



Selbsthilfeanleitung
für den Taunus 12 M

tips
mit
grips



K-ML 301

Knechtlinger

Vorwort

19.90

Haben Sie, verehrter Kunde, noch soviel persönliches Verhältnis zu Ihrem Wagen, daß Sie kleinere Wartungs- und Pflegearbeiten selbst ausführen möchten? Haben Sie auch Lust, Zeit und etwas Verständnis hierfür? In den nachfolgenden Kapiteln haben wir alle jene Arbeiten genau beschrieben, die Sie, wenn Sie etwas technische Begabung haben, selbst ausführen können. Sollte der eine oder andere Arbeitsgang doch noch für Sie unverständlich sein, dann ist es zweifellos besser, wenn Sie diese Arbeit einem Fachmann, Ihrer Werkstatt, überlassen.

Lenkung, Vorderachse und Bremsen gehören mit zu den lebenswichtigsten Teilen eines Krafffahrzeuges. Basteln Sie bitte nicht daran herum. Zu leicht könnte durch eine falsche Einstellung, ein Verklemmen, eine Undichtheit Leib und Leben von Ihnen, Ihrer Familie oder von anderen Verkehrsteilnehmern gefährdet werden. Sie werden deshalb in diesem Heftchen keinerlei Reparatur-Hinweise für diese Aggregate finden.

Unsere kleine Fibel soll Ihnen nur Hinweise geben.

Sie kann Sie nicht zu einem Fachmann machen. Einen Fachmann braucht aber Ihr Auto in gewissen Zeitabständen, wenn es wirtschaftlich bleiben, störungsfrei laufen und eine lange Lebensdauer erreichen soll.

Bei dem Fachmann erhalten Sie auch zur Instandsetzung Ihres TAUNUS 12 M die werkgeprüften Original-Ersatzteile von Ford und, wenn Sie Ihrem Wagen eine persönliche Note verleihen wollen, die nützlichen Artikel aus dem Ford-Zubehör-Programm.

Fachleute stehen Ihnen in unseren Werkstätten, überall im Bundesgebiet, zur Verfügung. Verlassen Sie sich auf diese, besonders bei den regelmäßigen Kontroll- und Inspektionsdiensten und bei anfallenden Reparaturen.

Inhaltsverzeichnis

In den nachstehenden Ausführungen sind die Fahrzeug-Modelle 12 MP4 und 12 MP4 TS beschrieben.

Das Büchlein enthält Hinweise und Arbeitsgänge nach folgender Reihenfolge:

Erklärung der wichtigsten Bauteile und Aggregate	Seite 4	Vergaser und Düsen reinigen	
Ersatzteile und Werkzeuge	Seite 8/9	Leerlauf einstellen	
Elektrische Anlage	Seite 10	Reinigen des Kraftstoff-Pumpensiebess	
Kontrolle auf Funktion		Motor	Seite 25
Auswechseln von Sicherungen		Ölstand-Kontrolle	
Auswechseln von Scheinwerfer-Birnen,		Reinigen des Kurbelgehäuse-	
Rückleuchten, Blinkerleuchten		Belüftungs-Filters	
Scheinwerfer einstellen		Prüfen des Kompressions-Druckes	
Zündanlage	Seite 15	Ventile einstellen	
Wartung der Batterie		Kühl-System	Seite 27
Kabel-Anschlüsse kontrollieren		Kühlernetz säubern	
Prüfen der Keilriemen-Spannung		Entleeren, Durchspülen, Füllen und Entlüften	
Ölen der Lichtmaschine und des		des Systems	
Zündverteilers		System auf Dichtheit prüfen	
Kontrolle der Zündkerzen		Getriebe und Achse	Seite 29
Einstellen der Zündung		Ölstand-Kontrolle	
Kraftstoffanlage	Seite 21	Nachziehen von Schrauben und Muttern an	
Reinigen des Luftfilters		den Gehäusen	
Funktion des Vergasers		Schaltgestänge ölen	
		Kupplungsspiel einstellen	

Vorderradaufhängung Seite 31

Beschreibung von Spur, Sturz, Spreizung und Nachlauf

Karosserie Seite 32

Entfernen der Vordersitze

Fetten der Sitzschienen

Anbringen von Sicherheitsgurten

Einstellen und Fetten von Motorhauben- und Kofferraumdeckelverschluß

Türschließdorne und Türschlösser fetten und einstellen

Fenster und Fenster-Führungen gängig machen

Beseitigen von Klapper-Geräuschen an

Armaturenbrett und Türen

Pflege und Einstellung der Bowdenzüge

De- und Montage der Stoßstangen

Auswechseln der Scheibenwischerarme und -blätter

Bremsen Seite 36

Kontrolle des Flüssigkeitsstandes im Hauptzylinder

Fuß- und Handbremse auf Funktion prüfen

Kontrolle der Brems-Anlage auf Dichtheit

Kontrolle der Brems-Schläuche

Pflege und Einstellung der Handbremse

Wagenpflege Seite 39

Wagen waschen

Wagen polieren

Chromteile pflegen

Wagenunterseite vor Rost schützen

Technische Daten Seite 41

Öl-Vorschriften Seite 42

für Motor, Getriebe, Achse und Lenkung

Fett-Vorschriften Seite 42

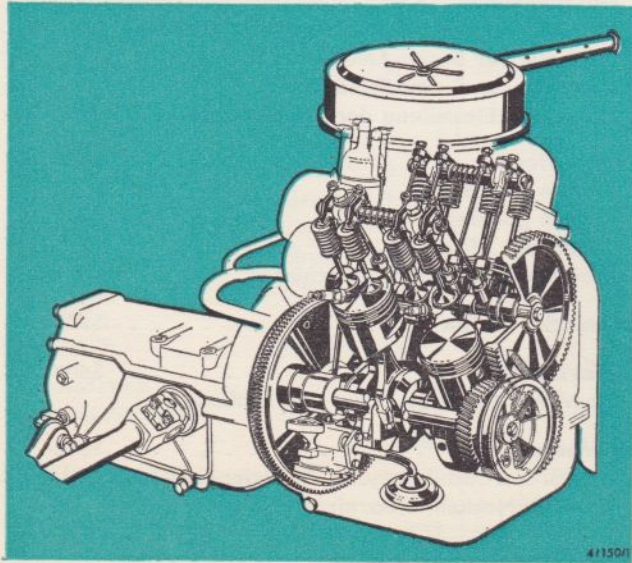
für Vorderradaufhängung, Batteriepole, Verteiler-Nocken, Scharniere usw.

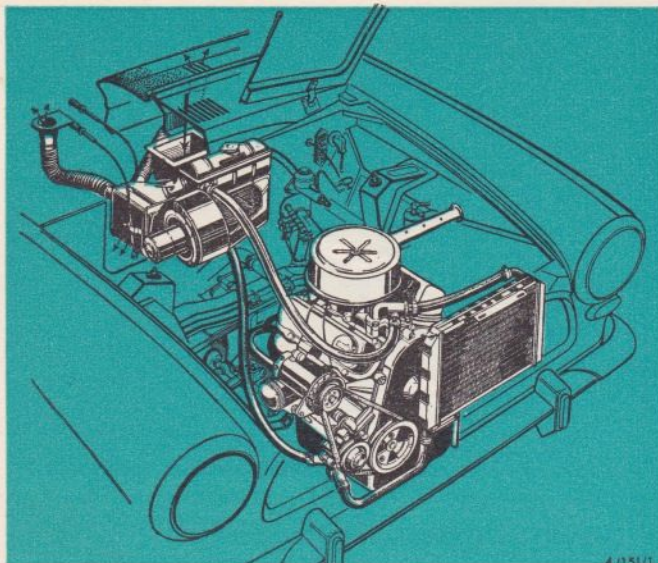
Pflegedienstplan Seite 43

Erklärung der wichtigsten Bauteile und Aggregate des TAUNUS 12 M

Motor

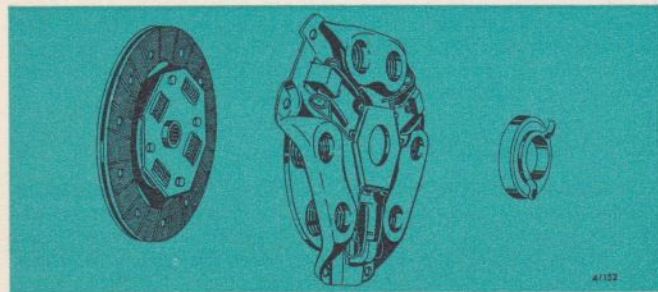
Der Motor des TAUNUS 12 M ist ein obengesteuerter 4-Zylinder-60°-V-Motor. Die V-Anordnung ergibt einen kurzen gedrungenen Motor, der die Voraussetzung für das kompakte Frontantriebsaggregat ist. Die Kurbelwelle ist dreifach gelagert, sie ist sehr kurz und steif und daher besonders schwingungsfrei. Diese Lagerung, sowie die sich aus einem Hub von 58,86 mm ergebende niedrige mittlere Kolbengeschwindigkeit von 8,83 m/s verleihen dem Motor eine hohe Verschleißfestigkeit und eine lange Lebensdauer. Die Nockenwelle und die zur Schwingungsdämpfung eingebaute Ausgleichwelle werden über Zahnräder angetrieben. Die Ventilbetätigung erfolgt über Stößelstangen und Kipphebel. Ein sehr wirksamer Hauptstromölfilter, an den Motorblock angeflanscht, erlaubt es, daß das Motoröl nur alle 10000 km gewechselt werden muß. Bei einer Verdichtung von 7,8:1 verbraucht der 1,2-Liter-Motor (nach DIN) 7,5 l Normalkraftstoff.





Kühlsystem

Völlig neu ist das mit der Frischluftheizung kombinierte 2-Kreis-Kühlsystem. Es ist mit einer Spezialkühlflüssigkeit gefüllt, die bis -37°C frostsicher ist und nur alle zwei Jahre erneuert werden muß. Bei kaltem Motor zirkuliert die Kühlflüssigkeit nur durch den Motorblock und den Wärmetauscher der Heizung, der Motor erreicht dadurch schnellstens die richtige Betriebstemperatur und die Heizungsanlage wird in kürzester Zeit funktionsfähig. Nach Erreichen einer Kühlflüssigkeitstemperatur von 81°C öffnet sich ein Thermostat im Motorblock und schaltet den zweiten Kühlerkreislauf mit dem Stirnkühler zu. Bei Kriech- und Bergfahrten und gleichzeitig hohen Außentemperaturen schaltet sich automatisch ein elektrisch getriebenes Radialgebläse am Wärmetauscher der Heizung zusätzlich ein. Dieses verhindert bei derartigen extremen Beanspruchungen, daß der Motor bzw. die Kühlflüssigkeit zu heiß wird.

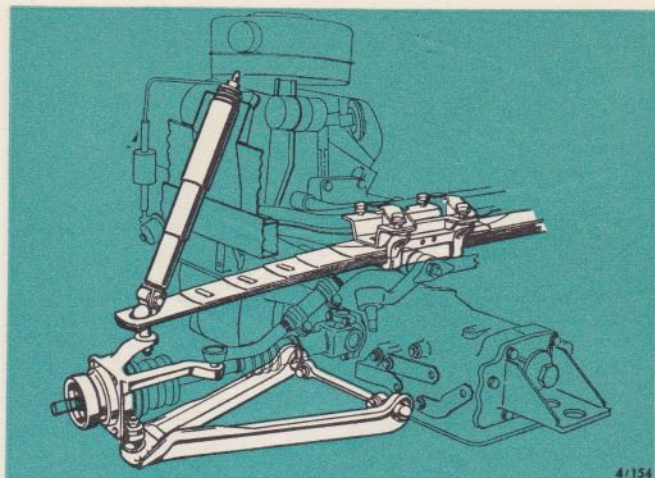
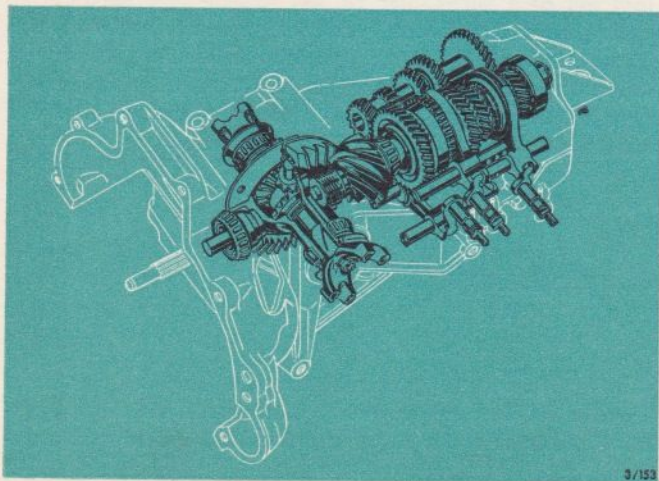


Kupplung

Als Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe dient eine Einscheiben-Trockenkupplung. Diese sowie die Kupplungsdruckplatte und das Kupplungsdrucklager sind wartungsfrei.

Getriebe, Differential und Vorderachsantrieb

Das Getriebe ist in allen vier Vorwärtsgängen sperrsynchro-
nisiert. Vorderachsantrieb und Getriebe haben ein gemein-
sames Gehäuse. Die Antriebswellen haben innen am Gehäus-
e ein Kardangelenk und außen am Schwenklager ein
Kugelgelenk. Dazwischen befindet sich je ein Schiebestück.
Die Kugelgelenke und die Schiebestücke sind durch Gummi-
bälge gegen Wasser und Schmutz geschützt und laufen in
Fett.



Vorderradaufhängung

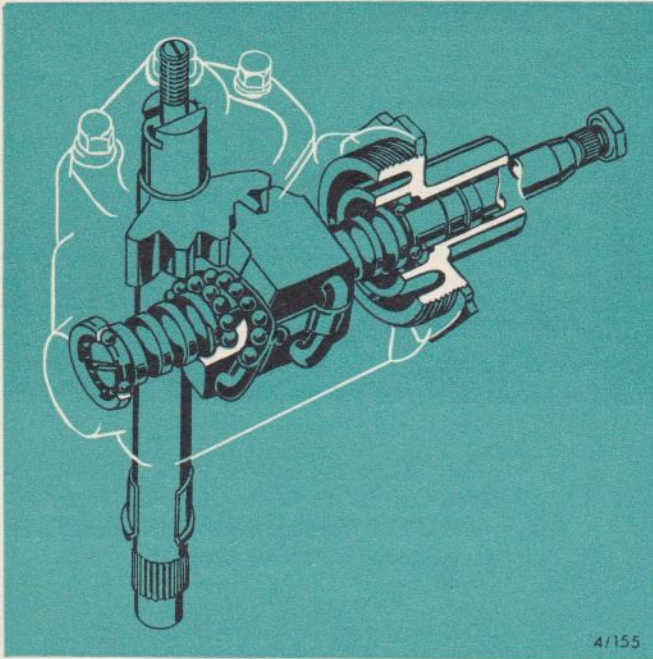
Die Vorderräder sind an einer wartungsfreien Querblatt-
feder und an je einem Dreieckslenker aufgehängt. Die Trag-
gelenke in der Querfeder und die Führungsgelenke in den
Dreieckslenkern sind ebenfalls wartungsfrei. Die doppel-
wirkenden hydraulischen Teleskopstoßdämpfer sind an den
Traggelenken der Querfeder montiert.

Hinterachse

Die Hinterachse ist an zwei wartungsfreien Halbelliptik-
Längsblattfedern aufgehängt. Zur Vergrößerung der Seiten-
stabilität ist an der Hinterachse ein Querstabilisator montiert.
Am Hinterachskörper sind die doppelwirkenden hydraulischen
Teleskopstoßdämpfer befestigt.

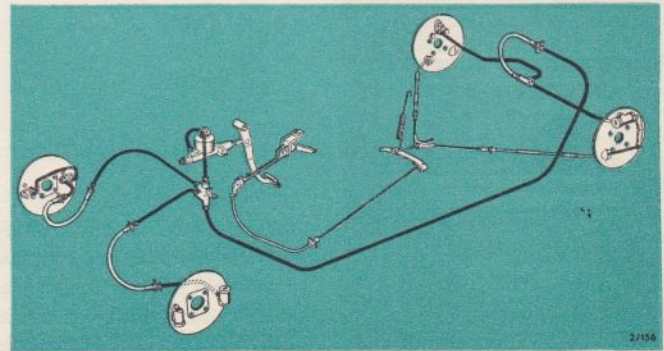
Bremsen

Die hydraulische Bremsanlage des TAUNUS 12 M gehört mit 9-Zoll-Bremsen vorne und 8-Zoll-Bremsen hinten zu den wirksamsten dieser Fahrzeugklasse. Bedingt durch die techn. günstige Auslegung des Bremssystems und des Umstandes, daß Motor- und Antriebsaggregat auf der Vorderachse ruhen, bleibt der TAUNUS 12 M auch bei starkem Abbremsen spurtreu. Die Handbremse wirkt auf die Hinterräder.



Lenkung

Eine äußerst leichtgängige Kugelumlauf Lenkung bildet die Ergänzung des Frontantriebsaggregates. Die Kugelbolzen des Lenkgestänges sind wartungsfrei.



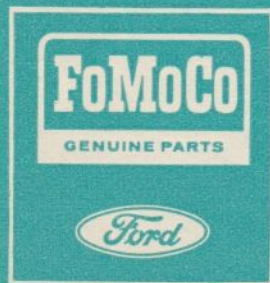
**Original Ford-Ersatzteile
garantieren Qualität
und Sicherheit und tragen
zur Werterhaltung
Ihres Taunus 12M bei**

Für größere Reparaturen oder Überholungsarbeiten stehen Ihnen folgende Reparatur- und Dichtungssätze, die in Ford-Werkstätten erhältlich sind, zur Verfügung:

Dichtungssatz für Motor-Entkühlung
Dichtungssatz für Ölwanne
Reparatursatz für Vergaser
Dichtungssatz für Vergaser

Wenn Sie selbst an Ihrem Fahrzeug arbeiten wollen und dabei irgendwelche Teile auswechseln oder erneuern müssen, dann bitte, achten Sie genau darauf, daß Sie nur „Original-Ford-Ersatzteile“ einbauen.

Reparatursatz für Zündverteiler
Reparatursatz für Kraftstoffpumpe
Reparatursatz für Wasserpumpe
Reparatursatz für Schloßzylinder



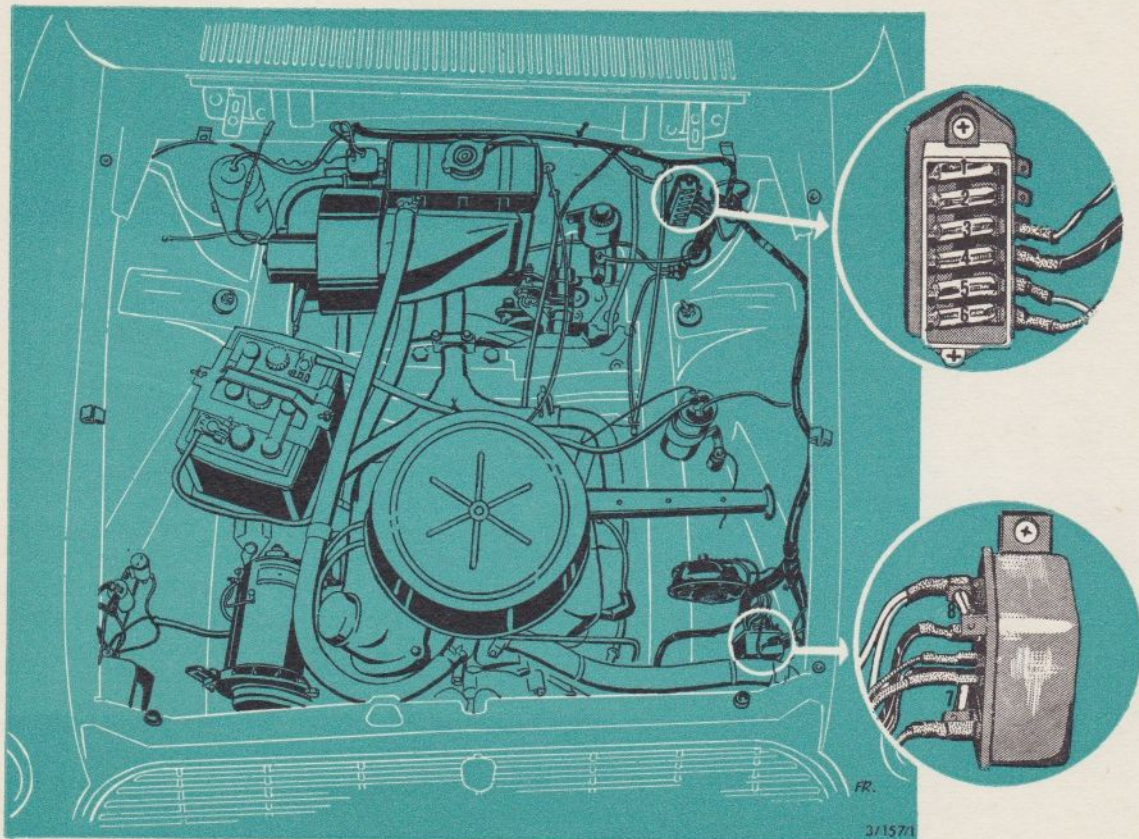
Werkzeuge



Die über den Rahmen der folgenden Ausführungen hinausgehenden Wartungs- und eventuellen Reparaturarbeiten sollten auf jeden Fall gelernten Ford-Kfz-Handwerkern überlassen werden, die in den Ford-Vertragsbetrieben über das erforderliche Spezialwerkzeug verfügen.

Soweit ein 12M-Besitzer als Hobby an der Durchführung leichter Arbeiten selbst interessiert ist, das technische Verständnis und keine Angst vor schmutzigen Fingern hat, wird er zumindest einiger Werkzeuge bedürfen. Um ihm hierfür das richtige Werkzeug anhand zu geben, wurde ein Werkzeugsatz speziell für Ihren 12M zusammengestellt, den Sie unter der Bestell-Nr. 11427387 von Ihrem Ford-Händler beziehen können.

Elektrische Anlage



Die Überprüfung der Beleuchtungs-Anlage und der Armaturen sollte vor Antritt jeder großen Fahrt vorgenommen werden.

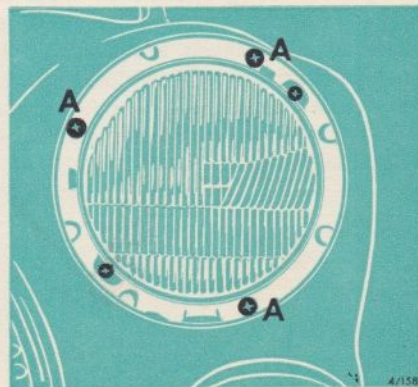
Besonders zu beachten ist hierbei die Funktion der Scheinwerfer, Rückleuchten, Bremslichter und der Blinker. Sollte sich dabei zeigen, daß eine Lampe nicht brennt, so ist es zweckmäßig, zuerst die Sicherungen durchzusehen.

Der Sicherungs-Kasten liegt vorne links unter der Motorhaube und enthält sechs Sicherungen. Diese sichern folgende Aggregate oder Leuchten ab:

- Sicherung Nr. 1 (16 Amp) Innenleuchte und Zigarrenanzünder
- Nr. 2 (8 Amp) Nummernschild-Leuchte und Schlußleuchte rechts
- Nr. 3 (8 Amp) Schlußleuchte links, Standlichter und Instrumentenbrett-Beleuchtung
- Nr. 4 (8 Amp) Lichtschalter, Kraftstoff- und Temperatur-Anzeiger, Bremslichtschalter und Abblendrelais
- Nr. 5 (8 Amp) Blinkgeber und Rückfahrcheinwerfer
- Nr. 6 (16 Amp) Hupe, Heizungsschalter und Theroschalter

Außerdem befinden sich 2 Sicherungen im Abblendrelais, welches im Motorraum vorne links angebracht ist.

- Sicherung Nr. 7 (16 Amp) Abblendlicht
 - Nr. 8 (16 Amp) Fernlicht
- } (Abblendrelais)

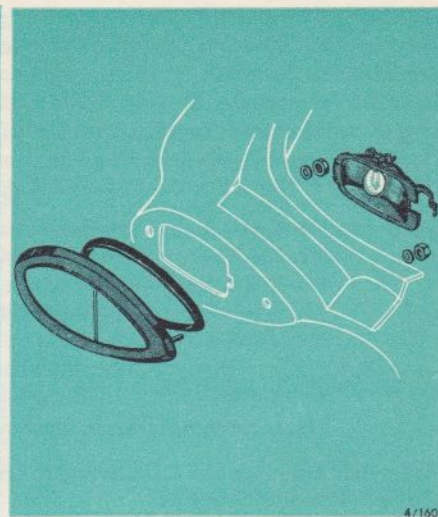
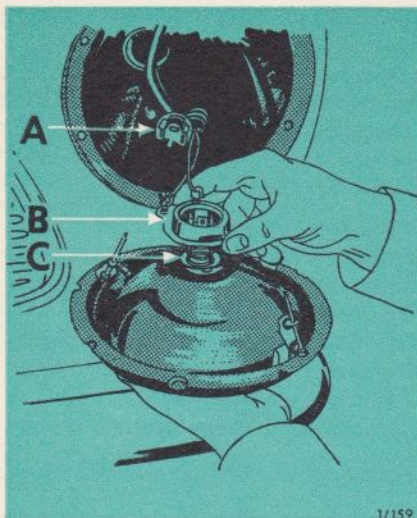


Auswechseln einer Scheinwerfer- oder Standlicht-Lampe

Nach Entfernen des Abdeckrings sind die drei Schrauben (A) zu lösen und der Scheinwerfer-Einsatz durch Abkippen von unten nach oben herauszunehmen.

**Vorher ist der Kabelstecker (A)
nach hinten abzuziehen.**

Die Lampe wird durch einen Klemmring (B) (Renkverschluß) und eine Feder (C) im Reflektor gehalten. Durch Linksdrehung wird der Klemmring aus dem Reflektor gelöst und die Lampe herausgezogen. Beim Einsetzen der neuen Lampe ist auf die Aussparung im Reflektor zu achten. Lampen sollen grundsätzlich nicht mit bloßen Fingern angefaßt werden, da sonst die Möglichkeit besteht, daß der Reflektor nach kurzer Zeit blind wird. Am zweckmäßigsten umfaßt man die Lampen mit der Verpackungshülle oder mit Seidenpapier.

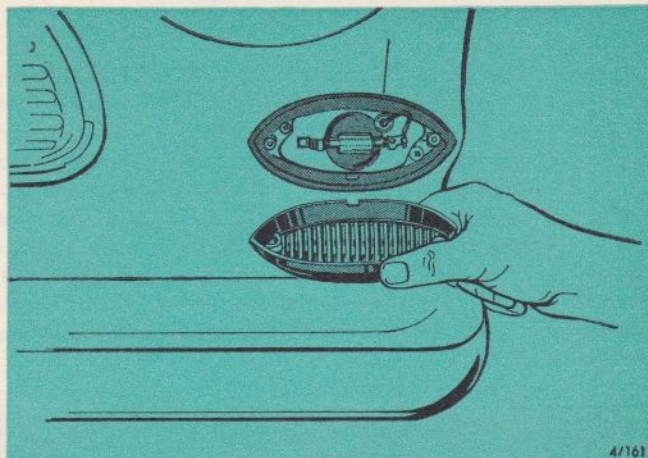


Auswechseln einer Schluß-, Blink- und Bremsleuchte

Die Fassung mit der Lampe ist vom Kofferraum aus zugänglich. Durch einen leichten Druck gegen die Haltefeder kann der Reflektor mit Lampe herausgenommen werden. Beim Einsetzen der neuen Zweifadenlampe muß auf die Arretierungsstifte im Lampensockel geachtet werden, die in der Höhe versetzt sind. Zum Prüfen der Lampe auf Funktion muß man das Lampengehäuse gegen eine blanke Stelle (Masse) halten.

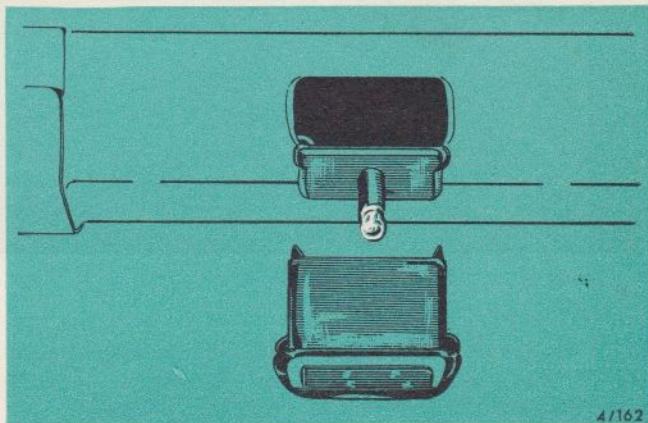
Auswechseln der vorderen Blinkleuchte

Zum Auswechseln der vorderen Blinkleuchte müssen die beiden Kreuzschlitzschrauben entfernt und das Lampenglas abgenommen werden. Die Lampen können nun herausgenommen und überprüft bzw. erneuert werden. Vor der Montage des Lampenglases ist die Leuchte auf Funktion zu prüfen.



Auswechseln der Nummernschild-Beleuchtung an der Stoßstange

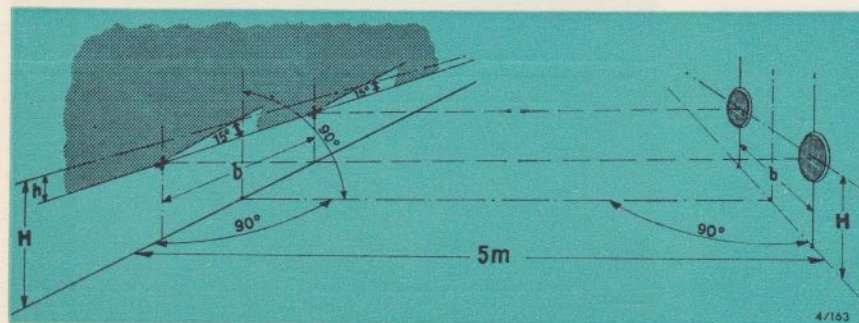
Die Nummernschild-Leuchten sind in der Stoßstange durch Haltefedern befestigt. Zum Auswechseln einer Lampe ist ein kleiner Schraubenzieher in den kleinen Schlitz zwischen Stoßstange und Leuchte zu klemmen und dieselbe herauszunehmen. Um die Nummernschild-Leuchte vom Lampenträger zu trennen, sind die Haltefedern nach außen zu biegen. Beim Wiederaufbau ist auf guten Massekontakt zu achten.



Scheinwerfer-Einstellung

Die genaue und vom Gesetzgeber vorgeschriebene Einstellung der Scheinwerfer kann nur in einer Werkstatt mittels der hierfür entwickelten Spezial-Geräte vorgenommen werden. Eine primitive Kontrolle der Scheinwerfer-Einstellung kann unter folgenden Voraussetzungen vorgenommen werden.

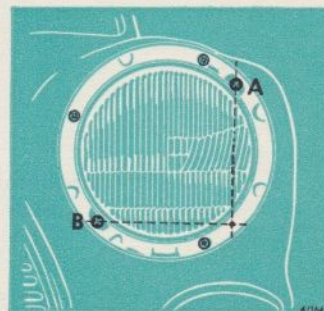
Das Fahrzeug ist mit vorgeschriebenem Reifendruck unbelastet auf einer ebenen Fläche 5 m vor einer senkrechten Wand aufzustellen. Auf dieser Wand sind entsprechend nachstehender Skizze mit Kreide Einstell-Linien und Einstell-Kreuze anzubringen. Die Längsachse des Fahrzeuges muß die Wand im rechten Winkel zwischen den beiden Einstell-Kreuzen treffen. Der vom Einzel-Kreuz nach rechts ansteigende kleine Winkel beträgt 15° und ist nur bei asymmetrischem Abblendlicht anzutreffen.



- b** = Abstand der Scheinwerfermitten voneinander = 1250 mm
H = Höhe der Scheinwerfermitte vom Boden
h = Neigung des Scheinwerfers auf 5 m = 125 mm

Korrektur der Scheinwerfer-Einstellung

Schraube für Abdeckung entfernen. Die beiden Einstell-Schrauben A und B sind nun zugänglich.



Die Einstell-Schraube A bewirkt die Höhen-Einstellung, die Schraube B ein Schwenken des Lichtstrahles nach links oder rechts (horizontal).

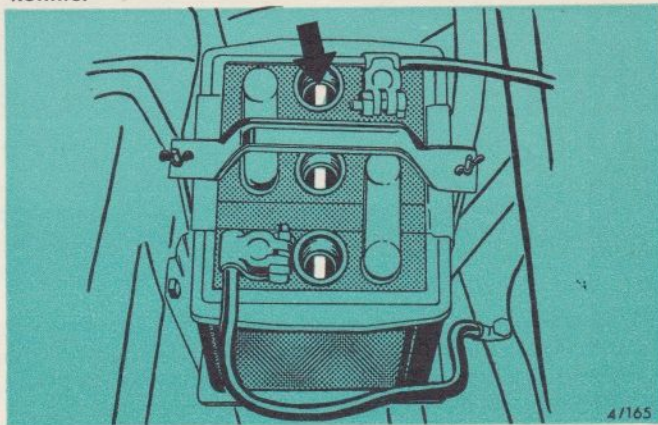
Zündanlage

Achtung: Keinesfalls mit einem brennenden Streichholz in die Öffnung hineinleuchten. Batterien entwickeln Wasserstoffgas, das bei Luftzutritt hochexplosiv ist.

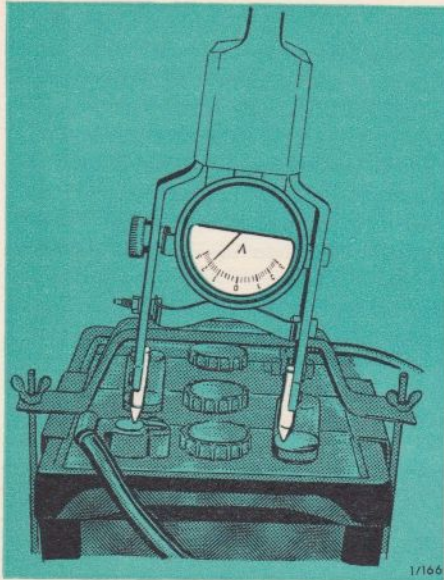
Batterie-Pflege

Die Bereitschaft des Fahrzeuges und die Funktion der elektrischen Anlage setzen eine einwandfreie Batterie voraus. Diese ist daher regelmäßig zu pflegen und zu prüfen. Die Batterie ist gut zugänglich im Motorraum untergebracht. Nach Entfernen der Verschuß-Stopfen kann der Säurestand der einzelnen Zellen kontrolliert bzw. ergänzt werden. Der Säurespiegel soll etwas über dem Kontrollsteg der Platten, falls dieser nicht vorhanden ist, etwa 10—15 mm über den Plattenoberkanten liegen.

Bei zu niedrigem Säurespiegel ist derselbe durch Auffüllen von destilliertem Wasser bis zur vorgeschriebenen Höhe zu ergänzen. Es muß darauf geachtet werden, daß der maximale Säurestand nicht überschritten wird, da sonst während des Betriebes Säure überlaufen und Schäden verursachen könnte.



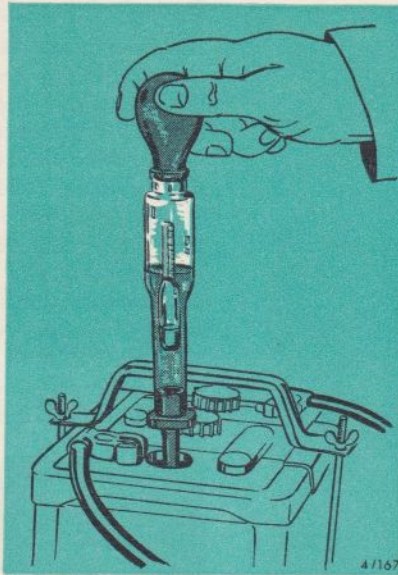
4/165



Der Ladezustand der Batterie kann mit einem Zellenprüfer festgestellt werden. Die Spannung einer Zelle beträgt im Mittel 2 Volt und darf während der Prüfung — Dauer 10—15 Sekunden — nicht unter 1,6 Volt absinken.

Liegt die Spannung unter den angegebenen Werten, so ist die Zelle entladen oder defekt.

Die Säuredichte kann mit einem Säureprüfer (Aräometer) gemessen werden. Mit zunehmender Ladung der Batterie steigt das spezifische Gewicht der Säure. Auf der Skala des Säureprüfers kann die Dichte der Säure in Grad Baumé oder ihr spezifisches Gewicht abgelesen werden.



Bei geladener Batterie muß der Schwimmer des Säureprüfers im gelben Feld stehen. Ist die Batterie nur halb geladen, steht der Schwimmer im blauen Feld und ist sie vollständig entladen, im roten.

Aus Sicherheitsgründen soll immer die Masse-Verbindung der Batterie gelöst werden, bevor an derselben gearbeitet wird.

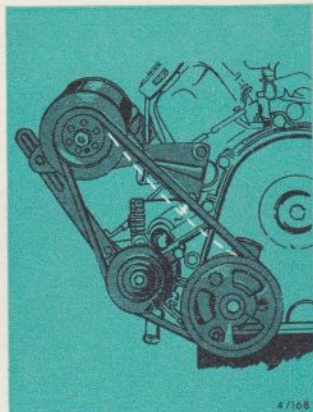
Da lose oder oxydierte Batterie-Klemmen Spannungsverluste bewirken, ist es wichtig, daß die Polköpfe der Batterie gründlich gesäubert werden. Die Batterieklemmen sind ebenfalls von Oxydation und Rückständen zu befreien und nach dem Wiederaufsetzen fest anzuziehen. Anschließend sind die Polköpfe und die Batterie-Klemmen mit Säureschutzfett dick einzufetten.

Sollten Sie beabsichtigen, Ihr Fahrzeug für längere Zeit außer Betrieb zu setzen, so ist zu empfehlen, die Batterie einer Werkstatt zur Pflege anzuvertrauen. Eine unbenutzte Batterie entlädt sich von selbst. Sie ist etwa alle vier Wochen zu prüfen und nachzuladen.

Bei extremer Kälte ist es, um Startschwierigkeiten zu vermeiden, zweckmäßig, die Batterie abends auszubauen und in einem gut temperierten Raum unterzustellen.

Kabel-Anschlüsse kontrollieren

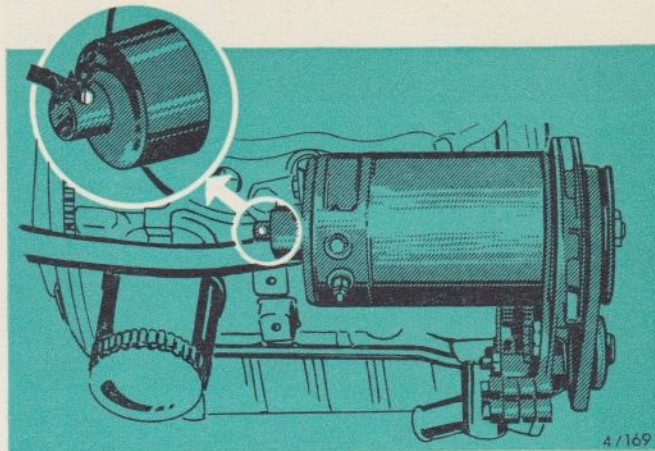
Die Kabel-Anschlüsse im Motorraum, d. h. an Anlasser, Lichtmaschine, Sicherungskasten und alle sonstigen Anschlüsse und Verbindungen sind auf festen Sitz und einwandfreien Kontakt zu prüfen. Jede lose Verbindung an einer der genannten Stellen bewirkt Stromverlust und damit unter Umständen schlechte Funktion des betreffenden Aggregates.



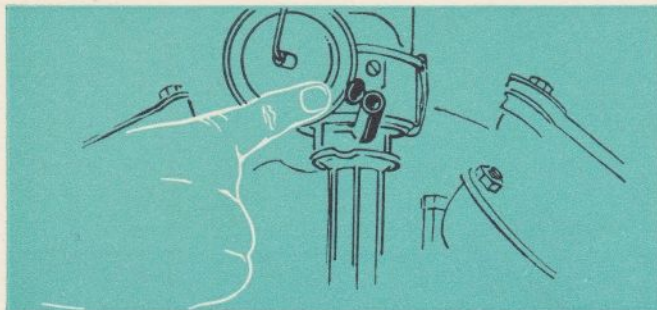
Prüfen der Keilriemen-Spannung

Um zu gewährleisten, daß Lichtmaschine und Wasserpumpe einwandfrei funktionieren, ist es erforderlich, die Spannung des Keilriemens von Zeit zu Zeit zu überprüfen. Sollte der Keilriemen sich mehr als $1-1\frac{1}{2}$ cm durchdrücken lassen (siehe Bild), so muß die Lichtmaschine gelöst und vom Motor abgedrückt werden, bis die erforderliche Spannung erreicht ist.

Lichtmaschine ölen



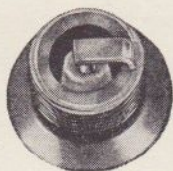
Die Lichtmaschine besitzt am hinteren Lagerschild eine kleine verdrehbare Kappe, die eine Ölbohrung abdeckt. Durch Drehen dieser Kappe wird eine Bohrung freigegeben, in die einige Tropfen Öl, bei Stillstand des Motors, eingefüllt werden können. Die Bohrung ist anschließend durch Verdrehen der Kappe wieder zu verdecken.



Zündverteiler ölen

Seitlich am Zündverteiler ist eine kleine Ölbohrung, die mit einem Deckelchen verschlossen ist. Zum Abschmieren der Verteilerwelle werden in diese Ölbohrung einige Tropfen Öl alle 5000 Kilometer eingeführt.

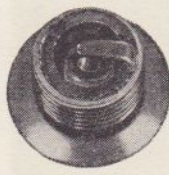
Weitere Arbeiten, insbesondere Zündkontakte nachfeilen und mit einer Kontaktlehre nachstellen, sollten möglichst nicht gemacht werden. Verbrannte Kontakte können durch Nachfeilen in ihrer Funktion nicht verbessert werden, es besteht im Gegenteil die Gefahr, daß feinste Metallspäne zu Störungen im Zündverteiler führen.



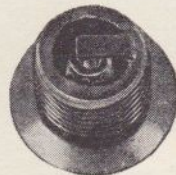
normal



verrußt



überhitzt



verölt

171

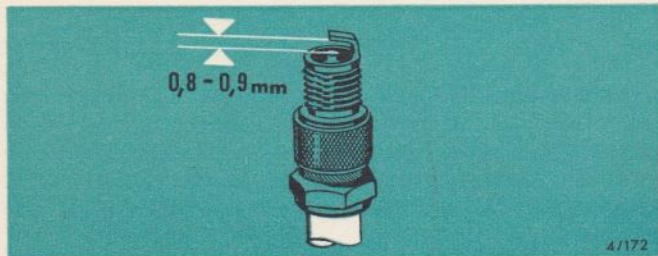
Kontrolle der Zündkerzen

Das Aussehen der Zündkerzen gibt einen gewissen Aufschluß über den Zustand des Motors sowie über die Vergaser- und Zündeneinstellung. Kerzen, an denen die Elektroden und der Speckstein verrußt sind, zeigen an, daß der Vergaser zu fett eingestellt ist, d. h., daß der Motor zuviel Kraftstoff bekommt. Sind die Kerzen an den Elektroden weiß, so zeigt dies Kraft-

stoffmangel oder eine zu sparsame Einstellung des Vergasers an. Hier ist schnellste Abhilfe geboten, da durch eine zu sparsame Einstellung Motorschäden wie verbrannte Kolben oder Ventile auftreten könnten. Nasse, verölte Kerzen zeigen an, daß sie nicht richtig funktionieren oder daß die Kolbenringe defekt sind und Öl nach oben durchlassen.

Zündkerzen sollten durchschnittlich alle 10000 km kontrolliert werden. Beim Herausrauben der Kerzen ist darauf zu achten, daß der Isolierkörper nicht beschädigt wird. Nach dem Entfernen von eventuellen Verbrennungs-Rückständen ist der Elektroden-Abstand zu messen und, falls erforderlich, durch Verbiegen der Masse-Elektrode zu korrigieren. Kerzendichtringe sollen vor Wiedereinbau der Zündkerzen erneuert werden.

Es ist ratsam, die Zündkerzen alle 20000 km zu wechseln, um Zündstörungen, durch fehlerhafte Kerzen verursacht, zu vermeiden. Die richtige Zündkerze für den 12 M ist die AUTO-LITE-Kerze



AUTOLITE

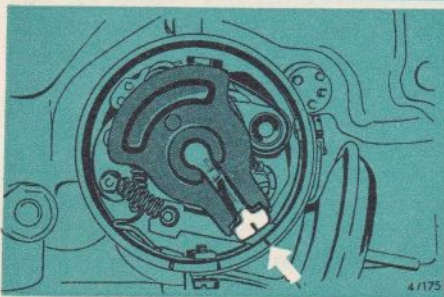
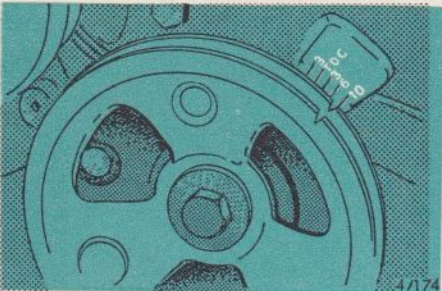
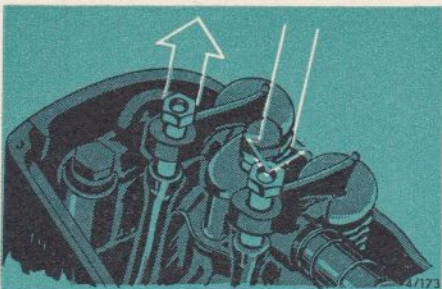
Ein Produkt von **FORD**
daher die Zündkerze
für Ihren **FORD**

Einstellen der Zündung

Der Zündverteiler hat die Aufgabe, den Zündkerzen jeweils im richtigen Augenblick einen Stromstoß zuzuschicken, wo dieser, von der Mittel- zur Masse-Elektrode überspringend, einen Funken erzeugt. Dieser Funken entzündet das angesaugte Kraftstoffluftgemisch, wodurch ein Arbeitsakt eingeleitet wird.

Würde die Entzündung des Kraftstoffluftgemisches zu früh oder zu spät erfolgen, so würde dies eine Störung des normalen Arbeitsablaufes bewirken, der Motor unter Umständen klingeln, schlechte Leistung und hohen Kraftstoffverbrauch haben. Eine korrekte Einstellung des Zündverteilers ist daher von größter Wichtigkeit und sollte nur von einem „Fachmann“ vorgenommen werden.

Sollten Sie verehrter Kunde, einmal vor der Notwendigkeit stehen, den Verteiler selbst einzustellen, dann beachten Sie folgende Arbeitshinweise:
Zunächst Kolben des 1. Zylinders auf OT (oberer Totpunkt) und Zündstellung bringen.



Hierzu wird der linke Ventildeckel abgeschraubt und der Motor weitergedreht bis die Ventile des 4. Zylinders überschneiden. Überschneiden heißt, ein Ventil dieses Zylinders öffnet, das andere schließt in diesem Augenblick. Diese Ventilstellung des 4. Zylinders zeigt an, daß der Kolben des 1. Zylinders jetzt auf OT (Kompressionstakt) steht.

In dieser Stellung muß die kleine Kerbe an der Riemenscheibe der Ausgleichswelle mit dem Strich der Buchstaben TDC des Stirnraddeckels fluchtend stehen. Anschließend muß der Motor weitergedreht werden, bis die Kerbe an der Riemenscheibe auf den Strich der Zahl 10 zeigt, da der TAUNUS 12 MP4 10° vor OT zünden soll.

Jetzt ist der Verteiler, nach Lösen der Klemmschraube, so zu verdrehen, daß die Strichmarke am Verteilerfinger und die Strichmarke auf dem Gehäuse-Rand zueinander zeigen.

Die Verteiler-Klemmschraube muß in dieser Stellung wieder leicht angezogen werden. Eine kleine Prüflampe ist nun an die Klemme 1 der Zündspule und an Masse anzuschließen, die Zündung einzuschalten und das Verteilergehäuse im Gegenuhrzeigersinn soweit zu verdrehen, bis die Lampe gerade aufleuchtet. Dieser Punkt ist genau festzuhalten und das Verteilergehäuse nun mittels der Klemmschraube zu fixieren.

Das oben beschriebene „Einstellen der Zündung“ stellt ein Provisorium dar und sollte nur in Notfällen angewandt werden.

Durch lange Laufzeiten des Verteilers sind Kontakte, Verteilerwelle und Verteilernocken einem Verschleiß unterworfen, wodurch gewisse Abweichungen in der Zündeneinstellung entstehen. Diese Abweichungen können nur in einer

FORD-Werkstatt mit Hilfe der entsprechenden Test- und Einstellgeräte korrigiert werden.

Kraftstoff-Anlage

Reinigen des Luftfilters

Serienmäßig ist das Luftfilter dieses Fahrzeuges mit einem Papiersternfilter ausgerüstet. Auf besonderen Wunsch kann auch ein Ölbad-Luftfilter geliefert werden.

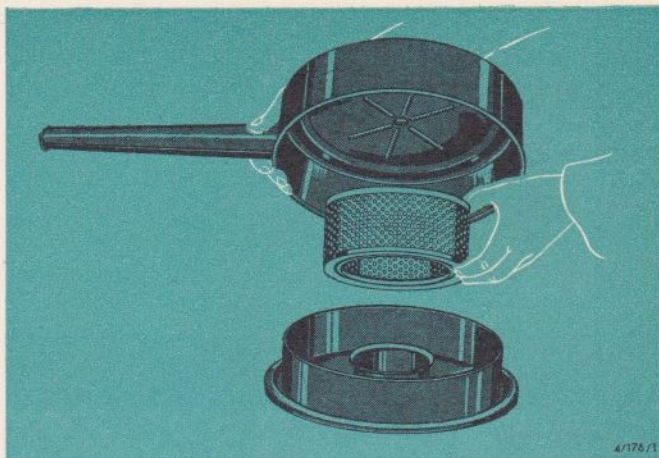
Grundsätzlich müssen beide Filtertypen alle 10000 km sorgfältig gereinigt werden, da ein zu enger Querschnitt im Luftfilter unter Umständen erhöhten Kraftstoffverbrauch zur Folge haben kann.

Achtung!

Bei Ölbad-Luftfiltern muß der Filter-Einsatz in Benzin gereinigt und das Öl im Filtergehäuse erneuert werden.

Mit Benzin gereinigte Filter-Einsätze müssen vor dem Wiederaufsetzen restlos abtropfen und mit Preßluft ausgeblasen werden. Außerdem müssen sie anschließend leicht mit Öl benetzt werden.

Das Papiersternfilter darf nicht mit Benzin oder Flüssigkeiten gereinigt werden.



Arbeitsvorgang:

Zwei Muttern auf dem Klemmbolzen am Filter-Ansaugrohr lösen.

Mutter auf dem Filterdeckel lösen und abschrauben.

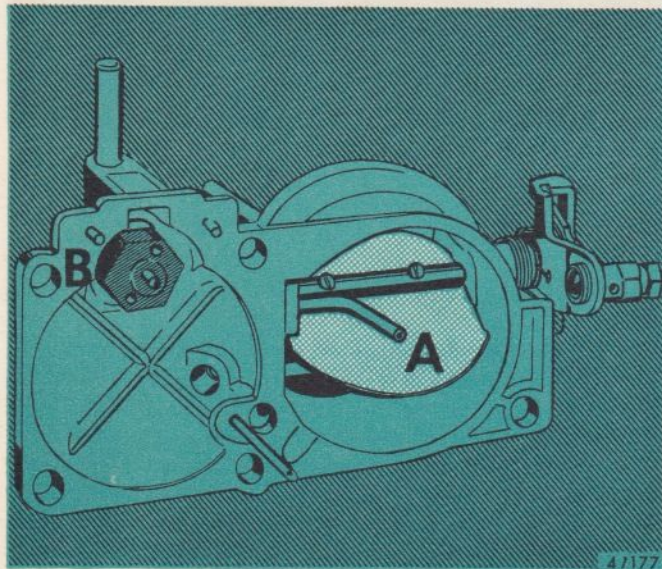
Filterdeckel abnehmen.

Papierstern-Filter-Einsatz herausnehmen und gründlich entstauben.

Der Zusammenbau des Filters erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Nach 50000 km Laufzeit muß das Papierstern-Filter erneuert werden.

Funktion des Vergasers



Der 12-M-Vergaser ist ein von der Firma Solex neu entwickelter Fallstrom-Vergaser. Er besteht aus drei Hauptteilen, und zwar aus: SCHWIMMERGEHÄUSE,

DROSSELKLAPPENTEIL und VERGASERDECKEL.

Im Schwimmergehäuse befinden sich u. a. Schwimmerkammer, Mischkammer, Lufttrichter, die Düsen die Beschleunigungspumpe und das Unterdruckregelventil.

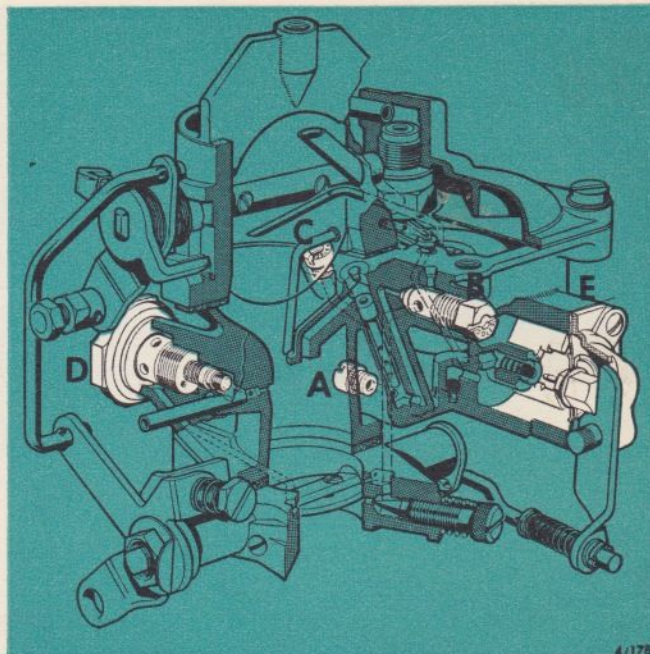
Im Drosselklappenteil sitzt die Drosselklappe, die Leerlauf-Einstellschraube und die Leerlauf-Gemisch-Regulierschraube. Im Vergaserdeckel ist die Starterklappe (A) und das Schwimmernadel-Ventil (B) befestigt.

Ein Vergaser ist ein kompliziertes Aggregat, das die Aufgabe hat, dem Motor, genau dosiert, das jeweils erforderliche Kraftstoff-Luft-Gemisch zuzuführen. Eine falsche Einstellung desselben würde schlechte Leistung und erhöhten Kraftstoffverbrauch verursachen und es ist daher zweckmäßig, nicht daran herumzuexperimentieren. Dies gilt ganz besonders auch für die Vergaserdüsen, die vom Werk aus genau kalibriert und auf diesen speziellen Vergasertyp abgestimmt sind. Jede Veränderung an den Düsen, d. h., das Auswechseln einer oder mehrerer Düsen gegen solche mit einer anderen Kalibrierung bewirkt, daß das Kraftstoff-Luft-Gemisch in seiner Zusammensetzung nicht mehr den Erfordernissen entspricht. Dadurch könnten u. U. sogar Motorschäden auftreten, wie gefressene oder durchgebrannte Kolben oder verbrannte Ventile. Es ist daher unbedingt richtig, Arbeiten am Vergaser dem Fachmann zu überlassen. Sollten Sie jedoch gezwungen sein, unterwegs einmal selbst an diesem Aggregat eine Störung zu beheben, dann beschränken Sie sich bitte darauf, den Vergaser und die wichtigsten Düsen zu reinigen.

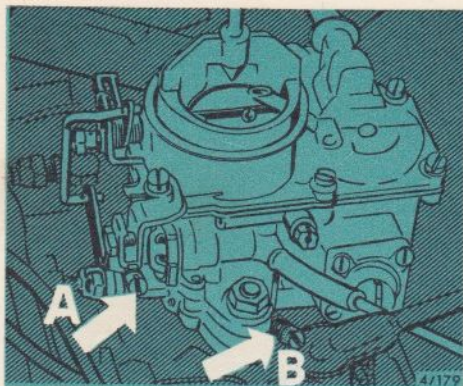
Vergaser und Düsen reinigen

Vor dieser Arbeit ist grundsätzlich die Zündung auszuschalten. Beim Demontieren des Vergasers darf keinesfalls Benzin auf das heiße Auspuffrohr tropfen. Brandgefahr! Am besten ist es, ausfließendes Benzin mit einem Putzlappen aufzufangen. Zum Reinigen des Vergasers wird zuerst der Vergaserdeckel und das Schwimmergehäuse vom Drosselklappenenteil abgenommen. Achten Sie bei der Demontage darauf, daß die Dichtungen zwischen den Gehäuseteilen nicht beschädigt werden. Schmutzrückstände und Wasser setzen sich nur im Schwimmergehäuse oder in den einzelnen Düsen fest. Nach Entfernen des Schwimmers kann der Boden des Schwimmergehäuses leicht mit einem sauberen Lappen gereinigt werden.

Im oder am Schwimmergehäuse befinden sich die Hauptdüse (A), die Leerlaufdüse (B), die Luftkorrekturdüse (C), das Unterdruckregelventil (D) und die Beschleunigerpumpe (E). Während die beiden letztgenannten Teile bezüglich ihrer einwandfreien Funktion nur in der Werkstatt genau kontrolliert werden können, ist es ohne Schwierigkeiten möglich, die drei aufgeführten Düsen auszubauen und zu reinigen.



Zu beachten ist dabei allerdings, daß die Düsen dabei nicht beschädigt und daß die Bohrungen der Düsen nicht zerkratzt werden. Nadeln oder harter Stahldraht sind daher nicht geeignete Gegenstände, um Düsen-Bohrungen zu reinigen. Am zweckmäßigsten wird dazu Preßluft verwendet.



Einstellen des Leerlaufes

Die Leerlauf-Regulierung ist in jedem Falle am betriebswarmen Motor durchzuführen.

Vorgang:

Leerlauf-Einstellschraube (A) geringfügig im Uhrzeigersinn drehen, um die Motordrehzahl zu erhöhen.

Leerlaufgemisch-Regulierschraube (B) langsam herausdrehen, bis ein unruhiger Lauf des Motors spürbar wird. Dann Regulierschraube wieder langsam hineindrehen, bis der Motor gleichmäßig durchläuft. Leerlaufeinstellschraube langsam gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis die Leerlaufdrehzahl, grüne Kontroll-Lampe ist kurz vor dem Erlöschen, erreicht ist.

Eine genaue Einstellung ist nur in einer Ford-Werkstatt mit Hilfe eines Drehzahlmessers möglich.

Reinigen des Kraftstoffpumpensiebes

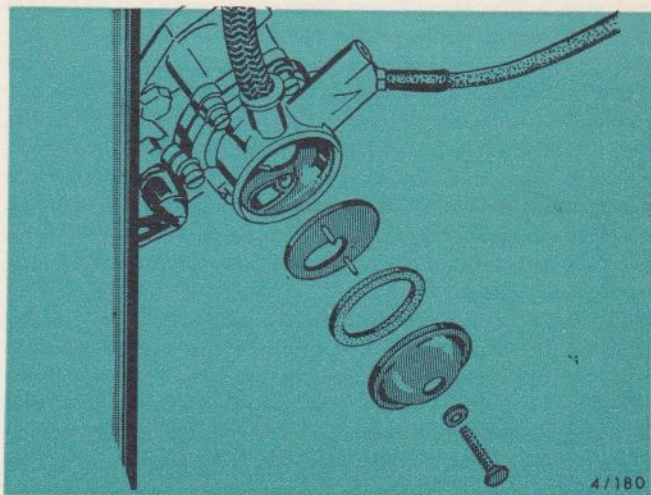
Das Filtersieb in der Kraftstoffpumpe scheidet Wasser und Schmutzteilchen aus dem Kraftstoff aus. Es ist daher zweckmäßig, dieses von Zeit zu Zeit zu säubern.

Hierzu:

Schraube am Kraftstoffpumpendeckel entfernen. Deckel mit Dichtung abnehmen.

Sieb herausnehmen und mit Preßluft ausblasen.

Beim Zusammenbau der Pumpe ist darauf zu achten, daß sich Sieb und Deckeldichtung in korrekter Lage befinden.



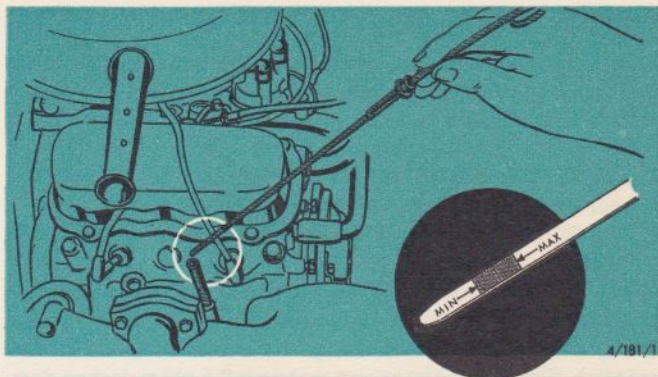
Motor

Ölstandkontrolle am Motor

Eine korrekte Ölstandkontrolle kann nur bei kaltem Motor durchgeführt werden. Hierbei soll das Fahrzeug möglichst auf ebenem Boden stehen.

Verbrauchtes Öl muß nicht ständig durch Nachfüllen ersetzt werden, um den Ölstand an der MAX-MARKE des Meßstabes zu halten. Ein Nachfüllen ist erst dann erforderlich, wenn der Ölstand sich der MIN-MARKE nähert.

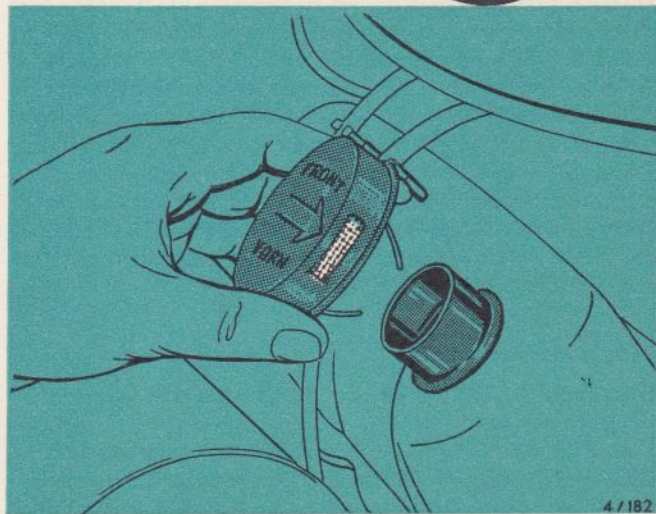
Keinesfalls darf Öl über die MAX-MARKE eingefüllt werden.



Reinigen des Kurbelgehäuse-Belüftungsfilters

Diese Arbeit muß jeweils in den Intervallen vorgenommen werden, die im Pflegedienstplan vorgeschrieben sind. Sollten Sie jedoch viel auf besonders staubigen Straßen fahren, so ist es ratsam, sie in kürzeren Zeitabständen vorzunehmen.

Hierzu wird das Filter nach dem Abnehmen kräftig in einem Benzinbad geschwenkt und anschließend mit Preßluft sauber ausgeblasen. Vor dem Wiederaufsetzen ist es leicht mit Öl zu benetzen.



Prüfen des Kompressionsdruckes

Vorraussetzung für eine korrekte Kompressionsprüfung ist die Beachtung folgender Punkte:

1. Die Batterie muß voll geladen sein.
2. Der Motor muß betriebswarm sein.
3. Alle Zündkerzen müssen entfernt werden.
4. Der Luffilter muß abgenommen werden.
5. Die Drosselklappe muß während des Prüfvorganges voll geöffnet sein.

Durch unterschiedliche Bauart der Kompressions-Druckprüfer und schwankende Starterdrehzahl ist nur die Kontrolle der gleichmäßigen Verdichtung in den einzelnen Zylindern möglich. Eine Abweichung von mehr als 0,5 atü zwischen dem Kompressionsdruck eines Zylinders zum anderen zeigt an, daß der Kolben oder ein Ventil undicht ist. In einem solchen Falle ist der Rat eines Fachmannes in einer Ford-Werkstatt einzuholen. Geräte zum Messen des Kompressionsdruckes sind selbstverständlich in jeder Ford-Werkstatt vorhanden. Sollten Sie daran interessiert sein, sich selbst einen Kompressionsdruckprüfer zu kaufen, so können Sie einen solchen in jedem Auto-Zubehör-Handelsgeschäft erwerben. Das billigste Gerät, ein Druckmanometer mit dem entsprechenden Anschlußstück, kostet ca. 30 DM.

Einstellen der Ventile

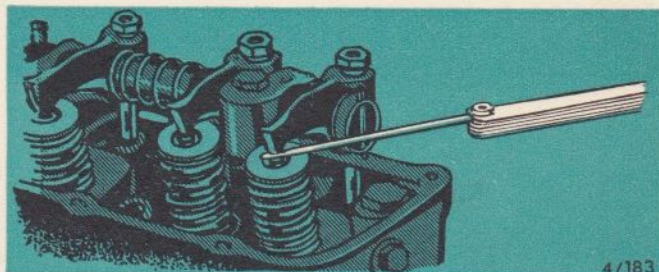
Das Einstellen der Ventile darf nur bei kaltem Motor vorgenommen werden.

Die Arbeit des Einstellens wird wie folgt vorgenommen: Zylinderkopfhauben abnehmen. Zündkerzen herauserschrauben. Motor so weit durchdrehen, bis sich die Ventile des 4.

Zylinders überschneiden (d. h. diese beiden Ventile bewegen sich gleichzeitig in entgegengesetzten Richtungen). In dieser Stellung müssen die Ventile des 1. Zylinders eingestellt werden. Hierzu wird eine Blattlehre zwischen das Ende des Ventilschaftes und den Kipphebel geführt und mit einem $\frac{1}{2}$ "-Ringschlüssel die selbstsichernde Einstellschraube so weit gedreht, bis das erforderliche Ventilspiel vorhanden ist.

Jetzt muß weiter in folgender Reihenfolge verfahren werden: Die Ventile des 3. Zylinders auf Überschneiden stellen und dabei die des 2. Zylinders messen und einstellen.

Die Ventile des 2. Zylinders auf Überschneiden stellen und die des 3. Zylinders messen und einstellen.



4/183

Die Ventile des 1. Zylinders auf Überschneiden stellen und die des 4. Zylinders messen und einstellen.

Genau eingehaltenes Ventilspiel trägt wesentlich zur Laufruhe und zu hoher Leistung des Motors bei.

Beim Aufsetzen der Zylinderkopfhauben müssen, um Undichtigkeiten zu verhindern, grundsätzlich neue Dichtungen verwendet werden.

Kühl-System

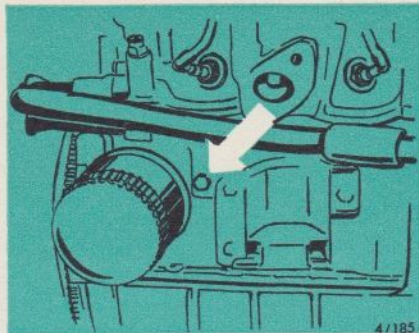
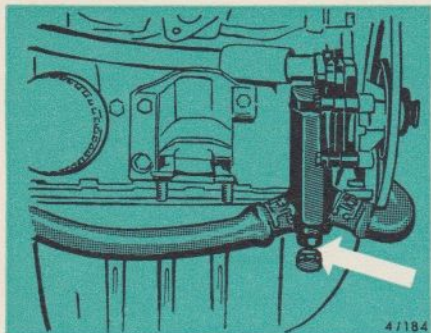
Alle Ford-Taunus-Typen sind mit einem Lang-Kühlkonzentrat ausgerüstet. Das verwendete Kühlmittel ist frostsicher bis -37°C , wirkt gegen Rost und ist erhöht kochfest (Siedepunkt 120°C). Auch im Sommer bleibt das Dauerkühlmittel in der Kühlanlage. Nur alle zwei Jahre ist die Füllung bei einer Inspektion in einer Ford-Werkstatt zu erneuern.

Beachte: Verlorene Kühlflüssigkeit kann im Notfall durch Wasser ersetzt werden, ist aber schnellstens bei einer Ford-Werkstatt wieder durch Original-Flüssigkeit zu ergänzen. Da der Kühler im Betrieb durch einen Thermostaten mehr oder weniger abgesperrt wird, kann die Verwendung von Wasser zu einem Frostschaden führen.

Kühlernetz säubern

Eine zu hohe Kühlwassertemperatur muß nicht unbedingt einen schwerwiegenden Fehler als Ursache haben. So kann zum Beispiel ein verschmutztes oder zugesetztes Kühlernetz die Kühlwasser-Temperatur über normal steigen lassen. Das Verstopfen erfolgt schon durch vom Fahrtwind in das Kühlernetz eingezogene Blätter und Insekten.

Es ist daher zweckmäßig, einmal im Jahr das Kühlernetz mit Preßluft vom Motorraum her durchzublasen und zu säubern.



Entleeren

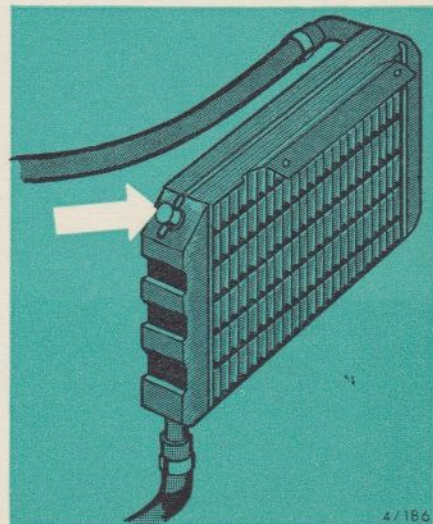
Vor dem Ablassen der Kühlflüssigkeit ist der Verschlussdeckel am oberen Wasserkasten abzunehmen. Um das Kühlsystem vollkommen zu entleeren, müssen folgende Verschlusschrauben entfernt werden:

1. Verschlusschraube unter dem Wasserpumpendeckel.
 2. Die beiden Verschlusschrauben rechts und links am Zylinderblock.
- Es ist ratsam, die Kühlflüssigkeit in einem sauberen Behälter aufzufangen, um sie später wieder einfüllen zu können.

Füllen und Entlüften

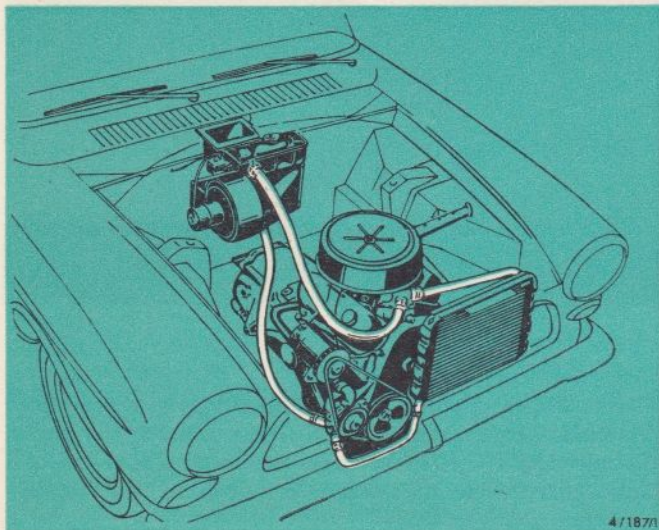
Nach Wiedereindreihen der beim Ablassen entfernten Verschlusschrauben muß auf dem Wasserkasten des vorderen Kühlers die Entlüftungsschraube geöffnet werden.

Kühlflüssigkeit langsam am oberen Wasserkasten einfüllen bis diese an der Entlüftungsschraube des vorderen Kühlers austritt. Entlüftungsschraube schließen. Weiter Kühlflüssigkeit nachfüllen bis der Spiegel ca. 2 cm unterhalb des Einfüllstutzens steht. Motor laufen lassen und Stand der Kühlflüssigkeit nochmals kontrollieren. Einfüllöffnung mit der Kappe verschließen.



Kühlsystem auf Dichtheit prüfen

Die Prüfung des Kühlsystems auf Dichtheit kann nur unter „Inaugenscheinahme“ sämtlicher Kühlwasser-Verbindungen bei warmem Motor vorgenommen werden. Etwaige sichtbare Undichtigkeiten an einer Verbindung können durch Nachziehen der Schlauchschellen behoben werden. Sollten Sie aber trotzdem nach kurzer Fahrzeit Wasser nachfüllen müssen, ist es ratsam, eine Ford-Werkstatt aufzusuchen. Wasserverlust muß nicht unbedingt undichte Verbindungen des Systems als Ursache haben. Es könnte auch eine defekte Zylinderkopf-Dichtung für einen solchen verantwortlich sein.

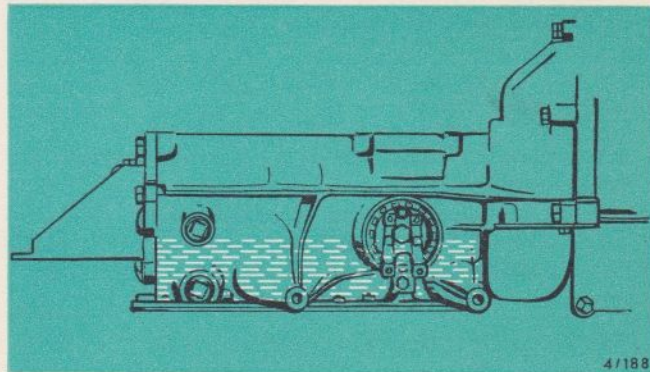


4/187/1

Getriebe und Achsgehäuse

Ölstandkontrolle am Vorderachs-Getriebegehäuse

Das Achs- und Getriebeöl hat die Eigenschaft, bei starker Erwärmung oder längerer Fahrt zu Schaumbildung zu neigen. Eine Kontrolle des Ölstandes an diesen Aggregaten ist deshalb nur nach längerem Stillstand des Fahrzeuges vorzunehmen. Der Ölstand ist korrekt, wenn das Öl bis zur Unterkante der Einfüllöffnung steht. Ist das nicht der Fall, so ist Öl, entsprechend unseren Spezifikationen, nachzufüllen. Öl-



4/188

mangel im Gehäuse kann nur durch irgendeine Undichtheit hervorgerufen werden. Mit einer entsprechenden Untersuchung und anschließenden Schadenbehebung sollte man eine Ford-Werkstatt beauftragen.

Nachziehen der Schrauben und Muttern an Motor, Getriebe, Achsantrieb und Auspuffanlage

Alle wichtigen Schrauben und Muttern oben angeführter Fahrzeugteile sind im vorgeschriebenem Drehmoment festgezogen. Jede Ford-Werkstatt verfügt über genaue Drehmomentspezifikationen und über die erforderlichen Drehmomentschlüssel. Es ist ratsam, Schrauben und Muttern die an irgendwelchen Dichtflächen sitzen, nicht willkürlich festzuziehen, sondern genau nach Vorschrift, da sonst an diesen Stellen durch Verzug Undichtigkeiten auftreten könnten.

Alle übrigen Schrauben und Muttern können Sie bedenkenlos nachziehen, doch empfehlen wir Ihnen auch hierfür, niemals allzu große Gewalt anzuwenden.

Schaltgestänge ölen

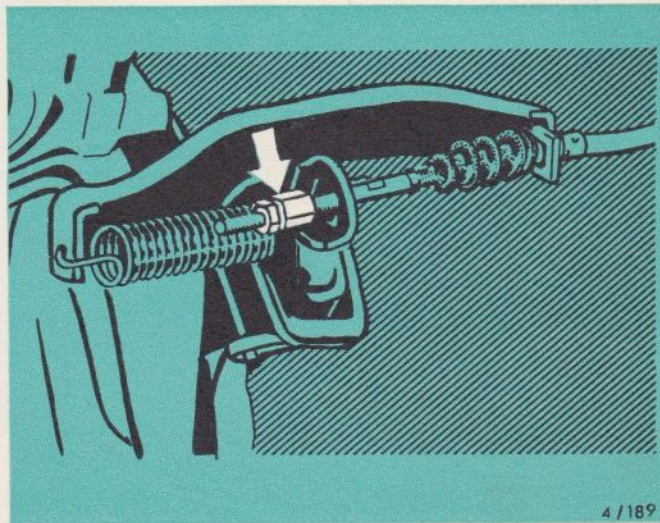
Die Schaltgestänge sind zum Teil in Gummi und zum Teil metallisch gelagert.

Während in Gummi gelagertes Schaltgestänge keinerlei Wartung bedarf, ist es zweckmäßig, wenn Sie an die metallischen Verbindungsstellen von Zeit zu Zeit einen Tropfen Öl bringen.

Kupplungsspiel prüfen und einstellen

Nur durch eine einwandfrei eingestellte Kupplung ist ein leichtes Schalten der Gänge und eine vollständige Übertragung der Motorleistung auf Getriebe und Achse gewährleistet.

Das Kupplungsspiel soll am unteren Ende des Kupplungspedals gemessen werden. Es wird mittels einer Mutter an der Kupplungsausrückschwinge eingestellt.



4/189

Hierzu Nachstellmutter an der Kupplungsschwinge durch Lösen der Kontermutter entsichern. Durch Drehen der Mutter Kupplungsspiel einstellen. Pedal mehrmals drücken und Spiel überprüfen. Nachstellmutter festhalten und Kontermutter wieder festziehen.

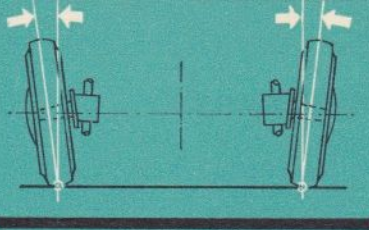
Vorderradaufhängung

Die Vorderachswerte sind unter Punkt „Technische Daten“ angegeben.

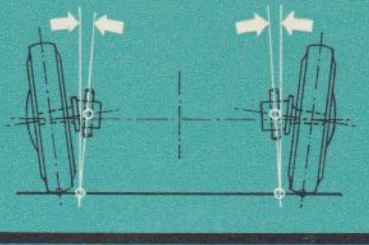
Ausgeschlagene Spurstangenendstücke, defekte Stoßdämpfer, zu großes Radlagerspiel usw. führen zu unzulässigen Abweichungen der Vorderachswerte und wirken sich damit ungünstig auf die Fahreigenschaften und den Reifenverschleiß Ihres Wagens aus. Alle die oben angeführten Punkte, die die Vorderachse und ihre Einstellwerte betreffen, können und dürfen nur mit den entsprechenden Geräten in einer Ford-Werkstatt kontrolliert und behoben werden.

Um eine große Laufruhe des Fahrzeuges zu erreichen, ist es wichtig, daß die Reifen von Zeit zu Zeit ausgewuchtet werden. Lassen Sie auch diese Arbeit in einer FORD-Werkstatt ausführen. Unsere Monteure haben die nötige Erfahrung.

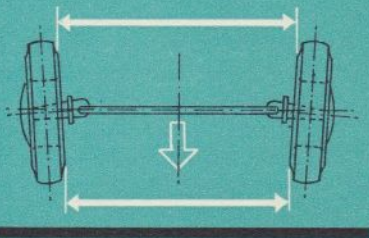
Sturz



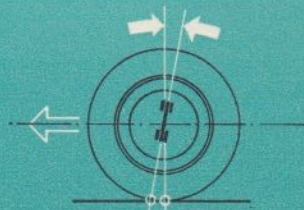
Spreizung



Vorspur



Nachlauf



4/190

Karosserie

Entfernen der Vordersitze

Die vordere Sitzbank mit Sitzversteller ist mit sechs 8-mm-Schrauben (Schlüsselweite 14 mm) direkt an das Bodenblech geschraubt. Zum Entfernen der Sitzbank müssen drei Muttern links und drei Muttern rechts an der Fahrzeug-Unterseite abgeschraubt werden.

Fetten der Sitzschienen

Die Sitzschienen brauchen normalerweise nicht geschmiert zu werden. Sollte dies jedoch wegen einer Schwergängigkeit des Sitzes trotzdem erforderlich sein, so muß die Sitzbank hierzu ausgebaut werden.

Anbringen von Sicherheitsgurten

Für den Einbau von Sicherheitsgurten sind in der Bodengruppe Gewindelöcher mit den entsprechenden Verstärkungen vorgesehen. Die Gewindelöcher dienen zur Befestigung der unteren Enden der Sicherheitsgurte. Das obere Ende der Gurte wird an der Fahrzeugseitenwand befestigt. Der Einbau der Sicherheitsgurte erfolgt wie nachstehend beschrieben:

A. Bodenbefestigung

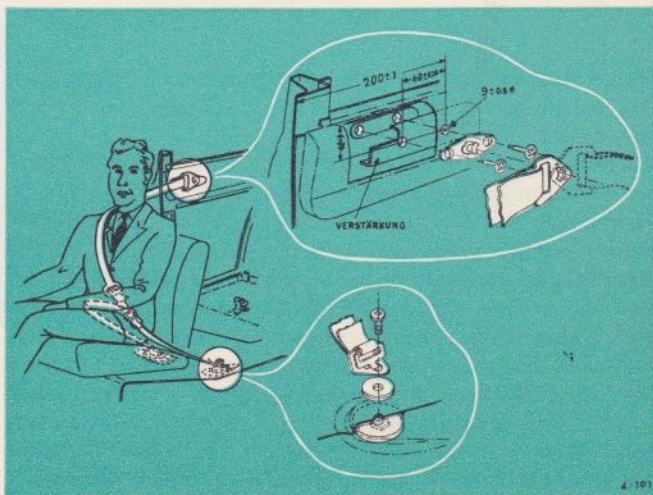
Bodenmatte anheben und Verschlußstopfen aus den Gewindelöchern entfernen. Lage der Löcher an der Bodenmatte markieren und an den markierten Stellen Löcher mit einem Durchmesser von 13 mm einarbeiten. Bodenmatte wieder im Fahrzeug einlegen. Große Unterlegscheibe jeweils auf das eingearbeitete Loch legen und Halter am unteren Gurtende mit einer Schraube an der Bodengruppe befestigen.

B. Seitenwandbefestigung

Hintersitz und Hintersitzlehne ausbauen. Armlehnen abschrauben und Seitenverkleidung entfernen. Auf jeder Seite zwei Löcher von 9 mm \varnothing nach Skizze in die Innenseitenwand bohren. Verstärkung und Gewindeleiste von hinten gegen die Löcher in der Innenseitenwand halten, Halter von vorne auf die Löcher aufsetzen und mit zwei Kreuzschlitzschrauben festschrauben. Seitenverkleidung, Armlehne und Sitz wieder einbauen, obere Enden der Sicherheitsgurte einhängen.

Fetten von Motorhauben- und Kofferraum-Verschluß

Motorhauben- und Kofferraum-Verschlüsse bzw. Scharniere sind von Zeit zu Zeit an allen beweglichen Stellen zu ölen. Nicht zu viel Öl an diese Stellen bringen. Ein Tropfen genügt meistens schon.

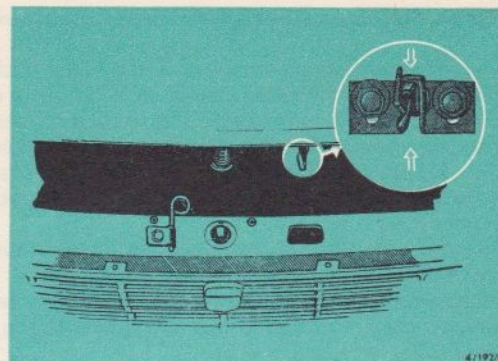


Einstellen des Motorhaubenschlosses

Eine ungenaue Distanzierung des Schließdornes am Motorhaubenschloß würde zur Folge haben, daß sich die Motorhaube nur schwer schließen läßt oder unter Umständen zu lose ist.

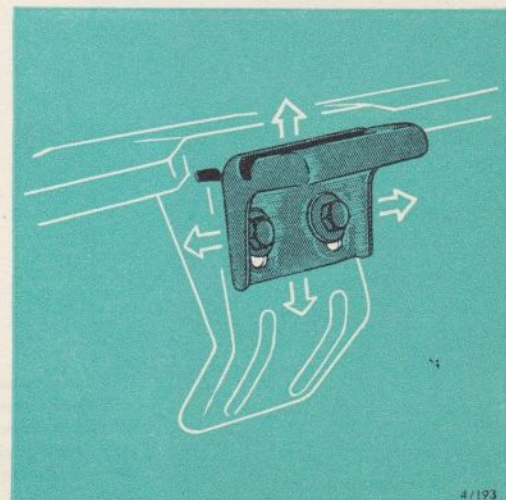
Der Schließdorn an der Motorhaube kann nach Lösen der Kontermutter mit Hilfe eines Schraubenziehers verdreht und damit verlängert oder verkürzt werden. Er ist in eine solche Stellung zu bringen, daß bei geschlossener Haube die Außenkanten derselben mit den inneren Kotflügelkanten bündig stehen.

Nach erfolgter Einstellung ist die Kontermutter wieder anzuziehen und darauf zu achten, daß der Stirnhaken wieder richtig in die Kühltrennwand einrastet.



Einstellen des Kofferdeckelschlosses

Das Kofferdeckelschloß rastet in den von zwei Schrauben gehaltenen Schließbügel ein. Durch Lösen der beiden Schrauben läßt sich dieser sowohl horizontal als auch vertikal verschieben. Sollte es erforderlich sein, das Kofferdeckelschloß neu einzustellen, so müssen diese Schrauben gelöst und der Schließbügel seitlich so verschoben werden, daß der Spalt zwischen Kofferraumdeckel und Fondseitenteil links und rechts gleich breit ist. Gleichzeitig ist die Höheneinstellung so vorzunehmen, daß der Kofferraumdeckel sich durch leichten Druck oder leichtes Zuschlagen schließen läßt.



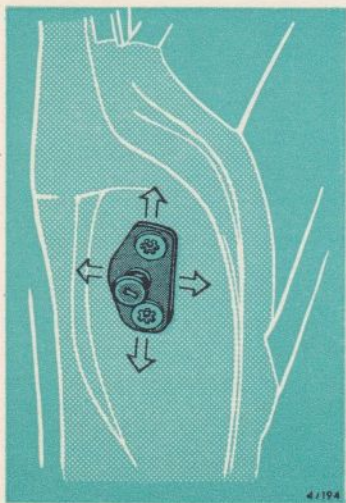
Türschließdorne und Türschlösser fetten und einstellen

Die Türschließdorne sind von Zeit zu Zeit leicht einzufetten. Einer weiteren Wartung bedürfen diese Teile nicht.

Eine manchmal auftretende Störung, vor allem bei älteren Fahrzeugen, ist die Schwergängigkeit der Türschloß-Zylinder. Ein bißchen Flockengraphit, auf den Türschlüsseln aufgetragen oder mit Preßluft in das Schloß gebracht, schafft schnellstens Abhilfe.

Klappernde Türen kann man sehr schnell durch Verstellen des Schließdornes zur Ruhe bringen

Hierzu muß der Schließdorn nach Lösen der beiden Schrauben so gestellt werden, daß die geschlossene Tür mit dem Fondseitenteil bündig steht.



Die Schrauben dürfen nur mit dem passenden Rib-Speziälschlüssel aus dem zusätzlichen Werkzeugsatz gelöst und festgezogen werden.

Sollte damit das Klappern einer Tür nicht beseitigt werden können, so ist der Schließdorn gegen einen neuen auszutauschen.

Fenster und Fensterführungen gängig machen

Bei schwergängigen Kurbelfenstern muß zuerst festgestellt werden, ob der Fehler an der Fensterführung oder am Kurbel-Mechanismus liegt. Im ersteren Falle kann man die Führung hauchdünn mit Vaseline einreiben, wodurch automatisch eine Leichtgängigkeit erreicht wird. Bei einer Scheibe, die zu großes Längsspiel hat, ist zwischen Fensterführung und den Fensterahmen ein schmaler Papierstreifen zu legen, um das Spiel zu verringern und um ein Verkanten von Scheibe und Rahmen zu verhindern. Liegt der Fehler am Kurbel-Mechanismus, dann ist es besser, eine Ford-Werkstatt aufzusuchen, die unter Verwendung von entsprechendem Spezial-Werkzeug leicht Abhilfe schaffen kann.

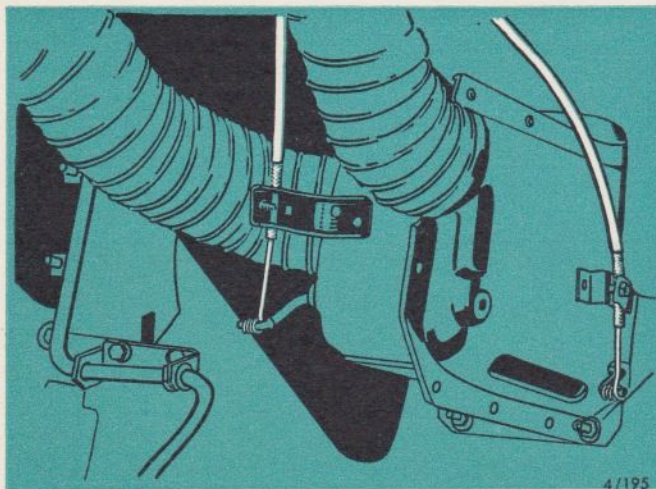
Beseitigen von Klappergeräuschen an Armaturenbrett und Türen

Viele kleine Fahrgeräusche haben ihre Ursache darin, daß die eine oder andere Schraube nicht genügend angezogen ist oder bereits lose zwischen zwei Blechen oder an einer anderen Stelle liegt. Es ist ratsam, alle Schrauben und Muttern, Schlitz- und Kreuzschlitzschrauben, im Bereich des Armaturenbrettes, der Türen und der Fenster von Zeit zu Zeit nachzuziehen. Zweckmäßig ist es auch, Tür- und Fensterführungsgummi monatlich einmal dünn mit Glycerin einzureiben, um ein Quietschen zu verhindern.

Die Ursache für ein Klappergeräusch schnell zu finden, ist auch für einen Fachmann nicht immer ganz leicht. Das Beseitigen eines solchen Geräusches hingegen, sobald man

weiß, woher es kommt, bedarf oft nur eines Handgriffes. Seien Sie nicht ungehalten, wenn in Ihrem Wagen, der aus vielen tausend Einzelteilen zusammengesetzt ist, einmal ein kleines ungewohntes Geräusch auftritt. Mit etwas Überlegung und gutem Willen finden auch Sie die betreffende Stelle, die dieses Geräusch verursacht.

Pflege und Einstellung der Bowdenzüge



Die drei Bowdenzüge, zwei zur Betätigung der Heizungsanlage und einer zur Starterklappe führend, bedürfen praktisch keinerlei Pflege. Sollte einmal eine Schwergängigkeit

des einen oder anderen Zuges auftreten, so kann das Auftragen eines dünnen Ölfilms auf das Führungsstück am Instrumentenbrett oder auf den Draht am vorderen Ende der Hülle diese leicht beheben.

Zum Nachjustieren oder Einstellen der beiden Heizungs-Betätigungs-Bowdenzüge sind, nach Lösen der beiden Klemmschrauben an den Führungslaschen, die Bedienungsknöpfe bis zum Anschlag einzuschieben.

In dieser Stellung müssen die beiden Hebel der Heizung bis zum Anschlag nach unten gedrückt und die Klemmschrauben wieder angezogen werden.

Besonders wichtig ist eine korrekte Einstellung des Bowdenzuges, der die Starterklappe betätigt. Hoher Kraftstoffverbrauch und schlechtes Anspringen des Motors könnten die Folgen einer falschen Einstellung sein. Die Einstellung ist richtig, wenn bei voll geöffneter Drosselklappe der Betätigungsknopf 2—3 mm vom Instrumentenbrett absteht.

De- und Montage der Stoßstangen

Die Stoßstangen lassen sich leicht auswechseln. Zur Demontage sind lediglich die Schrauben an den beiden Enden und an den Stoßstangenhaltern zu lösen. Die Montage erfolgt in umgekehrter Reihenfolge, nur ist dabei zu beachten, daß zuerst alle Schrauben eingesetzt und gleichmäßig angezogen werden müssen, um ein Verspannen der Stoßstangen zu verhindern. Stoßstangenhörner sind an den Stoßstangen mittels Schrauben und Haltetaschen befestigt. Nach Lösen der Schrauben sind die Laschen beweglich und können so verschoben werden, daß die Hörner abgenommen werden können.

Auswechseln der Scheibenwischerarme

Um den Scheibenwischerarm auszuwechseln, ist derselbe von der Windschutzscheibe wegzuklappen, am unteren Ende zu umfassen und von der Betätigungswelle abzuziehen.

Vor der Montage eines neuen Wischerarmes ist die Zündung einzuschalten und der Wischermotor kurz zu betätigen. Damit wird erreicht, daß derselbe in seine Endstellung gebracht wird. Nun ist der Wischerarm so auf die Feilverzahnung aufzuschieben, daß in der rechten Endstellung zwischen dem Scheibenwischerblatt und dem Windschutzscheibengummi ein Abstand von ca. 20 mm besteht.

Auswechseln des Wischerblattes

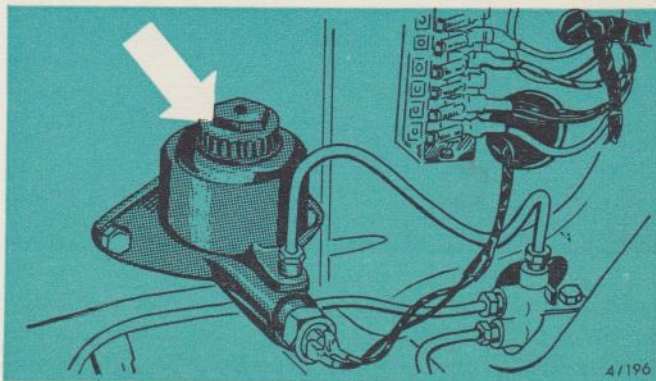
Hierzu wird wieder der Scheibenwischerarm von der Windschutzscheibe abgeklappt. Dann ist die am oberen Ende des Wischerarmes sich befindende Blattfeder zusammenzudrücken und das Wischerblatt aus seiner Befestigung nach unten zu schieben, wodurch es sich entfernen läßt.

Bremsen

Kontrolle des Flüssigkeitsstandes im Hauptbremszylinder

Der Hauptbremszylinder befindet sich vorne links unter der Motorhaube.

Die Verschlußschraube muß vor dem Öffnen gründlich mit einem Putzlappen gesäubert werden, damit keinesfalls irgendwelche Fremdkörper in das System gelangen. Bereits kleinste Schmutzteilchen können Störungen der Bremsanlage hervorrufen. Die Bremsflüssigkeit soll bis ca. 1 cm unter der Oberkante der Einfüllöffnung stehen. Bei etwaigem Nachfüllen darf nur Original-Ford-Bremsflüssigkeit benutzt werden. Verschlußschraube wieder aufsetzen und von Hand festziehen.



4/196

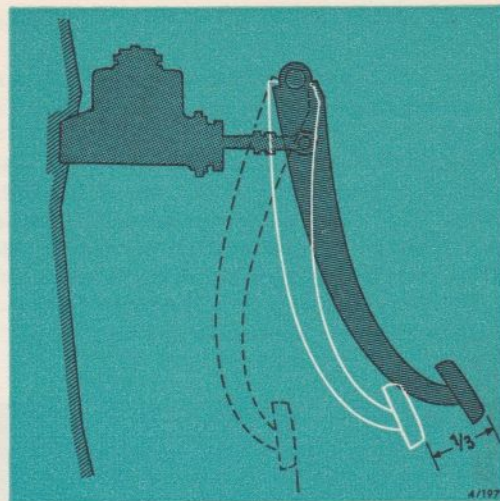
Fuß- und Handbremse auf Funktion prüfen

Die Fußbremse und ihr Zustand sind von größter Bedeutung für die Sicherheit Ihres Fahrzeuges. Sie muß stets eine gute und gleichmäßige Bremswirkung auf allen Rädern haben. Das Spiel zwischen Bremsstrommel und Bremsbacken vergrößert sich im Laufe der Zeit durch den natürlichen Verschleiß der Beläge. Wird der Fußhebelweg der Bremse zu groß, d. h. wenn Sie das Bremspedal kräftig nach vorne treten, bis ein fester Widerstand spürbar wird und der Bremshebelweg $\frac{1}{3}$ des Gesamtweges übersteigt, muß unbedingt eine Ford-Werkstatt aufgesucht werden. Dasselbe gilt auch, wenn das Bremspedal erst nach mehrmaligem Durchtreten die vorgeschriebene Höhe von $\frac{1}{3}$ des Gesamtweges erreicht. In diesem Fall ist Luft in die Bremsleitung gelangt, die unbedingt entfernt werden muß.

Die Einstellung der Handbremse läßt sich auf folgende Weise überprüfen: Handbremse so weit herausziehen, bis 4—5 Zähne auf der Zahnstange sichtbar sind. Das Fahrzeug darf sich jetzt nicht durch Schieben hin und her bewegen lassen. Ist dies jedoch der Fall, so muß die Handbremse nachgestellt werden.

Kontrolle der Bremsschläuche

Diese Kontrolle wird am besten auf einer Grube vorgenommen. Jeder Bremsschlauch ist sorgfältig zu kontrollieren. Es kann vorkommen, daß ein hochgeschleuderter scharfer Stein leicht das äußere Gewebe eines Bremsschlauches beschädigt und dieses dann bei der nächsten scharfen Notbremsung platzt. Sollten Sie daher auch nur die kleinste Beschädigung an einem Ihrer Bremsschläuche feststellen, fahren Sie bitte vorsichtig zu Ihrer nächsten Ford-Werkstatt, um diesen Schlauch auswechseln zu lassen.



Kontrolle der Bremsanlage auf Dichtheit

Diese Kontrolle kann nur augenscheinlich vorgenommen werden.

Dazu genügt es, das Fahrzeug auf eine Grube zu fahren und alle Bremsleitungsanschlüsse sorgfältig zu kontrollieren. Falls auch nur ein Anschluß die kleinste Spur von Undichtheit zeigt, muß sofort eine Ford-Werkstatt aufgesucht werden.

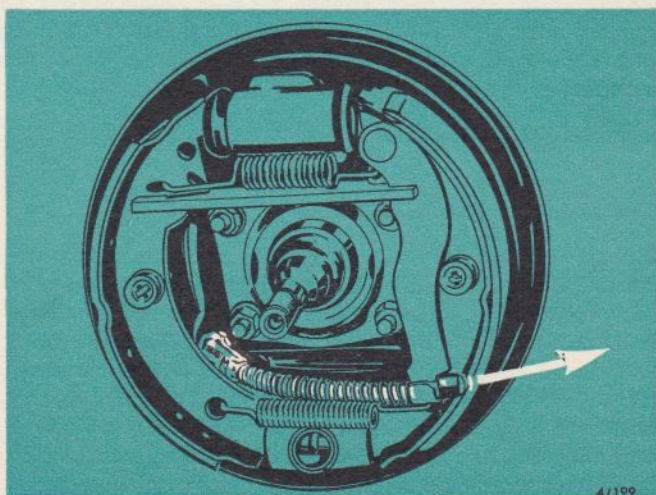
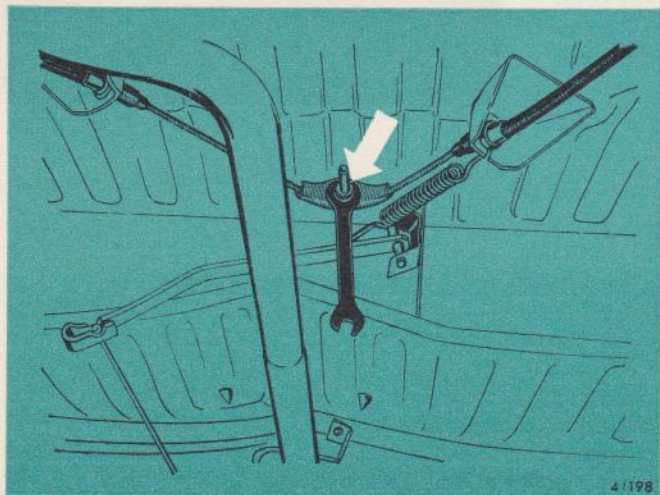
Pflege und Einstellung der Handbremse

Die Handbremse wird am Ausgleichstück für das hintere Bremsseil durch Drehen der Mutter auf der Zugstange eingestellt.

Vor der Einstellung ist darauf zu achten, daß der Handbremsgriff ganz nach vorne, in die gelöste Stellung, geschoben ist. Dann wird die Mutter am Ausgleichstück soweit verdreht, bis beim Herausziehen des Handgriffes der vierte Zahn der Zahnstange einrastet. Dabei muß bereits eine leichte Bremswirkung bemerkbar sein, die so groß ist, daß das Fahrzeug auf ebenem Boden feststeht.

Bei älteren Fahrzeugen kann es vorkommen, daß durch Alterung und Verharzung des Fettes die Handbremsseile festhängen. Um den Seilzug wieder gangbar zu machen, ist es erforderlich, den Wagen hinten hoch zu heben und die Bremstrommeln abzunehmen. Dann wird das Seil am Ausgleichstück unter dem Wagen und am Hebel an der Bremsankerplatte ausgehängt.

Anschließend ist das Seil soweit wie möglich aus dem biegsamen Schlauchstück zu ziehen und mit Molykote oder einem natronverseiften Fett dünn zu bestreichen.



Wagenpflege

Wagen waschen

Ein sauberer, gepflegter und gewaschener Wagen ist die Visitenkarte seines Besitzers. Es ist leicht, seinen Wagen zu waschen, vorausgesetzt, daß man dazu genügend Wasser hat. Am besten ist reines, möglichst kalkarmes Leitungswasser mit nicht zu hohem Druck sowie Schwamm und Bürste. Keinesfalls soll das Wasser in Eimern aus Bächen oder Flußläufen genommen werden, da diese immer feinste Sandkörnchen enthält, die auf dem Lack wie Schmirgel wirken. Übrigens, zu Ihrer Information, das Waschen von Fahrzeugen an fließenden Gewässern ist gesetzlich verboten und wird polizeilich bestraft.

Eine wirkungsvolle Wagenwäsche erreichen Sie mit „Ford-Schaumwäsche“ aus unserem Pflegemittel-Programm. Dieses rückfettende Mittel in der handlichen Plastikflasche wird stark verdünnt, ist äußerst sparsam und reicht für zahlreiche Waschungen.

Wichtig ist auch, daß das Fahrzeug nach Verwendung von Waschmitteln lange und sorgfältig mit klarem Wasser nachgespült wird.

Verschmutzte Weißwandreifen erhalten durch „Ford-Weißwandreiniger“ wieder ihr fleckenloses Weiß.

Wagen polieren

Neue Fahrzeuge sollten mit „Ford-Autopolish“ behandelt werden, um einen schützenden Wachsfilm auf den Lack zu bringen, der Schäden durch Industrieverschmutzung verhindert.

Autolacke werden immer im Laufe der Jahre etwas von ihrem früheren Glanz verlieren, es sei denn, daß sie häufig pfleglich behandelt werden. Ein öfteres Polieren mit „Ford-Autopolitur“ wird Ihnen die Gewähr geben, daß Ihr Wagen auch nach langer Laufzeit noch wie neu aussieht.

Bei Verschmutzung durch Asphalt-Spritzer, die im Sommer leider so häufig auftreten, sollte man als Lösungsmittel „Ford-Teerentferner“ benutzen. Anschließend sind die betreffenden Stellen oder der gesamte Wagen wieder mit „Ford-Autopolitur“ zu polieren.

Pflege der Chromteile

Verchromte Teile sollen wenigstens einmal im Monat, am besten nach dem Waschen, mit einem trockenen Tuch abgerieben und anschließend mit „Ford-Chrom-Nickel-Politur“ behandelt werden.

Achten Sie darauf, daß das verwendete Tuch sauber ist und keine Sandkörnchen enthält, da diese die glänzende Chromschicht beschädigen würden.

Chromteile leiden besonders unter scharfen Laugen und Salz. Sowohl die Meeresluft bei Ihrem Sommeraufenthalt an der See als auch das Streusalz auf den vereisten Winterstraßen sind Gift für die Chromteile. Schützen Sie sie deshalb durch das Auftragen von etwas „Ford-Chrom-Pflegemittel“.

Wagenunterseite vor Rost schützen

Der ständigen Einwirkung von Spritzwasser, Straßenschmutz, Steinschlag und Streusalz ist auf die Dauer kein Stahlblech gewachsen. Kleine Risse und blanke Stellen an der Unterseite des Fahrzeuges bieten der Nässe Angriffspunkte, wodurch das Blech rostet und Schrauben sich festsetzen.

Wenn Sie für Ihren Wagen etwas Besonderes tun wollen, dann schützen Sie ihn von unten durch einen wirksamen Unterbodenschutz.

Ihre Ford-Werkstatt berät Sie gerne in der Auswahl der richtigen Mittel.

Polster reinigen

Flecke und Verschmutzungen der Polster, der Kunststoff-Seitenverkleidungen und des Wagenhimmels lassen sich spielend leicht mit dem Ford-Spezialmittel „Polsterreiniger“ beseitigen, indem man die zu säubernde Schmutzstelle mit einem sauberen Leinenlappen abreibt.

Scheibenwaschanlage befüllen

Beim Nachfüllen der Scheibenwaschanlage empfiehlt sich ein Zusatz des universell wirkenden „Ford-Reinigungs- und Frostschutzmittels“. Im Sommer und bei Regenschmutz eine blitzsaubere Windschutzscheibe; im Winter kein Einfrieren des Scheibenwaschers.

Dieses Mittel gibt es in Flaschen für mehrere Füllungen und als kleine Plastikkissen für eine Befüllung.

Kleine Lackschäden ausbessern

Kratzer und kleine Schäden am Lack durch Steinschlag werden leicht mit dem Ford-Lackstift, „ausgebessert.“

Bei kleineren, flächigen Lackschäden hat sich seit langem die Verwendung unserer Lacksprühdose „Ford-Auto-Spray“ hervorragend bewährt.

Lackstift und Lacksprühdose gibt es in allen Originalfarben für Ford-Fahrzeuge.

Technische Daten

Typ		P4	P4S	P4c
		1,2 Liter	1,5 Liter	1,5 Liter TS
Motor				
Dauerleistung	PS (DIN)	40 bei 4500 U/min	50 bei 4500 U/min	55 bei 4500 U/min
Hubraum	cm ³	1183	1498	1498
Bohrung	mm	80	90	90
Hub	mm	58,86	58,86	58,86
Verdichtung		7,8 : 1	8,0 : 1	8,5 : 1
Öldruck	atü	3,2 — 3,9	3,2 — 3,9	3,2 — 3,9
Ventilspiel, Einlaß	mm	0,40 — 0,45	0,40 — 0,45	0,40 — 0,45
Ventilspiel, Auslaß	mm			
Vergaser				
	Solex	28 PDSI	28 PDSI	32 PDSI
Hauptdüse		115	125	125
Leerlaufdüse		42,5	45	45
Luftkorrekturdüse		115	115	80
Lufttrichter		21,8	23	24
Schwimmengewicht	g	7,3	7,3	7,3
Zündung				
Spannung	Volt		6	
Zündfolge			1 — 3 — 4 — 2	
Unterbrecherkontakt- abstand	mm		0,6	
Zündkerzen	Autolite		AE 2	
Elektrodenabstand	mm		0,8 — 0,9	
Kühlanlage				
Kühler und Heizung	Liter		6,5	
Füllmittel:		50% Wasser und 50% Konzentrat der Spezifikation M 97 B — 18 A. Frostsicher bis — 37° C.		

Füllmengen

Motor	Liter	3,2
Getriebe 4-Gang		
Getriebeöl	Liter	3,0
Lenkung		
Fließfett	gr	175 — 255
Hauptbremszylinder		
Bremsflüssigkeit	Liter	0,33

Getriebe und Kupplung

Untersetzung 4-Gang		4,06/2,33/1,48/1,0/3,96
Kupplungsspiel	mm	20 — 25

Vorderachsenantrieb

Untersetzung 4-Gang		3,78:1 3,56:1 3,56:1
---------------------	--	----------------------

Vorderradaufhängung

Vorspur	mm	0 ± 1,6
Sturz	Grad	0 ± 30'
Nachlauf	Grad	1 ± 45'
Größter Radeinschlag innen	Grad	34
außen	Grad	30° 35'
Radstand	mm	2527
Spurweite	mm	1245

Reifendruck

Mit zwei Personen	atü	vorne 1,5 hinten 1,3	
Mit fünf Personen	atü	vorne 1,6 hinten 1,5	vorne 1,7 hinten 1,6
Voll ausgelastet und Autobahn	atü	vorne 1,6 hinten 1,7	vorne 1,7 hinten 1,7

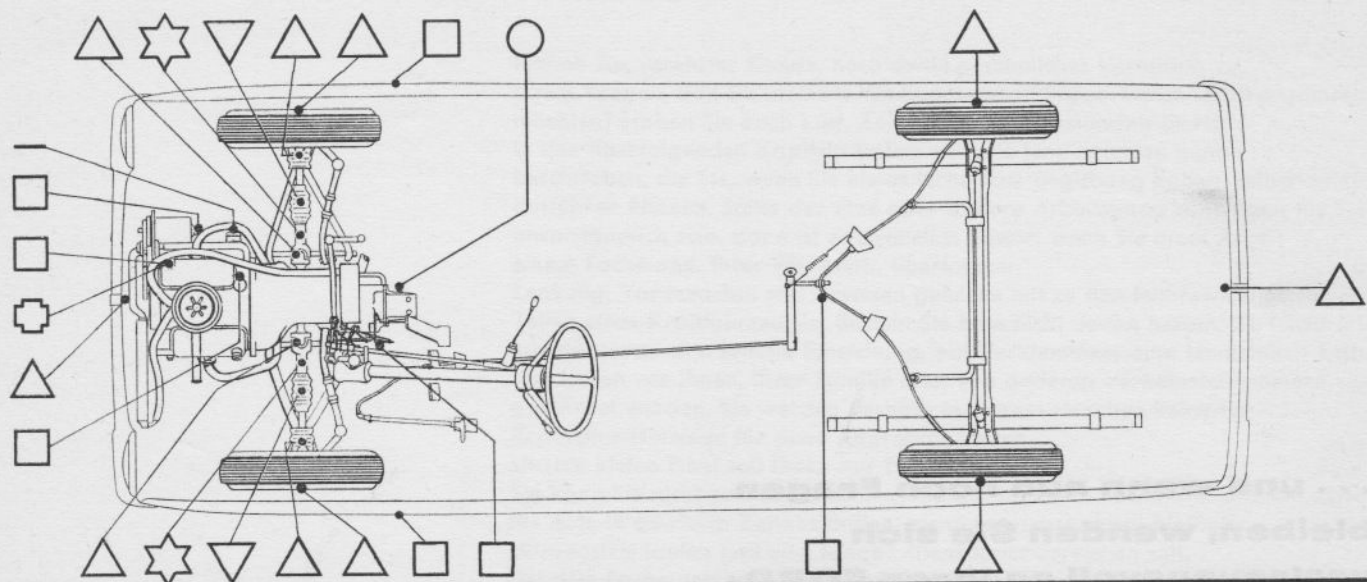
Ölvorschriften

Motor	HD-Öl SAE 20/20 W (bei Temperaturen unter —10° SAE 10)
Getriebe-Differential	Spezialöl M2C 28 B
Lenkung	Fließfett M4738

Fettvorschriften

	Fettsorte
Verteilernocken	Ft 1 v4 Bosch
Batteriepole	NBH 6 — 15 Bosch
Türschließeile	M1C 71 A Ford
Motorhaubenverriegelung	M1C 71 A Ford
Türschlösser	Flockengraphit
Kofferklappen-Schloß	Flockengraphit
	Ölsorte
Türscharniere	SAE 10 W
Kofferklappen-Scharniere	SAE 10 W
Motorhauben-Scharniere	SAE 10 W

Schmierplan



ZEICHENERKLÄRUNG:
 = Motoröl
 = Ford-Spezialöl M 2 C 28 B
 + = Reinigung
 = Ford-Spezialfett M 1 C 71 A
 = Ford-Spezialfett M 1 C 37 A
 = Ford-Spezialfett M 1 C 72 A

3/101/6

**... und wenn nun noch Fragen
bleiben, wenden Sie sich
vertrauensvoll an Ihren FORD-
Händler. Er wird Sie gern
und fachmännisch beraten!**

Herausgegeben
von der Kundendienstabteilung
der Ford-Werke AG, Köln.

Alle Rechte vorbehalten.

Auszugsweise Nachdruck
mit Quellenangabe gestattet.

Konstruktionsänderungen
und Irrtum vorbehalten.

1963

... vor allem wirtschaftlich!