

Zur Kenntnis genommen	Betriebs- leiter	Meister	Auftrags- Annehmer	Monteure		

TECHNISCHE MITTEILUNG

FORD-WERKE AG KÖLN · KUNDENDIENST



Motor 6
(29)

15. November 1965

Startschwierigkeiten und Aussetzer bei Regenwetter

Mit dieser Technischen Mitteilung möchten wir Sie nochmals an alle Massnahmen erinnern, die an Motoren zu verwirklichen sind, wenn Startschwierigkeiten und Aussetzer bei kaltem und nassem Wetter an unseren V-Motoren auftreten.

Vergaser

Verharzung der Starterklappe

Mit Einsatz der halbgeschlossenen Durchlüftung an unseren V4-Motoren im Herbst 1964 ist es erforderlich, den Vergaser innen im Bereich der Starterklappe von Zeit zu Zeit mit Benzin zu reinigen. Die Öldämpfe der Entlüftung können nämlich im Laufe der Zeit zu einer Verharzung der Starterklappe führen und die Startautomatik kann dann nicht mehr richtig arbeiten (siehe auch grünes Heft "TAUNUS 'Die Vergaser', Seite 4 und 5).

Automatische Leerlaufanhebung

Es ist zu überprüfen, ob die richtige Leerlaufanhebung in der Endstufe der Startautomatik bei warmem Motor gegeben ist.

b. w.

Sie muss bei der Einstellung an

V4-Motoren in der 3. Stufe 2 700 - 2 900 U/min
und an V6-Motoren in der 5. Stufe 3 000 - 3 200 U/min

betragen (siehe TM Kraftstoffanlage 23 vom 10.12.64 und auch grünes Heft "TAUNUS 'Die Vergaser', Seite 6 - 9).

Rückzugfeder für Starterzug 12M

Werden an älteren 12M P4-Fahrzeugen, gebaut vor Motor-Nr 932 600, Startschwierigkeiten beanstandet, so ist es zweckmässig, an den Starterzug zum Vergaser eine Rückzugfeder zu montieren. Diese Feder verhindert, dass bei ganz herausgezogenem, losgelassenem Choke die Starterklappe ganz geschlossen bleibt.

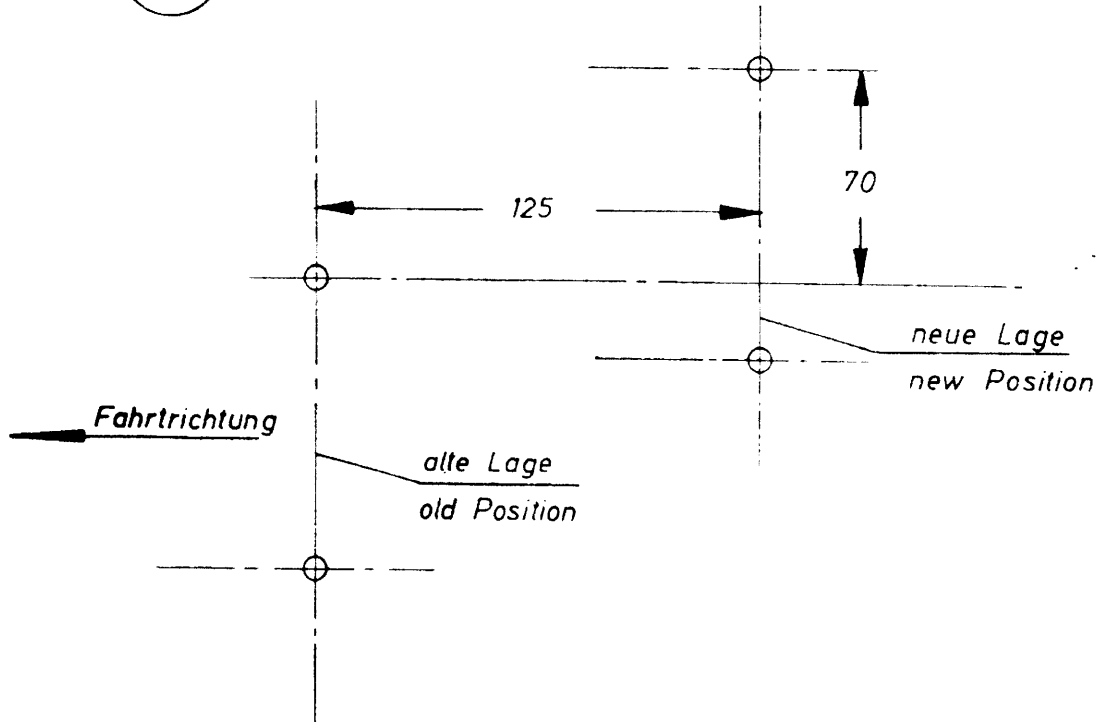
Ausserdem ist es erforderlich, an diesen Fahrzeugen das Ansaugfilter mit der Distanzbuchse Bestell-Nr 425 992 zu montieren um zu verhindern, dass die Starterklappe bei einem zu hohen Anzugsmoment der Befestigungsschraube des Luftfilters klemmt (siehe TM Kraftstoffanlage 15 vom 14.4.64).

Elektrische Anlage

Feuchtigkeitsschutz für Zündspule, Zündkabel, Verteiler und Lichtmaschinenregler

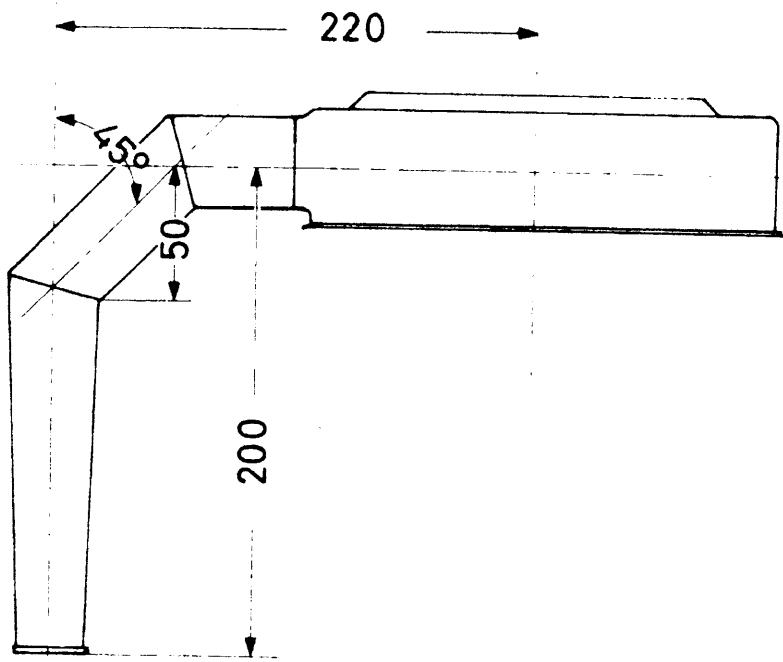
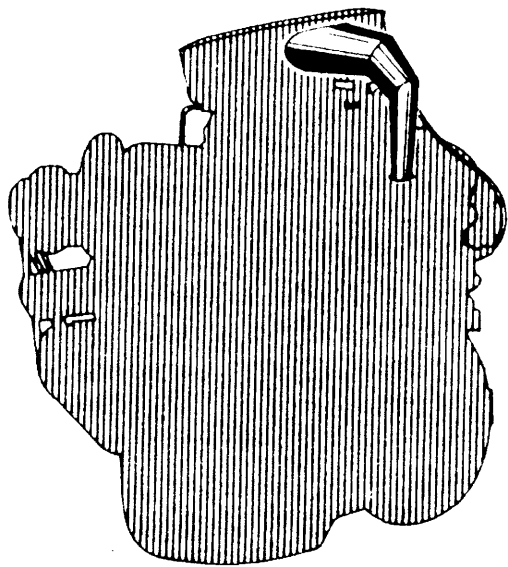
Durch Feuchtigkeit an der elektrischen Anlage des Motors kann es bekanntlich zu Startschwierigkeiten infolge Kriechstrom kommen. Zum Schutz vor solchen Auswirkungen von Feuchtigkeit wurden ab Motor-Nr EU 88 372, gebaut am 26.2.65, die Kunststofftüllen auf dem Verteiler und der Zündspule verklebt und der Verteilerkondensator gegen Feuchtigkeit abisoliert. An den vor dieser Motor-Nummer gebauten Fahrzeugen sind folgende Arbeiten durchzuführen:

I



II

P4



1. Zündspule und Zündkabel von Schmutz und Öl reinigen.
2. Verteiler ausbauen - Verteilerkappe und Kondensator von Schmutz, Öl und evtl Korrosionsrückständen säubern, Lötstelle an der Unterseite des Kondensators mit Teroson-Fluid **isolieren**. Teroson-Fluid **antrocknen lassen** und Verteiler einbauen.
3. Kunststoffhüllen an den Kabeln zur Verteiler- und Zündspulenkappe durch neue Wasserschutzkappen aus Gummi, Bestell-Nr 634 579, ersetzen. Diese Gummikappen legen an den Zündkabeln an und verhindern einen Wassereintritt an den Kabeln entlang.
4. In den Sonderfällen, in denen Verteilerkappe und Zündspulenkappe bereits Einbrandstellen von Kriechströmen aufweisen, neue Teile einbauen.
5. Regulierwiderstand an der Anschraubplatte des Lichtmaschinenreglers kontrollieren. Ausserdem ist der Lichtmaschinenregler bei älteren 12M-Fahrzeugen wie in der Skizze I gezeigt 125 mm weiter nach hinten aus dem Bereich grössten Schmutzanzufalles zu versetzen. Bei Korrosion wird die Spannung nicht mehr in der richtigen Höhe abgeregelt. Derartige Reglerschalter sind gegen neue Schalter auszuwechseln.

Feuchtigkeitsschutz für Zündkerzen

Weiterhin kann es durch Schmutz und Öl in Verbindung mit Nässe auf dem Zündkerzenisolator zu Startschwierigkeiten und Zündaussetzern während der Fahrt kommen. In diesem Fall sind die neuen Wasserschutzkappen, Bestell-Nr 11-446 081, zwischen Zündkerzenstecker und Zündkerzen zu montieren. Diese Kappe verhindert, dass der Kerzenisolator bei Feuchtigkeit nass wird (siehe TM Elektrische Anlage 22 vom 15. 3. 65 und Elektrische Anlage 24 vom 24. 6. 65).

Motoraussetzer nach längerer Fahrt

In vereinzelt Fällen kann es an V4-Motoren mit geschlossener Motordurchlüftung zu einer Vergaser- bzw Luftfiltervereisung bei längerer, hoher Dauergeschwindigkeit und bei sehr hoher Luftfeuchtigkeit um 0°C kommen. Diese Erscheinung macht sich durch stetigen Abfall der Motorleistung, starken schwarzen Rauch aus dem Auspuff und hohen Kraftstoffverbrauch bemerkbar.

Abhilfe kann in diesen Fällen durch Vorwärmung der Ansaugluft, d.h. bei 12M-Fahrzeugen durch Abwinkeln des Luftfilterstutzens nach Skizze II, geschaffen werden. Der Luftfilterdeckel ist dann so zu montieren, dass der Einlassstutzen über dem Auspuffkrümmer steht. Diesen Luftfilterdeckel führt auch unsere Abteilung "Teile, Motoren und Zubehör" unter der Bestell-Nr 446 077.

An 17M-Fahrzeugen kann in solchen Fällen ein flexibler Schlauch Bestell-Nr 444 218 auf den Luftfilterschnorchel gesteckt werden und dann mit einer Schelle Bestell-Nr 444 219 befestigt werden (siehe Skizze III).

Während der warmen Jahreszeit ist der Luftfilterdeckel an P4-Fahrzeugen so weit als möglich nach vorn zu drehen, damit keine Luft mehr aus dem Bereich des Auspuffkrümmers angesaugt wird. An 17M-Fahrzeugen ist der flexible Schlauch zu entfernen.

III

P5

