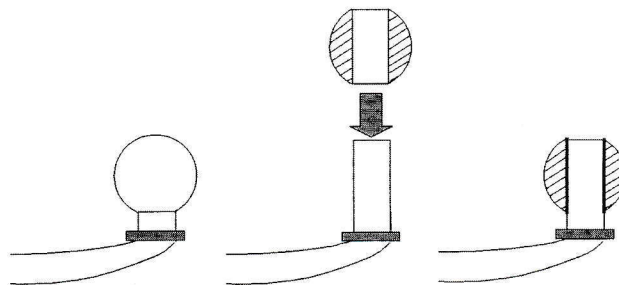




Vervangen van stuurkogels

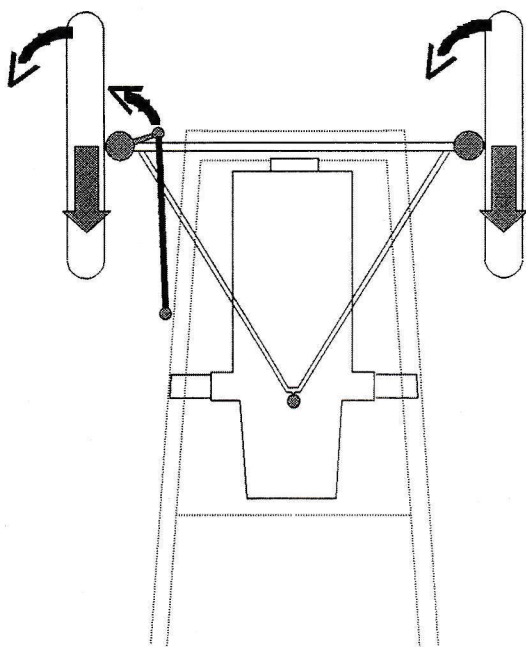
Bij het vervangen van de stuurkogels wordt veelal de kogel afgezaagd, wordt in de arm een gat geboord en een nieuwe kogel voorzien van hals en stift in de arm vastgelast. Ik had ook dat plan, maar liep tegen het probleem aan, dat er niet veel materiaal overbleef als je dat gat (diameter ca 15 mm) zou boren. Bovendien heb ik geen goed gevoel bij het boren en lassen: de structuur van het gesmede materiaal wordt doorsneden en de lassen zetten niet de hele stift vast aan de arm maar alleen twee stroken. Bovendien bestaat er bij een niet volledig goed uitgevoerde las de kans van "kerfwerking": het inscheuren op een plaats waar een scherpe overgang is. Ik heb een andere methode gebruikt, die ik in het clubblad van de MAFCA vond. De methode komt erop neer, dat de oude kogel zo wordt afgezaagd, dat de kern blijft staan. Die kern wordt vervolgens rond gevijld tot een cilindrische stift van ca 14 mm. Ik heb dat gedaan met een "Powerfile" van Black en Decker. Vervolgens wordt over deze stift een kogel met een gat van ca 14 mm geschoven en vastgesoldeerd met zilver. De kogel wordt vervolgens weer gepolijst. De kogel heb ik verkregen, door een normale vervangingskogel in de draaibank op de stift in te spannen en te doorboren op 14 mm. Vervolgens heb ik de kogel afgezaagd. Het eindresultaat is een arm, waar de krachten op de kogel via een ongewijzigde structuur en doorsnede van het materiaal van de arm worden overgebracht. Bovendien is er geen risico van scherpe overgangen als gevolg van een ingebrande las. Ter verduidelijking heb ik wat tekeningetjes gemaakt. Overigens blijft het enorm belangrijk, dat alles goed wordt gecontroleerd en uitgevoerd. Let ook op slijtage van de hals van de oude kogel. Gebruik een andere arm als er materiaal is weggesleten. Let ook op scheuren in de hals. Tot slot: verhit de arm en de kogel niet te lang en koel het geheel niet abrupt af met perslucht of water: de zaak wordt dan te hard en dus te bros en is zijn sterkte kwijt.



Stuurreacties bij het remmen

Als er sprake is van scheeffrekken bij het remmen, wordt meestal de oorzaak gezocht in een ongelijke afstelling van de remmen. Dat kan inderdaad het geval zijn, maar het is niet de enige mogelijke reden. Met name een reactie in het stuur op het moment dat de remmen aangrijpen kan een heel andere oorzaak hebben namelijk ruimte in de voorasophanging. Zodra de remmen aangrijpen, wil de vooras ten opzichte van het chassis naar achteren. De stand van het stuur wijzigt echter niet. Het gevolg is, dat bij linksgestuurde auto's -bij rechtsgestuurde is het net andersom- de wielen naar links worden gestuurd. Zie ter verduidelijking het plaatje. Het resultaat is, dat de auto bij het aangrijpen van de remmen naar links wil. Een kleine stuurcorrectie is genoeg om de auto keurig rechtuit te laten remmen, maar een onaangenaam gevoel is het wel. De ruimte in de voorasophanging kan in principe op twee plaatsen zitten: bij de veer en aan het eind van de triangel. Nu is ruimte bij de veer niet te verhelpen, tenzij er sprake is van een loszittende veer of tot op de draad versleten veerschommels. De triangel moet eigenlijk de zaak op z'n plaats houden. Een originele uitvoering van triangelkogel en motorophanging kan -in theorie- spelingsvrij zijn. Maar als er een rubber mantel om de triangelkogel is gemonteerd eventueel in combinatie met een rubber motorophanging, zal enige beweging niet te vermijden zijn. De stuurreactie is dan "de prijs" die wordt betaald voor het verhoogde comfort. Het is wel zaak om de beweging in de langsrichting te beperken. Het bij de rubber motorophanging meegeleverde rubber, dat ter plaatse van het bolscharnier achter op de versnellingsbak moet worden gemonteerd, is daarbij van groot belang. Monteren dus! Verder is er aan de stuurreactie niet veel te doen.

veel rij- en sleutelplezier,
Lex Veen



DEEL 4 VAN "DE A-FORD IN CYBERSPACE"

Waterpomp en ventilator

Veel gebroken en weggeslingerde ventilatorbladen hadden voorkomen kunnen worden. Controleer steeds voordat een trip

wordt gemaakt of de naaf van de ventilator gaaf is en geen verdachte scheurtjes vertoont. Elk blad dat scheurtjes vertoont, moet met TIG (Argon) gelast worden en niet hard solderen. Een weggeslingerd ventilatorblad kan dodelijk zijn en zware schade aanbrengen aan de motorkap of de radiator. Een veel voorkomende oorzaak van gescheurde ventilatorbladen ontstaat doordat de motor verdraaid wordt door aan het ventilatorblad te trekken of duwen. Doe dit nooit!

Controleer of de ventilator niet slingert na montage op de pomp-as en of de bladen recht zijn voordat de ventilator gebalanceerd wordt. Bij de '28 en '29 types controleren of de ventilator niet de bovenste radiator slang of de klem raakt. Mocht tijdens een trip er toch een blad afbreken en de radiator niet beschadigd zijn, dan kan de reis voortgezet worden door ook het andere blad af te breken waardoor de ventilator weer redelijk in balans is. De waterpomp draait gewoon door en de rijwind zorgt voor voldoende koeling op de radiator. Bij langzaam verkeer, goed op de temperatuur letten! Bij lange trips is het goed om een reserve ventilator bij je te hebben.

Veel revisie waterpompen hebben de V-sluiting in het voorste lager aan de onderkant zitten. Als dit zo is moet de lagerring omhoog gedraaid worden totdat de V-sluiting zich aan de bovenzijde (onbelaste zijde) bevindt. Veel reparatie sets zijn voorzien van een stalen bus aan de achterzijde en een stalen glandmoer. Als de Ford een tijd niet gebruikt wordt kan de moer vastroesten op de bus en is niet meer aan te draaien.

Soms komt het voor dat de as vast loopt in de lagerbus en de bus gaat draaien in het huis. Het gebruik van een bronzen lagerbus en zinken glandmoer voorkomen deze problemen. De pakkingringen die vaak voor de koelwaterpomp gebruikt worden zijn niet altijd geschikt. Gebruik alleen

zuivere loodpakking en grafietringen en geen ringen met hennep of fiber erin. Ook is toepassing van de moderne asafdichting met behulp van een seal (Simmerring) een goede methode

Controleer of de ventilatornaaf goed past op de konische aspunt voordat de montage plaats vindt. Sommigen zitten te strak en scheuren bij het aandraaien van de asmoer.

Koppeling en stangen

Probleem: Storing doordat het koppelingspedaal op de vloerplank van de Ford zakt.

Zet de versnelling in de vrijstand terwijl het gas wordt weggenomen. Door het loslaten van het gaspedaal wordt de belasting van de versnellingsbak weggehaald en zullen de tandwielen makkelijker schakelen zonder dat de koppeling wordt ingetrapt. Laat de auto uitrijden en zet hem op een rustige plaats langs de kant van de weg. Controleer het stangenstelsel op gebroken of losse delen. Een veel voorkomende storing is een gietijzeren en geen smeedijzeren versterker op de draadstang. Ook is bekend dat de arm op de koppelingsas soms breekt of ernstig versleten raakt.

Het komt zelden voor dat de vork in het inwendige van het koppelingshuis afbreekt, ofschoon het zeer wel mogelijk is dat de pen in de koppelingsas afbreekt na het vele gebruik. Volledige demontage is dan de enige remedie.

Soms wil het druklager nog wel eens gaan piepen als het koppelingspedaal wordt ingetrapt. Het vet in dit lager is dan uitgedroogd. Als dat het geval is kan getracht worden wat vet in het lager te krijgen door de nippel van de lagernaaf extra te smeren. Een tijdelijke oplossing kan zijn een klein gaatje in het lagerhuis te boren en hierdoor een beetje dikke olie in het druklager te laten lopen. Het gaatje kan afgedicht worden met wat kit of iets dergelijks.

Een koppeling die niet vrij wil komen kan ontstaan door een langdurige stilstand in een vochtige stalling. De plaat zit dan vastgeroest aan het vliegwiel of de drukgroep. Dit wil nog al eens voor komen bij koppelingen die afgedraaid zijn en opnieuw gemonteerd, en daarna langdurig gestald zijn geweest.

Als de plaat niet al te vast zit wil het nog wel eens helpen om de auto op een vlakke vloer te zetten met de versnelling in achteruit stand. Door nu de auto flink heen en weer te duwen terwijl iemand het koppelingspedaal ingetrapt houdt, schiet de plaat waarschijnlijk los. Onlangs heeft een nieuw koppelingsprobleem de kop opgestoken. Een bepaald merk koppelingsplaat van Japans fabrikaat blijkt van goede kwaliteit te zijn en lijkt erg veel op de Amerikaanse platen. Het metaal is echter niet uitgegloeid. Tijdens het gebruik komen de veren los aan de vliegwielzijde en belanden tussen de andere veren en de vliegwiel bevestigingsbouten. Hierdoor

Europa's grootste Oldtimer- en Klassieker- verkoopcentrum

Verhuur voor:
Trouwpartijen, filmopname en
promotiedoeleinden

Inkoop - verkoop - stalling - bemiddeling

Open: wo. t/m zo. 10.00 - 17.00 uur
Entree: volwassenen fl. 12,50

Standerdmolen 3, 5571 RN Bergeyk NL
Telefoon (0497) 571 003



Deel 4 van "De A-Ford in Cyberspace" -vervolg-

komt de koppeling vast te zitten en gaat niet meer los bij het intrappen van het pedaal. De enige oplossing is dan nog demontage en vervanging.

Transmissie.

De meeste van de problemen bij de versnellingsbak kunnen worden teruggebracht tot versleten tandwielen, assen en lagers. Deze worden vervangen bij de revisie van de bak. Soms komt het voor dat een tand afbreekt van een wiel door een verkeerde schakelhandeling. De bak moet dan worden afgetapt en inwendig schoongemaakt, om te voorkomen dat losse staalsplinters in de andere tandwielen komen en daar onnoemelijke schade aan zullen richten. Versleten tandwielen met schuine tanden veroorzaken een probleem bij het belasten van de versnellingsbak. De versnelling schiet dan uit de tanden en in de vrijloopstand en moet steeds weer worden ingeschakeld.

Al deze storingen worden voorkomen bij een grondige revisie van de gehele versnellingsbak.

De kruiskoppeling van de aandrijf-as wil wel eens los gaan zitten op de as door een slechte borging onder de bevestigingsbout. Monteer altijd een nieuwe borging onder de bout van de kruiskoppeling!

Achteras

Niet veel storing komen voor bij de achteras, behalve een slechte smering van het differentieel. Bij een normale revisie worden alle lagers, loopringen en afdichtingen vernieuwd. Alle tandwielen en assen worden gecontroleerd op slijtage en afgebroken tanden. Spiebanen en afgesleten schroefdraad moeten worden gerepareerd of vervangen. Een spiebaan die te ruim is geworden voor de spie moet machinaal worden opgezuiverd en worden voorzien van een 'T' vormige spie. In al deze gevallen is het meestal het beste om de slechte as te vervangen voor een goede gebruikte.

Naven en veren

Gerestaureerde auto's laten over het algemeen een alarmerend gebrek aan smering zien. In een poging om de A-Ford 'schoon' te houden, wordt nauwelijks een periodieke smerbeurt uitgevoerd. Denk eraan dat de A-Ford niet is uitgerust met moderne lagers die voor het leven gesmeerd zijn, maar met ouderwetse lagering. Die lagering heeft tijdige smering nodig om oud en verdroogd vet te vervangen voor een verse laag of vulling. Tevens wordt bij deze smerbeurt het vuil van de weg uit de lagers gedrukt en kan geen verdere slijtage meer veroorzaken.

De remmen moeten regelmatig worden gedemonteerd en schoon gemaakt. De bewegende delen en draaipunten worden ingevet met speciaal vet voor de remmen (kopervet) De wiel-lagers moeten worden geïnspecteerd en voorzien van een goede wiellagervet. De naaf tussen de lagers moet ook voldoende vet bevatten om als reserve te kunnen dienen.

Remmen

Voor een goede en nauwkeurige studie van de werking van de remmen wordt de videofilm "How to stop on a dime"

(Stoppen op een duppie) aanbevolen. De club vertoont deze video op technische avonden. Deze film is echt de moeite waard.

Niet alle problemen kunnen van te voren worden ingeschat zoals b.v. een afgebroken wielnaaf, maar zaken zoals ingelaste wielbouten moeten worden vermeden want die breken meestal los op de lasnaad, of de pennen van de handrem schrapen erlangs. Dit heeft weer tot resultaat dat vaak de remplaat slijtage en scheuren gaat vertonen. Ook moet de naafmoer regelmatig aangedraaid worden tot 90 ft lbs om speling en beschadiging van de spie te voorkomen. De remvoering die wordt toegepast verdient speciale aandacht. Gebruik uitsluitend voering waarin fijne messing draadjes zitten. Voering met aluminium draad niet gebruiken omdat aluminium en een stalen trommel elkaar niet verdragen. Het staal hecht zich aan het aluminium en vormt al gauw een staal-massa die zich in de voering nestelt en binnen korte tijd de remtrommel vol met groeven komt te zitten. Controleer de voering voor het monteren door aan de uiteinden een stukje af te slijpen. Kijk vervolgens of de kleur van de vuldraadjes de goede messing kleur heeft. Zelfs de voering die door Snyders Antique Auto Parts wordt verkocht als een kwaliteit met messing vuldraad blijkt in de praktijk aluminium te bevatten.

De remstangen vormen het volgende probleem. De meeste oude stangen moeten vervangen worden door nieuwe omdat de oude stangen door roest, slijtage en rek te veel hebben geleden. Toch komt het voor dat ook bij nieuwe stangen het oog afbreekt op de meest ongelegen momenten. De kraag op deze stangen die dient voor de terugstelveer is gesoldeerd op de stang en zit soms wel 30 mm van de juiste plek af. Over 't algemeen zijn de stangen voorzien van een laagje zinkchromaat.

De beste nieuwe stangen -alhoewel ook niet perfect- hebben geen bescherm-laag maar zijn wel goed gemaakt. De verdikking aan het einde waar het oog zit is dikker dan van het origineel, maar dat kan eenvoudig worden weg geslepen om precies in de vork te passen.

Stuurinrichting

Bij het vervangen van onderdelen van de stuurinrichting is het 't beste om originele gebruikte onderdelen toe te passen, of nog beter, nieuwe originele onderdelen. Maar die zijn praktisch niet meer te koop. In het geval er geen goede onderdelen gevonden kunnen worden, moeten replica delen gekocht worden die vaak voldoende aanwezig zijn. Het is aangeraden de nieuwe onderdelen wel goed te controleren. Er is een vergelijking gedaan van een goede gebruikte en nieuwe tandwormsector van J.C. Withney. Naast het feit dat het materiaal te zacht was en niet was bewerkt met een hardingsproces, waren de tandhoeken volledig verkeerd. De wormtandsector was onbruikbaar.

Over 't algemeen zijn de "made in Argentina" onderdelen voor de stuurinrichting goed gehard en behoeven alleen nog een minimale slijpbehandeling om goed pas gemaakt te worden. De toevoeging van naaldlagers in het stuurhuis en olieafdichtingen helpen om te voorkomen dat smeeroil naar buiten kan lekken. Lekkage van het stuurhuis vormt de voornaamste oorzaak voor de slechte staat waarin de meeste oude stuurhuizen zich bevinden. Smeervet voor chassisdelen

dat gebruikt wordt voor smering van het stuurhuis zal er niet uitlekken maar is niet goed om toe te passen, omdat het de vertanding niet goed kan bereiken. De moderne asafdichting (Simmerring) die gebruikt kan worden voor de wormsectoras en het aanbrengen van een moderne sluitplaat met standpijpje onderaan het stuurhuis, zorgen ervoor dat olie praktisch niet meer weg kan lekken en veel ellende en kosten wordt voorkomen.

Conclusie

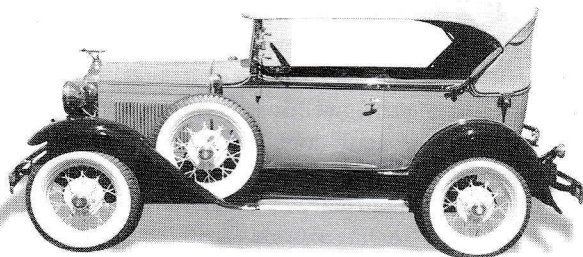
De verwachting is niet dat deze technische verhandeling ook maar enigszins volledig is geweest, om alle problemen met de gerestaureerde "A" te behandelen. Hopelijk heeft U er wel wat kennis van opgedaan wat ook aan andere "A-Ford" vrienden doorgegeven kan worden. Technische tips en hints die U heeft opgedaan bij Uw vele ervaringen met de "A-Ford" lijken misschien niet belangrijk genoeg om met anderen te delen, maar aarzel niet om ze kenbaar te maken.

Andere Ford-vrienden zullen vaak blij zijn met deze waardevolle adviezen en trucjes. Stuur Uw ideeën en suggesties naar de Technisch Coördinator Peter Uithol voor publikatie in het clubblad en deel die kennis en ervaring met alle clubleden.

Zij zullen U dankbaar zijn.

Leen Muller

Zani Classics



Model-T, Model-A, Model-B en V8
diverse modellen van concoursconditie
tot restauratie-objecten

Fregelaan 39 Tel. (020) 66 99 781
1062 KK Amsterdam Fax. (0297) 531386

LEDENNIEUWS

NIEUWE AANMELDINGEN

- | | | |
|-----------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1360-0897 | C.H. Hartendorp
Roadster 1928 | Kritzingerstraat 45
2021 SG Haarlem
023-5250390 |
| 1361-0897 | H.J.M. Habraken
Fordor Sedan deluxe
(170B) | Schoolstraat 22
5761 BV Bakel
0492-341874 |
| 1362-0997 | Chr. Deij
Fordor Sedan 1930
van donateur naar lid | Livingstonestraat 72
3772 KK Barneveld
0342-417545 |
| 1363-0997 | W.M. Sjouw
Roadster 1930 | Oudeweg West 5
3238 LR Zwartewaal
0180-461866 |
| 1364-0997 | Th. A. Hegeman
Tudor Sedan 1929 | Korte Loostraat 37
6851 MX Huissen
026-3251155 |
| 125-0597 | F.J.C. van Poppel | Zandkuil 44
6074 DD Melick
0475-533807 |

OPZEGGINGEN

per 1 januari 1998

- | | | |
|-----------|---------------------------------------------|----------------------------------------|
| 0178-0664 | H. van Dijk
Coupe std 1928
(verkocht) | Nieuwe Schoolweg 2
9756 BB Glimmen |
| 0763-0878 | A.J. Lichtenberg
Tudor Sedan 1930 | Rijssensestraat 156
7642 NN Wierden |

WIJZIGINGEN

(De wijzigingen zijn onderstreept)

- | | | |
|------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 1070-0487 | H.G. de Jong | <u>Wedderborg 129</u>
<u>1082 SZ Amsterdam</u> |
| 0379-0571 | College van
<u>Brandmeesters</u> | <u>Postbus 100</u>
<u>6980 AC Doesburg</u> |
| 0508-0573 | P. Daniels | <u>Postelweg 17</u>
<u>5531 MV Bladel</u> |
| 1231-0692 | P. Bonnema | <u>Falkejacht 13</u>
<u>9254 EJ Hardegarijp</u> |
| 0921-0482 | A.B.J.M. Lankveld | <u>Garonedal 29</u>
<u>7007 HM Doetinchem</u> |
| 1077-0787 | P.W. Speet | <u>Kerkweg 24a</u>
<u>3465 JJ Driebruggen</u> |
| 0437-1171 | <u>P.W. Jun</u> | <u>Dorpsstraat 17</u>
<u>1151 AC</u>
<u>Broek in Waterland</u> |
| <u>1333-0696</u> | <u>J.H. Molenberg</u>
<u>Phaeton 1928</u> | <u>Holendrechteweg 32</u>
<u>1191 KV</u>
<u>Ouderkerk a/d/ Amstel</u> |

IN MEMORIAM

Van mevrouw Speet ontvingen wij het trieste bericht, dat haar echtgenoot op 8 juli j.l. is overleden. Wij wensen haar en de overige nabestaanden veel sterkte bij het verwerken van dit verlies.