

## LEKKERE DIKKE SPEKPANNEKOEKEN



## KNOPEN IN DE ONTSTEKING.

Ik was laatst met mijn zoon naar een garage waar hij een paar onderdelen van een sloopwagen mocht demonteren. Nu is dat zo'n soort familiebedrijf waar de ene broer de verkoop doet en de andere de techniek. Beide heren hoef je van het vak niets meer te leren want ze lopen al zo'n 50 jaar met de autootjes mee. A-Fordjes kennen ze ook heel goed want in de oorlog lagen die motoren in tractoren en werd er mee geploegd, maar dan wel op petroleum. Ik wist dat Harrie (dat is de techniek zijde) die ervaring had en ben er die dag met mijn A'tje heen gereden omdat ik nog niet geheel tevreden met de afstelling was. Terwijl de Ford voor de deur geparkeerd stond en we nog even op Harrie moesten wachten, kwam er een andere klant aan die geïnteresseerd de Ford bekeken had en toen hij binnen was spontaan begon te vertellen hoe hij vroeger aan zo'n Ford had gewerkt. Heel precies afstellen en de carburateur zo stellen dat de motor liep als: lek-ke-re dik-ke spek-pan-ne-koe-ken. Hij sprak de lettergrepen op een langzame staccato manier uit zodat het leek op een stationair lopende A-Ford motor die maar 200 toeren per minuut draait. Zijn ogen (en ook zijn omvang) gaven aan dat spekpannekoeken ongeveer het lekkerste is wat er op de wereld bestaat en vermoedelijk heeft zijn vader hem nog geleerd dat zo'n motor moet lopen als lek-ke-re dik-ke spek-pan-na-koe-ken. Veel heb ik met de man niet kunnen praten want toen Harrie kwam werden er zaken afgehandeld. Daarna heb ik uiteraard Harrie mee naar het Fordje getroffen. Mijn probleem was het niet geheel betrouwbaar rustig lopen van de motor. Zijn reactie verbaasde mij: "Ge moet knopen in de ontsteking doen", sprak hij, "dat deed ik vroeger ook altijd".

Ik begreep niet wat er nu in de knoop moest maar Harrie trok bijna een knoop van zijn eigen jas af om het duidelijk te maken. "Kijk", zei hij "die strips tussen de verdeelkap en de bougies zijn origineel en moet je dus voor shows gebruiken maar anders moet je ze vervangen door gewone koperdraadjes waar je een knoop in opneemt". Het was me nog niet duidelijk, maar de uitleg ging verder en hij vertelde dat in elke verbinding twee draden werden gebruikt met een knoop in het midden. De draadeinden waren bij de knoop van de rand naar het knoopsgat gewikkeld zodat de ontstekingsvonk ook hier een overslag punt had. Als de motor liep kon je de vonken van alle cilindres in het donker prachtig vergelijken en zo afwijkingen in het ontstekingssysteem vaststellen. Oorspronkelijk als hulpmiddel voor storingzoeken toegepast heeft hij ook ervaren dat bougies wel drie keer zo lang megingen. Er kwamen ook andere raadgevingen uit en dit leidde tot een nieuwe inspectie van de ontsteking. De draad vanaf de bobine naar de puntjes kon incidenteel kortsluiting geven. Dit is vermoedelijk de oorzaak geweest. Toch zal ik altijd bewondering blijven hebben voor die mensen die vroeger met zo'n trucendoos onderhoud wisten te plegen. En als het nu in zijn eigen garage met een officiële check up computer nog voorkomt dat er wel eens iets fout afgesteld wordt dan spreekt Harrie:

"Ja jong, het is allemaal maar mensenwerk" en hij doet dat op een manier zodat je niet kwaad kunt worden.

Maar of ik nu zelf die knopen in de ontsteking zal doen, dat blijft een punt van twijfel.

*H.Monsees.*