

BEDIENUNGS- ANLEITUNG

TAUNUS

TRANSIT

TAUNUS TRANSIT

.....
Polizeiliches Kennzeichen

Besitzer:

Anschrift:

..... Telefonnummer:

Geliefert durch:

Anschrift:

..... Telefonnummer:

Motornummer:

Fahrgestellnummer:

Nummern der Versicherungsscheine:

Haftpflicht:

Kasko:

Schlüsselnummern:

Türschloß:

Lenkschloß:

Nummern der Reifen:

.....

.....

*Gensheimer
Stichaua*

BEDIENUNGS- ANLEITUNG

TAUNUS TRANSIT

TT 800: G 1 BT

TT 1000: G 4 BT

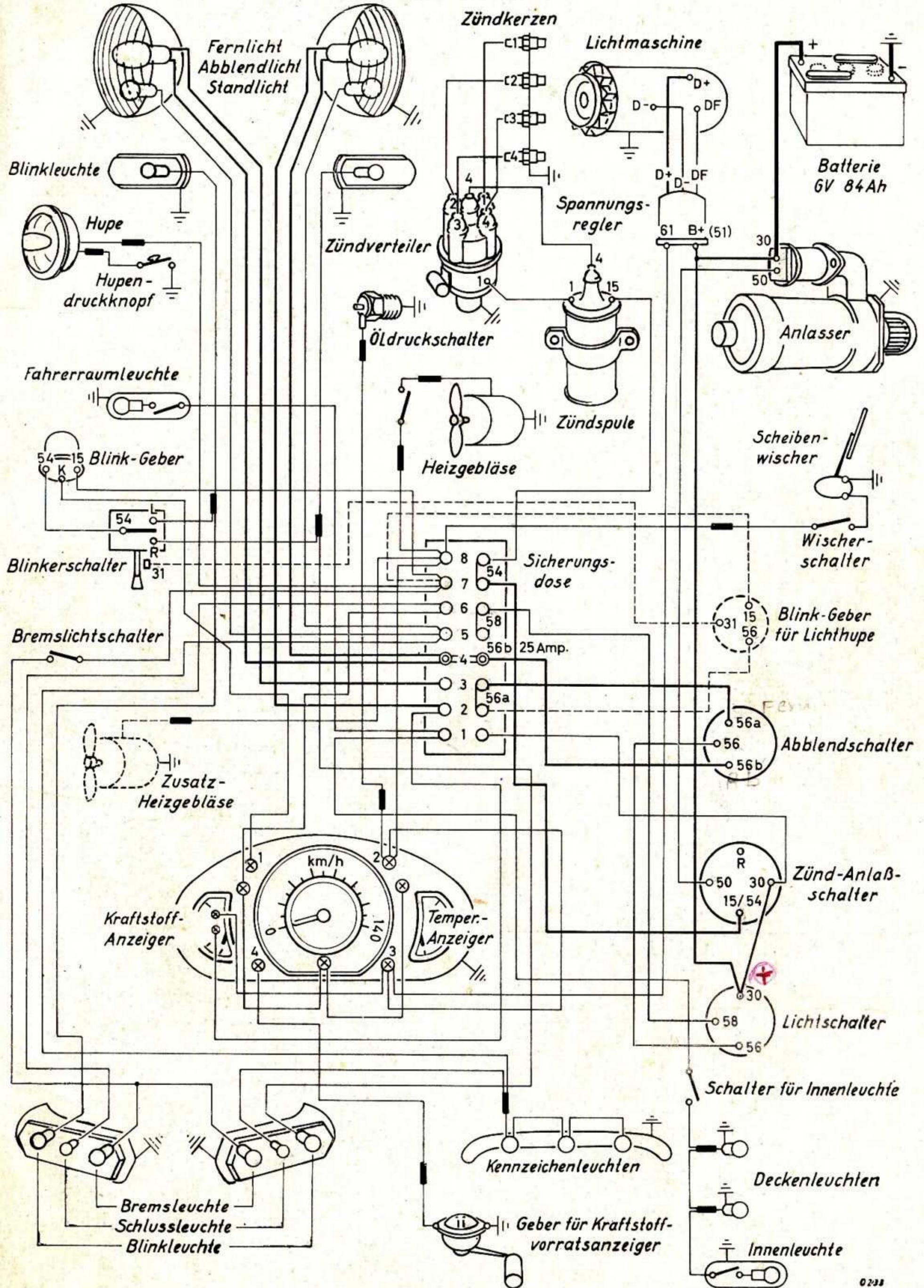
TT 1250: G 7 BT

FORD-WERKE AG KÖLN

Ford

KUNDENDIENST

SCHALTPLAN



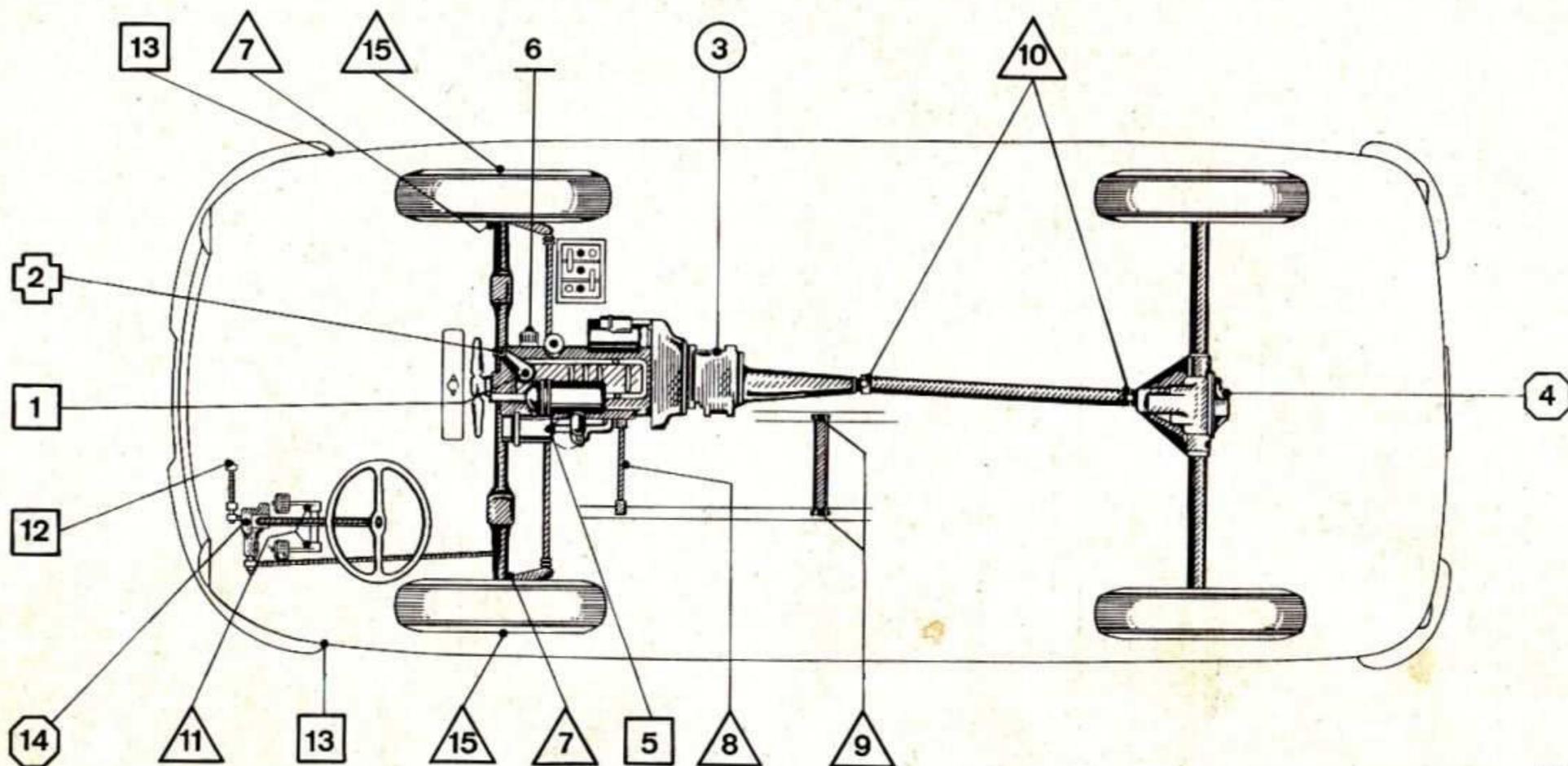
Inhaltsverzeichnis

	Seite
Technische Daten	4
Bedienungsorgane und Instrumente	8
Hinweise für die Fahrt	11
Einfahren	13
Die Heizungsanlage	14
Winterfahrt	15
Pflege und Instandhaltung	17
Schmiermittel	22
Inspektion	23
Radwechsel und Reifenpflege	24
Karosseriepflge	25
Einige wichtige Instandsetzungsarbeiten	
Am Motor	27
An der Kühlanlage	28
An der Kraftstoffanlage	29
An der Kupplung	31
An der elektrischen Anlage	31
Schaltplan	35
Schmierplan	36

Ausgabe Januar 1963

Alle Rechte vorbehalten, jedoch auszugsweiser Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.
Konstruktionsänderungen vorbehalten. — Irrtum vorbehalten.

SCHMIERPLAN TAUNUS TRANSIT



ZEICHENERKLÄRUNG

□ - Motoröl	○ - Getriebeöl	△ - Mehrzweckfett M1C71A	○ - Hypoidöl M2C28B
⊕ - Reinigung			

Bei km-Stand 500

1. Motor-Ölwechsel.
2. Kurbelgehäuse-Belüftungsfilter reinigen und mit Öl benetzen.
3. Getriebe-Ölwechsel.
4. Hinterachs-Ölwechsel, Gehäuse mit Motoröl SAE 10 spülen, Spezial-Hypoidöl M2C28B einfüllen.
5. Lichtmaschine ölen.
6. Ölfilter, wenn vorhanden, erneuern.

Schrauben der Zylinderkopfhaube und Ölwanne nachziehen.

Alle 2 500 km

1. Motor-Ölwechsel (Bei Motoren mit Ölfilter können die Ölwechsel-Intervalle je nach Einsatzbedingungen bis auf 10 000 km ausgedehnt werden.)
2. Kurbelgehäuse-Belüftungsfilter reinigen und mit Öl benetzen.
7. Achsschenkelbolzen abschmieren.
8. Kupplungsausgleichswelle abschmieren.

9. Zwischenwelle zur Handbremse abschmieren.
10. Gelenkwelle abschmieren.
11. Kupplungs- und Bremspedal abschmieren.
12. Schaltgestänge: Lagerung fetten, Gummifreie Gelenke ölen.
13. Türscharniere ölen.

Alle 10 000 km

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------|
| 1. Motor-Ölwechsel. | } spätestens alle 6 Monate |
| 6. Ölfilter erneuern. | |
| 3. Getriebe-Ölstandkontrolle. | |
| 4. Hinterachse-Ölstandkontrolle. | |
| 5. Lichtmaschine ölen. | |
| 14. Lenkgehäuse-Ölstandkontrolle. | |

Alle 20 000 km

3. Getriebe-Ölwechsel.
4. Hinterachse-Ölwechsel.

Alle 50 000 km

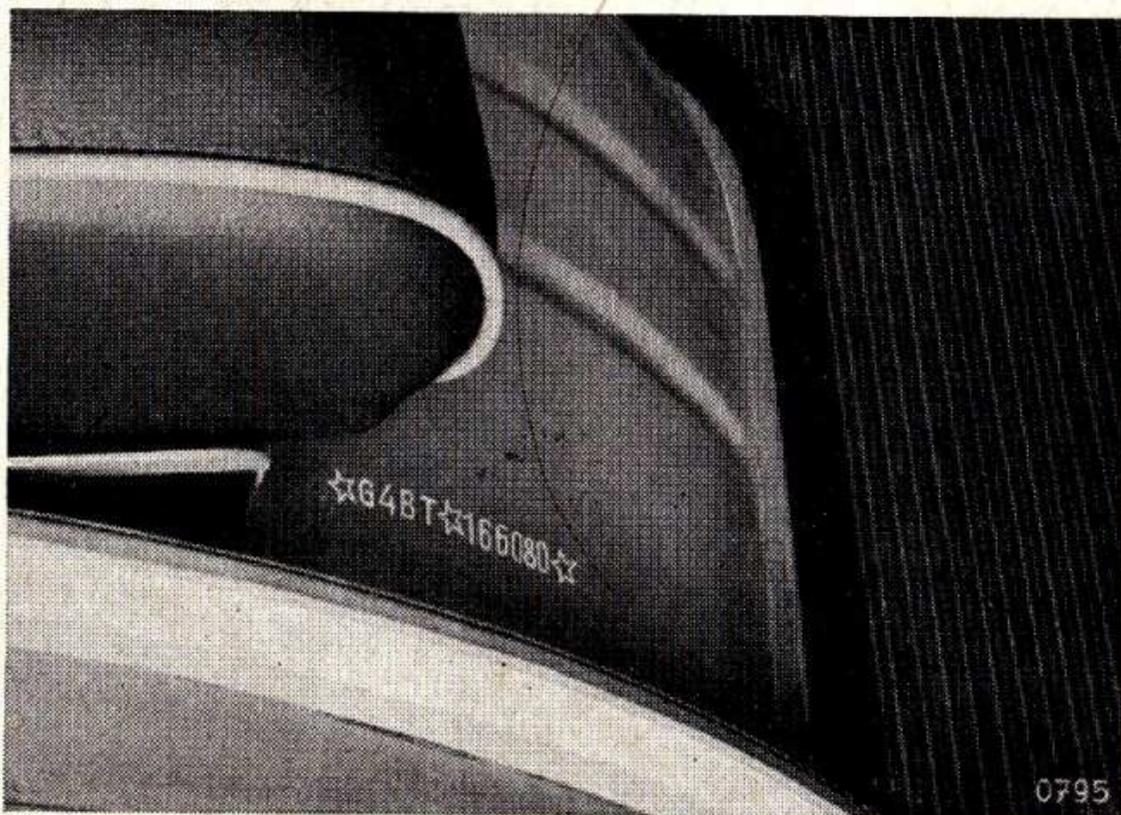
15. Vorderradlager-Fettfüllung erneuern.

Technische Daten

		Motor
		1,5 ltr.
Typ		P 3
Höchstleistung	55 PS bei 4250 U/Min (nach DIN)	
	60 PS bei 4500 U/Min (nach SAE)	
Max. Drehmoment DIN	11,3 mkg bei 2400 U/Min	
Max. Drehmoment SAE	11,5 mkg bei 2700 U/Min	
Bohrung	82 mm	
Hub	70,9 mm	
Hubraum	1498 cm ³	
Verdichtungsverhältnis	6,8 : 1	
Zündfolge	1 - 2 - 4 - 3	
Füllung der Ölwanne bei Ölwechsel	2,5 ltr.	
Inhalt der Kühlanlage	6,5 ltr.	
mit Heizung	7,5 ltr.	

Kraftstoffverbrauch

nach DIN 70030	G1BT	G4BT	G7BT
	8,9	9,0	9,2



Die Fahrgestell - Nummer ist auf dem rechten Vorder-
radgehäuse eingeschlagen.

Das Typenschild ist an der Rückwand hinter dem Beifahrersitz befestigt.

0795

Die Motor-Nummer

ist auf der rechten Seite in den Zylinderblock eingeschlagen



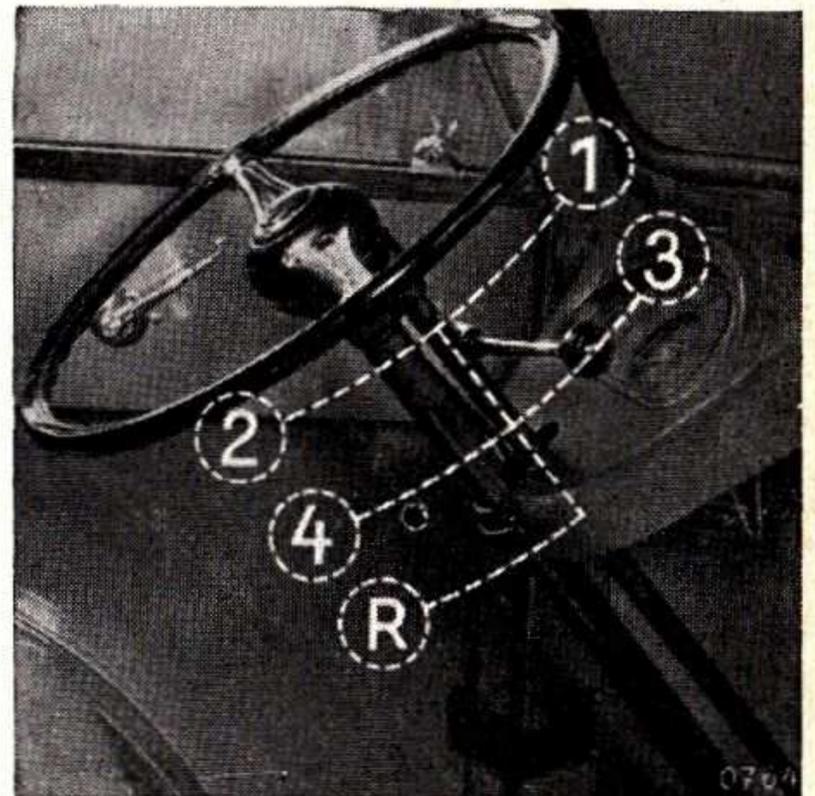
Getriebe

Übersetzung

1. Gang	3,96 : 1
2. Gang	2,28 : 1
3. Gang	1,41 : 1
4. Gang	1 : 1
Rückwärtsgang	4,37 : 1

Vollsynchronisiert

Ölinhalt: 1,3 ltr. Hochdruckgetriebeöl
SAE 80



Schaltschema

	G1BT	G4BT	G7BT
Höchstgeschwindigkeit km/Std.	100	100	100
Hinterachse: Hypoidverzahnung, Übersetzung Ölinhalt 1,1 ltr.	4,63 : 1	5,14 : 1	5,14 : 1

LKW-Typen dürfen nur bis 80 km/Std. fahren.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung
Kupplungsdrucklager dauergeschmiert

Vorderachse: Starrachse, halb-elliptische Längsblattfedern, in Gummi gelagert.

VORWORT

Diese Bedienungsanleitung soll Ihnen Ratgeber und Helfer für die richtige Behandlung und Pflege des Fahrzeugs sein.

Konstruiert und gefertigt nach FORD-Erfahrungen von Jahrzehnten, haben die Fahrzeuge von Ford keine Besonderheiten, die Fahrt oder Wartung erschweren könnten. Trotzdem bitten wir auch den bewährten Fahrer, dieses Handbuch öfter sorgfältig durchzulesen und unsere Ratschläge zu befolgen. Sie sind nur zum Nutzen Ihres Wagens und damit zu Ihrem eigenen Vorteil gegeben.

Durch gute Pflege wird der Verschleiß, der wie bei jedem technischen Gerät auch bei einem Kraftfahrzeug unvermeidbar im Laufe der Zeit eintritt, auf einem Mindestmaß gehalten.

Der FORD-Kundendienst, der eine alte Tradition wahrt, übernimmt die Sorge um jedes FORD-Erzeugnis in dem Augenblick, in dem es in die Hand des Kunden gelangt.

Unter den Ihnen übergebenen Wagenpapieren finden Sie das

Inspektions- und Pflegedienstheft.

Dieses ist wichtig für die Überwachung des regelmäßigen Pflegedienstes.

Ein dichtes Netz von FORD-Werkstätten — nicht nur in Deutschland — steht Ihnen mit vorbildlichen Einrichtungen, Werkzeugen und geschulten Monteuren zur Verfügung. Von diesem Kundendienst betreut, wünschen wir Ihnen

GUTE FAHRT!

FORD-WERKE

Kundendienst

Stoßdämpfer: Teleskop-Stoßdämpfer, hydraulisch, doppelt wirkend

Bremsen: Hydraulische Fußbremse, Bremsflüssigkeitsbehälter mit dem Hauptbremszylinder vereinigt, unter dem Bodenblech vor dem Fahrersitz.

Handbremse: mechanisch, auf die Vorderräder wirkend.

Lenkung: Schnecken-Rollenzahnlenkung, Übersetzung 15,8 : 1

Wendekreisdurchmesser 11 m

Kraftstoffsystem: Membran-Kraftstoffpumpe, Fallstromvergaser, automatische Gemischvorwärmung, Luftfilter mit Ansaugeräuschkämpfer.

Elektrisch betätigter Kraftstoff-Vorratsanzeiger.

Inhalt des Kraftstoffbehälters: 38 ltr.

Kühlsystem: Wasserpumpe für Kühlwasserumlauf

Temperaturregulierung durch Thermostat, öffnet bei 83 ° C.,

ganz geöffnet bei 95 ° C.

Elektrische Anlage: Spannung 6 Volt, Batteriekapazität 78 Ah

Lichtmaschine: Leistung 180 Watt

Abmessungen

	Kastenwagen Kombiwagen 8 Sitzler Spezial	Pritschenwagen	Holzpritschen- wagen
Radstand	2300 mm	2300 mm	2300 mm
Spurweite, vorn	1340 mm	1340 mm	1340 mm
Spurweite, hinten	1360 mm	1360 mm	1360 mm
Gesamtlänge	4300 mm	4300 mm	4250 mm
Gesamtbreite	1740 mm	1740 mm	1820 mm
Gesamthöhe, unbeladen	1965 mm ³⁾	1960 mm ³⁾	1960 mm ³⁾
Gesamthöhe, mit Plane und Spriegel	—	2330 mm ⁴⁾	2350/2650 mm ¹⁾³⁾
Laderaum:			
Länge	2600 mm	2570 mm	2600 mm
Breite	1600 mm	1520 mm ²⁾	1700 mm
Höhe	1335 mm	730 mm	425 mm
Höhe mit Plane und Spriegel	—	1740 mm	1400/1700 mm ¹⁾

1) Plane und Spriegel lichte Höhe 1400 mm oder 1700 mm.

2) Breite zwischen den Radkästen 1040 mm.

3) TT 800: 35 mm niedriger.

4) TT 800: 2305 mm.

Gewichte

Typ:	Zulässige Achslast vorn kg	Zulässige Achslast hinten kg	Zulässig. Gesamt-gew. kg	Leergewicht kg	Nutzlast kg	Reifen-größe
G1BT	1000	1000	1950	1120	830	6,40—13
G1BTK	1000	1000	1950	1140 ¹⁾	810 ¹⁾	6,40—13
G1BTO	1000	1000	1950	1160	790	6,40—13
G1BTOL	1000	1000	1950	1190	760	6,40—13
G1BTP	1000	1000	1950	1100	850	6,40—13
G1BTH	1000	1000	1950	1130 ²⁾ 1080 1110/1120 ³⁾ 915 ⁴⁾	820 ²⁾ 870 840/830 ³⁾	6,40—13
G4BT	1050	1150	2150	1150	1000	6.70—15
G4BTK	1050	1150	2150	1170 ¹⁾	980 ¹⁾	6.70—15
G4BTP	1050	1150	2150	1150	1000	6.70—15
G4BTPD	1050	1150	2150	1180 ²⁾ 1220	970 ²⁾ 930	6.70—15
G4BTH	1050	1150	2120 2150 ³⁾	1245 ²⁾ 1120 1150/1160 ³⁾	905 ²⁾ 1000 1000/990 ³⁾	6.70—15
G4BTHT	1050	1150	2150 ⁴⁾ 2150	947 ⁴⁾ 900	— —	6.70—15
G7BT	1150	1350	2400	1150	1250	6.70—15 ⁵⁾
G7BTK	1150	1350	2400	1170 ¹⁾	1230 ¹⁾	6.70—15 ⁵⁾
G7BTP	1150	1350	2400	1150	1250	6.70—15 ⁵⁾
G7BTPD	1150	1350	2400	1180 ²⁾ 1220	1220 ²⁾ 1180	6.70—15 ⁵⁾
G7BTH	1150	1350	2400	1245 ²⁾ 1120 1150/1160 ³⁾	1155 ²⁾ 1280 1250/1240 ³⁾	6.70—15 ⁵⁾
G7BTHT	1150	1350	2400	947 ⁴⁾ 900	— —	6.70—15 ⁵⁾

¹⁾ Ohne hintere Sitze

²⁾ Mit Plane und Spriegel

³⁾ Mit Plane und Spriegel (lichte Höhe 1400 mm/1700 mm)

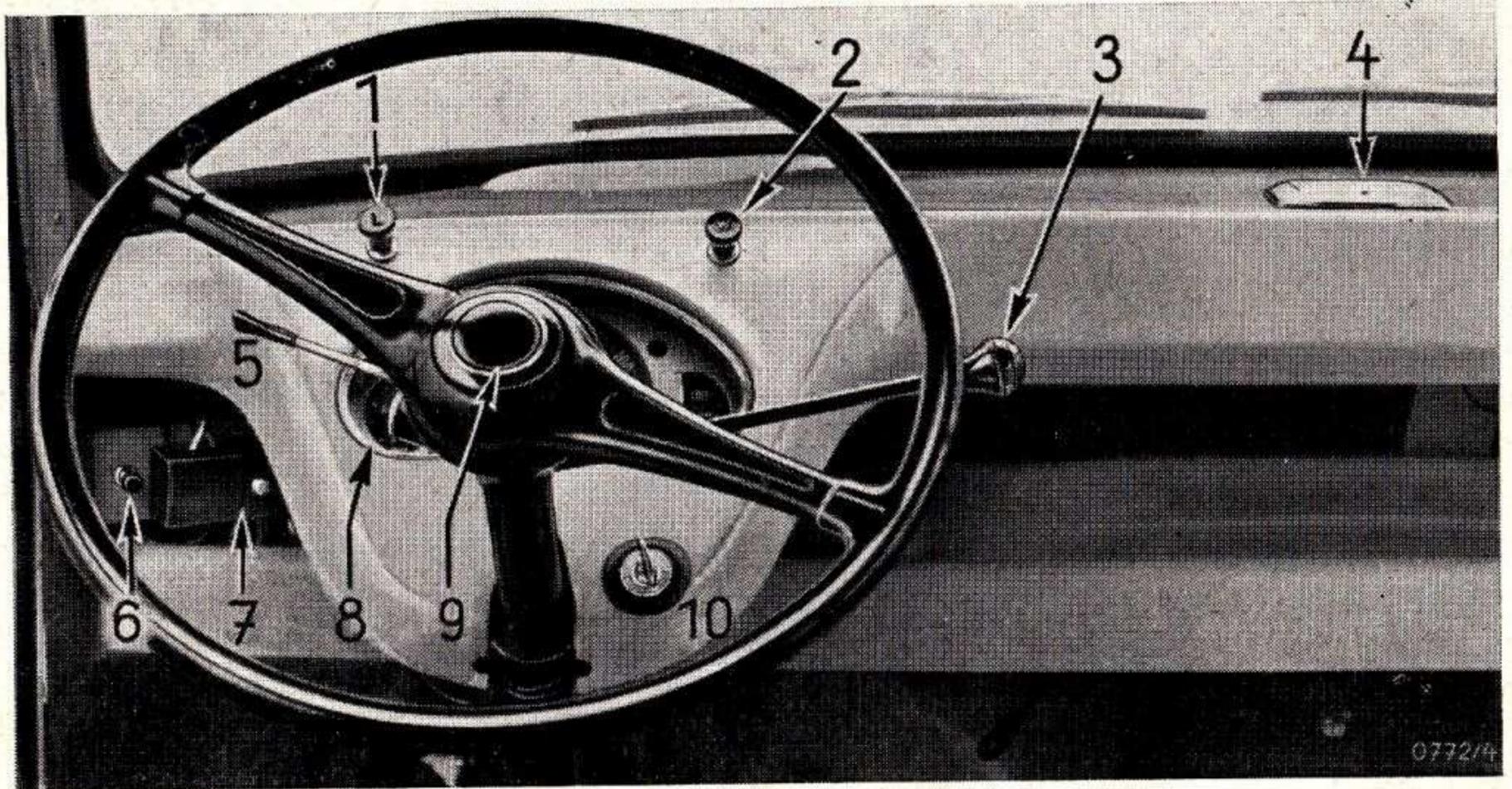
⁴⁾ Fahrgestell mit Fahrerhaus (Hochrahmen)

⁵⁾ Extra-Transport-Reifen (6 ply)

Reifendruck- Richtwerte atü	leer *		vollbelastet		bei halber Nutzlast 500 kg bzw. 625 kg	
	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten
G 1 BT	2,0	2,0	2,5	2,5		
G 1 BTK	2,0	2,0	2,5	2,5		
G 1 BTO/L	2,0	2,0	2,5	2,5		
G 1 BTP	2,0	2,0	2,5	2,5		
G 1 BTH	2,0	2,0	2,5	2,5		
G 4 BT	1,4	1,3	2,0	2,5	1,5	1,6
G 4 BTK	1,4	1,3	2,0	2,5	1,5	1,6
G 4 BTP/D	1,4	1,3	2,0	2,5	1,5	1,6
G 4 BTH/T	1,4	1,3	2,0	2,5	1,5	1,5
G 7 BT	1,3	1,3	2,5	3,0	1,5	1,6
G 7 BTK	1,3	1,3	2,5	3,0	1,5	1,6
G 7 BTP/D	1,3	1,3	2,5	3,0	1,5	1,6
G 7 BTH/T	1,3	1,3	2,5	3,0	1,5	1,6

* Auslieferungszustand

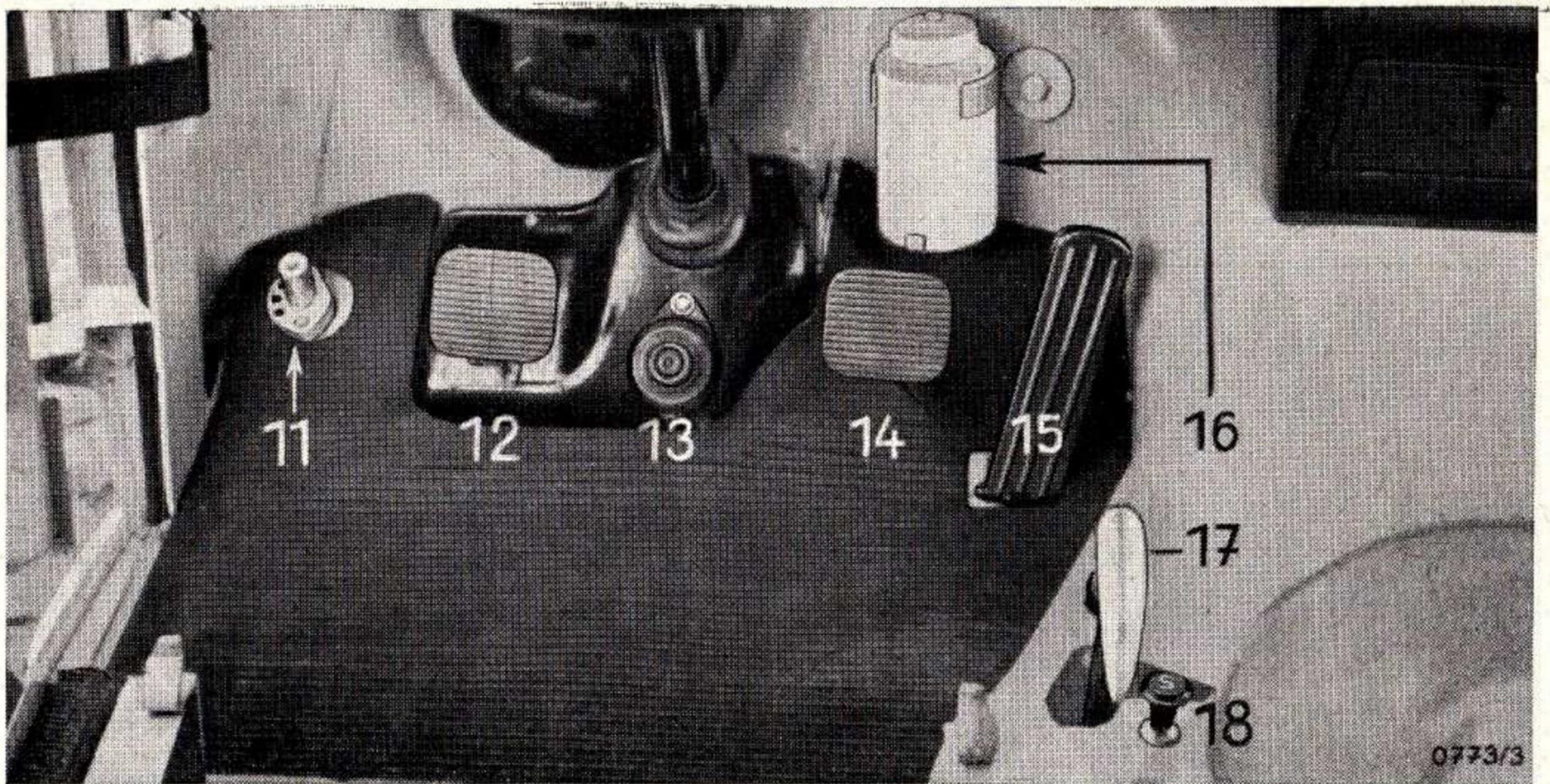
Die Bedienungsorgane und Instrumente



1. Lichtschalter mit den 3 Schaltstellungen: „Aus“, „Parklicht“, „Fern- oder Abblendlicht“
2. Schalter für Scheibenwischer
3. Getriebeschalthebel
4. Aschenbecher
5. Blinkerschalter
Die Lichthupe wird betätigt, indem dieser Blinkerschalter in Richtung auf das Lenkrad angehoben wird. Die Zeitspanne von etwa 1 bis 1,5 Sekunden kann beliebig verkürzt werden, wenn der Blinkerschalter losgelassen und sofort wieder angehoben wird.
6. Schalter für Innenbeleuchtung (beim Kleinbus und Kombiwagen)
7. Sicherungskasten
(Relais für Blinker und Lichthupe sind in der Nähe des Sicherungskastens eingebaut)
8. Mehrfach-Instrument (Einzelheiten hierzu auf Seite 9)
9. Hupenknopf
10. Lenkzündstartschloß
Stellung **Halt**: Lenkung verriegelt, Zündung ausgeschaltet, Schlüssel abziehbar
Garage: Lenkung frei. Zündung ausgeschaltet. Schlüssel abziehbar.
Fahrt: Zündung und Anschlüsse für den Fahrbetrieb eingeschaltet.
Start: Schlüssel weiter nach rechts drehen, Federdruck überwinden. Schlüssel bitte loslassen, sobald der Motor anspringt.
Beim Aufschließen das Lenkrad bewegen, um die Sperre zu entlasten.

Hinweis

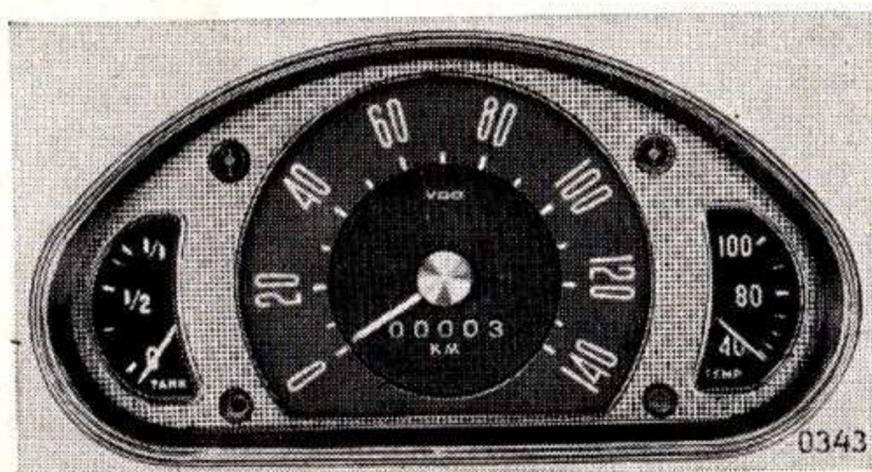
Notieren Sie sich bitte die Schlüssel-Nummern, damit Sie bei Ihrem Ford-Händler neue bestellen können, falls diese Schlüssel verlorengehen.



- | | |
|-------------------------------|---|
| 11. Fußabblendschalter | 15. Fahrpedal |
| 12. Kupplungspedal | 16. Behälter zum Scheibenwascher |
| 13. Pumpe zum Scheibenwascher | 17. Handbremsgriff |
| 14. Bremspedal | 18. S-Knopf, zum Anlassen des kalten Motors |

Das Mehrfach-Instrument

In der Mitte ist der Geschwindigkeitsmesser mit Kilometerzählwerk angeordnet. Links befindet sich der Kraftstoffanzeiger. Der Zeiger sinkt auf „O“, sobald weniger als 4 Liter Kraftstoff im Behälter sind. Diese Menge genügt, um die nächste Tankstelle zu erreichen.



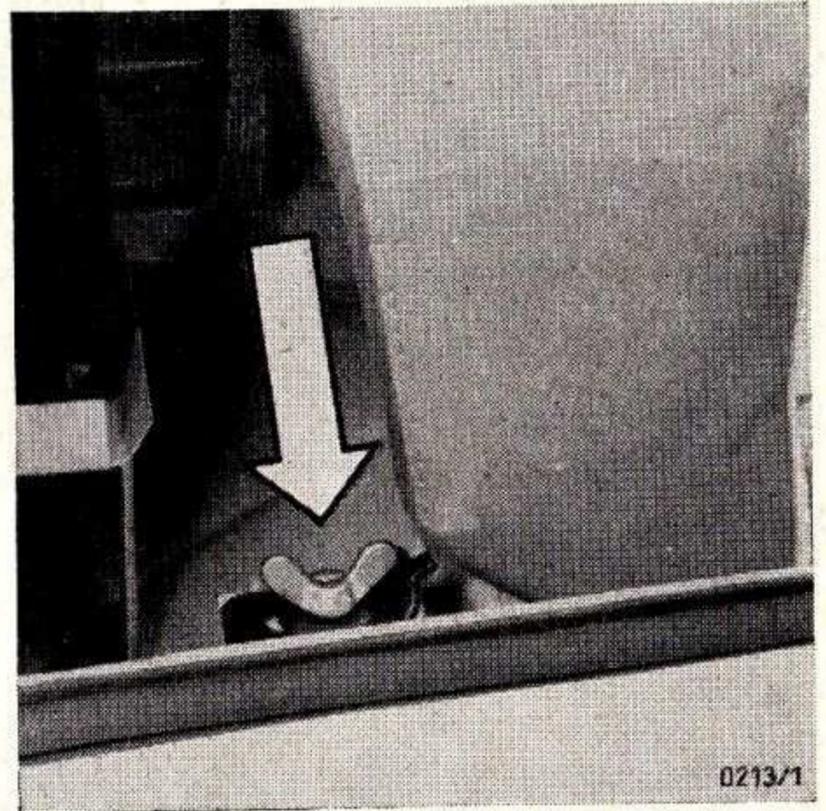
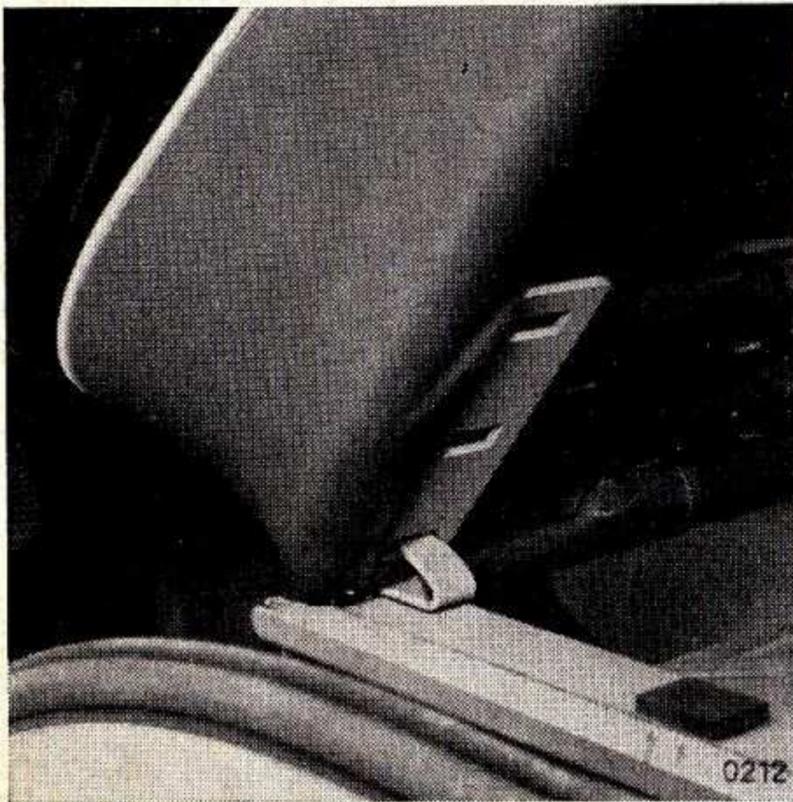
Rechts befindet sich das Kühlwasserthermometer. Es soll während der Fahrt eine Betriebstemperatur von mindestens 75° anzeigen, weil der Motor bei dieser Temperatur am wirtschaftlichsten arbeitet.

Das blaue Kontrolllicht unten links leuchtet, wenn die Scheinwerfer mit Hilfe des Fußabblendschalters auf „Fernlicht“ geschaltet sind.

Das grüne Lade-Kontrolllicht unten rechts leuchtet nur, solange der Batterie Strom entnommen wird, darf also während der Fahrt, wenn die Lichtmaschine die Batterie lädt, nicht mehr aufleuchten.

Das rote Öldruckkontrolllicht oben rechts, das beim Einschalten der Zündung aufleuchtet und nach dem Anlassen wieder erlischt, darf während der Fahrt nicht wieder aufleuchten, denn das Aufleuchten dieser Lampe zeigt an, daß kein normaler Öldruck mehr vorhanden ist. Beim Aufleuchten der Lampe muß sofort gehalten und nach der Ursache geforscht werden, da sonst die Gefahr einer Beschädigung des Motors besteht. Die Kontrollampe gibt keinen Hinweis für ausreichenden Ölstand im Motor.

Das rote Kontrolllicht oben links beginnt zu blinken, wenn eine Seite des Blinklichtes eingeschaltet wird.

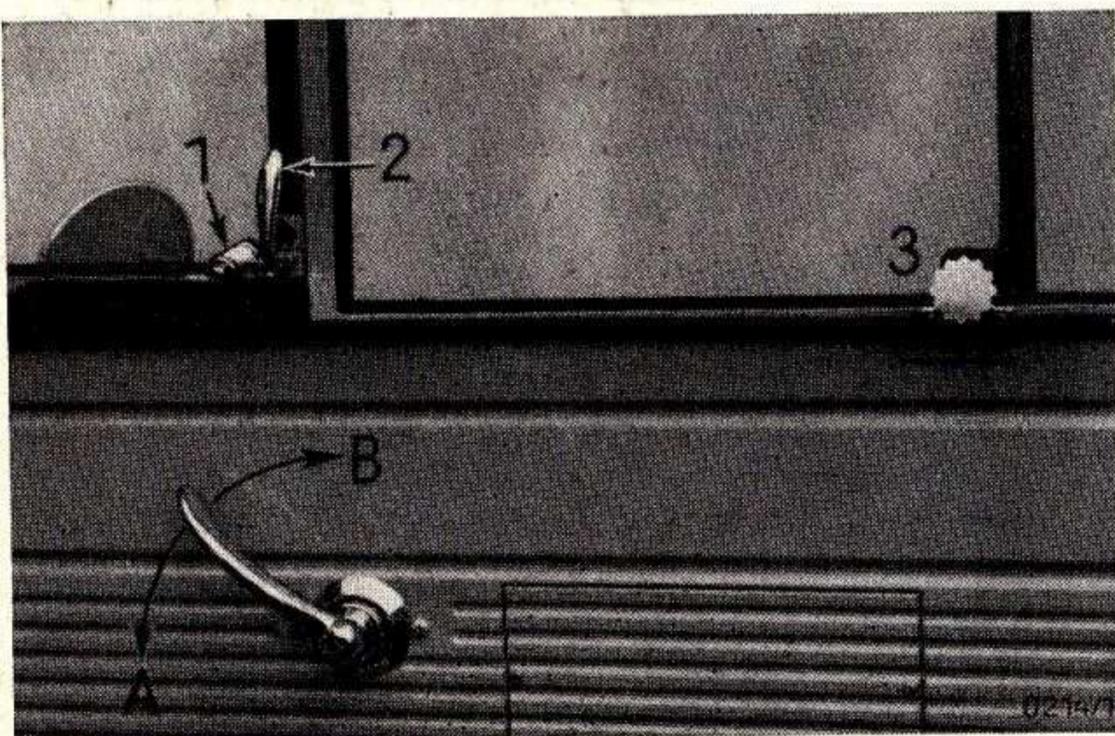


Die Sitzverstellung am Fahrersitz

Am Rahmen des Sitzes sind 3 Ausparungen vorgesehen. Hierdurch kann der Sitz je nach Körpergröße und Bequemlichkeit eingestellt werden.

Der Beifahrersitz

Um ihn hochzuklappen, muß die im Bild gezeigte Flügelschraube entfernt werden.



Die Tür- und Fensterverriegelung

Die Türverriegelung

Die rechte Tür wird von innen verriegelt (in Stellung A klappen). In Richtung B wird die Tür geöffnet. Die linke Tür wird mit dem Schlüssel abgeschlossen.

Zum Öffnen des Schwenkfensters bitte den Sicherungstift (1) drücken und den Hebel (2) nach vorne schwenken.

Beim Schließen ist der Hebel nach hinten zu ziehen, bis der Sicherungstift einrastet.

Mit der Schraube (3) werden die Türscheiben in geschlossener Stellung gesichert. Beide Scheiben in der Tür können beliebig verstellt werden.

Hinweise für die Fahrt

Kontrolle des Kühlwassers

Auch bei dichtem Kühler geht stets etwas Wasser durch Verdunstung und Überlaufen verloren. Daher ist in angemessenen Abständen bei kaltem Motor zu kontrollieren, ob das Kühlwasser bis etwa 3 cm unter dem Einfüllstutzen steht.

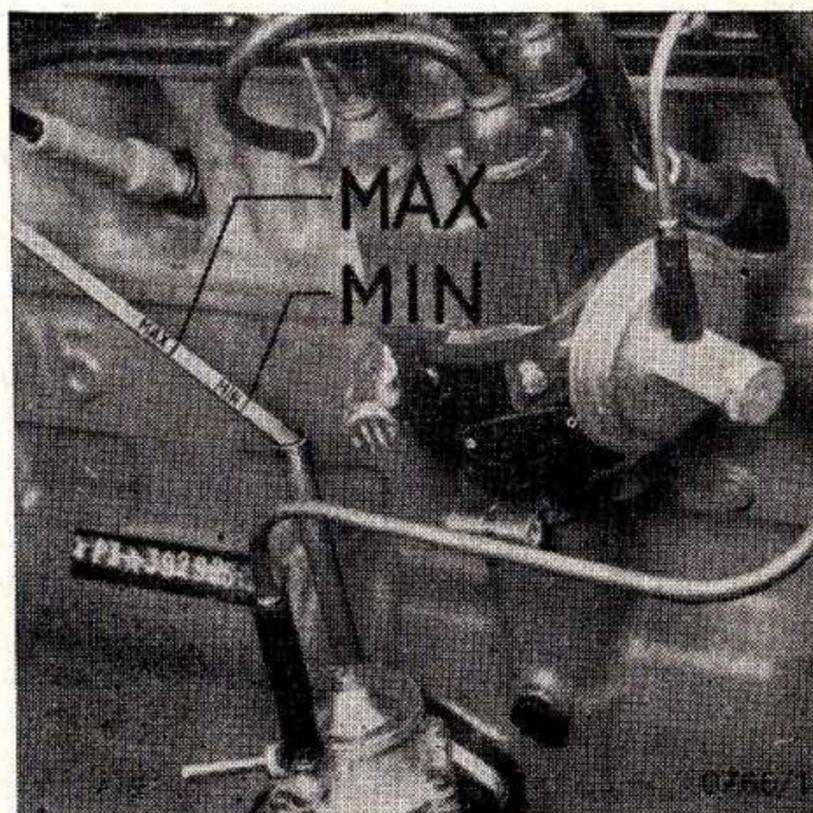
Wenn der Wasserstand niedriger ist, soll sauberes, möglichst kalkarmes Wasser bei kaltem Motor nachgefüllt werden. Bei heißem Motor angewärmtes Wasser verwenden.

Nicht vergessen, den Verschlussdeckel des Kühlers wieder aufzuschrauben.

Vorsicht beim Abnehmen des Verschlussdeckels, wenn der Motor heiß ist.

Kontrolle des Motorölstandes

Der Ölstand soll bei jedem Tanken geprüft werden.



Der Ölmeßstab — rechts am Motor — wird mit faserfreiem Tuch abgewischt, bis zum Anschlag eingesteckt und wieder herausgezogen. Das Öl darf keinesfalls unter die „MIN“-Marke sinken. Bis zur „MIN“-Marke darf der Ölstand unbedenklich absinken. Häufiges Nachfüllen kleiner Ölmen gen wird nicht empfohlen. Jeder Motor braucht eine gewisse Zeit zum Einlaufen, bis sich die Kolbenringe dem Zylinder angepaßt haben und die Ölabstreifringe voll zur Wirkung kommen. Die Einlaufperiode beträgt etwa 2000 bis 3000 km. Erst nach dieser Fahrstrecke hat der Motor seinen normalen Ölverbrauch. Bitte, beurteilen Sie den Ölverbrauch Ihres Motors erst nach der Einfahrzeit.

Achten Sie beim Nachfüllen von Öl darauf, daß

1. möglichst stets die gleiche Ölart genommen wird, die bereits seit dem letzten Ölwechsel im Motor ist.
2. keinesfalls über die „MAX“-Marke hinaus Öl nachgefüllt wird.

Kontrolle des Reifendrucks

Der Reifendruck muß vor Beginn der Fahrt, solange die Reifen noch kalt sind, mit Hilfe eines Reifendruckprüfers geprüft werden.

Nur der vorschriftsmäßige Reifendruck verbürgt lange Lebensdauer der Reifen. Vergessen Sie nicht, auch das Reserverad mitzumessen. Sämtliche Ventile müssen mit Staubkappen versehen sein.

Kontrolle des Kraftstoffvorrates

Der Kraftstoff wird durch einen elektrischen Kraftstoffanzeiger bei eingeschalteter Zündung angezeigt. Steht der Zeiger des Instrumentes auf „Leer“, so sind noch etwa 4 Liter im Behälter.

Wenn nicht unmittelbar aus einer Zapfstelle, sondern z. B. aus einem Kanister getankt wird, dann ist die Verwendung eines Trichters mit Wildledereinsatz zu empfehlen. Verunreinigung des Kraftstoffes wird hierdurch vermieden.

Kontrolle der Bremsen

Von der guten Wirksamkeit der Bremsen hängt die Sicherheit des Fahrzeuges und seiner Insassen ab.

Überzeugen Sie sich aus Sicherheitsgründen von der Bremswirkung, indem Sie gleich nach dem Anfahren das Bremspedal niederdrücken. Besonders nach dem Wagenwaschen soll man mehrmals bremsen, um eventuell in die Bremstrommeln eingedrungenes Wasser zu beseitigen.

Anlassen

Bitte machen Sie sich vor der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeuges mit sämtlichen Überwachungsinstrumenten und Bedienungshebeln vertraut.

Zum Einschalten der Zündung wird der Zündschlüssel in das Zündschloß eingeführt und nach rechts gedreht, bis Lade- und Öldruck-Kontroll-Licht aufleuchten. (Der

Schlüssel läßt sich in dieser Stellung nicht abziehen.) Durch weiteres Drehen des Schlüssels nach rechts wird der Anlasser betätigt. **Sofort** nach dem Anspringen des Motors ist der Schlüssel loszulassen, der dann selbsttätig in die Zündstellung zurückspringt.

Bei Kaltstart den S-Knopf ganz herausziehen und Heizung auf „Warm“ stellen, damit der Vergaser Wärme aufnimmt. Im Vergaser des 1,5 ltr. Motors ist die Startvorrichtung **nur in der Leerlaufstellung** (fast geschlossene Drosselklappe) voll wirksam, daher auf keinen Fall beim Anlassen Gas geben. Nach dem Anspringen den S-Knopf so weit zurückschieben, bis der Motor gleichmäßig läuft.

Bei kaltem Motor kann in verschiedenen, den Ansprüchen angepaßten S-Knopf-Stellungen angefahren werden. Wie lange der S-Knopf gezogen bleiben darf, ist von der Witterung abhängig. Achten Sie bitte darauf, daß der S-Knopf, der nicht im Blickfeld des Fahrers liegt, wieder vollständig eingeschoben und nicht vergessen wird, da sonst erhöhter Kraftstoffverbrauch eintritt.

Der kalte Motor darf nie auf hohe Drehzahlen gebracht werden!

Einfahren

Die Lebensdauer und spätere Leistungsfähigkeit des Fahrzeuges sind entscheidend davon abhängig, wie es während der ersten Betriebszeit behandelt wird. Bedenken Sie bitte, daß trotz sorgfältigster und modernster Bearbeitungsmethoden die Gleitflächen eines neuen Motors sowie der übrigen Antriebs- und Laufteile noch mikroskopisch kleine Unebenheiten aufweisen, die sich nach einiger Laufzeit gegenseitig abschleifen, so daß eine Oberflächenglätte höchster Vollkommenheit entsteht. In welcher Feinheit die Oberflächenpolitur erzielt wird, hängt im wesentlichen von der Qualität des verwendeten Öles und von der Fahrweise während der ersten Betriebszeit ab.

Wir haben die Konstruktion unserer Motoren und der darin eingebauten Kolben verbessert, daß wir heute davon absehen können, bestimmte Einfahrtgeschwindigkeiten für die erste Betriebsperiode des neuen Fahrzeuges vorzuschreiben. Wir bitten nur, folgendes zu beachten:

Fahren Sie mit dem neuen Fahrzeug zunächst nicht schneller als 75 km/h.

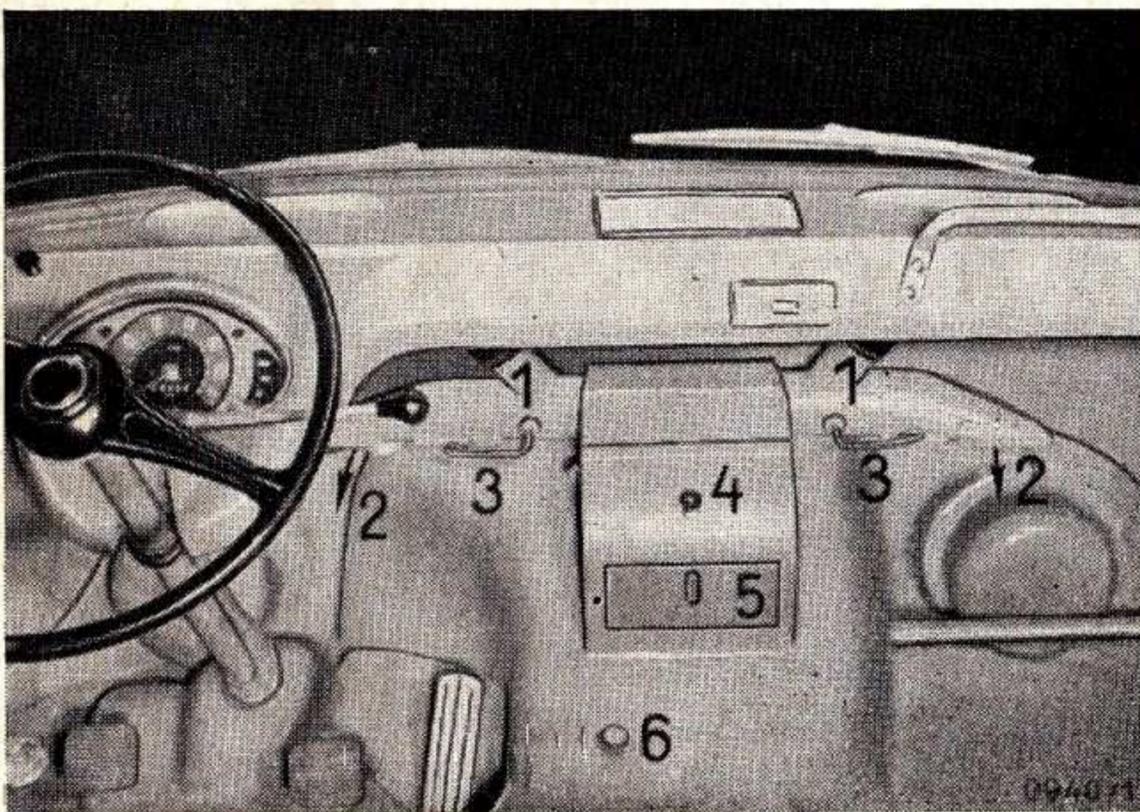
Diese Geschwindigkeit aber nicht dauernd beibehalten, sondern das Tempo wechseln, um den neuen Motor nicht gleich zu überanstrengen. Vor allem nur kurzzeitig Vollgas fahren und das Fahrzeug nicht im großen Gang eine Steigung hinaufquälen.

Die Glättung der Laufflächen wird am besten dann erreicht, wenn diese unter geringer Belastung erfolgt. Die Lebensdauer aller Verschleiß-Teile und damit des Fahrzeuges wird durch die Fahrweise während der ersten Betriebszeit entscheidend beeinflusst.

Darum: Die ersten 1500 km schnell fahren und immer rechtzeitig schalten!

Die Heizungsanlage

Der Wagen kann auf Wunsch mit einer Heizungsanlage ausgerüstet werden. Heizkörper und Gebläse sind in einem Gehäuse vereinigt und in der Mitte unterhalb der Windschutzscheibe eingebaut. Einstellbar ist die Luftstromrichtung und die Temperatur. Die Luftstromrichtung wird durch die beiden Hebel (3) rechts und links vom Heizkörper eingestellt. Die Regulierung der Temperatur erfolgt durch Öffnen bzw. Sperren des Wasserstromes, der durch den Heizkörper fließt.



1. Luftaustritt zur Windschutzscheibe
2. Luftaustritt nach unten ins Wageninnere
3. Regulierhebel für den Luftstrom in horizontaler Stellung: Luftzufuhr gesperrt, um 45° nach oben geschwenkt: Luftstrom nach unten ins Wageninnere, um 90° nach oben geschwenkt: Luftstrom nach oben zur Windschutzscheibe

4. Schalter für das Heizgebläse.

5. Klappe für Kaltluftzufuhr

Diese Öffnung verschließen, wenn man sich unmittelbar hinter einem Fahrzeug befindet, dessen Motor läuft, damit die Auspuffgase des vorderen Wagens nicht ins Wageninnere gelangen.

6. Drehknopf zum Regulieren der Temperatur
nach rechts: Zu, Heizung bleibt kalt
nach links: Auf, Heizung wird warm

Das Gebläse (Punkt 4 im Bild) ist nur bei Fahrt mit geringer Geschwindigkeit einzuschalten. Bei Fahrt auf freier Strecke sorgt der Fahrtwind dafür, daß genügend Frischluft für die Heizung ins Fahrzeuginnere gelangt. Dann wird das Gebläse nicht benötigt.

Die horizontale Stellung der beiden Regulierhebel (Punkt 3 im Bild) zum Sperren der Luftzufuhr soll nur vorübergehend gewählt werden, wenn Auspuffgase vorausfahrender Fahrzeuge in das Wageninnere gelangen können.

Winterfahrt

Ein Ford-Fahrzeug wird Sie auch im Winter nicht im Stich lassen, wenn Sie einige Maßnahmen treffen, um den höheren Beanspruchungen und Gefahren durch diese Jahreszeit für einige Teile des Wagens zu begegnen.

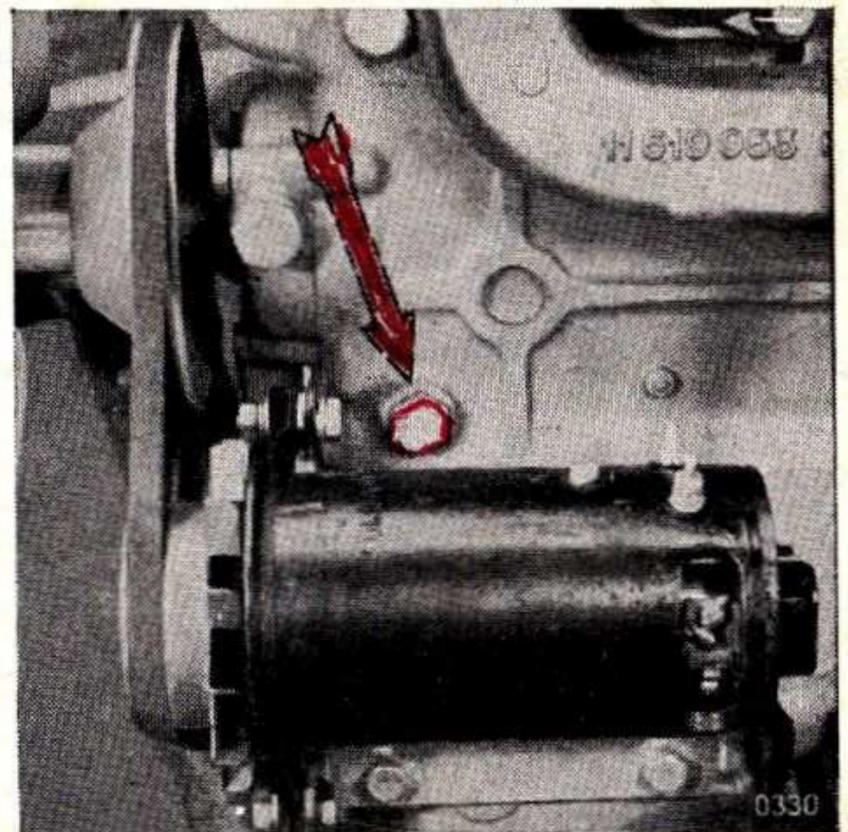
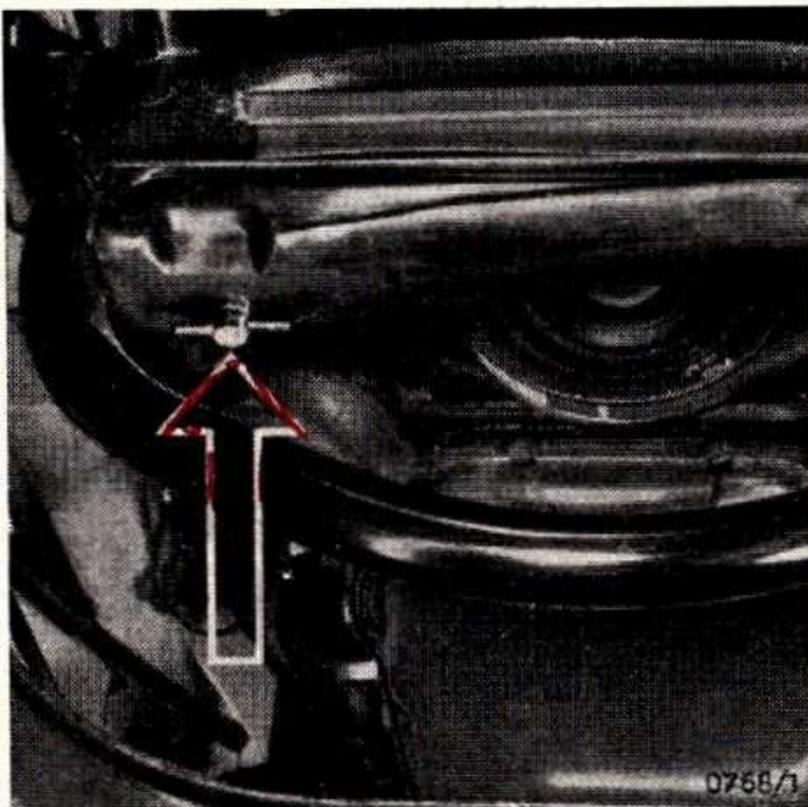
Kühlung

Kühlwasser mit Ford-Frostschutzmittel mischen.

Vor dem Einfüllen der Frostschutzmischung muß die Kühlanlage gereinigt werden.

Bei gelegentlichem Überlaufen des Kühlers geht auch Frostschutzmittel verloren. In diesem Falle muß also auch dem Nachfüllwasser entsprechend Frostschutzmittel zugesetzt werden. Wasserverlust durch Verdunstung wird nur durch Nachfüllen von Wasser ausgeglichen. Wenn wegen häufigeren Nachfüllens Zweifel über die Frostsicherheit des Kühlmittels auftreten, kann das Kühlmittel geeicht werden.

Ist kein Frostschutzmittel im Kühlwasser, so muß das Wasser bei Frostgefahr abgelassen werden. Der Wasserablaßhahn am Kühler wird durch Aufdrehen der Verschlußschraube, siehe linkes Bild, geöffnet. Zum Ablassen des Wassers ist die Kühlerverschlußkappe zu entfernen, damit nicht etwa entstehender Unterdruck im Kühlsystem das Abfließen des Wassers verhindert.



Der Wagen hat zwei Wasserablaßstellen: am Kühler und vorne links am Zylinderblock, wie im rechten Bild dargestellt. Der Drehknopf für die Heizung (Nr. 6 im Bild auf Seite 14) muß auf „Warm“ gedreht werden, damit das Wasser auch aus dem Heizkörper abfließen kann.

Das abgelassene Wasser soll nach Möglichkeit aufgefangen und vor der nächsten Fahrt wieder eingefüllt werden. Nimmt man jedesmal frisches Wasser, so verursacht man auch jedesmal neue, höchst unerwünschte Ablagerung von Kesselstein.

Sehr empfehlenswert ist auch die Anbringung eines Schildes am Lenkrad:
„Achtung, Kühlwasser ist abgelassen!“

Vor dem Einfüllen des Kühlwassers (oder der Frostschutzmischung) schalten Sie die Heizung auf „Warm“. Kontrollieren Sie bei erwärmtem Motor zur Sicherheit nochmals den Wasserstand und füllen nach.

Anlassen

Vor dem Anlassen bei niedrigen Außentemperaturen soll die Heizung auf „Warm“ gestellt werden, damit der aufheizbare Vergaser Wärme aufnimmt. Starterknopf herausziehen und Anlasser betätigen, ohne das Fahrpedal niederzudrücken.

Die Kraftstoffanlage

Auch bei sorgfältigster Filterung des Kraftstoffes ist eine geringe Ansammlung von Wasser im Kraftstoffbehälter auf die Dauer nicht zu vermeiden. Der Feuchtigkeitsgehalt der Luft und die zeitweilig starken Temperaturschwankungen erzeugen Spuren von Wasser durch Kondensation. Vor Eintritt der Frostperiode wird zweckmäßig der Kraftstoffbehälter und die Leitung zur Pumpe gereinigt. Man schützt sich so vor Störungen, insbesondere vor Startstörungen; die Kraftstoffleitung kann durch Eisbildung verengt oder versperrt werden. Die Reinigung des Vergasers und der Kraftstoffpumpe ist im Inspektionsdienst enthalten.

Elektrische Anlage

Im Winter wird die gesamte elektrische Anlage des Fahrzeugs durch größeren Strombedarf für Beleuchtung, erschwertes Anlassen usw. erheblich höher beansprucht als im Sommer. Außerdem mindert Kälte die Leistung der Batterie. Die am meisten beanspruchten Teile, nämlich Batterie, Anlasser und Lichtmaschine werden zweckmäßig vor Beginn der kalten Jahreszeit in einer Ford-Werkstatt gründlich nachgesehen.

Im Winter ist besonders auf guten Ladezustand der Batterie zu achten, denn eine entladene Batterie friert bei etwa 10° Grad Kälte ein. Bei starkem Frost wird die chemische Umsetzung in der Batterie verlangsamt, so daß auch eine geladene Batterie in durchfrorenem Zustand nicht die volle Kapazität leistet. Um einen sicheren Start zu haben, ist es bei Temperaturen unter -15° ratsam, die Batterie über Nacht in einem geheizten Raum aufzubewahren.

Die Türabdichtung

Um ein Festfrieren und damit ein Zerstören der Abdichtungsprofile beim Öffnen der Türen zu vermeiden, bitten wir Sie, den Abdichtungsgummi und den Türrahmen sorgfältig trocken zu wischen. Dann werden Türrahmen und Profilmgummi mit einem in Frostschutzmittel getauchten Lappen leicht angefeuchtet.

Pflege und Instandhaltung

Vor Übergabe an den Kunden: Kostenlose Ablieferungsinspektion

Der 1. Motor-Ölwechsel wird bei km-Stand 500 vorgenommen. Danach ist bei Wagen ohne Hauptstrom-Ölfilter der Motor-Ölwechsel alle 2500 km vorgesehen. Bei Wagen mit Hauptstrom-Ölfilter können die Ölwechsel-Intervalle je nach den Einsatzbedingungen bis auf 10 000 km ausgedehnt werden, sofern HD-Öl Verwendung findet. Dann ist auch der Ölfilter-Einsatz alle 10 000 km, d. h. bei jeder Inspektion zu erneuern.

Motor-Ölwechsel und Erneuerung des Ölfilters müssen wenigstens zweimal pro Jahr durchgeführt werden, auch wenn der vorgenannte km-Abstand von 10 000 noch nicht erreicht wurde. Bei besonderen Einsatzbedingungen, z. B. Kurzstreckenverkehr und häufiger Kaltstart, sollte das 10 000 km-Intervall für den Ölwechsel nicht ausgenutzt werden. In dieser Frage berät Sie gern fachmännisch Ihr Ford-Händler.

alle 10 000 km: Inspektion.

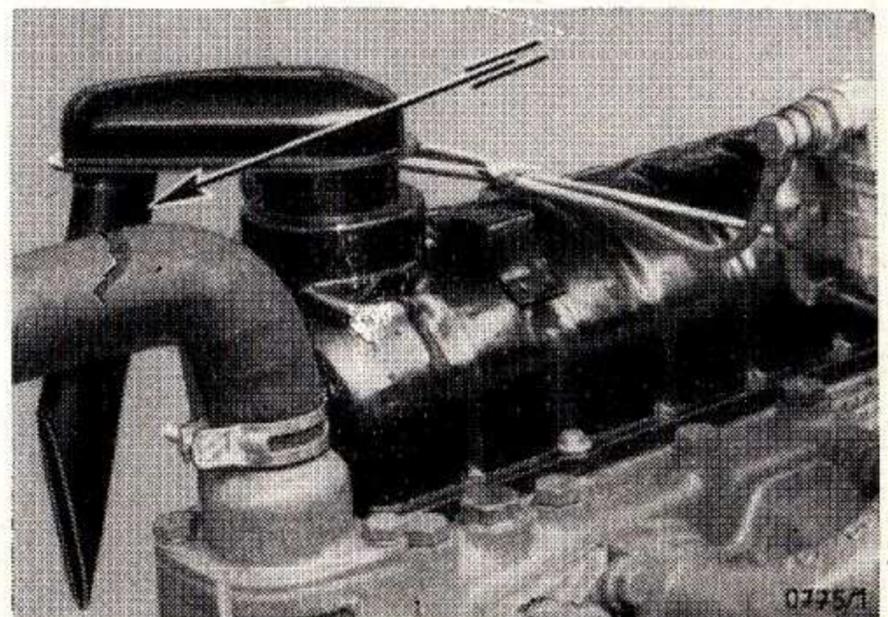
Die Zeitpunkte für die dann folgenden Inspektionen und Kontrolldienste sind Ihrem Inspektionsheft zu entnehmen.

Der Kontrolldienst

Die hier empfohlenen Pflegedienst-Abstände, alle 2500 km, alle 10 000 km, gelten bei überwiegend staubfreien Straßen. Bei Verwendung des Fahrzeugs auf staubigen oder schlammigen Straßen und entsprechender Verschmutzung des Fahrgestells müssen die Pflegearbeiten in kürzeren Abständen durchgeführt werden.

Bei km-Stand 500

1. Motor-Ölwechsel
2. Belüftungsfiler reinigen und mit Öl benetzen



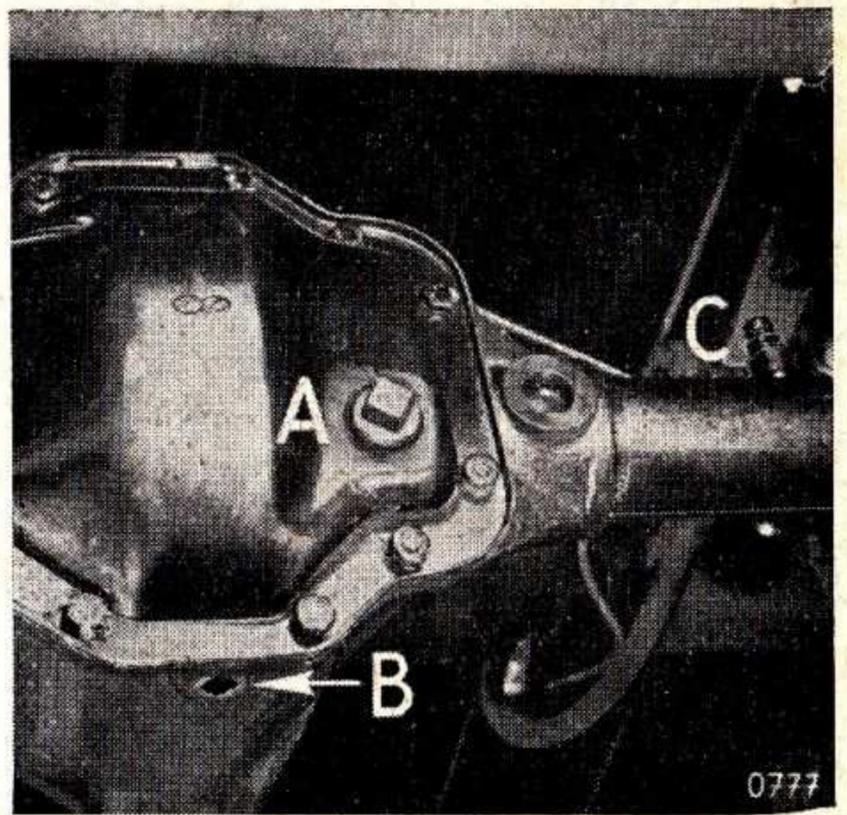
4. Hinterachs-Ölwechsel

A = Einfüllöffnung

B = Ablasschraube

C = Belüftungskappe

Gehäuse mit Spülöl SAE-10 spülen,
Spezial-Hypoidöl M2C28B einfüllen



5. Lichtmaschine ölen

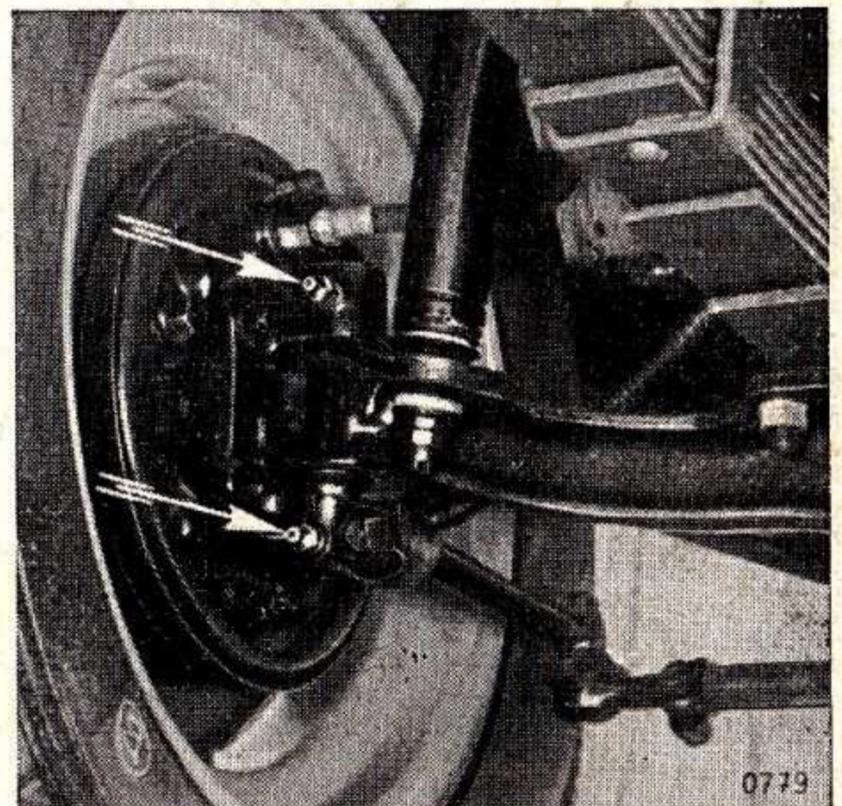
6. Ölfilter, wenn vorhanden, erneuern. Schrauben der Zylinderkopfhaube und Ölwanne nachziehen.

Alle 2500 km

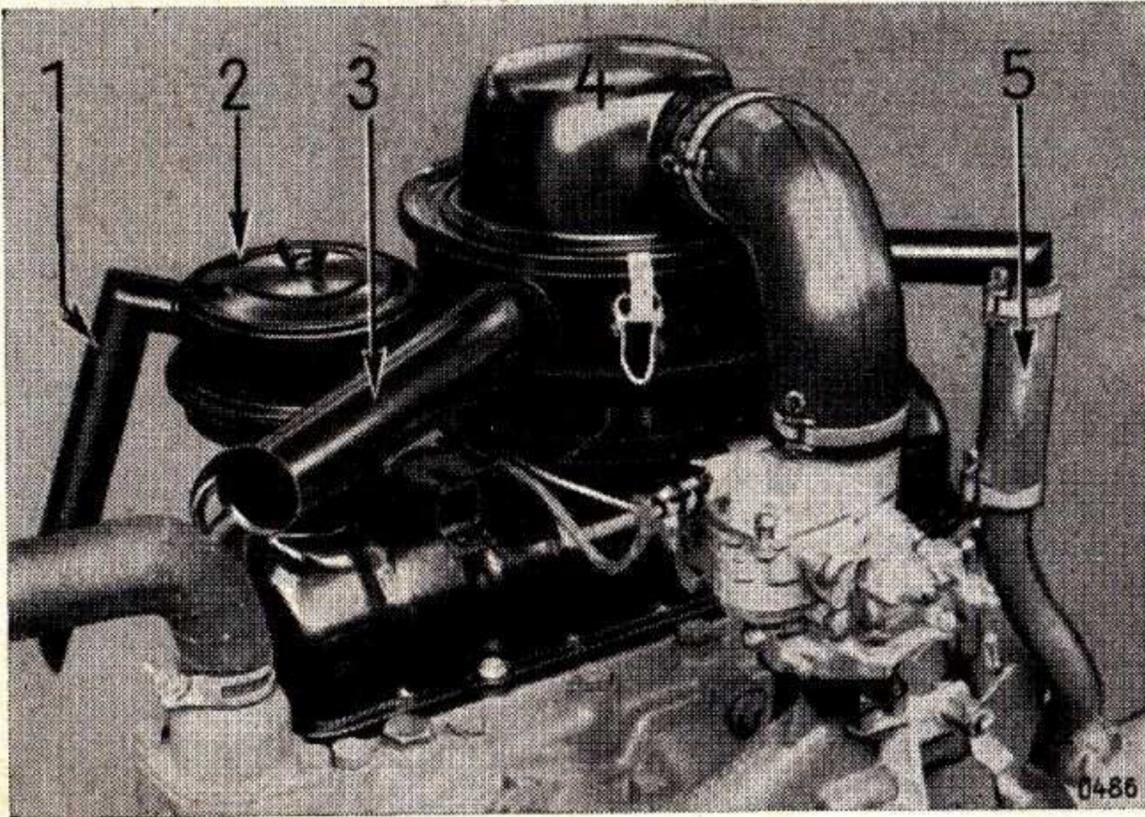
7. Motor-Ölwechsel (Bei Motoren mit Ölfilter können die Ölwechsel-Intervalle je nach den Einsatzbedingungen bis zu 10 000 km ausgedehnt werden. Bei besonderen Einsatzbedingungen z. B. Kurzstreckenverkehr und häufiger Kaltstart, sollte das 10 000 km Intervall für Öl- und Filterwechsel verkürzt werden).

8. Kurbelgehäuse-Belüftungsfiter reinigen und mit Öl benetzen.

9. Achsschenkelbolzen abschmieren.



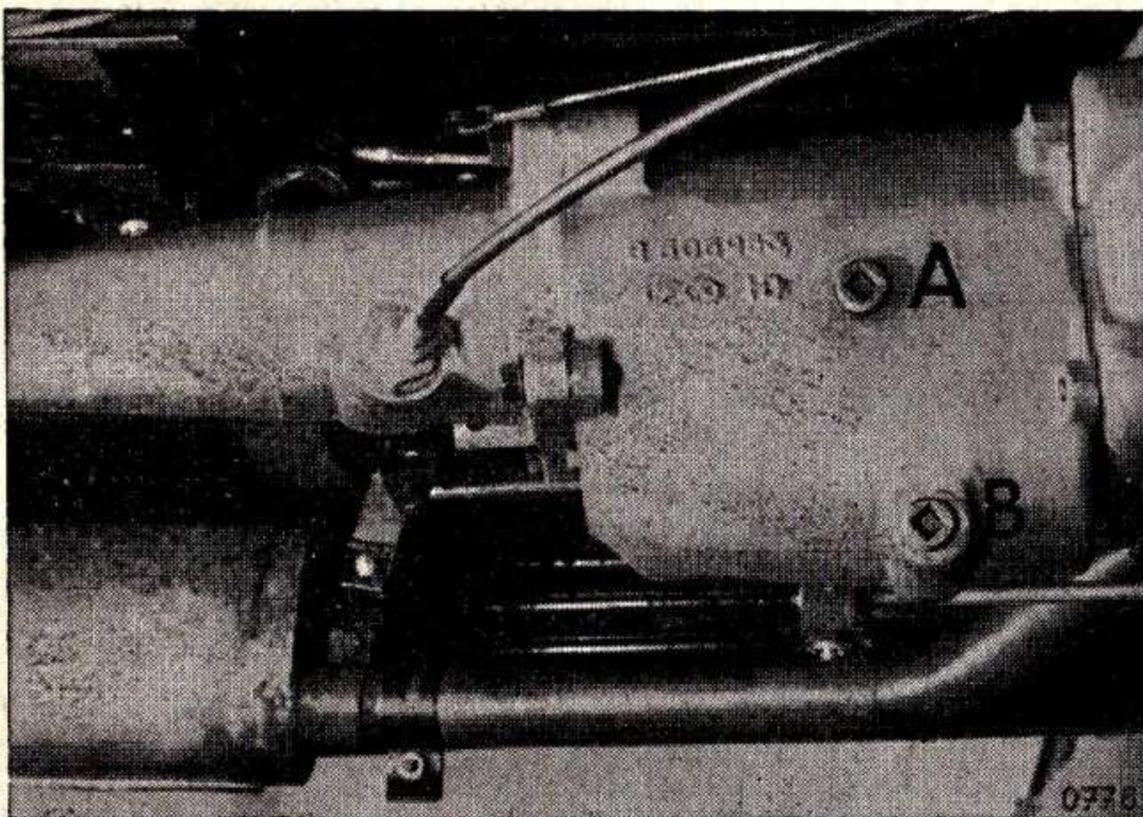
Kurbelgehäuse-Belüftung für besonders staubige Gebiete (Motorbelüftungssatz)



- 1 = Luftansaugstutzen
- 2 = Kurbelgehäuse-Belüftungsfiler (Öleinfüllkappe mit Filter und Ölbad).
- 3 = Luftzufuhr zum Vergaser-Luftfilter (Ansaugeräuschkämpfer).
- 4 = Ölbadluftfilter
- 5 = Entlüftungsrohr (Öldämpfe werden über das Luftfilter abgesaugt).

Filtereinsätze in angemessenen Abständen reinigen und Öl in den Filtergehäusen erneuern.

Wichtig: Teile der serienmäßigen Kurbelgehäuse-Belüftung nicht gegen Teile dieser Sonderausführung austauschen. Besonders darf das Ölbadluftfilter nicht durch ein Filter mit Papierstern-Einsatz ersetzt werden.



3. Getriebe-Ölwechsel

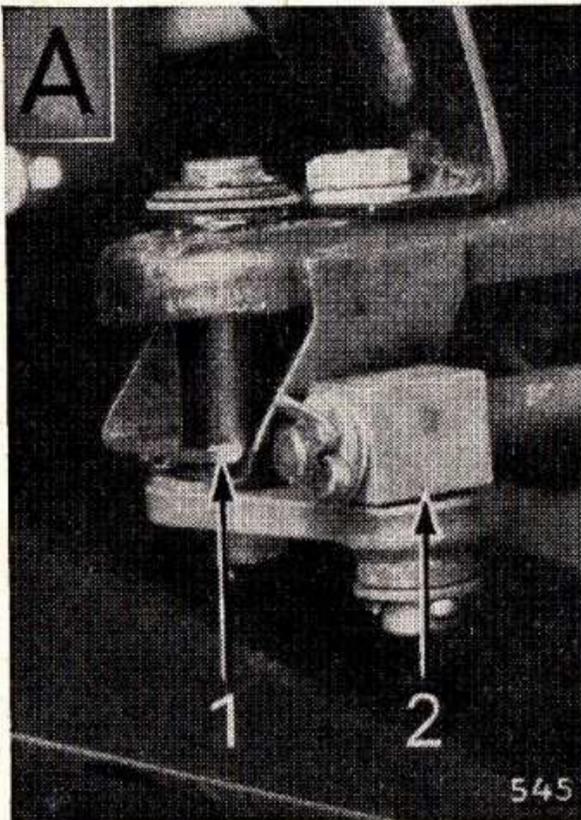
- A = Verschluss-Schraube zur Öl-Einfüllöffnung
- B = Öl-Ablafs-Schraube

10 mm ∅ Schra

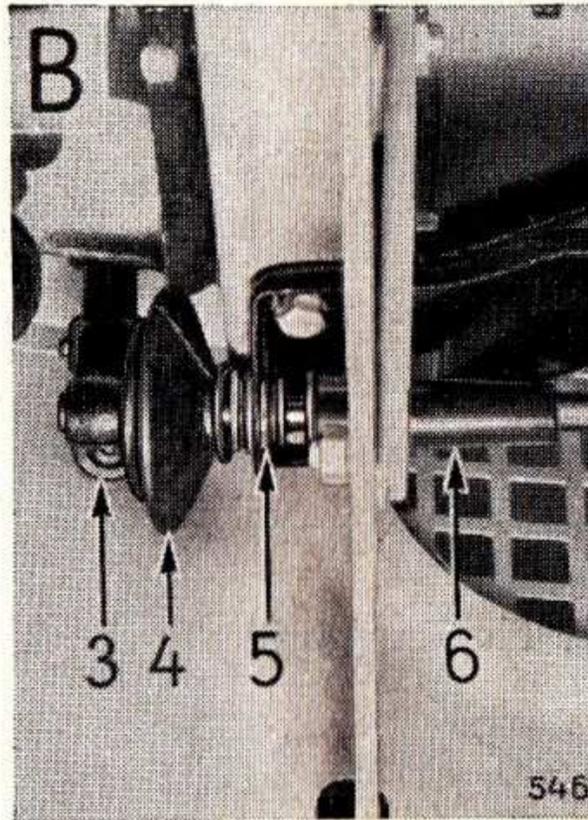
13. Gelenkwelle abschmieren.
14. Türscharniere ölen.
15. Schaltgestänge:
Lagerung und gummfreie
Gelenke schmieren.



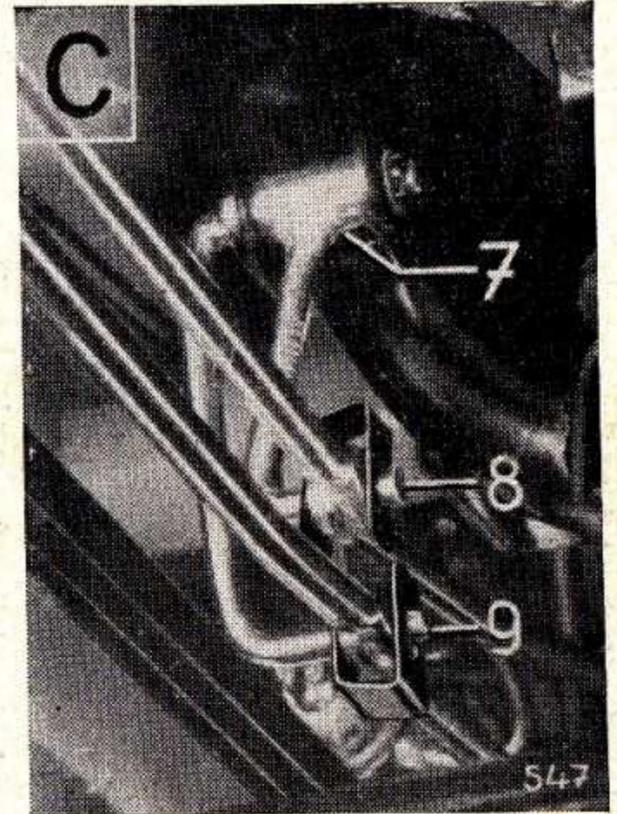
544/1



545



546



547

- 1 = Lagerung des Umlenkhebels
- 2 = Führungsstück der Schaltzwischenwelle
- 3 = Schalthebel (Kugel und Kugelpfanne)
- 4 = Dichtungsmanschette

- 5 = Lagerung der Schaltzwischenwelle
- 6 = Schutzschlauch
- 7 = Zwischenhebel
- 8 = Gestängelagerung zum Wählhebel
- 9 = Gestängelagerung zum Schalthebel

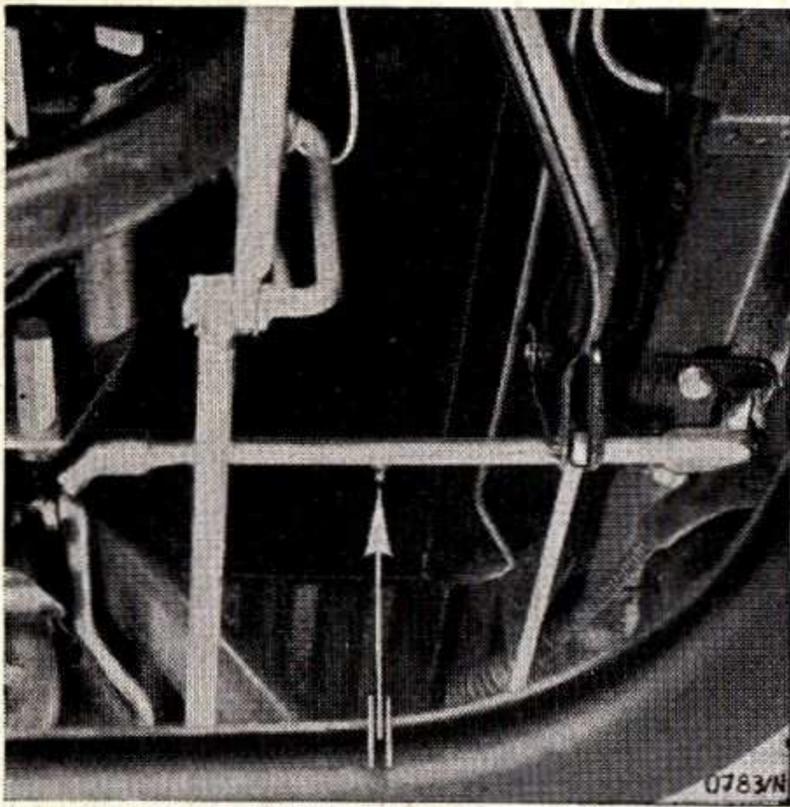
Anschließend die Dichtungsmanschette (4) und den Schutzschlauch (6) wieder auf die Büchse (5) aufstülpen.

Alle 10 000 km

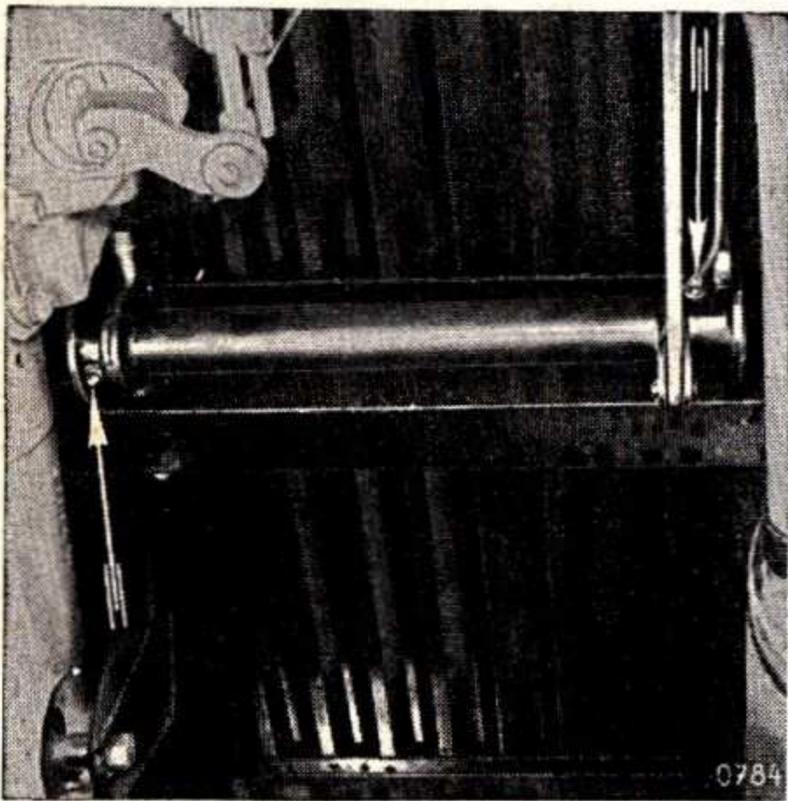
- 16. Motor-Ölwechsel.
 - 17. Ölfilter erneuern.
 - 18. Getriebe-Ölstandkontrolle.
 - 19. Hinterachse-Ölstandkontrolle.
 - 20. Lichtmaschine ölen.
- } spätestens alle 6 Monate

Zusätzliche Schmierstellen am Wagen mit Holzpritschenaufbau. Klappe zum Behälter für die Plane.

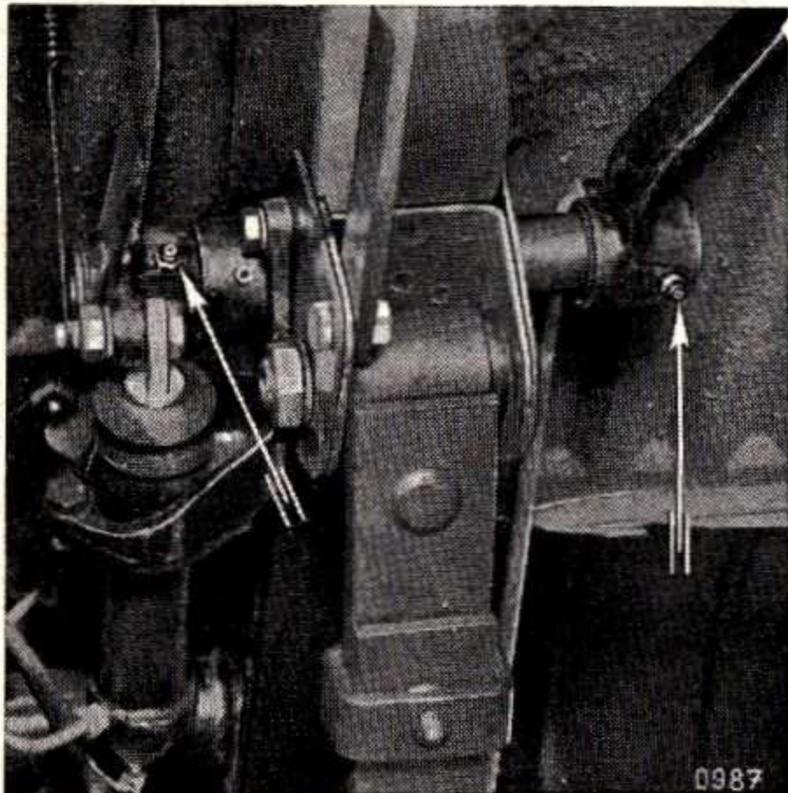
Verschlussvorrichtung und Klappscharniere ölen.



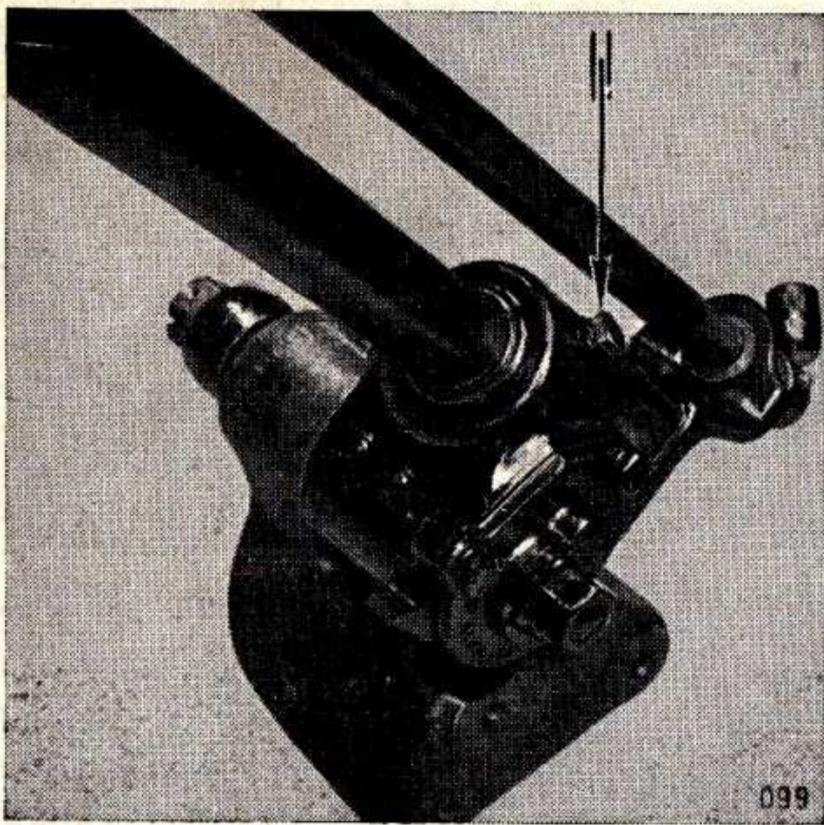
10. Kupplungsausgleichwelle
schmieren (Ansicht von vorn)



11. Zwischenwelle der Handbremse
schmieren (2 Schmiernippel)
(Ansicht von vorn)



12. Kupplungs- und Bremspedal
abschmieren



21. Lenkgehäuse-Ölstandkontrolle.

Alle 20 000 km

- 22. Getriebe-Ölwechsel ✓
- 23. Hinterachse-Ölwechsel. ✓

Alle 50 000 km

- 24. Vorderradlager-Fettfüllung erneuern.

Das Türschloß darf nur mit Flockengraphit geschmiert werden.

Kontrolldienst bei km Stand 5 000, 15 000, 25 000 usw.

1. Säurestand der Batterie falls erforderlich berichtigen.
2. Kühlwasser nachfüllen.
3. Scheibenwaschanlage auf Funktion prüfen und nachfüllen.
4. Scheinwerfer, Schluß- und Bremslichter, Blinker und Scheibenwischer sowie Armaturenbrett-Warnlichter und Hupe auf Funktion prüfen.
5. Kupplungs- und Bremspedalspiel prüfen. Handbremse auf Funktion prüfen.
6. Reifendruck prüfen (einschließlich Reserverad).

Schmiermittel

Motor

Erstfüllung für neue und Austauschmotoren	}	SAE 10 W	}	Motoröl
Bei Temperaturen über -10° C		SAE 20/20 W	}	Marken-HD-Öl für Vergasermotoren
Bei Temperaturen unter -10° C		SAE 10 W	}	

Getriebe

SAE 80 Marken-Hochdruckgetriebeöl

Lenkung Hinterachse

} Hypoidöl M2C28B

*Lichtmaschine
Motoröl (1)*

Inspektion, alle 10'000 km

1. Batterie und Halterung reinigen. Batteriekapazität prüfen, Pole fetten.
2. Kraftstoffpumpe, Vergaser und Luftfilter reinigen.
Luftfilter mit Papierstern-Einsatz durch Ausblasen mit Luft entstauben. Auf staubigen Straßen müssen alle Filter in kürzeren Abständen gereinigt werden.
Kurbelgehäuse-Belüftungfilter reinigen und mit Motoröl benetzen.
3. Verdichtungsdruck prüfen. Zündkerzen reinigen,
Elektrodenabstand einstellen (je nach Kilometerstand neue Zündkerzen).
4. Zündverteiler kontrollieren. (Verstellmechanik, Läufer, Verteilerkappe, Zündkabel, Nockenverschleiß) Kontakte prüfen, evtl. erneuern.
Schließwinkel (Kontaktabstand) und Zündzeitpunkt einstellen.
Leerlauf einstellen.
5. Ventilspiel bei übermäßigem Ventilgeräusch berichtigen.
6. Schrauben bzw. Muttern am Vergaser, Kraftstoffpumpe, Ansaug-Auspuffkrümmer und Auspuff-Flansch festziehen.
7. Lüfterriemen nachstellen.
Schlauchstellen kontrollieren, evtl. festziehen.
Kühlwasser ergänzen.
8. Funktion der elektrischen Anlage prüfen.
Scheinwerfereinstellung prüfen, falls erforderlich, berichtigen.
9. Vorrat der Bremsflüssigkeit prüfen. Zum Nachfüllen oder Neufüllen Ford-Bremsflüssigkeit oder gleichwertige entsprechend SAE 70-R3 verwenden.
Bremsbeläge und Bremstrommeln prüfen und mit Druckluft ausblasen. Dichtigkeit der Bremszylinder an der Staubmanschette prüfen.
Hand- und Fußbremse auf Funktion prüfen und einstellen.
Zustand und Stellung der Bremschläuche prüfen.
Radlagerfett ergänzen.
Reifendruck prüfen.
10. Türschließkeile und Gleitstücke prüfen bzw. einstellen.
11. Getriebeschaltgestänge prüfen, falls erforderlich, einstellen.
12. Auspuffaufhängung, Federbügel- und Stoßdämpferbefestigung festziehen.
13. Kupplungsspiel prüfen evtl. einstellen.
x 0,15 + 0,015 Kontrolle
14. Lenkungsspiel prüfen, wenn notwendig einstellen, Spurstangenendstücke prüfen.
15. Vorspur prüfen. Reifen auf Zustand und Fremdkörper prüfen.
16. Pflegedienst mit Ölwechsel und Erneuerung des Ölfilters, siehe Schmierplan.
17. Endkontrolle auf Probefahrt oder Prüfstand.

Alle 50 000 km

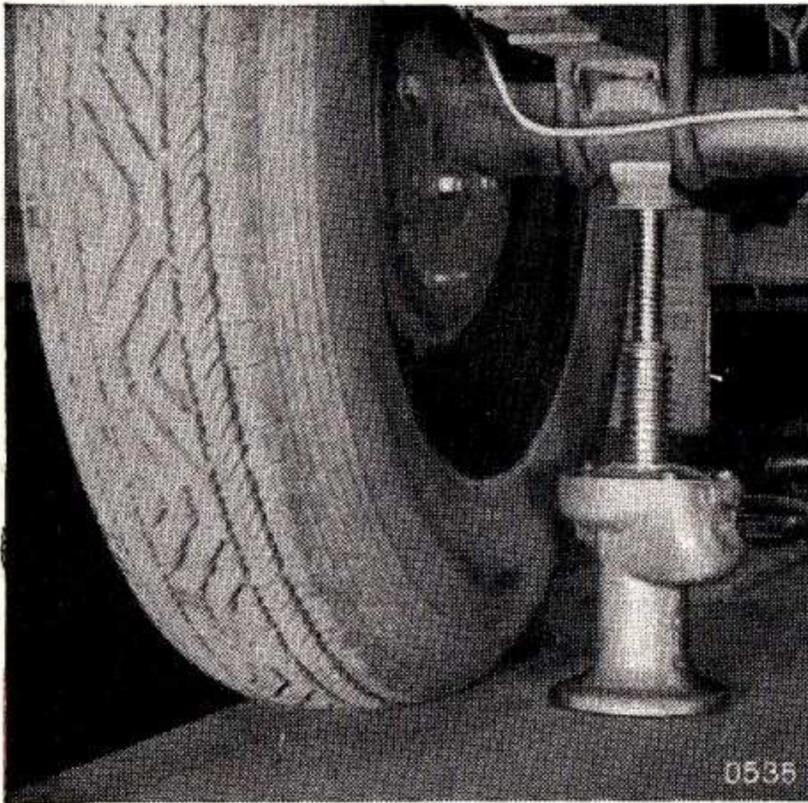
18. Vergaser mit Papier-Luftfilter: Einsatz erneuern.
19. Radlager mit Spezialwerkzeug einstellen.

Radwechsel und Reifenpflege

Die Handbremse wird fest angezogen. Die Radkappe wird abgehoben, indem man den Schraubenzieher am Kappenrand ansetzt.

Die Radmuttern werden gelöst, solange das Rad noch belastet ist.

Soll ein Vorderrad angehoben werden, so wird der Wagenheber unter das unterste Federblatt, direkt vor der Achse angesetzt. Soll ein Hinterrad angehoben werden, so wird der Wagenheber zwischen den Federbriden angesetzt, wie im Bild gezeigt.



Der Wagenheber darf nicht unter dem Differentialgehäuse anheben.

Der Wagen wird soweit angehoben, bis das auszuwechselnde Rad gut frei vom Boden ist. Dann werden die Radmuttern ganz abgeschraubt.

Das Rad wird gegen das Reserverad ausgetauscht. Die Radmuttern werden wieder aufgesetzt und über Kreuz angezogen. Sehr zweckmäßig ist es, wenn die Gewinde gelegentlich eines Radwechsels einen Tropfen Öl erhalten. Der Wagenheber wird dann wieder abgelassen. Nach dem Ablassen werden die Radmuttern möglichst nachgezogen.

Zum Schluß wird die Radkappe wieder gut aufgedrückt. Bei dieser Gelegenheit auf gute Federspannung achten, um ein Klappern zu vermeiden. Drücken Sie bitte die Radkappe wenigstens an drei Stellen des Kappenrandes fest gegen die Felge.

Die Karosse darf nur an den Verstärkungsstützen vor jedem Hinterrad und hinter jedem Vorderrad angehoben werden, falls das Aufbocken der Karosse erforderlich ist.

Die Lebensdauer der Reifen

hängt ganz wesentlich davon ab, daß stets der vorgeschriebene Reifendruck eingehalten wird.

Vernünftige Fahrweise und sparsamer Gebrauch der Bremsen wirkt sich günstig auf die Haltbarkeit der Reifen aus.

Nach Möglichkeit ist das Parken in praller Sonne zu vermeiden, auch Kraftstoff und Öl schaden der Bereifung.

Bei unterschiedlichem Zustand der Reifen gehören die besten aus Sicherheitsgründen auf die Vorderräder.

Pflege der verchromten Teile

Die verchromten Teile werden zweckmäßig einmal im Monat, bzw. wenn der Wagen vorher mehrere Stunden im Regen gestanden hat oder gefahren ist, nach dem Wagenwaschen mit einem wollenen Tuch trockengerieben und anschließend mit Ford-Chromnickel-Politur gemäß Gebrauchsanweisung behandelt.

Nach der Behandlung mit Chromnickel-Politur ist es ratsam, die Teile mit Ford-Chromlin, einem Chromglanz- und Rostschutzmittel dünn einzufetten.

Die obengenannten Pflegemittel können von den Ford-Händlern bezogen werden.

Pflege der Polsterung

Die mit Kunstleder überzogenen Sitze dürfen nicht mit Benzin gereinigt werden. Verwenden Sie bitte nur das für diesen Zweck empfohlene Pflegemittel.

Absprühen — Unterbodenschutz

Die Fahrzeug-Unterseite muß vor Rostschäden geschützt werden. Besonders im Winter, wenn vereiste und verschneite Straßen mit Hilfe reiner Auftausalze vom Schnee befreit werden, können infolge des hohen Salzgehaltes im Spritzwasser an allen Fahrzeugen beachtliche Korrosionsschäden auftreten.

Absprühen mit ölhaltigen Sprühmitteln bietet keinen nachhaltigen Schutz vor Rostschäden und schadet außerdem den am Wagen vorhandenen Gummiteilen. Diese Mittel werden nicht empfohlen. Im Gegensatz hierzu bringen solche Unterbodenschutz-Mittel, die von den Ford-Werken geprüft und erprobt sind, guten Korrosionsschutz, ohne die Gummiteile anzugreifen.

Die Ford-Vertragswerkstätten sind unterrichtet, welche Mittel den hohen Anforderungen entsprechen.

Einige wichtige Instandhaltungsarbeiten

Das dichte Netz der Ford-Kundendienstorganisation wird Ihnen wohl immer die Möglichkeit geben, zur Durchführung von Pflegearbeiten und Reparaturen eine Ford-Vertrags-Werkstatt aufzusuchen. Wir raten Ihnen dringend, Ihren Wagen stets nur dorthin zu bringen, wo Sie das blaue Ford-Kundendienst-Schild sehen. Dort haben Sie die Gewißheit, daß die Arbeiten durch erfahrene und besonders ausgebildete Fachkräfte mit Spezialwerkzeugen durchgeführt und daß nur echte Ford-Ersatzteile verwendet werden.

Es gibt nun allerdings Fälle, wo eine Ford-Werkstatt nicht mehr erreichbar ist, und es gibt Fahrzeugbesitzer, die bis zu einem gewissen Umfang in ihren eigenen Werkstätten ihre Wagen pflegen und reparieren lassen. Damit auch in diesen Fällen die Arbeiten möglichst sachgemäß durchgeführt werden, bringen wir im folgenden Abschnitt einige Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten.

Bordwerkzeug

Das zur Ausrüstung des Fahrzeugs gehörende Bordwerkzeug ist unter dem Fahrersitz angeordnet. Der Griff zum Wagenheber ist links am Motorraum neben dem Fahrersitz befestigt.

Karosseriepflege

Beseitigung von Flecken

Angeklebte Insekten-, Teer-, Asphalt- oder Lindenblütenflecken sind meist durch Waschen allein nicht zu entfernen. Solche Flecke müssen beseitigt werden, sobald man sie entdeckt, da sie leicht Ursachen für bleibende Lackschäden sein können.

Insektenflecken und Flecke, die in Erscheinung treten, wenn der Wagen längere Zeit unter blühenden Lindenbäumen geparkt hat, lassen sich leicht entfernen, wenn man eine 1- bis 2prozentige — aber keinesfalls stärker konzentrierte — Seifenlauge zu Hilfe nimmt. Nach dem Abseifen muß mit reichlich kaltem Wasser nachgespült werden, um die Spuren der Seifenlösung zu entfernen. Teer- und Asphaltspritzer, die bei heißem Sommerwetter besonders auf hellen Wagen häßliche Flecken hinterlassen, können sich sehr schnell in den Lack einfressen und sind später kaum noch zu beseitigen. Solche Flecken müssen möglichst noch unterwegs mit Ford-Teer-Entferner oder, falls dieser nicht zur Hand ist, mit Petroleum oder Terpentinöl behandelt werden.

Da durch die Lösungsmittel die Oberfläche des Lackes stark entfettet wurde, empfiehlt es sich, die behandelte Stelle mit Ford-Autopolitur nachzubehandeln.

Lackschutz

Eisenstaub, Kalk, Zement, Ruß, die vornehmlich in der Nähe mancher Industriewerke auftreten, sind aggressive Substanzen, die sich auf der Lackoberfläche niederschlagen können und, vor allem beim Zutritt von Feuchtigkeit, Lackbeschädigungen hervorrufen. Werden solche Niederschläge festgestellt, so ist der Wagen sofort mit reichlich Wasser zu waschen, damit die schädlichen Stoffe nicht wirksam werden können. Es empfiehlt sich, in Industriegegenden den gewaschenen Wagen mit dem Hartwachs-Lackpflegemittel „Ford-Auto-Polish“ zu behandeln. Dieses Schutzmittel liefert neben hervorragendem Glanz eine Schutzschicht aus Wachs für die Lackoberfläche.

Ein Wagen, der mit einer Hartwachsschicht versehen ist, sollte nach Möglichkeit mit klarem Wasser gewaschen werden, da die Schaumwäsche den Wachsfilm ablöst.

Die von den Ford-Händlern angebotenen Ford-Lack-Pflegemittel bieten Gewähr für gute Lackpflege.

Ford-Kunstharz-Ausbesserungsemailen (lufttrocknend) sind für die Ausbesserung etwaiger Lackschäden geeignet.

Reinigen der Kühlanlage, Zusätze gegen Kesselstein und Frost:

Der Kühler soll öfters mit Preßluft von der Motorseite her ausgeblasen werden, um Staub- und Schmutzansammlungen, die eine einwandfreie Kühlung behindern, zu entfernen.

Da Kesselstein als schlechter Wärmeleiter die Kühlung und damit die Betriebssicherheit des Motors beeinträchtigen kann, wird empfohlen, für den Sommerbetrieb Korrosionsschutzmittel unter Beachtung der speziellen Gebrauchsanweisung zuzusetzen. Korrosionsschutzmittel ist in der Ford-Werkstatt erhältlich.

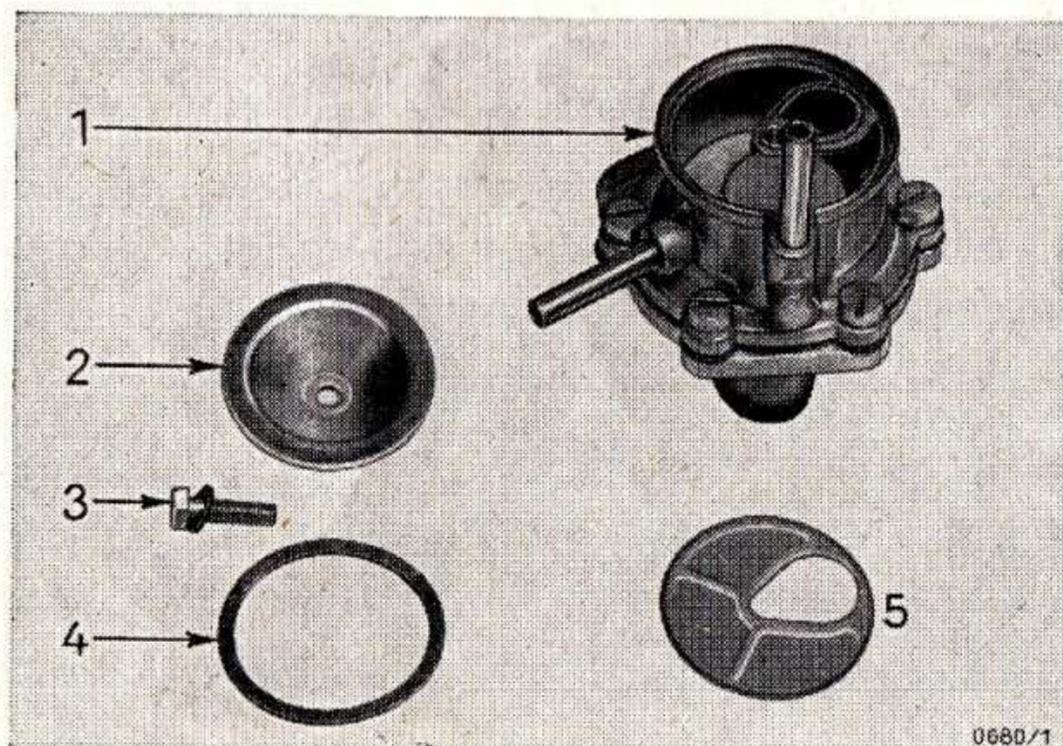
Im Winter muß das Kühlsystem mit einem Frostschutzmittel gefüllt werden, das seinerseits gegen Kesselsteinbildung wirkt.

An der Kraftstoffanlage

Kraftstoffpumpe reinigen.

Deckel (2) abnehmen, um das Filtergehäuse der Kraftstoffpumpe zu reinigen. Achten Sie bei der Montage nach erfolgter Reinigung darauf, daß das Sieb mit dem Dichtring (4) richtig aufliegt. Vor dem Festziehen der Deckelschraube (3) prüfen Sie durch leichtes Drehen den Deckel auf richtigen Sitz. Sehr wichtig ist die tadellose Abdichtung zwischen Deckel und Pumpengehäuse.

Überzeugen Sie sich, ob bei laufendem Motor die Kraftstoffpumpe dicht ist.



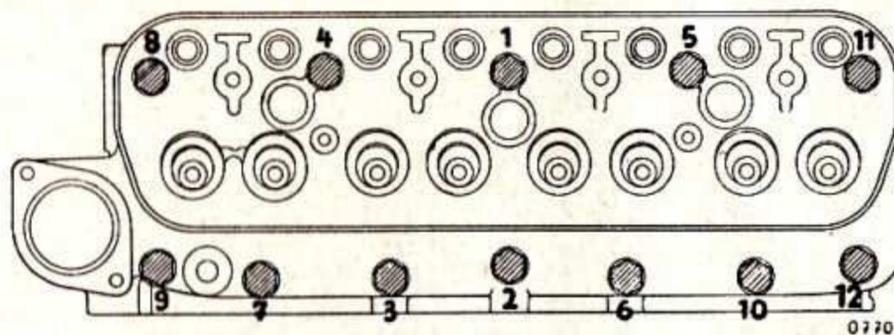
- 1 = Kraftstoffraum
- 2 = Deckel
- 3 = Schraube mit Dichtring
- 4 = Dichtung
- 5 = Sieb

Arbeiten am Motor

Die Zylinderkopfschrauben werden bei der Ablieferungs-Inspektion in einer Ford-Werkstatt mit einem Spezialschlüssel geprüft und evtl. nachgezogen. Auch nach dem Einbau eines Austauschmotors soll diese wichtige Inspektionsarbeit in einer Ford-Werkstatt durchgeführt werden.

Sollten Sie einmal eine Zylinderkopfdichtung in eigener Werkstatt auswechseln, so befolgen Sie bitte folgende Anleitung:

Zylinderblock und Zylinderkopf sorgfältig von anhaftenden Lackresten und Resten von Dichtungsmasse reinigen. Die Schrauben werden zuerst mit einem Drehmoment von 5,5 bis 6,0 mkg in der im Bild gezeigten Reihenfolge beigezogen und anschließend in der gleichen Reihenfolge auf 7,5 mkg nachgezogen. Bei warmem Motor werden die Schrauben nochmals geprüft und, wenn nötig, auf 7,5 mkg nachgezogen.



Wird bei der Inspektion ein Anzugsdrehmoment von unter 5,0 mkg festgestellt, dann muß die Zylinderkopfdichtung erneuert werden.

Durch das Festziehen (Vorspannung) der Zylinderkopfschrauben ist auf der Zylinderkopfdichtung ein ständiger Anpreßdruck wirksam, der nicht durch nachträgliches Lösen einzelner Zylinderkopfschrauben verändert werden darf, z. B. zum Anbringen eines Massekabels oder von Motorhebeösen.

Das Ventilspiel

Einlaßventil	0,27—0,30 mm
Auslaßventil	0,34—0,37 mm

Das Ventilspiel soll bei kaltem Motor (bei Raumtemperatur) eingestellt werden. Im allgemeinen besteht keine Notwendigkeit, die Ventile nachzustellen, solange keine Geräusche auftreten.

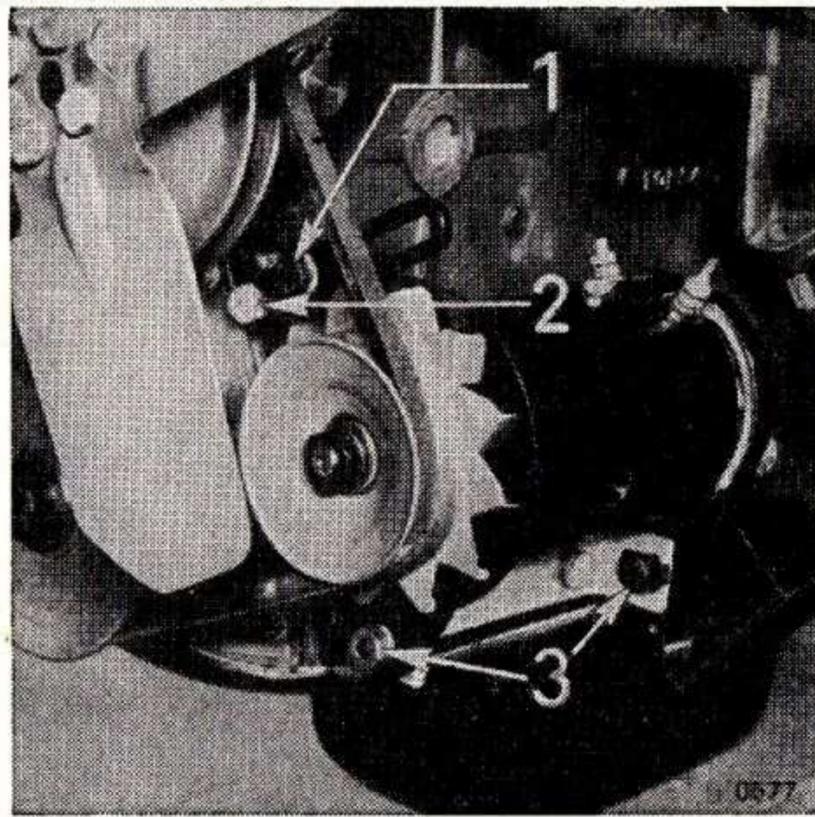
Die Zylinderkopfhaube

Wird in kaltem Zustand die Zylinderkopfhaube mit einer neuen Korkdichtung montiert, setzt sich die Dichtung relativ stark, etwas weniger stark nach den ersten Betriebsstunden und noch einmal geringfügig nach etwas längerer Laufzeit. Daher müssen die Schrauben der Zylinderkopfhaube in der ersten Laufzeit bzw. nach dem Einlegen einer neuen Korkdichtung mehrmals nachgezogen werden.

An der Kühlanlage

Windflügelriemen nachspannen.

Der Keilriemen hat dann die richtige Spannung, wenn er sich mit dem Finger um etwa 1 cm eindrücken läßt. Man drückt dazu auf den Riemen zwischen den beiden Riemenscheiben des Windflügels und der Lichtmaschine.



Zum Nachspannen werden die Schrauben am Aufhängebügel (2), die Mutter an der Lichtmaschinenbefestigung (1) und die beiden Schrauben am Schwenkarm (3) gelöst. Dann wird die Lichtmaschine bis zur richtigen Spannung des Riemens heruntergedrückt und die gelösten Schrauben wieder festgezogen.

Kühler

Zweimal im Jahr — bei Winterbeginn vor Einfüllen des Frostschutzmittels und im Frühjahr nach dem Ablassen des Frostschutzmittels — ist der Kühler mit fließendem Wasser gründlich durchzuspülen.

Mit Hilfe der Einstellschraube (12) muß der Winkelhebel (16) so eingestellt werden, daß zwischen dem Winkelhebel (16) und dem Starterhebel (10) ein Spielraum von 0,5 mm besteht. Dabei muß der Winkelhebel (16) niedergedrückt werden, um die Spannung der Rückzugfeder auszuschalten.

Verstellungen an der Regulierschraube für die Drosselklappe und Einregulieren des Leerlaufs sollen möglichst in einer Ford-Werkstatt vorgenommen werden. Die Einstellung des Bowdenzuges für die Startvorrichtung muß so erfolgen, daß bei hineingedrücktem S-Knopf der Hebel (10) zur Startvorrichtung in seiner Endstellung steht.

Kraftstoffbehälter reinigen.

Der Kraftstoff ist von Zeit zu Zeit restlos abzulassen, um Schmutzansammlungen im Kraftstoffbehälter zu vermeiden.

An der Kupplung

Kupplungsspiel nachstellen.

Das Kupplungspedal muß, gemessen am Weg der Fußhebelplatte, ein Spiel von 25 mm haben. Ist dieses Spiel nicht mehr vorhanden, so muß das Kupplungsgestänge in einer Ford-Werkstatt nachgestellt werden.

An der elektrischen Anlage

Zündkerzen prüfen.

Die einfachste Methode, das richtige Arbeiten der Zündkerzen zu prüfen, ist folgende:

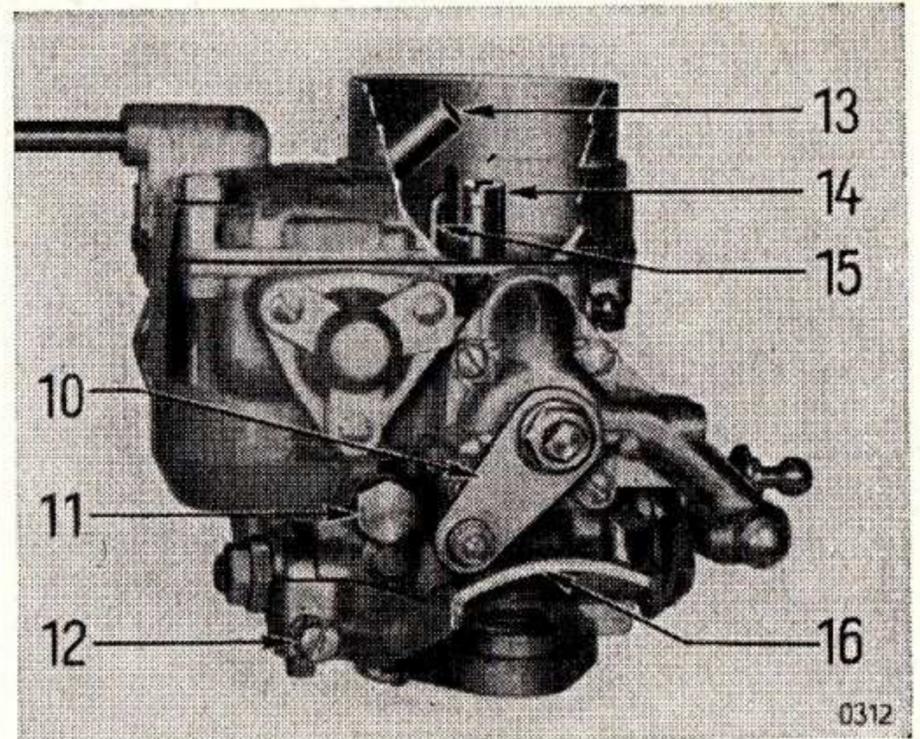
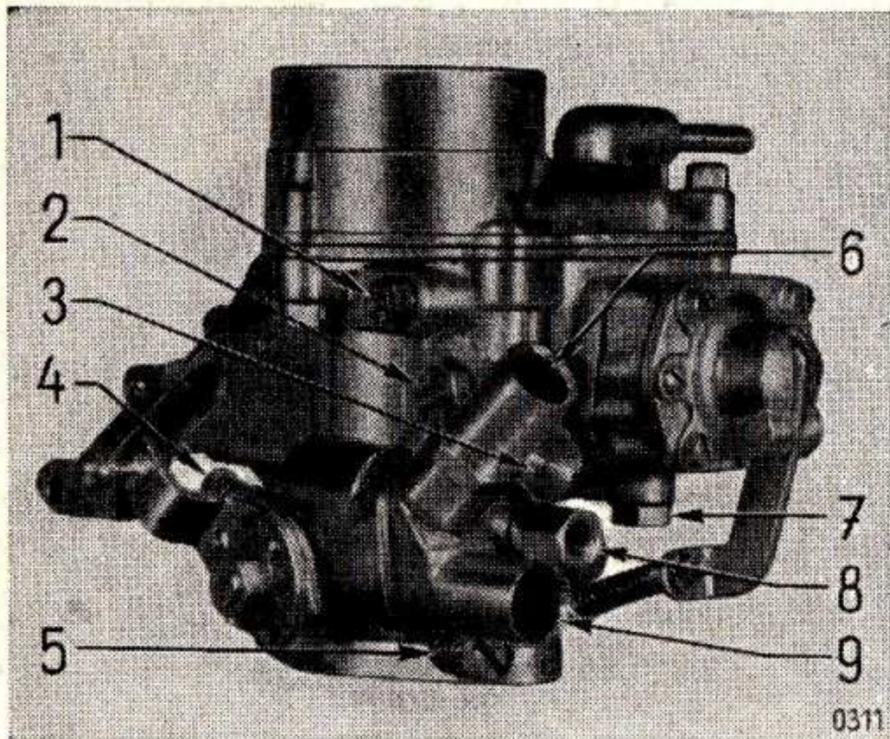
Die Kerzen werden einzeln nacheinander mit einem gut isolierten Schraubenzieher oder Hammer kurzgeschlossen, und der Lauf des Motors dabei beobachtet. Zündkerzen, die beim Kurzschließen den Motorlauf nicht beeinflussen, sind nicht in Ordnung. Für den Taunus-Motor sind Zündkerzen mit dem Wärmewert 175 zu verwenden.

Die Zündkerzen dürfen nur mit einem Ring- oder Steckschlüssel herausgeschraubt werden. Mit einem Maulschlüssel werden die Isoliersteine beschädigt.

Die Isoliersteine müssen mit einem trockenen Lappen stets gut sauber gehalten werden, da sonst bei feuchtem Wetter Kriechströme auftreten, die Startschwierigkeiten verursachen.

Elektroden und Isoliersteine müssen bei richtigem Arbeiten des Motors eine rehbraune Farbe haben. Schwarze Farbe deutet auf zu fette, hellgraue auf zu magere Vergasereinstellung. Verölte Kerzen deuten auf Aussetzen der Kerzen, falschen Wärmewert oder sind ein Zeichen für undichte Kolbenringe.

Nach sorgfältiger Säuberung ist der Elektrodenabstand mit Hilfe einer Lehre auf 0,8—0,9 mm einzustellen.



- 1 = Leerlaufdüse
- 2 = Pumpendüse
- 3 = Hauptdüsenträger
- 4 = Drosselklappen-Anschlagschraube
- 5 = Leerlaufgemisch-Regulierschraube
- 6 = Wasseranschluß
- 7 = Kugelventil mit Sieb
- 8 = Anschluß für Unterdruckleitung zum Zündverteiler

- 9 = Wasseranschluß
- 10 = Starterhebel
- 11 = Starterdüse
- 12 = Einstellschraube zum Winkelhebel
- 13 = Schwimmergehäuse-Belüftungsrohr
- 14 = Luftkorrekturdüse
- 15 = Einspritzrohr
- 16 = Winkelhebel

Vergaser prüfen

Der Motor ist mit einem Solex-Vergaser 32 PICBA ausgerüstet. Dieser hat ein 2-Düsen-System, von denen das erste bis zum mittleren Drehzahlbereich wirksam ist, darüber hinaus wird das zweite hinzugeschaltet. Der Vergaser ist zum Starten mit einem besonderen Startvergaser in Drehschieberausführung ausgerüstet.

Bei der Reinigung werden die Leerlaufdüse und der Hauptdüsenträger herausgeschraubt. Die Hauptdüse wird aus dem Düsenträger herausgeschraubt. Alle Düsen mit einer Pumpe oder mit Druckluft — nicht mit dem Mund — durchblasen. Die Düsen dürfen nie mit Draht oder mit einer Nadel gereinigt werden. Fiberscheiben beim Wiedereinschrauben der Düsen nicht vergessen.

Kabelanschlüsse und Verteiler reinigen.

Sämtliche Leitungs- und Kabelanschlüsse müssen stets gut leitend, also sauber und fest angezogen sein. Das gleiche gilt für die Masseanschlußkabel und die Befestigungsschrauben der elektrischen Aggregate.

Abstand der Unterbrecherkontakte: 0,4—0,5 mm.

Die beiden Klemmen D- und DF am Regler der Lichtmaschine dürfen nicht miteinander verwechselt werden, da sonst der Regler zerstört wird.

Der Minus-Pol der Batterie ist an der Masse angeschlossen.

Die Anzeigergeräte am Instrumentenbrett

Der Anzeiger für die Kühlwassertemperatur und der Kraftstoff-Vorratsanzeiger sind Geräte mit elektrischer Übertragung. Bei der Inspektion dieser Geräte beachten Sie bitte:

1. Elektrische Anzeigeeinstrumente dürfen nur in Verbindung mit dem Geber eingeschaltet bzw. angeschlossen werden.
2. Die Anlage muß durch Abklemmen des Batteriemassekabels spannungsfrei gemacht werden, bevor ein Kabel zur Anlage abgetrennt wird, z. B. beim Ausbau des Motors oder beim Auswechseln eines elektrischen Gerätes.

Sicherung auswechseln

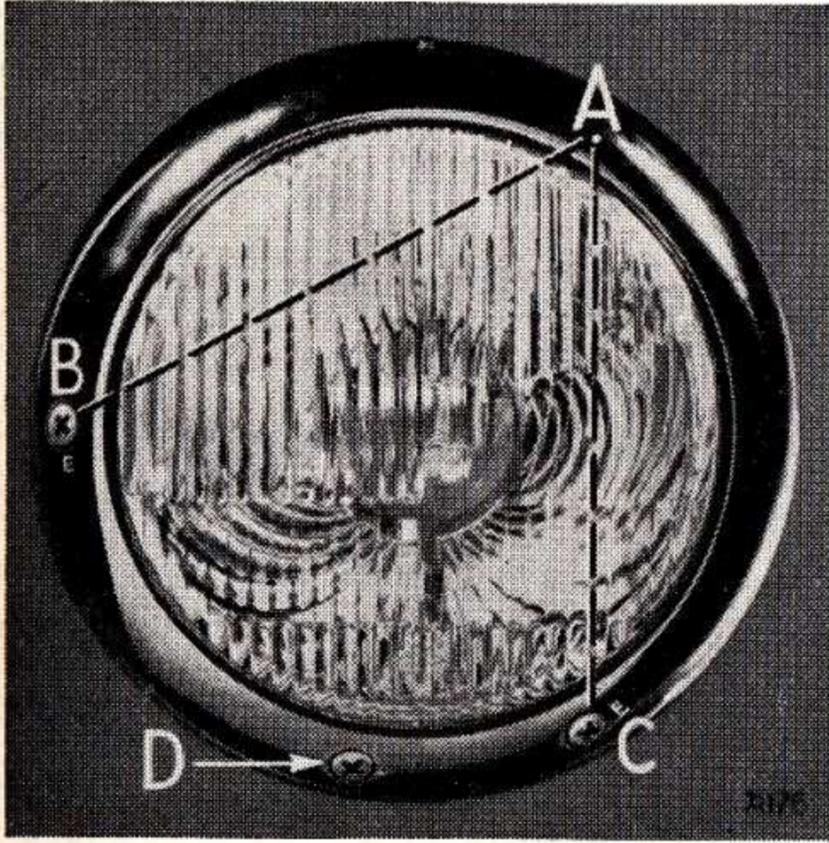
Der Sicherungskasten sitzt links hinter dem Instrumentenbrett. Im Inneren des Deckels, der nach Lösen der Halteschraube abgenommen werden kann, ist angegeben, welche Stromkreise über die einzelnen Sicherungen laufen.

Schluß-Brems-Blinklichter, Kennzeichenbeleuchtung

Die Schluß-Brems-Blinkleuchten sind links und rechts angeordnet, die Kennzeichenbeleuchtung ist in einem besonderen Gehäuse in der Mitte des Fahrzeugs untergebracht. Eine Ausnahme bilden die Holzpritschenwagen. Diese haben auf der linken Seite eine Schluß-Brems-Kennzeichenleuchte und auf der rechten Seite eine Schluß-Brems-Leuchte. Die hinteren Blinkleuchten haben eigene Gehäuse. Versagen die Bremslichter, obwohl die Glühbirnen in Ordnung sind, so sind die Kabelanschlüsse am Bremslichtschalter zu prüfen. Der Bremslichtschalter sitzt unter dem Fahrgestell, am Verteilerstück des Hauptbremszylinders.

Scheinwerfer

Der Wagen ist mit Scheinwerfern ausgerüstet, deren Licht bei Ablendung asymmetrisch ist.



Scheinwerfereinstellung

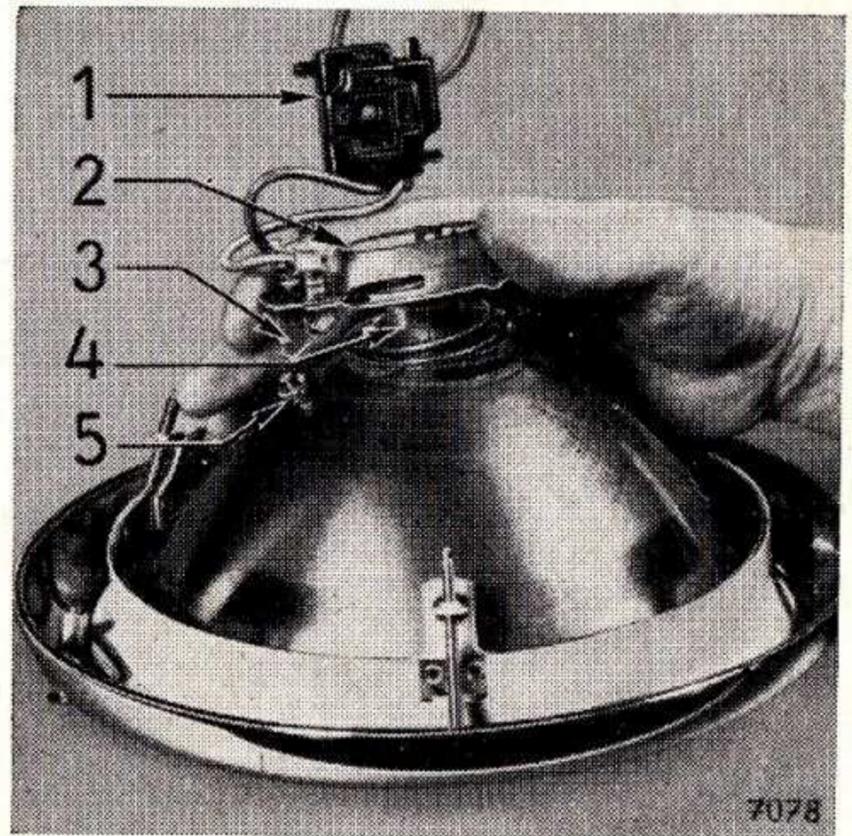
- A = Lagerpunkt des Reflektors im Außenring
- B = Einstellschraube
- C = Einstellschraube
- D = Scheinwerferbefestigung

Wird Schraube B verstellt, schwenkt der Reflektor um die Achse A-C, die im Bild durch die gestrichelte Linie dargestellt ist. Mit Schraube C erfolgt Schwenkbewegung um Achse A-B. Zuerst die Höheneinstellung mit Schraube C, dann Horizontal-Einstellung mit Schraube B vornehmen, anschließend Höhe nachkorrigieren. Die Einstellung kann nur mit Hilfe einer Einstelltafel oder eines Einstellgerätes durchgeführt werden. Die erforderliche Ausrüstung steht in der Ford-Werkstatt zur Verfügung.

Scheinwerfer auswechseln

Schraube D lösen und den Scheinwerfer aus der oberen Halterung herausheben.

- 1 = Stecker
- 2 = Klemmring mit Feder
- 3 = Kontaktfeder
- 4 = Lampe mit Fassung
- 5 = Begrenzungsleuchte



Stecker abheben, Klemmring durch Linksdrehung aus dem Reflektor lösen, Lampe herausheben.

Die Begrenzungsleuchte wird mit Hilfe der am Klemmring befindlichen Kontaktfeder in ihrer Halterung befestigt und kann nach Entfernen des Klemmrings ebenfalls herausgenommen werden. Beim Einsetzen der Lampen auf die entsprechenden Aussparungen achten.

Glühlampen

Scheinwerfer	2	45/40 W	Zweifaden	G-522 336
Blinklicht vorn	2	18 W	Soffitte	11550948
Blinklicht hinten	2	18 W	Soffitte	11550948
Standlicht	2	4 W	Röhren	11551798
Instrumentenbeleuchtung	3	0,6 W	Röhren	GOBA-18210-A
Kontrollampen	4	0,6 W	Röhren	GOBA-18210-A
Deckenlampe	1	5 W	Soffitte	G19T-13465-B
Schlußlicht	2	5 W	Soffitte	G19T-13465-B
Schlußlicht für Holzpritsche	2	10 W	Kugel	11554837
Blinklicht für Holzpritsche	2	18 W	Kugel	11550949
Bremslicht für Holzpritsche	2	18 W	Kugel	11550949
Bremslicht	2	18 W	Soffitte	11550948
Kennzeichenleuchten	3	3 W	Soffitte	G93A-13465-A
Laderaumleuchte	1	5 W	Soffitte	G19T-13465-B
Innenleuchten für Omnibus	2	5 W	Soffitte	G19T-13465-B

Die Lampen im Mehrfach-Instrument (siehe Schaltplan)

Nr.	Kontrolleuchte	Farbe
1	Blinker	rot
2	Öldruck	rot
3	Ladestrom	grün
4	Fernlicht	blau



FORD-WERKE AG KÖLN