

De Model - A Jury Standaard

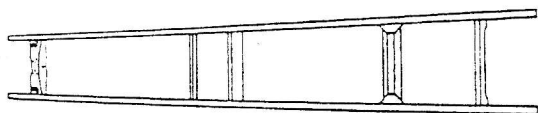
Vervolg Supplement E
Zware Commerciele Voertuigen

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

Chassis en chassis dwarsbalk

Het 'AA' chassis onderging verschillende wijzigingen, sommigen waren ondergeschikt, anderen hadden betrekking op geheel vernieuwde chassis balken of geheel vernieuwde chassis dwarsbalken. In april 1931 werd het 131-1/2" wielbasis chassis verlegd met tien inch om een betere ondersteuning te geven aan de verschillende carrosserien die erop gemonteerd werden. De totale lengte van dit chassis was 181-5/16". Er werd ook een nieuw 131-1/2" wielbasis chassis geïntroduceerd voor kiep autos en voor de Service Car met een totale lengte van het chassis van 169-13/16".

Een herzien 157" wielbasis truck chassis werd in januari 1931 ingevoerd. Het was gelijkvormig aan het vroegere chassis tot een punt juist achter de achterkant van de cabine.



OUDE ONTWERP CHASSIS: JUNI 1930 T/M JANUARI 1931

Vanaf dat punt liepen de chassis balken parallel aan elkaar.



NIEUW ONTWERP CHASSIS: JANUARI 1931

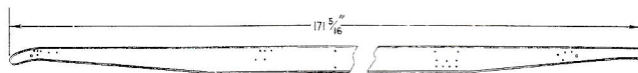
Voorste chassis dwarsbalk

Er zijn zes voorste chassis dwarsbalken gebruikt voor de 'AA' chassis. Zij werden allen aan de chassis lengtebalken geklonken (zeven klinknagels per kant). Ze waren allen gemaakt van 7/32" dikke staal (net als de chassis lengtebalken). Het 'A' chassis was 1/32" dunner.

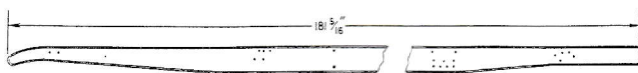
De eerste 'AA' chassis voordwars balk (AA-5020) kende twee uitvoeringen (zie tekening). Beide uitvoeringen kenden een uitlopende achterplaat, welke diende als voorste motorsteun. Versie 1 kende versterkingsribbels aan elke kant van de platte verdieping aan de onderkant (zoals de 'A' chassis voordwars balk). Het aftapgat was 1/2" groot. De radiator montageplaatsen waren plat aan de bovenkant (dat wil zeggen 7/32" onder de bovenkant van de chassis lengtebalken). De radiator boutgaten waren 15/32". Er waren 5/32" boutgaten voor de montage van de motor spatplaten. Deze versie werd gebruikt van het begin van de productie tot en met 14 augustus 1928. Versie 2 had geen versterkingsribbels en ook geen platte verdiepte onderkant. De onderkant vormde een boog.

Deze versie kon omgebouwd worden voor de 'zwevende' voorste motorsteunvork.

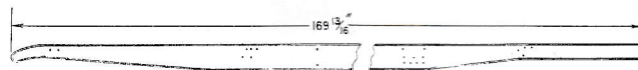
VERVOLG
(AFLEVERING 44)



AA-5015-A, AA-5016-A LENGTEBALK (OUD ONTWERP) VOOR APRIL 1931

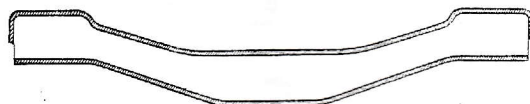


AA-5015-C, AA-5016-C LENGTEBALK (NIEUW ONTWERP) NA MAART 1931



AA-5015-A, AA-5016-A LENGTEBALK NA MAART 1931

Versie 2 werd gebruikt van 15 augustus 1928 tot en met oktober 1928. Vanaf november 1928 werd de voorste chassis dwarsbalk AA-5020-B in productie genomen.



AA-5020 (VERSIE 1) VOORSTE CHASSIS DWARSBALK (VERSTERKINGSRIBBELS NIET GETOOND) BEGIN V/D PRODUKTIE T/M 14 AUGUSTUS 1928

Er waren twee uitvoeringen van dit onderdeel. Versie 1 werd gebruikt in het begin van 1929. De achterplaat had een rechte bovenkant en werd ingekort om de motorsteun verlengingen te laten vervallen (daarbij bleef 13/16" van de verlengingen boven de krukaspulley naaf staan). Er was een platte verdiepte onderkant met een 15/16" aftapgat voor de montage van de 'zwevende' motorsteunvork. De boutgaten voor de motorspat platen werden weggelaten. Versie twee werd gebruikt vanaf midden 1929. De achterplaat had een gebogen bovenrand en de gehele velenging was verwijderd (d.w.z. de achterplaat bleef onder de krukas pulley naaf). De radiator montage plaatsen werden 7/32" verhoogd om op gelijk niveau te komen met de bovenkant van de chassis lengtebalken.



AA-5020 (VERSIE 2) VOORSTE CHASSIS DWARSBALK, 15 AUGUSTUS 1928 T/M OKTOBER 1928

Een opgeklonken versterking (A-5347-R) werd als service artikel voor AA-5020 en voor AA-5020-B in december 1930 beschikbaar gesteld. Dientengevolge zouden originele voorste chassis dwarsbalken dit onderdeel niet moeten hebben. Vanaf januari 1930 tot en met het einde van de productie gebruikte het 131-1/2" wielbasis chassis de voordwars balk AA-5019 (zie illustratie). Het voorveer ondersteuningsdeel werd breder, om ruimte te maken voor de 2-1/4" brede voorveer. Dit model was inclusief de opgeklonken versterking op het voorveer ondersteuningsdeel (vier klinknagels). De radiator montage plaatsen werden verlaagd zodat ze ongeveer 1/2" onder de bovenkant van de chassis lengte balken uitkwamen. De radiator boutgaten werden als 15/32" bij 27/32" sleufgaten uitgevoerd.



AA-5019 FRAME CROSS MEMBER NO.1 ASSEMBLY

JANUARI 1930 T/M EINDE V/D PRODUKTIE (131-1/2" WIELBASIS)
 JANUARI 1931 T/M EINDE V/D PRODUKTIE (157" WIELBASIS)

Het 157" wielbasis chassis gebruikte voor dwarsbalk AA-5017 van het begin van dit model (midden 1930) tot en met december 1930. Dit onderdeel was inclusief de opgeklonken versterking en had verlengingen die gebruikt werden als voorste motor-steunen (zie illustratie). Vanaf januari 1931 werd het 157" wielbasis chassis zo veranderd dat de 131-1/2" wielbasis voorste chassis dwarsbalk (AA-5019) gebruikt kon worden.



AA-5017 FRAME CROSS MEMBER NO. 1 ASSEMBLY

ALLEEN VOOR 157" WIELBASIS VANAF HET BEGIN (MEI 1930) T/M DECEMBER 1930.

Achterassen

Er werden drie verschillende achterassen gebruikt op 'AA'-trucks die voor de Amerikaanse markt werden geproduceerd. In 1928-1929 werden er twee verschillende achterassen gebruikt, een wormoverbrenging en een overbrenging met konische tandwielen. Op beide types werd de letter 'A' ingestansd voor de lage snelheid en de letter 'B' voor de hoge snelheid. Dit gebeurde op het linkerashuis naast de klinknagels op de klok van het ashuis. In juli 1929 werden deze letters veranderd in 'LS' en 'HS' en gestansd op het rechterashuis.

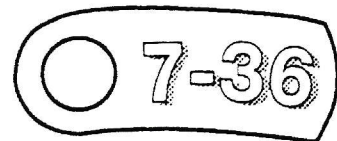
De achteras met de wormoverbrenging was beschikbaar vanaf het begin van de productie tot de introductie in 1930 van de achteras met konische tandwiel overbrenging. De worm overbrenging achteras had een verhouding van ofwel 7.25 staat tot 1 (4 tanden op 29 tanden), ofwel een verhouding van 5.17 staat tot 1 (6 tanden op 31 tanden). Alle wormoverbrenging achteras huizen werden met getallen gemerkt op de aandrijfbuis flens om de delen op elkaar te laten passen. De cijfers moeten met elkaar overeenstemmen. Er is een verschil in de lengte van de achteras as en het achteras huis bij de achteras met een enkele rem en de achteras met een aparte handrem. Het huis en de as zijn langer op die met de aparte hand- en voetrem.

De 1928-1929 achteras met konische tandwiel overbrenging zag er eender uit als de achteras van de passagiersauto. Hij was beschikbaar vanaf november 1928 tot de introductie van de 1930 achteras met konische tandwielen. De overbrengingsverhouding was ofwel 7.17 staat tot 1 (6 tanden op 43 tanden) ofwel 5.11 staat tot 1 (9 tanden op 46 tanden).



1929 WORM-OVERBRENGING ACHTERAS

In januari 1930 werd een nieuwe overbrenging met schroefvormige konische tandwielen ingevoerd voor gebruik op alle 'AA' trucks. De overbrengings verhouding was 6.6 staat tot 1 (5 tanden op 33 tanden). Na maart 1930 kwam er een hoge snelheids achteras beschikbaar met een overbrengings verhouding van 5.14 staat tot 1 (7 tanden op 36 tanden). De hoge snelheids achterassen konden herkend worden doordat '7-36' op de achterkant van de ashuisflens gestansd stond in 1/2" cijfers of er was een metalen plaatje bevestigd aan de achterflens bout met '7-36' erop gestansd. Lage snelheids achterassen werden niet gemarkeerd. Er waren verschillende plaatsen op de 1930-1931 achterashuizen voor de aftap- en vulpluggen. In juni 1931 werden er vier ribben toegevoegd aan het ashuis om de sterkte daarvan te vergroten.

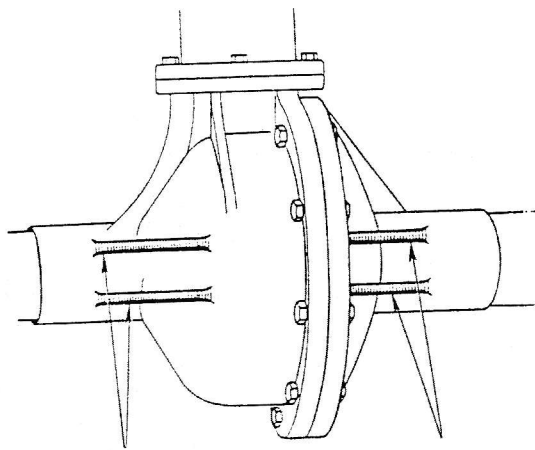


HOGESNELHEIDS ACHTERAS PLAATJE

Aandrijfas buis

Er werden twee typen aandrijfas buizen gebruikt tijdens de gehele productie. De eerste was een smalle taps van voor naar achteren toelopende buis, deze werd gebruikt op de achterassen met de worm overbrenging en op de achterassen met de konische tandwiel overbrenging in 1928-1929. De 1930-1931 schroefvormige konische tandwielen achteras had een aandrijfas buis met een grotere diameter, welke eveneens taps van voor naar achteren toeliep. Het snelheidsmeter tandwielhuis vormde een integraal deel van de aandrijfasbuis.

In juni 1930 werd er een extra smeernippel toegevoegd precies 2" voor de bestaande plaats van de smeernippel. Dit had tot doel het vet de gelegenheid te geven direct bij de kruiskoppeling te komen in plaats van via de lagering de kruiskoppeling te bereiken.



RIBBEN TOEGEVOEGD AAN BEIDE ZIJDEN VAN HET ACHTERAS HUIS OP DEZE PLEK.
VERSTERKT ACHTERASHUIS JUNI 1931

Achter diagonaal stangen

Er waren twee achterdiagonaal stang ontwerpen. Het vroege ontwerp voor de 1928 achteras met enkelvoudige rem had geen beugels voor het handrem draaipunt. Het latere ontwerp met het draaipunt werd gebruikt op alle drie de typen achterassen door de gehele productie.

Treep plank-aan-chassis beugels

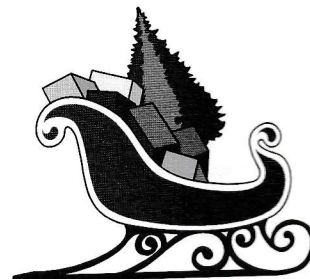
Deze waren gesmeed vanaf het begin van de productie tot maart 1929 toen gestansd stalen beugels werden geïntroduceerd. Er zijn echter heel veel voorbeelden van trucks met een combinatie van gesmede en gestansd stalen beugels. De achterste of derde beugel op alle trucks met de lange treepanken was gesmeed.

Carrosserien met houten frame

Het carrosserie-band wat gebruikt werd onder carrosserieën met houten frame (bijvoorbeeld de Panel-Delivery) of onder de ondervloer was hetzelfde materiaal wat gebruikt werd tussen de treepank-spatschermen en het chassis op de meeste autos. Het liep door vanaf het einde van het treepank-spat-scherm tot carrosserie boutgat nummer 2.

Voorlopig Einde Supplement E
Zware Commerciële Voertuigen
TWEEDE HERZIENE EDITIE

Gouda, november 1997
© Roland van Schelven.-



ANTIQUE



PARTS

A-FORD 1928-1931

Broere

ANTIQUÉ AUTO PARTS

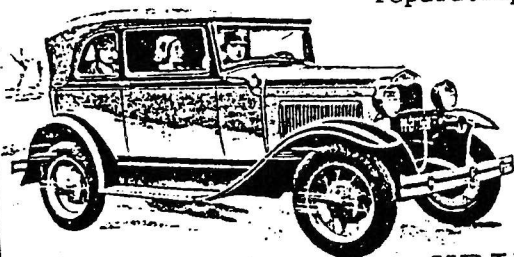
onderdelen
reparatieplaatwerk

houtwerk
restauratieboeken

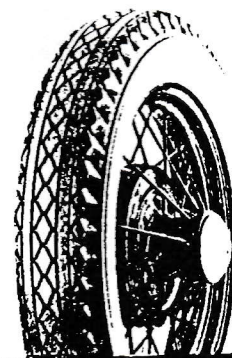
banden
bekleding

TEL/FAX 0180-517670

KRIMPEN AAN DE LEK



UIT VOORRAAD LEVERBAAR



GOOD YEAR

Universal

Lester

Firestone Denman