De Model-A Jury Standaard

vervolg (afl. 4)

Inleiding
In aflevering 3 zijn weer een paar kleine foutjes geslopen tussen het moment van vertalen en de uiteindelijke vormgeving waarin u het aantreft in uw clubblad. Hierbij de correcties!

* Bij het plaatje van de startmotoren (blz. 14) moet het pijltje naar de afneembare eindafdichting bij de 2e startmotor (laat 1928 tot einde produktie) verbonden worden met de laatste paragraaf in kolom 3 (blz. 14) beginnend met **"Deze vorm van ... tot en met februari '29"**

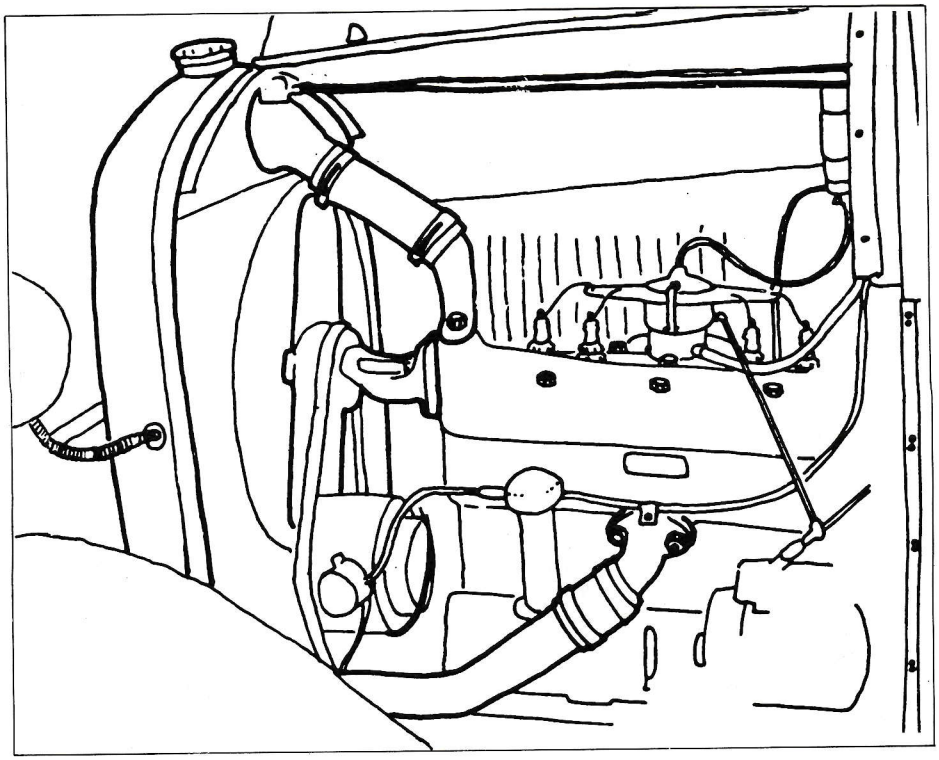
* Bij het schema met de dynamo kenmerken moet bij bijschrift **"motornr. 2500"** verbonden worden met de **"D"** van December in 1927.

* Pag 17 kolom 3, regel 2 **langering"** moet zijn **"lagering"**

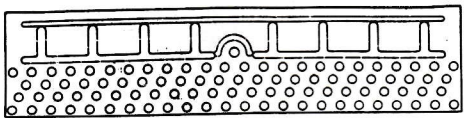
Zo, en dan weer veel leesplezier met sectie 3 **'Het koelsysteem'**, ditmaal wat korter dan de vorige aflevering.
In clubblad 88-1 zal weer een veel langere aflevering verschijnen over **'Het Onderstel'**, u begrijpt ik heb mijn wintersportvakantie al ingekort om de copy weer op tijd bij onze onvolprezen (maar strenge) hoofdredacteur te krijgen. Overigens, mede namens mijn trouwe typiste, een goede jaarwisseling toegewenst en een succesvol restauratiejaar.

Sectie 3 - Het Koelsysteem
Bevat: radiateur, binnenmantel, slangen, klemmen,
inlaat/uitlaatgietstukken, waterpomp, ventilator, riem-juistheid, afwerking, bevestigingsmateriaal.
Bevat niet: radiateurdop, radiateurmantel, accessoires.
Vereiste voor de jurering: een orgineel type tweebladsventilator.
Aantal te behalen punten: 15

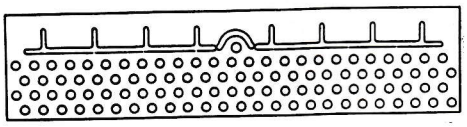
Radiateur
Radiateurs kunnen mat of glanzend zwart geschilderd worden. **Zie binnenwerk Buizen Patronen (figuur 1) om de juistheid van het binnenwerk te beoordelen.** De bovenbak die gedurende 1928-1929 gebruikt werd had een groot schoorsteentype inlaat. Dit type werd ook gebruikt op de bedrijfsauto's tot in 1930. De horizontale koelribben waren recht in 1928 en 1929. In 1930 en 1931 hadden deze ribben een kleine indeuking tussen elke vertikale buis. **Moderne vervangingsbinnenwerken hebben vaak een indeuking die precies voor de buis gemaakt is of meer dan één indeuking per vertikale buis.** De overlooppijp werd gemaakt van een buis met naad en deze stak door het gat in de voorste dwarsbalk bij auto's uit 1930-1931.
De rechterkoplampdraad werd vastgezet aan de radiateur op de volgende manier: Vroeg in 1928 waren er drie



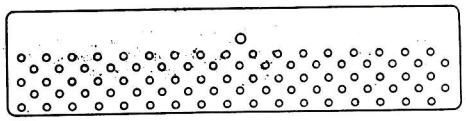
RADIATOR binnenwerk buizen patronen van boven gezien



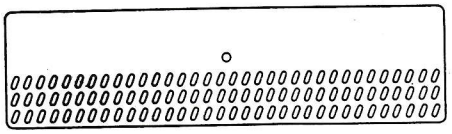
FORD - 1928-29 - vier rijen, 94 ronde buizen



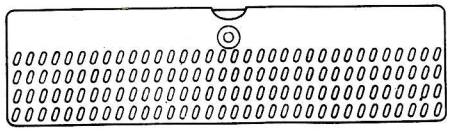
FLINTLOCK - 1929 - vier rijen, 100 ronde buizen



MC CORD - 1929 - vijf rijen, 87 ronde buizen



FORD 1930-31 drie rijen, 102 platte buizen



FORDBEDRIJFSAUTO's - vier rijen, 136 platte buizen

Uit The Ford Model "A" as Henry Built It

klemmetjes helemaal aan de onderkant van de binnenmantel.
Vanaf Januari 1928 tot en met Februari 1929, hield een lange doorvoer de draad vast. Van februari 1929 tot het einde van de produktie (nadat de binnenmantel was afgeschaft) werd de draad vastgehouden door drie klemmetjes die gesoldeerd zitten aan de bovenkant van de onderbak.
In zowel 1928 als 1929 werd er een beugel geleverd een elke kant van de bovenbak welke diende als motorkapsteun wanneer de motorkap omhoog was.

Binnenmantel
De binnenmantel werd gebruikt van het begin van de produktie tot en met december 1928 en werd met zwarte lak afgewerkt. Hij werd op sommige assemblage lijnen ook gebruikt tot februari 1929.

Gietstukken
De water inlaat, water uitlaat en waterpomp werden allen Ford motorgroen

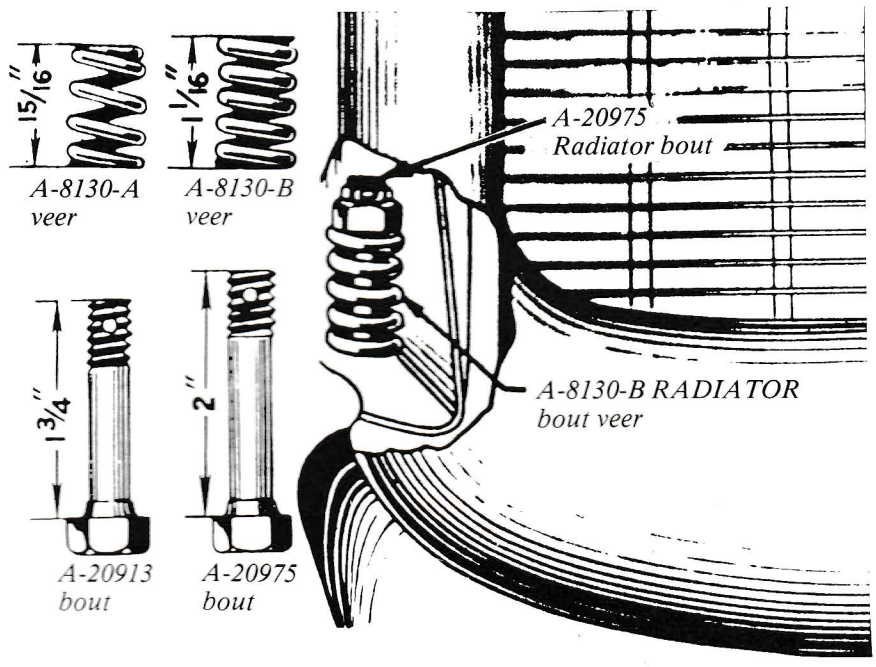
geschilderd in dezelfde kleur als de motor. Het waterinlaatgietstuk werd vastgezet met matzwarte bouten en matzwarte veerringen. Waterinlaat en wateruitlaat pakkingen waren koperasbestpakkingen die gelijk waren aan de koppakking.

Waterpompen
Gedurende de produktie werden er drie waterpompen gebruikt. In begin 1928 werd het kleine ronde gat aan de onderkant van het gietstuk veranderd naar een groter, langer en ovaal aftapgat welke, met uitzondering van de pakkingsmoer, hetzelfde bleef gedurende de verdere produktie. Slechts de service, vervangingswaterpompen hadden onderdeelnummers. **Deze zijn niet acceptabel.** De voorste smeernippel was een onafgewerkte, Alemite smeernippel; en de achterste was een koperen smeernippel met een cylindrisch dekseltje. De waterpomppakkingsmoer was koper in 1928-1929 en een gegoten zinken moer in 1930-1931. **De waterpompas moet een zeer geringe speling hebben.**

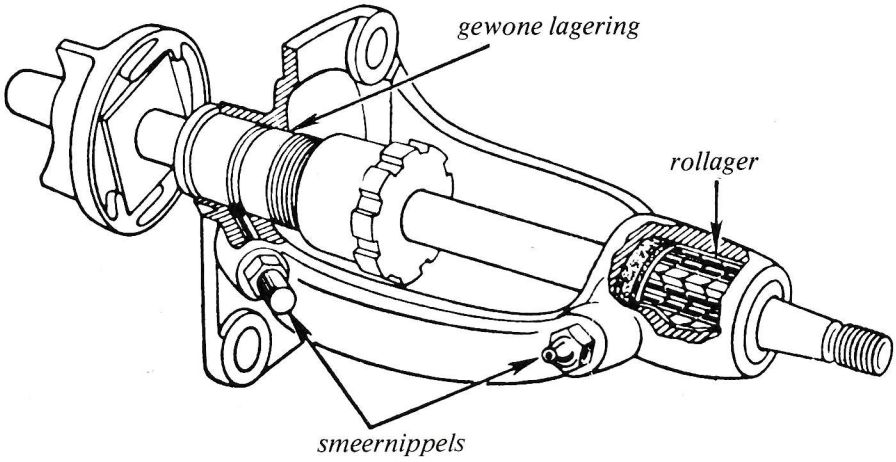
Ventilator en riem
Ford gebruikte alleen de stalen, twee bladstype ventilator en de eind 1931 enkeldikke type ventilator in de produktie. **Het latere type kan geaccepteerd worden op vroegere auto's in het belang van de veiligheid.** Orginele ventilatoren waren gestansd en niet gegoten! Orginele ventilatorriemen waren ofwel zwart, ofwel een roodachtig bruin. Sommigen hadden een Ford opschrift en/of een onderdeelnummer (A-8620-A1 of A-8620-A2), en sommigen hadden niets, De A1 riem was van een gegoten fabrikaat die geen ruwe kanten vertoonde. De A2 riem werd opgebouwd met zes lagen met zichtbare kanten.
Controleer op de juiste riemspanning. Ventilatoren werden met zwarte lak afgewerkt.

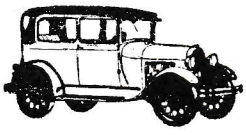
Slangen en klemmen
Slangen waren zwart met een rode streep of helemaal rood. Ze waren **niet** voorzien van een Ford-inscriptie.
De twee onderste slangen waren 2¾'' lang. De bovenste slang was 6½'' lang in 1928-1929 en 8¼'' lang in 1930-1931. De orginele slangenklemmen waren of vercadmeerd of verzinkt. Ze droegen **geen** nummer. Ze hadden een rechtopstaand hoekje aan einde van de middensleuf. De klemmen werden als volgt geïnstalleerd: De bovenklemmen hadden de schroeven aan de bovenkant van de slang met de kop aan de kant van de chauffeur, de onderste klemmen het dichtst bij de radiator hadden de schroeven aan de buitenkant van de slang met de koppen aan de bovenkant en de klemmen het dichtst bij de motor hadden de schroeven aan de bovenkant van de slang met de koppen tegenover de chauffeurskant. De waterterugloopppijp had een kniek uit het midden, dichterbij de radiator op auto's met een Powerhouse dynamo. Gedurende de rest van de produktie tot en met 1931 had de waterterugloopppijp een kniek in het midden zodat de dynamo werd vrijgehouden. De koperen aftapkraan was ongemerkt of droeg de volgende kenmerken: A-B, AA of BB.

RADIATOR montage veranderingen
APRIL 1930



KENMERKENDE WATERPOMP



Er mogen nergens in het koelsysteem sporen aangetroffen worden van lekkages nog mag er enige roest in de koelvloeistof aanwezig zijn.

Einde Sectie 3 - Het Koelsysteem
© Roland van Schelven, Gouda, november 1987.