

# De Model-A Jury Standaard

VERVOLG  
(aflevering 19)

**MODEL A JURY STANDAARD**  
**HERZIENE EDITIE**  
**vervolg aflevering 19**

Vervolg sectie 13  
Plaatwerk

## Spatbord bies

Voorspatboordbies werd alleen geïnstalleerd tussen het spatbord en de spatplaat. Op het 1930 spatbord waar het voorste deel van de spatplaat vastzat aan het spatbord, werd het bies pas geïnstalleerd waar de spatplaten aan elkaar gezet worden. Het bies was gemaakt van een zwarte lakstof met een papieren kern.

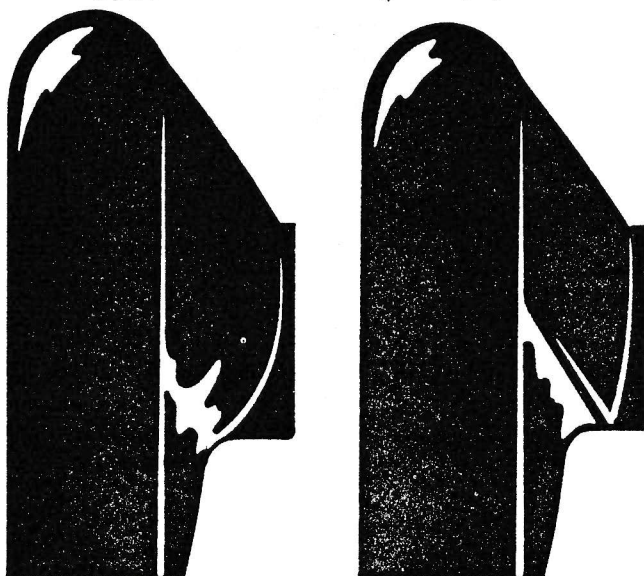
Achterspatbordbies werd netjes tussen het spatbord en de carrosserie gemaakt, en liep door naar de treeplank in één doorlopend stuk, ingestopt bij de spatplaat en de koets.

Voorspatborden  
(platte kant bij de motorkap)

bovenaanzicht

t/m december  
1928

midden 1928  
t/m 1929



## Achterspatborden

In 1928 hadden de achterspatborden dezelfde kenmerken als de voorspatborden voor wat betreft de beugels en versterkingen. In het begin was de versterkingsplaat, waar het spatbord bij de treeplank komt een platte plaat. Na mei 1928 werd deze veranderd in een plaat met een versterkingsribbel langs de bovenkant.

De meeste 1928 schermen hebben een afgerond stuk bij de carrossierand-boutgaten. Dit werd weggelaten tegen eind 1928. Coupé en Roadster spatborden waren smaller aan de achterkant tot april 1928. Er kunnen verfafloopgaten zijn gemaakt aan de achterschermen van de middenbovenkant waar het scherm de carrosserie raakt.

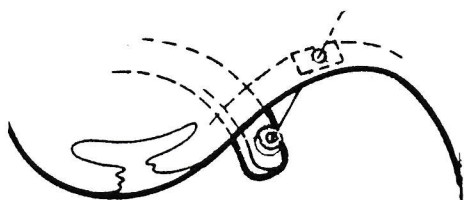
Op sommige 1930-1931 achterschermen zijn de gestanste letters "M" of "MB" zichtbaar op de binnenrand naast de koets. Deze merktekens behoeven niet te corresponderen op de tegenoverliggende kanten.

Vanaf maart 1931 hadden auto's die sedan spatborden gebruikten een kuiltje gestanst in het achterbinnenscherm (om zodoende ruimte te verschaffen voor een carrosserie klinknagel op de 160-serie sedans).

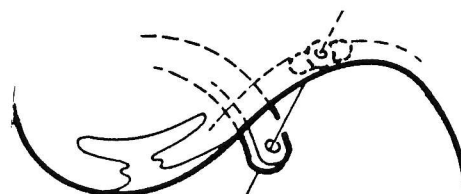
Op het spatbord gemonteerde achterlichtsteunen hadden géén pakkingen tussen deze steunen en het spatbord. Er zat een versterkingsplaat onder het spatbord. De montagebouten waren zwart gelakte rijtuigbouten met vierkante moeren.

**Controleer alle gewalste randen op gekartelde insnijdingen.**

vroeg 1928



midden 1928 tot 1931



### Treep plank spatplaten

De zijspatplaten voor alle 1928 auto's, met het vroege remsysteem, werden aan de carrosserieblokken geschroefd, en taps toelopen aan de bovenkant van voor naar achteren. Er was ook een klein blokje aan de achterkant tussen de plaat en de carrosserie. Het verticale oppervlak was plat.

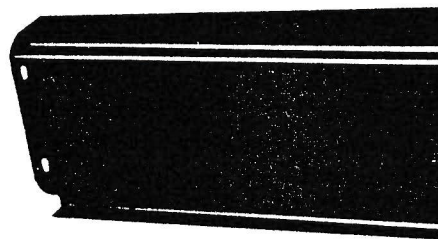
Beginnend met het opnieuw ontworpen remsysteem werd er een bobbel gevormd aan de achterhoek om ruimte te maken voor de remstangen. Deze spatplaat liep aan de bovenkant niet taps toe onder de koets, maar was recht en zat op beide hoeken aan het frame gebout. Het origineel had een kleine bocht naar het verticale oppervlak boven de treeplank.

De gleuf langs de rand, waar de 1928-1929 en late 1930-1931 spatplaten bij de treeplanken komen was "U"-vormig en had afwateringsgaatjes. Alle midden 1928 tot en met 1929 en sommige late 1931 platen waren ingedeukt aan de achterkant waar ze aan het achterspatbord werden gebout. Vanaf de introductie van het 1930 model tot en met september 1930 werd er een tweedelige spatplaat gebruikt. Het voorste deel zat gepuntlast aan het spatbord, het overblijvende deel vormde één geheel met de treeplank. Daarna werd een spatplaat uit een geheel gebruikt.

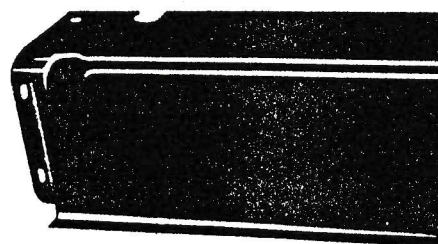
Het chassis anti-piep singelband tussen de spatplaten en de bovenkant van het chassis was even breed als het chassis en liep door van de voorkant van het spatbord tot het einde van de spatplaat of tot waar de spatplaat het chassis "verlaat" op vroege 1928 auto's. Op de 1930-1931 auto's loopt het singelband door tot voorbij de kromme voorkant van het chassis tot de voorkant van het spatbord om als anti-piep te dienen tussen het spatbord en de voorspatplaat.

### Zij spatplaten

voor juli 1928

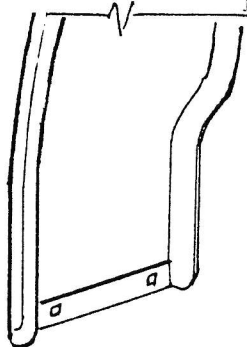


na juli 1928 t/m 1929

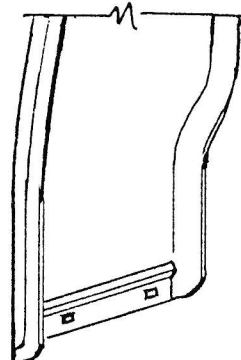


### Achterspatborden binnenaanzicht

vroeg 1928-platte  
plaat



na april 1928-  
geribbelde plaat

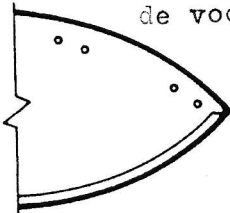


### Voorspatplaat

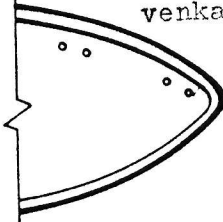
De voorspatplaat (onder de radiatormantel) had in 1928 een kraal langs de onderrand die doorliep naar de voerpunt bij het platte stuk langs de motorkap. Dit kenmerk vereiste dat het platte stuk langs de motorkap naar beneden om de bovenrand van de spatplaat krulde. In 1929 werd er ook een kraal langs de bovenrand gemaakt. Dit vereiste een plat stuk langs de motorkap met een dunnere rand. Alle platte vlakken van originele voorspatplaten gedurende alle jaren hadden enigszins bolle (in plaats van platte) oppervlaktes.

## Voor spatplaat

'28-kraal eindigt aan de voorkant



1929-kraal loopt door langs de bovenkant



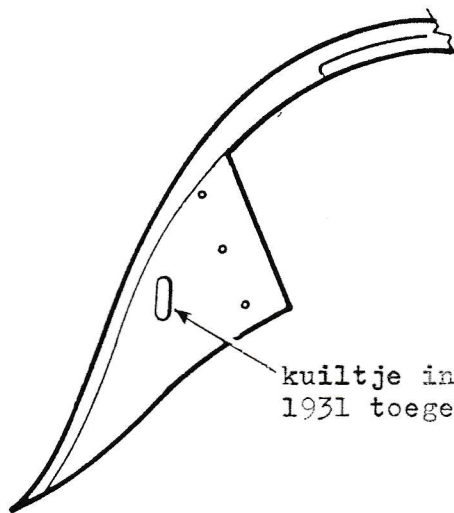
## Platte plaat langs de motorkap

De 1928 platte plaat langs de motorkap boog verder over de voorspatplaat dan het 1929 ontwerp. De vroege en midden 1928 bouten waarmee de platen aan de voorspatplaat vast werden gezet waren kleiner en zwartgeverfd, terwijl de laat 1928 en 1929 type bouten vernikkeld waren. De originele platte platen langs de motorkap voor beide jaren lopen taps toe en passen netjes. De motorkap stootbloksteun werd aan het platte stuk geklonken. Bij het 1930-1931 ontwerp van de spatborden vervielen de afzonderlijke platte stukken en de motorkap stootbloksteun werd aan het spatbord en het chassis vastgebout met 1/4 - 20 x 3/4" bouten met een 3/8" zeskantige kop. Het rubberen motorkapstootblokje werd gedurende alle jaren aan de steun vastgeklonken.

## Motorkaphaken (veren)

De motorkaphaken waren gesmede haken in 1928 en geperst staal van 1929 tot en met 1931. De 1928-1929 haken hadden elk drie montagebouten en de 1930-1931 haken hadden er twee (10-32 ronde kop zwatglanzend gelakt). De haken waren zo gemonteerd dat de rand aan de beugel ervoor zorgde dat ze niet naar binnen konden vallen. **Alle haken moeten de motorkap stevig aantrekken. Let er bij 1930-1931 auto's op dat de beugels niet achterste voren zijn gemonteerd. In het belang van het behoud van het voertuig, zijn motorkaphaakbeschermers toegestaan en hiervoor moeten géén punten worden afgetrokken!**

Achterscherm van sedans (binnenscherm)



kuiltje in maart 1931 toegevoegd



A - FORD  
1928-1931

*Broere*

ANTIQUE AUTO PARTS

onderdelen  
reparatieplaatwerk

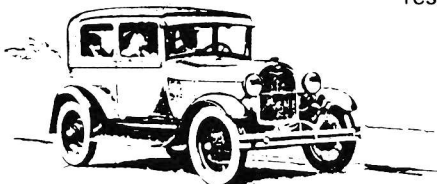
houtwerk  
restauratieboeken

banden  
bekleding

Informatie

☎ 01807-17670

KRIMPEN AAN DE LEK



**WIST U DAT...?**

BROERE  
ANTIQUE AUTO PARTS

*Uit voorraad leverbaar:*

Komplete gereviseerde motorblokken  
voor A-Ford.

Voorzien van kleppen en klepzittingen  
welke geschikt zijn voor gebruik van  
ongelode benzine en verstelbare  
klepstoters.

## Treepanken

Alle treeplanken (behalve die voor commerciële voertuigen) waren van plaatstaal met rubbermatten en een randafwerking. De 1928-1929 auto's hadden een rubbermat in een geribbeld patroon dat in de lengte van de treeplank liep. Van 1928 tot en met september 1930 had de treeplank een zinken randafwerking aan alle vier de kanten, op de hoeken in het verstek gemaakt. De eindstrips (daar waar de spatborden vastgebouwd worden) werden aan de treeplank vastgeklonken met twee verzinkte of gecadmeerde buisvormige klinknagels, nadat de treeplank geverfd was. De onderkant van deze treeplanken werd afgewerkt in zwarte glanslak.

Treepanken op alle 1928-1929 auto's en op alle commerciële voertuigen gebruikten een wrijvingsband anti-piep strip tussen de spatplaat en de treeplank.

De 1930-1931 treeplanken gebruiken een rubbermat met een pyramide patroon. Tot en met september 1930 waren de treeplanken gemaakt uit één stuk met de spatplaten. Op de 1931 treeplanken werd de rubbermat op zo'n manier op het oppervlak gegoten dat het over de drie binnenranden liep en door kleine gaatjes aan de onderkant uitperste. Deze gaten zaten op ongeveer 3" afstand hart op hart over de gehele treeplank. De onderkant van de 1931 treeplank werd afgewerkt met een matzwart materiaal. Sommige 1931 treeplanken op auto's geassembleerd in de Verenigde Staten waren aan de onderkant

gemarkt "Patented (gepatenteerd) in USA, No 1,660,307, No 1,660,308, Patented (gepatenteerd) in Canada 1928". De randafwerking werd alleen aan de buitenrand vastgeklemd.

Treepanken voor commerciële voertuigen werden gestanst in een bepaald diamantvormig patroon om een 'niet-slipperig' oppervlak te verkrijgen. Ze waren geheel geverfd met zwarte glanslak. De treeplanken op 1928-1929 commerciële voertuigen hadden een Ford opschrift, terwijl die uit 1930-1931 ongemarkt waren.

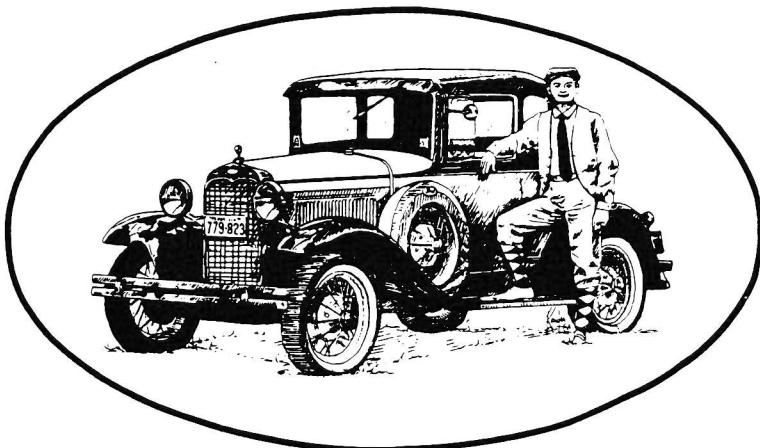
De treeplanken werden vastgezet aan de spatborden zoals eerder beschreven bij "**Spatbordbouts**". Ze werden vastgezet aan de treeplankbeugels met speciale 5/16" "bouts met eikelkop" die passen in de gleuven aan de onderkant. **De draad van de bouts moet niet meer dan 1/4" buiten de moer uitsteken).**

**Controleer de treeplanken op tekenen van roest, deuken, doorzakken, stansmerken, juiste rubbermatten en randafwerkingen. Er moet anti-piep singelband tussen de treeplanken en de beugels zitten. Controleer treeplanken op commerciële voertuigen op slijtage of reparaties op de diamantvompjes vooral op het gedeelte waar de voet neergezet wordt aan de linkerkant van de auto.**

Voorlopig einde sectie 13  
Plaatwerk

© Roland van Schelven  
Gouda, oktober 1990

## 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: 01859-1707