

Zur Kenntnis genommen	Auftrags- geber	Monteur	Auftrags- Annehmer	Monteure
			<i>G. Kern</i>	

TECHNISCHE MITTEILUNG

FORD-WERKE AG KÖLN - KUNDENDIENST



Inspektion 4
(55)

14. März 1966

1 000 km Inspektion - Alle PKW und Nutzfahrzeuge

Bevor die Fahrzeuge unser Montageband verlassen, wird die Keilriemenspannung eingestellt. Die Erfahrung zeigt aber, dass sich der Keilriemen auf den ersten Kilometern längt, so dass die werkseitig vorgenommene Einstellung der Keilriemenspannung nicht mehr vorhanden ist.

Wir möchten Sie daher bitten, ab sofort im Zuge der 1 000 km Inspektion die Keilriemenspannung mittels eines Drehmomentenschlüssels zu überprüfen und gegebenenfalls eine Neueinstellung vorzunehmen.

Die Überprüfung wird am zweckmässigsten mit einem Drehmomentenschlüssel, der einen Messbereich von 0 - 1 mkp und eine Skaleneinstellung mit 5 cmkp hat, Gesamtlänge 150 bis 200 mm, durchgeführt. Mit diesem Drehmomentenschlüssel ist an der Mutter der Lichtmaschinenriemenscheibe nach rechts zu drehen und das Schlupfmoment festzustellen. Ob der Keilriemen an der Riemenscheibe Lichtmaschine oder Ausgleichwelle bzw. Kurbelwelle schlupft, ist gleichgültig.

Das Schlupfmoment soll beim 17M, 20M und Transit 35 - 65 cmkp, beim 12M 50 - 80 cmkp betragen. Liegt der tatsächliche Wert darunter oder darüber, so ist auf 50 bzw 65 cmkp (Mittelwert) einzustellen.

b. w.

Da beim 12M P4 die Mutter der Lichtmaschinenriemenscheibe schlecht zu erreichen ist, ist es zu empfehlen, ein Hilfswerkzeug nach Skizze I mit Werkstattmitteln herzustellen.

Bei Verwendung des Hilfswerkzeuges beim 12M P4 ändert sich der einzustellende Drehmomentwert in 35 - 55 cmkp. Bitte unterrichten Sie alle Herren, die bei Ihnen mit den Inspektionen betraut sind, dass die Kontrolle der Keilriemenspannung in die 1 000 km Inspektion aufgenommen wird.

Weiterhin bitten wir darauf zu achten, dass bei den Inspektionen nicht das Vergasergestänge verbogen wird. Es hat sich gezeigt, dass vor allem das Gestänge zur Vergaserbelüftung häufig verbogen wird. Um das Lösen des Clips und Splintes zu umgehen, wird von den Monteuren gerne beim Entfernen des Vergaserdeckels die Vergaserbelüftung am P5 mit einem Schraubenzieher herausgedrückt. Bei der späteren Montage wird dann u U die Betätigungsstange verbogen oder der Sitz des Ventils schief eingedrückt. Dies führt dann später im Fahrbetrieb dazu, dass das Ventil immer geöffnet oder geschlossen ist. Die Folge davon ist, dass der Kunde über hohen Kraftstoffverbrauch (immer offenes Ventil) oder schlechtes Anspringen bei warmem Motor klagt. Seit einigen Tagen haben wir in den Hebel zur Betätigungsstange einen Schlitz eingestanz, der eine leichtere Demontage des Vergaserdeckels ermöglicht.