

A-Ford Club Nederland

Adviezen bij aankoop van een A-Ford.

Het komt in de praktijk voor dat A-Fords worden aangeschaft, waarbij achteraf blijkt dat - gezien de toestand van de auto- de aankoopprijs te hoog was. Soms moet zelfs geconcludeerd worden dat een regelrechte miskoop werd gedaan. Onbekendheid met de materie speelt hierbij een rol. Niet alleen de technische toestand van het voertuig en de aanwezigheid van een geldig NL-kenteken (controleer chassisnummer!) is van belang, ook het type en de mate van originaliteit is sterk medebepalend voor de waarde van de auto.

In dit infobulletin willen wij aspirant-kopers van een A-Ford een handleiding geven waarop te letten, als u op jacht gaat. Het beste kunt u zich laten vergezellen door een A-Fordbezitter die de ins en outs van dit model kent. Prijsindicaties zijn moeilijk te geven, omdat te veel factoren hierop van invloed zijn. Wèl kunnen wij u een aantal adviezen geven waarop gelet moet worden, vóórdat u tot aanschaf overgaat. Als u beslist gevallen bent voor een A-Ford -op zich een heel goede beslissing!- is het wellicht nuttig u eerst als donateur van de A-Ford Club Nederland te laten inschrijven. In het clubblad kunt u dan het aanbod en de prijzen van de aangeboden clubauto's vergelijken, met wat elders wordt aangeboden en alvast A-Ford-literatuur aanschaffen. Ondermeer in het boek Henry's Lady (ISBN 0-913056-03-0) worden de modellen en wijzigingen per bouwjaar d.m.v. uitgebreid fotowerk uitgebreid omschreven.

Bouwjaren

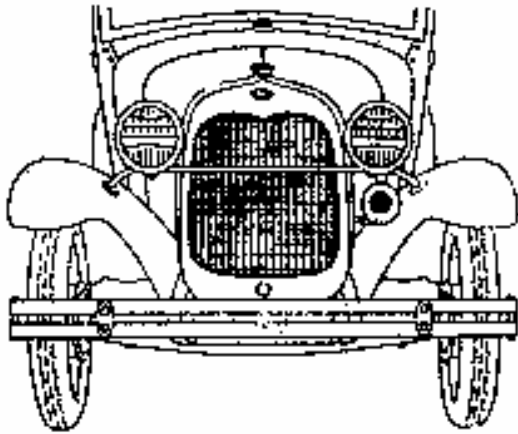
De Ford Model A, zoals zijn officiële naam luidt, werd gebouwd van 20 oktober 1927 t/m maart 1932. In Nederland zult u in hoofdzaak de bouwjaren 1928 t/m 1931 aantreffen. Op sommige kentekenbewijzen hebben we echter als bouwjaar zelfs A-Fords uit 1926 en 1936 aangetroffen! Als het voertuig nog over zijn oorspronkelijke chassis- of motornummer beschikt, is het jaar en de maand van productie vrij nauwkeurig te bepalen.

Het chassisnummer werd ingeslagen op de bovenzijde van de linker chassisbalk t.h.v. de pedalen. Daar er later de carrosserie op werd gemonteerd (!) is dit bij een complete auto niet meer zichtbaar. Het chassis kreeg echter hetzelfde nummer als de motor, dus als het voertuig nog zijn oorspronkelijke krachtbron heeft, is dit een aanknopingspunt. Dit nummer wordt bij personenauto's voorafgegaan door een "A" en bij vrachtauto's door "AA" (bij in Canada gebouwde Fords begint de nummering met respectievelijk "C" en "CC") en u vindt dit aan de linkerkant in het midden van het motorblok, vlak onder de cilinderkop.

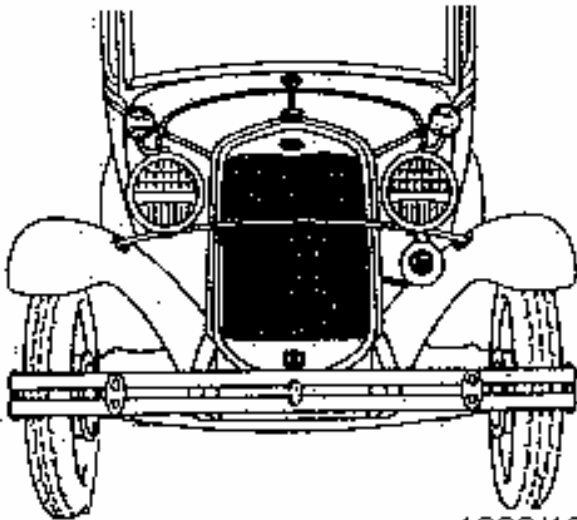
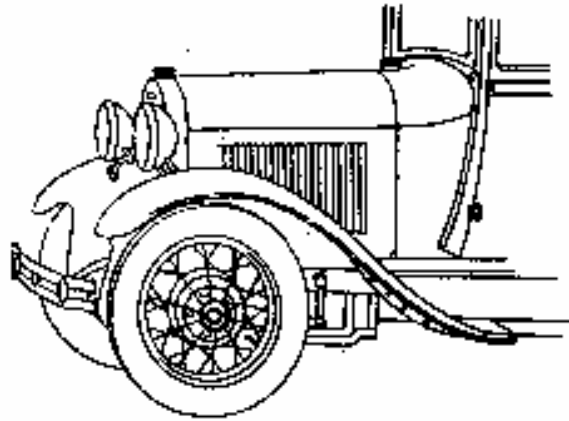
De nummering is als volgt: nummers 1-5275: 1927, 5276-810122: 1928, 810123-2742695: 1929, 2742696-4237500: 1930, 4237501-4830806: 1931 en tenslotte 4830807-4849340: 1932.

Uit de afbeeldingen op de volgende pagina blijkt dat er twee kenmerkende verschillen in bouwjaren zijn: de 1927-1929 modellen en de 1930-1932 productie. De verschillen berusten hoofdzakelijk in de vorm van de carrosserie. Technisch qua onderstel en motor, zijn alle Model A's in grote lijnen nagenoeg gelijk. Kenmerkend hierbij is wel dat de voor maart 1928 gebouwde exemplaren een remsysteem hadden waarbij de bedrijfs- en handrem niet gescheiden waren. Hierbij bevindt de handremhandel zich links voorin. Voorts wijzigde m.i.v. de 1930-modellen de wielmaat van 21 inch naar 19 inch.

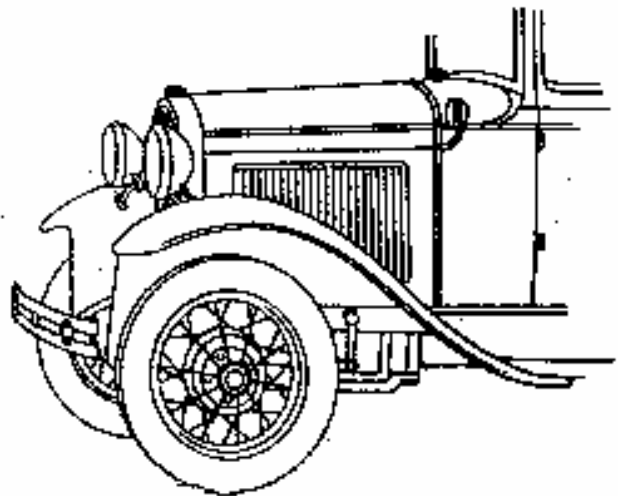




1928/1929



1930/1931



*Links: 21 inch wiel gebruikt van 1927 tot en met 1929
Rechts 19 inch wiel gebruikt vanaf 1930 tot einde productie.
Let ook op de verschillende wioldoppen.*



Verschillen jaarlijks

Gedurende de productie werden bij de twee modelseries voortdurend technische verbeteringen en jaarlijks kleine facelifts (ook toen al) toegepast. Zo zijn de 1927/1928 modellen te herkennen aan een rood stuurwiel, en voor de 1929-ers een zwart exemplaar. Ook de koplampglazen, die bij de eerste serie uitsluitend uit verticale groeven bestond, werd in 1929 voorzien van een prisma.



1927/1928



1929



1930/1932

De achterlichten waren oorspronkelijk cilindrisch van vorm en werden in februari 1929 vervangen door het zogenaamde "theekopjes model".



1927/1928



1929



1930/1932

De bumpers van beide jaargangen verschillen doordat de '27-'29 modellen aan de uiteinden wat naar buiten gebogen zijn. De '30-'32-ers verlopen zuiver cilindrisch.

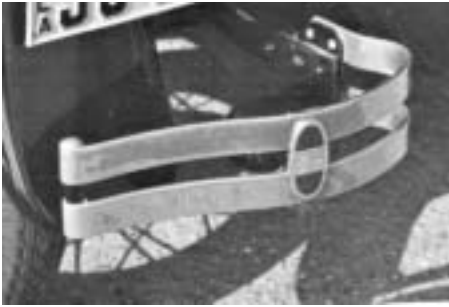


1927/1929



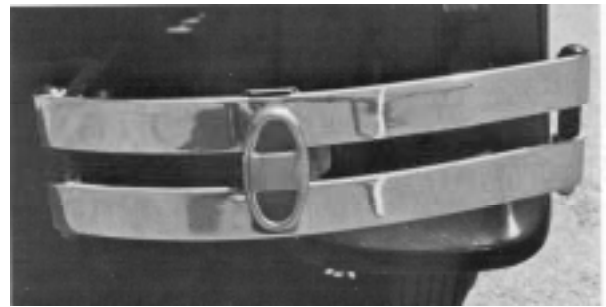
1930/1932





1927/1929

NB: rozet met Fordscript uitsluitend tot maart 1928.



1930/1932

De 1930-modellen hadden een radiatormantel met een vlak frontpaneel aan de bovenzijde. De 1931-er werd uitgevoerd met een los paneeltje in carrosseriekleur. Voorts was de spatplaat bij het treeplankpaneel bij een 1930-er voorzien van een verticale naad t.h.v. de voorste deurstijl, vanwege een apart gemonteerd voorzijpaneeltje. In 1931 werd dit weer een geheel aaneengesloten paneel. In de loop van 1931 werden enkele modellen voorzien van een schuinstaande voorruit en verviel de kenmerkende zonneklep.

Modellen

Bij de introductie van “De nieuwe Ford” op 1 december 1927, werden zes modellen aangeboden. Echter voor de in de openingsadvertentie afgebeelde vierdeurs “A” zou het tot mei 1928 duren voor dit model leverbaar werd. De Tudor Sedan, een tweedeurs gesloten vijfzitter, was het meest verkochte model. In 1931 verscheen hiervan een luxe uitvoering: Deluxe Tudor Sedan.

Er werden twee basismodellen van de coupé uitgebracht. De uitvoeringen met een stalen dak werden Standard Coupe, DeLuxe Coupe en Special Coupe (met kunstleer bekleed achterdakpaneel) genoemd. Een model met een vaste imitatie cabriolet kap, gaat als Sport Coupe door het leven en werd als enige coupé standaard uitgerust met een dickeyseat. Bij de overige coupémodellen was dit als optie leverbaar.

De open modellen werden vertegenwoordigd door de tweezits Roadster in Standard en DeLuxe uitvoering en de Phaeton, een vier/vijfzitter met vier portieren. In 1931 verscheen nog een tweedeurs Phaeton, welke het predikaat DeLuxe meekreeg. Wel zeldzaam! Medio 1929 werd het programma nog aangevuld met een Convertible Cabriolet een veelgezocht en attractief model, die -in gesloten toestand- het comfort van een gesloten wagen benaderde.

De vierdeurs modellen zijn het lastigst van elkaar te onderscheiden. Deze koetswerken werden bij carrosseriefabrieken Briggs en Murray gebouwd en vervolgens naar de Fordfabriek getransporteerd, voor het “huwelijk” met het rollend chassis op de lopende band. Er werden veelvuldig wijzigingen in de carrosserievorm doorgevoerd en ook de producten van de beide carrossiers verschilden in maatvoering en vormgeving van de portieren. Grofweg zijn de vierdeurs modellen te verdelen in twee en drie (zij)raams typen. De eenvoudige uitvoering luistert naar de naam Fordor, de luxe modellen worden Deluxe Fordor en Town Sedan genoemd.

Vooraf in 1931, toen door de economische depressie de autoverkoop duchtig begonnen in te zakken, bracht Ford diverse luxe uitvoeringen op de markt van bestaande modellen. Ook met kleine series, zoals de Victoria (een soort Tudormodel met een begin van stroomlijn en een bescheiden bagageruimte) en de Convertible Sedan (tweedeurs met vaste zijpanelen doch een geheel te openen daksectie), werd getracht de verkoop op te krikken. Daarnaast produceerde Ford gedurende productie van de Model A een Taxicab en een Town Car (zeer luxe model met separatie) en een grote variëteit aan commerciële modellen. Met name de truck en de pick-up uitvoeringen werden in de VS in grote aantallen verkocht. Ten slotte was er een Station wagon leverbaar met grotendeels houten opbouw, een in ons land zeldzaam voorkomende auto.



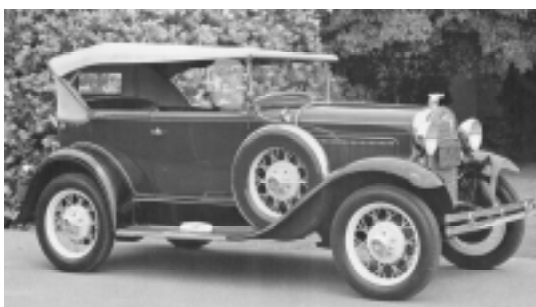
Onderstaand treft u de afbeeldingen aan van de meest courante modellen.



Standard Phaeton 1927-1929



Standard Phaeton 1930-1931



Deluxe Phaeton 1930-1931



Standard Roadster 1927-1929



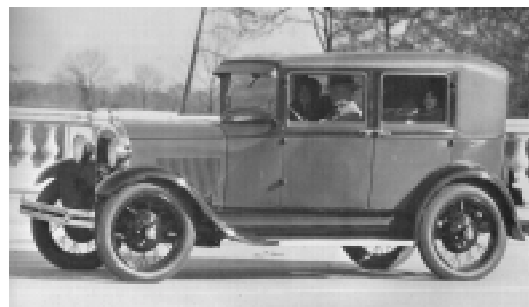
Deluxe Roadster 1930-1932



Tudor Sedan 1927-1929

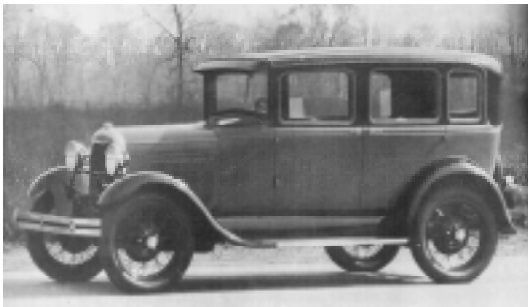


Tudor Sedan 1930-1932



Fordor 2 window 1928-1929





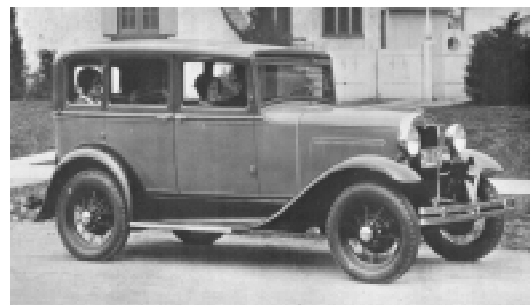
Fordor Sedan 3 window 1928-1928



Fordor Sedan 1930-1931



Town Sedan 1930-1931



Standard Fordor Sedan 1931-1932



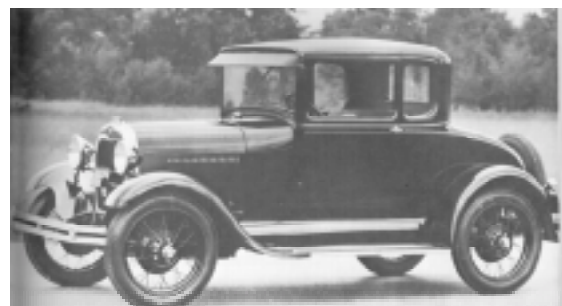
Convertible Cabriolet 1929



Convertible Cabriolet 1930-1931



Convertible Cabriolet 1931-1932



Standard Coupe 1927-1929





Standard Coupe 1930-1932



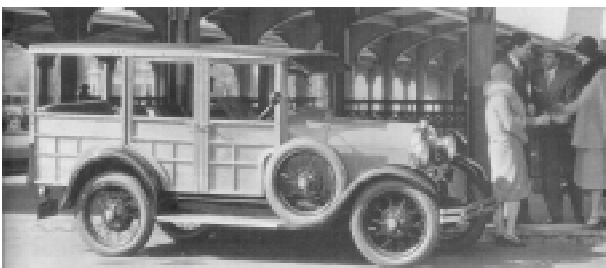
Business Coupe 1929



Sport Coupe 1927-1929



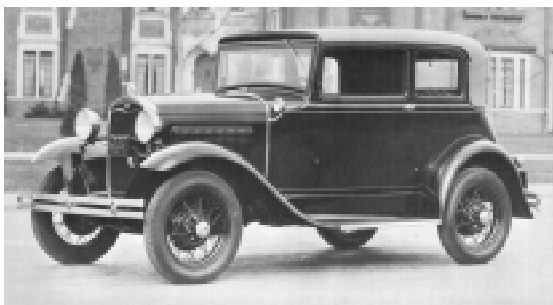
Sport Coupe 1930-1932



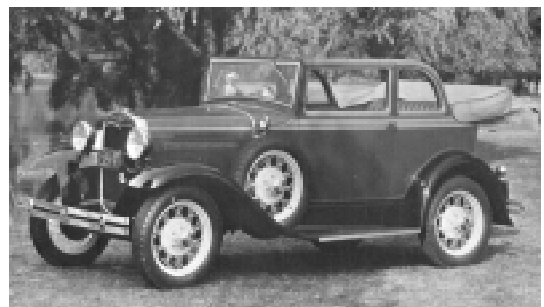
Station Wagon 1929



Station Wagon 1930-1932



Victoria 1930-1932

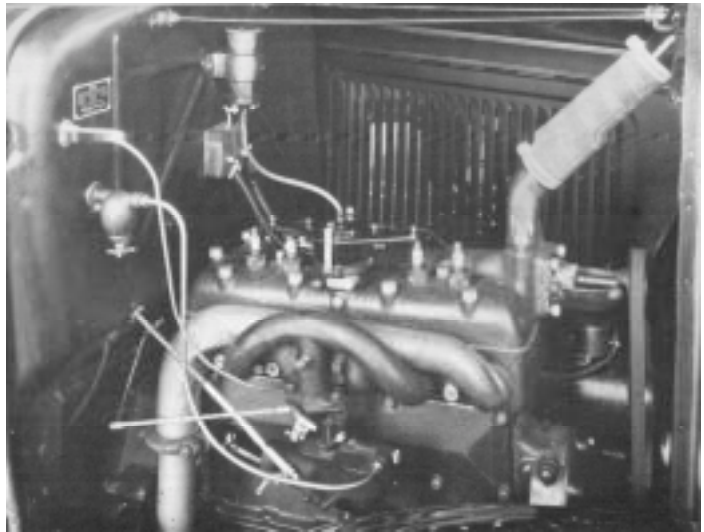


Convertible Sedan 1931-1932



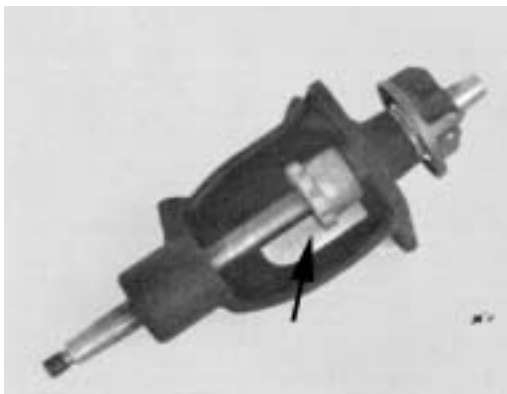
Technisch gezien

De krachtbron van de meeste A-Fords is een viercilinder viertakt benzinemotor met een cilinder-inhoud van 3286 cc. Het vermogen bedraagt een bescheiden 40 pk bij 2200 omw./min. Op papier geen indrukwekkende cijfers, echter in het huidige verkeer kan een "A" behoorlijk mee komen. In mindere mate gaat dit op voor A-Fords met een zogenaamde "Franse motor". Om fiscale redenen werden ondermeer in Frankrijk, Engeland en Finland, A-Fords geleverd met een 2200 cc. motor. Deze ontwikkelde \pm 22 pk, wat duidelijk te weinig is om, gezien het gewicht van een A met inzittende(n), op vlotte wijze aan het verkeer deel te nemen. Een A-Ford met een kleine motor is daarom minder aan te bevelen, tenzij de motor defect of versleten is. Het aanschaffen van een 3286 cc donorblok biedt dan uitkomst. Beide motoren zijn uitsluitend te herkennen aan de buitenmaat van de cilinders aan de linkerbuitenzijde (vanaf de bestuurderszitplaats gezien) van het motorblok. Een 3,3 ltr. Meet \pm 105mm en de 2,2 ltr. \pm 95 mm. De A-Fordmotor is voorzien van ingegoten lagers, het zwakke punt! Na de '50-er jaren werden losse lagerschalen gemeengoed en inmiddels zijn de meeste revisiebedrijven niet meer in staat het ingieten van lagers naar behoren te verrichten.



Voordat u de "luistertest" doet, let er op dat de motor nog koud is! Een "A"-motor in goede staat en juist afgesteld, slaat onmiddellijk aan. Vanwege het 6 Volt-systeem klinkt de startmotor niet echt enthousiast. Als het na herhaalde startpogingen stil blijft onder de motorkap, is de accu overleden. Het duurt even voordat het brok gietijzer wat opgewarmd is, maar daarna hoort de motor mooi gelijkmatig en rammelvrij te functioneren. Zet met de ontstekingsmanet links onder het stuur de motor op naontsteking (manet naar boven). U moet dan een duidelijk waarneembaar ander geluid horen en bij wijze van spreken de slagen kunnen tellen. Neem bij stationair lopende motor de olievuldop af en leg de vlakke hand op de olievulpijp. De carterdruk moet binnen redelijke grenzen blijven. Bedenk dat u voor een motorrevisie globaal € 4000,- zakgeld moet aftellen. Controleer met de slinger – uiteraard bij de motor in ruststand- de compressie. Bij een goede compressie moet u fors kracht zetten om de motor te torren.

Voordat u de "luistertest" doet, let er op dat de motor nog koud is! Een "A"-motor in goede staat en juist afgesteld, slaat onmiddellijk aan. Vanwege het 6 Volt-systeem klinkt de startmotor niet echt enthousiast. Als het na herhaalde startpogingen stil blijft onder de motorkap, is de accu overleden. Het duurt even voordat het brok gietijzer wat opgewarmd is, maar daarna hoort de motor mooi gelijkmatig en rammelvrij te functioneren. Zet met de ontstekingsmanet links onder het stuur de motor op naontsteking (manet naar boven). U moet dan een duidelijk waarneembaar ander geluid horen en bij wijze van spreken de slagen kunnen tellen. Neem bij stationair lopende motor de olievuldop af en leg de vlakke hand op de olievulpijp. De carterdruk moet binnen redelijke grenzen blijven. Bedenk dat u voor een motorrevisie globaal € 4000,- zakgeld moet aftellen. Controleer met de slinger – uiteraard bij de motor in ruststand- de compressie. Bij een goede compressie moet u fors kracht zetten om de motor te torren.

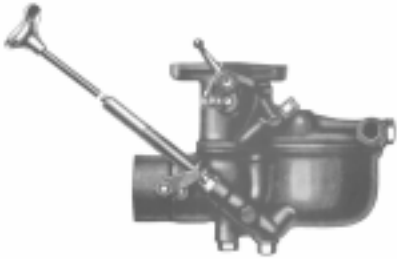


Lekkage van koelvloeistof kan optreden bij de waterpomp, maar dit is meestal op te lossen door het aandraaien van de gekartelde wartel van de waterpomp. (foto links) De radiator en slangen moeten wel lekvrij zijn!



Controleer de tweebladsventilator (foto rechtsboven) op haarscheuren bij de kop aan beide zijden. Een afgebroken ventilatorblad richt meestal een ravage aan in de motorruimte!





Enige olie lekkage is gebruikelijk. Evenals de meeste vooroorlogse auto's is ook de "A" op dat punt nogal incontinent. Controleer of de carburateur (foto links) bij geopende benzinekraan lekvrij is en of het spruitstuk met name bij de uitlaatpijpaansluiting en bij het motorblok gasdicht en zonder scheuren is.

De versnellingsbak van de personenwagenuitvoeringen kent drie versnellingen vooruit en één achteruit. Hij is ongesynchroniseerd en moet daarom bediend worden d.m.v. de "double clutch" methode. Geef tijdens het proefrijden in alle versnellingen plotseling volgas. Hierbij mag de versnellingshandel niet "uit de versnelling springen" en ook de koppeling mag dan niet doorslippen. Een vriendelijk janktoontje in de eerste versnelling is gebruikelijk. Nu we het toch over bijgeluiden hebben, het cardan hoort mooi stil te zijn en is vrijwel onverwoestbaar. Laat tijdens het rijden op een rechte vlakke(!) weg het stuur los. De wagen mag dan niet naar één kant trekken. Ditzelfde geldt in mindere mate voor de mechanische remmen. Helemaal zuiver rechtuit remmen is een utopie, maar het moet wel binnen aanvaardbare grenzen blijven. Als u bij het remmen stevig het stuur moet vasthouden is het niet correct, doch het euvel is wellicht met nastellen te verhelpen. Sommige wagens zijn (naderhand helaas) voorzien van een hydraulische reminstallatie. Dit is niet origineel! Functioneert ook de snelheidsmeter/ kilometerteller? Controleer na de proefrit of de motor niet "zweet" langs de koppakking en of er geen olie of koelvloeistof gelekt heeft rond de kopbouten. De kopbouten, op één na, mogen minimaal boven de moer uitsteken. Kijk naar het inwendige van de uitlaatpijp. Mits de choke goed bediend is, moet u een grijze aanslag zien. Zwart duidt op olieconsumptie en/of te rijk mengsel.

Het elektrische systeem wordt gevoed door een 6 volt 80 Ah accu (+ aan massa), die zich links onder het voorste vloerdeel bevindt. Controleer op de ampèremeter, bij lopende motor en tijdens versneld stationair draaien, of de accu wordt bijgeladen. De ontstekingsinstallatie bestaat uit een contactslot dat met een diefstalvrije kabel verbonden is met de stroomverdeler. Deze is van een specifiek type met "vleugeltjes" aan de verdelerkap en verbonden met de bougies d.m.v. koperen stripjes. (foto rechts) De bobine bevindt zich in het midden tegen het schutbord.



Controleer het schutbord op onnodige gaten, waardoor dampen uit de motorruimte in het interieur kunnen komen. De lichtsakelaar vindt u onder aan de stuurkolom en controleer meteen de kabelboom op veroudering of "knoopwerk" met diverse losse eindjes. Controleer vervolgens of alle verlichting, signalering en ruitenwisser naar behoren werkt. De "A" werd uitgerust met drie soorten ruitenwissermotoren. De vroege 1928 Phaeton en Roadster moesten het doen met een handbediende wisser. Tot ± medio 1930 werden elektrische motoren gebruikt, daarna vacuümaangedreven. De claxon (foto links) werd speciaal voor de "A" ontworpen en is onder de linker koplamp gemonteerd.



Pak het stuurwiel beet en draai dit langzaam heen en weer. Een geringe stuurspel mag, maar als dit teveel wordt is een afstelling of stuurhuisrevisie aanstaande. Krik de auto aan de voorzijde op en pak de voorwielen aan boven en onderzijde beet en schud ze met korte stevige rukken heen en weer. Hoort u geklikklak dan is er fusee- of lagerspel. Laat d.m.v. een forse duw de voorwielen draaien. Een brommend geluid wijst op een versleten wiellager. De velgen en banden zijn, afhankelijk van het bouwjaar, van het formaat 21 inch ('27- '29) of 19 inch ('30-'32).

Controleer ze op voldoende profiel en uitdroging (ook het reservewiel!). Nieuwe banden en velgen zijn leverbaar. Controleer de velgen op uitgeslagen boutgaten, loszittende en/of kromme spaken en slingering. Een A-Ford heeft standaard vier hydraulische schokdempers. Veelvuldig ontbreken deze of zijn vervangen door de moderne telescoopdempers. Nieuwe, origineel model dempers (tekening rechts) zijn verkrijgbaar, ze slaan wel een gat in uw begroting!



Het mooiste is als u de auto op een hefbrug of werkput kunt bezichtigen. Een slordig afgewerkte onderzijde geeft te denken. Tevens zijn lekkages van motor, versnellingsbak en cardan daarbij goed te zien. Controleer of de vetnippels zijn doorgesmeerd. Vervuilde vetnippels wijzen op geen of onvoldoende onderhoud. Wantrouw in het algemeen dikke lagen bitumen/bittac. Dit kan als camouflage zijn aangebracht voor verborgen gebreken! Inspecteer ook de vloerdelen onder de matten! Klein detail: in het gaatje van het vliegwielhuis hoort zich een loshangende (!) splitpen te bevinden. Is deze er niet, dan is de motor wellicht eerder gereviseerd door een wellicht niet echt ter zake deskundige monteur.

Carrosserie

De A-Ford werd vervaardigd van uitstekende soorten plaatmateriaal. Echter in de loop van zijn bestaan heeft de tand des tijds er soms toch aan geknaagd en zijn sporen achtergelaten. Dit vooral als de auto langdurig ongebruikt heeft buitengestaan. Bedenk dat de staat van de koets voor een belangrijk deel de waarde van de auto bepaalt. Goed plaatwerken op het restauratieve vlak kost veel tijd. Als u dit niet zelf kunt, wordt het een kostbare klus. Wees dus attent op roestsporen! Bekijk de auto dus goed bij helder daglicht.

Beruchte plaatsen bij de Model A zijn: laagste punt van het paneel onder de benzinetank, idem bij de portieren en de achterzijpanelen rond de achterschermen. Voorts vooral de achterbinnenschermen, de deurstijlen en de aanhechtingspunten van de spatschermen bij de treeplank. Aan de buitenzijde van de schermen hoort een ± 2 cm. brede kraalrand aanwezig te zijn. (foto rechts) Bij sommige "herstelde" schermen is deze glad geplamuurd! De A-Ford heeft houten vloerdelen. Let op houtworm.



Door met uw knokkels (voorzichtig) op de diverse carrosseriedelen te kloppen, kunt u al iets aan de weet komen: gezonde plaat klinkt helder, plamuur en polyester dof. Ga zo staan dat het licht op de carrosserie reflecteert (strijklicht) en kijk of de auto strak is. Op plaatsen waar dit niet het geval is heeft de auto mogelijk roest- of aanrijdingschade gehad. Controleer de naden van deuren en vooral de motorkap. Lopen zij gelijk? Slijtplekken in de deursponning? Ongelijk lopende naden van de motorkap wijzen op onnauwkeurige restauratie of zelfs een doorgezakt chassis. Controleer of de wagen horizontaal staat. Zo niet dan is het chassis krom of zijn de veren ongelijk doorgezakt.

Voor een passend logies van een A-Ford, dient u rekening te houden met de volgende maten: Lengte: 4.00 m., breedte: 1.75 m. en hoogte 1.85 m.



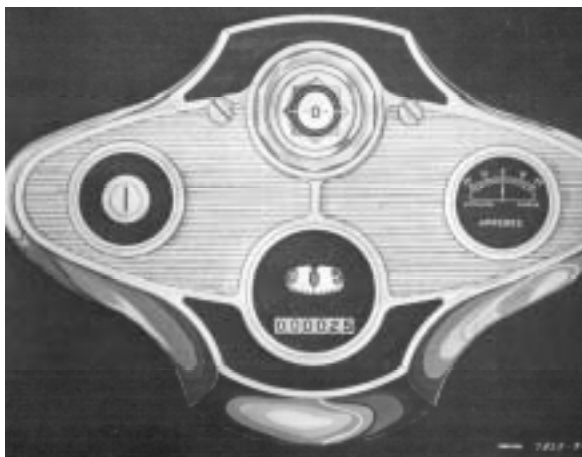
Bij de 1927-1929 modellen zijn de meeste glimmende delen voorzien van een nikkelen afwerking. Bij de 1930-1932 modellen was dit gedeeltelijk uitgevoerd in roestvaststaal. Alle bumpers van de "A" waren echter verchromd. Een novum in die tijd. De voorbumper heeft drie bumperrozetten. De achterbumperdelen één op ieder bumperdeel. Het dak van de gesloten modellen is voor een deel overtrokken met dakleer. Dit was omdat men in die tijd nog geen dakplaat uit één stuk kon persen. Het middendeel van het dak van de gesloten modellen bestaat uit latjes overtrokken met gaas en vulling. Controleer de staat en strakheid ervan. Bobbel(tje)s onder het dakleer wijzen op roestvorming. Ook de zonnekap van de gesloten '28/'29-modellen was overtrokken met hetzelfde dakleer. Beoordeel de toestand van de stof of kunstleder van de cabrioletkappen. De Phaeton en Roadster werden aan de zijkanten voorzien van zijzeiltjes voor beschutting tegen de weersinvloeden. Controleer of ze aanwezig zijn en de conditie ervan. Controleer bij gesloten modellen de werking van de raammechanieken en deursloten.

Kleuren!! De spatschermen, spatplaten, het frontonderpaneeltje en de bumpersteunen van **ALLE** A-Fords behoren zwart te zijn. De meeste "A"s zijn in twee- soms driekleuren uitvoering met een bies/biezen in contrasterende kleur. Bedenk dat in die tijd in de VS de Charlestontijd hoogtij vierde en de mode toen kleurrijk was. Naast stemmige donkere kleuren (en uiteraard zwart), waren voor de open modellen felle kleuren zoals rood en geel standaard. De productieauto's in die tijd kenden geen metallic kleuren! Een probaat middel om de oorspronkelijke kleur te achterhalen is het verwijderen van het patentplaatje rechts op het schutbord. Hieronder bevindt zich dan de oorspronkelijke kleur, tenzij het plaatje bij een eerdere restauratie al verwijderd werd en het schutbord werd meegespoten.

De interieurs en dickeyseats van de "A" kenden stof, kunstleer en in enkele luxe uitvoeringen echt leder. Beoordeel de conditie van hemelbekleding, zit-, rugkussens en zijpaneelbekleding. De achterruit van de gesloten modellen is voorzien van een rolgordijntje. De Town Sedans ook bij de achterste zijruiten. De standaarduitvoeringen werden voorzien van rubber matten. De luxe uitvoeringen tapijt. De deurhandels zijn glimmend vernikkeld. Het dashboard was tot midden 1930 mat vernikkeld, glad en voorzien van een ovale snelheidsmeter. Daarna voorzien van een geribbeld patroon met ronde snelheidsmeter. Let op lekkage bij de benzinemeter.



1927/laat 1930



laat 1930/1932



Ten slotte: is de gereedschapset, krik en het instructieboekje aanwezig?



Tot besluit nog dit. U koopt geen nieuwe auto uit de showroom. Een perfecte A-Ford wordt slechts zelden te koop aangeboden en heeft dan een hoge prijs. Bedenk wel: de waarde wordt veelal niet bepaald door wat de verkoper voor de wagen vraagt, maar wat de koper voor de wagen wil betalen. Beoordeel de u aangeboden auto met de ogen van een hobbyist! Dus.....wat kan/wil ik zelf doen en hoe groot is mijn budget. Laat u zich in uw enthousiasme niet verleiden ter plekke een bod te doen. Slaap er eens een nachtje over. Wellicht kijkt u dan wat genuanceerder tegen de "klus" aan en komt de verkoper met een lager bedrag. Enne.....peil het enthousiasme van uw partner! De onderdelenvoorziening is zeer goed. Schroom niet en bel of mail als u vragen hebt. Veel succes!

De samenstellers

*Ton Remans
Jurgen Ligthart*

info@a-ford.nl

