

De Model-A Jury Standaard

MODEL A JURY STANDAARD HERZIENE EDITIE vervolg aflevering 18

Allereerst een reactie op Paul Verstappen's artikel over namen: Onlangs zag ik op televisie de Minister van Cultuur voor Vlaanderen (dat hebben ze daar dus kennelijk echt!) de goede man schijnt De Waal te heten (sic).

Vervolgens herhaal ik nog even kort voor diegenen die dit stukje aan het eind van mijn laatste aflevering gemist hebben, dat de Model A Jury Standaard opnieuw is uitgegeven en geheel herzien is. Vanaf deze aflevering ga ik verder met vertalen van deze Herziene Editie. Zoals ik in aflevering 17 (90-3) al meedeelde heb ik het voornemen om de eerste 12 hoofdstukken in één keer dan ook geheel herzien opnieuw uit te geven (kostprijs + verzendkosten). Bent u geïnteresseerd laat het mij even weten middels een telefoontje of briefkaartje. Dan heb ik t.z.t. een idee over de grootte van de te maken oplage!

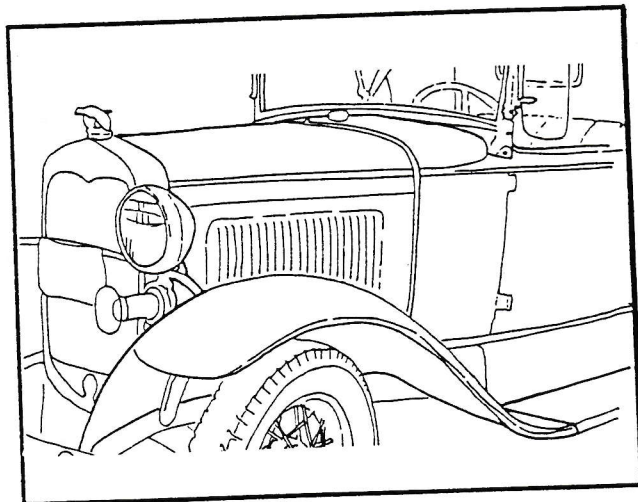
Roland van Schelven

Sectie 13 Plaatwerk

Bevat:
alle geschilderde stalen plaatwerkdelen aan de buitenkant inclusief motorkap, zonneklep, portieren, koetsdelen, spatborden, treeplanken, spatplaten, etc en de biezen, bevestigingsmateriaal, modeleringen en afwerkingen en vakmanschap op de plaatwerkdelen.

Bevat niet:
verchromde - of vernikkelde - delen, schutbord, binnenkant motorkap, onderkant van de carrosserie, lakwerk en biezen, binnenkant van de laadruimte of laadvloer (inclusief de daarop gemonteerde uitrustingsstukken) van bedrijfsvoertuigen.

Aantal te behalen punten: 50



Algemeen

Controleer alle metalen oppervlaktes op roest, inroesten, putten, oneffenheden, en/of andere zwakke plekken in de basis. Van fiberglas samengestelde onderdelen zijn niet te tolereren in een eerste klas voertuig. Fiberglas kan gewoonlijk ontdekt worden door te kijken naar de dikte bij de randen en naden of door gebruik te maken van een magneet. Jureer hier niet de lakafwerking. Bekijk de gehele carrosserie op mogelijke schade aan het plaatwerk en/of reparaties. Het oppervlak van de plaat (aan de buitenkant of op normaal zichtbare oppervlakten) moet vrij zijn van krassen, vijlstrepen en hamerdeuken. Dit geldt ook voor de binnenkanten van de spatborden. Er mogen geen tekenen zijn van roest of corrosie onder de gelakte oppervlaktes. Alle voor het plaatwerk karakteristieke lijnen zoals hoeken, rondingen, trekmerken en vouwen moeten duidelijk/scherp zijn en identiek aan het origineel. Alle corresponderende lijnen van naast elkaar liggende plaatwerkdelen moeten gelijk zijn en naast elkaar liggen.

Motorkap

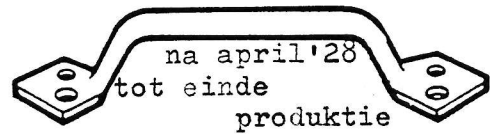
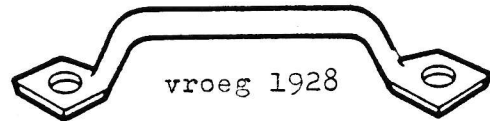
De motorkap is erg moeilijk om goed te repareren. Let op golven en scheuren bij het middenscharnier. Let op het stuk rond de klinknagels aan de bovenkant, en de motorkap haken. De louvres moeten op een gelijkmatige afstand van elkaar staan. Accessoires motorkappen zijn niet acceptabel (zie sectie 16).

Controleer of de motorkaphaken niet op de rand van de zijkant van de motorkap zijn ingesleten. De rubber stootblokjes werden geïnstalleerd met een zwart gelakte buisvormige klinknagel, aan de achterkant omgeslagen.

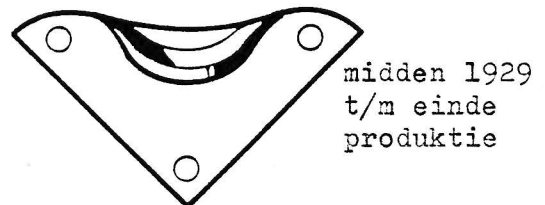
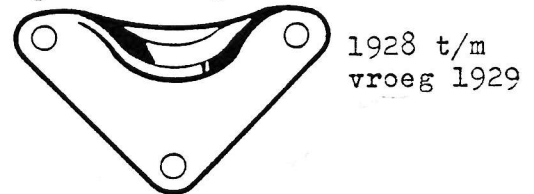
De vroegste motorkappen hadden geen motorkaphoekjes. Vroege 1928 motorkappen hadden uit twee delen bestaande leren hoekjes die langs beide kanten genaaid waren. Van midden 1928 tot en met het einde van de produktie, gebruikte Ford een uit één deel bestaande zwart leren motorkaphoekje met een genaaide naad aan de binnenkant. Motorkaphoekjes werden alleen geïnstalleerd op de achterhoeken, met een zwartgeverfde buisvormige klinknagel.

Vroege motorkappen hadden een handvat dat een overblijfsel was van de Model T, met een open klinknagel aan elk uiteinde van het handvat. In januari 1928 werd dit veranderd naar twee standaard klinknagels aan elk uiteinde van het handvat. Het type handvat met de open klinknagel werd echter in sommige assemblage fabrieken doorgebruikt tot en met juni 1928, met de open klinknagel alleén aan de linkerzijde.

Motorkap handvatten



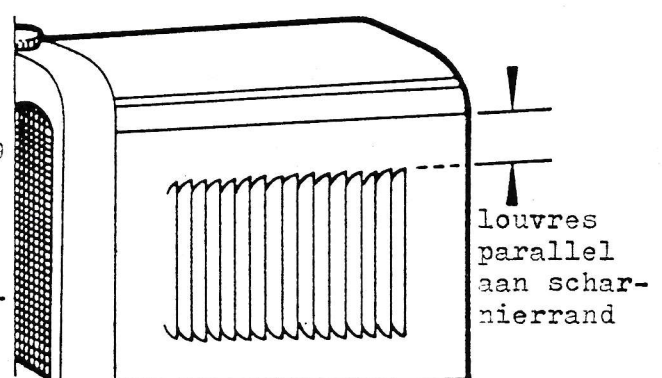
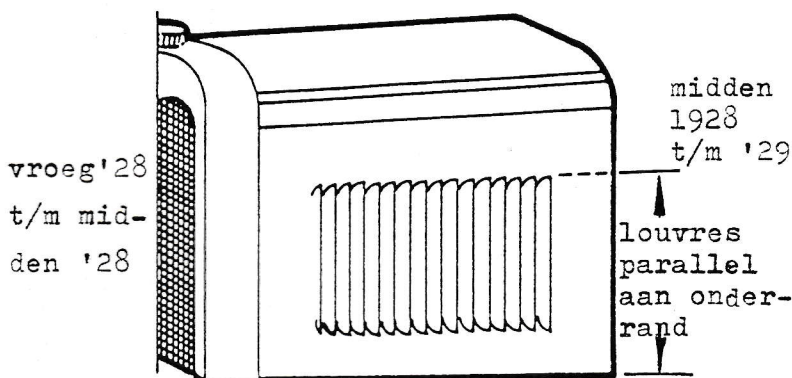
Motorkap trekhoekjes



De in 1928-1929 door Briggs en Murray gefabriceerde motorkappen hadden een rand aan de bovenkant gelijk aan de 1930-1931 motorkappen, maar zonder het verhoogde stuk rond de louvres.

De 1930-1931 motorkappen waren gelijk aan de Briggs en Murray motorkappen, met een rand aan de bovenkant, maar er was een verhoogd stuk rond de louvres. Het rubber stootblokje veranderde van een ronde vorm in een driehoekige in april 1931.

Motorkap louvres



Namaak motorkappen kunnen soms herkend worden aan de grote klinknagels aan de bovenkant en de zijkanten en aan een draad die gebruikt wordt om de gerolde onderrand te vormen. De handvaten zijn gewoonlijk niet zo glad gevormd.

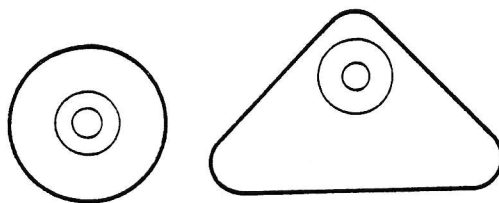
De passing van de motorkap is erg belangrijk. Een slechte passing zou veroorzaakt kunnen worden door te veel rubber onder de radiatorsteunen, onjuiste carrosserie blokken, of een gebogen frame. Controleer de passing van de motorkap met de motorkaphaken los. Er moet een gelijkmatige naad zijn aan zowel de kant van de radiator als aan de kant van het torpedofront. Controleer om te zien of de midden achter motorkap beugel uitzonderlijk is opgevuld om de motorkap te laten passen. Controleer of de koets juist geplaatst is op het frame bij het torpedofront. Er moet een kleine ruimte zijn tussen de koets en de spatplaten.

Spatborden - uitrichten

Controleer de kraallijst langs de spatborden om te zien of ze recht zijn. Kijk langs de zijkant van de auto om te zien of de spatborden uitgericht zijn en op één lijn liggen.

Motorkap stootblokjes

voor april 1931 - na april 1931



Motorkap hoekjes

voor-aanzicht



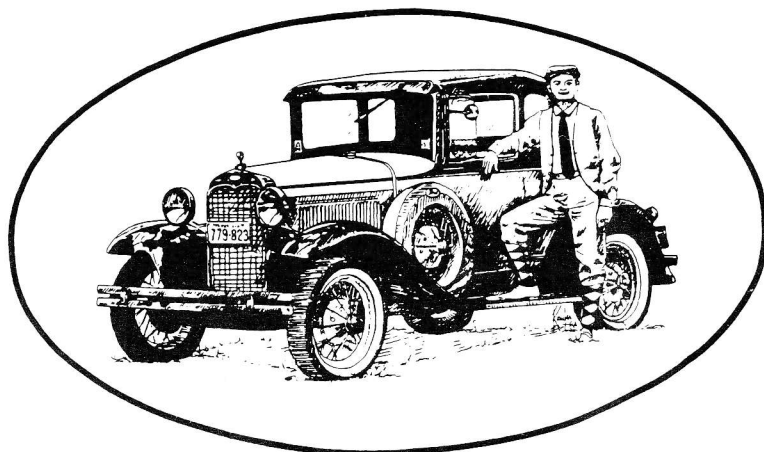
achteraanzicht naad uit het midden



Voorspatborden

De 1928 spatborden waren gebogen aan de binnenronning bij de bovenkant aan de achterkant van de plattekant bij de motorkap.

OLD-TIMER



VERZEKERING

Oók wij zijn liefhebbers van
Oldtimers en Klassiekers!

Voor dergelijke auto's
(van ± 25 jaar en ouder hebben
wij namelijk veelal een w.a.-premie van:

f 80,- PER JAAR!
(inclusief groene kaart)

Natuurlijk hebben wij ook een voordelige
CASCO-verzekering!

INLICHTINGEN: Assurantiekantoor

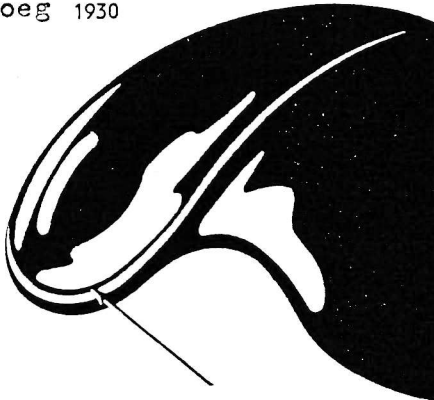


De Werken c.v.

Vinkenvolderweg 12
2952 AV Alblasserdam
Telefoon: 01859-17077

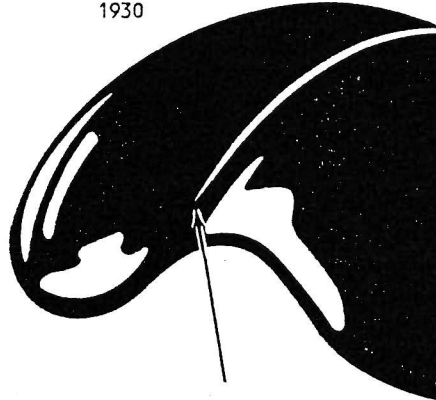
Voorspatborden

sommige
vroeg 1930



"wenkbrouw" spatbord

1930



indeuking eindigt voor
de rand

1931



indeuking loopt door
tot aan de rand

Dit spatbord had ook een plat stuk metaal aan de binnenkant van de spatbordbeugel. De spatbordbeugel was gesmeed, met een 1/4" verhoogd deel bij de spatbordrand. Deze werden midden 1928 vervangen door spatborden die meer vrije ruimte hadden voor de remstangen bij de binnenronning. Sommige assemblage fabrieken gebruikten het vroege type tot december 1928. De binnenronning was veel vierkanter bij de achterkant van de motorkap. Het nieuwe type spatbord had ook een gesmede versterking bij de spatbordbeugel. Dit had het wegvallen van het verhoogde deel op de spatbordbeugel tot gevolg.

Sommige vroege 1930 spatborden hadden een "wenkbrouw" aan de voorkant van de "spatbordklep" die doorliep vanaf de kraallijst aan de buitenkant. Dit kenmerk werd gestopt tegen februari 1930, maar het is acceptabel tot en met april 1930. Sommige vroege 1930 voorspatborden hadden géén verhoogde rand rond de voorste montage-schroeven.

Kijk onder de spatborden. Zij moeten zonder putten zijn en zonder zichtbare oneffenheden of roestputten. Namaak spatborden kunnen gewoonlijk herkend worden aan de slechte passing rond de spatplaten en aan een 'platte' vorm bij het voorste deel. Controleer de wielbakken (indien aanwezig) op de juiste afwateringsgroef en gat. Originele spatborden hadden gekartelde insnijdingen langs de gehele gewalste buitenrand.

Spatbordbouten

Op de 1928-1929 auto's waren de bouten tussen het voorspatbord en de spatplaat 1/4" - 20 x 5/8" met een 3/8" dikke zeshoekige kop, een 3/16" x 1/2" zeshoekige moer, ring (1/16" x 3/4") en 1/4" veerring, alle gecadmeerd. Van begin 1930 tot en met september 1930 was de maat van de boutkop en de zeskantige moer 7/16". De andere maten bleven hetzelfde. Van 1928 tot en met september 1930 werden alle spatborden vastgezet aan de treeplank met 5/16" - 18 x 3/4" rijtuigbouten met 5/16" veerringen en zeskante moeren, alle matzwart afgewerkt.

Van september 1930 tot het einde van de produktie werd alle bovengenoemd bevestigingsmateriaal gestandaardiseerd tot 5/16" - 18 x 3/4" bouten met zeskantige kop, behalve van achterspatbord naar treeplank, wat rijtuigbouten bleven.

De 1930-1931 spatbord naar frame bouten bij de voorste spatplaat waren schroeven met ovale kop, glanzend zwart geverfd.

Voorlopig einde sectie 13

Plaatwerk

© Roland van Schelven

Gouda, oktober 1990