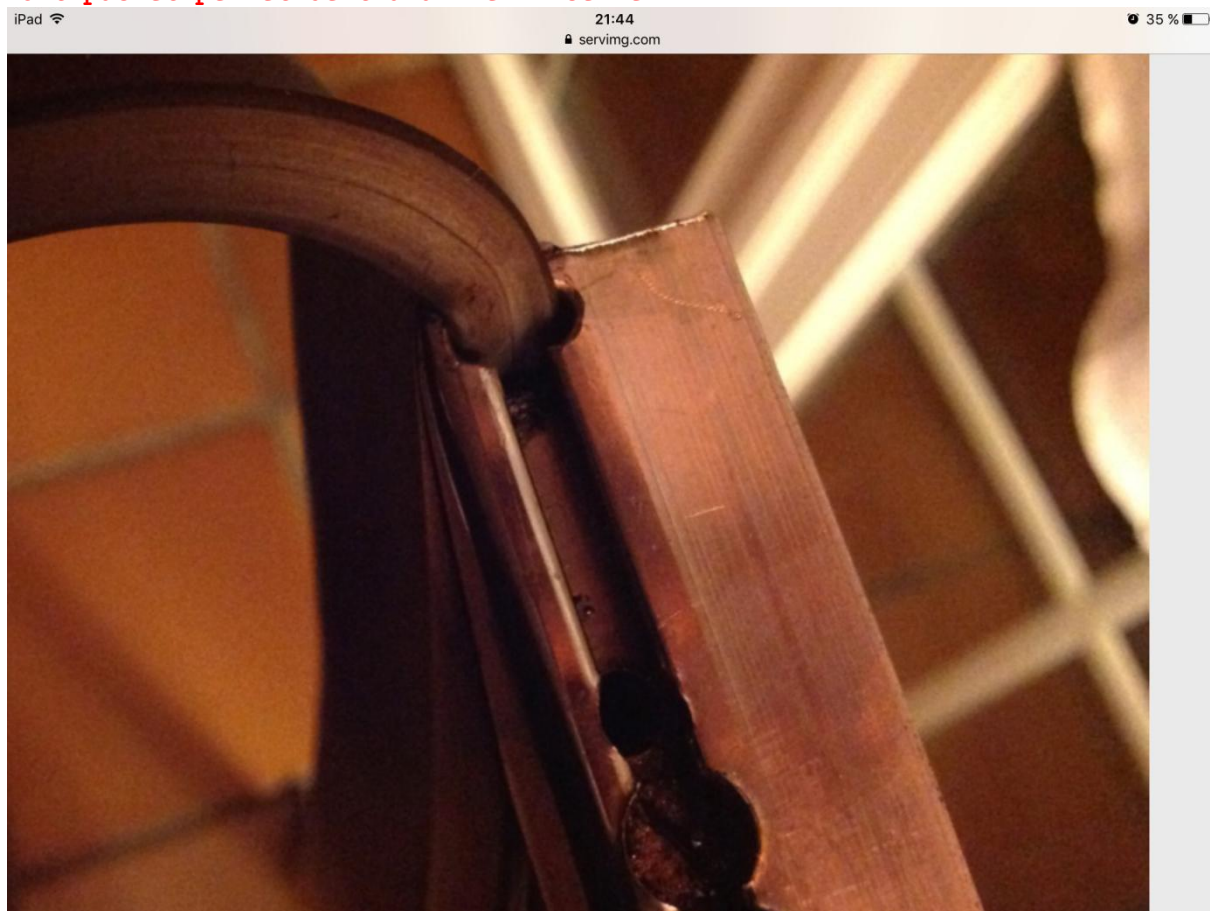


Étape n°9 – coupez le joint en caoutchouc pour qu'il affleure l'extrémité du cadre latéral chromé. Il peut être un peu long, car il sera coupé plus tard, mais ne le coupez pas trop court. Mais cela ne doit pas non plus gêner l'ajustement du stanchion.



Étape n°10 – resserrez les supports en L afin que les 4 côtés du cadre du pare-brise soient bien serrés.

Personnellement pour éviter de serrer et desserrer les deux pattes en L j'ai légèrement usiné le cadre coté stanchion (des deux cotés) cela ne se voit pas et permet de travailler L serré



Étape n°11 - montez les montants de pare-brise gauche et droit (802-690) et les plaques à tenons Moss p/n 680-470 sur le côté du cadre avec - 3 vis - 2 courtes 7/8", 1 longue 1" de chaque côté. Vis longue en bas là où le poteau est plus épais. N'utilisez PAS la longue vis dans les 2 trous supérieurs, sinon vous risqueriez de casser le pare-brise !



Étape n°12 - retournez le pare-brise sur sa face avant et coupez en angle le bord inférieur du joint afin qu'il soit maintenant un peu plus court que le montant, en haut.

Étape n°13 - installez la petite plaque avec les deux trous recouvrant le joint en caoutchouc. Notez qu'il y a une gauche et une droite pour ceux-ci.





Si vous cassez une vis, utilisez un Dremel pour la couper à ras, si le morceau de metal reste bloqué par de la vis coincé dans le poteau, repercez et recommencez.

Installez la finition d'angle de manière à ce qu'elle maintienne fermement le bord en caoutchouc.



Étape n°14 - posez le cadre à plat et stable, vérifiez le canal du joint supérieur pour les restes d'un ancien joint comme avant avec un petit morceau de joint supérieur en caoutchouc découpé. Il devrait glisser facilement d'un côté à l'autre avec un peu de savon à vaisselle comme lubrifiant.



Étape n°15 - contrairement au caoutchouc inférieur, le canal supérieur n'a pas d'endroit où commencer à partir d'une extrémité et le tirer à travers. Cependant, ce caoutchouc est beaucoup plus souple et plus souple. Insérez simplement un bord du joint dans le canal et utilisez un tournevis pour insérer l'autre côté du joint dans le canal le plus proche de vous. Travaillez à travers le canal en ajustant lentement le caoutchouc petit à petit. Prenez votre temps.





Coupez soigneusement à l'extrémité pour qu'elle s'adapte bien et affleure le haut du stanchion.



Étape 16 - Nettoyez et installez les supports de pare-brise sur la carrosserie de la voiture, puis installez l'ensemble du cadre terminé à l'aide des attaches Dzus.



Étape n°17 - ouvrez votre boisson préférée, prenez du recul et admirez votre travail !

Quelques commentaires du net

Hmm. Peut-être que TRF a modifié la longueur du joint. J'avais un bon 1 à 2" supplémentaire de chaque côté. Assez facile pour perdre la mesure avant de commencer à couper.

Du coté le plus petit coté, j'ai fait un essai pour vérifier s'il y a des blocages dans le U avant de tirer le joint, ce qui est cependant essentiel. J'ai trouvé plusieurs petits restes de vieux caoutchouc durci qui m'empêchaient de tirer la pièce à l'origine. Et ce malgré le fait que les cadres étaient chauffés et trempés pour être nettoyés avant le processus de chromage. Ce fut le moment décisif "voilà" de tout le projet, et c'est le conseil le plus important

Merci pour les conseils très utiles! Je viens de terminer l'installation de la vitre de pare-brise pour ma TR3A 1959.

Les joints vendus par Moss et TRF étaient tous deux trop épais pour mon pare-brise. Lorsque j'ai mesuré l'épaisseur du verre (0,242") et l'espace dans le canal en U (0,328"), j'ai déterminé que l'épaisseur du joint devait être d'environ 0,043", alors que le joint que j'ai acheté avait environ 0,061" d'épaisseur. Je pourrais acheter un rouleau de vitrage de 100 pieds d'environ 0,047" d'épaisseur pour 75 \$ auprès d'un fournisseur de verre. Cependant, j'ai découvert que la doublure de douche en PVC utilisée comme barrière sous les planchers de douche carrelés disponibles chez Home Depot avait une épaisseur de 0,041". Le matériau est acheté au pied et mesure environ 5 pieds de large.

J'ai coupé trois morceaux de 5' de long sur environ 2" de large. Deux des morceaux partaient du centre vers le haut (petit espace), tournaient dans le coin et descendaient sur les côtés verticaux (soufflets aux coins). La troisième pièce traversait le bas. J'ai scotché le vitrage solidement en place. J'ai utilisé un lubrifiant silicone sec dans les profilés en U et à l'extérieur des pièces de vitrage. J'ai placé le pare-brise dans le cadre et j'ai assemblé l'ensemble à l'aide de deux attaches à cliquet. Les sangles étaient verticales et tiraient les cadres inférieur et supérieur l'un vers l'autre, avec le verre en place, ce qui était efficace et m'a permis de bien contrôler le processus.

Avant de couper le joint au bord des profilés en U, j'ai forcé du mastic entre le verre et l'intérieur du vitrage, dans l'espoir de combler les éventuels interstices. Je ne voulais pas de scellant entre le vitrage et les profilés en U pour faciliter le nettoyage pour le prochain pauvre type qui installe du verre.

J'espère que le matériau du revêtement de douche sera durable. Il est très résistant et ne sera pas exposé à la lumière du jour.

extrait de

<https://www.triumphexp.com/forum/tr2-and-tr3-forum.6/windscreen-replacement.1456235/>

Trois choses auxquelles vous devez faire attention sont :

- 1) Les 3 vis qui maintiennent le montant au cadre de la fenêtre ne sont pas toutes de la même longueur, deux font 7/8" et une fait 1" et si vous mettez la vis 1" dans le mauvais trou, vous allez casser le pare-brise
- 2) Ne serrez pas trop les chevilles Tenax sinon vous risquez de casser le pare-brise.
- 3) N'oubliez pas de réinstaller le tampon en caoutchouc dans le support central ou devinez ce qui va se passer ? ... ouais, tu vas casser ton pare-brise

Je viens également de remplacer mon pare-brise. J'ai acheté le pare-brise chez Rimmer Bros. Le pare-brise s'est installé sans problème, mais j'ai remarqué que 3 petits blocs de bois étaient installés dans le cadre supérieur du pare-brise. L'un d'entre eux est tombé et j'ai failli le rater. Je pense qu'ils ont été installés en usine car le code de date sur le pare-brise Triplex correspondait à l'âge de la voiture. Quelqu'un d'autre a trouvé ces blocs dans leur cadre supérieur ?



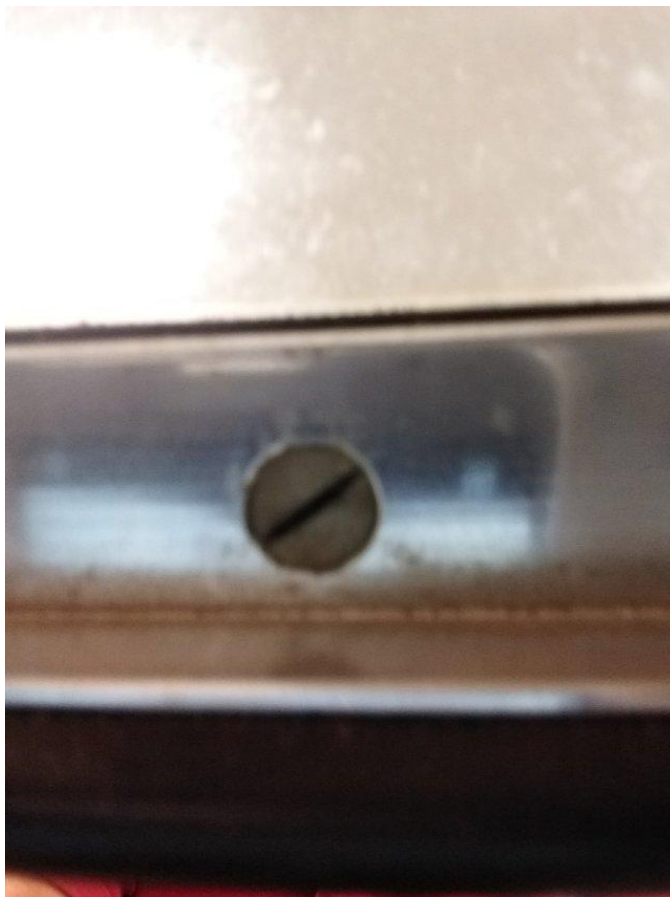
Une procedure trouvée sur

<https://triumphtr3b.wordpress.com/2018/03/29/how-to-replace-the-windshield-on-a-tr3/>

How to Replace the Windshield on a TR3

Posted on [March 29, 2018](#) by [brucejon2](#)

Ma TR3 a été achetée avec le pare-brise retiré, toujours dans le cadre. Le pare-brise est profondément rayé par les essuie-glaces et les joints en caoutchouc pourrissent. Il y a quelques dégâts là où le propriétaire précédent semble les avoir détruits pour une raison inconnue. Le meulage révèle qu'il s'agit d'aluminium massif. Certaines recherches montrent que ce cadre est une option de course rare. Le cadre normal est en laiton chromé. Apparemment, vous pouvez facilement identifier ce cadre comme étant le cadre de course, car les dix tenax s'installent en deux pièces, avec une vis fixant le tenax à l'intérieur. Les cadres normaux ont des dizaines de tenax qui se vissent dans le laiton. Voici la vis sur le tenax



Et après que le pare-brise ait été enlevé



Astuces pour retirer le cadre après avoir retiré l'ensemble de la voiture

1. Couper le caoutchouc de la partie basse



2. Retirez les 5 vis des supports d'angle. J'ai dû insérer un tournevis dans certaines fentes de vis et taper brusquement avec un marteau pour les desserrer. Utilisez un tournevis bien ajusté à la fente afin de ne pas endommager la vis. Vous devrez peut-être rétrécir la lame avec une meuleuse pour qu'elle puisse tourner dans la fente sans encombrer le cadre.



3. Retirez délicatement la pièce du cadre inférieur, puis desserrez les côtés et retirez la vitre.

4. Les chevilles Tenax pour cadres en aluminium étaient NA sur tous les sites des fournisseurs, mais en fait l'usine de roadsters les possède. Il m'en manquait trois.

5. Il existe des entretoises en caoutchouc qui ne sont pas répertoriées sur les sites des fournisseurs. Un de chaque côté de la cheville Tenax centrale au milieu et un juste à l'extérieur des chevilles Tenax extérieures en haut du cadre.





6. Il y a deux entretoises en aluminium de chaque côté du cadre.

7. Documenter l'orientation du joint en caoutchouc supérieur



Commande d'un pare-brise et d'autres pièces.

Une autre procedure trouvée sur

<https://www.triumphexp.com/forum/tr2-and-tr3-forum.6/tr3-windshield.1626459/>

par [StevenG](#) Steve G

Wellesley, MA, USA 

Je viens d'assembler et d'installer le pare-brise pour la restauration TR3 '57 que je suis sur le point de terminer. (Je dis "sur le point de terminer" depuis deux ans, BTW...). J'étais très nerveux à l'idée de savoir à quel point il serait difficile ou facile de placer le verre dans le cadre avec un nouveau joint en caoutchouc. Après avoir réfléchi un moment à la situation, j'ai fait ce qui suit, qui a bien fonctionné :

1. J'ai construit une "auge" en bois simple mais lourde qui maintenait fermement le cadre de la fenêtre et le verre. De cette façon, je n'ai pas eu à me soucier d'utiliser mes mains pour tenir ou stabiliser le verre ; Je pourrais les utiliser juste pour travailler sur la mise en place du verre. J'ai recouvert l'auge d'une serviette moelleuse pour protéger le chrome et le verre des rayures.
2. J'ai mis la partie en forme de U du cadre (le dessus et les deux côtés) dans l'auge à l'envers. J'ai peint toute la longueur du canal de cette partie du cadre avec une généreuse quantité de savon liquide pour les mains pour le rendre glissant.
3. J'ai plié le nouveau joint en caoutchouc sur le dessus et les côtés de la vitre du pare-brise et j'ai collé les bords du joint en caoutchouc des deux côtés de la vitre avec du ruban adhésif. J'ai utilisé du ruban adhésif neuf, très résistant et collant, d'une longueur d'environ 8 pouces.
4. Je me suis assuré que les extrémités du joint en caoutchouc se rejoignent à mi-chemin du bas du pare-brise. À ce stade, je n'ai pas pris la peine de replier le joint en caoutchouc sur le fond du verre ; cette étape interviendrait une fois que le haut et les côtés du pare-brise seraient assis et fixés dans la partie en forme de U du cadre. Pour éviter que les extrémités du joint en caoutchouc ne s'effondrent et ne gênent à ce stade, je les ai simplement enroulées et fixées avec du ruban adhésif.
5. Après qu'il ait été solidement collé sur la vitre du pare-brise, j'ai généreusement peint le joint en caoutchouc avec du savon liquide pour les mains pour le rendre glissant.
6. J'ai retourné la vitre du pare-brise et je l'ai glissée dans le canal de la partie en forme de U du cadre.
7. Vient maintenant la partie qui m'a rendu nerveux : comment enfoncer profondément le verre et le joint en caoutchouc dans le canal du cadre. Taper sur le verre avec un maillet en caoutchouc me rendait nerveux. Ce qu'il fallait, j'ai réalisé, c'était une pression forte et constante. C'est à ce moment-là que j'ai pensé à utiliser de longues pinces à cliquet.
8. J'ai utilisé quatre pinces à cliquet avec des coussinets en caoutchouc épais (qui pourraient absorber toute pression momentanément excessive). Pour la mise en place initiale, j'ai réglé les

quatre pinces verticalement, comme indiqué sur la première photo. Je les ai serrés lentement pour permettre au verre de s'insérer dans le canal du cadre. J'ai observé attentivement pour m'assurer que le verre et le joint en caoutchouc glissaient bien dans le canal.

9. Une fois que la vitre était bien placée dans le "bas" du cadre du pare-brise (bien qu'il s'agisse en fait du haut du cadre, placé à l'envers dans l'auge en bois), j'ai transféré les deux pinces les plus longues dans une orientation horizontale (comme montré sur la deuxième photo) pour presser les côtés du cadre afin qu'ils acceptent les côtés du verre.

10. À ce stade, avec ces pinces toujours en place, j'ai porté mon attention sur le bord restant exposé du verre en haut de mon installation. Même s'il était orienté vers le haut, ce bord était en réalité le bas du pare-brise. Il était maintenant temps de : dérouler les deux extrémités du joint en caoutchouc (mentionné à l'étape 3 ci-dessus) ; coupez l'excédent des deux extrémités afin qu'ils se rejoignent au milieu du verre ; repliez le sceau sur le bord du verre; collez le joint sur le verre avec du ruban adhésif et enduire le joint en caoutchouc avec du savon liquide pour les mains.

11. Une fois cela fait, j'ai préparé la longue pièce inférieure horizontale du cadre en : 1) y vissant les deux supports métalliques en forme de L (un à chaque extrémité), et 2) en enduire le canal de cette pièce avec du liquide savon pour les mains. J'ai laissé les vis légèrement desserrées pour permettre du jeu lors du montage de cette partie du cadre.

12. J'ai placé cette pièce (c'est-à-dire la partie inférieure du cadre) sur le verre qui était déjà posé dans la partie en forme de U du cadre. J'ai guidé les extrémités des supports métalliques en forme de L dans leurs canaux appropriés dans les extrémités supérieures de la partie en forme de U du cadre. Avant de réaliser cette étape, j'ai bien sûr dû retirer les pinces montées verticalement. Cependant, dès que j'ai mis la partie inférieure du cadre en place, j'ai remplacé les pinces et je les ai serrées pour tirer cette partie du cadre vers le bas sur le verre. Encore une fois, j'ai démarré lentement et j'ai observé attentivement tout comportement qui pourrait suggérer trop de pression ou une pression au mauvais endroit.

13. Alors que la partie inférieure du cadre se posait sur le verre, j'ai surveillé les deux extrémités verticales du cadre en forme de U. Il y a trois trous dans ces extrémités verticales. Deux de ces trous reçoivent des vis qui se vissent dans les trous correspondants des supports métalliques en forme de L. Une fois ces trous alignés, j'ai inséré les vis et je les ai légèrement serrées.

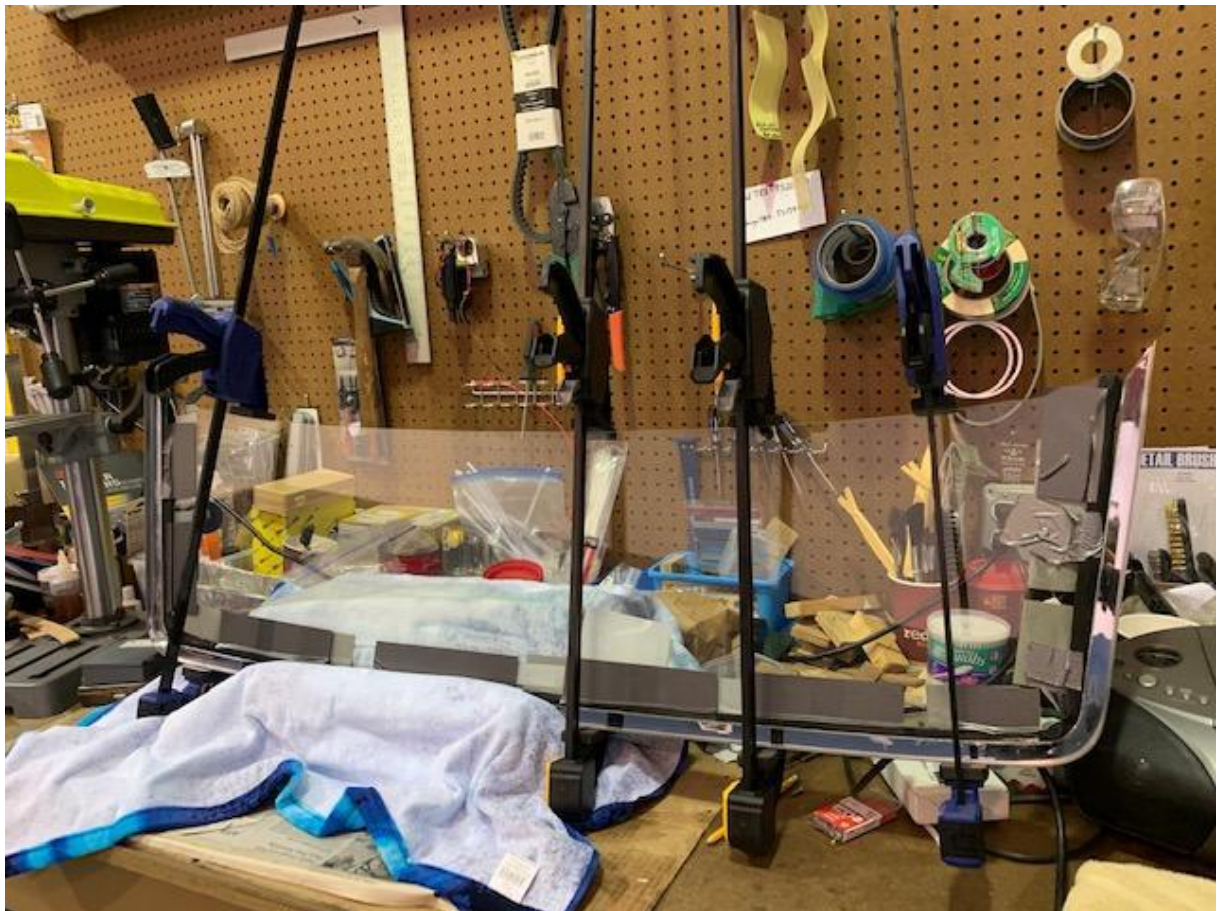
14. À ce stade, j'ai dû regarder attentivement, peaufiner et tout ajuster jusqu'à ce que le cadre soit bien aligné des deux côtés et que toutes les vis soient bien serrées. Quand j'ai été convaincu que tout avait l'air bien, j'ai retiré les pinces. Cette partie du projet a été réalisée. J'ai laissé la fenêtre reposer pendant quelques jours afin que le caoutchouc puisse « se détendre » jusqu'à son état plus ou moins final (même si la lumière du soleil et les intempéries l'affecteront plus tard). J'ai resserré toutes les vis qui en avaient besoin. Ensuite, j'ai retiré le ruban adhésif et coupé l'excédent de caoutchouc du joint des deux côtés de la fenêtre, à l'aide de lames de rasoir neuves.

Derniers conseils :

- Encore une fois, assurez-vous que le ruban adhésif est frais et très, très collant.

- Avant d'effectuer l'un des assemblages ci-dessus, assurez-vous que les trous pour les vis des supports en forme de L sont alignés, que les têtes des vis ne sont pas dénudées et que les filetages des vis et leurs trous de réception sont bien en place. bonne forme.

- Assurez-vous que le haut du cadre, le bas du cadre et le verre sont tous orientés dans la bonne direction. Il y a un côté orienté vers l'avant sur les deux parties du cadre. Je crois que le verre est également légèrement incliné vers l'avant (même si je l'ai peut-être trop étudié).





Recommandation sur site Revington

L'écran que nous proposons sous ce numéro de pièce est, comme son prix le suggère, une option économique. Les pare-brise dans cette gamme de prix sont généralement de mauvaise qualité optiquement et sont invariablement mal ajustés. Revington TR recommande notre produit de haute qualité 800592HQ. Les problèmes typiques seront la dimension de haut en bas, 300 mm alors que la dimension correcte est de 305 mm et tout aussi important, le rayon dans les coins inférieurs est souvent erroné, de sorte qu'une fois installé, il y aura un espace où l'écran n'entre pas dans le canal du cadre de l'écran. Dans cette zone. Les pare-brise d'origine avaient une épaisseur de 6 mm, notre pare-brise économique, comme tous les autres pare-brise sur le marché que nous avons rencontrés, a une épaisseur de 5,3 mm. Ce n'est pas un problème qui peut être facilement résolu, même s'il le fallait, car l'épaisseur est dictée par les matériaux disponibles. Considérez cela comme un avantage car les écrans sont légers ! Pour garantir que le pare-brise soit correctement maintenu avec ce changement d'épaisseur, nous pouvons fournir une bande d'étanchéité alternative plus épaisse. Commandez 3,5 mètres de bande de caoutchouc semi-durcie RTR7041.