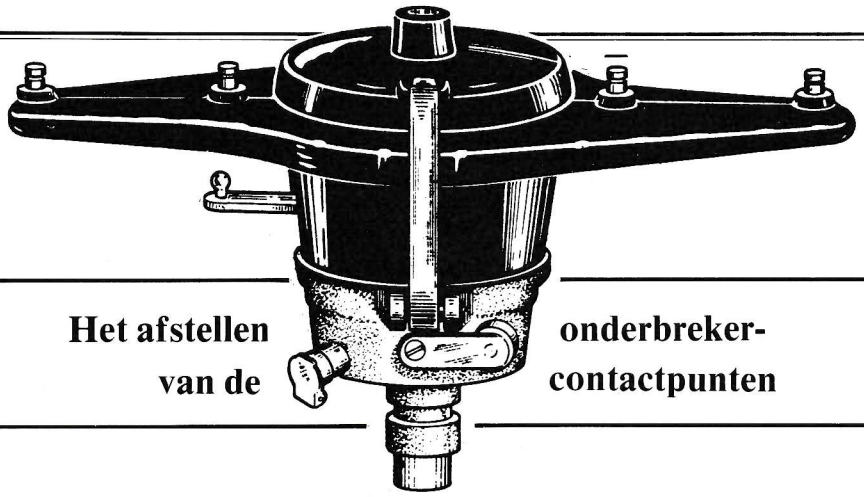
A-fstellen



Het afstellen van de onderbreker-contactpunten

De opening tussen de onderbrekerpunten wordt afgesteld op 0,018 tot 0,022 inch (0,46-0,56 mm). Deze opening moet van tijd tot tijd worden gecontroleerd, om te zorgen dat de afstand tussen de kontaktpunten steeds de juiste is. Als de kontaktpunten putjes vertonen of verbrand zijn, moeten deze met een oliesteen afgevlakt worden. Hiervoor moet geen vijl worden gebruikt.

De kontaktpunten worden als volgt afgesteld: Neem het deksel van de stroomverdeler af, benevens het huis van de stroomverdeler en de rotor. Draai de motor langzaam met het starthandle tot het onderbrekerhamertje opgelicht wordt door één der vier hoge punten van de onderbrekernok (zie fig. 1).

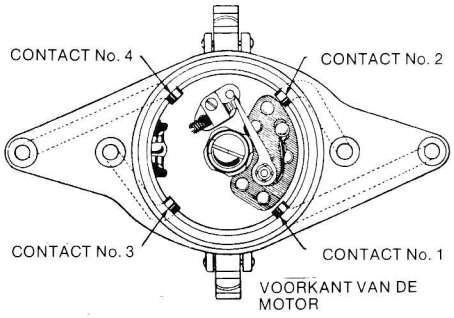


Fig. 1
Contactpunten in stroomverdelerhuis.

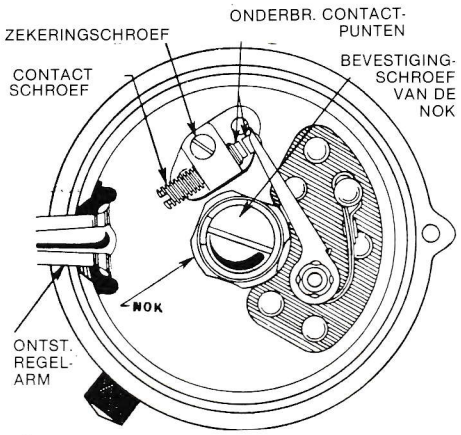
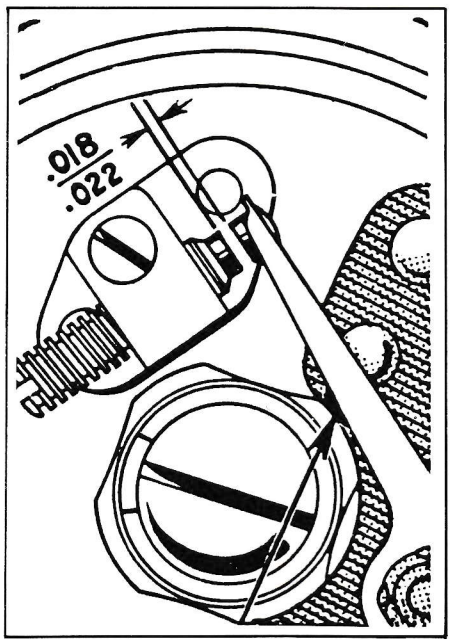
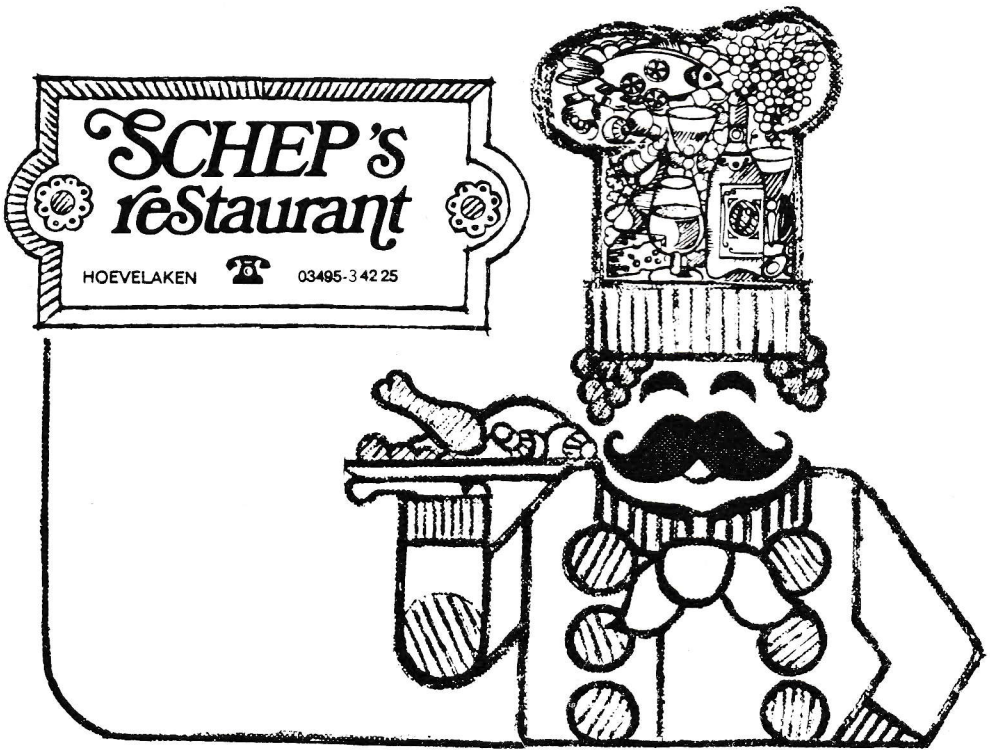


Fig. 2

Terwijl het hamertje zich aldus bovenop de nok bevindt, draait men het klemschroefje los en draait men vervolgens de kontaktschroef tot de opening tussen de kontakpunten 0,018 à 0,022 inch bedraagt (zie fig. 2).
Voor het opmeten van deze afstand kan een standaard voelermaat worden gebruikt. Hierna zet men het klemschroefje weer vast.
Kontroleer daarna nogmaals of de afstand, door het vastzetten van het schroefje, niet veranderd is. Plaats daarna het huis en de rotor weer op de stroomverdeler en sluit het deksel.





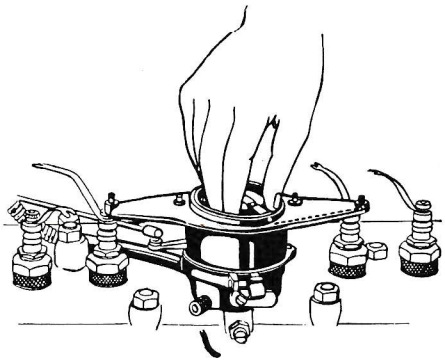
Het afstellen van de ontsteking

Daar de vonk in de cilinder moet overspringen aan het einde van de compressieslag, moet de afstelling van de ontsteking ten opzichte van dit punt worden gecontroleerd. Teneinde de compressieslag te vinden en de ontsteking af te stellen, handelt men als volgt:

1. Zet de ontstekingsmanet op volle na-ontsteking.
2. Controleer de opening tussen de onderbrekercontactpunten.
3. Schroef de pen voor de ontstekingsafstelling uit het distributiedeksel en steek deze daarna omgekeerd in het gat.
4. Draai de motor langzaam met de slinger en druk tegelijkertijd flink op de pen. Wanneer de zuiger van de eerste cilinder het einde van de

compressieslag bereikt, valt de pen, die men in het distributiedeksel houdt, in een putje in de rand van het grote distributietandwiel.

5. Met de motor in deze stand - dus met de bovengenoemde pen in het putje - neemt men het deksel van de stroomverdeler af, benevens het huis van de stroomverdeler en de rotor.
6. Maak de schroef van de onderbrekernok los, zodat de nok kan worden gedraaid op de as.



VOORKANT VAN DE MOTOR

Fig. 3

7. Zet de distributierotor er weder op en draai deze totdat de arm ervan tegenover nr. 1 van het huis van de stroomverdeler staat (zie fig. 3).
8. Licht de rotor voorzichtig er weer af en draai de nok een weinig in de richting tegengesteld aan de wijzers van een uurwerk, totdat de punten geheel geopend zijn. Draai dan de nok voorzichtig in de richting van de wijzers van een uurwerk, totdat de onderbrekerpunten net op elkaar komen. Zet de nok op dit punt goed vast, door de schroef flink aan te draaien.
9. Voordat de rotor en het stroomverdelerdeksel er weer op geplaatst worden, moet de ontsteking thans nauwkeurig worden gecontroleerd. Dit doet men als volgt: Neem de pen uit het gat in het distributiedeksel. Draai het kontaktsleuteltje naar rechts. Breng de pen weer in de dekselopening. Druk op de pen, terwijl men de motor met de slinger draait. Als de motor goed is afgesteld, moet er een vonk tussen de kontaktpunten overspringen op het ogenblik, dat de pen in het putje valt. Als er geen vonk overspringt, is dit een teken dat men een fout heeft gemaakt en is het noodzakelijk van voren af te beginnen.
10. Als de ontsteking juist is afgesteld, draait men het kontaktsleuteltje terug, plaatst de rotor weer op de stroomverdeler en sluit het deksel. Trek de pen uit het putje van het distributietandwiel en schroef deze goed vast in het deksel.

Deze gegevens werden ontleend aan het originele instruktieboek Model "A" en "AA" 1930 uitgegeven door de n.v. Nederlandse Ford Automobielfabrieken te Rotterdam.

Jaap Noordermeer

Vervolg van pag. 5

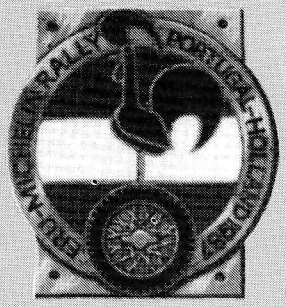
toch te weinig compressie. Henk betreurde het beëindigen van het redakteurschap van Henk de Groot en sprak zijn waardering uit voor de door deze geproduceerde jaargangen '85 en '86.

Omdat Henk de Groot wegens verplichtingen elders niet aanwezig kon zijn, werd besloten een bestuurslid de dank van de vergadering vergezeld van een stoffelijk blijk van waardering over te laten brengen. (hetgeen inmiddels geschiedde).

De energieke wervingscampagne van de voorzitter dreigde tenslotte op dood spoor te geraken. Ter informatie gaf uw verslaggever een overzicht van de werkzaamheden, welke het redakteurschap met zich meebrengt. Vervolgens hield Paul Verstappen, op de hem eigen onnavolgbare wijze, een gloedvol betoog. Hij kon uit eigen ervaring putten en was zodoende bijna redakteur geworden van een BENELUX Ford journaal. Doch Paul's humor ten spijt, er stond niemand op. Het eind van de dicussies en pogingen van enkele leden elkaar te strikken, betekende de thans gevonden tussenoplossing. (hoop ik!)

Tenslotte vroeg Frans van Schuppen de aandacht voor de ERU/Michelin rally van Portugal naar Nederland. Inmiddels bleken 6 AFCN-equipe's te hebben ingeschreven, welke inmiddels kontakt met elkaar hebben opgenomen. U hoort er meer van!

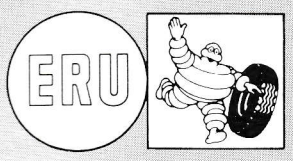
De nieuwjaarsdronk met accessoires besloot de ALV '86. Het glas heffen en toasten op een goed verenigingsjaar van onze AFCN, was voor de aanwezigen de start voor een nieuw jaar Ford genoegen. U was er niet? Geen nood, onze heilwens was ook voor u bedoeld.



ERU - MICHELIN

RALLY PORTUGAL

HOLLAND 1987

De vestiging van de ERU kaasfabriek in Cascais (Portugal), bestaat 25 jaar. Zij viert dat, zoals velen van u vorig jaar in de pers hebben kunnen lezen, met een prestatierit voor old-timers van het Portugese Estoril naar Noordwijk aan Zee. Een en ander in samenwerking met bandenfabrikant Michelin.

De rit start op 2 mei a.s. In 8 dagen dient het trajekt, wat een afstand heeft van 2500 km, te worden afgelegd. Volgens de informatie die ons bereikte op de jaarvergadering, hebben zich 6 AFCN-ers ingeschreven voor deze reis. Wij wensen de équipes Wesling, van Schuppen, Nobel, Pieters, Kleinbussink en v. Bentum veel sukses en genoegen bij het uitrijden van deze rit.