

De Model - A Jury Standaard

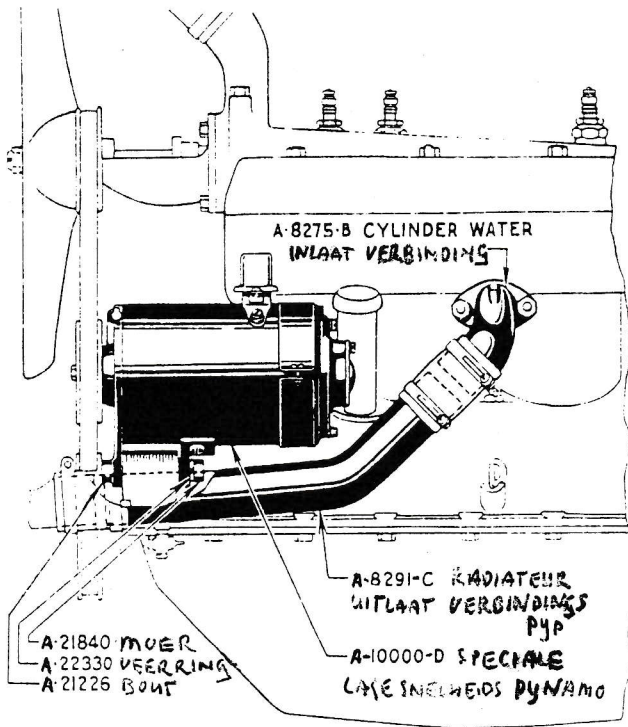
Vertaling met toestemming
M.A.F.C.A.

VERVOLG
(AFLEVERING 43)

Vervolg Supplement E Zware Commerciële Voertuigen

Sectie 2 - Het Electriche systeem

In mei 1931 werd er een speciale dynamo gebruikt op de 'Standrive AA's', waar een dynamo laadstroom vereist is bij zeer lage rijsnelheden.



SPECIALE LAGE SNELHEIDS DYNAMO

Bedrading

De kabelboom voor de koplamp was dezelfde als die gebruikt werd op het 'A' chassis.

Met de invoering van het theekop achterlicht voor de 'AA' in midden 1930, werd de achter draadboom ingekort om de verlengde draden die bij dit achterlicht gebruikt werden de ruimte te geven. Een speciaal tussen-verlengstuk werd gebruikt bij het 157" wielbasis chassis.

De draadboom voor het achterlicht was bekleed vanaf de stoplicht schakelaar tot de achterlamp tot en met midden 1930. Deze draadboom had een rode merkdraad meegevlochten in de omvlechting ter herkenning.

In September 1930 werd er een gedetailleerd bedradingsschema afgegeven voor de montage van het achterlicht op de achterkant van de cabine van alle kiepauto's. In mei 1931 werd er een nieuwe instructie afgegeven over de montage van het achterlicht, ten gevolge van wetgeving in sommige staten die vereist dat het achterlicht ook echt aan de achterkant van de truck

zit. De nieuwe montage kon plaatsvinden aan het achtereind van de linker chassis balk of gemonteerd worden op de achterste dwarsbalk.

In de bestelwagen carrosserien was de bedrading naar de achter interieurlamp geen erg nette montage. De twee losse draden werden aan de kapspanten vastgezet met geïsoleerde 'u' vormige krammetjes.

Sectie 3 Het Koelsysteem

Zware commerciële voertuigen gebruikten passagiers radiateurblokken van 1928 tot vroeg 1930, toen een vier-rij radiator met platte buizen werd geïntroduceerd. De toevoeging van een extra rij buizen maakte het noodzakelijk om de montagebout gaten in de radiator steunen enigzins uit het midden te maken, om zodoende voldoende ruimte te maken tussen het uiteinde van de waterpomp as en de achterkant van het radiateurblok. Dit vergrootte de ruimte tussen de motor-kap enigzins. Een radiateurslang tussen de cylinderkop en radiator met een lengte van 9 1/4" werd bij de vier rij radiator gebruikt. De speciale lage snelheids dynamo gebruikte een andere wateruitlaat pijp en een andere waterinlaat verbinding.

Sectie 4 Het Onderstel

Voorassen

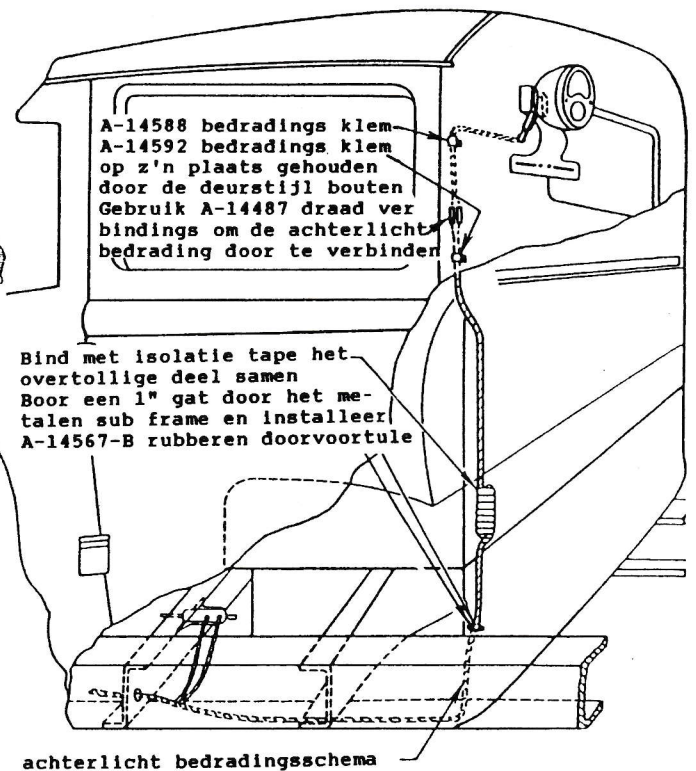
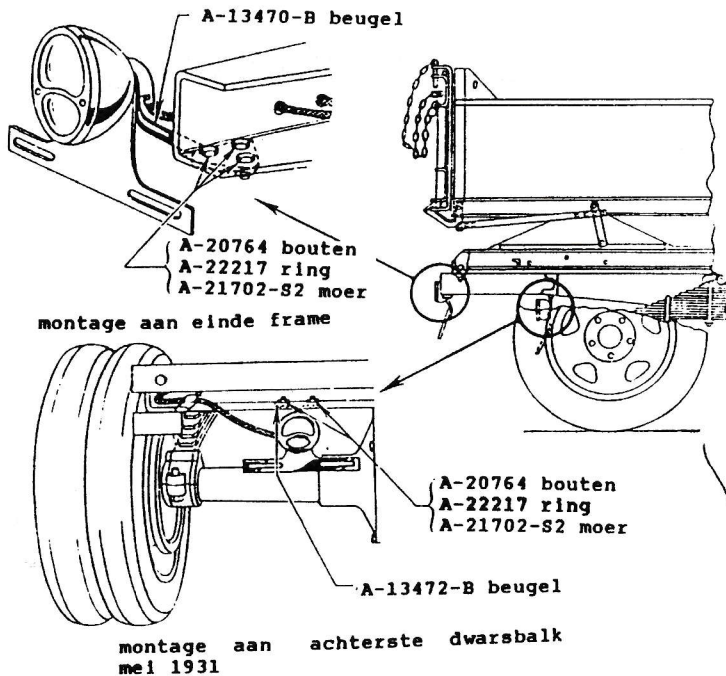
Er werden twee verschillende voorassen gebruikt op de zware commerciële voertuigen. De eerste was identiek aan de as die gebruikt werd op de passagiers auto en deze werd gebruikt tot ongeveer januari 1930, toen de stalen dubbele schijfwielen geïntroduceerd werden. Een zwaarder type vooras werd ontworpen voor het gebruik bij de AA daarna. Alle merktekens op de vooras stonden aan de voorkant. Ford gebruikte een bout met ronde kop en een kroonmoer om de fusee pen vast te zetten. In september 1929 werd dit veranderd naar een tapse pen zonder kop, met een lange 'stopmoer'.

Montage van de voortrein

De vroege vooras montage's waren identiek aan die van de passagiers auto, behalve voor wat betreft de veer, de voorveer drager, de fusee pen verbinding stang (de stuurkoppelstang), naven en trommels. In begin 1930 werd de volledige voortrein gemonteerd van grotere, zwaarder uitgevoerde onderdelen. De stuurkoppelstang was 1/3 groter in groter van formaat en taps toelopend aan beide zijden. De stuurkoppelstang eindstukken waren gelijk aan die gebruikt bij de personen auto montage.

Voorste driehoekstang

Er werden drie types gebruikt. Het eerste type was gelijk aan de stang die gebruikt werd voor het A-chassis. Het tweede type, ingevoerd in november 1929, is te onderscheiden door

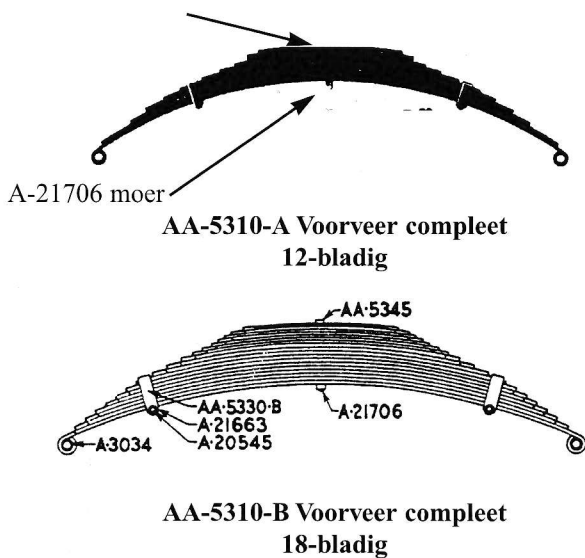


de 'AA' die aan het einde van de stangen gestansd staat. Het derde type, ingevoerd in begin 1930, was zwaarder uitgevoerd om te passen bij de zwaardere vooras constructie.

Voorveren

De 1928 en de meeste 1929 'AA's gebruikten een 12-bladige voorveer met dezelfde veerwijdte als de 'A's, maar de bladen waren veel dikker. In augustus 1929 kwam er voor het zware gebruik een 18-bladige voorveer als service beschikbaar.

A-20847 vierkante boutkop

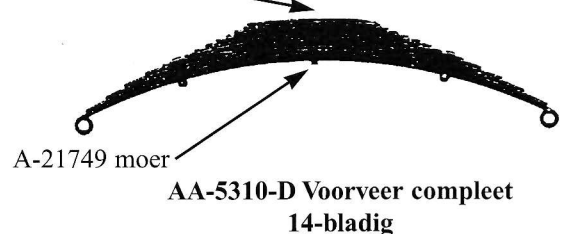


Toen de 157" wielbasis truck werd uitgebracht in midden 1930, en als een speciale voorziening op de 131-1/2" wielbasis truck, werd er een 14-bladige voorveer ingevoerd.

A-20942 toren bout



A-20976 toren bout



In begin 1930 tegelijk met de verandering van de voorste dwarsbalk, werd er een breder (2-1/4") 13-bladig voorveerblad ingevoerd voor het gebruik op alle trucks.

Achterveren

Er werden verschillende achterveerpakketten gebruikt op de zware commerciële voertuigen:

AA-5788-D draaikop van de achterveer



AA-5706-B Tussenstuk achterveerstroop
AA-5705-C Achterveerstroop
A-20735 Torenbout met vierkante kop
AA-5560-B Achterveer compleet
16-bladig

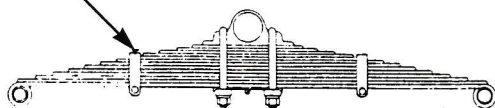
standaard op de 75-A, 76-B, 82-A, 82-B, 185-B, 187-A, 199-A, 210-A, 229-A, 242-A



AA-5708 plaat v/d achterveerstroop
A-22367 veerring
AA-5456 moer
A-21702-S2 moer
AA-5560-C Achterveer compleet
13-bladig

standaard op 85-A, 85-B, 195-A, 197-A, 285-A, 290-A, 300-A.

Met letter 'D'



AA-5560-D Achterveer compleet
13-bladig

Lichtgewicht voor op 275-A en 280-A in het begin van 1931



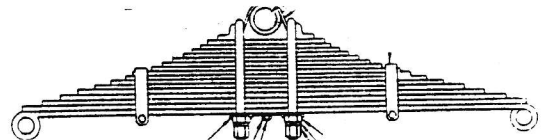
AA-5719 torenbout A-21741-S-2 moer
AA-5560-E Achterveer compleet
13-bladig

standaard op 270-A, 275-A, 280-A, na begin 1931 en als speciale uitrusting onder de carrosserieën 85-B, 285-A, 290-A, 300-A na begin 1931.



AA-5560-F en AA-5558-F Achterveer compleet
(16-bladig)

Alleen standaard op de 330-A. Deze veer kon aangepast worden aan andere carrosserie stijlen door de veerschommelbeugel 12-3/8" naar voren te schuiven. In mei 1931 beschikbaar gekomen voor gebruik.

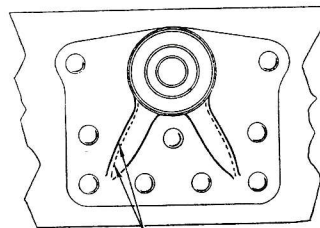


AA-5560-G en AA-5558-G Achterveer compleet
(16-bladig)

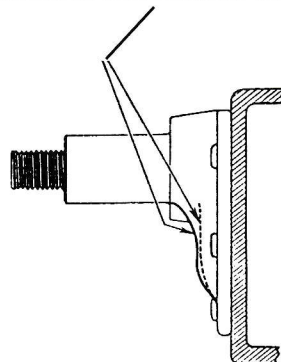
standaard op de 205-A en als speciale uitrusting onder andere AA-chassis voor zwaar gebruik.

In april 1931 werd er als optie een langere achter veerschommel ingevoerd, zodat de laadhoogte van de vrachtwagens verlaagd werd met de AA-5560-B 16-bladige achterveer. De veren werden gemonteerd in omgekeerde positie met de langste helft aan de voorkant.

De 1928 AA achterveer 'U' vormige bouten en veerstroppen werden van de onderkant af ingestoken met de moeren en veerringen aan de bovenkant. Dit werd in februari 1929 veranderd toen de 'U' vormige bouten van de bovenkant af werden ingestoken. In augustus 1930 werd er een nieuwe draaitap voor de achterveer met extra kniesteunen en een sterker ontwerp ingevoerd. De achterveer beugel werd ook versterkt.



De gestippelde en dichte lijnen laten het verschil zien in dikte tussen de oud en nieuw ontworpen kniesteun.



In maart 1931 werd de lengte van de achterveer beugels en moeren vergroot om oprekken in het gebruik te voorkomen.

NIEUW ONTWERP ACHTERVEER DRAAITAP
AUGUSTUS 1930

Voorlopig Einde
Supplement E
Zware Commerciële
Voertuigen
TWEEDE HERZIENE
EDITIE

Gouda, mei 1997

© Roland van Schelven.