

Zeg 'ns "A"



De A-Fordjournaals erop nagezocht hebbende, trof ik in 87/5 een aflevering over de dynamo aan, waarbij de bulletins de bron van de informatie zijn geweest; Ik miste echter nog een stukje specifiek technische informatie wat werking en schematuur aangaat. Daarvoor heb ik toen het boek J. W. Brand en Brown-Hilgens geraadpleegd. Daar het kennis is die naar mijn gevoel erbij hoort, hiervan akte.

Er wordt gesproken over een derdeborstel-dynamo. We hebben het dan over een dynamo van het shunt-type.

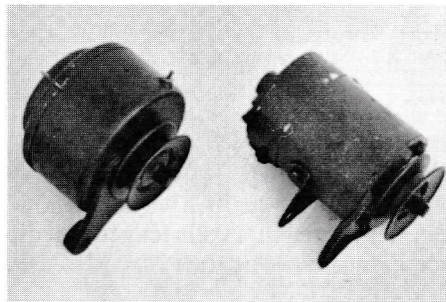
(shunt is parallel). Dat wil zeggen de bekrachtigingswikkeling staat parallel over het anker (zie schema).

Verder is de bekrachtigingwikkeling verbonden met de derde borstel om zo'n constant mogelijke stroom te leveren onafhankelijk hoog of laag toerental.

Onmisbaar is hierbij de batterij-aansluiting. Laat dus nooit de motor draaien zonder een accu aan te sluiten! De spanning van de dynamo kan zo hoog worden dat de lampen kunnen doorbranden. Nog kwalijker: de bekrachtigingswikkeling kan beschadigd worden. De dynamo kan immers zijn opgewekte energie niet kwijt, buiten een paar ampère voor de ontsteking.

Nu de automaat (cut out). Dit is een

Dynamo informatie



Daar ik dit voorjaar werd geconfronteerd met een dynamo van nieuwe borstels moest worden voorzien, heb ik mij verdiept in de problematiek van dit onmisbare onderdeel van een auto, dus ook van een A-Ford.

Jaap Noordermeer

apparaat dat alleen maar zorgt dat bij het starten de dynamo niet onder spanning kan komen te staan. Hij zou dan namelijk willen gaan werken als een

electromotor. Dit lukt niet omdat hij via de v-snaar gekoppeld is aan de krukas en de waterpomp, maar neemt wel een grote stroom op wat verbranden tot gevolg kan hebben.

In de automaat zit een spoel (relais) die vanuit de dynamo bekrachtigd kan worden. Wanneer de motor gestart is en aanslaat, gaat ook de dynamo draaien en gaat dus spanning opwekken en een stroom leveren, die voldoende is om de spoel in de automaat te bekrachtigen. Deze sluit dan een contact waardoor de nu opgewekte energie via de ampèremeter aan de accu wordt afgegeven.

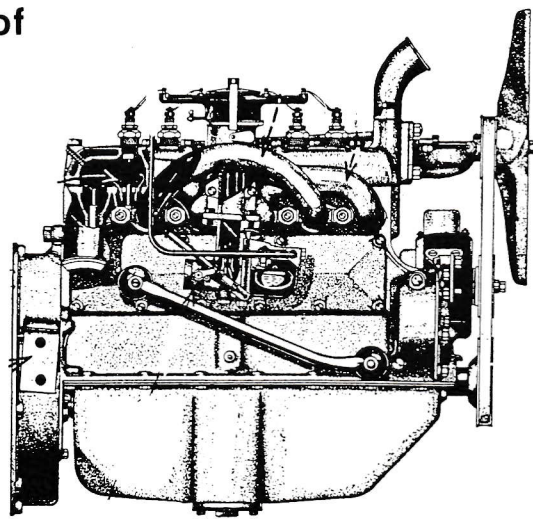
Afhankelijk van het toerental zal bij juiste afstelling de dynamo altijd stroom leveren. Daar een accu overladen kan worden, en A-Fords dus geen spanningregelaar hebben, is het zaak ons "rijgedrag" daarop af te stellen. M.a.w. bij korte ritten met ingeschakelde verlichting zullen nauwelijks problemen ontstaan.

Hooguit dat er eens extra opgeladen moet worden. Zouden er problemen zijn bij erg lange ritten, dan is het eenvoudigst wat verlichting in te schakelen. Daarover een paar technische tips: De accu zal 90 Ah zijn. Dit houdt in dat bij 75% geladen toestand, er 20 Ah geladen kan worden. Wanneer we een laadstroom hebben van 16 ampère, dan kan er minstens één uur geleverd worden aan de accu. Wanneer de laadstroom is afgesteld op ca. 10 ampère al wel twee uren. Voor het afstellen van de dynamo zie journaal 87/5.

Voor gedeeltelijke of totale revisie van uw A-FORD motor

Rijswijk's

Motor-Revisiebedrijf



Werkpl. en kantoor: BRASSERSKADE 221 · 2289 PA DELFT

015-122801

- Br = batterij
- Le = bekrachtigingswikkeling (veld)
- La = anker van de dynamo
- M = massa
- M1 = inwendig geïsoleerde grondplaat van automaat
- Mg = magneetkern
- Sa = verend contact met contactstift
- Sk2 = vast contact geïsoleerd opgesteld
- Se = spanningwikkelsautomaat
- Si = stroomwikkeling
- A = ampèremeter
- Ø6,8 = naar bobine batterijzijde

