



Zo af en toe krijg ik gelukkig zeer bruikbare technische informatie van leden die bereid zijn om hun restauratie-ervaringen naar buiten te brengen.

Dit maal een stukje huisvlijt van de heren Monsees en Gerlsma. Op de Thema Dag bij Klaas en Margreet Hopman liet de heer Monsees ons zien wat hij voor oplossing had bedacht om een normaal gesproken onbruikbaar geworden wiel, als gevolg van uitgeslagen wielboutgaten, weer zodanig te restaureren dat het weer 65 jaar mee kan.

De heer Gerlsma, op deze dag aanwezig, werd daar geïnspireerd tot het bedenken van zijn eigen oplossing voor dit probleem.

Hieronder, met hartelijke dank voor hun bijdrage, het relaas van de heren Monsees en Gerlsma.

Ik laat het aan de lezer over om te beoordelen welk van de twee ideeën u het meest aanstaat. Zelf denk ik dat een combinatie van de twee het beste resultaat kan geven.

Groeten, Peter Uithol.

RESTAURATIE VAN EEN A-FORD WIEL

STOM, STOM, STOM.

Door: H. Monsees.

Ja, stom is het om een wiel te verspelen omdat de bevestigingsgaten uitgeslagen zijn. Je kan je wel voor je kop slaan; maar als je dan eigenlijk toch zeker bent dat de wielmoeren wel aangedraaid waren en na 500 meter weer aangedraaid zijn dan groeit de achterdocht dat er nog iets anders fout moet zijn.

Dat kunnen meerdere dingen zijn:

- 1e: De wielmoeren lopen los omdat de conus niet meer goed is.
- 2e: De bevestigingsgaten in het wiel zijn zo ver uitgeslagen dat de moer op de achterliggende remtrommel vastloopt in plaats van op de conus.
- 3e: De bouten in de remtrommel zijn eens vernieuwd maar niet juist gemonteerd, zodat een te hoge rand om de bout is blijven staan. (zie foto 1)

In alle drie de gevallen was het onheil waarschijnlijk te voorkomen geweest door gebruik te maken van conische ringen onder de moeren. Die ringen kunnen van uw onderdelen leverancier betrokken worden of zelf gemaakt worden door standaard M 14 onderleggingen door te drukken met behulp van een wielmoer op een bout en een paar ringen. Het doordrukken gaat al met behulp van een stevige bankschroef. (zie foto 2)

Maar alle wijsheid ten spijt zat ik met een uitgeslagen wiel, dat niet meer bruikbaar was. De oplossing lijkt simpel: uitboren en ringen inlassen. De ringen zouden dan de vorm volgens bijgeleverde schets kunnen hebben (zie foto 3 en schets). De vorm van deze ring is zo gekozen dat de borst aan de ring altijd al het wiel aandrukt.

De gaten in het wiel zijn echter altijd wel excentrisch uitgeslagen zodat er op een boorbank goed uitgemeten geboord moet worden of moeizaam gevild moet worden, waarbij de steekafstanden van de gaten op de juiste plaats teruggebracht moeten worden. Ook op een boorbank moet het wiel juist gecentreerd worden, zowel ten opzichte van het wiel, als ten opzichte van de centers van de oorspronkelijke gaten.

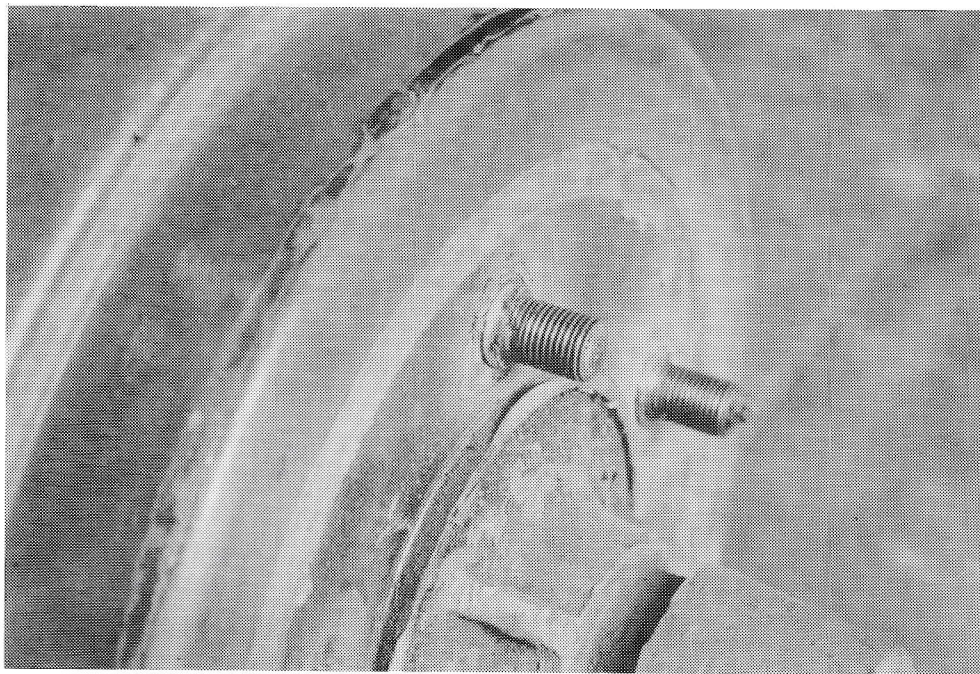


foto 1

*te hoge rand om wielbout,
na foutieve montage van
nieuwe wielbouten.*

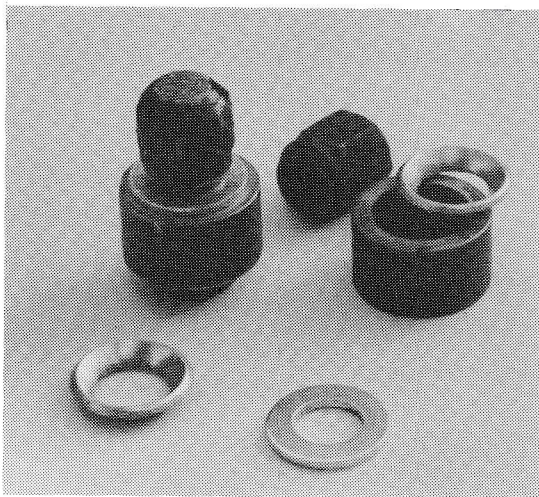


foto 2

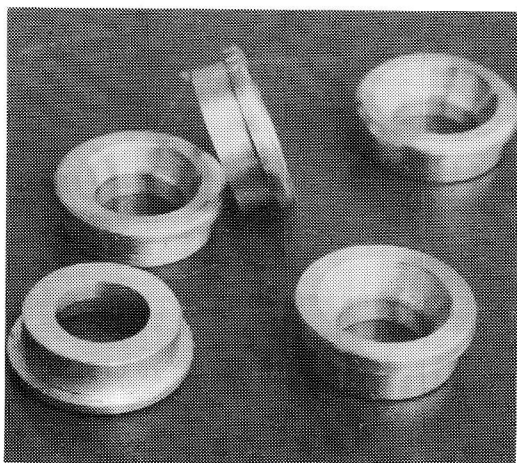
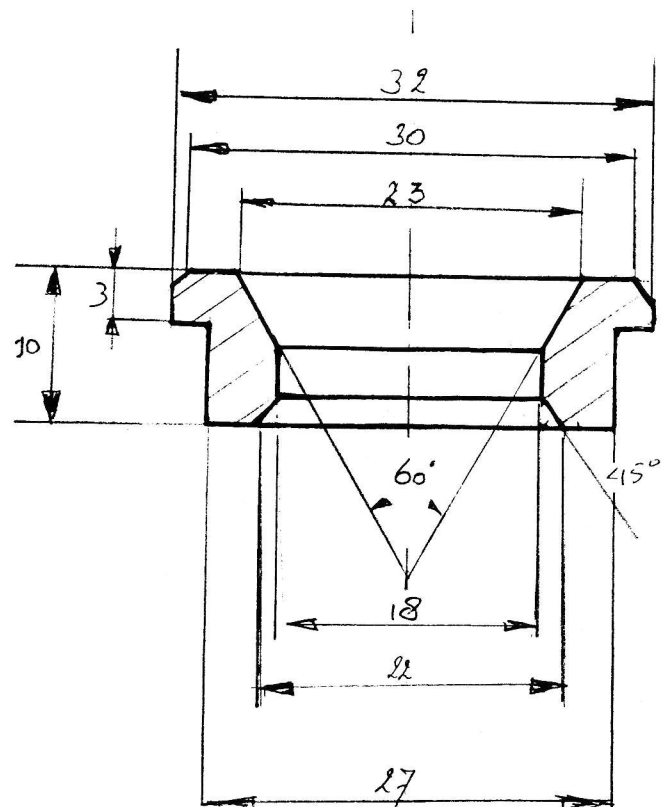


foto 3



schets

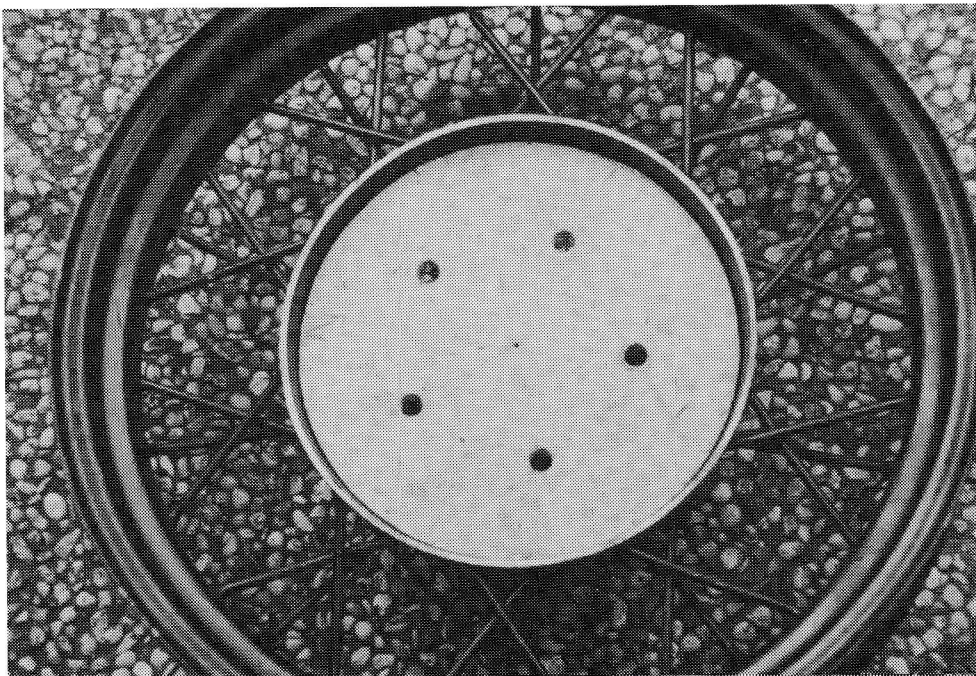


foto 4

*maak een houten mal
voor de gaten*

foto 5

de uitgeboorde gaten

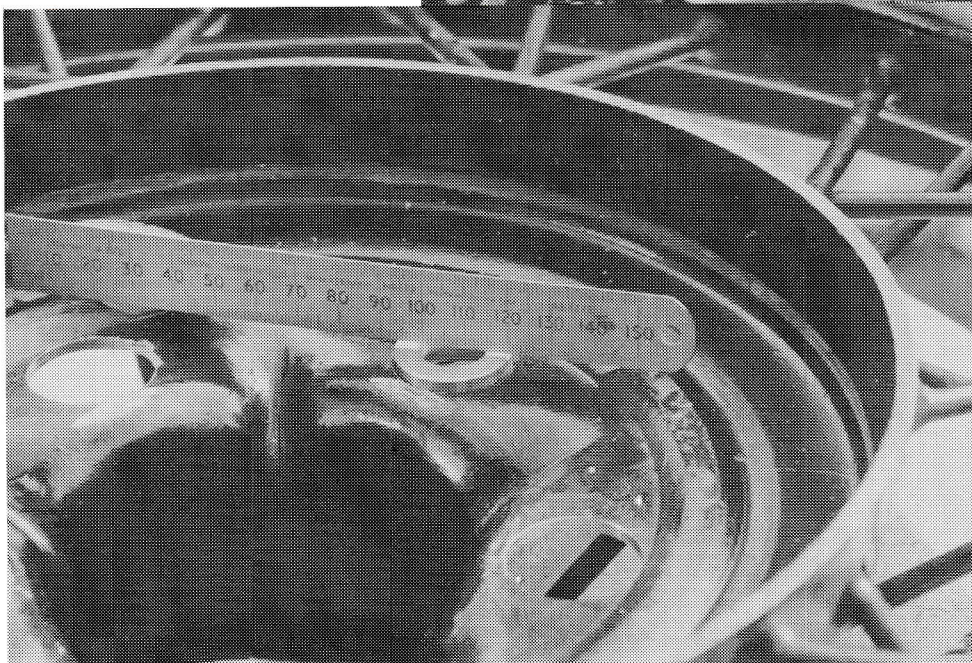
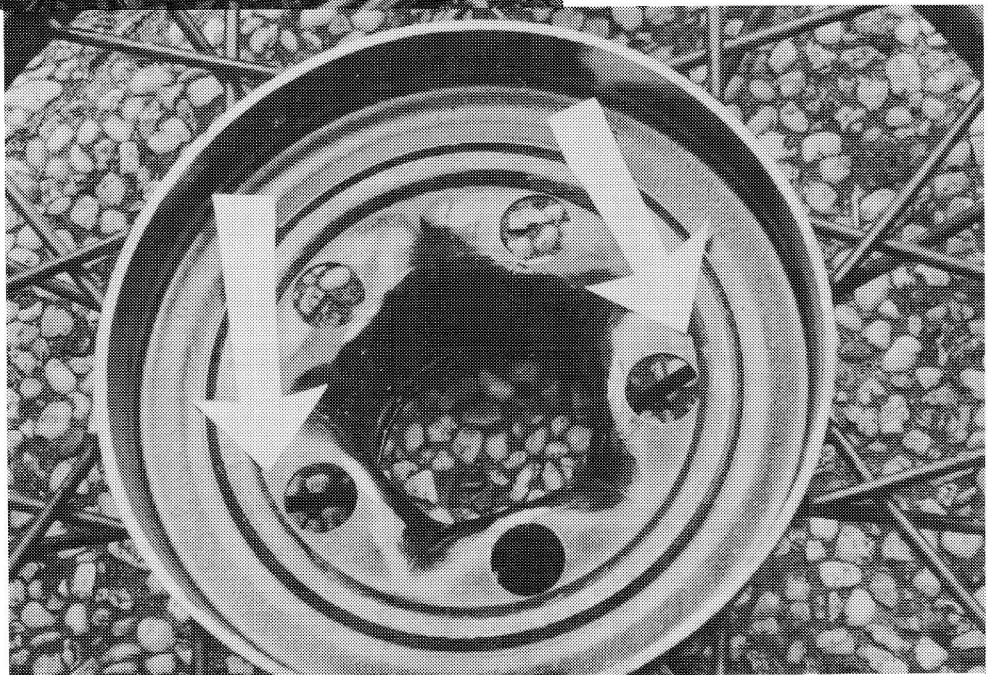


foto 6

het plaatsen van de bussen

Het helpt hier te weten dat de steekcirkel van de gaten 5,5 inch bedraagt.

Ik heb het centreren gedaan door met een houten mal de gaten van een goed wiel over te nemen en het middelpunt uit te meten (zie foto 4). Nu zijn dit soort handwerkjes altijd riskant. Dat bleek nu ook omdat na het uitboren een excentriciteit van 0,7 mm viel vast te stellen (zie de pijlen op foto 5).

Door de ringen nu enige ruimte in het gat te geven kan het wiel op de as gemonteerd worden en door vergelijking met een vast punt gecontroleerd worden of alles klopt en of er eventueel gecorrigeerd moet worden.

De ringen kunnen dan in de juiste positie uitwendig gehecht worden en na demontage van het wiel inwendig worden afgelast.

Bij mijn eerste paswerk heb ik vastgesteld dat een gat van 16 mm te krap is en tevens dat een zekere tegen conus de montage zal vergemakkelijken. Een diameter van 18 mm komt ook overeen met de maat van een goed wiel.

Het is veel werk maar op deze wijze is een anders verloren wiel toch weer te redden.

DE WIELBOUTGATEN

Door: Tj. Gerlsma

Tijdens de prima Open Dag zag ik een oplossing om onder die sluitringen uit te komen, die me niet bepaald bevredigde. Reden om eens even na te denken over het probleem van de te grote of uitgeslagen gaten. En aangezien de 5-spillige boorkoppen van 5 1/2 inch niet voor het grijpen liggen moet er wat verzonnen worden. Daarom kunt u als volgt te werk gaan:

De mal:

Zoek een oude voornaaf met lagers, deze hoeft

niet beslist van een A-Ford te zijn, een na-oorlogse tot 1948 kan ook dienst doen en las er 5 stukken plat, bijv. 40 x 8 cm, lang 4 cm., aan. (zie schets). Zet nu een stuk rond van ongeveer 35 mm. in de draaibank en steek dit af op de maat van het grote lager. Plaats de naaf met het grootste lager op de afgedraaide top en draai het center in het kleine lager. U hebt al gemerkt dat er een meenemer aan te pas komt? Draai nu de voorkant vlak en breng de omtrek op de binnenmaat van de wielflens waar de spaken op staan. Wanneer dit klaar is hebt u een goed centrische mal. Het is wel zaak om in de boutgaten – waaruit u al eerder de wielbouten had verwijderd – een boorbus te persen, hierdoor blijft de mal zuiver en kan deze zonder te slijten vele malen gebruikt worden.

Het wiel:

Het wiel kunt u nu vollassen, nadat u eerst op de bodem van de boutgaten een dun ponsdopje o.i.d. hebt gelegd.

Ga wel als volgt te werk: Hecht eerst de vijf ponsdoppen, las ze dan rondom.

Las nu de gaten een voor een halfvol en daarna zo vol als nodig.

Hierdoor is enige regelmatige krimp van de flens gewaarborgd.

Na afkoeling kunt u de boutgaten er met de in de achterkant van eerder genoemde flens gelegde mal inboren, waarbij u er wel voor moet zorgen dat de mal niet verschuift. Vanaf de voorkant maakt u de gaten nu conisch.

Het overtollige lasmateriaal dat aan de voorkant nog overblijft is gemakkelijk weg te slijpen met een Bosch slijpbandje van ongeveer 2 cm breed.

Ook het afslijpen van de scherpe conische kanten kan hiermee worden gedaan, waardoor het originele profiel benaderd wordt.

Tot slot kan het geen kwaad om het wiel, nu het voorgaande klaar is, in de klauwplaat te spannen om het draagvlak van de flens nog even te vlakken !

(tekening: schaal: 1-4)

