

# De Model - A Jury Standaard

Vertaling met toestemming M.A.F.C.A.

VERVOLG  
(AFLEVERING 42)

In 87-2 verscheen de eerste aflevering van deze serie en met dit clubblad 97-2 loopt deze serie precies tien jaar. Met aflevering 41 ben ik aan het einde gekomen van de vertaling van de reguliere hoofdstukken. Weliswaar zullen de eerste hoofdstukken allemaal nog eens over moeten omdat inmiddels de 'TWEDE HERZIENE EDITIE' is verschenen en de tekst daarin behoorlijk gewijzigd is.

Na de eerste 23 'Secties' volgen nog een zestal supplementen, namelijk:

- A - de vroege 1928 modellen;
- B - 1931 Convertible Sedans(A-400); C - 1928-1931 Station Wagons;
- D - 1929-1931 Post-autos;
- E - Zware Commerciële Voertuigen;
- F - Canadese Fords.

De meest eenvoudige keuze is natuurlijk om gewoon door te gaan met de vertaling, maar wellicht is de belangstelling voor de verschillende supplementen slechts gering gezien het beperkte aantal van de besproken wagens in Nederland. Daarom is, gezien de groeiende aantallen 'Grote Fords' in onze AFCN (zie ook de Brandweerdag van afgelopen jaar) en mijn eigen eerste grote liefde op A-Ford gebied (mijn AA 157"), mijn keuze gevallen op supplement E - 'Zware Commerciële Voertuigen'.

## Supplement E.

### Zware Commerciële Voertuigen

#### Inleiding

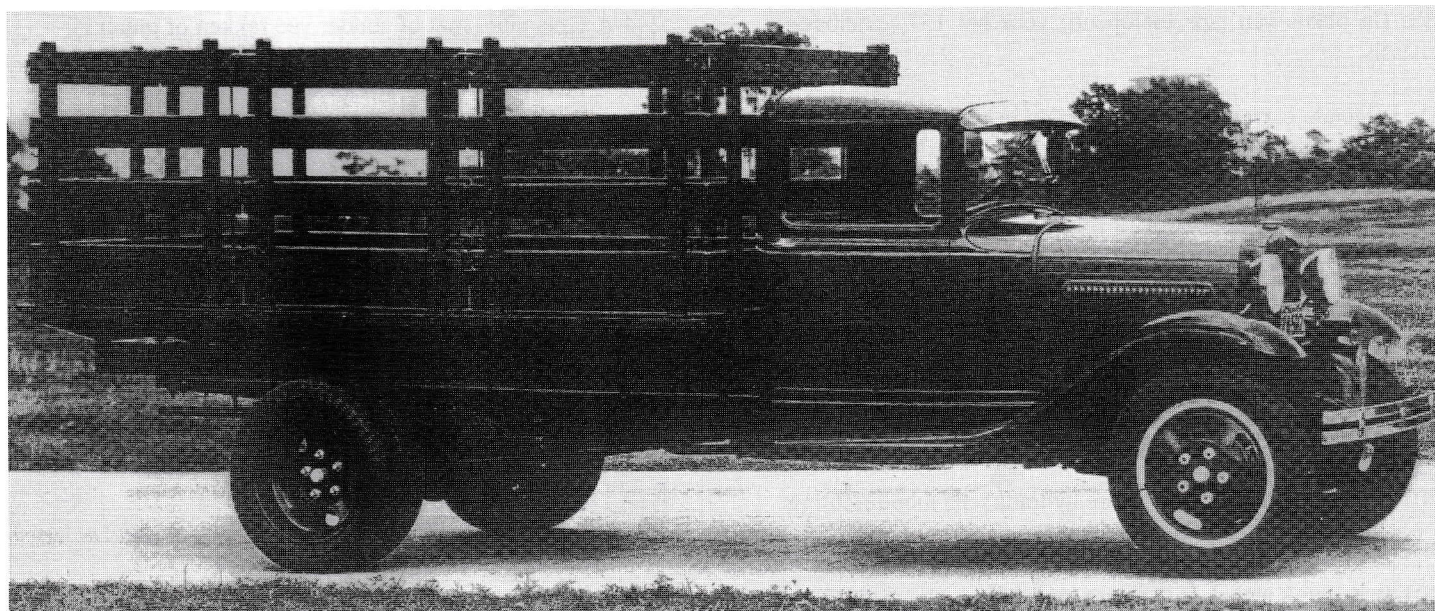
Dit supplement definieert de verschijningsvorm van het typerende 1928-1931 zware commerciële Ford voertuig (de 'AA') zoals het van de lopende band afliep. De onderdelen leveranciers en de beschikbaarheid van onderdelen op de verschillende fabrieken met montage lijnen waren niet gelijk. Bovendien werden oude (gedateerde) onderdelen regelmatig gebruikt op commerciële voertuigen totdat de voorraden waren uitgeput.

#### Een zekere mate van soepelheid dient in verband hiermee door de juryleden te worden uitgeoefend.

In bepaalde delen van de jury voorwaarden zijn de Ford zware commerciële voertuigen gelijk aan de passagiers auto. Het is belangrijk om in deze gevallen te refereren aan de MODEL A FORD JURY STANDAARD, tegelijk met het in acht nemen van de specifieke details die in dit supplement beschreven worden.

#### Jurering

De 1930 zware commerciële voertuigen (net zoals bij de lichte commerciële voertuigen) werden geassembleerd tot en met juni 1930 met gebruikmaking van het 1929 type carrosserie. Gedurende de korte overgangs periode voorafgaand aan de invoering van de nieuwe carrosserie stijl, waren er zeer regelmatige onderdelen wisselingen. Bij voorbeeld: een 1929 type benzine tank kan een 1930 type vuldop hebben. In veel gevallen gebruikte de 1929 carrosserie ook een 1930 type stuurwiel, stuurkolom, koplampen en bumpers. Er waren andere



1931 Ford AA-truck met opzetrekken-carrosserie 82-B en een platte bak 185-B met opzetrekken 186-B op een 157" wielbasischassis

voorbeelden van het onderling uitwisselen van onderdelen, maar deze zijn de meest voorkomende.

Sta tenminste zes maanden toe voor de overgang in de onderdelen voor de productie van AA's tegenover een periode van overgangstijd van 60 dagen voor de passagiers auto.

Het 500 punts jury-blad moet gebruikt worden met een aantal toevoegingen en weglatingen, zodanig dat alle 'Secties' van de AA gejureerd worden. In het geval dat een AA geen bovenkant of zijzeiltjes heeft (zoals een brandweer auto) zal de wagen in zijn totaal gejureerd worden en het verkregen punten totaal zal gedeeld worden door 500 (minus de punten in de bedoelde 'Sectie') om een restauratie percentage vast te stellen. Dit getal zal vervolgens gebruikt worden om het punten totaal vast te stellen voor de bedoelde 'Sectie'.

#### **Zware commerciële carrosserie typen**

Het 1 1/2 ton truck chassis, 131-1/2" wielbasis werd geïntroduceerd op 2 December 1927 met een open carrosserie (76-A) die identiek was aan de carrosserie die gebruikt werd op het 'A' chassis. Deze was beschikbaar bij devolgende types:

88-A Platte Bak

89-A Express

188-A Opzet-Rekken(Stake)voor 88-A

Gedurende 1927-1929 kwamen de volgende typen voor levering beschikbaar:

82-A Gesloten carrosserie (vanaf december 1927)

85-A Panel Delivery (vanaf midden april 1928)

134-A Veerrekken (voor de 88-A)(van februari 1929 tot juli 1929)

134-B Graanauto (voor de 88-A)(van februari 1929 tot juli 1929)

In mei 1930 werd er een nieuw ontworpen (1930-1931 stijl) Gesloten Carrosserie (82-B) en een Open Carrosserie (76-B) gepresenteerd voor gebruik op het chassis met een wielbasis van 131-1/2" en het nieuwe chassis met een wielbasis van 157". De 88-A, 89-A, en 188-A werden door geproduceerd tot begin 1931 toen de chassis- balken parallel gemaakt werden (in plaats van taps toelopend) voor het 157" wielbasis chassis.

De volgende carrosserie typen werden in midden 1930 ingevoerd en gebruikt tot begin 1931:

185-A Platte Bak 157" wielbasis

186-A Opzet Rekken 157" wielbasis (voor de 185-A)

200-A Hand Kiepbak (Anthony)

202-A Zwaartekracht Losbak (Anthony)

206-A Kiepbak-Draaikracht Kiepinrichting (Anthony)

De volgende carrosserie typen werden ingevoerd tussen het midden en eind 1930 en geproduceerd tot het eind van de productie:

85-B Panel Delivery

201-A Kolen Kiepbak-met zware hydraulische kiepinrichting en achterklep met stortkoker (zonder beweegbaar tussenschot) 75 kubieke voet (Galion)

201-B Kolen Kiepbak-met zware hydraulische kiepinrichting, beweegbaar tussenschot en achterklep met

stortkoker (hoge kant) 75 kubieke voet of 120 kubieke voet met (opzet) zijkanten (Wood)

201-C Kolen Kiepbak-met zware hydraulische kiepinrichting, achterklep met stortkoker (zonder beweegbaar tussenschot) 75 kubieke voet (Wood)

203-A Vuilniswagen-met zware hydraulische kiepinrichting, 2 kubieke yard (Galion)

203-B Idem—————(Wood)

203-C Idem-3 kubieke yard (Galion)

203-D Idem—————(Wood)

205-A Hoge heffende hydraulische kolenbak, 72 kubieke voet (Wood)

207-B Gecombineerde Kiep & Kolen bak (hoge zijkanten, achterklep, stortkoker, beweegbaar tussenschot en zware hydraulische kiepinrichting 1-1/2 kub yard)

208-A Kiepbak, zware hydraulische kiepinrichting, 1-1/2 kubieke yard.(Galion)

208-B Kiepbak, zware hydraulische kiepinrichting, 1-1/2 kubieke yard.(Wood)

De volgende carrosserie typen werden in 1931 nog toegevoegd:

75-A Chassis met stoel (met of zonder achterleuning)(6)

185-B Platte Bak 157" wielbasis

186-B Opzet Rekken 157" wielbasis (voor 185-B)

187-A Platte Bak 131-1/2" wielbasis (2)

189-A Opzet Rekken 131-1/2" wielbasis (voor 187-A)

195-A Express Carrosserie 131-1/2"

197-A Express Carrosserie 157" wb

199-A IJswagen met geteerd zeil doeks dekkleed (Murray)(1)

200-B Kiepbak met handkiep inrichting 1-1/2 kub yard (Galion)

202-B Zwaartekracht losbak 1-1/2 kubieke yard (Wood)

206-B Kiepbak, mechanische kiepinrichting 1-1/2 kubieke yard (Detweiler)

210-A Panel Delivery 157" wiel basis (2)

229-A Service-wagen met kraan (Briggs & Murray)

239-A Vlees Vervoerders Express(4)

242-A Extra zware Express carrosserie 131-1/2" wielb.

244-A Graanauto met of zonder vee rekken of graan zijrekken, 157" wielbasis (5)

248-A Idem—131-1/2" wielbasis(5)

270-A Begraffenis Service

275-A Begraffenis Coach

280-A Ambulance carrosserie

285-A Politie patrouille (Deluxe)

290-A Politie patrouille (Standaard)

300-A Deluxe Delivery 131-1/2" wb

315-A Standrive (Een staande te besturen en bedienen auto)

330-A School en passagiersbus

**De volgende losse carrosseriedelen waren ook nog beschikbaar:**

#### **Mei 1930 tot einde productie**

236-A Lichte hydraulische hef-inrichting en onderkant bak (Galion)(voor de 204-A)

237-A Zware hydraulische hef-inrichting en onderkant bak (Galion)(voor 201-A, 203-A, 203-C en 208-A)

## 1931

- 196-A Zeildoeken bovenkant met zijschermen  
(voor 195-A)(3)
- 198-A Idem———(voor 197-A)(3)
- 228-A Vee-Rekken 131-1/2" wb
- 236-B Lichte hydraulische hefinrichting en onderkant bak  
(Wood)(voor 204-B)
- 237-B Zware hydraulische hefinrichting en onderkant bak  
(Wood) (voor 201-B,201-C,203-B 203-D,207-B,  
208-B)
- 238-A Vee-rekken voor 157" wielbasis.

### Carrosserie Voetnoten

- (1) ingevoerd in februari 1931
- (2) ingevoerd in maart 1931
- (3) ingevoerd in april 1931
- (4) ingevoerd in mei 1931
- (5) ingevoerd in juni 1931
- (6) ingevoerd laat in 1931

Verder werd er een grote verscheidenheid aan carrosseriën geleverd door onafhankelijke carrosserie bouwers; onder andere Kolen wagen, Panel delivery, Express, Platte bak, Graan bak, halve vrachtwagens en Cement mixers.

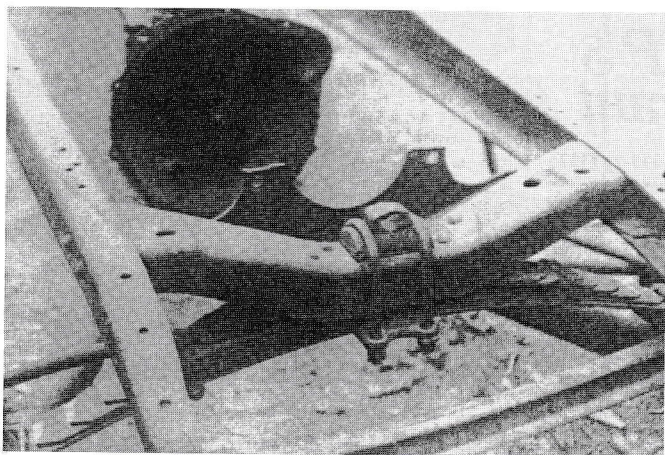
**Een keurmeester moet bij het beoordelen van een carrosserie van een onafhankelijke carrosserie bouwer flexibel zijn.**

### Aanvullingen voor elke sectie apart

#### Sectie 1 - Motorruimte

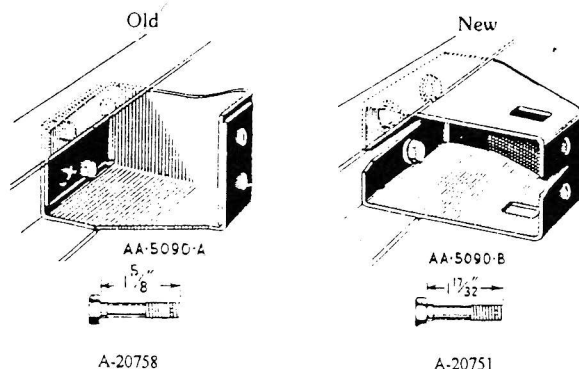
Vrachtwagen motor nummers werden in het blok geslagen met "AA", maar deze gewoonte werd voor een korte periode gestopt van februari tot mei 1928.

De voorste motor steun werd veranderd in november 1928 van een vast uitlopend deel van de voorste chassis dwarsbalk naar een flexibele motorsteun. Bij de invoering van de 157" wielbasis trucks werd weer de originele vierpunts motorsteun gebruikt: het vast uitlopende deel van de voorste chassis dwarsbalk. In januari 1931 werd de voorste chassis dwarsbalk van de 157" wielbasis trucks ook veranderd naar een flexibele steun.



*157" wielbasis vaste voorste motorsteun van  
midden 1930 tot januari 1931.*

Er werden twee typen motor achter steunen gebruikt. Het eerste type was een open steun. Rond maart 1930 kwam er een steun in productie die op de steun van de luxe wagens leek maar ongeveer 1" breder was.



*Voorlopig Einde Supplement E  
Zware Commerciele Voertuigen  
TWEDE HERZIENE EDITIE  
Gouda, januari 1997  
© Roland van Schelven.-*

