



OLIE LEKKAGE LANGS HET ACHTERSTE HOOFDLAGER.

Regelmatig krijg ik te horen dat er problemen zijn met olie lekkage langs het achterste hoofdlager. Het is een bekend gegeven dat na revisie van het lagerwerk de lagers na ongeveer 5- tot 7000 km een keer nagesteld moeten worden om lekvrij te kunnen blijven rijden. Als deze moeite genomen is moet er een redelijke garantie zijn dat er jaren lek en rammelvrij gereden moet kunnen worden.

Voor u echt aan het lagerwerk gaat sleutelen zou ik toch eerst goed controleren of de lekkage wel werkelijk van het achterste hoofdlager afkomstig is. Om deze inspectie goed te kunnen uitvoeren moet u de auto zowel voor als achter op assteunen plaatsen. (auto horizontaal houden) Veeg alle olieresten en vuil van de onderkant van de motor weg, demonteer de stofplaat van het vliegwielhuis en start de motor. Via het ontstane gat in het vliegwielhuis is het mogelijk om met een klein spiegeltje en een zaklantaarn te zien of de olie lekkage werkelijk bij het achterste hoofdlager vandaan komt. Let goed op dat de lekkage niet afkomstig is van het uiteinde van de nokkenas. Dit kan makkelijk verward worden. Kijk ook naar eventuele lekkages via het kleppendecksel, de olie terugvoerpijp of langs de voorste krukas afdichting. Als het nodig is moet u de motor zo een half uur laten draaien om goed te kunnen doorwarmen.

Als dan inmiddels is vastgesteld dat de lekkage van het achterste hoofdlager afkomstig is dan zal in vrijwel alle gevallen ook het middelste en voorste hoofdlager bijgesteld moeten worden om een goed resultaat te bereiken. Als het achterste hoofdlager gedemonteerd is voer dan een nauwkeurige inspectie uit aan de olie terugvoer buis. Blaas met perslucht de buis door in de richting van de oliestroom en kijk of de buis niet zodanig hoog in de kap is gemonteerd dat de kop boven de groef in de kap uit komt. Dit zou de oliestroom ernstig belemmeren. Als dit het geval is slijp een deel van de oliebuiskap weg

zodat de olie vrij kan terugstromen. Mocht de schroefdraad van de oliebuiskap niet goed meer passen in de lagerkap. Monteer de buis als boven omschreven en zet deze even vast met een klein lasje om te voorkomen dat deze uit het lager valt.

Vaak worden bij de hoofdlagers stukjes latoenkoper gebruikt om de lagers goed af te stellen. Om deze makkelijk te kunnen monteren worden deze in een U-vorm gemonteerd. Dit is niet toegestaan omdat dit mogelijk een lekkage zou kunnen veroorzaken via de bout of moer. Latoenkoper moet rondom afsluiten.

Als deze werkzaamheden zijn uitgevoerd en er zijn nieuwe pakkingen in de carterpan gemonteerd dan moet u weer lekvrij kunnen rondrijden.

Van Paul Janssens uit België ontvingen wij een tip met betrekking tot het opheffen van een koelwaterlekkage uit de waterpomp zonder demontage van de pomp zelf. Draai de kartelmoer los en verwijder de oude pakkingsresten en maak het geheel goed schoon. Neem een rubberen O-ring met een diameter van 4 mm. en snijd hier 60 mm. af. Leg deze om de waterpompas en lijm beide vlakken met daarvoor bestemde 2 componenten lijm vast. Het geheel licht invetten met waterpompvet en de kartelmoer weer aanbrengen. Handvast aandraaien volstaat om verdere lekkage te voorkomen.

Van Rinus v. Helvoort ontvingen wij een reactie op het monteren van de cilinderkop (Zeg 'ns A sept/okt 1990) de volgende aanvulling: Zorg dat de draagvlakken onder de cilinderkopmoeren en de moeren zelf vlak en onbeschadigd zijn. Voor montage beide draagvlakken licht inoliën, zodat de wrijvingsweerstand wordt verminderd bij het aantrekken van de cilinderkopmoeren.

Tevens gaf Rinus de volgende raad: Indien de motor oververhit is geraakt als gevolg van onvoldoende koelwater, vul deze dan nooit bij met ijskoud water. Het verdient aanbeveling om dit met warm water te doen bij een draaiende motor, zodat scheuren van motorblok of cilinderkop kan worden voorkomen.

Afstelling van het vlotterniveau van de Zenith carburateur.

Mocht u nog problemen hebben met het juist afstellen van het juiste vlotterniveau dan bent u wellicht geïnteresseerd in de volgende tip.:

1. Demonteer de onderbak van de carburateur.

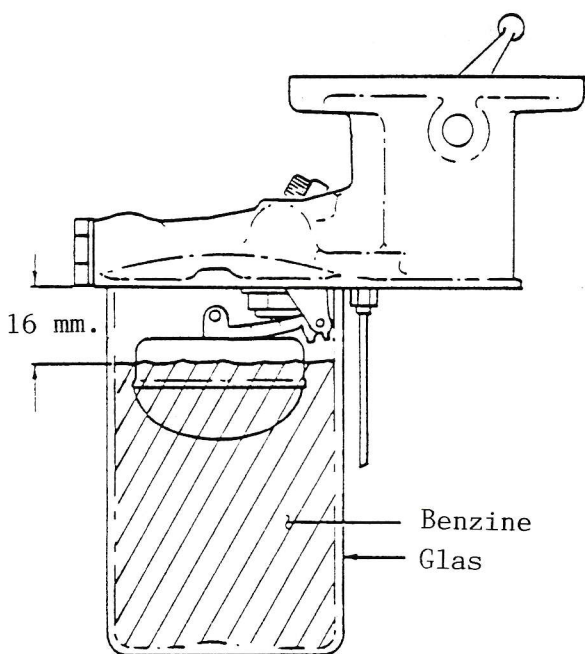
1. Zoek een glazen pot met wijde hals waarop het bovendee van de carburateur goed kan rusten.

3. Vul het glas met benzine tot de vlotter de naald juist dicht drukt. U kan dit zien en tevens testen door lucht te blazen door de opening van de benzine inlaat.

4. Bij een goed afgesteld vlotterniveau moet de naald juist afsluiten als de afstand tussen de montagerand van het carburateur deksel en het benzine niveau in de pot $5/8" = 15,87 \text{ mm}$ bedraagt.

5. Indien het niveau gecorrigeerd moet worden doe dit door fiber ringen toe te voegen of te verwijderen. Herhaal de test tot het juiste niveau gevonden is. P.S.

Wees voorzichtig met de benzine. Voer de test buiten uit of in een goed geventileerde ruimte.



Ik weet dat diverse restaurateurs er voor kiezen om de dakbedekking te monteren voor het spuiten. Persoonlijk heb ik dit ook gedaan om lakbeschadigingen bij montage van de dakgoten te voorkomen. Na het spuiten bleek echter

dat ondanks nauwkeurig afplakken er toch een beetje lak onder het afplakband was doorgeblazen. U begrijpt dat het wegkrabben van de overtollige verf uit de groefjes van het daklinnen geen makkelijke klus was. De gouden oplossing voor dit probleem is: Monteer nadat de dakbedekking is gemonteerd een vel plastic afdek folie over de dakbedekking en monteer de afwerkstrips of dakgoten over deze folie heen. Na het spuiten trekt u de folie weg en u heeft een brandschoon dak.

Laatst hoorde ik weer twee ervaringen van mensen die bezig waren geweest met de demontage van een achter verenpakket. Uit hun verhaal bleek dat men toch tamelijk lichtzinnig omgaat met dit onderdeel. Ik denk dat wanneer men niet met de nodige voorzorg met dit onderdeel omgaat dit het gevaarlijkste onderdeel is van de hele A-Ford. Volg daarom bij de-en montage de volgende werkwijze:

1. Benader het karwei met de nodige voorzichtigheid.

2. Verwijder de veer uit de schommels met behulp van een goede verenspreider of op de manier zoals in een eerder journaal omschreven.

3. Nu het belangrijkste gebeuren. Voor verwijdering van de veerbeugels en de torenbout, moet aan weerszijden van de torenbout een grote stevige lijmklem gemonteerd worden om de veer op elkaar geperst te houden wanneer de veerbeugels en de torenbout gedemonteerd worden.

4. Monteer op de plaats van de torenbout een draadeind met een lengte van minimaal 50 centimeter.

5. Los nu om beurten eerst de moer van het draadeind en daarna de lijmklemmen tot de moer weer vast komt en zo door tot u er ZEKER van bent dat alle spanning van de veren af is.

Als u op de hiervoor omschreven manier te werk gaat dan kan het karwei in goede gezondheid aan een ander doorverteld worden.

Groeten, Peter Uithol.