

---

---

## De A-Ford in Cyberspace

*“Cyberspace”, een wat vreemde term in A-Ford land. Toch zijn wij met onze A-Ford inmiddels aangekomen op de elektronische snelweg van internet.*

*Enige tijd geleden kreeg ik van ons kersverse clublid Nico Korstanje een stapeltje papier in het Engels met daarop hele verhandelingen over wat te doen bij diverse storingen die in onze A's mogelijk kunnen optreden.*

*Hij had deze weer van een vriend en die had ze bij het “surfen” over internet aangetroffen.*

*Gelukkig heb ik Leen Muller bereid gevonden om dit verhaal te vertalen.*

*De komende tijd zal u in een aantal afleveringen steeds een artikel aantreffen dat een storing in de A behandelt en hoe deze storing te verhelpen.*

*Groeten, Peter Uithol*

### **Introductie**

In dit artikelen-serie zullen we het niet hebben over authenticiteit of andere toegespitste jureringen. We nemen gewoon aan dat de voertuigen redelijk origineel zijn. We gaan er ook van uit dat de auto normaal functioneert en nu en dan wat problemen geeft, of niet wil starten. Storing zoeken in de garage is gemakkelijker omdat er tijd voor is, en basis gereedschap aanwezig is. Wanneer U op weg bent, kunnen storingen - hoewel niet erg grondig - toch op een goede manier worden opgelost met wat geduld en goed inzicht.

Tijdens de voortgang van deze presentatie worden reparatie voorbeelden aangegeven, ook als voorzichtigheid geboden is. Wat we willen voorkomen is dat een wilde aanval op de storing meer kwaad dan goed doet en alleen een nog groter probleem zou kunnen veroorzaken. Wat we zullen doen is naar de symptomen kijken en een snelle oplossing voordragen die deze storing oplost en een eventuele volgende kan voorkomen.

### **Motor**

De motor is plotseling gestopt tijdens het rijden en wil niet meer starten. Hierbij dient men te weten dat de motor drie essentiële basis voorwaarden nodig heeft, dat zijn:

- 1- Brandstof
- 2- Ontsteking
- 3- Compressie

Dit alles in de juiste hoeveelheid en volgorde. Enige simpele testmethoden kunnen het probleemgebied snel zichtbaar maken.

### **Brandstof**

Het plotseling stoppen kan worden veroorzaakt door vuil en bezinsel dat de brandstof toevoer blokkeert. Een snelle testmethode hiervoor is: Start de motor gedurende zes of zeven omwenteling met de choke vol aan. De benzine moet nu goed zichtbaar uit de carburator druppelen. Als het dat doet, ga dan naar de ontstekings-test. Als het dat niet doet, controleer dan de tank op voldoende inhoud. Vertrouw daarbij niet op de benzine-meter maar open de tankdop. Terwijl U dit doet luistert U naar een zuigend geluid dat aangeeft dat er vacuüm in de tank is. Dit kan ontstaan door een verstopt ventilatie gaatje in de vuldop. Verwijder het filter in de vulopening en neem vervolgens een peilstokje om het peil te meten. Er moet min-

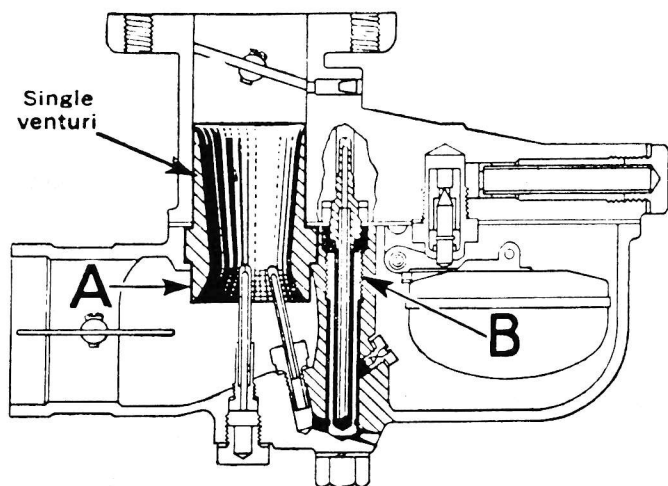
stens 5 tot 10 centimeter aanwezig zijn in de tank voor een betrouwbare toevoer. Indien dit goed is maak dan de benzine leiding los aan de carburator. Als de benzine kraan wordt open gedraaid moet een volle stroom benzine uit de leiding stromen. Als dat niet het geval is, neem dan een rubber slangetje en doe dat over de pijp. Blaas vervolgens de pijp door totdat lucht in de tank blaast. Dit zal eventueel bezinsel verwijderen en de brandstof toelaten. Als dit regelmatig voorkomt heeft U een groot probleem want dan moet de tank gereinigd worden wat geen eenvoudige taak is. Dat is echt een klus voor in de garage tijdens de winterstop.

### **Carburatie problemen**

Als de toevoer goed is maar geen benzine wegdruppelde tijdens de choke test, dan moet de onderste helft van de carburator worden verwijderd. Draai de centrale bout aan de onderzijde los en verwijder voorzichtig de bevestiging van de chokestang om de bovenste helft van de onderste te kunnen scheiden. Let op dat de venturie en pakking hierbij niet naar beneden vallen. Draai de benzine kraan open en benzine zou nu over de vlotter moeten stromen als alles goed is. Als dit niet het geval is, hebben we te maken met een verstopt filter in de benzine inlaatopening of een defecte vlotterklep. Maak deze delen één voor één los en blaas ze schoon.

Let op: Een plotselinge benzine toevoer of een zeer rijk benzine/lucht mengsel kan ook veroorzaken dat de motor stopt. Zwarte rook en de geur van benzine komt dan uit de uitlaatpijp, of de carburator stroomt over. Dit zijn meestal aanwijzingen dat de motor “verzopen is”. Controleer in dit geval de vlotterklep op vuil dat zich heeft afgezet op de klepzitting, waardoor deze niet goed meer afdicht. Een andere mogelijkheid is dat de vlotter lek is en niet goed meer drijft op de benzine, waardoor de vlotterklep open blijft staan. Dit kan eventueel gerepareerd worden door de vlotter dicht te solderen. De bout waarmee de onderhelft vastzit op de bovenhelft moet ook goed vast zitten omdat anders de benzine uit de carburator kan gaan lekken en het benzine-lucht mengsel in de venturie verstoord wordt.

Ook kan bij warm weer een brandstof probleem ontstaan. Dit komt tegenwoordig meer voor dan vroeger en wordt veroorzaakt door de lagere dampspanning van de hedendaagse benzine soorten. De "A" zal prima draaien totdat de motor gestopt wordt in warm weer. Bij het starten begint de motor rauw en met rijk mengsel te draaien. Dat komt omdat de benzine gaat koken in de vlotterkamer en er ontstaat daardoor een probleem door onregelmatig benzineniveau. Over het algemeen wordt dit minder als er met de auto gereden kan worden (indien mogelijk) en door verdamping van de benzine het carburatorhuis weer afkoelt. Komt dit probleem vaker voor, dan kan een thermische isolator tussen inlaat- en uitlaatspruitstuk een oplossing bieden.



## Het kan nog steeds *(vervolg op december 1996)*

Dan staat daar tijdens vakantie in Amerika een A-Ford. De kortstondige eigenaar - al 2 A's gerestaureerd - had een hartaanval gekregen, was er bovenop gekomen, maar durfde de derde restauratie niet aan. De A moest dus weg. Jammer voor zijn derde kind, want die zou dus geen A van pa krijgen. De A was door een hogedrukspuit van het ergste ontdaan, maar binnen in de deuren en alle mogelijke kieren zaten ijzersterke wespennesten. Geen wespen natuurlijk meer, maar de restanten wezen op een flink uit de kluiten gewassen ras. Een ras uit de diepe zuidelijke streken van de Verenigde Staten, uit de streken die meer zon kennen dan regen.

Zo'n A-Ford spreekt tot de verbeelding. Hoe kan zo'n ding van 1930 er nog zo uitzien. Goed, de ramen waren gebroken, het kippegaas sporadisch bedekt, de bekleding in flarden, restanten van muizenesten in de zittingen, maar verder gewoon gaaf. Geen spoortje roest en bijna alles erop en eraan. Het hout in prima conditie, een heel klein deukje en - daar komt het - het laatste doorsmeerkaartje uit 1948 nog op de binnenkant van de voorstijl geplakt. Nog 600 miles gereden na die laatste beurt en wat daarna?

De eigenaar kon een heel eind op weg helpen. Wat hij zeker wist was dat de laatste eigenaar de A van zijn vader gekregen had toen hij naar "college" ging, hij wist ook dat die vader de A zelf gebruikt had. Hoelang, dat was een andere vraag. Of 'pa' de eerste eigenaar was geweest kon hij niet bevestigen, maar daar stond tegenover dat hij wel wist dat de A dik veertig jaar in de "barn" gestaan had en dat de ruiten gesneuveld waren door spelende kinderen.

Als een gefrustreerde eigenaar van een 'Rolls' Jeep een A-Ford ziet en zich dan ook nog bedenkt dat hij eens een 1931 Opeltje heeft gehad dan hoeft hij niet lang na te denken: Jeep weg, A erin.

En zo is het ook gegaan. De koop was snel beslist. De prijs - naar Europese maatstaven - meer dan vriendelijk. Het vervoer - was het maar zo goedkoop in Europa - vanuit dat diepe zuiden naar de Oostkust snel geregeld en met een autoboot rechtstreeks naar Amsterdam. Net een maand later stond ze daar op de kade. "Nou meneer we hebben dat ouwe ding een heel end moeten duwen want dat loopt voor geen meter meer". Als je evenwel een Opeltje van '31 hebt gehad dan weet je nog wel dat als ze niet starten wil, een klap met een hamer op de startmotor best wel eens helpt. En wat deed de A: Starten.

Ze staat nu uitgetekend in een en ze zal eens een echte - Murray body - Standard Fordor worden in de oorspronkelijke kleur Andalusite blauw, maar dikwijls vraag je je af: "Hoe is het mogelijk dat ze het op zo'n leeftijd zo perfect overleefd heeft. Wij mensen zitten kennelijk niet zo goed in elkaar".

Kortom, er zijn nog van die goudvinken die een A vinden waar de historie aan te ruiken is. Geen historie van geweldige daden maar van een A-Ford zoals ze eens was: Een werkpaard. Een werkpaard zoals Henry het eens bedoeld had. (Ja, het motornummer klopt met het ingeslagen nummer in het chassis, wat wil je nog meer.)

*Traveller*