

Zeg 'ns "A"

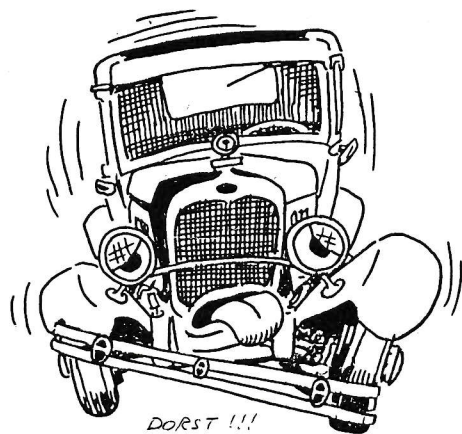


Tijdens iedere restauratie komt het grote moment dat de motor voor het eerst gestart gaat worden. Zo kwam het moment ook voor mijn A-Ford. Toen hij met hulp van een flinke accu en enig slingerwerk tot leven kwam, was ik dolgelukkig. Toen de motor enige minuten gedraaid had en ik weer met twee benen op de grond stond, kwam weer die kritische restaurateursblik terug en ging ik staan luisteren en kijken of alles toch wel echt liep zoals het moest lopen. Je vraagt je dan af: Zie ik geen oliekkage of geen benzine lekken. Hoor ik geen lagers of tand-

en dat er in de loop van de tijd toch zoveel veranderingen waren aangebracht dat uitwisseling van bv. de sproeiers niet mogelijk is. (Dat bleek achteraf ook de reden waarom mijn motor niet goed wilde accelereren.)

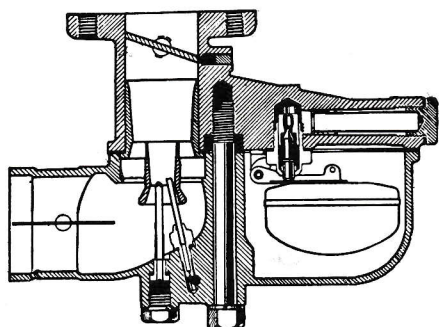
Om u op het goede spoor te brengen heb ik hieronder een aantal belangrijke punten bijeen gebracht.

Het meest kenmerkende verschil is wel het model met dubbele venturi, welke is gebruikt van 1927 tot en met juni 1928, en het daarvoor in de plaats komende model met enkele venturi, wel-

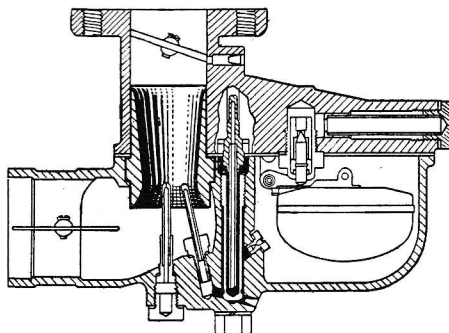


benzineniveau is van groot belang voor het goed lopen van de motor.

Stel dit als volgt af: Hou het bovenste carburateurdeel ondersteboven en kijk of de vlotter parallel staat met het pasvlak van de carburateur (zie afb. 3).



Afb. 1. Doorsnede oud type carburateur met dubbele venturi



Afb. 2. Doorsnede nieuw type carburateur met enkele venturi

wielen overmatig lawaai maken. Hoor ik soms nog een klep luidruchtig te keer gaan. Als dit alles dan mee blijkt te vallen en de motor heeft zo een paar keer gedraaid, dan komt het moment dat er voorzichtig een keer gas gegeven gaat worden. Toen volgde voor mij een teleurstelling! De motor begon te ploffen en te klapperen en wilde maar niet op toeren komen. Na enige experimenteren met de carburateur en ontsteking, kwam ik tot de conclusie dat het aan de carburateur moest liggen. Ik kon dat eerst nog niet geloven, omdat ik hem toch erg zorgvuldig had schoongemaakt. Na nogmaals alle onderdelen te hebben doorgeblazen en weer gemonteerd, bleek de zaak beter te draaien als daarvoor.

Vervolgens ben ik in de A-Ford lectuur gedoken om nu eens precies te weten hoe een A-Ford carburateur werkt en moet worden behandeld.

Al spoedig bleek mij dat de carburateur een restauratieobject op zich was

ke is gebruikt tot het einde van de productie.

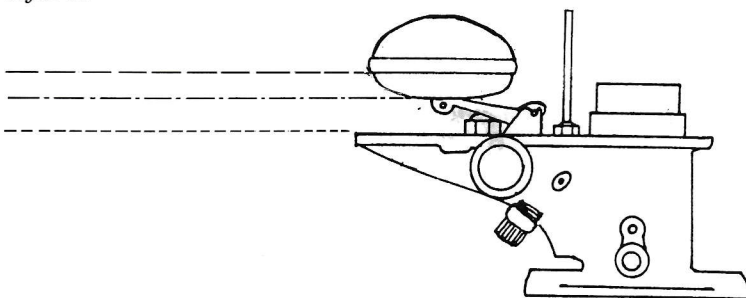
De zwaartekracht zorgt er voor dat de benzine uit de tank naar de carburateur stroomt. Het naaldventiel dat bediend wordt door de vlotter in de onderste carburateurhelft regelt het benzine-niveau in de carburateur. Als het benzineniveau correct is afgesteld zal het naaldventiel al naar gelang de benzinebehoefte worden geopend en gesloten. Een goede afstelling van het

Als dit niet het geval is kan met het toevoegen of weghalen van fiber pakkingen onder het naaldventiel het niveau juist afgesteld worden. Als de juiste afstelling dan nog niet is bereikt kan de vlotter iets gebogen worden. Let daarbij wel op dat er niet teveel druk op het naaldventiel wordt uitgeoefend. Wanneer de vlotter juist is afgesteld is het benzineniveau in de onderste carburateurhelft ongeveer 3/16'' beneden de top van de hoofdsproeier.

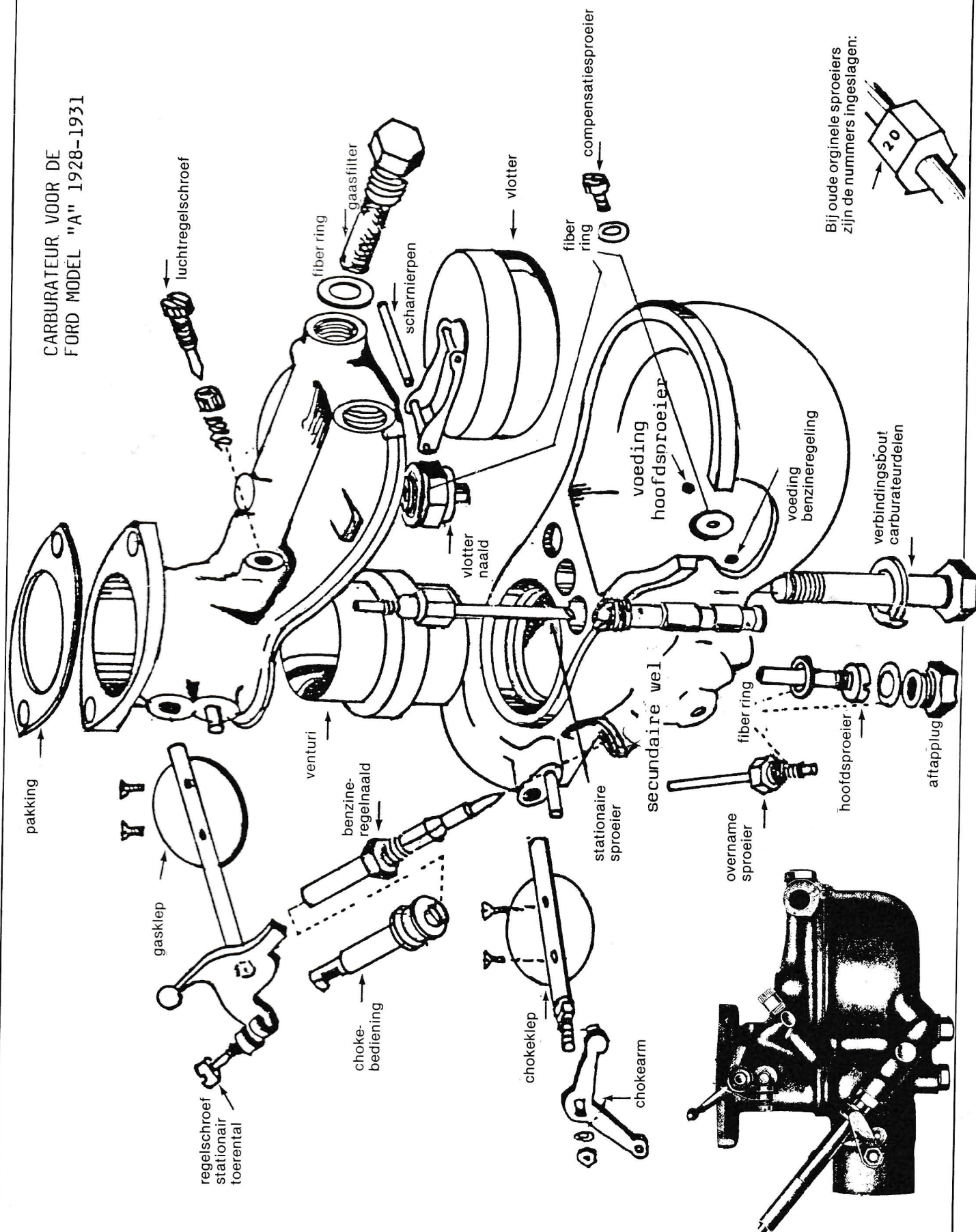
Een punt van aandacht is de juiste sproeier bezetting en montage met goede fiber ringen. Zo was er verschil tussen de overname sproeier bij de dubbele venturi en de enkele venturi uitvoering. Bij de dubbele venturi had deze een smalle opening aan de voet en een grote opening aan de top, terwijl dit bij de overname sproeier van de carburateur met enkele venturi andersom was. Ook zijn de doorlaat openingen tussen diverse uitvoeringen verschillend.

Zie voor de juiste sproeierbezetting van de carburateur welke in uw bezit is het afgebeelde schema op pagina 13.

Afb. 3.



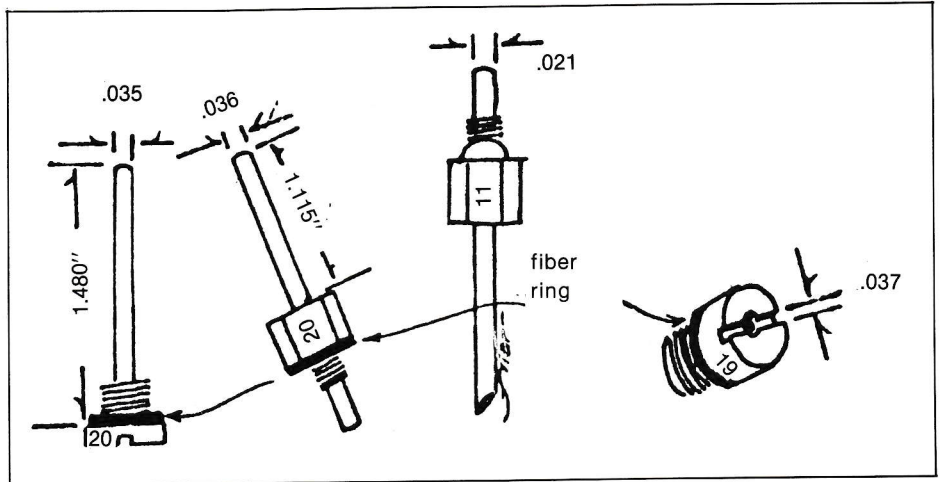
CARBURATEUR VOOR DE
FORD MODEL "A" 1928-1931



Uit ervaring is inmiddels gebleken dat in de meeste gevallen een nummer 20 hoofdsproeier goede resultaten geeft, in combinatie met een nummer 20 overname sproeier, een nummer 19 compensatie sproeier en een nummer 11 stationaire sproeier bij de carburateur met enkele venturi.

Veel carburateurproblemen zijn terug te voeren op vuil in de sproeiers en andere boringen. Vandaar dat goed schoonmaken erg belangrijk is. Allereerst moet de carburateur geheel gedemonteerd worden. De twee helften willen nogal eens erg vast zitten. Forceren heeft tot gevolg dat de venturi breekt en dat is toch zonde. Geduld is een schone zaak.

Probeer het eerst door de centrale bout een paar slagen los te draaien en dan door voorzichtig op de kop rondom de bout te tikken de helften van elkaar te krijgen. Lukt dit niet, ga dan niet de boel forceren maar verhit de carburateur en plaats hem daarna in de vriezer, dit wil wel eens helpen. Kruipolie doet natuurlijk ook vaak wonderen. Demonteer alle onderdelen en doe deze in een afsluitbaar blik gevuld met amoniak. Laat het daar een aantal dagen, onder af en toe schudden, in staan. Spoel de onderdelen dan met heet water goed af. De sproeiers kunnen schoongemaakt worden, en tevens nagemeen, met lasbrander schoonmaak stiften. Hiervoor moeten stiften worden gebruikt in de afmetingen van .0135'' tot .039''.



Afb. 4. Hoofdsproeier overname spr. stationnairespr. compensatiesproeier

Als alle onderdelen dan goed schoon zijn kunnen we deze op slijtage gaan bekijken. Een onderdeel dat van invloed is op slecht stationair draaien is b.v. slijtage van de gasklep as en/of slijtage van het asgat. Wanneer tussen de as en het huis een lucht lekkage ontstaat, zal dit verholpen moeten worden. Dit kan door een overmaatse as te gebruiken of door het huis te verbuizen. Geef ook wat extra aandacht aan de benzinemengsel regeling. Een goede naald en een goed passende zitting zullen zuiver lopen van de motor zeer ten goede komen. Mocht ook dit alles nog niet het gewenste resultaat opleveren dan kan het zijn dat door het langdurig dichtgedraaid zijn van de benzinemengselre-

gelnaald de kanaaltjes verstopt geraakt zijn. In dat geval zit er niets anders op dan de bronzen plugjes uit te boren en de kanaaltjes met draad of een boortje schoon te maken. Daarna weer nieuwe plugjes inpersen. Rest ons niets meer dan het controleren van alle kanalen en sproeiers op een goede doorlaat met behulp van perslucht.

Dan de carburateur weer in elkaar zetten en uiteraard overal nieuwe pakkingen voor gebruiken.

Na montage van de carburateur op het spruitstuk moet eerst een basisafstelling gemaakt worden.

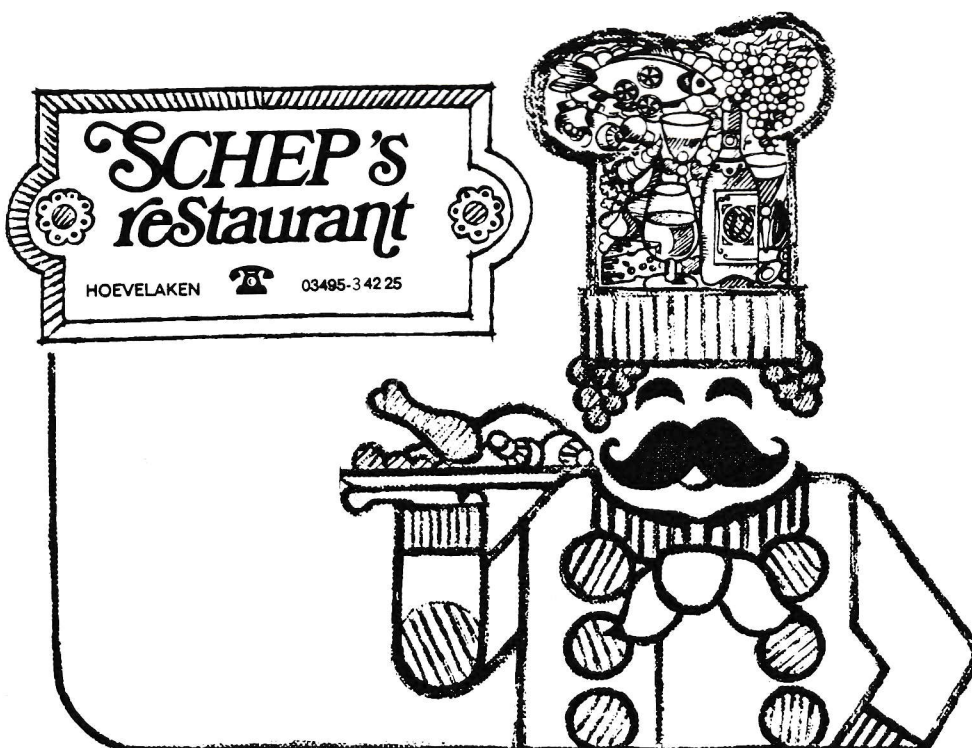
- Zet benzinemengsel schroef één slag open.
- Zet luchtregelschroef ongeveer twee slagen open.
- Stel de schroef op de gasklep zover open dat de motor versneld stationair zal lopen.
- Start de motor en breng deze op bedrijfstemperatuur.
- Stel de benzinemengsel regelschroef terug tot ongeveer 1/4 slag open.
- Stel de stationair schroef van de gasklep terug tot een goed stationair toerental.
- Stel nu zonodig de luchtmenngsel regelschroef bij tot de motor netjes loopt.

Zie voor de carburateur afstelling ook het instructieboekje van uw A-Ford.

Wanneer de caburateur alle aandacht gekregen heeft die deze verdient dan zal hij zijn dankbaarheid tonen door als tegenprestatie te zorgen voor een netjes lopende motor tegen een zo laag mogelijke benzineverbruik. En vooral dat laatste moet ons in deze dure tijden toch aanspreken. Ik heb mij laten vertellen dat er zelfs mensen zijn die een NIET ORGINELE carburateur op hun A-Ford monteren om tot een lager benzineverbruik te komen!!!

groeten,

Peter Uithol



[illegible]