

Clubavond bij ..

FAM. KLEINBUSSINK

Op vrijdagavond 11 mei werd de 3e (technische) clubavond van 1990 gehouden in de Apeldoornse A-Ford garage van Jurrien Kleinbussink. Na een korte rondleiding door het automaterialen bedrijf van Jurrien en familie werden we in de garage allerhartelijkst ontvangen door zijn zuster Wilma met koffie en Deventer koek. Gerrit Pieters had inmiddels zijn stofjas aangetrokken en had reeds een halve A-Ford aan demonstratie onderdelen klaargezet. Na de koffie stak Gerrit van wal en vloog met een sneltreinvaart van het ene onderdeel naar het andere. Hij gaf een duidelijke uitleg over zaken die nu niet direct in een boek zijn te vinden maar berusten op een lange ervaring in de omgang met A-Fords. Alleen al om die reden was ik erg blij dat Gerrit bereid was gevonden om op deze avond zijn verhaal te doen. Het bood de restaurateurs van een jongere generatie, waaronder ik zelf, een unieke kans om hun "boeken" kennis aan te vullen met de broodnodige praktijkkennis. Een 25 tal leden had dit kennelijk ook beseft en was naar Apeldoorn gekomen. Hieronder zal ik trachten om per besproken onderdeel een samenvatting te geven. Het zal voor de lezer die niet aanwezig is geweest echter de nodige verbeeldingskracht vergen. Ik wil u de informatie echter niet onthouden.

DRUKGROEP.

Bij de drukgroep moet men er op letten dat de lippen op gelijke hoogte afgesteld staan om een schokkende werking zo veel mogelijk te voorkomen. Dit schokkend werken kan ook een heel stuk verbeterd worden door het vervangen van de originele vaste plaat door een plaat met opvang veertjes. Bij het monteren van de drukgroep op het vliegwiel moet de vrije ruimte in ontspannen

toestand ongeveer 3 mm bedragen. Is dit niet het geval vervang dan de plaat. Moet het contactvlak van het vliegwiel i.v.m. beschadigingen afgedraaid worden zorg er dan voor dat ook de montagerand met dezelfde hoeveelheid afgenomen wordt. Neem daarbij ook in aanmerking de hoeveelheid materiaal die eventueel van de drukplaat van de drukgroep is afgenomen. Zorg er in ieder geval voor dat er 3 mm vrije ruimte tussen drukgroep en vliegwiel is in ontspannen toestand voor montage. Als we het vliegwiel toch in de draaibank moeten zetten zijn er nog twee mogelijkheden voor modificatie. Ten 1e: Draai van het vliegwiel een hoeveelheid materiaal af waardoor ruimte ontstaat om een moderne lichtere drukgroep te monteren. B.v. van een Mercedes of B.M.W.. 2e: Draai van het vliegwiel op een geschikte plaats enige ponden materiaal af om slingering in de motor zo veel mogelijk te voorkomen. Volgens Gerrit heeft het laten balanceren van de krukas geen enkele zin. Hij heeft de proef op de som genomen door met 7 krukassen naar een revisiebedrijf te gaan waar deze in zijn bijzijn allemaal op slingering werden gecontroleerd. Onder deze assen was zelfs een nieuw exemplaar dat nog in het vette papier was verpakt. Alle assen bleken van zichzelf een zodanige slingering en buigzaamheid te bezitten dat balanceren geen enkele zin had.

ONTSTEKING.

Besproken werd het probleem van de te heet wordende condensator waardoor deze nogal snel defect kan raken. Gerrit ga als mogelijke oplossing het plaatsen van een kleine condensator op de bovenplaat van de ontsteking. Hij gebruikt daarvoor een LUCAS condensator van het type DCB 101. Jurrien bleek deze condensator in zijn magazijn te hebben. Bijkomend voordeel van deze condensator zou zijn dat hij minder last gaf van het inbranden



van de contactpunten. Ook moet men zorgen dat de punten goed tegenover elkaar staan. Desnoods iets verbuigen. Het draadje moet gemonteerd worden op het pilaartje waar de veer om scharniert. Men moet hier zelf een voorziening voor aanbrengen. Voor degenen die zelf niet zo knutselen. De bovenplaat met daarin gemonteerde condensator is ook kant en klaar te koop bij de bekende A-Ford onderdelen handelaren. De oplossing welke is aangedragen door Jaap Noordermeer in een eerder journaal is naar mijn mening minstens even betrouwbaar. Aan het betoog van Gerrit wil ik nog de volgende boeken wijsheid toevoegen. Uit Amerikaans onderzoek is gebleken dat veel storingen welke in de schoenen van de condensator worden geschoven zijn terug te voeren op electrisch problemen van andere aard. Met andere woorden rond de condensator is zo langzamerhand een mythe van onbetrouwbaarheid ontstaan welke dit onderdeel niet helemaal verdiend.

Veel klachten zijn er over de kwaliteit van het fiber nokje van de contactpunten. Dit nokje slijt tamelijk snel af waardoor regelmatig bijstellen van de punten noodzakelijk is. Gerrit gaf als tip om de ontstekingsnok in de boormachine te spannen en deze met fijn schuurlinnen wat gladder te maken.

UITLAAT EN INLAAT SPRUITSTUK.
Gerrit gaf wat tips waar we bij het kopen van een gebruikt spuitstuk zeker op moeten letten en gaf tevens wat tips over het vlakken van de spuitstukken. Let er bij het kopen van een uitlaat spuitstuk goed op dat de afstand tussen de twee buitenste kanalen binnenwerks gemeten 44 centimeter bedraagt. Zo niet dan is het spuitstuk krom en onbruikbaar. Als u denkt dat de in-en uitlaatspuitstukken gevlakt moeten worden schroef deze dan eerst van elkaar. Controleer met behulp van een lange carrosserie schuurplank hoe de raakvlakken zijn. Vaak zal het meevallen en hoeft er niet gevlakt te worden. Zeker bij een inlaat spuitstuk zal dit vaak meevallen. Meestal is er sprake van spanning bij de montage van in-en uitlaat spruitsuk op elkaar waardoor de slechte passing ontstaat. Advies is om de beide spuitstukken zonder de twee verbindingboutjes op de motor te monteren en te meten hoeveel vrije ruimte er tussen de twee vakken is ontstaan. Vul deze ruimte op met een warmte geleidend materiaal zoals koper of aluminium. Monteer daarna de boutjes.

CARBURATEUR.

De carburateur wil nogal eens voor de nodige grijze haren zorgen. Hieronder wat tips om problemen zo veel mogelijk te voorkomen. Maak vooral de carburateur goed schoon. Gebruik perslucht en peur de kanaaltjes goed uit met een stukje gerafelde staalkabel. B.v. een binnenkabel van een handrem van een fiets. Let op of er geen valse lucht aangezogen kan worden via de spuitstuk pakkingen en de deksel pakking. Veel carburateurs hebben last van een lekkende vlotternaald waardoor het altijd noodzakelijk is om de benzinekraan dicht te doen. Een oplossing kan zijn om de vlotternaald in de boormachine te monteren en deze op een laag toerental met wat carborundum poeder op de zitting laten inschuren. Naschuren met commandant. Ook de vlotterhoogte is van groot belang voor een

goede werking. De vlotter moet als deze op zijn kop gehouden wordt ongeveer evenwijdig staan met de rand van het deksel. Zelf had ik een carburateur meegenomen om Gerrit het probleem voor te leggen wat ik met die carburateur ervaren had. Ik heb namelijk een benzineverbruik van 1:5 en zie een grote zwarte pluim uit de uitlaat komen hetgeen overduidelijk een te rijk mengsel betekend. Al het hierboven beschrevene had ik allang een keer geprobeerd. Gerrit nam de carburateur in zijn handen, stopte een vinger in de venturi en gaf mij de carburateur na 4 seconden weer terug met de mededeling ik heb het al gezien. Ik natuurlijk stom verwonderd. Wat bleek, ik heb een te kleine venturi in mijn carburateur. Ik heb de carburateur ooit in Hoevelaken gekocht, hem keurig gereviseerd, schoongemaakt en van nieuwe sproeiers voorzien. Maar er nooit bij stil gestaan dat de venturi wel eens verkeerd kon zijn. Sterker ik heb nooit geweten dat er grote- en kleine waren. Volgens Gerrit ben ik in het bezit van een venturi afkomstig uit een Franse 20 pk motor. Omdat deze motor kleiner van inhoud is zat er ook een dunnere venturi in. Het gevolg voor mij was dat de motor veel te sterk stond te zuigen waardoor een hoog verbruik ontstond. Zo zie je waar een clubavond goed voor is.

VOORAS.

Gerrit gaf een uitleg over het vervangen van de fuseepen bussen en de fouten die nogal eens worden gemaakt bij de afstelling van het fusee. Ga als volgt te werk; verwijder oude lagerbussen, monteer nieuwe, oude fuseepen nemen en deze iets dunner slijpen, passen of deze er zwaar in gaat, verstelbare ruimer nemen van een goede lengte en bussen pasmaken op de nieuwe fuseepen. Het fuseestuk moet iets zwaar heen en weer bewogen kunnen worden. Als dit klaar is pen monteren samen met druklager en de borgspie aantikken. Als nu

blijkt dat het druklager onvoldoende draagvermogen heeft dan een dunne ring onder het lager monteren en proberen of het lager nu wel draagt. Zo niet procedure herhalen. Volgens Gerrit is het een veel gemaakte fout om het druklager onvoldoende te laten dragen hetgeen mede een oorzaak is van het chimmy effect.

LEKKAGE ACHTERSTE HOOFDLAGER.

Deze lekkage is een euvel dat nogal wat leden bezig houdt. Gerrit gaf wat tips om het te voorkomen maar kon niet garanderen dat dit in alle gevallen werkt. Enige lekkage via het achterste hoofdlager is zelfs heel normaal. Bij Ford had men daar zelfs in voorzien door een splitpen aan te brengen in het vlieg wielhuis om te verzekeren dat de olie altijd weg kon. Mogelijke oplossingen zijn; De lagerspeling bijwerken. Controleren of het olie afvoer pijpje wel goed is gemonteerd en of dit niet verstopt is. Soms is de aluminium oliering te laag gemonteerd waardoor lekkage kan ontstaan. Oplossing, opvullen met een stukje papier. Zorgen dat de motor niet achterover hangt. Dit kan veroorzaakt worden door een te laag gemonteerde flexibele motor ophanging en/of een doorgezakt chassis.

Ik denk dat de bovenstaande tips u genoeg stof tot nadenken hebben gegeven om ook eens onder de eigen auto te kruipen. U ziet dat het bijwonen van een (technische) clubavond een zeer leerzame bezigheid kan zijn. En denkt u nou niet dat wij de hele avond over techniek hebben gesproken. De koetjes en de kalfjes zijn ook ruim aan bod geweest. Ik heb er de rit van ongeveer 130 km in ieder geval zeker voor over gehad. Tot slot nog mijn hartelijke dank voor de prima verzorging door de familie Kleinbussink en Gerrit bedankt dat je de jongere generatie wil laten meeprofiteren van jou kennis.

Groeten, Peter Uithol.