

Ford

SERVICE BULLETIN

Januar 1929

Nr. 11

Service paa Model "A"

udelukkende gennem autoriserede Ford Forhandlere.

Er Deres Service-Kontrol-Kartotek a jour, og virker det tilfredsstillende?

Holder De Deres Værksted rent — Deres Mekanikere i rent Arbejdstøj?

Efter Udførelsen af en Reparation, inspicerer De da, om Kundens Vogn er ren, arbejder tilfredsstillende og bliver afleveret til den lovede Tid?

Er Deres Service fuldt ud tilfredsstillende for Ejerne, i modsat Fald hvad foretager De Dem?

Kontroller Justeringen af Støddæmperne paa Kundens Vogne for at være sikker paa den størst mulige Behagelighed under Kørslen. (se Instruktionerne Side 138).

DEN LAVE PRIS PAA FORD BATTERIET GIVER EN GLIMRENDE LEJLIGHED TIL AT TRÆKKE FLERE KUNDER TIL FORRETNINGEN - SÆLG FLERE BATTERIER OG SÆLG MERE BATTERI SERVICE.

HAR DE INSTRUERET ALLE I DERES FORRETNING, I SÆRDELESHED DERES PERSONALE I VÆRKSTED OG RESERVEDELSLAGER, OM AT FREMHÆVE FORDELENE VED FORD BATTERIET?

For at gøre Publikum bekendt med Prisen paa Ford Batteriet beder vi Dem annoncere i Deres lokale Aviser, sende Cirkulærer til Vognejerne og arrangere smukke Udstillinger. Penge, der bruges til at fremme Batteri- og Service-Salget, giver hurtigt og gode Renter paa denne Aarstid.

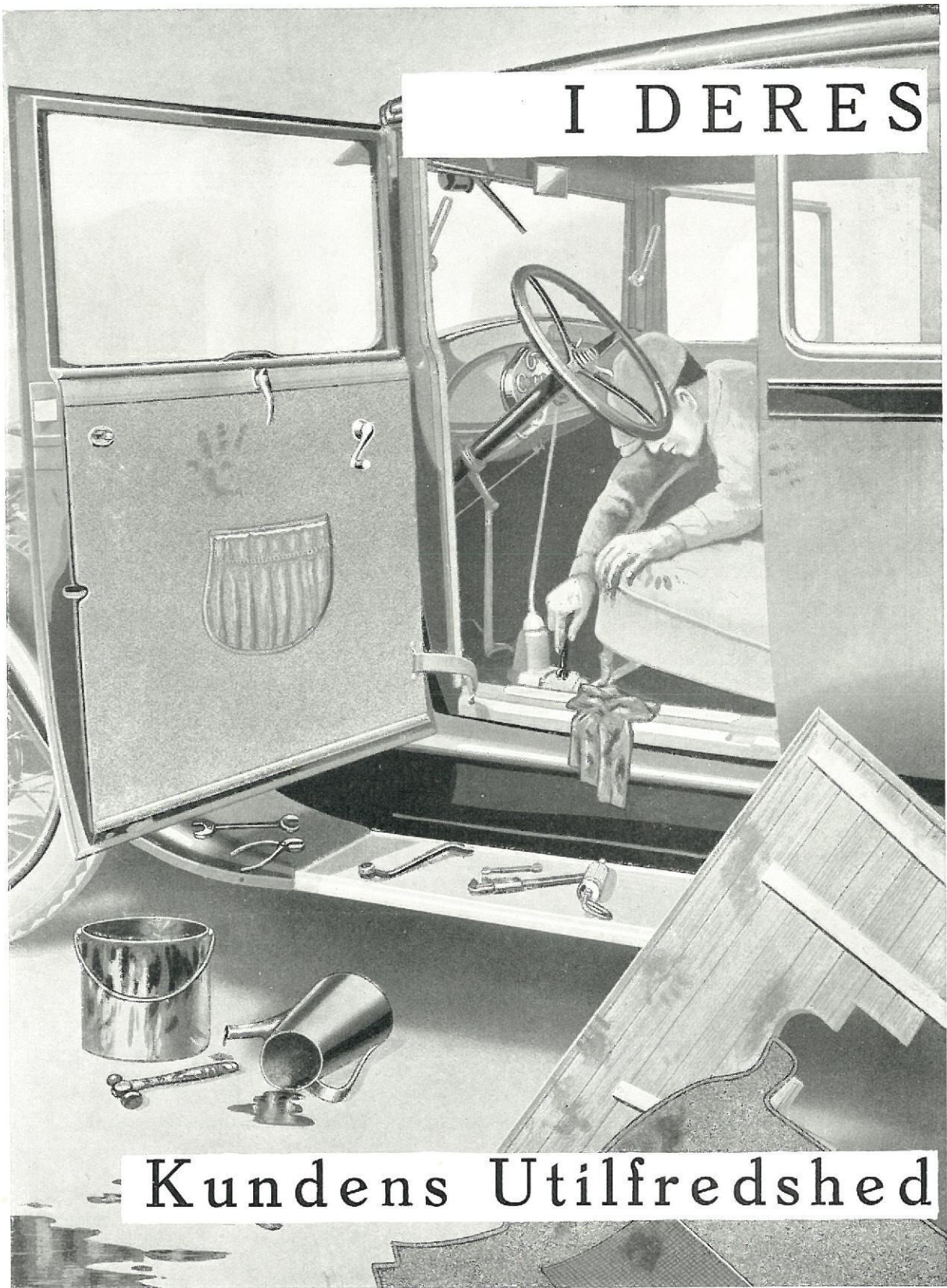
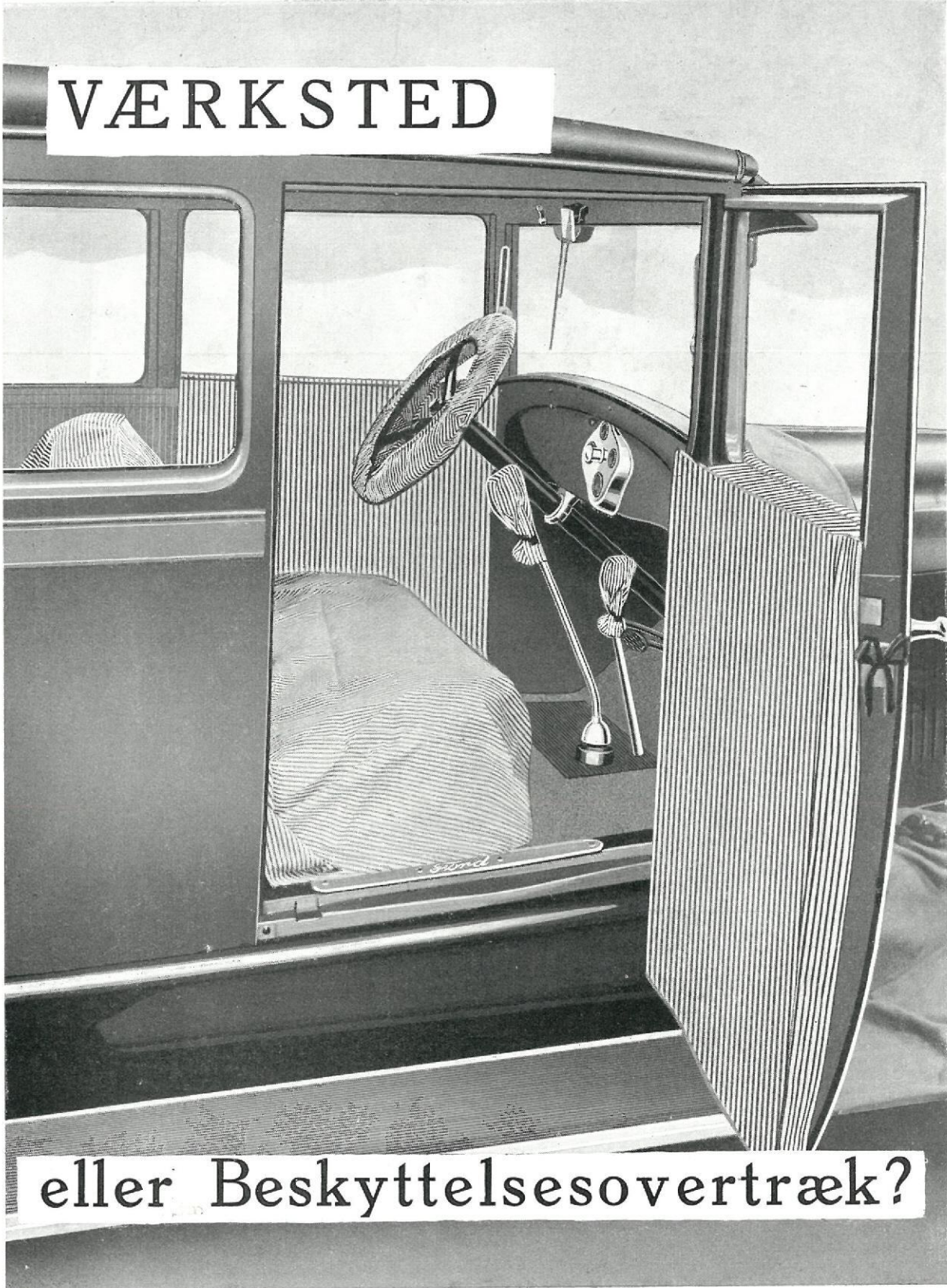


Fig. 259.

VÆRKSTED



eller Beskyttelsesovertræk?

Forandringer i Model A Karburatoren

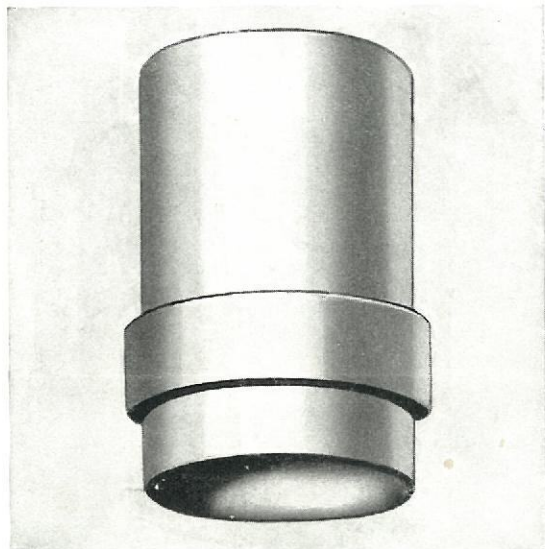


Fig. 260 — Enkelt Luftdyse

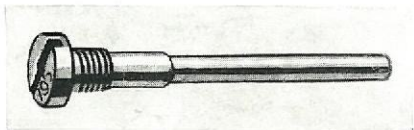


Fig. 261 — Hoved-Straalerør



(Kompensator)

Fig. 262 — Benzinstands-Udligner

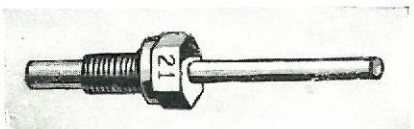


Fig. 263 — Hætte-Straalerør

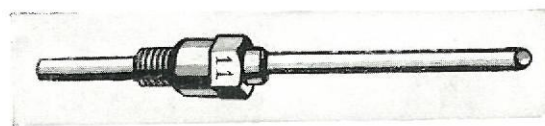


Fig. 264 — Tomgangs-Straalerør

Der er indført forskellige Forbedringer i Model A Karburatoren, der simplificerer Fungereingen og yderligere sikrer dens jævne Arbejden, særlig ved lave Hastigheder.

Den oprindelige Karburator var forsynet med

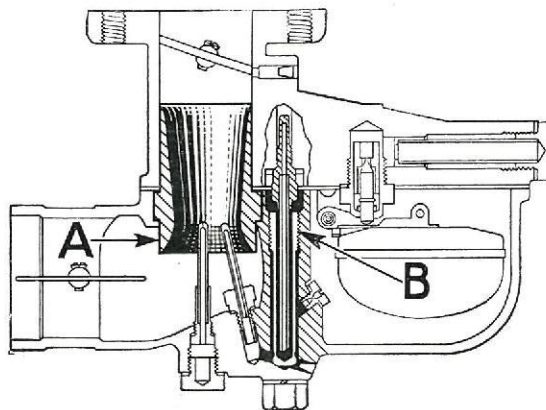


Fig. 265 — Dyse

en dobbelt Luftdyse, fremstillet i to Stykker (se Fig. 11 og 12 i Service Bulletin for Januar-Februar 1928). Disse Dele er blevet erstattet af en længere, enkelt Luftdyse (se Fig. 265), hvis smalleste Del er $\frac{27}{32}$ " i Diameter. En yderligere Forandring er Indførelsen af et sekundært Kammer for Tomgangsstraalespidsen, der er skruet ind i Karburatorens nederste Halvdel, som vist ved "B", og hvorfra Tomgangsstraalerøret fødes.

Der er desuden indført en mindre Forandring i Luftspjældets Skraastilling, og dette Spjæld er nu mærket Nr. 18 $\frac{1}{2}$ i Stedet for Nr. 20. Hættestraalerørets Stilling i Karburatorens nederste Halvdel er ogsaa blevet noget forandret.

Disse Forandringer har gjort det nødvendigt at bruge et nyt Forhold mellem Brændstof-Aabningerne, og Delene er nu stemplet som følger: Hovedstraalerøret er mærket Nr. 19.5 i Stedet for Nr. 20.

Benzinstandsudligneren er mærket Nr. 19 i Stedet for Nr. 18.

Hættestraalerøret er mærket Nr. 21 i Stedet for Nr. 19.

Tomgangsstraalerøret er mærket Nr. 11 i Stedet for Nr. 10.

Det ny Tomgangsstraalerør er en Ubetydelighed kortere end det gamle, idet det ny Straalerørs hele Længde er 3" - det gamle var 3 $\frac{5}{64}$ "

Fig. 260 til 264 viser den nuværende Udførelse af de forskellige Dele. Delene af gammel Model er illustreret i vor Ford Service Bulletin for Januar-Februar 1928. De maa aldrig forsøge at bruge Reservedele af gammel Model i Karburator af den nuværende Udførelse. Selvom Delene ser ens ud, er Brændstofaabningerne i de ny Dele blevet forandret for at opnaa de bedste Resultater.

Instruktionerne i Ford Service Bulletin for

Januar-Februar 1928 angaaende Rensningen af Karburatoren og Fejlfinding forbliver uforandret, med Undtagelse af, at Afstanden mellem Afbryderpunkterne i Strømfordeleren bør sættes mellem 0.018" til 0.022" og paa Tændrørens Elektroder til 0.027". Det er meget vigtigt, at alle Tændrørene bliver justeret til det ensartede Mellemrum, 0.027".

Af Breve, vi har modtaget, fremgaar det, at en Del Ejere endnu ikke er opmærksomme paa, at, naar Model A Motoren har løbet sig varm, maa Forbrædtjusteringen (Naaleventilen) til Karburatoren ikke være aaben mere end $\frac{1}{4}$ Omdrejning. Ejerne bør gøres opmærksom paa, at der ikke alene spildes Benzin, men at det tillige virker skadeligt paa Motoren at lade Forbrædtjusteringen være aaben længere end nødvendigt

NY SMØREFITTING I STYRE-TRANSMISSIONEN

Der er ikke mere boret Hul i Styresektorens Aksel, igennem hvilket Olien i Styretransmissionshuset blev ført til Sektorakslens Bøsninger. Sektorakslens Bøsninger smøres nu ved Hjælp af et Smørefitting, der er anbragt paa Styretransmissionshuset (se A Fig. 266). Smøremidlet trykkes med en Kanon ind i denne Smørekop for hver 3000 km.

Skulde der forekomme et Tilfælde, hvor det er nødvendigt at montere Sektor af nuværende Model i Styretransmission af gammel Model, er det nødvendigt tillige at montere en Smørekop i Styretransmissionshuset. Dette foregaar ved at bore et $\frac{21}{64}$ " Hul, $\frac{23}{32}$ " bag Midterlinien gennem Flangen, hvor Styretransmissionshuset er boltet til Rammen (se Fig 267). Hullet maa bores gennem Styretransmissionshuset og Sek-

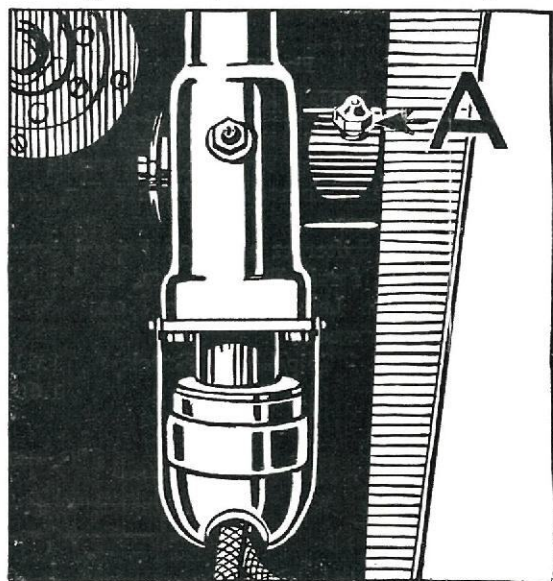


Fig. 266.

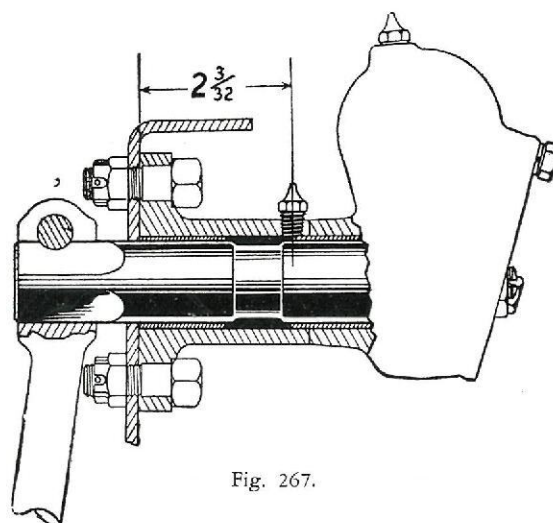


Fig. 267.

tores Bøsning og derefter forsynes med Gevind med en $\frac{1}{8}$ " Rør-Gevindskærer. Gevindet i Hullet maa ikke skæres for dybt. Hullet maa skæres netop tilstrækkelig dybt til, at to Gevind paa Smørekoppen er over Styretransmissionshusets Overflade, naar Smørekoppen er spændt fast. (Se Fig. 267).

OLIE TIL REDUKTIONSGEARET

I Reduktionsgearet maa bruges en god Transmissionsolie. Naar Reduktionsgearet bruges ved en Temperatur af $\pm 12^{\circ}$ C. eller koldere, maa Olien fortyndes med 10% Petroleum. Ca. 1 Liter Olie kræves for at bringe Oliestanden op til Mærket "F" (fyldt) paa Oliestandsmaaleren. Oliestanden maa kontrolleres for hver 1500 km, og der fyldes mere Olie paa om nødvendigt. For hver 8000 km maa Olien tømmes ud og erstattes med frisk.

De Bundbrædder, der blev benyttet i Vogne med det oprindelige Haandbremsesystem, vil ikke blive ført paa vort Reservedelslager.

Skulde det blive nødvendigt at udskifte Bund-

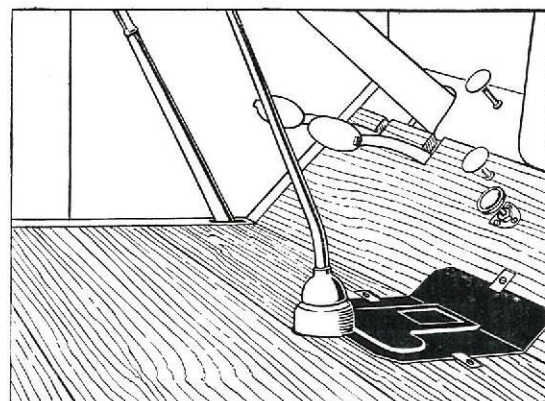


Fig. 268.

brædderne i en af disse Vogne, maa Bundbrædder af nuværende Udførelse bruges tilligemed Dækselplade, A-35245-B, til at dække Aabningen i Bundbrædderne. (Se Fig. 268).

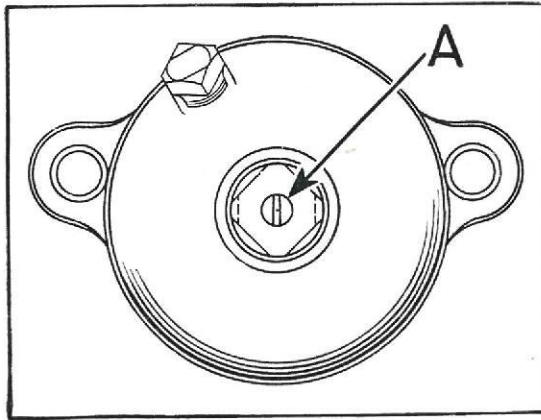


Fig. 269.

FORANDRING I JUSTERINGEN AF STØDDÆMPERNE

Viseren paa Støddæmpernes Naaleventil er blevet fjernet, og Enden af Ventilen forsynet med en Kærv, saaledes at den kan drejes med en Skruetrækker. (Se Fig. 269). Numrene, der var stemplet paa Støddæmperens Arm, er ligeledes blevet fjernet, da de ikke mere er nødvendige.

At forsyne Enden af Naaleventilen med en Kærv i Stedet for at bruge en Viser, simplificerer Justeringen og udelukker enhver Mulighed for, at Bremsbåndene slaar mod Naaleventilen.

Justeringen:

En Drejning af Kærven paa Naaleventilen forandrer Justeringen. Modstanden forøges, naar Naaleventilen skrues ind, og formindskes, naar den løsnes.

Den gennemsnitlige Justering for de bageste Støddæmpere om Sommeren foregaar som følger: Naaleventilen skrues i Bund og løsnes derefter $\frac{1}{4}$ Omdrejning. De forreste Støddæmpere løsnes ca. $\frac{3}{8}$ Omdrejning.

Om Vinteren er Justeringen den, at Naaleventilen skrues i Bund paa de bageste Støddæmpere og derefter løsnes $\frac{1}{2}$ til $\frac{5}{8}$ Omdrejning. Paa de forreste Støddæmpere løsnes Naaleventilen $\frac{5}{8}$ til $\frac{3}{4}$ Omdrejning.

Disse Indstillinger er naturligvis kun tilnærmelsesvis og kan let forandres, saaledes at de svarer til Ejernes individuelle Krav og de Forhold hvorunder Vognen køres. For Eks., vil den Ejer, der kører hurtigt paa daarlige Veje, kræve større Støddæmpermodstand end den Ejer, der kører med jævn Fart paa gode Veje.

Forhandlernes Mekanikere maa kontrollere

Kundernes Vogne og justere Støddæmpere, saaledes at den behageligste Kørsel opnaas under de Forhold, hvorunder Vognen køres.

Naar Bremsbåndene slaar mod Viseren.

Skulde De modtage Klager over, at Bremsbåndene slaar mod Naaleventilen paa Støddæmpere, der er forsynet med gammel Model Naaleventil-Viser, beder vi Dem erstatte Naaleventilen med en Ventil med Kærv — dette vil rette Fejlen. Naaleventilen fjernes let ved at skrue den ud. Hvis det i et Tilfælde af denne Art er nødvendigt at udskifte een Naaleventil, bør alle fire Ventiler forandres for at bevare et ensartet Udseende og have en ensartet Maade at foretage Justeringen paa.

HJULKAPSEL, A-1130

Naar De monterer en Hjulkapsel, Reservedel Nr. A-1130, sørg da for, at 4 af Hjulkapslens Lapper - med lige stort Mellemrum - bliver bøjet om. Dette vil udelukke enhver Mulighed for, at Hjulkapslen falder af Hjulet. (Fig. 270).

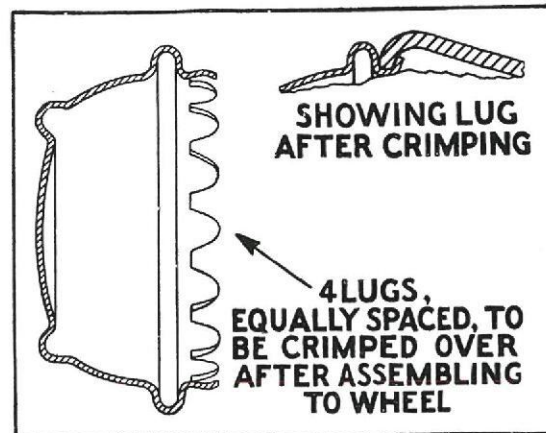


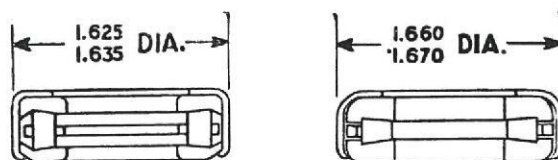
Fig. 270.

LEJE A-3123

Den udvendige Diameter paa Spindelbolt Bæreljet og Styresnekkens Trykleje, Reservedel Nr. A-3123, er blevet forandret til de i Fig. 271 viste Dimensioner.

Naar De udskifter et af disse Lejer i Styretransmissionen, forvis Dem da om, at der bliver monteret et Leje af samme Konstruktion som det afmonterede.

A-3123-AR - Spindelbolt Bærelje 1.630
A-3123B " " 1.665



Gammel Konstruktion Fig. 271.

Ny Konstruktion

SPORING AF FORHJULENE

Sporingen af Forhjulene er blevet forandret fra $\frac{3}{16}$ " til $\frac{1}{16}$ ", plus eller minus $\frac{1}{32}$ " (se "A" og "B", Fig. 272). Sporingen er altsaa nu fra $\frac{1}{32}$ " til $\frac{3}{32}$ ". Denne ny Sporing sikrer den længste Levetid af Fordækkene.

Forandring af Spindelarmen

Spindelarmene, A-3130-B og A-3131-B er ogsaa blevet forandret, d.v.s. Afstanden mellem

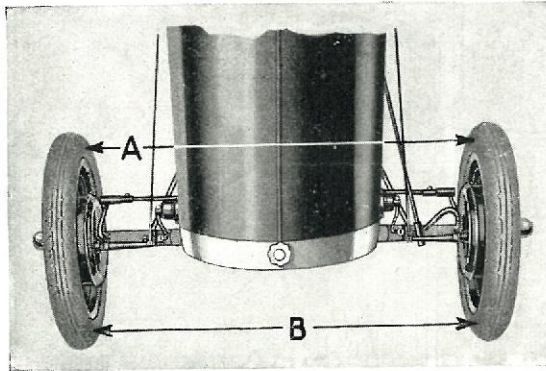


Fig. 272.

Midterlinien af Skulderen (der passer ind i Spindelen) og Midterlinien gennem Kuglen er blevet forandret fra $1\frac{1}{8}$ " til $1\frac{3}{16}$ " (se Fig. 273). Afstanden mellem Kuglen og Skulderen er ogsaa blevet forandret fra $4\frac{7}{8}$ " til $4\frac{15}{16}$ ".

Disse Forandringer i Spindelarmene formindsker Sliddet paa Fordækkene under Drejning om Hjørner.

Justering paa Grund af unormalt Gummislid

Forhjulenes Sporing justeres som ovenfor nævnt til $\frac{1}{16}$ " plus eller minus $\frac{1}{32}$ ". I praktisk talt alle Tilfælde vil denne ny Justering fjerne enhver Grund til Klage over unormalt Gummislid. Skulde der forekomme et Tilfælde, hvor denne Justering ikke bringer det ønskede Resultat, maa Spindelarmene af ny Type monteres

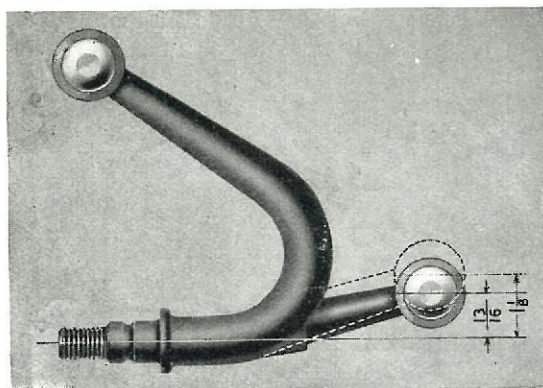


Fig. 273.

NY STIVER TIL BAGMAGASINETS LAAG

Fig. 274 viser den ny Stiver til Bagmagasinet's Laag, der nu er Standardudstyr paa alle Roadster og Coupeer uden Bagsæde.

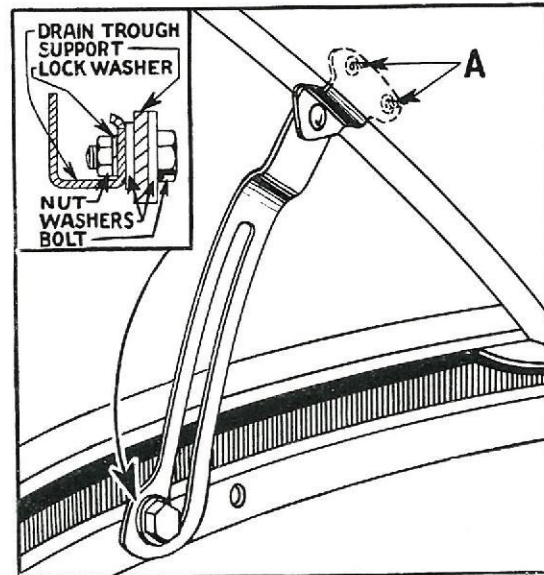


Fig. 274.

Den ny Stiver kan let monteres paa Vogne, der er forsynet med Stiver af gammel Model ved at gaa frem paa følgende Maade:

Bor et $\frac{9}{32}$ " Hul i Laagets Afløbsrende $\frac{3}{32}$ " fra Midterlinien gennem Naglen "B" (se Fig. 275). Derefter fjernes de to Skrue "A" og Bolten "B" fra den gamle Stiver.

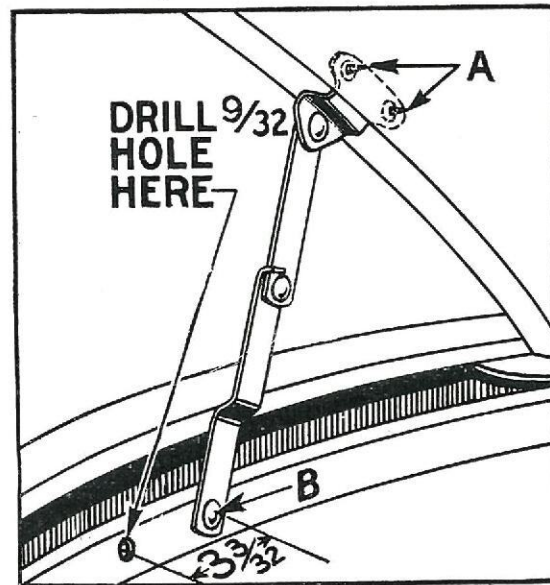


Fig. 275.

Den ny Stiver monteres ved at isætte Skruerne "A" (se Fig. 274) i de samme Huller, hvorfra de blev fjernet, og samle den anden Ende af Stiveren med Afløbsrenden ved Hjælp af Bolt, A-20597, og 1 Stk. af hvert følgende Numre: flade Slutskiver Nr. A-22266 og A-22154, Fjederskive Nr. A-22165, og Møtrik, A-21668 (se det lille Billede i Fig. 274). Naar den ny Stiver boltes til Afløbsrenden, sættes Boltene gennem det ny Hul, der er blevet boret.

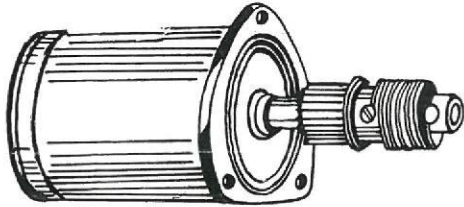


Fig. 276.

STARTMOTOREN A-18475

NY BENDIX STARTER

Alle Person- og Lastvogne, der nu forlader vor Fabrik er forsynede med en Startanordning af Bendix Typen. Starter-Drivgear af Abell-Typen A-11363-B og dertil hørende Dele føres derfor ikke mere. For at yde Service paa Vogne, der er forsynet med Starter-Drivgear af Abell-Typen, er det nødvendigt at have et specielt Drivgear af Bendix-Typen, hvilket vi kalder „Bendix-Starter-Drivgear“ A-11350 D.R.

Dette ny Drivgear vil blive monteret paa Startmotorer paa vor Fabrik, og vore Forhandlere kan erholde den komplette Startmotor, A-18475 (se Fig. 276) til en Ombytningspris, der er bekendtgjort i Cirkulære, mod at returnere den gamle Startmotor, der er demonteret fra Kundens Vogn, franco til vor Fabrik. Startkontakten, A-11450-B, som Forhandleren demonterer fra Kundens Motor, maa monteres paa den ny Startmotor, A-18475, naar den monteres paa Kundens Vogn.

De Forhandlere, der har Startmotorer liggende paa Lager, bedes indsende disse til os for Forandring. For de Forhandlere, der selv ønsker at foretage Montering i eget Værksted, er der sendt Cirkulære, der udførligt giver Anvisning paa, hvorledes Montering skal udføres rigtigt. Disse forandrede Startmotorer, A-18475, bør føres paa ethvert Reservedelslager, saaledes at der kan ydes prompte Service til Kunderne. Naar den ny Startmotor monteres paa en Kundes Vogn, skal der ikke lægges Mellemlæg, A-11140-1, mellem Startmotor og Svinghjulshus.

Før Montering af en ny Bendix i en Vogn bør man omhyggeligt undersøge Tænderne paa

Svinghjulets Tandkrans. Dette kan gøres ved at se gennem Aabningen i Svinghjulshuset for Startmotoren, medens en Mand langsomt drejer Motoren rundt med Startsvinget. Hvis Tænderne er stærkt beskadiget, maa en ny Tandkrans (A-6384) monteres. Hvis Tandkransen er nogenlunde i Orden, kan Tænderne rettes op med en Fil.

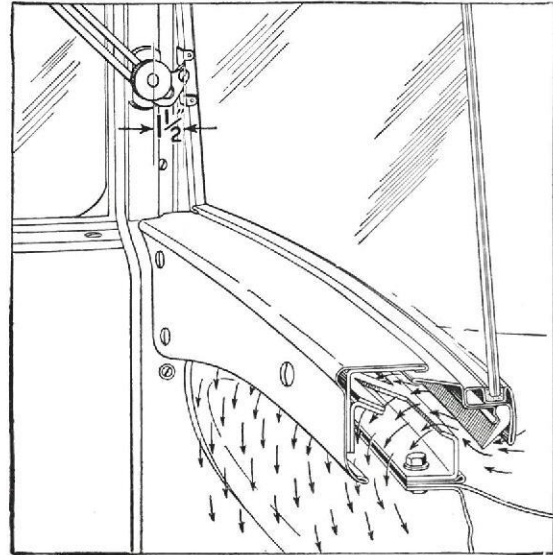


Fig. 277.

VENTILATION

For at sikre den bedste Ventilering i den nederste Del af Forvognen maa Vindspejlet aabnes $1\frac{1}{2}$ " maalt fra Roulettmøtriken paa Svingarmskonsollen til den med Kærv forsynede Skruer (Fig. 277). Ejerne bør meddeles dette.

Bardun fra Brems pedal til Tværsaksel

Skulde der opstaa Knirken paa Grund af, at Bremsudlignerarmene gnider mod Stopanordningen paa den midterste Tværvange, kan dette let fjernes ved at montere Bardun af nuværende Model mellem Brems pedal og Tværakselsbardun. Da denne Bardun er en Ubetydelighed længere end den gamle Bardun, undgaar man derved, at Bremsudlignerarmene kan gnide mod Stopanordningen.

Den ny Bardun kendes let fra den gamle, da den er lidt længere, idet Afstanden fra det rektangulære Hul til Enden af Bardunen er $\frac{7}{8}$ " (se Fig. 278), medens dette Maal paa den gamle Bardun er $\frac{23}{32}$ ".



Fig. 278.