

Hoe een ritje eindigde met m'n Ford

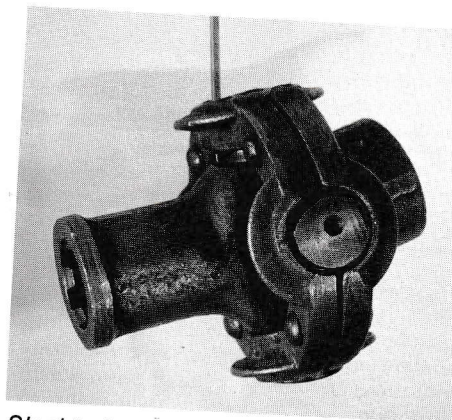


Ik had een collega beloofd z'n vader en moeder, die 50 jaar getrouwd waren, van huis te halen en naar een zaaltje te brengen. Toen ik nog geen km. van huis was, moest ik stoppen voor een stoplicht. Toen het stoplicht op groen sprong en ik over wilde schakelen naar de tweede versnelling, blokkeerde ineens de achterwielen. Na een enorme klap, sloeg de motor af. Daar stond ik dan, midden op het kruispunt, wat voelde ik me rot! Achter mij stond een vrachtwagen van Zegwaard, die behulpzaam zijn auto voor de mijne zette en mij kwam helpen. Er zat geen beweging in. Toen we de achterwielen heen en weer haalden, dacht ik gekraak te horen in het cardan, maar de auto kwam wel los. Toen konden we hem achteruit het fietspad op duwen. Wat was ik blij dat de auto van het kruispunt af was, en dat die chauffeur zo behulpzaam was.

De Ford moest met een autoambulance thuis gebracht worden, hij was niet te slepen.

Toen moest er flink gesleuteld worden. We begonnen met de achteras er onder vandaan te halen. De veerschommels zaten zo vast dat ze warm gestookt moesten worden. We hadden de achterveer in het midden vast laten zitten, dat leek ons een stuk veiliger en we hadden ook niet het gereedschap om die veer te ontspannen.

Nadat we de achteras op de tafel hadden gelegd, hebben we aan één kant van de cardanklok de boutjes losgemaakt, zodat we er zo in konden kijken. Maar alles zag er zo goed uit dat we dat weer netjes hebben dichtgemaakt. Toen dachten we aan de ver-



Slechte kruiskoppeling met klinknagels.

snellingsbak. Wij het bovenste deel van de versnellingsbak er af gehaald, maar daar was ook niets aan te zien. Toen achter de versnellingsbak de zaak los gemaakt, en ja hoor daar zat de boosdoener, de kruiskoppeling, die in 9 stukken lag.

Wat heb ik geluk gehad. Stel dat dit gebeurd was op de snelweg en ik had 70/80 km. gereden.

We zijn er achter gekomen dat er 2 soorten kruiskoppelingen zijn. Die bij mij uit de Ford kwam, zat met 4 klinknagels vast, maar die andere is volgens mij sterker.

Op de foto's is te zien hoe de stukken van de kruiskoppeling er uit kwamen, en ook de 2 type's van de kruiskoppelingen.

Na de kruiskoppeling te hebben vervangen, moest de achteras er weer onder. We hebben de garagekrik onder de cardanklok van de achteras gezet, en hadden aan weerszijden onder het chassis twee steunen staan, die 10 cm. van de veerogen verwijderd waren.

We hebben daarna 2 stevige dikke

balkjes hardhout van 8 cm. breed, 4 cm. dik en 20 cm. lang, met dik vet ingesmeerd, want die veerogen moeten er overheen glijden.

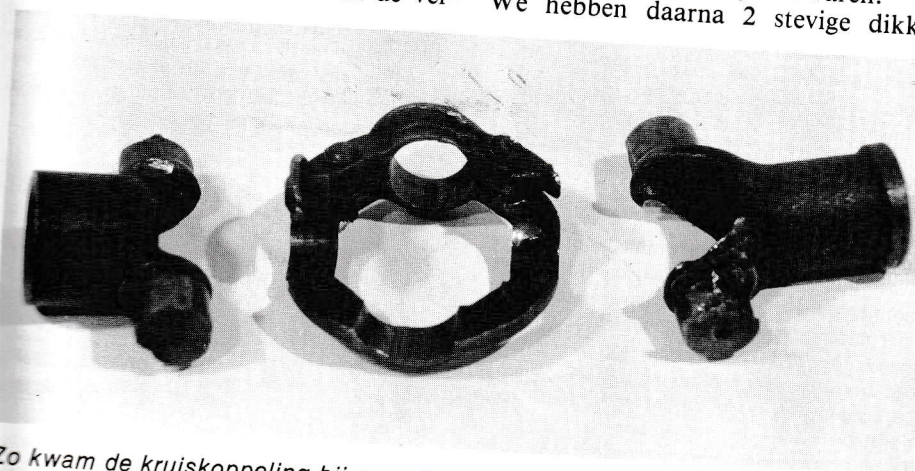
Vervolgens worden de balkjes op de achteras onder de veerogen aan weerszijde gelegd, dan de krik omhoog, zodat de wagen vrij komt van de steunen. Dan kan je aan de ene kant de veerschommel zo in de veeroog schuiven, dan kan je de krik laten zakken en het balkje waar de veerschommel in zit op z'n kant zetten, dus geen 4 cm. maar 8 cm hoog. Dat scheelt voor de andere kant. Dan gaat de krik weer omhoog en scheelt het nog 3 cm. voordat we de tweede veerschommel erop konden zetten.

Toen ben ik op de achterbumper gaan staan. Het veeroog gleed toen prachtig over het balkje en konden we de 2 de veerschommel er zo inzetten. Wat ging dat mooi en zonder gevaar. Alles bij elkaar had dit karwei 15 min. geduurd, het was alles mee gevallen.

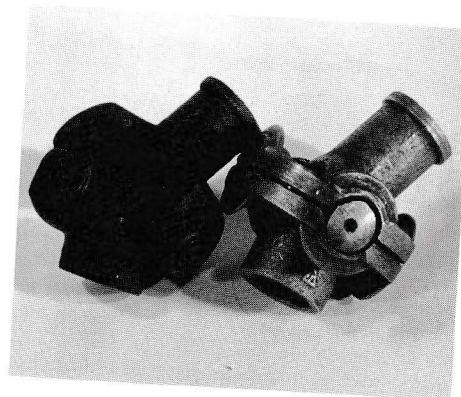
Ik hoop dat de mensen die nog een Ford aan het restaureren zijn, niet vergeten om naar de kruiskoppeling te kijken. Ook mensen die twifelen aan de kruiskoppeling van hun Ford, want het is van heel groot belang.

Het vervelende is als je een Ford koopt die gerestaureerd is, dan weer je nooit of ze naar de koppeling gekeken hebben. Dat is bij mijn Ford waarschijnlijk niet gedaan, 10 jaar geleden.

Jan Rodenburg
Kalmoeskade 1
2635 CS Den Hoorn
Tel: 015-614663



Zo kwam de kruiskoppeling bij onze Ford er uit. In 9 stukken.



Rechts de slechte, links de betere kruiskoppeling.