

SERVICEBREV NR.: _____ 7

DATO: _____ 27 februar 1950

OVERGEAR

For at give 1949 og 1950 Ford personvogne en ekstra økonomi og slidstyrke kan disse udstyres med overgear som ekstra-udstyr.

Skiftning fra lavere til højere udveksling og omvendt foregår udelukkende ved hjælp af fodspeereren.

Skal vognen køre i overgear, trykker man håndtaget mærket "Overdrive" ind mod instrumentbrættet. Det er ikke nødvendigt, at vognen holder stille, når dette foretages; man skal blot huske at træde på speederen, medens håndtaget trykkes ind.

Vognen kører med normal udveksling, så længe hastigheden ikke overstiger 45 km/timen. Over denne hastighed kan overgearet sættes i funktion ved, at man slipper speederen et øjeblik og derefter trykker den ned igen. Når overgearet er i funktion, er motorens omdrejningstal reduceret med ca 30%.

Ved overhaling af andre køretøjer eller ved kørsel op ad bakker, hvor man ønsker en større trækraft, skiftes der til den normale gearing ved, at speederen trædes helt i bund. Man mærker straks efter skiftningen den større accelerationsevne og trækraft.

Hvis vognens hastighed kommer under 35 km/timen, skiftes der automatisk fra overgear til normal gearing. Dette vil dog ikke indtræffe, når motoren trækker hårdt, og det vil derfor i dette tilfælde være nødvendigt at træde speederen helt i bund for at komme ned i den normale gearing igen.

Ved bykørsel vil det være tilrådeligt at sætte overgearet helt ud af funktion. Dette gøres ved at trække håndtaget mærket "Overdrive" helt ud. Når håndtaget er trukket helt ud, kører man hele tiden med den normale gearing. Håndtaget kan trækkes ud under kørslen, når speederen trædes helt i bund.

Udvekslingsforholdet mellem motor og bagaksel

Med overgearet i funktion	2.87 : 1
Med overgearet ude af funktion	4.10 : 1

Service-afdelingen

OVERGEAR

Amerikanske Ford
personvogne
(Afsn Géarkasse)
Servicebrev nr 7

Ford Motor Company A/S.

KØBENHAVN SV.

F O R D

8

21 april 1950

SERVICEBREV NR.: _____

DATO: _____

BESKADIGELSE AF FORFJEDRE OG BAGFJEDRE

Der er forekommet enkelte tilfælde, hvor en forfjeder eller en bagfjeder er blevet beskadiget under kørslen som følge af, at dragebåndene ikke har været spændt rigtigt.

Det er derfor nødvendigt at undersøge på alle Thames lastvogne, der kommer på Deres værksted, om dragebåndene er i orden og spændt forsvarligt, og om fjedermonteringen iøvrigt er i orden.

Vi beder Dem gøre hele Deres tekniske personale opmærksom på ovenstående og fremhæve, at den nævnte undersøgelse ubetinget skal foretages, uanset hvilken reparation der ellers bringer en Thames lastvogn på Deres værksted. Naturligvis må denne undersøgelse også foretages ved de to service-eftersyn.

Der vil iøvrigt i Thames produktionen blive indført den ændring, at bagfjedrenes dragebånd bliver forsynet med kontramøtrikker i stedet for som nu fjederskiver. Ved denne ændring bliver det naturligvis nødvendigt at bruge længere dragebånd. Reservedelsnumrene på dragebåndene forbliver uændret, men ved hjælp af nedenstående mål kan De let kende de to typer fra hinanden.

Reservedels- nr	Indvendig længde	
	Gammel type	Ny type
ET6-5705-A	9.28 - 9.40"	9.78 - 9.90"
ET6-5705-B	8.50 - 8.62"	9.00 - 9.12"
ET6-5705-C	6.38 - 6.50"	6.88 - 7.00"

Kontramøtrikken til de lange dragebånd har nr 33852-S2. Der bruges 8 til hver vogn.

UNDERSØGELSE AF DRAGEBÅND

Thames
(Afsn: Ramme og
fjedre)
Servicebrev nr 8

SERVICEAFDELINGEN

hgp/pwh

Ford Motor Company, Inc.

KØBENHAVN SV.

F O R D

SERVICEBREV NR.: _____ 9 _____

DATO: _____ 25 april 1950 _____

MØTRIKKER TIL KARDANLEDETS DÆKSEL

Skruer med kronemøtrik og split er blevet genindført til fastgørelse af kardandækslet i stedet for selv-låsende møtrikker, som blev anvendt på nogle af de første Thames lastvogne. Denne ændring er foretaget, for at man kan være sikker på, at skruerne ikke arbejder sig løse under kørsel på dårlige veje. De nye skruer og møtrikker har følgende reservedelsnumre:

Skruer	BB-4522	6 stk
Kronemøtrikker	34017-S2	6 stk

MØTRIKKER TIL KARDANLEDETS DÆKSEL

Thames
(Afsn Bagaksel)
Servicebrev nr 9

FEJL VED DRIVENDE OG DREVNNE TANDHJUL VED SPEEDOMETERTRÆKKET

Skulle det vise sig, at drivhjulene til speedometertrækket forskubber sig og giver anledning til vanskeligheder, bør man indsætte et 0,010" messingmellemlæg mellem kraven på det tilstødende leje BB-17269 og kardanrøret.

SPEEDOMETERTRÆK

Thames
(Afsn Bagaksel)
Servicebrev nr 9

UDSKIFTELIGHED AF STEMPLER OG STEMPELPINDE

Afstanden mellem låseringene, der fastholder stempelpinden i 81A stemplet, er blevet ændret; den er nu mindre end tidligere.

Som følge af denne ændring er det umuligt at anvende stempelpinde nr 78-6135-A/B i stempler af den nyeste type, og det er nødvendigt at bruge de kortere stempelpinde 01A-6135-A/C. Det er derimod muligt at bruge de kortere stempelpinde i alle de stempler 81A, som er i brug.

De to typer stempelpinde har følgende numre og længder:

78-6135-A/B	længde: 2.777" til 2.780"
01A-6135-A/C	" 2.734" til 2.740"

STEMPLER OG STEMPELPINDE

Engelske 85 hk
V-8 motorer
(Afsn Motor)
Servicebrev nr 9

ÆNDRING AF C.A.V. BRÆNDSTOFFUMPEN

Den måde, hvorpå de underste fjedertallerkener i pumpens spindel er holdt fast, er blevet ændret. I stedet for en åben slids i fjedertallerkenen er der nu et forsat, aflangt hul.

Det sker til tider, at chaufføren spæder olie-rørene ved at løfte pumpe-spindlen med en skruetrækker. Under hensyn til den indførte ændring er det nu nødvendigt, at man er særlig forsigtig med at spæde pumpen på denne måde.

BRÆNDSTOFFUMPE

Thames med P6
dieselmotor
(Afsn Motor)
Servicebrev nr 9

(Fortsættelse)

SERVICEBREV NR.: _____ 9 _____

DATO: _____ 25 april 1950 _____

Skulle skruetrækkeren smutte og ramme en fjedertallerken af den nye type, ville denne blive trykket skæv. Resultatet ville blive, at fjederen blev trykket ud af stilling, og pumpe-spindlen blev hindret i sin bevægelse, således at motoren eventuelt ikke ville starte. Hvis man imidlertid prøver på at starte motoren med den skæve fjedertallerken, kan denne kile sig ind mellem spindlen og løfteren og tvinger derved spindlen ud over den normale vandring. Herved kan der ske alvorlig ødelæggelse på pumpen.

BRÆNDSTOFFUMPE
Thames med P6
dieselmotor
(Afsn Motor)
Servicebrev nr 9
(fortsat)

UDSKIFTNING AF VENTILATORREMME

Når man udskifter ventilatorremme på en motor med dobbelt kileremskive, bør man udskifte begge remme samtidig. Herved sikrer man en jævn spænding i remmene og ensartet slid.

VENTILATORREMME
Engelske 85 hk
V-8 motorer
(Afsn Kølesystem)
Servicebrev nr 9

INDSTILLING AF FORLYGTER

Indstillingsmålene for den type Thames lastvogne med delvis fremrykket styring, som nu leveres, er som følger:

FORLYGTER
Thames
(Afsn Elekt System)
Servicebrev nr 9

Afstand fra vognens midterlinie
til lysplettens midterlinie 660 mm

Afstand fra gulvet til lysplettens
øverste kant 885 mm

Ved indstillingen er det vigtigt at sørge for, at lyskeglen fra hver forlygte er rettet lige fremefter. Lyspletternes midtpunkter skal ligge på en vandret linie.

SERVICE-AFDELINGEN

Ford Motor Company A/S

KØBENHAVN SV.

F O R D

SERVICEBREV NR.: 10

DATO: 22 maj 1950

DET FORESKREVNE "TRÆK" VED SPÆNDING AF MØTRIKKER OG SKRUER

I nedenstående tabel er vist de nyeste tal for det træk, der skal anvendes ved spændingen af forskellige skruer og møtrikker på engelske 85 hk V-8 motorer. Tallene gælder for kolde motorer. Hvis motorerne har almindelig arbejdstemperatur, kan man ved spændingen bruge et 15% mindre træk.

For at undgå beskadigelse af eller unøjagtighed i indikatornøglerne, er det nødvendigt at holde dem i god stand. De må derfor opbevares omhyggeligt i værktøjsburet.

Hovedlejer	70 lbs ft
Topstykker - støbejern	60-65 lbs ft
" - aluminium	50 lbs ft
Plejlstænger	45 lbs ft
Bundkar	20 lbs ft
Ferr. cylinderdæksel	20 lbs ft
Indsugnings- og udblæsningsgrenrør	24 lbs ft

SPÆNDING AF SKRUER OG MØTRIKKER

Engelske 85 hk V-8 motorer (Afsn. Motor) Servicebrev nr 10

LAKBESKYTTELSE

Ved leveringen fra Dagenham er vognenes karosserier dækket med et beskyttende vokslag, der naturligvis må fjernes, før vognen afleveres til kunden.

Det har imidlertid vist sig, at vokslaget under transporten samler og fastholder en del støv, hvorfor der må udvises stor forsigtighed ved rensningen for ikke at ridse lakken. Følgende metode anbefales:

- 1) Vognen vaskes først omhyggeligt under anvendelse af rigeligt og rent vand. Brug en svamp eller en ren, blød klud, og pas på ikke at gnide støvet ind i vokslaget.
- 2) Fjernelsen af selve vokslaget sker ved hjælp af en blød klud, godt gennemvædet med syntetisk terpentin. God, ren petroleum kan også anvendes, men derimod må cellulosefortynder under ingen omstændigheder benyttes.
- 3) Efter fjernelsen af vokslaget vaskes vognen igen og poleres på normal måde med en god pudsemasse.

LAKBESKYTTELSE

Alle modeller (Afsn. Karosseri) Servicebrev nr 10

SERVICEAFDELINGEN

hgp/pwh

Ford Motor Company, Inc.

KØBENHAVN SV.

F O R D

SERVICEBREV NR.: 11

DATO: 23 maj 1950

9-BLADET BAGFJEDER ERSTATTET AF 11-BLADET BAGFJEDER

De 2-tons Thames lastvogne bliver fremtidig forsynet med en 11-bladet bagfjeder (ET6-5560-C); nogle af de første vogne var forsynet med en 9-bladet fjeder. De to fjedre er indbyrdes omskiftelige.

Dragebåndet til den nye 11-bladede fjeder har nr ET6-5705-C.

BAGFJEDER
Thames
(Afsn. Ramme og fjedre)
Servicebrev nr 11

STARTVANSKELIGHEDER

I nogle tilfælde er der blevet klaget over karburatoren, fordi vognejereren havde visse startvanskeligheder, når vognen havde stået et stykke tid.

En undersøgelse viste ofte, at strålespidserne var løse, og at man i sådanne tilfælde kunne have undgået alle vanskeligheder ved blot at skrue strålespidserne op imod dens sæde.

KARBURATORER
til engelske 85 hk
V-8 motorer
(Afsn. Brændsels-system)
Servicebrev nr 11

BAGAKSLENS KENDETEGN

For at man let kan kende bagakslerne i den nuværende produktion, bliver de forsynet med nedenstående mærker:

<u>Farve</u>	<u>Udvekslingsforhold</u>
rød	5,83 : 1
gul	6,66 : 1
hvid	7,6 : 1

Mærkerne (ca 2" i kvadrat) anbringes på bagsiden af det venstre bagakselhus. På venstrestyrede vogne er mærkerne dog anbragt på bagbremsens konsol.

KENDETEGN
Thames
(Afsn. Bagaksel)
Servicebrev nr 11

OLIEFILTRETS ANBRINGELSE

Motorens oliefilter er i den nuværende produktion anbragt bag oliepåfyldningsrøret, således at udskiftning lettes.

Fig 1 viser filteret i denne stilling set fra førerhuset, hvor forbrættet er fjernet.

OLIEFILTER
Thames
(Afsn. Motor)
Servicebrev nr 11

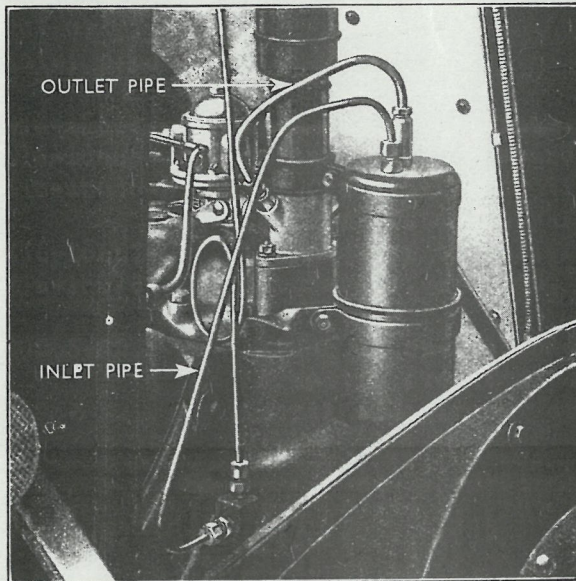
(Fortsættelse)

11

23 maj 1950

SERVICEBREV NR.: _____

DATO: _____



OLIEFILTER
Thames
(Afsn. Motor)
Servicebrev nr 11
(fortsat)

Fig 1 - Oliefiltrets nye anbringelse

Oversættelse af teksten i fig 1

Outlet pipe	Afgangsrør	
Inlet pipe	Tilgangsrør	
ET6-18664	Spændebånd, nederste	1 stk
ET6-18665	Holder til spændebånd	1 "
ET6-18666-B	Rør fra oliefilter til benzin- pumpens afstandsstykke	1 "
ET6-18667-B	Tilgangsrør til oliefilter	1 "
ET6-18676	Spændebånd, øverste, til oliefilter	1 "
20065-S2	Skrue til spændebåndets holder	2 "
	Skrue til øverste spændebånd	1 "
33782-S2	Møtrik til skrue i spændebåndets klemme	2 "
	Møtrik til skrue i øverste spændebånd	1 "
34805-S2	Fjederskive	2 "
	Fjederskive	1 "
20468-S7	Skrue til spændebåndets holder på ventilkammerdækslet	2 "
34807-S7	Fjederskive	2 "
20388-S2	Skruer i gearkasseflange og svinghjulshus	2 "

JUSTERING AF SOLEX KARBURATOR

Justeringen af tomgangsskruen på Solex karburatoren er blevet lettet ved indførelsen af en ny specialnøgle, E71A-17094.

Nøglen følger nu med Pilot personvogne og Thames lastvogne i værktøjsskassen.

SOLEX KARBURATOR
V-8 Pilot og
Thames
(Afsn. Brændsels-
system)
Servicebrev nr 11

ÆNDRING AF LÅSECYLINDRE

I produktionen er der foretaget en ændring gående ud på, at kodeserien for tændingslåsenes og dørlåsenes låsecylindre er blevet ændret fra "MRN" til "FA".

På vort lager føres rå nøgler, der kan skæres til, således at de passer til "FA" låsecylindrene ved hjælp af "MRN" kodepladerne i forbindelse med nye kodeblade, der fås hos firmaet V Løwener.

Kendetegnene på de nye og de ældre nøgler er som følger:

Type	Nøglen Reserve-nr	Nøgleemnet er mærket	Beskrivelse
FA	CE-46122-E	K/657/12	Smal rille foroven ved takkerne
MRN	CE-46122-A	K/651/1	Bred rille foroven ved takkerne

BEMÆRK: Nøgleemnerne er ikke indbyrdes omskiftelige.

For at forebygge forsinkelser eller vanskeligheder i tilfælde af, at en kunde mister nøglen, foreslår vi, at De noterer Dem nøglens serienummer og gør vognejereren opmærksom på, at han ved bestilling til sin tid skal opgive serienummer.

DEN RIGTIGE STØDDÆMPERVÆDSKE

Det er yderst vigtigt, at kun den korrekte type støddæmpervædske anvendes.

Desværre ser man i adskillige tilfælde, at en uegnet vædske er blevet anvendt og har forårsaget kvaler og undertiden ligefrem ødelæggelse af støddæmperne.

Bremsevædske må under ingen omstændigheder anvendes, da den ikke tilfredsstiller de krav, der stilles til støddæmpervædske.

Hvis den originale støddæmpervædske, M-100502-C, i et enkelt tilfælde skulle være opbrugt, kan der benyttes et andet godt fabrikat, men det må absolut være støddæmpervædske, og den skal have en viskositet, der svarer til SAE 20.

TÆNDINGSLÅSE &
DØRLÅSE
Engelske person-
vogne og lastvogne
(Afsn. Karosseri)
Servicebrev nr 11

STØDDÆMPERE
Alle engelske
modeller
(Afsn. Tilbehør)
Servicebrev nr 11

SERVICEBREV NR.: _____ 12

DATO: _____ 13 juni 1950

BESKADIGEDE OLIESTANDSMÅLERE

OLIESTANDSMÅLER
TIL ENGELSKE
85 HK V-8 MOTORER
(Afsn. Motor)
Servicebrev nr 12

Vi er blevet gjort opmærksom på forskellige tilfælde af motorvanskeligheder, der skyldtes manglende smøring, der var opstået som følge af, at der har været brugt en beskadiget oliestandsmåler.

Det viste sig, at stopskiven på oliestandsmåleren havde løsnet sig og flyttet sig fra sin korrekte plads.

Til Deres orientering er nedenstående en tegning af en oliestandsmåler med stopskive til engelsk 85 hk V-8 motor. Stopskivens korrekte stilling er opgivet således, at De vil kunne reparere eventuel defekte oliestandsmålere.

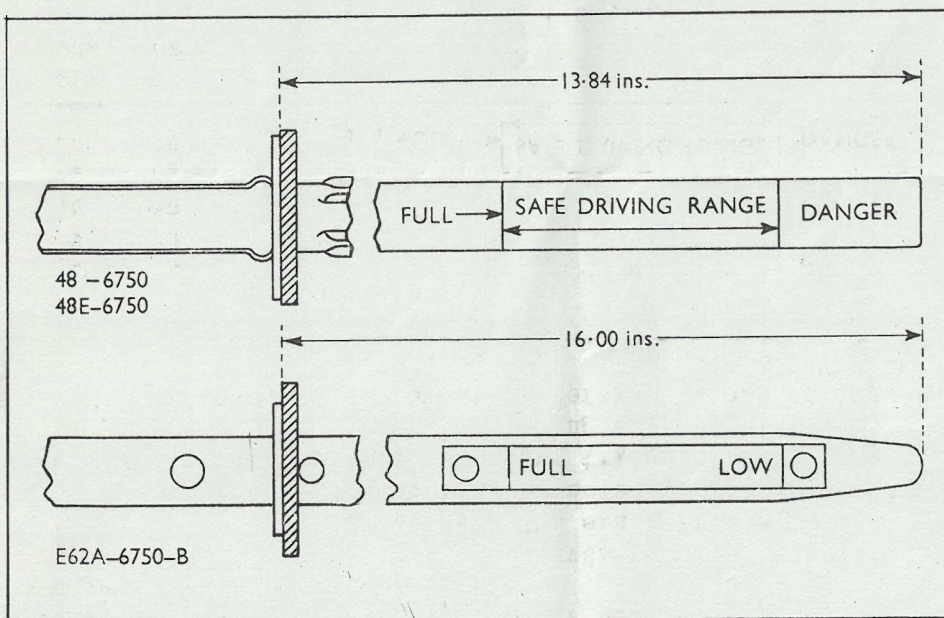


Fig 1 - Oliestandsmåler til engelsk 85 hk V-8 motor

Øversættelse af teksten i fig 1

Full	Fuld
Safe driving range	Sikkert område
Danger	Fare
Low	Lavpunkt

SERVICEBREV NR.: _____

DATO: _____

FORSTÆRKET DYNAMOKONSOL

En forstærket konsol, nummer E62A-10139-B, har i nogen tid været anvendt i produktionen til E62A og E71A dynamoer.

Hvis der indløber klager over brud på konsollen til WOT.1 dynamoen, kan man påsætte den forstærkede konsol nr E62A-10139-B.

Den forstærkede konsol kan kendes på den bløde runding på konsollens kant under dynamoens centerlinie. Den gamle konsol havde et tydeligt trin på det omtalte sted.

Når man monterer konsollen E62A-10139-B på WOT.1 dynamoen, vil man se, at hullerne til de gennemgående skruer er i lodret plan og ikke i vandret som på den gamle konsol. Det vil sige, at åget og endepladen må drejes 90 grader for at passe til de gennemgående skruer. Det vil også være nødvendigt at file en slidse i åget til styrestiften mellem åg og konsol. Den nye slidse skal files 180 grader fra den gamle.

DYNAMO
T h a m e s
(Afsn. Elektr.
system)
Servicebrev nr 12

FORSTÆRKNING TIL FORSKÆRME

Når man kører i vanskeligt terræn, vil der være stærke påvirkninger på det forreste af vognen. For at sikre, at forskærmene er tilstrækkelig understøttet under alle almindelige kørselsforhold, bliver der fremtidig anbragt stivere mellem forskærmens konsol, sidevangerne og den forreste tværvange.

Stiverne, der har reservedelsnumre som nedenfor anført, kan monteres på de vogne, der er i brug, hvis det ønskes. Instruktionen vedrører monteringen af stiverne på den venstre skærm. Stiverne på den højre skærm monteres på tilsvarende måde.

Fig 2 viser en stiver E62A-16081 i stilling under den venstre forskærm. Den øverste ende af stiveren er fastgjort til den bageste af de to skruer foroven på skærmkonsollen lige under forlygten. Den nederste ende er fastgjort til den bageste af de skruer, der holder skærnkanten til sidevangen.

For at sætte den anden stiver i, E62A-16214/5, er det nødvendigt at bore den forreste flange på den forreste tværvange, som vist i fig 3.

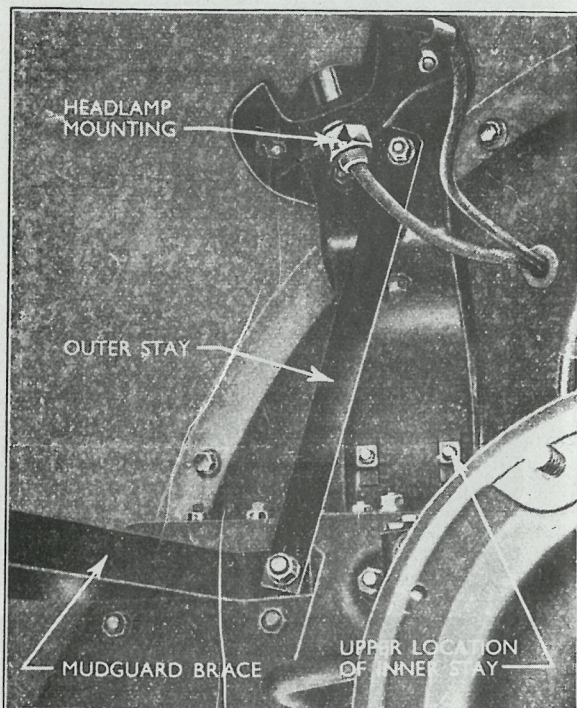
Skrue den ende af stiveren med det aflange hul til den bageste møtrik på den nederste ende af skærmkonsollen. Denne møtrik er vist i fig 2. Den anden ende af stiveren kan da fastgøres foroven på den forreste flange på den forreste tværvange, der er boret som nævnt. Stiveren fastgøres med en skrue, nr 20367-S2, fjederskive og møtrik.

FORSKÆRME
P i l o t
(Afsn. Skærme og
trinbrædder)
Servicebrev nr 12

(Fortsættelse)

SERVICEBREV NR.: 12

DATO: 13 juni 1950



FORSKÆRME
Pilot
(Afsn. Skærme og
trinbrædder)
Servicebrev nr 12
(fortsat)

Fig 2 - Den udvendige stiver på plads

Oversættelse af teksten i fig 2

Headlamp mounting	Forlygtekonsol
Outer stay	Udvendig stiver
Mudguard brace	Skærmstiver
Upper location of inner stay	Øverste del af den indvendige stiver

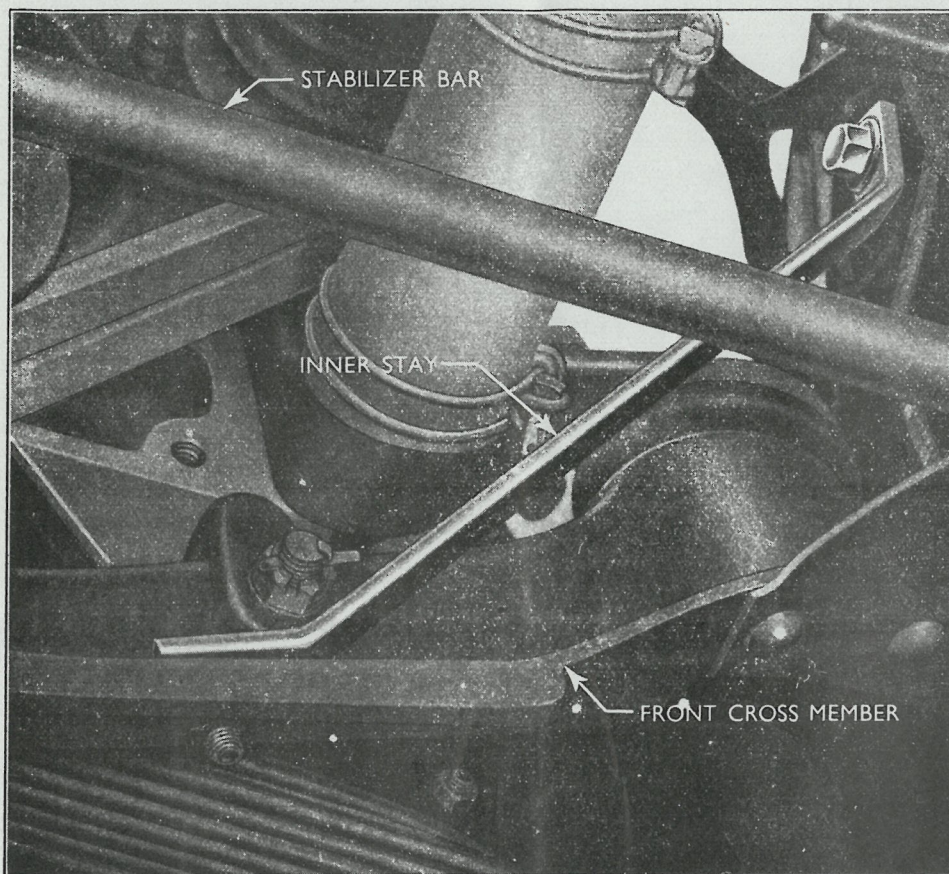
E62A-16081	Stiver mellem skærmkonsol og sidevange, udvendig	2 stk
E62A-16214	Stiver, højre, mellem skærmkonsol og forreste tværvange, indvendig	1 "
E62A-16215	Stiver, venstre, mellem skærmkon- sol og forreste tværvange, indv.	1 "
20347-S2	Skrue til stiver fra skærmkonsol til sideskærm	2 "
20367-S2	Skrue til stiver fra skærmkonsol til forreste tværvange	2 "
33798-S2	Møtrik	2 "
34806-S2	Skive	2 "
20517-S2	Skrue til skærmforstærkning og stiver, køler og kofangerarmens konsol til sidevangen	2 "

(Fortsættelse)

side 4

SERVICEBREV NR.: 12

DATO: 13 juni 1950



FORSKÆRME
Pilot
(Afsn. Skærme og
trinbrædder)
Servicebrev nr 12
(fortsat)

Fig 3 - Indvendig stiver på plads

Øversættelse af teksten i fig 3

Stabilizer bar	Stabiliseringsaksel
Inner stay	Indvendig stiver
Front cross member	Forreste tværvange

FORBEDRET BAGSKÆRMSSTIVER

Afstanden mellem hjul og skærme på Thames med tippelad er blevet forøget ved at fastgøre den midterste stiver over skærmen i stedet for under som tidligere.

Med henblik på denne ændring er slidsten i skærmen, der tjener til fastgørelse, udeladt i den nye produktion. De nye dele er vist nedenstående; de kan om fornødent monteres på Thames lastvogn med fremskudt styring og tippelad. Det aflange hul i stiverne muliggør ændring i målene.

BAGSKÆRME
Thames med
Tippelad
(Afsn. Skærme og
trinbrædder)
Servicebrev nr 12

(Fortsættelse)

side 5

SERVICEBREV NR.: _____ 12

DATO: _____ 13 juni 1950

ET6-16358	Midterste stiver til bagskærm	2 stk	BAGSKÆRME
20364-S2	Skrue til stiver og skærm	6 "	Thames med
33795-S2	Møtrik	6 "	tippelad
20429-S2	Skrue til stiver og underramme	4 "	(Afsn. Skærme og trinbrædder)
			Servicebrev nr 12

TILKØRSELSOLIE TIL AMERIKANSKE FORD PERSONVOGNS-BAGAKSLER

De amerikanske Ford personvogne, der er fremstillet i 1949-1950, er som bekendt forsynet med hypoide kron- og spidshjul. For at disse dele kan fungere bedst muligt, skal der i tilkørselstiden bruges en speciel tilkørselsolie. Ved leveringen fra fabrikken er bagakslerne derfor fyldt op med tilkørselsolie nr M-4642-A. Denne olie skal bruges de første 1500 km, hvorefter den skal udskiftes.

Såfremt der i en af ovennævnte vogne bliver udskiftet kron- og spidshjul, skal der ligeledes bruges en tilkørselsolie de første 1500 km på samme måde, som tilfældet er med bagaksler i nye vogne.

Den nævnte tilkørselsolie leveres af de fleste større oliefirmaer og svarer til SAE 90 (EP), som anvendes både sommer og vinter, dog således at der ved temperaturer under -20° C bruges SAE 80 (EP).

BAGAKSLER TIL
AMERIKANSKE
FORD PERSONVOGNE
(Afsn. Bagaksler)
Servicebrev nr 12

SERVICEAFDELINGEN

hl/ngp/pwh

Ford Motor Company A/S

KØBENHAVN SV.

F O R D

SERVICEBREV NR.: 13

DATO: 15 august 1950

FOR- OG BACFJEDERKLEMMER

Vi er blevet gjort opmærksom på, at Thames lastvogne i visse tilfælde kører med fjederklemmer, der er bukket i enderne, samtidig med at de klemmer fast mod fjederbladene.

Fjederklemmer i denne forfatning virker ikke efter deres hensigt og kan forårsage brud på fjederbladene.

Det tilrådes at undersøge fjederklemmerne, når vognene kommer på værkstedet til service eller reparation. Bøjede fjederklemmer skal rettes, og skruerne sættes således, at fjederklemmen har fri bevægelse på fjederen.

FJEDERKLEMMER
Thames lastvogne
(Afsn. Ramme og
fjedre)
Servicebrev nr 13

FORLÆNGET OLIEPÅFYLDNINGSRØR

I den nuværende produktion af Thames lastvogne bliver der monteret et længere oliepåfyldningsrør for at lette påfyldningen af olie.

Det længere rør kan monteres på Thames lastvogne, der er i brug, såfremt oliefiltret er monteret bag benzinpumpens afstandsstykke som vist i servicebrev nr 11.

De nødvendige dele er følgende:

ET6-6765	Oliepåfyldningsrør	1 stk
ET6-6798	Støtte til oliepåfyldningsrør	1 "
20324-S2	Skruer	1 "
33795-S2	Møtrik	1 "
34805-S2	Fjederskive	1 "

Røret er en komplet fornyelse. Når det er monteret, har det hældning mod vognens venstre side. Dets afstivning sker gennem oliefiltrets faste spændebånd og den lille konsol på røret.

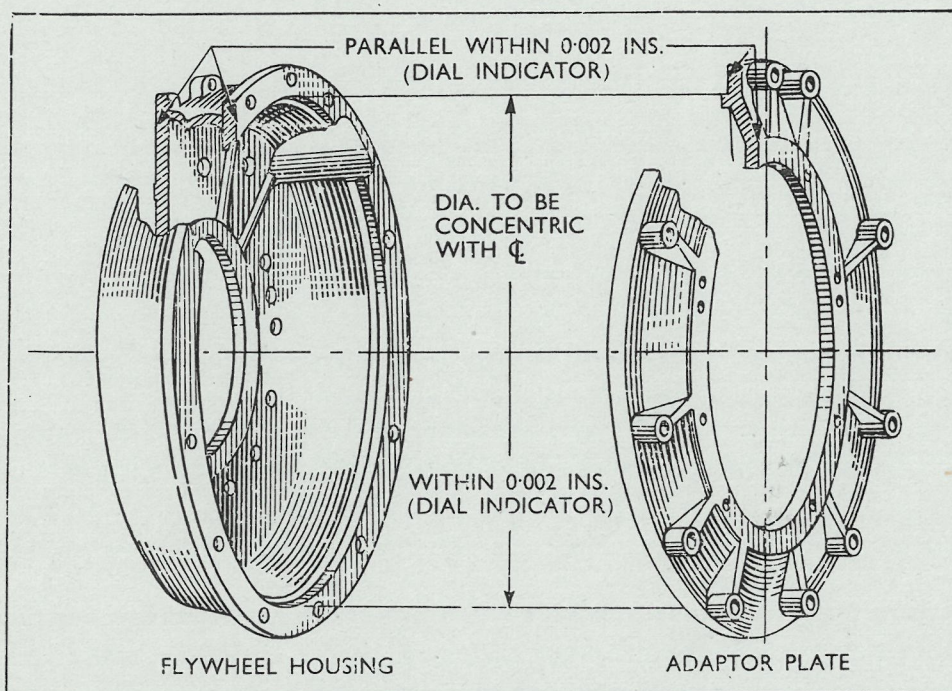
OLIEPÅFYLDNINGS-
RØR
Thames
(Afsn. Motor)
Servicebrev nr 13

NÅR VOGNEN SPRINGER UD AF DET HØJE GEAR

Det er flere gange konstateret, at grunden til, at en vogn springer ud af det høje gear, er en skævhed mellem motoren og gearkassen.

For at formindske muligheden herfor er der i produktionen blevet indført finere tolerancer for svinghjuls-
huset og dets afstandsstykke.

SKÆVHED MELLEM
GEARKASSE OG
MOTOR
Thames lastvogne
med P6V diesel-
motor
(Afsn. Gearkasse)
Servicebrev nr 13



SKÆVHED MELLEM
GEARKASSE OG
MOTOR
Thames lastvogne
med P6V diesel-
motor
(Afsn. Gearkasse)
Servicebrev nr 13
(fortsat)

Fig 1 - Tolerancer for svinghjulshus og dæksel

Oversættelse af teksten i fig 1

Parallel within 0.002 ins.
(dial indicator).
Dia. to be concentric with CL.

Parallel med et spillerum
af 0.002" (indikator).
Centreringsrecessen skal
"løbe" nøjagtigt.
Med et spillerum af 0.002"
Svinghjulshus
Afstandsstykke

Within 0.002 ins.
Flywheel housing
Adaptor plate

ANBRINGELSE AF AFTAPNINGSHANER

Aftapningshaner til kølevandet er på alle Thames lastvogne, der produceres nu, anbragt på cylinderblokken lige under hver vandtilgang.

Denne flytning fra røret mellem køleren og cylinderblokken bør alle kunder gøres opmærksom på ved leveringen af en ny vogn.

AFTAPNINGSHANER
Thames lastvogne
(Afsn. Kølesystem)
Servicebrev nr 13

Ford Motor Company *Inc*

KØBENHAVN SV.

F O R D

(Fortsættelse)

side 3

SERVICEBREV NR.: _____ 13

DATO: _____ 15 august 1950

STÆRKT SLID PÅ MOTORHJELMENS LÅS

Tykkere gummiklodser vil blive anbragt foroven på kølerkappen, så snart der er tilstrækkelige forsyninger; dette sker for at sikre stiv forbindelse mellem kølerkappen og motorhjelm, når hjelmen er lukket.

Yderligere vil der blive monteret to lignende gummiklodser midt på kølerkappen, en på hver side, 3.5/8" foran den nuværende gummiklods.

Det foreslås forhandlere, som har fået klager over stærkt slid på låsetøjet på vognene at påsætte passende gummiklodser. Disse gummiklodser er 1/4" tykke.

LÅS FOR MOTOR- HJELM

Thames lastvogne
(Afsn. Skærme og
trinbrædder)
Servicebrev nr 13

SERVICEAFDELINGEN

hl/hgp/pwh

Ford Motor Company A/S

KØBENHAVN SV.

F O R D

SERVICEBREV NR.: _____ 14

DATO: _____ 18 august 1950

DÆKSEL TIL BAGBREMSSENS TVÆRAKSELKONSOL

Flangetykkelsen på dækslet til bagbremsens tværsakselkonsol på Thames lastvogne er blevet forøget fra 0.38" til 0.62" (fra ca 10 mm til ca 15 mm). Denne ændring er indført fra og med motornummer 7215205.

Man kan kende det nye og det gamle dæksel fra hinanden på forskellen i flangetykkelse, 0.24" (6 mm). Der er ikke nogen ændring i reservedelsnummeret, og kun det nye dæksel vil blive leveret, når ordrer indsendes.

Her er anført de pågældende reservedele:

ET6-2479	Dæksel til tværsakselkonsol	1 stk
22526-S2	Skrue med splithul	4 "

Det gamle dæksel fjernes, og det nye sættes på med 4 stk 1.1/8" lange skruer. Sørg for, at der bliver sat tråd gennem skruerne parvis, efter at de er trukket an.

Vi meddeler Dem denne ændring, fordi vi mener, den er vigtig, og vi tilråder Dem at udføre den på alle ET6 og ET7 lastvogne i Deres distrikt.

FASTGØRELSE AF FORDELERSKJOLDET

Der er foretaget en lille ændring i den måde, hvorpå fordelerskjoldets bageste kant gøres fast til de forreste opspændingskonsoller på motoren.

Det vil ses, at det nye skjold er gjort fast til undersiden af konsollerne i stedet for til forsiden som tidligere.

Skulle det blive nødvendigt, kan man sætte det nye skjold på, efter at man har boret et 11/32" hul i hver af konsollerne, således at disse huller passer med hullerne i skjoldet.

OLIESKRABERING AF EKSPANDERENDE TYPE

En olieskrabering med en særlig ekspander er blevet fremstillet til de engelske 85 hk V-8 motorer.

Ring og fjeder kan fås til service under reservedelsnumrene E71A-6156-B respektive E71A-6154.

Til Deres orientering skal vi meddele, at ringens korrekte gab er fra 0.005" til 0.011", og trykket mellem ring og cylindervæg er for ringen alene fra 2.6 lbs til 3.9 lbs.

BREMSETVÆRÆKSEL

Thames lastvogne
(Afsn. Bremsler)
Servicebrev nr 14

FORDELERSKJOLD

Thames lastvogne
(Afsn. Ramme og
Fjedre)
Servicebrev nr 14

OLIERINGE

Engelske V-8, 85 hk
(Afsn. Motor)
Servicebrev nr 14

(Fortsættelse)

side 2

SERVICEBREV NR.: 14

DATO: 18 august 1950

Hver ring og ekspander skal monteres med Deres gab diametralt modsat. Det er også vigtigt, at hakkene i ekspanderen vender ned mod bunden af rillen.

Den nye ring kan skaffes som reservedel i de forskellige overstørrelser.

OLIERINGE
Engelske V-8, 85 hk
(Afsn. Motor)
Servicebrev nr 14
(fortsat)

BAGFJEDERKONSOLLER OG CHASSISRAMME ÆNDRET

BAGFJEDERKONSOL
Thames lastvogne
(Afsn. Ramme og fjedre)
Servicebrev nr 14

Da det er sket, at konsollen til bagfjederens hængeled på Thames lastvogne med tippelad er knækket under meget hård belastning, er der fremstillet en forstærket konsol. Denne konsol kendes på den større godstykkelse og på den ekstra ribbe.

Hvis det skønnes nødvendigt at montere disse konsoller, må den bageste tværvange flyttes ud til den yderste ende af sidevangen som vist i fig 1, og iøvrigt må følgende fremgangsmåde anvendes:

1. Sæt bukke under vognens bagende og frigør fjedrene ved de bageste hængeled. Tag stop- og baglygte af.
2. Fjern naglerne, der fastholder den bageste tværvange, laskepladerne og konsollerne.
3. Bør nye huller i laskepladerne som vist til venstre i fig 1. Den venstre kan nu anvendes til højre side og omvendt.
4. Indsæt bageste tværvange, så kroppladen flugter med bagkanten af sidevangerne og hullerne flugter med de huller i sidevangen, der før blev brugt til montering af konsollerne.
5. Sæt laskepladerne på som vist til højre i fig 1. Endvidere monteres konsollerne, og delene fastholdes med passende skruer, medens de fastnagles.
6. Foretag en varmnitning på de 26 steder og kontroller med en søger, at der ikke findes sprækker mellem de sammennittede dele.
7. Slib lidt af hovedet på de nagler, der vender ud mod fjederens hængeled for at forhindre dem i at berøre hængeledet.
8. Stop- og baglygte kan monteres på tværstykket af tippeladet ved hjælp af konsollen 7V-13459. Følgende dele er nødvendige:

2 stk skrue	24681-S7
2 " møtrik	33795-S2
2 " skive	34805-S2-ES2

Tag baglygten af den gamle konsol og sæt den på den nye. Derefter boltes den til den lodrette flange på

(Fortsættelse)

SIDE 3

SERVICEBREV NR.: 14

DATO: 18 august 1950

ladets tværvange; benyt de to huller, der er boret på hver sin side af ladets midte. Sæt ledningsforbindelserne på igen, og fastgør ledningerne til 5. tværvange med holderen B-14585, idet hullet, som tidligere blev anvendt til stelforbindelsen, benyttes.

BAGFJEDERKONSOL
Thames lastvogne
(Afsn. Ramme og fjedre)
Servicebrev nr 14
(fortsat)

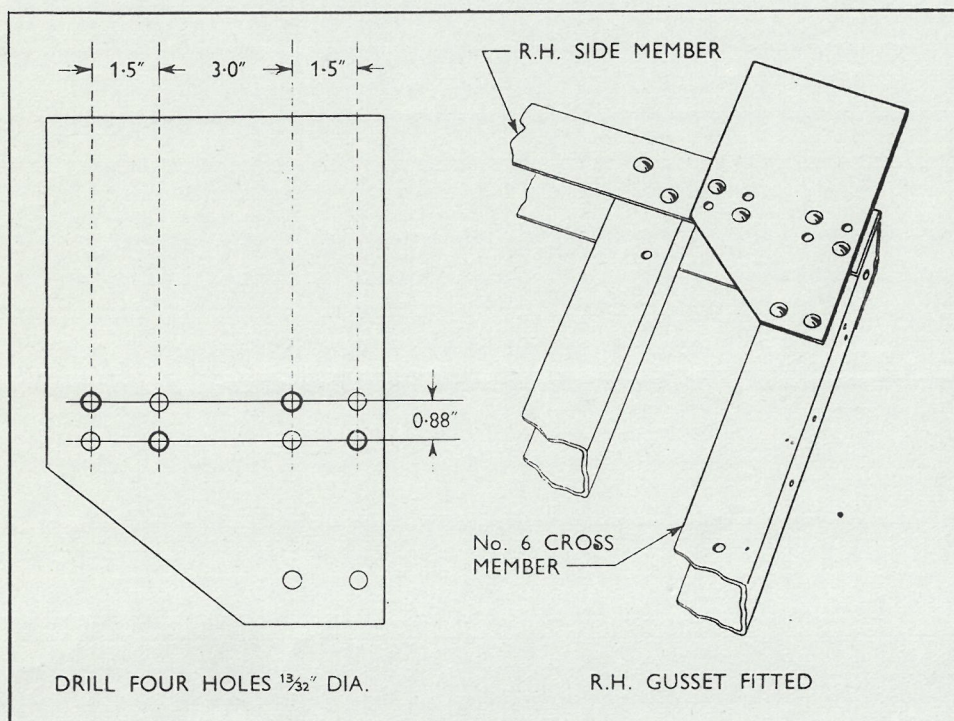


Fig 1 - Flytning af bageste tværvange

Øversættelse af teksten i fig 1

RH side member	Højre sidevange.
No. 6 cross member	Bageste (nr 6) tværvange.
RH gusset fitted	Højre laskeplade monteret.
Drill four holes 13/32" dia.	Bor fire 13/32" huller.

9. Påsæt fjedrene og fjern bukkene.

Følgende dele benyttes til ændringen:

2 stk	51E-5775	Konsol (NB nummeret ikke ændret for den forstærkede type).
1 "	ET6-5140	Højre laskeplade (fremstillet af venstre, 7V-5141)

Ford Motor Company A/S

KØBENHAVN SV.

F O R D

side 4

(Fortsættelse)

SERVICEBREV NR.: 14

DATO: 18 august 1950

1 stk	ET6-5141	Venstre laskeplade (fremstillet af højre, 7V-5140)	BAGFJEDERKONSOL Thames lastvogne
4 "	60498-S	Nagle til laskeplade og øverste flange på tværvange.	(Afsn. Ramme og fjedre)
4 "	60498-S	Nagle til laskeplade og øverste flange på sidevange.	Servicebrev nr 14 (fortsat)
6 "	60522-S	Nagle til konsol og sidevange.	
4 "	60534-S	Nagle til laskeplade og øverste flange på tværvange og sidevange.	
8 "	60534-S	Nagle til konsol på tværvange og sidevange.	

Har De nogle af de ikke forstærkede ET6-5775 og 51E-5775 på lager, kan de anvendes til de lettere typer.
Bemærk, at 51E-5775 nu erstatter ET6-5775.

SERVICEAFDELINGEN

hl/hgp/pwh

Ford Motor Company A/S.

KØBENHAVN SV.

F O R D

SERVICEBREV NR.: 16

DATO: 14 januar 1952

For stort brændstof- og olieforbrug

I en del tilfælde, hvor ejere af Thames lastvogne har klaget over for stort brændstofforbrug, har det vist sig, at ulempen skyldes vedvarende brug af tilstoppede luftrensere.

Det har desuden vist sig i en del tilfælde, hvor ejere af Thames lastvogne har klaget over for stort olieforbrug, at ulempen skyldes den omstændighed, at motorerne som følge af en tilstoppet hætte over oliepåfyldningsrøret ikke har kunnet "ånde". Svigtende ventilation vil uundgåeligt resultere i større olieforbrug, og desuden forøges koksaflejringen, og motoren arbejder dårligt og får tendens til at banke.

Den hætte, der er vist i illustrationen, stammer fra en motor, der havde været passet forskriftsmæssigt, for så vidt angår skiftning af motorolie, men man havde ved hver olie-skiftning glemt, at hættens skulde have været efterset. Følgelig var filtermaterialet blevet fuldstændig tilstoppet med koks og andre fremmedlegemer, hvilket udelukkede motorens normale ventilation; ved nærmere eftersyn viste det sig, at filtermaterialet var fuldkommen uanvendeligt.

For at man kan sikre sig, at luftrenseren og den nævnte hætte bliver passet ordentligt, må eftersynet ændres fra "hver 8000km" til "hver 1500 km" på alle engelske lastvogne med 85 hk motor. Vi beder Dem sørge for, at en tilsvarende rettelse bliver foretaget i alle håndbøger, smøreplakater og andre noter, som De har angående smøring etc.

(Denne ændring gælder IKKE Ford Pilot)

LUFTRENSERE

Alle luftrensere til engelske lastvogne med 85 hk motorer, hvadenten de er "tørre" eller af oliebadstypen, må ses efter hver 1500 km - eller oftere, hvis erfaringen viser, at vognene bliver brugt under så støvede forhold, at hyppigere eftersyn er nødvendige. For hver enkelt lastvogn må man undersøge, om den forekommende støvmængde gør det nødvendigt at montere en oliebadsluftrenser i stedet for den almindelige "tørre" luftrenser.

Man må altid undersøge luftrenseren, hvis motoren viser tegn på at arbejde på en for fed blanding (sort udblæsningsrøg), eller hvis brændstofforbruget stiger.

"Tør"luftrensere

Når man skal efterse luftrensere af denne type, skrues man flejmetrikken af, fjerner fjederskiven og det øverste dæksel,

Luftrensere til
THAMES
(afsn. Motor)
Servicebrev nr 16

Ford Motor Company *NY*

KØBENHAVN SV.

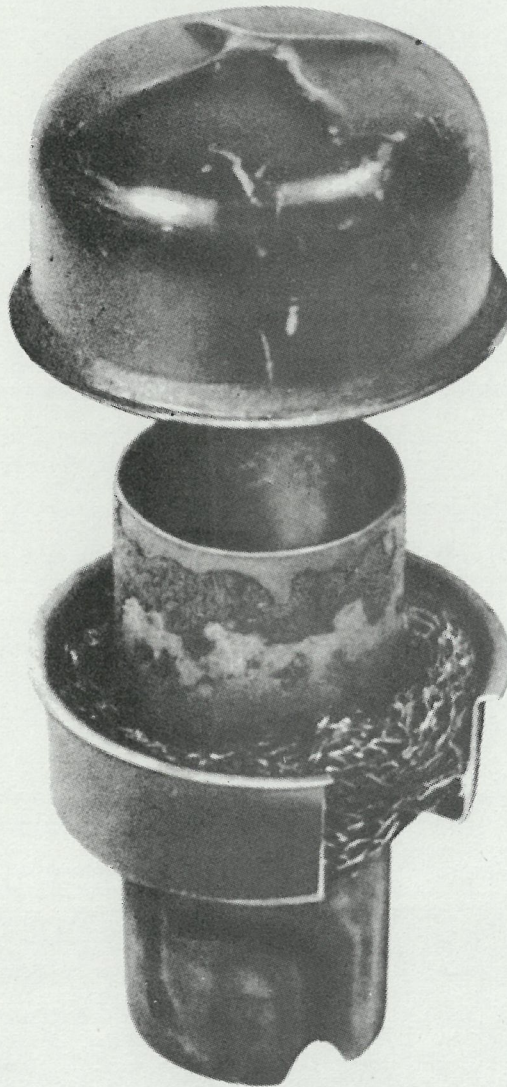
(Fortsettelse)

Side 2

F O R D

SERVICEBREV NR.: 16

DATO: 14 januar 1952



hvorefter man løfter filteret ud og VASKER DET I BENZIN. Når filteret er helt rent, skal det tørres og dyppes i motorolie. Man lader den overflødige olie dryppe af og monterer derpå igen filteret. Der må ikke smøres olie på undersiden af det øverste dæksel.

Når et filter af denne type monteres på en karburator, må den med skærm forsynede side af filterelementet vende ud mod køleren, da man derved reducerer muligheden for, at der bliver blæst støv ind af ventilatoren.

Luftrensere til
THAMES
(afsn. Motor)
Servicebrev nr 16

(Fortsættelse)

16

14 januar 1952

SERVICEBREV NR.: _____

DATO: _____

Oliebadsluftrensere

Fjern luftrenseren fra karburatoren.

Fløjmøtrikken skrues af det øverste dæksel, som derefter fjernes, hvorefter man løfter elementet ud. **VASK ELEMENTET I BENZIN, INDTIL DET ER FULDSTENDIG RENT.**

Luftrensereskålen tømmes for olie, og man fjerner det slam, som har samlet sig i bunden, hvorefter der påfyldes ren motorolie til mærket. Hæld ikke for megen olie på, da for høj oliestand hindrer luftstrømmen og påvirker luft- og gasblandingen på samme måde som en tilstoppet luftrenser.

Tør elementet og monter det igen, men sørg for, at de to korkpakninger, den ene midt i elementet og den anden rundt om dækslet, er i god stand, Monter dækslet og fløjmøtrikken.

Hætte til oliepåfyldningsrør

Det er lige så nødvendigt at sørge for, at hættens over oliepåfyldningsrøret er i ordentlig stand, hvilket tydeligt ses af illustrationen. Hætten såvel som stutsen skal lægges i benzin for hver 1500 km kørsel og vaskes så grundigt, at alle fremmedlegemer bliver skyllet ud af filtermaterialet. Når filteret derefter er tørt, skal det dyppes i motorolie; man lader den overflødige olie dryppe af og monterer derefter igen hættens på motoren.

Når der bliver monteret en fabriksfornyet motor i en engelsk læstvogn, må man undersøge, om hættens til oliepåfyldningsrøret er i god stand eller har været forsømt under brugen. Hvis hættens er tilstoppet, er det bedst at montere en ny, for at man kan sikre sig, at den fabriksfornyeede motors ydeevne ikke bliver nedsat som følge af en dårlig oliepåfyldningshætte.

Luftrenser til
THAMES
(afsn. Motor)
Servicebrev nr 16

SERVICEAFDELINGEN

ho/ot

(Fortsættelse)

16

14 januar 1952

SERVICEBREV NR.: _____

DATO: _____

Oliebadsluftrensere

Fjern luftrenseren fra karburatoren.

Fløjmøtrikken skrues af det øverste dæksel, som derefter fjernes, hvorefter man løfter elementet ud. **VASK ELEMENTET I BENZIN, INDTIL DET ER FULDSTENDIG RENT.**

Luftrensereskålen tømmes for olie, og man fjerner det slam, som har samlet sig i bunden, hvorefter der påfyldes ren motorolie til mærket. Hæld ikke for megen olie på, da for høj oliestand hindrer luftstrømmen og påvirker luft- og gasblandingen på samme måde som en tilstoppet luftrenser.

Tør elementet og monter det igen, men sørg for, at de to korkpakninger, den ene midt i elementet og den anden rundt om dækslet, er i god stand. Monter dækslet og fløjmøtrikken.

Hætte til oliepåfyldningsrør

Det er lige så nødvendigt at sørge for, at hættens over oliepåfyldningsrøret er i ordentlig stand, hvilket tydeligt ses af illustrationen. Hætten såvel som stutsen skal lægges i benzin for hver 1500 km kørsel og vaskes så grundigt, at alle fremmedlegemer bliver skyllet ud af filtermaterialet. Når filteret derefter er tørt, skal det dyppes i motorolie; man lader den overflødige olie dryppe af og monterer derefter igen hættens på motoren.

Når der bliver monteret en fabriksfornyet motor i en engelsk læstvogn, må man undersøge, om hættens til oliepåfyldningsrøret er i god stand eller har været forsømt under brugen. Hvis hættens er tilstoppet, er det bedst at montere en ny, for at man kan sikre sig, at den fabriksfornyeede motors ydeevne ikke bliver nedsat som følge af en dårlig oliepåfyldningshætte.

Luftrenser til
THAMES
(afsn. Motor)
Servicebrev nr 16

SERVICEAFDELINGEN

ho/ot