

Ford

SERVICE BULLETIN

Marts, 1929.

Nr. 13.

MODEL „A“

Service udelukkende gennem autoriserede Ford Forhandlere

VI forventer, at De sørger for, at hver Køber af en ny Vogn bliver præsenteret for Deres Værkfører, Deres Reservedelsekspedient og Dem selv, vor Forhandler. Nogle faa Ord fra disse Afdelingsledere om Vigtigheden af god Service og ægte Ford Reservedele, efterfulgt af nogle venlige Ord fra Dem, Chefen for Forretningen, gør Indtryk paa den ny Fordejer og faar ham til at tænke paa Deres Forretning, naar han skal bruge Service eller Reservedele o. lign.

Kontrollerer Deres Værkfører personlig hver Reparation, før Vognen udleveres til Ejeren, eller lader De Ejerne om at finde ud af, om Reparationen er tilfredsstillende eller ej, efter de har forladt Forretningen.

Undersøg Batterierne paa alle Vogne, der kommer til Deres Værksted. Dette fører ofte til Salg af et nyt Batteri eller i det mindste Opladning af et Batteri.

Naar De monterer et nyt Batteri i en Kundes Vogn, maa De altid undersøge Batterikablet. I mange Tilfælde, hvor Ejerne har forsømt deres Batterier, er det gamle Kabel saa gennemætset, at det er nødvendigt at udskifte det.

Følger De en bestemt Plan for Vinterinspektion, og er De i Forbindelse med Ejerne for at sørge for, at deres Vogne bliver rigtigt justeret for Vinterkørsel.

En fjedrende Ophængning for Motorens Forende

(føres paa Lager komplet under No. A-6029).

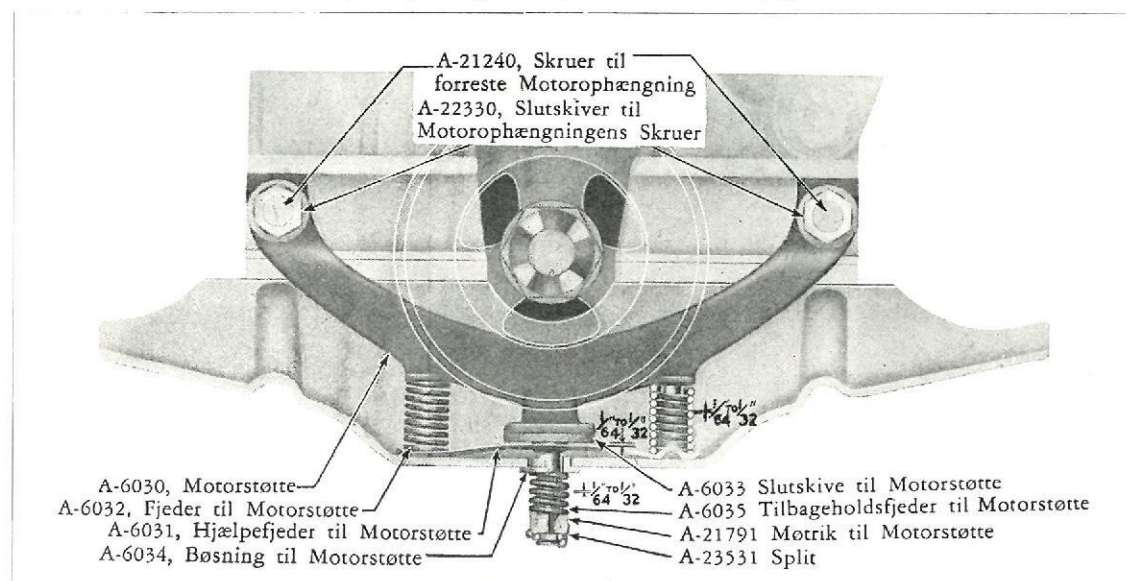


Fig. 293.

Et af de Problemer, som Automobil-Ingeniørerne altid er stødt paa, er at undgaa, at Motorens Vibrationer forplantes til Chassiset.

Den nyeste Model "A" Forbedring i denne Henseende er Indførelsen af en fjedrende Ophængning af Motorens Forende. Den øverste Del af denne Motorstøtte boltes til Cylinderens forreste Dæksel. Den nederste Del af Støtten er forbundet med Tværvangen ved Hjælp af Fjedre (se Fig. 293). Disse Fjedre tillader Motoren en fri, vertikal Bevægelse, men holder den dog indenfor bestemte Grænser. Resultatet er en Motor-Ophængning, der er enkel i Konstruktion og befrier Vognen for ubehagelige Vibrationsperioder.

Denne Ophængning er Standard paa alle nye Person- og Lastvogne og kan let monteres paa Vogne, der ikke er saaledes udstyret, paa følgende Maade:

Prisen for denne fjedrende Ophængning er bekendtgjort i Cirkulære. Det tager en Mekaniker c. 3 Timer at paamontere den.

MONTERINGSANVISNING

1. Tøm Vandet af Køleren.
2. Aftag Motorhjælmen.
3. Fjern Gulvmaatte og Bundbrædder.
4. Afbryd enten Batterikablet eller Batteriets Jordforbindelse.
5. Fjern de to Skruer paa Fodspeerens Konsol.
6. Adskil Forbindelsesstangen fra Karburatoren til Fodspeeren, ligeledes Luftspjældstipstangen og løft Fodspeer-Konsollen af.

7. Fjern de to Bolte fra begge de bagste Motorstøtter.

8. Fjern begge Oliebakker.

9. Demonter Startkontakt-Forlænger og skyd den tilbage, saaledes den ikke er i Vejen.

10. Aftag forreste Stænkskærm.

11. Afbryd Relais samt Horn- og Forlygteledninger og aftag Køleren.

12. Demonter Justeringsstangen fra Karburatoren og opgaa de to Bolte paa Udblæsningsrøret.



Fig. 294.

13. Aftag de to Skruer i forreste Cylinderdæksel som vist i Fig. 294.

14. Fjern den ene af Forfjedertaskeboltene, medens den anden løsnes, og fjern Lejet til Startsvinget.

15. Skru Startsvingets Klo af.

16. Hæv Motoren tilstrækkeligt til at gøre det muligt at afmontere Ventilatorremskiven. (For at undgaa at beskadige Bundbakken, anbringes et lille Stykke Træ mellem Dunkraften og Bundbakken).

17. Sav forreste Tværvange af ved den i Fig. 294 viste, punkterede Linie.

18. Det $\frac{1}{2}$ " Hul i den forreste Tværvange files op til $\frac{3}{4}$ ". **Vigtigt.** Forinden det $\frac{1}{2}$ " Hul files op, maa man forvise sig om, at Centrum af Hullet er nøjagtig 1" foran den bageste

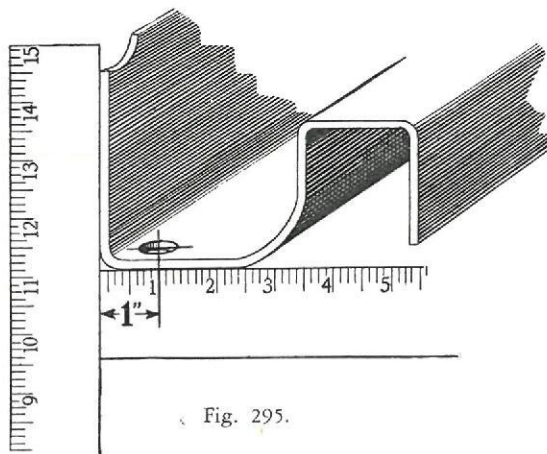


Fig. 295.

Flange paa Tværvangen (se Fig. 295); saafremt dette ikke er Tilfældet, maa Hullet files til, saa det passer. Efter at Hullet er filet op til $\frac{3}{4}$ ", maa De passe paa at fjerne alle Grader og Spaaner og grundigt rense Tværvangen. **Dette er vigtigt.**

19. Læg en Læderslutskiye, A-6033, over den gevindskaarne Ende af Støttetappen, og skyd Skiven tilbage paa Tappen, indtil den flade Side af Skiven, hviler mod det afdrejede Bryst.

20. Smør lidt Konsistensfedt paa Underkanten af Hjælpefjederen, A-6031, og anbring den i Bunden af Tværvangen, og sørg for at Hullet i Fjederen kommer til at flugte med Hullet i Tværvangen. Den Side af Fjederen, der er forsynet med de ophøjede Fjederholdere, anbringes nærmest det forreste Cylinderdæksel.

21. Støtten boltes til Motoren ved Hjælp af 2 Slutskiver, A-22330, og to Sætskruer, A-21240.

22. Monter paany Ventilatorremskiven.

23. Sænk Motoren tilstrækkeligt til, at Fjedrene, A-6032, kan sættes ind over Motorstøtens 2 Tappe og de ophøjede Holdere paa den flade Fjeder A-6031.

24. Derefter sænkes Motoren igen saa langt ned, den kan komme, men pas paa at Halsen paa Læderskiven, A-6033, flugter med Hullet i Hjælpefjederen.

25. Messingbøsningen, A-6034, skydes over Motorstøtens midterste Tap, der gaar gennem Tværvangen; vær sikker paa, at Bøsningens Hals gaar op i Hullet i Tværvangen.

26. Anbring Fjederen, A-6035, over Messingbøsningen og skru derefter Kronemøtriken paa

og laas med en Split.

27. Derefter isættes paany de fire Skruer i Motorens bageste Flanger. Hvis det er nødvendigt at hæve Motoren med Dunkraft for at faa Hullerne til Sætskruerne til at flugte, anbringes Dunkraften under forreste Triangelkugleskaal. Efter at have monteret de bageste Skruer, bør man grundigt undersøge, at alle Delene er monteret i det rette Forhold til hinanden som vist i Fig. 293. **Dette er vigtigt.** Hvis Læderskiven A-6033, er i Berøring med den flade Fjeder, A-6031, eller hvis Fjedervindingerne er trykkede sammen, vil det ophæve Ophængningens Virkning.

28. Naar de to Klampebolte paa Udblæsningsrøret er blevet spændt, maa Motorophængningen igen kontrolleres. Dermed er Montering af Motorophængningen og Samlingen af de større Dele færdig. Resten af Arbejdet foretages paa almindelig Maade.

29. Forinden Oliebakkerne monteres, bukkes Enden af begge Bakker som vist i Fig. 296. Vær sikker paa, at Kanten, som blev bukket, gaar fri af forreste Tværvange.

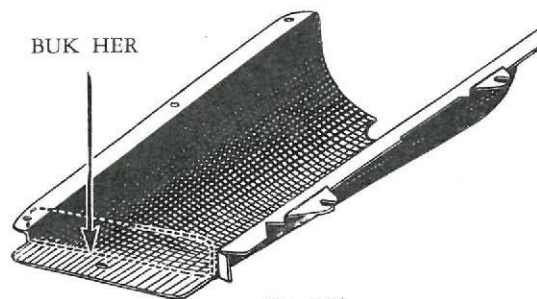


Fig. 296.

30. Efter at have udført Arbejdet, maa man undersøge, at der er mindst $\frac{1}{16}$ " Mellelrum mellem Fingeren paa Universalledsskaalen og den midterste Tværvange (se Fig. 297). Hvis der ikke er mindst $\frac{1}{16}$ " Mellelrum, er det nødvendigt at aftage Skaalen og slibe af Fingeren, indtil man faar den nødvendige Afstand.

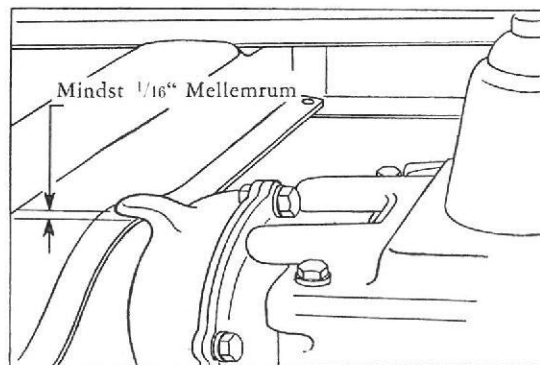


Fig. 297.
(Artiklen fortsættes næste Side)

BEMÆRK

Hvis der ikke er fra $\frac{1}{64}$ " til $\frac{3}{64}$ " Mellemrum mellem Læderskiven og Overfladen af den flade Fjeder, naar de bageste Motorflanger er boltet til Rammen, løsnes de fire bageste Motorbolte, og ligeledes løsnes de seks smaa Bolte, der fastgør Støttekonsollerne til Rammen. Derefter fjernes Møtrik, Fjeder og Skive fra Motorstøttens midterste Tap, og Forenden af Motoren hæves ca. $\frac{3}{8}$ " med en Dunkraft. Medens Motorens Forende er hævet $\frac{3}{8}$ ", spændes de seks smaa Bolte, der fastgør Støttekonsollerne til Rammen, hvorefter de fire Bolte, der bagtil fastholder Motoren, spændes; derefter sænkes Motorens Forende igen, og Fjeder, Skive og Møtrik paasættes paany. Paa denne Maade skulde der skaffes det nødvendige Mellemrum mellem Læderskiven og den flade Fjeder.

Hvis den underste Spiralfjeder paa Motorstøttens midterste Tap er lukket, og der er for meget Mellemrum mellem Læderskiven og Overfladen af den flade Fjeder, gentages ovennævnte Arbejde, med den Undtagelse, at Motorens bageste Ende hæves $\frac{3}{8}$ " med en Dunkraft i Stedet for den forreste Ende.

ENKELTPLADET KOBLING

Den ny, enkeltpladede Kobling, der vil blive Standard paa Model A Personvogne og AA Lastvogne, bestaar af to større Dele, nemlig Dækselpladen komplet, A-7563, og Koblingsplade, komplet, A-7550 eller AA-7550.

Den komplette Dækselplade bestaar af en udvendig drivende Støbejernsplade og en stanset Dækselplade, i hvilken er monteret 12 Fjedre og 6 Udløserarme. Disse Fjedre er i direkte Modstand mod Trykpladen og modvirker automatisk alt Slid paa Friktionsfladerne. Denne Konstruktion udelukker Nødvendigheden af at justere Udløserarmen.

Koblingspladen bestaar af en flad Staalplade og to Friktionsflader. Disse Flader er nitted til begge Sider af den drevne Plade. Pladen er svagt buet. Herved kommer den udvendige og indvendige Kant paa Koblingspladens Flader først i Indgreb, og efterhaanden som Koblingen kommer i Funktion, naar Pedalen gaar tilbage, gør Fjedertrykket i Koblingen Koblingspladens fladere, og efterhaanden vil hele Belægningsoverfladen optage Trykket jævnt. Denne Konstruktion sikrer en ualmindelig jævn Koblings-Funktion.

Belægningen modstaar høj Temperatur, da den ikke indeholder Bomuld.

RESERVEDELE OG OMBYTNINGER

De Reservedele, som vore Forhandlere bør føre paa Lager, er Koblingsplade, komplet A-7550 og AA-7550, Koblingsplade-Belægning A-7549-B og AA-7549, Belægningsnagler, A-22993, og Trykplade med Dæksel, komplet, A-7563.

Skulde en eller anden Del i den komplette Trykplade og Dæksel blive defekt, bedes den komplette Del A-7563 returneret til vor Fabrik, og en ny Del vil blive leveret til en senere fastsat Ombytningspris.

Under ingen Omstændigheder bør vore Forhandlere forsøge at udskifte nogen af Delene i Trykpladen, da den skal justeres, naar den er under Tryk, og indstilles med en specielt konstrueret Anordning.

Nedenstaaende er en Liste over Reservedele til enkeltplade Koblingen, hvilke Dele vil blive ført paa vort Lager.

Reservédels Nr.	Navn
A-2455-B	Bremsepedal Bremsepedalbøsning, A-7508-B
A-6375-B	Svinghjul, komplet
A-7006-B	Transmissionshus
A-7017-B	Transmissions-Hoveddrivgear
A-7050	Lejeholder til Transmissions-Hoveddrivgear Skive til Skrue fra Lejeholder til Transmissionshus, A-22218 Skrue fra Lejeholder til Transmissionshus, A-20718
A-7501-B	Koblingshus, komplet
A-7506-B	Koblings-og Bremsepedal-Aksel
A-7507-B	Pedalaksel-Stopring Stift til Pedalaksel-Stopring, A-23789
A-7510-B	Koblings-Udløseraksel
A-7511-B	Koblings-Udløseraksel-Arm
A-7515-B	Koblingsudløsergaffel
A-7518-B	Koblingshus-Dæksel
A-7520-B	Koblingspedal Bøsning til Koblingspedal, A-7508-B
A-7521-B	Koblingspedal til Udløseraksel-Forbindelsesstykke
A-7549-B	Koblingsplade-Belægning Nagle til Koblingsplade-Belægning, A-22993
A-7550	Koblingsplade, komplet
A-7561-B	Nav til Koblingens Udløserleje
A-7562	Fjeder til Koblingens Udløserleje
A-7563	Trykplade og Dæksel, komplet Skrue fra Dækselplade til Svinghjul, A-20718 Skive mellem Dækselplade og Svinghjul, A-22218
A-7580-B	Udløserleje komplet
A-7600-A2	Styreleje
A-7609-B	Styreleje-Filt-Holder
A-7620	Pakning til Koblingshus
A-35121	Tætningspude, nederste, komplet
A-35123	Tætningspude, øverste, komplet Skrue, A-22633, fra Tætningspude til Bundbrædt Nr. 1 Skive til Skrue fra Tætningspude til Bundbrædt Nr. 1, A-22143

SPECIELLE LASTVOGNSDELE

AA-7549 Belægning til Koblingsplade
AA-7550 Koblingsplade, komplet

SERVICE VINK

Trykfjedrene udligner automatisk alt Slid paa Friktionsfladerne. *Justering af Udløserarmene maa under ingen Omstændigheder foretages.*

Den eneste Justering for Koblingsslid foretages forinden paa Koblingspedalen. *Der maa være 1" fri Bevægelse eller Slør i Koblingspedalen, forinden den begynder at udløse.*

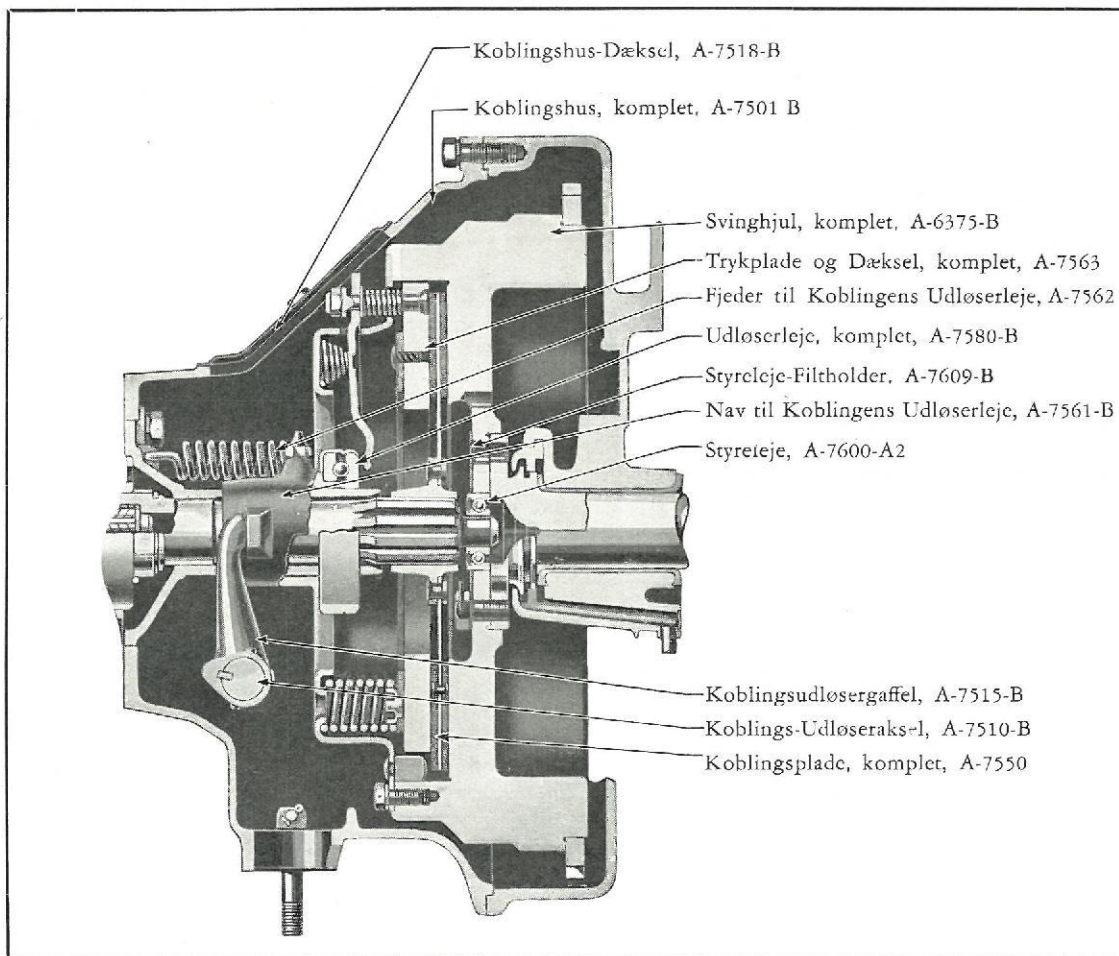


Fig. 298.

Er der Fedt paa Friktionsfladerne, foraarsager dette, at Koblingen „skratter“, naar den gaar i Indgreb, eller undertiden glider ved høje Hastigheder. Midlet mod dette er at fjerne Koblingen og paamontere ny Belægning.

Paa Grund af en daarlig justeret Koblingspedal eller ved fortsat Misbrug ved at lade Koblingen glide, kan der af og til i Koblingens Trykplade opstaa smaa, straaaleformede Varme-Revner. Hvis Trykpladen ikke er ridset, og disse Revner ikke er store, kan Overfladen simpelt hen poleres og Delen monteres paany. Disse Varme-Revner gør ingen Skade.

Det er ikke nødvendigt at returnere Koblingspladen til vor Fabrik, fordi Friktionsfladerne er

slidte, da dette Arbejde kan udføres i Deres eget Værksted; forinden Samlingen bør man forvisse sig om, at de andre Koblingsdele er i Orden.

Den af Savstaa fremstillede, drevne Koblingsplade er svagt buet (Tallerkenformet) for at opnaa en jævn Indgriben af Koblingen. Naar der monteres ny Belægning, overbevis Dem da om, at Naglerne er forsvarligt nittede.

Førerne bør instrueres om, at det er en daarlig Vane at hvile Foden paa Koblingspedalen, og at dette foraarsager, at Koblingen slides hurtigt. Foden maa kun anbringes paa Koblingspedalen i eet bestemt Øjemed — nemlig for at skifte Gear.

NY, MASSIV BREMSETVÆRAKSEL

Der er fremstillet en ny, massiv Tværsel til Fodbremsen, og som nu er Standard paa alle Person- og Lastvogne. Den ny Tværsel træder i Stedet for Tværsel og Udligner af gammel Konstruktion, da denne nu er forældet og ikke mere bliver ført paa vort Reservedelslager.

Den ny Tværsel er ualmindelig virkningsfuld, simpel i Konstruktion og reducerer Antallet af Reservedele.

Nedenstaaende Dele er nødvendige for at montere den ny Fodbremse-Tværsel paa Person- og Lastvogne:

Med Haandbremsen
i MidtenA-2465-B
A-2466
A-2478-B
A-2479-B
A-2485-D
A-2499-B

PERSONVOGNE

Bremsepedal til Udligneraksler-Forbindelsesstang
Indstilleligt Øje til Bremsebardun
Bremsetværaksler-Holder
Tværakslerholder-Mellemlæg
Bremsetværaksler, komplet
Bremsebardun
Bremseaksler-Styr
Bolt til Bremseaksler-Styr
Møtrik til Bremseaksler-Styr
Split til Bremseaksler-StyrMed Haandbremsen
i SidenA-2465-R
A-2466
A-2478-B
A-2479-B
A-2485-ER
A-2499-B
A-2491-R
A-20954
A-21745
A-23531Med Haandbremsen
i MidtenA-2465-B
A-2466
A-2477
A-2478-B
A-2479-B
AA-2485-D
AA-2496-C
AA-2497-C
A-23383
A-2499-B

LASTVOGNE

Bremsepedal til Udligneraksler-Forbindelsesstang
Indstilleligt Øje til Bremsebardun
Bøsning til Bremsetværaksler
Bremsetværaksler-Holder
Tværakslerholder-Mellemlæg
Bremsetværaksler, komplet
Arm, paa Bremsetværakslens Ende, højre
Arm paa Bremsetværakslens Ende, venstre
Nagle til Arm paa Bremsetværakslens Ende
Bremsebardun
Bremseaksler-Styr
Bolt til Bremseaksler-Styr
Møtrik til Bolt paa Bremseaksler-Styr
Split til Bremseaksler-StyrMed Haandbremsen
i SidenAA-2465-R
A-2466
A-2477
A-2478-B
A-2479-B
AA-2485-CR
AA-2496-C
AA-2497-C
A-23383
A-2499-B
AA-2491-R
A-20747
A-21701
A-23516

Følgende Dele til Tværaksler og Udligner er forældet og vil ikke blive leveret, naar vort nuværende Lager er opbrugt. Hvis nogen af disse Dele bestilles, maa de Dele, der er nødvendige til den ny Bremsetværaksler leveres.

A-2470 Bremseudligneraksler og Bøsning, komplet,
venstre

A-2480 Bremseudligner-Arm

AA-2481 Forbindelsesled

AA-2485-AR, B & C Bremsetværaksler, komplet, højre

AA-2486-AR, B & C Bremsetværaksler, komplet, venstre

AA-2494-AR Tværaksler, højre

AA-2495-AR Tværaksler, venstre

AA-2496-AR Arm paa Enden af Tværakslen, højre

AA-2497-AR Arm paa Enden af Tværakslen, venstre

A-4520 Universalldhus yderste Skaal

Naar den massive Bremsetværaksler monteres paa Vogne, der er forsynet med indstillelige Bremsebarduner, er det nødvendigt at montere A-2466, indstilleligt Øje, i Stedet for A-2461, Gaffel, paa de bageste Barduner.

Naar der monteres massive Bremsetværakslar paa Personvogne og Lastvogne, der er forsynet med Haandbremse i Siden, maa der monteres Styr, A-2491-R eller AA-2491-R (se Fig. 299 og 300).

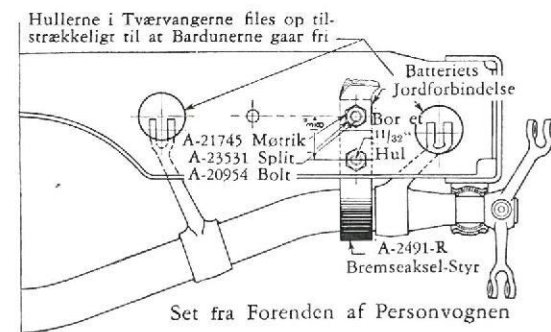


Fig. 299.

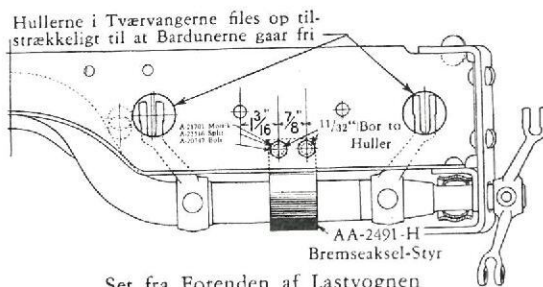


Fig. 300.

Naar den nye Bremsetværaksler skal bruges paa Vogne med ikke indstillelige Barduner, maa disse forandres til indstillelige Barduner. Dette kan gøres ved at skære Enden af alle fire Barduner 33" fra Centrum af Øjet paa Bardunerne (se Fig. 301) og skære $\frac{5}{16}$ "-24 Gevind op 2" fra Enden af Bardunen og derefter montere Laasemøtrik, A-21700, og indstilleligt Øje, A-2466. Længden af Bardunen maalt fra Midterlinien gennem begge Øjer skal derefter justeres til ikke at overstige $51\frac{7}{16}$ " og ikke mindre end $51\frac{1}{2}$ " (Fig. 301).

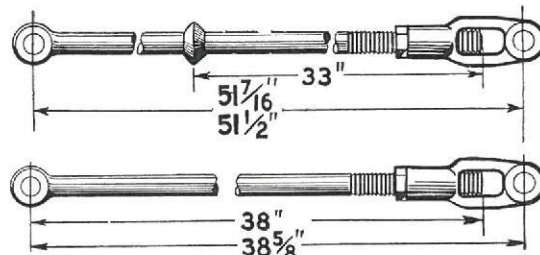


Fig. 301.

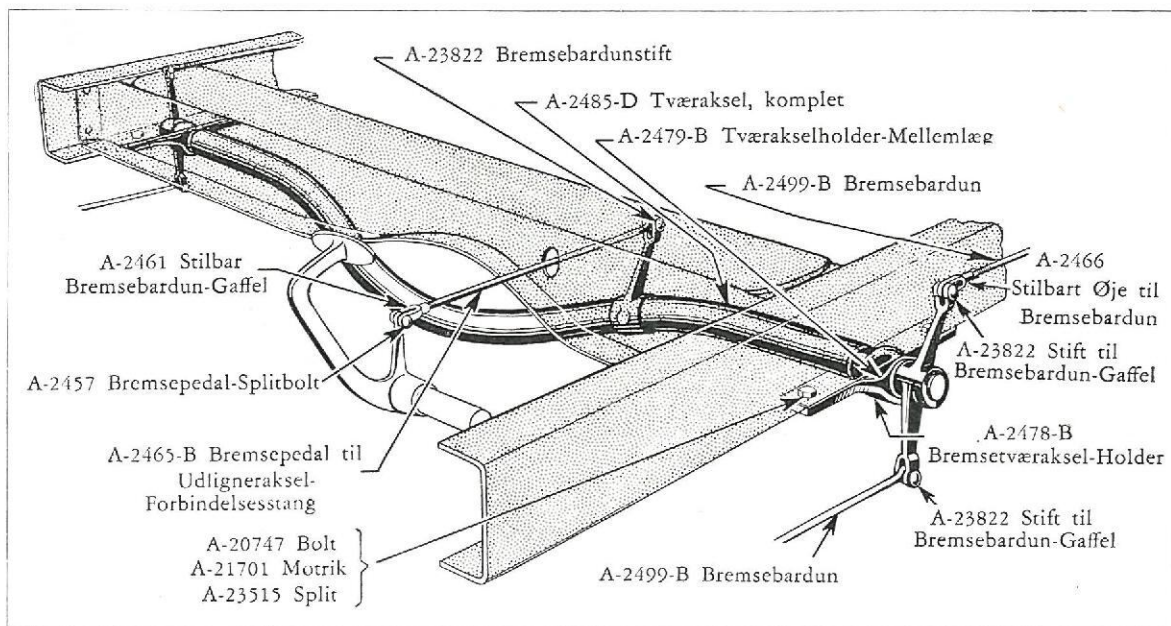


Fig. 302.

Naar den nye Bremsetværaksel monteres paa Lastvogne, forsynet med indstillelige Forbremsebarduner, er det nødvendigt at forkorte Bardunen, AA-2500. Dette foregaar ved at skære $\frac{5}{8}$ " af begge Ender af Bardunen og skære $\frac{3}{16}$ " af Udligneraksel-Forbindelsesstangen og montere Laasemøtrik, A-21700, og indstilleligt Øje, A-2466. Længden af Bardunen maalt fra Midterlinien af begge Øjer maa derefter justeres, saaledes at den maaler ikke under $38\frac{5}{8}$ " og ikke over $38\frac{11}{16}$ " (se Fig. 301).

Naar der monteres ny Bremsetværaksel paa Lastvogne, der er udstyret med ikke indstillelige Forbremsebarduner, er det nødvendigt at forandre disse Barduner til indstillelige paa samme Maade som beskrevet for Personvogne. Det vil endvidere være nødvendigt at forandre Bardunen, AA-2500, som beskrevet i det foregaaende Afsnit.

MONTERING OG JUSTERING

De oliefrige Lejer paa Enderne af den nye Bremsetværaksel monteres paa Rammen ved Hjælp af A-2479-B, Mellemlæg, og A-2478-B, Tværakselholder (se Fig. 302). Under Montringen maa der smøres lidt Konsistensfedt i Tværakselholderen, da Ydersiden af Lejet kan bevæge sig en Ubetydelighed i Tværakselholderen.

Efter dette, monteres Bardunen fra Bremsepedalen til Tværakslen. Den stilbare Gaffel paa Bardunen samles med Bremsepedalen — den modsatte Ende med Armen paa Tværakslen (se Fig. 302).

Der følges en lidt forskellig Fremgangsmaade, eftersom Vognen er forsynet med enkelt-pladet eller fler-pladet Kobling, da de Bremsepedaler, der benyttes paa Vogne med enkelt-pladet Kobling,

er forsynet med et Stop.

Hvis Vognen er forsynet med en fler-pladet Kobling, justeres Pedal-Bardunen paa følgende Maade: Hold Enden af Bardunen mod den bageste Flange paa midterste Tværvange, og juster derefter Gafflen paa den modsatte Ende af Bardunen, indtil der er fra $\frac{1}{2}$ " til $\frac{3}{4}$ " Spillerum mellem Bremsepedalarmen og Undersiden af Bundbrædt No. 1.

Hvis Vognen er forsynet med enkelt-pladet Kobling, trækkes Bremsepedalen helt tilbage, indtil den gaar mod sin Stopanordning — derefter justeres Bardunen, indtil der er ca. $\frac{1}{16}$ " Spillerum mellem Enden af Bardunen og den bageste Flange paa midterste Tværvange. (Lidt Spillerum mellem Enden af Bardunen og Tværvangen, forhindrer Muligheden af, at Bardunen gnider mod Tværvangen og forårsager Støj).

Naar Bremsebardunen er justeret, forbindes Trækstængerne paa Siden med Armen paa Enden af Tværakslen. Før Samlingen af Sidetrækstængerne føres Bremsearmen til Forhjulene *tilbage* og Bremsearmene til Baghjulene *frem* (hvorved alt Slør elimineres). Med Armen i denne Stilling justeres Længden af Trækstængerne saaledes, at de kan monteres paa Bremseakslerne og paa den nye Tværaksels Arme.

Derefter justeres Bremserne ved at stille paa Bremse-Justerskruerne som beskrevet Side 3 i Service-Bulletin for Januar 1928.

Naar Bremsebardunerne er blevet korrekt indstillet, maa Vognejerne underrettes om, at denne Justering ikke maa forandres. Justeringer paa Fodbremsesystemet maa kun foretages ved Hjælp af Justerskruen paa hver Bremse.

Fig. 303. - Model "A" Bremsesystem med den ny, massive Bremsverraksel.

