

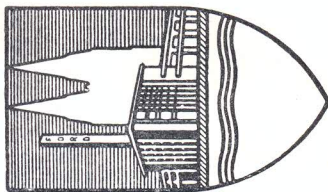
TAUNUS
INSTRUKTIONSBOK



TAUNUS

TYP G 73 A

INSTRUKTIONSBOK



FORD MOTOR COMPANY A/B
STOCKHOLM

INNEHÅLLSFORTECKNING:

	Sid.
Bakaxeln	34
Belysningen	46
Bromsarna	39
Bränslesystemet	28
Elektriska systemet	41
Framaxeln	34
Hjul och ringar	35
Instrument och manöverorgan	7
Karossriet	48
Kopplingen	30
Kylsystemet	26
Körning	12
Motorn	23
Service	4
Smörjning och tillsyn	15
Specifikation	51
Startning av motorn	11
Styrinrättningen	38
Stötdämparna	48
Tändningen	44
Vaxellådan	31
Utbytessystem	50

FÖRORD

Syftet med denna lilla bok är att göra Er förtrogen med Er nya bil. Den innehåller bl. a. förklaringar och beskrivningar, som kunna vara värdefulla om något mankerar under körning och vi föreslå därför, att Ni förvarar boken i handsfacket på Er vagn.

Ni, Er Fordförsäljare och vi, önska alla att Ni skall få största möjliga tillfredsställelse av Er nya vagn. Därför har denna bok iordningställts och vi hoppas, att Ni vill offra den lilla tid, som åtgår för att läsa igenom den. Det är just till Er tjänst den skrivits.

FORD MOTOR COMPANY A/B

Serviceavdelningen

Ford Service

Glöm icke att efter 50 miles körning köra till försäljaren med vagnen, så att han får se över den, draga åt cylinderlocksmuttrarna, justera förgasaren och utföra andra viktiga justeringar, som eventuellt erfordras. Omfattningen av dessa justeringar framgår av det vid köpet utfärdade service-certifikatet.

Denna service efter 50 mil samt ytterligare en inspektion efter 150 miles körning utföres av Er Fordförsäljare utan annan kostnad än för oljan.

Om Ni skulle befinna Er på resa vid den tidpunkt, då någon av dessa inspektioner skall utföras, är vilken auktoriserad Fordförsäljare som helst beredd att verkställa arbetet åt Er för en kostnad av kr. 18:— för endera av inspektionerna, vilket belopp återbetalas av den försäljare, som levererat vagnen, mot företeende av kvitterrad räkning.

Vid köpet av vagnen skall ett service-certifikat med garantisedel ifyllas och insändas till Ford Motor Company A/B, varifrån det efter underskrift och registrering översändes till Er. Mot uppvisande av detta certifikat hos den försäljare, av vilken Ni köpt vagnen, erhåller Ni förutom ovannämnda fria inspektioner även 10 gratissmörjningar i samband med byte av motorolja utan annan kostnad än för oljan.

Därest Ert service-certifikat icke blivit ifyllt vid köpet av vagnen, föreslå vi, att Ni omedelbart sätter Er i förbindelse med försäljaren, som då ordnar så, att ett certifikat blir ifyllt och insänt till oss för registrering och vidarebefordran till Er.

Ford service finnes överallt. Detta är icke blott ett slagord. Det är ett faktum. I praktiskt taget varje stad i Sverige och även på en del andra, större platser finnes en auktoriserad Fordförsäljare med verkstad och reservdelslager.

Ni skall alltid finna Fordförsäljarna förekommande och kompetenta att utföra erforderliga justeringar och reparationer. Hos Ford-

försäljarna finnes sådan specialutrustning, som kräves för att kunna utföra arbetet både snabbt och med precision.

De auktoriserade Fordförsäljarna ha större förutsättningar än andra verkstäder att kunna utföra ett förstklassigt arbete på grund av vad som göres från Ford Motor Companys sida för deras mekanikers utbildning.

Tid efter annan anordnas service-kurser vid Bolagets fabrik i Stockholm, dit verkmästare och montörer komma från hela landet. Den undervisning, som härigenom förmedlas, kompletteras av speciella servicebulletiner med beskrivning av tekniska förändringar å vagnarna, reparations- och justeringsanvisningar etc.

Fords ambulerande inspektörer möjliggöra tillförlitlig betjäning hos de auktoriserade försäljarna.

Vi veta, att Er vagn tid efter annan behöves skötsel eller tillsyn av det ena eller andra slaget. Om Ni låter en Fordförsäljare då och då kontrollera de detaljer, som ha inflytande på vagnens gång och dess säkerhet, så kan Ni även i fortsättningen få anledning att glädja Er åt samma känsla av säkerhet som då vagnen är ny.

Låt smörja chassiet regelbundet enligt anvisningarna i denna bok. Om Er Fordförsäljare gör detta arbete åt Er, gör han samtidigt vissa inspektioner och fäster Er uppmärksamhet på servicearbeten, som eventuellt visa sig nödvändiga eller önskvärda.

Om Ni någon gång skulle behöva företaga ett utbyte av delar, yrka då bestämt på att det skall vara **original Ford reservdelar**. De äro tillverkade efter Fords specifikationer. De passa exakt, var Ni än köper dem och de äro hållbara.

Förvara denna bok i vagnen, så att Ni har den till hands, om något skulle mankera vid ett tillfälle, då Ni icke kan komma i kontakt med en Fordförsäljare.

Det är en hel del saker ifråga om Er nya bil som Ni bör känna till. Läs därför noga igenom det följande.

Instrument- och manöverorgan

1. Indikeringslampan, helljus.
 2. Signalhornsring.
 3. Spak för blinkers.
 4. Indikeringslampan, oljetryck.
 5. Bränslemätare.
 6. Indikeringslampan, när tändningen slås på. Visaren står på L (tom), när bränslemängden i tanken är tre liter och därunder.
 7. Kylvattentermometer.
 8. Indikeringslampan, batteriladdning.
 9. Hastighetsmätare och vägmätare med trippmätare.
 10. Askkopp.
- Vid tömning av askkoppen skjutes denna uppåt och kan sedan tagas ut.

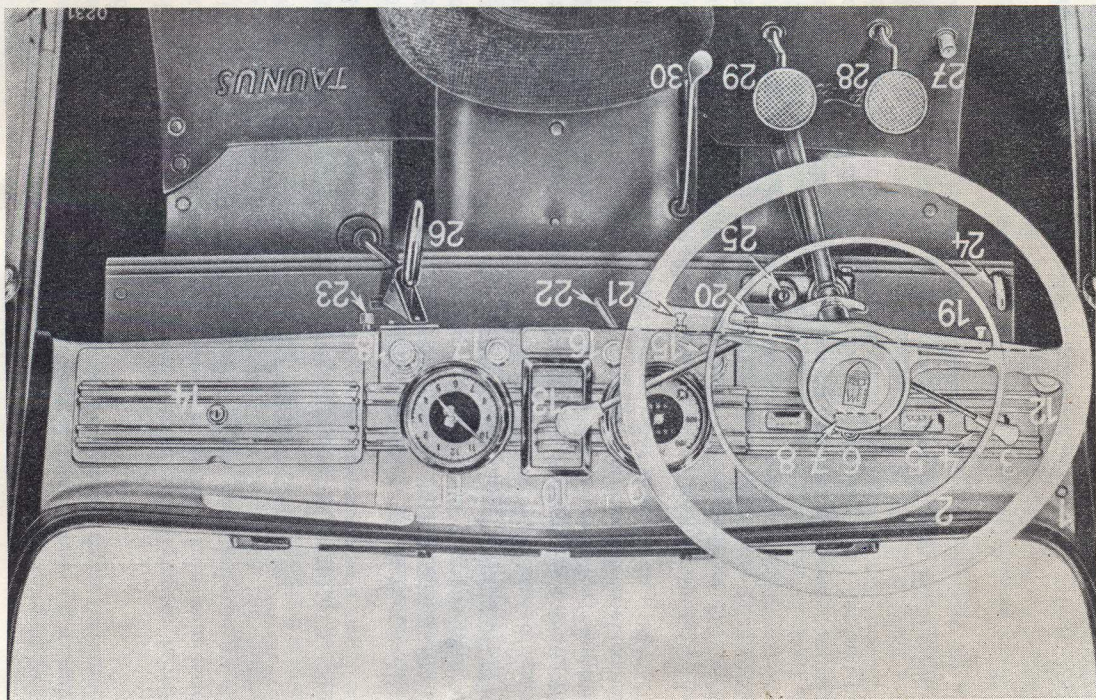


Fig. 1. Instrument och manöverorgan.

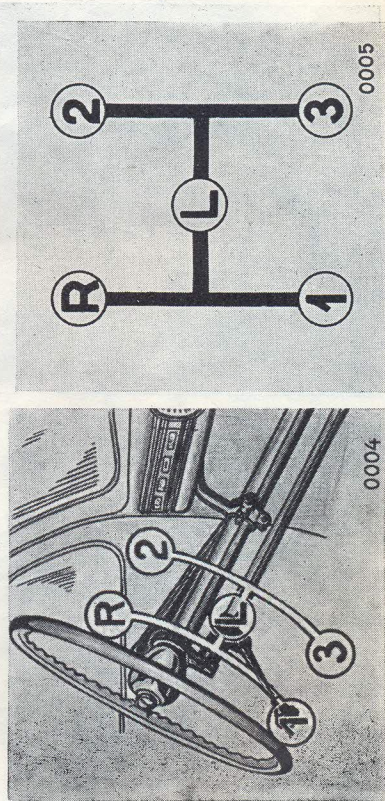


Fig. 2. Växelspaksålägen.

11. Klocka.
12. Startknapp.
13. Växelspak.
- De olika växelspakslägena framgå av fig. 2.
14. Lås för handskfack.
15. Kontakt, strålkastarljus.
- Kontakten har tre lägen: FRÅN längst in, PARKERING mitt-läget och HEL- eller HALVLJUS längst ut. Vilket av det sist-nämnda det blir beror på fotavbländningskontaktens läge.
16. Chokeyknapp (märkt med ett S).
- Vid utdragning av denna påverkas ett chokespjäll i förgasaren. Kör aldrig med helt utdragen knapp. På vintern kan man köra med knappen halvt utdragen tills motorn blivit varm.
17. Knapp för vindrutetorkarna (märkt med ett W).
- Torkarna böra, med tanke på batteriet, ej användas om motorn ej är igång.
18. Cigarettändare.
- Automatisk återgång. Urtaget passar även för anslutning av sladdlampa.
19. Knapp för takbelysning.
20. Skruv för 0-ställning av trippmätaren.
21. Knapp för instrumentbelysning.
22. Hjävarsreglage för ventilationslucka.
23. Skruv för inställning och uppdragning av klocka.
24. Handtag för motorhuvens öppnande.
- När handtaget drages utåt upphör huvens låsning, varefter spärren framme vid huven kan tryckas in och huven lyftas upp. Den stannar automatiskt kvar i upplyft läge.

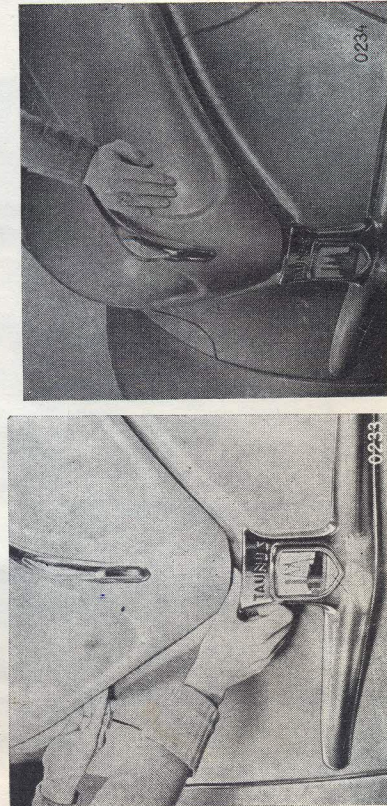


Fig. 3. Öppnande och stängande av motorhuv.

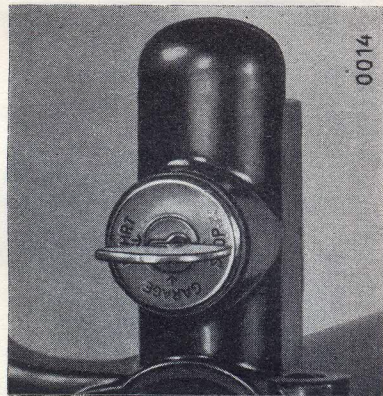


Fig. 4. Tänd- och rattlås.

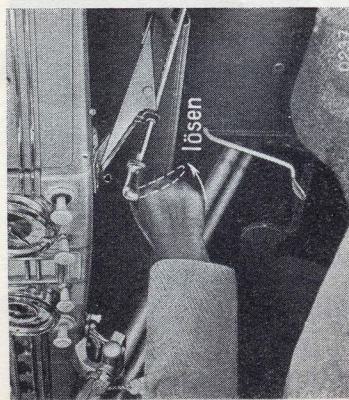


Fig. 5. Lösgöring av handbromsen.

25. Tänd- och rattlås.
- Låset är försett med tre lägen, märkta resp. STOP, GARAGE och FAHRT. I läge FAHRT är tändningen påslagen och indikatorlampan för laddning lyser. Nyckeln går ej att taga ut i detta läge. I läge GARAGE är tändningen fränslagen och ratten olåst. Nyckeln går att taga ut. I läge STOP slutligen är tändningen fränslagen och ratten låst. Nyckeln går att taga ut.
26. Handbroms (parkeerbroms).
- Handbromsen är medelst wire förbunden med bakhjulsbromsarna. Handbromsen lösgöres genom att handtaget vrides $\frac{1}{8}$ varv.
27. Fotavbländningskontakt.
- Vid tryckning på denna kontakt ändras lyset från hel- till halvljus eller omvänt.
28. Kopplingspedal.
- Undvik att hålla foten på kopplingspedalen under körning.
29. Fotbroms pedal.
- Pedalen påverkar på hydraulisk väg alla fyra bromsarna.
30. Gaspedal.
- Med pedalen regleras gasspjället i förgasaren och därmed motorns varvtal.

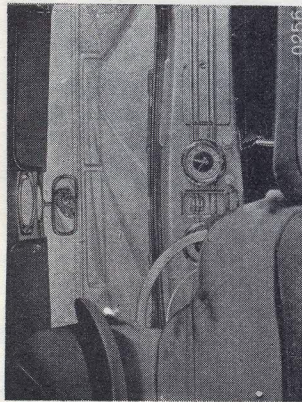


Fig. 6. Backspegel.

Backspegel.

Denna kan lätt inställas till önskad vinkel allt efter förarens behag.

Framsäte

Sätet är justerbart framåt och bakåt. Omställningen sker med tillhjälp av handtaget, som sitter till vänster om föraren.



Fig. 7. Framsäte.

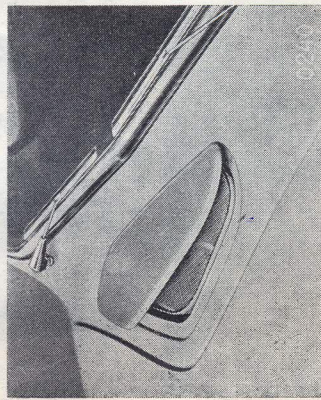


Fig. 8. Ventilationslucka.

Ventilationslucka.

Luckan påverkas av hävarmen under instrumentbrädan. När luckan öppnas pressas friskluft in i vagnen av fartvinden.

Bakre sidofönster.

Dessa äro öppningsbara och tillåta en dragfri ventilation.

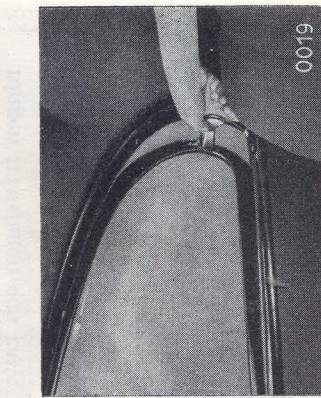


Fig. 9. Bakre sidofönster.

Startning av motorn

Se till att rattväxeln står i friläge (det läge, i vilket den är fritt rörlig i höjdlid).

Drag ut den S-märkta chokeknappen på instrumentbrädan (om motorn är kall). Knappen kvarstannar i utdraget läge.

Tryck ned kopplingspedalen för att undvika det betydande motstånd, som den kalla oljan i växellådan erbjuder och vilket innebär en onödig påkänning på startmotor och batteri.

Slå på tändningen genom att vrida tändnyckeln ett halvt varv åt höger tills den står mittför FAHRT och tryck därefter in startknappen. Släpp startkontaktknappen, så fort motorn tändes. Släpp upp kopplingspedalen gradvis, enär en plötslig inkoppling kan komma motorn att stanna på grund av oljemotståndet i växellådan.

Startkontaktknappen bör ej oavbrutet hållas intryckt längre än 15 sekunder.

Vid start av varm motor skall den S-märkta chokeknappen vara helt inskjuten för att motorn ej skall erhålla en alltför fet blandning.

När motorn kommit i gång och börjat bli varm, inskjutes choken gradvis.

Undvik att hålla foten på kopplingspedalen under körning.

Arbets temperatur — Efter startning av kall motor bör man låta den gå i tomgång en stund, så att oljan hinner bli varm och tränga in till alla rörliga delar, innan man kör motorn med högre varvtal eller på växel med låg belastning.

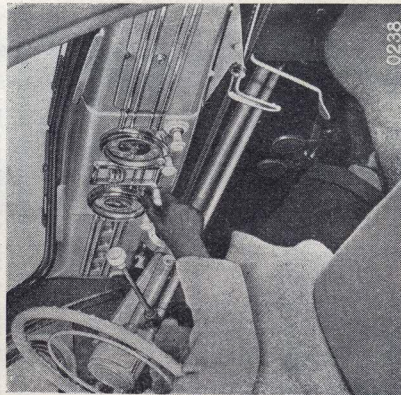


Fig. 10. Startning av motorn.

Körning

Då Ni erhåller vagnen bör Ni se till att Ni blir instruerad om de olika manöverorganen. Sedan Ni provat vagnen själv, bör Ni åter besöka försäljaren, om Ni ändå skulle vara i tvivelsmål rörande någon detalj. En liten praktisk fingervisning på detta sätt är många gånger värdefullare än flera instruktioner, och i varje fall framstå de skrivna anvisningarna väsentligt klarare, om man sett dem demonstrerade i praktiken.

Följande allmänna anvisningar böra noggrant iakttagas vid växlingen.

För växelspaken mjukt — ej ryckigt, och gör ett litet uppehåll före den slutliga insättningen, i synnerhet om växlingen utföres vid hög hastighet. Detta är nödvändigt för att synkroniseringsanordningen skall hinna utjämna hastigheten mellan respektive drev.

Reglera alltid motorns hastighet medelst gaspedalen, innan kopplingspedalen släppes upp.

Vid växling från lägre till högre växel måste man låta motorns hastighet avtaga genom att lätta trycket på gaspedalen. Vid växling från högre till lägre växel måste motorns varvtal ökas genom att trycket på gaspedalen bibehållas (vid höga hastigheter skall detta ökas). Uraktlätnhet att iakttaga detta utsätter växellådan för enorma påkänningar. Ju högre den hastighet är, vid vilken växling företages, desto längre tid åtgår för motorn att uppnå rätt hastighet i förhållande till växellådan och ju längre måste man sålunda dröja innan man lägger in växeln.

Erfarenheten kommer snart att lära Er bedöma den motorhastighet, som kräves för att åstadkomma en tyst och smidig växling vid olika väghastigheter. Försök ej att växla från 3:e till 2:a växeln vid höga hastigheter, förrän Ni kan göra en smidig nedväxling vid låga hastigheter och växla **aldrig ned till 2:a växeln vid hastigheter, som överstiga den maximihastighet, som vagnen kan prestera på 2:a växeln.**

Släpp alltid upp kopplingspedalen mjukt, så att kraftöverföringen sker mjukt och smidigt utan ryck. Försiktig koppling av motorn gör,

att smärre avvikelser i hastighet mellan motor och växellåda utjämnas utan att växellådan utsättes för några starka påkänningar.

Försiktigheten bjuder att ej utnyttja vagnens maximifart, förrän Ni är fullt förtrogen med vagnens manövrering.

Upprätthållande av ekonomisk marschfart är utslagsgivande för god bränsleekonomi. Alla ändringar av motorns varvtal härifrån medför ökad bränsleförbrukning.

Tag inga onödiga risker vid körning.

Det är viktigt att komma ihåg, att motorn icke får vara igång någon längre stund i garage e. d. då avgaserna äro mycket farliga inom ett mindre område.

Vid kall väderlek bör man låta motorn gå ungefär en minut, sedan den startats, innan man vrider på belysningen. Härigenom förebygges risk för att lamporna skola brinna ut medan generatorns laddningskapacitet håller på att justera sig för det höga motstånd, som det kalla batteriet erbjuder.

Om motorn blir överhettad, kontrolleras oljenivån i motorn och vattennivån i kylaren. Om så erfordras, påfylls olja eller vatten. Om man finner, att det är för litet vatten i kylaren, måste man låta **motorn svalna, innan man fyller på vatten. Den plösliga sammandragning, som uppstår i cylindrarna genom det kalla vattnet, kan förorsaka sprickor i godset.**

Inkörning — En ny bil kräver försiktig behandling den första tiden den är i bruk innan de olika delarna hunnit bli ordentligt "inkörda".

Busa aldrig en ny motor — Genom att lagren i en ny motor är relativt hårt ansatta kan, om hastigheten blir allför stor, för höga temperaturer uppstå i lagren på grund av att hundra procentig anläggning mellan lagerskål och tapp ej kan uppnås hos ett nyttillverkat lager. Dessa temperaturer kunna nå så höga värden att nedsmältning av lagermetallen äger rum.

Överskrid därför ej nedan angivna hastigheter under inkörningsperioden:

0—500 km:	3:an 45 km/tim,	2:an 25 km/tim,	1:an 15 km/tim.
500—1500 km:	3:an 50	2:an 30	" , 1:an 15
1500—2500 km:	3:an 60	"	"
2500—3000 km:	3:an 70	"	"

Nämnda hastighetsiffror äro maximalvärden och avsedda att begränsa motorvarvtalet under alla körförhållanden.

Låt aldrig motorn arbeta under hög belastning och lågt varvtal —
Lika skadligt som att rusa motorn är det att "pressa" motorn på
växlarna, d. v. s. att köra med låg hastighet och gaspedalen till stor
del nedtryckt, och man bör framförallt undvika att köra med så låg
hastighet och så hög belastning att motorn dunkar eller skakar. Väx-
la därför i tid till en lägre växel, så att nämnda körförhållanden ej
behöver förekomma.

Smörjning och tillsyn

Smörjschemat på sid. 32—33 innehåller kompletta anvisningar för smörjning av vagnen jämte uppgift om lämpliga smörjmedel.

Den smörjning och tillsyn, som vagnen kräver, kan indelas i två grupper, nämligen:

- (1) Detaljer, som kräva tillsyn var 150:e mil.
- (2) Detaljer, som behöva ses till varje höst och vår eller var 750:e mil, vilket som först inträffar.

Vare sig Ni smörjer Er vagn själv eller låter någon annan göra det, övertyga Er om följande saker:

Att alla smörjnipplar äro rentorkade, innan smörjsprutan användes.

Att för mycket fett icke användes på bakaxlarna vid hjulen, där det kan tränga in till bromsarna.

Att växellådsolja, som förmår att motstå höga kuggtryck ("extreme pressure oil", ofta betecknad E. P.) och har rätt viskositet, användes i bakaxeln.

Att kullagerfett användes i fram- och bakhjulsagren.

Motoroljan — Vid köp av olja tillses att den icke blott är av god kvalitet utan även av rätt viskositet. Köp efter SAE-beteckningen enligt följande:

Över 25° C	SAE 40
0 till 25° C	SAE 30
0 till -12° C	SAE 20
Mellan -12° och -25° C	SAE 10
Under -25° C	SAE 10 W + 10 % fotogen

Man kan givetvis behöva rucka något på dessa rekommendationer med hänsyn till de förhållanden, under vilka vagnen användes. En vagn, som användes för enstaka, kortare körningar, kräver sålunda en något tunnare olja än en vagn, som användes huvudsakligen för långkörningar eller eljest är i bruk mera kontinuerligt.

Byt olja efter de första 50 milen. Därefter skall byte av motor-smörjolja ske efter var 150:e mil.

Om vagnen köres under mycket hård belastning eller under dammiga vägförhållanden, kan det vara lämpligt att företaga byte av olja något oftare. Oberoende av ovannämnda föreskrifter bör olja bytas höst och vår i samband med övergång till vinter- resp. sommarolja. Håll nivån mellan märkena "V" (full) och "L" (tom), på oljestickan. **Det är emellertid icke nödvändigt att påfylla olja, förrän nivån sjunkit till "L"-strecket.**

Kör ej motorn med startmotor och choken utdragen innan tändningen är tillslagen.

Använd choken med urskilning och låt ej motorn arbeta ojämnt på grund av för riklig bränsletillförsel.

Det i svänghjulskåpan nedre del befintliga hålet skall hållas öppet med hjälp av den där befintliga sprinten. Detta för att event. olja skall kunna rinna ut.

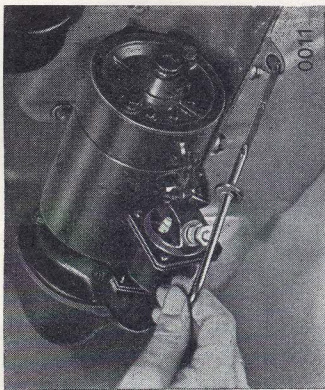


Fig. 11. Oljemätsticka.



Fig. 12. Oljedräneringshål med rens-sprint.

Kör ej motorn i nedförsbackar med tändningen frånslagen.

Rusa ej motorn innan tändningen slås ifrån. Startegenskaperna förbättras ej om cylindrarna fyllas med bränsleluftblandning på detta sätt.

Uppvärmning av motorn skall ske så snabbt som möjligt, och detta göres lämpligast om motorn arbetar under en måttlig belastning och vid ett varvtalet, som ej allt för mycket överstiger tomgångsvarvtalet.

GRUPP 1

Efter varje 150:e mils körning.

Motorn — Byt oljan i motorn. Tillse att Ni erhåller olja av god kvalitet och rätt viskositet för årstiden enligt anvisningarna på sid. 15. När vagnen är ny, bör oljan bytas efter de första 50 milen och därefter var 150:e mil. Håll oljenivån mellan märkena "V" och "L" på mätstickan. Oljan får under inga förhållanden sjunka under sistnämnda märke. Å andra sidan bör man icke påfylla ny olja, så snart nivån sjunkit under märket "V". Detta innebär slöseri med oljan, då oljan i vevhuset ändå skall bytas var 150:e mil.

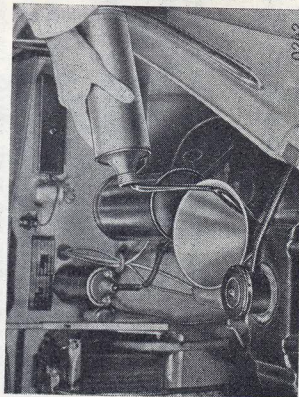


Fig. 13. Motorns oljepåfyllning.

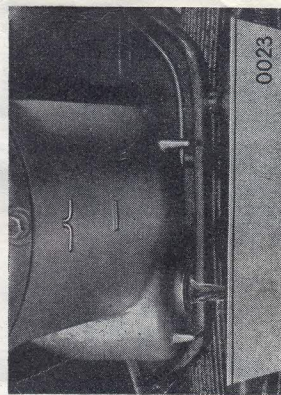


Fig. 14. Avtappning av motorolja.

Kontrollera oljenivån regelbundet, och alltid innan Ni börjar en långkörning.

Enär en motor förbrukar avsevärt mera olja vid körning med höga hastigheter måste man vara speciellt noggrann med att kontrollera oljenivån då motorn mera regelbundet får gå med högt varv-tal.

Cylinderlocksmuttrarna — Efter de första 50 milens körning böra cylinderlocksmuttrarna dragas.

Denna detalj behöver sedan ej efteras annat än om locket avtages. Vid dragning av muttrarna börjar man med de mellersta och går sedan diagonalt över cylinderlocket. Muttrarna åtdragas ånyo, då motorn är varm.

Växellådan — Påfyll växel-lådsolja med viskositet SAE 140 E. P. på sommaren och SAE 90 E. P. vid temperaturer under fryspunkten.

Urtrampningslagret — Urtrampningslagret packas med fett vid fabriken och kräver ej någon ytterligare smörjning. Observera att kopplingen är av torr typ och att lamellen under inga förhållanden får komma i beröring med fett eller olja.

Kardanknuten — Kardanknutskåpan fylls med ett speciellt kardanknutsfett, som tillföres knuten genom en smörjnippel (se smörj-schemat, sida 32).

Bakaxeln — Undersök, om oljan i bakaxeln är trädig. Om så är fallet, tömms och spolas kåpan, eljest påfylls växellådsolja E. P. med viskositet SAE 140 på sommaren och SAE 90 på vintern. E. P. är beteckningen för en speciell olja med förmåga att motstå höga tryck.

Styrinrättningen — Påfyll växellådsolja sommar och vinter, med viskositet SAE 90 E. P. För att styrhuset skall bli ordentligt fyllt med olja, vrides framhjulen så långt som möjligt åt höger, innan ny olja påfylls. Använd aldrig fett i styrinrättningen.

Fjädrarna — För smörjning av fjädrarna är sörjt genom en i mitten placerad nippel. Smörjning sker med motorolja.

Bakhjulsmuttrarna — Dessa åtdragas efter 500 mils körning och man måste se till att de icke lossna.

Ringar — Kontrollera lufttrycket i ringarna. Ojämnt lufttryck förorsakar stort slitage å däcken.

Kylare — Vatten och kylarvätska påfylls vid behov. (Se närmare anv. å sid. 26.)

Bensinpumpen — Lossa till-loppsröret och avtappa allt slam genom att skruva bort avtappningspluggen. Om mycket slam eller vatten samlat sig i pumpen, bör även tanken tappas.

Behållare för bromsvätska — Vätskenivån kontrolleras var 50:e mil. Är behållaren halvfull skall Ford bromsvätska (8A-19542-C) påfyllas till c:a 1 cm från behållarens överkant. Se fig. 34.

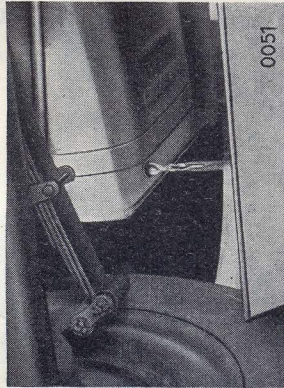


Fig. 16. Tömning av bränsletank.

Batteriet — Var 150:e mil eller var fjortonde dag (vilket som in-träffar först) bör batteriet inspekteras och destillerat vatten påfyllas, tills elektrolyten når upp till rätt nivå. En snabb åtgång på vattnet i batteriet tyder i allmänhet på för hög laddning, vilket bör rättas till (se anvisningarna på sid. 41).

Generatorm — Bakre och främre generatorlagren åro självs-mörj-ande och kråva ej någon ytterligare tillsyn.

Flåktlagret — Smörjes med värmebeståndigt kullagerfett.

Startmotorn — Lagren i startmotorn åro infettade vid fabriken och behöva ingen vidare tillsyn.

Strömfördelaren — Fyll smörjkoppen på sidan av strömfördelaren med värmebeståndigt kullagerfett. Samtidigt bestrykes kammern med ett tunt lager av Ford strömfördelarfett (8A-19575).

Belysning — Kontrollera alla lampor och byt ut de som icke fungera.

Chassiet — För att pressa fram smörjmedel till de delar av chassiet, som åro försedda med smörjnippel, fordras en högtryckssmörj-spruta. Vi rekommendera, att arbetet överlåtes till en auktoriserad försäljare. Med verktygsutrustningen följer emellertid en mindre fettspruta, som man kan använda för att själv utföra smörjningen. om man av någon anledning ej kan komma till en Fordförsäljare. Vid påfyllning av sprutan, skruvar man av locket, tar ut kolven och packar sprutan väl, så att inga luftfickor bildas. Använd ett gott trycksmörjmedel för alla smörjställen med nippel, utom ifråga om kardanknuten och fjädrarna. Torka nippelarna ordentligt rena före smörjningen.

Diverse — Några droppar olja hålles då och då på för-gasarens spjällarmer, dörrarnas gångjärn och lås, motorhuvens gångjärn m. m.

GRUPP 2

Varje höst och vår eller var 750:e mil, beroende på hur mycket vagnen är i bruk, skall förutom under grupp 1 upptagna detaljer följande iakttagas:

Motorn — Skölj vevhuset med s. k. sköljolja, innan ny olja påfylls.

Växellådan — Avtappa den gamla oljan, skölj växellådan med fotogen och påfyll ny växellådsolja E. P. av rätt viskositet (se smörjschemat).

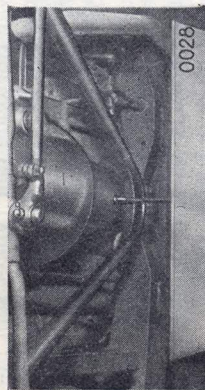


Fig. 17. Avtappning av växellådsolja samt spolning.

Kopplingen — Kontrollera spelrummet i kopplingspedalen och justera det, om så är nödvändigt. Anvisningar härför återfinnas på sid. 30.

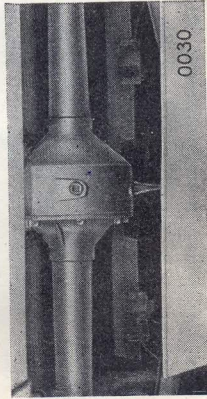


Fig. 18. Avtappning av bakaxelolja.

Fjädrarna — Granska spännbultsmuttrarna och drag åt dem, om så erfordras.

Bensinpumpen — Rengör silen i bensinpumpen.

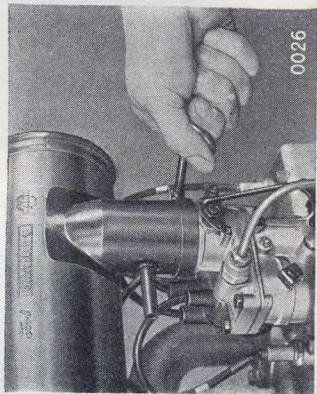
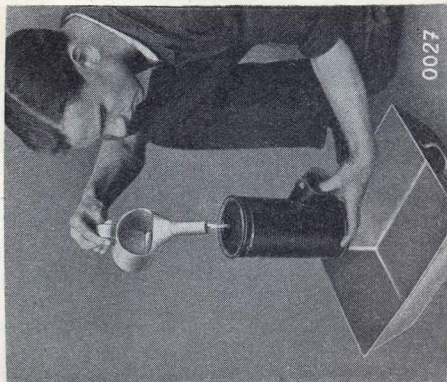


Fig. 19. Avmontering och rengöring av luftfilter.

Luftfilter — Var 750:e mil eller tidigare, beroende på vägförhållandena, bör luftfiltret avmonteras och rengöras med bensin. Håll insugningsöppningen uppåt och håll med fingrarna för de båda utloppsöppningarna i den motsatta sidan. Håll därefter i $\frac{1}{2}$ liter bensin, håll för insugningsöppningen och vänd filtret upp och ned ett antal gånger. Håll därefter ut bensinen. Upprepa förfaringsättet tills bensinen, som hålles ut, är tämligen klar. Montera därefter filtret.

Batteriet — Undersök batteriförbindningarna och rengör dem, om så erfordras, samt smörj i dem med vaselin.

Tändningen — Var 750:e mil eller tidigare, om motorn feltänder eller blir märkbart svagare, bör brytarkontakterna undersökas och avståndet mellan dem kontrolleras samt vid behov justeras.

Hjullager — Avmontera hjulen, avlägsna lagren och tvätta lager och banor i bensin. Torka med tryckluft. Packa med kullagerfett med hög smältpunkt.

Stötdämparna — Kontrollera vätskenivån i stötdämparna. Om så erfordras, påfylls ny stötdämparvätska till i höjd med påfyllningshållet. Använd endast speciell stötdämparvätska (8A-19541-A), som kan erhållas hos varje Fordförsäljare. Fett eller olja får icke användas i stötdämparna. Stötdämparna äro åtkomliga enl. anvisningarna å sid. 48.

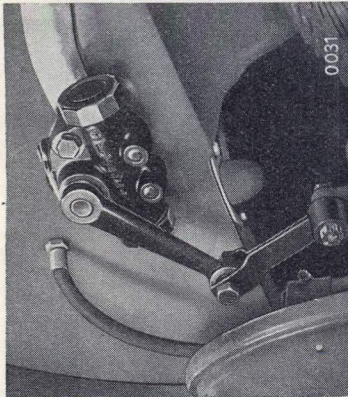


Fig. 20. Främre stötdämpare.

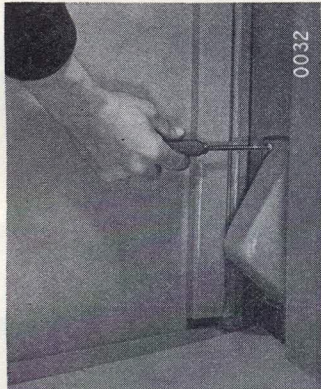


Fig. 21. Kåpa över bakre stötdämpare.

Karossriet — Alla bultar åtdragas. Alla blanka ytor rengöras och poleras. Underredet rengöres.

Motorn

Vid konstruktionen och tillverkningen av den 4-cyl. Ford motorn ha de detaljer bibehållits från tidigare konstruktioner, som bidragit till Fordmotorernas tillförlitlighet, hållbarhet och goda anseende i hela världen.

De fyra cylindrarna och vevhuset äro gjutna i ett block för åstadkommande av större stadga.

Kamaxeln är kugghjulsdriven och behöver icke justeras.

Spelrummet mellan ventiler och ventillyftare är så satt, att det överstiger ventilens utvidgning. Inställningen göres vid kall motor. Någon särskild justerskruv finnes icke, utan ventilerna injusteras vid fabriken, så att spelrummet motsvarar ventilens utvidgning, varför justeringar mellan de gånger sotning och slipning utföras äro överflödiga.

Rätta spelrummet mellan ventiler och ventillyftare skall vara:

Inloppsventil: 0,012"—0,014" (0,30—0,36 mm)

Avgasventil: 0,012"—0,014" (0,30—0,36 mm)

Då vagnen körts en längre sträcka med hög hastighet, bör man låta motorn gå en stund på tomgång, innan tändningen slås ifrån, så att ventilerna få svalna långsamt. Detta ökar deras varaktighet.

Övriga detaljer, som fordra speciell skötsel, beskrivas närmare längre fram i boken.

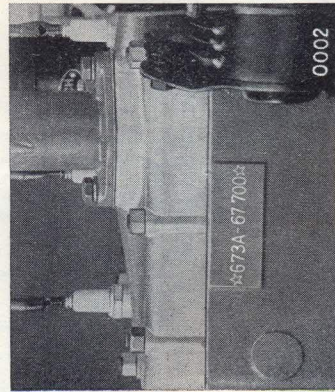


Fig. 22. Motorumrets placering.

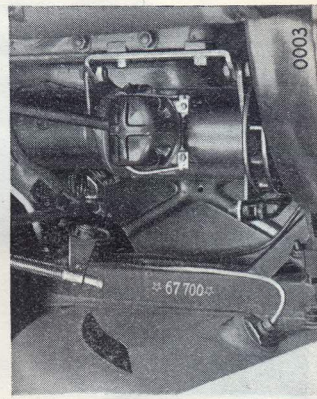


Fig. 23. Chassinumrets placering.

MOTORSTÖRNINGAR.

Vi ha så vitt möjligt tagit i beaktande alla de störningsorsaker, som kan bereda Fordägaren tråkigheter. Genom motorns utmärkta konstruktion elimineras dessa besvär i möjligaste mån. Skulle ändå dock störningar uppträda och en auktoriserad Fordförsäljare ej finnes tillhands, kan man många gånger komma på felan genom en elimineringsprocedur.

För att en motor skall kunna arbeta fordras:

- 1) Ett bränslesystem, vilket tillför motorn en passande blandning av bensin och luft.
- 2) Ett tändsystem, som åstadkommer gnista i tändstiftet för antändning av gasblandningen.
- 3) Ett kylsystem för att förhindra överhettning.
- 4) Ett smörjsystem för att reducera friktionsvärmens och förebygga varmgång.

Vart och ett av dessa system beskrives utförligt på annat ställe i boken.

Vid felsökning i motorn förfar man på följande sätt:

Man förvisar sig om att tändningen är tillslagen och att bränsle finnes i tanken.

Lossa därefter röret mellan bensinpumpen och förgasaren. Om bensin icke kommer fram, då man vevar motorn eller låter startmotorn draga den runt, erhåller förgasaren ingen eller otillräckligt med bensin, varför bensinpumpen behöver undersökas.

Om bränsletillförseln är i sin ordning, måste man prova tändsystemet och se, om en gnista uppstår i tändstiftet vid vartannat varv på motorn. För att kontrollera detta hålles en skruvmejsel på tändstiftsanslutningen, en i sänder, c:a 1/2 cm från cylindlocket, medan motorn drages runt. Om gnista därvid icke uppstår, är det något fel på tändningen.

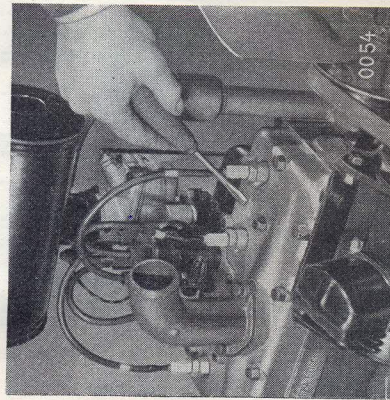


Fig. 24. Gnistsprov.

Prova kompressionen i varje cylinder, helst med kompressionsmätare. Kompressionen i varje cylinder skall vara lika och får ej skilja på mera än 10 lbs/tum². (0,7 kg/cm²). Är skillnaden större för någon cylinder, äro kolvringarna eller ventilererna otäta.

Kör vagnen på högsta växel med en hastighet av 8—10 km i timmen. Tryck så småningom ned bromspedalen och släpp samtidigt på mera gas, så att vagnen bibehåller nämnda hastighet. Öka belastningen tills Ni kan känna motorns varje impuls. Om ovan beskrivna procedur i detalj blivit följd, och motorn likväl feltänder, beror detta sannolikt på en hängande ventil, som icke hängde sig under kompressionsprovet. En kompressionsförlust, som ger sig tillkänna endast då motorn är varm, kan ha sin orsak i oriktigt spelrum mellan ventiler och ventillyftare.

Om motorn startar, men efter en kort tid blivit onormalt varm, kontrolleras att fläktremmen har rätt spänning samt att kylvatten- och oljenivån äro de riktiga. Om så ej är fallet sker påfyllning efter behov.

Om knackningar eller oljud uppstått i motorn bör en auktoriserad Fordverkstad anlitas.

Kylsystemet

Motorn kyls med vatten, som cirkulerar i vattenmantlar omkring cylindrar, förbränningsrum, ventilkammare och ventilsåten. Vattnet hålles i ständig rörelse på grund av viktskillnaden mellan det kallare vattnet i kylaren och det varmare i kylmantlarna (termosifon-principen).

Vattnet, som användes för påfyllning av kylaren måste vara så neutralt (mjukt) som möjligt för att motverka rostbildning och beläggning. I trakter med alkaliskt, surt eller salthaltigt vatten måste man tillsätta rostskyddsmedel, som kan erhållas hos Er Fordförsäljare.

Hela kylsystemet bör någon gång spolas rent, vilket sker på så sätt, att man öppnar avtappningskranen i bottnen på kylaren och låter vatten från en slangledning genomströmma hela kylsystemet c:a 15 minuter eller tills det utströmmande vattnet är rent.

Frostskyddslösning.

Vintertid måste lämplig frostskyddslösning (t. ex. Ford 8A-19544-B) användas för att skydda motor och kylare mot sönderfrysning.

Vi avråda från användande av sådana frostskyddslösningar, som innehåller oorganiska ämnen.

Etylenglykol, kylarglycerin eller sprit rekommenderas såsom lämpliga frostskyddslösningar. Då dessa emellertid äro organiska vätskor och liksom vatten förorsaka rostbildning och beläggning, måste lösningen innehålla ämnen, som förebygga för stark rostbildning eller beläggning.

Bland de oorganiska kylarvätskor, som saluföras, äro kalciumkloridlösningar troligen de mest skadliga. Även andra kylarvätskor, såsom glykos- och sockerlösningar samt oljor äro skadliga och böra aldrig användas.

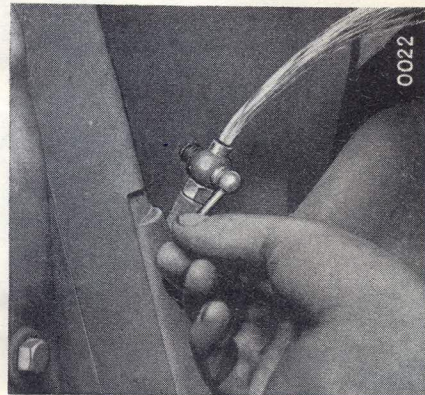


Fig. 25. Avtappningskran för kylvattnet.

Justering av fläktremmen.

Fläktremmen är rätt justerad, om man med tummen kan trycka ned remmen c:a 1 cm enl. fig. 26. Remmen justeras medels de båda muttrarna 1 och 2.

Om motorn körts med för litet vatten i kylaren, så att den blivit överhettad, måste man låta motorn svalna, innan nytt vatten påfylls kylaren.

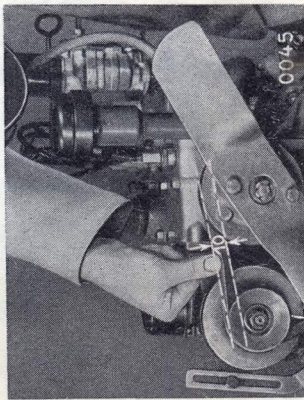
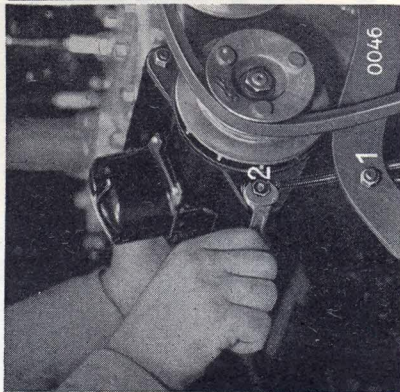


Fig. 26. Justering av fläktrem.

Bränslesystemet

Bränsletanken är placerad i ramen och rymmer 38 liter. Den elektriska bränslemätaren på instrumentbrädan anger bränslemängden i tanken.

Bränslepumpen är placerad å motorns vänstra sida och drivs av en excenter från kamaxeln. Bränslepumpen är automatisk och behöver ingen annan tillsyn än att man håller den fri från smuts och ser till, att alla anslutningar äro täta. (Se fig. 27).

Vid rengöring av pumpsilen borttages skruven mitt på locket, var- efter detta avtages.

Samtidigt bör även avtappningspluggen utskruvas, varvid i pum- pen befintliga föroreningar utspolas. När locket åter monteras, torde Ni noga tillse att packningen är hel, filtret rätt placerat och att locket fått riktig anläggning.

Pumpen skall, om den är felri, fylla sig själv på 20 sekunder eller mindre, då man drar runt motorn med startmotorn.

Om förgasaren icke tillföres tillräckligt med bränsle, kan orsaken härtill vara någon av följande:

- 1) Bränsletanken är tom.
- 2) Silen har blivit igentäppt av smuts.
- 3) Läckan på bränsleröret eller dess anslutningar, så att luft intränger i röret. Detta av- hjälpes genom tätning av läc- kan, varefter pumpen åter funktionerar.

Förgasaren är en fallförgasare och fungerar fullkomligt automa- tiskt. Förgasaren är inställd så att endast tomgånginställningen behöver justeras, varför man

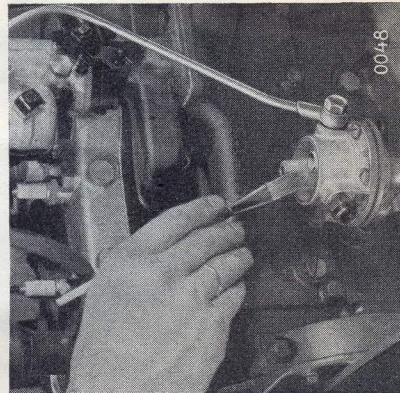


Fig. 27. Rengöring av bränslepump.

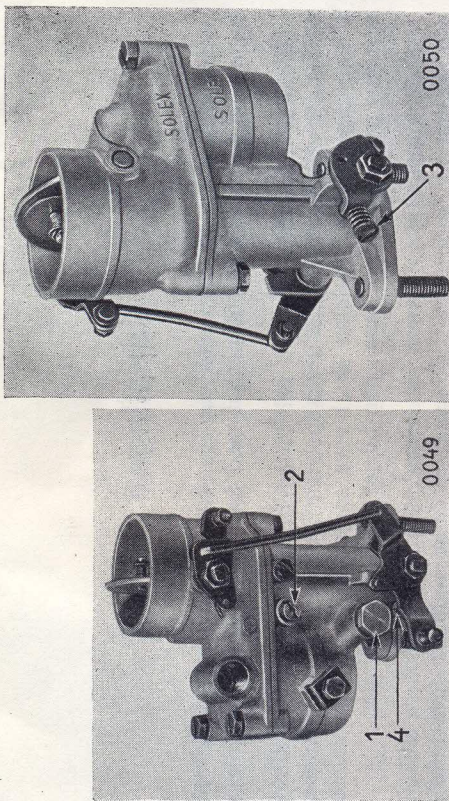


Fig. 28. Förgasare.

1. Huvudmunstycke.
2. Tomgångsmunstycke.
4. Justerskruv för tomgångsblandning.

Fig. 29. Förgasare.

3. Justerskruv för gasspjället.

ej behöver befara några driftsstörningar, om ej förgasaren utsättes för åverkan.

Tomgångjusteringen utföres på nytt, sedan vagnen inkörts.

Vid tomgångjusteringen behöva endast gasspjällsskruven (3) och tomgångsblandningsskruven (4) röras.

För att erhålla den bästa inställningen — vilken kan variera något för olika motorer — förfar man på följande sätt:

Medan motorn är varm, inställes gasspjällsskruven så, att motorn nått och jämnt går. Tomgångsblandningsskruven skruvas därefter in eller ut, tills motorn går jämnt. Gasspjällsskruven kan sedan om- ställas, om motorn går för fort, varefter tomgångsblandningsskruven åter justeras. På detta sätt fortsättes justeringen, tills tomgången är tillfredsställande, (400—500 varv/min.). Observeras bör, att en jämn och lugn tomgång ej alltid kan erhållas ifråga om en ny och kärv motor.

I marknaden föras olika blandningar av bensin och sprit, vilka kunna användas såsom bränsle. Då en sådan blandning emellertid har något andra egenskaper än oblandad bensin, är det nödvändigt att ändra tändinställningen för att erhålla gott resultat med ett så- dant bränsle. (Se sid. 44.)

Kopplingen

Kopplingen är av torr, enskivig typ. Urtrampningslagret kräver ingen smörjning, då det är packat med fett vid leveransen.

Mellan urtrampningslagret och frikopplingsgaffeln måste alltid finnas ett visst spelrum, och detta spelrum bestäms av dödgången i kopplingspedalen. Pedalen skall vara så justerad, att den måste trampas ned c:a 25 mm, innan den börjar frigöra kopplingen.

Justeringen utföres genom att ändra på kopplingslänken, vilken vid ökning av spelrummet skruvas ut (mot vagnens framände), sedan sprinten borttagits och låsmuttern lossats.

Kopplingsfjädrarna äro inställda till rätt tryck vid fabriken. Under inga omständigheter får man försöka att justera trycket genom att ändra på frikopplingsarmarnas läge.

Tag ej för vana att hålla foten på kopplingspedalen vid körning. Kopplingen kan då lätt slira, så att lamellens beläggning slites i onödan.

Håll däremot kopplingspedalen nedtryckt vid startning av motorn. Därigenom minskas belastningen på startmotor och batteri och motorn går lättare att starta.

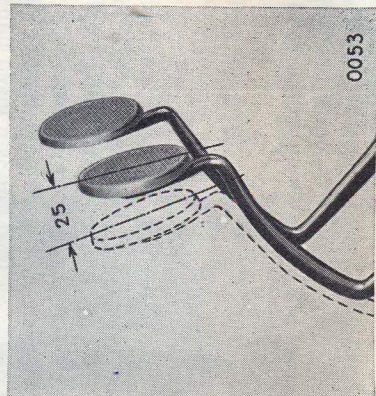


Fig. 30. Kopplingspedalens spel.

Växellådan

Växellådan giver tre hastigheter framåt och en back och är försedd med tystgående drev. Tredje växeln är direktkopplad.

Växellådan är vidare försedd med en s. k. synkroniseringsanordning, som medgiver tyst och smidig växling mellan andra och tredje växeln.

Då växellådslocket borttages får icke synkroniseringsringen flyttas framåt på sitt inre nav. Om denna ring föres framåt från sitt normala läge (vilket bestäms av växelföraren), komma de sex stälkolorna som hålla ringen i läge på navet, på grund av fjädertrycket att kastas ut med stor kraft. För att åter kunna montera dem, är det då nödvändigt att demontera växellådan.

Endast speciell växellådsolja skall användas och oljenivån skall hållas i jämnhöjd med påfyllningshållet, som är placerat på högra sidan av växellådan.

Alltför hög oljenivå resulterar lätt i läckage förbi lagren och genom kardånroret till bakaxeln. Likaså riskerar man att olja kommer in i kopplingen och försäkras skrimning.

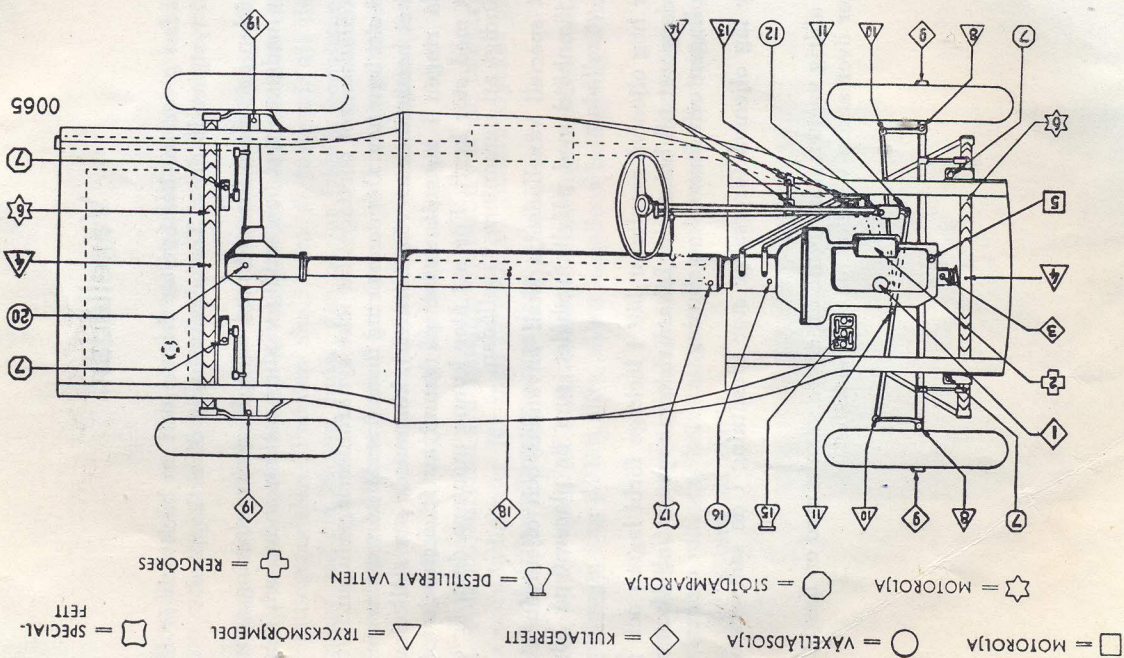
Alltför låg oljenivå försäkras stor förslitning i de samverkande delarna.

Växla aldrig vagnen från tredje till andra växeln med en hastighet, som ligger över andra växeln's maximihastighet.

Var 150:e mil		Höst och vår (eller var 750:e mil)	
1	STOMFORDLARAXEL	1	Värmebeständigt kullagerfett, se sid. 19
2	LUFTFILTER	2	Rengöres med bensin, se sid. 21
3	FLÄKTLAGER	3	Värmebeständigt kullagerfett, se sid. 19
4	SPÄNNBULT	4	Trycksmörjmedel, se sid. 18
5	MOTORIJA	5	Töm och påfyll motorolja, se sid. 15
6	FJÄDERBLAD	6	Smörj med motorolja
7	STÖDÄMPARE	7	Påfyll stötdämparvätska, se sid. 48
8	SPINDELBULT	8	Trycksmörjmedel
9	FRAMHJULSLAGER	9	Packas med kullagerfett av god kvalitet, se sid. 21
10	PARALLELLSTAC	10	Trycksmörjmedel
11	PARALLELLSTAC	11	Trycksmörjmedel
12	STYRNÄTNING	12	Påfyll E. P. växellådaolja upp till påfyllningshål, se sid. 18
13	VÄXELFÖRAXEL	13	Trycksmörjmedel
14	PEDALAXELLAGER	14	Trycksmörjmedel
15	BATERI	15	Påfyll destillerat vatten, se sid. 41
16	VÄXELLÅDA	16	Töm, spola och fyll E. P. växellådaolja upp till påfyllningshål, se sid. 20
17	KARDANKNUT	17	Smörj med specialkardanknutfett
18	KARDANRÖR	18	Kullagerfett
19	BAKHJULSLAGER	19	Påfyll E. P. växellådaolja upp till påfyllningshål, se sid. 18
20	BAKAXEL	20	Kullagerfett

Smörjanvisningar.

Fig. 31. Smörjschema.



Bakaxeln

Kraften från motorn överföres till bakaxeln från växellådan genom kardanknuten och kardanaxeln, vilken löper i rullager. Vagnens vikt upp bäres av bakaxelkåporna, så att drivaxlarna icke behöva upptaga andra påkänningar än framdrivningen. De framdrivande och bromsande krafterna överföres från ramen till bakaxeln genom kardånöret och kardanstagen. Muttrarna, som fasthålla navet, skola alltid vara ordentligt åtdragna. Bakaxelsmörjningen sker enligt instruktioner å sid. 32—33.

Framaxeln

Framaxeln hålles i läge genom ett V-stag, baktill fäst i tvärbalken. Denna montering håller alltid axeln i rätt läge oberoende av vägbanans beskaffenhet och vagnens hastighet. Under normala förhållanden är den enda tillsyn som kräves, smörjning, tillsyn av de olika styrförbindningarna samt inställning av framhjulen. Det är önskvärt att dessa justeringar utföres av en auktoriserad Ford-försäljare.

Framhjulen skola lyftas upp allt emellanåt och provas vad beträffar tyst gång och glappning i sidled. För att bestämma glappningen skakas hjulen. Förväxla icke glappande spindelbultar med glappande lager.

Om framhjuls-lagret glappar för mycket, kan det justeras på följande sätt:

Lyft upp framvagnen och borttag yttre navkapseln. Den inre navkapseln lossas därefter. Sedan saxpinnen borttagits, kan lagermutter, lager och hjul borttagas och rengöras.

Vid montering måste justeringsmuttern åtdragas ordentligt och sedan vridas tillbaka, ungefär $\frac{1}{6}$ varv, tills hjulet löper fritt, varefter den säkras med saxpinne. Både den inre och yttre navkapseln skall därefter monteras. Kör aldrig vagnen utan navkapslar.

Hjul och ringar

De pressade stälhjulen behöva ingen annan tillsyn än att man vid monteringen tillser att de placeras i rätt läge på navet samt att muttrarna äro ordentligt åtdragna.

Hjulen demonteras på följande sätt:

- 1) Borttag de yttre navkapslarna.
- 2) Lossa hjulmuttrarna.
- 3) Lyft upp vagnen med domkraften, som placeras i ett för detta ändamål avsett rör under resp. fotbräda.
- 4) Borttag hjulmuttrarna, varefter hjulet avtages.

Vid påsättning av hjulen drar man åt varje mutter endast obehövt tydligt åt gången och går på detta sätt runt hela navet, tills alla muttrar äro stadigt åtdrag-

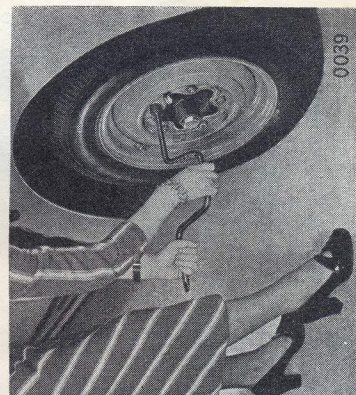
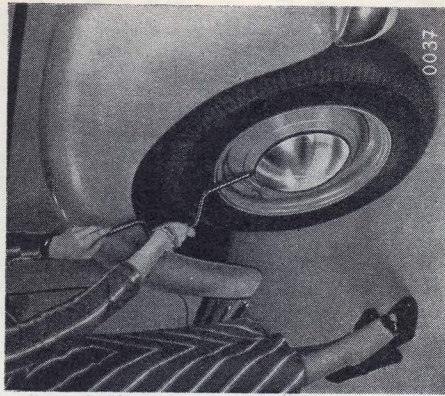


Fig. 32. Avmontering av hjul.

na. Eljest kommer hjulet att skeva. Drag åt muttrarna ordentligt, så att Ni icke riskerar att hjulet lossnar.

Hjulumuttrarna skola tid efter annan åtdragas.

Ringens avtagning — Släpp ut all luft ur ringen och lossa båda vulsterna från vulstsätena på fälgen. Pressa den yttre vulsten från sätet ned i fälgrännan mittför ventilen.

Lyft därefter, med två ringjärn placerade ungefär 1 dm på vardera sidan om ventilen, vulsten över fälgkanten.

Följ utefter fälgkanten med verktygen, tills hela yttre vulsten är fri från fälgflänsen och pressa ned inre vulsten upptill i fälgrännan.

Påsättning av ringen — Pumpa slangen nätt och jämnt rund och lägg in den i däckets så, att ventilen kommer mitt för det röda märket. Läg därefter på däckets och tryck ned inre vulsten i fälgrännan på ömse sidor om ventilen. Pressa återstående delen över yttre fälgflänsen, dock ej alltför stor del av vulsten på en gång. Genom att bestryka vulsten med såpa underlättas ringens påsättning.

Lyft ringen och placera yttre vulsten i fälgrännan vid ventilen. Med början på endera sidan om ventilen pressas sedan undan för undan vulsten över fälgkanten, tills hela vulsten är i sitt läge. Håll alltid så mycket som möjligt av vulsten i fälgrännan då däckets påsättes.

Innan ringen pumpas, skjutes ventilen in så långt som möjligt för att utrona, att slangen icke fastnat under vulsten. Släpp ej ventilen, då detta göres.

Pumpa ringen till högst 0,15 kg/cm² och vicka däckets fram och tillbaka, så att det ligger rätt. Korrekta läget anges av det röda märket som skall ligga mitt för ventilen.

Pumpa ringen till föreskrivet lufttryck, se specifikationen.

Kör aldrig med för lågt lufttryck i ringarna, då följden blir onormal förslitning och försärad styrning. Kontrollera trycket i alla ringar minst en gång i veckan.

Använd aldrig kappor i framringarna. De förstöra hjulets balans och innebära alltid risk för Er säkerhet vid körning med hög fart.

Reservhjulet på Taunus är placerat baktill i bagagerummet.

Om onormalt slitage på däckets uppstår, bör Ni anlita en auktoriserad Fordförsäljare, enär hjulinställningen möjligen kan ha blivit felaktig. Styrförbindningarna måste även kontrolleras. Dåligt pumpade ringar kunna även orsaka slitage. Ofta återkommande inbromsningar av vagnen öka likaså slittaget.

Ringarna böra växla plats var 750:e mil, se fig 34.

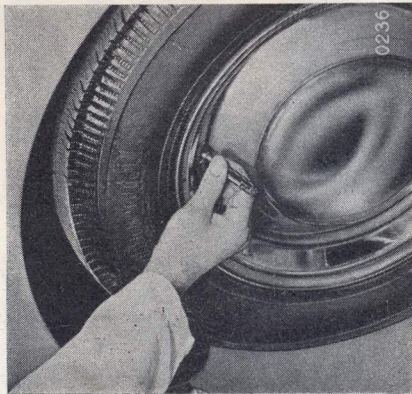


Fig. 33. Kontroll av ringtryck.

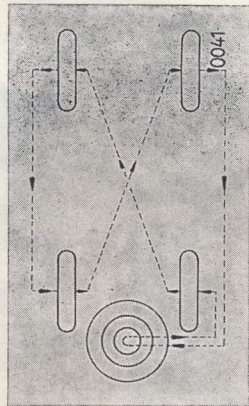


Fig. 34. Ringväxling.

Styrinrättningen

Styrinrättningen är av typ snäckskruv och rulle och är av sådan konstruktion, att den icke behöver annan tillsyn än smörjning då och då. Möjligheter för justering på grund av förslitning finnas. Vid behov av justeringar böra arbetet överlämnas till en auktoriserad Fordförsäljare.

Olja och icke fett skall användas i styrinrättningen.

Olika ringtryck, släpande bromsar och brist på smörjning äro de vanligaste orsakerna till hård styrning.

Bromsarna

Bromsarna äro av hydraulisk typ med expanderande backar. Fotbromsen verkar på alla hjulen, handbromsen endast på bakhjulen (mekaniskt).

Före justering av bromsarna tillses alltid, att lufttrycket är det föreskrivna i alla ringarna.

Bästa sättet att prova bromsarna är att göra ett vägprov. Om ringtrycket är det föreskrivna i alla ringarna och vägprovet giver vid handen, att bromsarna verka olika på de olika hjulen eller att bromspedalen går att trampa ned för långt, måste bromsarna justeras. Sådan justering utföres snabbt och korrekt av alla auktoriserade Fordförsäljare till lågt pris.

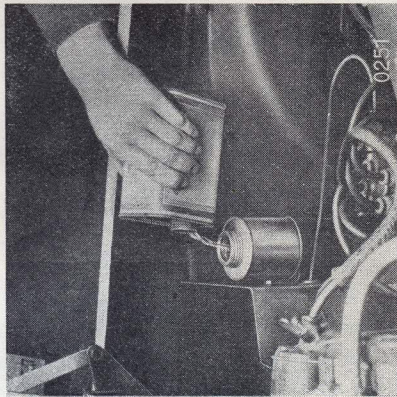


Fig. 35. Påfyllning av bromsvätska.

Äventyra icke Er säkerhet genom att själv verkställa bromsjustering på måfå.

Då nya bromsband behöva påläggas, råda vi Er att låta en Fordförsäljare utföra arbetet, så att Ni är säkra på att erhålla äkta Fordbromsband.

Det är av största vikt att bromsbanden äro fria från fett eller olja. Rätt smörjning av framhjul och bakaxel samt byte av oljepackningar vid eventuellt läckage förhöjer bromseffekten.

Efter tvättning av vagnen böra bromsarna provas. Visar det sig, att bromsbanden blivit våta, bör ihågkommas, att bromseffekten är mindre än normalt tills banden ha torkat. Undvik att låta vagnen stå öfver en natt med tilldragen handbroms, om bromsbanden äro våta.

Elektriska systemet

Batteri — Batteriet är ett 6-volts, 75-amp/tim batteri.

Håll elektrolytnivån i batteriet ca 15 mm öfver plåtarnas överkant genom att påfylla destillerat vatten, då så behövs.

Kontrollera elektrolytnivån minst var fjortonde dag.

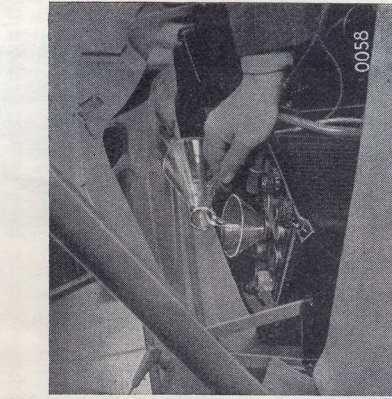
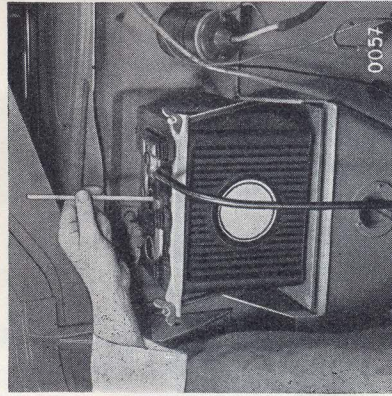


Fig. 36. Kontroll av elektrolytnivån. Fig. 37. Påfyllning av destillerat vatten.

Batteriförbindningarna måste hållas rena och väl ansatta. Lösa eller oxiderade batteripoler öka motståndet och försäkra för hög spänning på generatorströmmen, vilket ofta resulterar i att lamporna brinna ut i förtid och att brytarkontakterna bli brända.

Vid montering av batteriet i vagnen måste Ni övertyga Er om, att den **negativa** polen jordas.

Håll batteriets påfyllningsproppar och förbindningar täta samt batteriets överdel ren. En tunn hinna av vaselin skyddar polerna mot korrosion.

Tillse att batteriet alltid är väl fastsatt.

Vid reparation eller vinterförvaring lämna alltid batteriet till en auktoriserad Fordförsäljare.

Generator — Generatorn är monterad till höger om cylinderlocket framtill å motorn.

Generatorns laddning bör justeras efter vagnens individuella behov av elektrisk ström. Överladdning av batteriet verkar i längden förstörande på detsamma, men å andra sidan får batteriet ej urladdas för mycket. Det är därför viktigt, att generatorns laddning är rätt inställd.

Den idealiska inställningen är den lägsta strömstyrka, vid vilken batteriet hålles uppladdat.

Taurus är försedd med s. k. tvåborstgenerator med regulatorrelä, vilket automatiskt reglerar laddningsströmmen efter förbrukningen.

Startmotor — Startmotorn är monterad å motorns högra sida. Den behöver ingen annan tillsyn än att man tillser, att kabelförbindningarna hållas rena och väl åtdragna, att kommutatorn är ren samt att fältborstarna förnyas vid behov.

Säkringar — Samtliga säkringar (12 st.) äro samlade i en särskild box, lätt åtkomlig, och placerad på torpedväggen till vänster om typskylten.

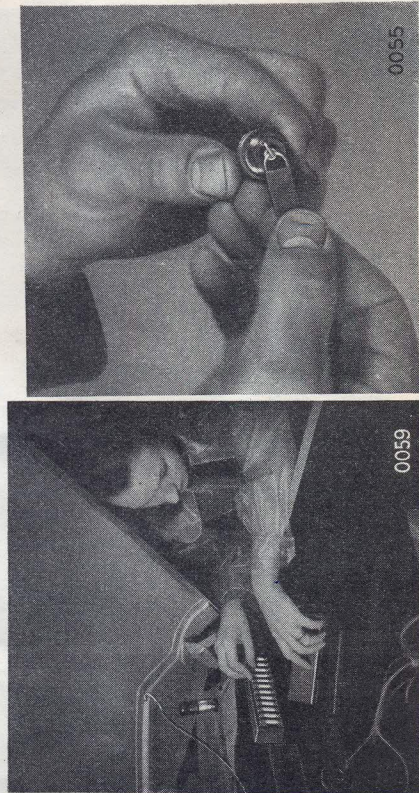


Fig. 38. Säkringarnas placering. Fig. 39. Uppmätning av elektrodstånd.

Alla säkringarna äro på 8 ampère och betjäna följande enheter: 1. Reservsäkring. 2. Takbelysning. 3. Höger strålkastare, helljus. 4. Vänster strålkastare, helljus. 5. Höger strålkastare, halvljus. 6. Vänster strålkastare, halvljus. 7. Instrumentbelysning och höger bak-

lykta. 8. Vänster baklykta och nummerplåtsbelysning. 9. Parkerljus, höger och vänster. 10. Blinkers och stoppljus. 11. Vindrutetorkare. 12. Signalthorn.

Tändspole — Åtkomligt monterad på torpedväggen. Man bör då och då kontrollera att alla ledningar äro felfria samt väl anslutna.

Tändstift — Om motorn är svårstartad eller feltänder kan det ha sin orsak i smutsiga tändstift eller felaktigt avstånd mellan tändstiftselektroderna. Håll därför tändstiften rena och elektrodståndet inställt till 0,025" (0,64 mm). Se också till, att isolatorerna på tändstiften äro rena.

Man vinner ingenting på att experimentera med tändstift av olika fabrikat. Bosch W 175T1 eller Champion L—10 äro de för motorn mest lämpliga, och endast originaltändstift böra användas vid utbyten. Vänd Er till en auktoriserad Fordförsäljare för att vara säker om att erhålla sådana.

Tändningen

Den för tändningen av gasblandningen erforderliga strömmen erhålles i första hand från batteriet. Induktionsspolen transformerar om den lågspända strömmen till högspänd för att kunna frambringa gnistan mellan tändstiftets elektroder. Den lågspända strömmen brytes av brytarmen med regelbundna mellanrum, under det att fördelarens rotor sänder ut den högspända strömmen till resp. tändstift i ordningsföljden: 1, 2, 4 och 3.

Fördelaren är belägen ovanpå cylinderlocket på motorns vänstra sida.

Tändningen regleras fullkomligt automatiskt, så att startning sker med lågtändning. Tändningen höjes och sänkes automatiskt vid körning i proportion till varvtalet.

Om något mankemang skulle uppstå, som kan hänföras till felaktig tändning, bör Ni förfara sålunda:

- 1) Lossa den röd-gröna kabeln från fördelaren.
- 2) Vrid tändnyckeln till läge FAHRT.
- 3) Anslut den lossade kabeln till cylinderlocket och om gnista därvid icke uppstår, undersök varje kabel ända tillbaka till batteriet och jordförbindningen för att få tag i eventuellt brott å ledningen.
- 4) Om gnista uppstår vid prov 3 avlägsnas fördelarlocket och kontaktpunkterna undersöks. Om spetsarna äro slitna, ojämna, brända eller intaga felaktigt läge, slipas de jämna med ett oljebryne. **Fil får ej användas.** Svårt brända brytarspetsar tyda i allmänhet på fel i kondensatorn eller dåliga batterianslutningar.

Avståndet mellan kontaktspetsarna skall vara 0,015"—0,020" (0,4—0,5 mm), då brytarmen ligger på kammens högsta punkt. Detta avstånd skall emellanåt kontrolleras och justeras.

Justering verkställles på följande sätt:

Avtag fördelarlocket och rotorn samt veva motorn sakta, till brytarmen ligger på toppen av ett av kammens fyra hörn, d. v. s. då avståndet mellan spetsarna är störst.

Lossa låsskruven och vrid den excentriska ställskruven, tills avståndet mellan spetsarna är det ovan angivna. Detta avstånd kontrolleras medelst bladmått.

Då rätt avstånd erhållits, skruvas låsskruven till, varefter avståndet mellan spetsarna åter kontrolleras, så att man är säker på att det icke rubbats.

Justering av brytarspetsarna bör helst utföras hos en Fordförsäljare. Om justering i nödfall måste verkställas av bilägaren, bör man låta en Fordförsäljare kontrollera justeringen snarast möjligt.

Smärre ändringar i tändinställningen kunna göras genom att lossa klämskruven till fördelarhusets fästbygel och vrida huset något med- eller mot rotationsriktningen) för att höja tändningen och i motsatt riktning för att erhålla sänkt tändning. Se till, att skruven drages åt ordentligt efter en dylig justering.

Den justeringsmetod måste användas med försiktighet och endast för att åstadkomma finjusteringar. Säkra är, att låta en Fordförsäljare göra justeringen.

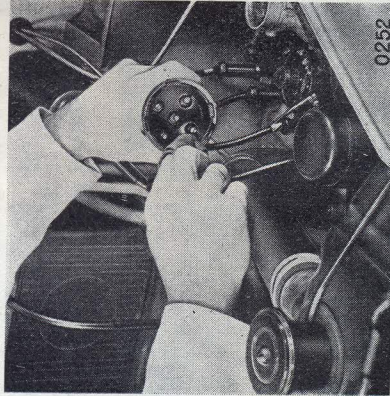


Fig. 40. Rengöring av fördelarkontaktier.

Belysningen

Belysningsystemet består av strålkastare med hel- och halvljus, parkeringsljus, stopp- och nummerplåtsljus (tjänstgör även som bagagerumsljus), dubbla bakljus med inbyggd blinkerljus (separata blinkers fram), motorrumsljus, takljus och instrumentljus. Strålkastarlamporna äro dubbeltrådiga (hel- och halvljus) med en ljusstyrka av 35 watt. Alla lampor äro kopplade parallellt, så att om en glödlampa går sönder eller borttages har detta icke någon inverkan på de övriga.

Tillse vid utbyte av glödlampor, att Ni erhåller sådana märkta "FORD". Detta är en garanti för att Ni erhåller lampor av god kvalitet. Det är dålig ekonomi att köpa billiga glödlampor. Vid insättning av strålkastarlampor tillse, att ordet "oben" eller "top", som är instämplat på sockeln, vändes uppåt. Eljest kan man icke få rätt fokusinställning.

INSTÄLLNING AV STRÅLKASTARE

Skulle strålkastarna vara oriktigt inställda kan dessa justeras med hjälp av de tre skruvarna under strålkastarringen. En noggran inställning av strålkastarna kan endast ske om man har tillgång till en skärm eller en ljus vägg. Härvid skall vagnen stå på en plan yta och

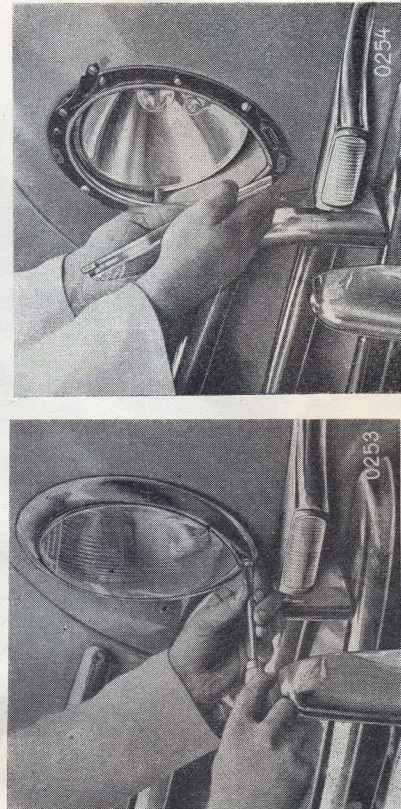


Fig. 41. Inställning av strålkastare.

med ett avstånd av $7\frac{1}{2}$ m mellan strålkastarna och skärmen resp. vägen.

På vägen drar man upp en vågrät linje på en höjd från marken av 66 cm. Vidare ritas tre lodräta linjer med ett inbördes avstånd av 48 cm, varvid de båda yttre representera strålkastarnas och den mittre vagnens centrumlinje.

Medelpunkten av ljuscirklarna skall falla på resp. strålkastares centrumlinje på vägen och med ljuskäglans överkant i järnhöjd med den horisontella linjen.

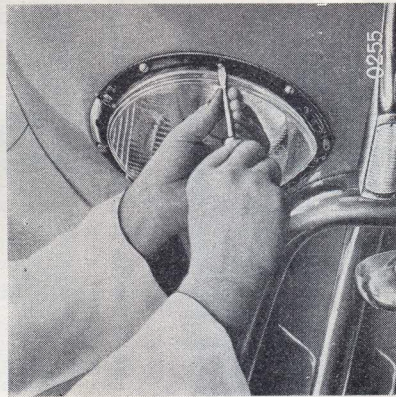


Fig. 42. Inställning av strålkastare.

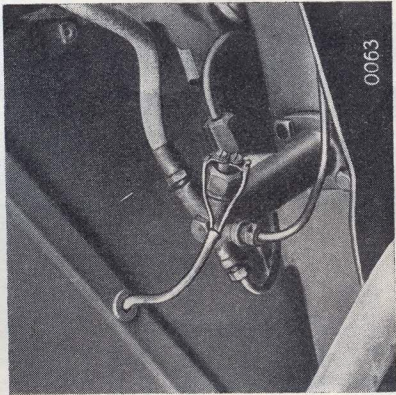


Fig. 43. Stopp-ljusströmbrytarens placering.

Fungerar ej stoppljuset trots det att glödlampan är hel, skola ledningsanslutningarna vid stoppljusströmbrytaren undersökas. Denna är placerad till vänster under chassiet på huvudbroms cylinderns fördelarstycke.

Stötdämparna

De främre stötdämparna äro lätt åtkomliga sedan hjulen vridits inåt. För att kunna komma åt de bakre stötdämparna måste de båda kåporna, som äro placerade i bagagerummet, borttagas. Se fig. 20 och 21.

Stötdämparna fordra ingen annan tillsyn än påfyllning av vätska i behållaren. Påfyllningsproppen i behållaren avlägsnas varje höst och vår eller var 750:e mil, vilket som inträffar först, och behållaren fylls med Ford stötdämparevätska (8A-19541-A), som tillhandahålles av Fordförsäljare, vilka för övrigt äro rustade att utföra eventuella justeringar och reparationer.

Fett eller olja får icke användas i stötdämparna.

Karosseriet

Högra dörren regleras genom att vrida det invändiga dörrhandtaget i motsatt riktning mot öppnandet. Den vänstra dörren går endast att låsa utifrån.

Använd alltid kallt eller halvljunt vatten (aldrig varmt vatten) vid tvättning av karosseriet. Spruta aldrig karosseriet med full, kraftig stråle, utan låt vattnet sakta strila ur slangen så mycket, att smutsen avrinnes, och torka därefter av karosseri och hjul med en svamp. Skölj efter med kallt, rent vatten, som avtorkas med ett sämskskinn. Ett gott polermedel bör slutligen användas för att giva vagnen en vac-ker glans.

Till de förnicklade delarna användes putskräm. Olja och

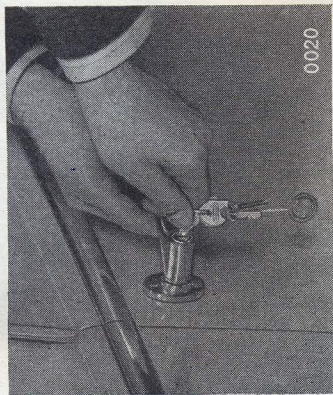


Fig. 44. Vänster dörr låses utifrån.

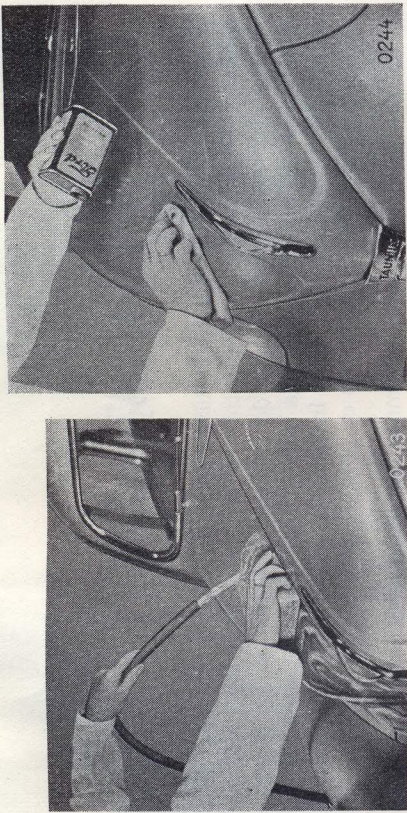


Fig. 45. Tvättning och polering.

fett på hjul och karosseri avtorkas med en putstrasa, doppad i bensin.

Såväl polermedel som putskräm av god kvalitet tillhandahållas av varje auktoriserad Fordförsäljare.

Om karosseriet eller någon annan lackerad del av vagnen har blivit nedstänkt av tjära eller liknande från vägbanan, borttages detta med en blandning av $\frac{2}{3}$ bensin och $\frac{1}{3}$ olja. Om nämligen endast bensin användes, är det fara värt, att lackeringen tar skada.

Doppa en mjuk trasa i lösningen och gnid på fläcken, tills den är borta. Skölj därefter av med rent vatten.

Vindrutan skall alltid hållas ren och vid behov avtorkas med användande av rikligt med vatten. Man bör ej endast torka av den med en trasa. Om smuts får samla sig på rutan inom vindtorkarnas radier, riskerar man att glaset blir repigt, då vindrutetorkarna sätts igång.

Klädseln rengöres bäst med en fuktig trasa och tvättmedel. Tag litet tvättmedel på en fuktig (ej våt) trasa och gnid kraftigt klädseln. Torka sedan rent med en fuktig, ren trasa.

Vid borttagning av fläckar på tygklädsel blir fläckmedlet beroende på fläckens ålder och beskaffenhet. De flesta fläckar torde dock kunna borttagas med koltetraklorid.

Fords utbytessystem

För att hjälpa Er att hålla underhållskostnaderna så låga som möjligt för Er vagn, ha vi inrättat ett utbytessystem för motorer, som gör det möjligt för Er att, då tiden är inne för en genomgripande översyn på motorn, erhålla en fabriksrenoverad motor till ett synnerligen lågt pris, som även inkluderar frakter och allt monteringsarbete, om detta utföres hos en auktoriserad Fordförsäljare.

De gamla motorer, som inkomma för renovering, monteras helt isär, och varenda del underkastas en noggrann granskning. Delar, som därvid icke befinnas vara fullgoda, nedskrotas och ersätts med nya. Cylinderblocken undersökas särskilt noggrant, cylinderna borras till överdimension och poleras spegelblanka.

Inga avvikelser från de för tillverkning av nya motorer fastställda toleranserna eller metoderna tillåtas. Dessa renoverade motorer äro därför i alla hänseenden att jämföra med nya motorer.

En dylik renoverad motor kan Ni erhålla inmonterad på några få timmar, och Ni slipper att ha vagnen stående en längre tid på verkstad för renovering av motorn.

Förutom ifråga om motorer tillämpas förmånliga utbytespriser för en hel del andra delar, såsom bromsbackar, kopplingslammeller, strömfördelare, förgasare, bränslepumpar etc.

Ytterligare upplysningar rörande detta utbytessystem kunna erhållas hos alla auktoriserade Fordförsäljare.

Specifikation

Motor: 4-cyl. L-typ med cylindrarna gjutna i ett med överdelen av vevhuset. Trelagrad, statiskt och dynamiskt utbalanserad vevaxel. Avtagbart cylinderlock av lättmetall. Kugghjulsdreven kamaxel. Kolvar av aluminiumlegering. Fyrpunktsupphängning i gummi
Cylinderdiameter 63,5 mm
Slaglängd 92,5 mm
Cylindervolym 1,172 lit.
Effekt vid 4 250 varv/minut 34 hk
Kompressionsförhållande 6,6:1

Smörjsystem: Trycksmörjning genom oljepump av kugghjulstyp till alla vevaxel- och kamaxellager samt vevstakslagren. I blocket gjutna oljekanal. Övriga delar av motorn stänksmörjas. Vevhuset rymmer 3 liter.

Tändning: Batteri och spole (batteriet placerat under motorhuven). Automatisk tändreglering. Lätt åtkomlig strömfördelare, placerad på cylinderlocket. Tändföljd: 1, 2, 4, 3.

Bränslesystem: Bränsletank baktill, rymmande 38 liter. Bränslepump av membran typ, driven av kamaxeln. Elektrisk bränslemätare på instrumentbrädan.

Förgasare: Fallförgasare med chokespjäll, (Solex, typ 26 VFIS).

Kylsystem: Termosifon. Tvåbladig fläkt driven av kilrem. Rörkylare med lameller. Kylaren rymmer 7,75 liter.

Koppling och växellåda: Torr, enskivig koppling med fjädrande lammeller. Urtrampningslager av kraftig tryckkullagertyp. Växellåda med synkroniserad 2:a och 3:e växel. Dreven spiralskurna Växellådan rymmer 0,6 liter.

Bakaxel: Utväxling 4,86:1 eller 5,5:1. Trekvarts avlastad med kardnör och kardanstag. Spiralskurna drev. Rullager alltigenom. Oljemängd i bakaxeln 0,7 liter. Kardanknuten inkaplad och skyddad mot fukt och smuts.

Framaxel: I-balk. Koniska rullager i naven. Axeln stagad med V-stag.

Styrinrättning: Snäckskruv och rulle. Utväxling 13,6:1. Rattens diameter 40 cm, två ekrar.

Fjädrar: Ford transversalfjädrar fram och bak; fram 16 blad, bak 14 blad. Smörjfria fjäderhänken. Smörjning mellan bladen genom smörjnippel i fjäderns centrum.

Stötdämpare: Dubbelverkande, justerbara hydrauliska stötdämpare. Alla länkar gummibussade.

Hjul och ringar: Hjul av pressat stål med förstärkt fälg. Ringar 5,90×15. Ringtryck fram 1,3 kg/cm², bak 1,5—1,6 kg/cm².

Bromsar: Fyrhjuls, hydrauliska expanderbromsar. Fotbroms verkannde på alla fyra hjulen samt handbroms, som påverkar bakhjulen på mekanisk väg.

Elektrisk utrustning: Bosch 2-borst generator, 130 watt. Laddningsreglering med regulatorrelä. Elektriskt signalhorn under huven. Bosch startmotor. Ford 6 volts batteri, 75 amp. tim.

Allmänna dimensioner:

Totallängd (inkl. stötfångare)	4,06 m
Bredd	1,485 m
Höjd	1,58 m
Fri markhöjd	0,21 m
Hjulbas	2,387 m
Spårvidd, fram	1,186 m
Spårvidd, bak	1,220 m
Vändningsdiameter	10 m

Utrustning: Dubbla vindrutetorkare. Strålkastare med kombinerat hel-, halv- och parkeringsljus samt bak- och blinkersljus, nummerplåts- och stoppljus. Solskydd på vänster sida. Dessutom finnes taklyse, som manövreras med dörrkontakter. Tre askkoppar finnas, en på instrumentbrädan och två baktill i vagnen. Fickor på dörrarnas insidor samt en kläckrok på vardera sidan kombinerad med en stropp.

Reservation för eventuella ändringar av specifikationen.

Pris 75 öre

Perm. S 401. 3.000. 3. 81.