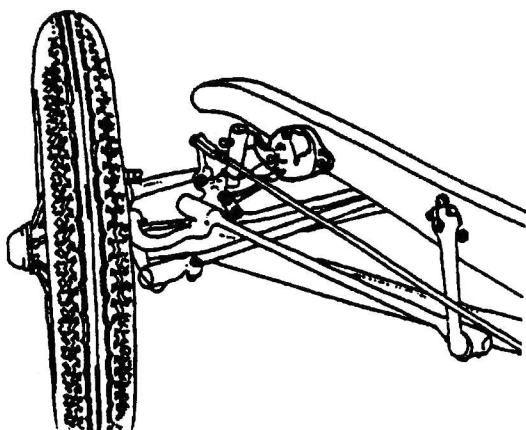


## MODEL A JURY STANDAARD TWEDE HERZIENE EDITIE

### Sectie 23: Schokbrekers en veerschommels



Bevat: het schokbrekerhuis, montage bouten, schokbreker armen, verbindings stangen; veerschommels en hun smeernippels - juistheid, werkende toestand, afwerking.

Bevat niet: enig ander deel van de ophanging of het onderstel.

Vereist voor jurering: Model A Ford schokbrekers en buisvormige verbindings stangen.

Aantal te behalen punten: 20

### Algemeen

Gedurende de gehele Model-A periode was er een hele reeks van veranderingen aan de schokbrekers. Schokbreker deksels zonder indeuking rond het asgat waren typerend voor het begin van de productie tot begin 1930. Latere deksels hadden een ingedeukte rand rond de as voor een betere afdichting. De deksels waren zo gepositioneerd dat de vulpluggen ongeveer twintig graden uit het midden boven zaten, aan dezelfde kant als de schokbreker arm montage bout.

De assen van de schokbrekers aan de rechtervoor- en linkerachterkant waren aan de linkerkant ingekeept voor de schokbreker arm bout (wanneer je plat op de buitenkant van het schokbrekerhuis kijkt). De deksels of de montage oren van deze twee schokbrekers werden soms gemerkt 'CW' voor de draai beweging in de richting van de klok. De schokbreker linksvoor en rechtsachter werden op diezelfde manier gemerkt 'AC' en ingekeept voor de beweging tegengesteld aan de draai beweging van de klok.

**Deze merktekens zijn niet verplicht, maar als ze aanwezig zijn dan moeten ze corresponderen met de plaats op de auto.**

De schokbrekers werden geproduceerd door de volgende bedrijven en kunnen op de volgende manier geïdentificeerd worden:

1. Houde Engineering Corporation - stanste haar naam volledig op elk deksel.
2. Ford Motor Company, Green Island - stanste 'Ford' op het onderstuk van elke schokbreker.

3. National Acme Company - stanste 'NA' op elke deksel.
4. Spicer Manufacturing Company - stanste 'S' op elke deksel.

**Schokbrekers moeten schoon zijn, zonder tekenen van lekkage te vertonen. De as mag niet uit het midden staan of los in het schokbrekerhuis zitten, er mogen geen tekenen zijn van ernstige slijtage. Alle vier de schokbrekers moeten dezelfde merktekens hebben van de naam van de fabrikant, patent nummers en andere gegevens. De deksels mogen geen roestpitten hebben, schades van beitels of tangen; noch mogen ze overdreven dik geschilderd zijn, waardoor de letters niet meer te lezen zijn.**

### 1928

Alle vroege schokbrekers hadden een Ford inscriptie met 'HOUDAILLE HYDRAULIC SUSPENSION MFG. FOR FORD MOTOR COMPANY' op het deksel. Het naaldventiel had een grote wijzer die gebruikt werd in samenhang met de getallen op de schokbrekerarm. Van het begin van de productie tot en met januari 1928 had dit naald ventiel een gegleufde vulmoer. Van februari 1928 tot het einde van de productie was de vulmoer achtkantig. Tegen het midden van 1928 werden de woorden 'MFG. FOR FORD MOTOR COMPANY' niet langer op het deksel gestansd. In september werden de grote wijzer en de schokbrekerarmen met cijfers niet langer gebruikt. Gedurende een erg korte periode werden zij vervangen door een gegleufde stelschroef, die spoedig daarna werd vervangen door een schroef met een vierkante kop.

1928 schokbreker armen hadden getallen rond het platte klem-einde. De arm boog direct naar het verbindingseinde (geen boog). Deze werden niet meer gebruikt in september 1928.

De vroege schokbreker verbindings stangen hadden ronde openingen en ronde vet keerringen en keerring deksels. De vetnippel fitting zat of aan de bovenkant, tegenover de opening, of in het midden in de lengte van de verbindingsstang (tegenover het wiel). De vetnippel fitting werd verplaatst naar de onderbinnenkant in maart 1928. Het was een gecadmeerde vetnippel, met schroefdraad. Een nippel met een hoek van 45 graden op de verbindingsstangen aan de voorkant; en een rechte fitting met schroefdraad aan de achterkant. De van schroefdraad voorziene eindplug van de verbindingsstang gebruikte een 'C' clip tot december 1927, waarna deze werd vervangen door een splitpen. In midden 1928 werden de openingen in de verbindings stangen veranderd naar een ovale vorm, de keerringen en deksels kregen een uit het midden geplaatst gat.

**Voorlopig einde sectie 23  
Schokbrekers en veerschommels  
TWEDE HERZIENE EDITIE  
Gouda, november 1996  
c Roland van Schelven**