

Zur Kenntnis genommen	Betriebs- leiter	Meister	Auftrags- Annehmer	Monteure			

TECHNISCHE MITTEILUNG

FORD-WERKE AG KÖLN · KUNDENDIENST



Motoren 19
(124)

30. September 1963

Motoränderungen TAUNUS 17M und TRANSIT Herbst 1963

Wie wir Ihnen schon in unserer TM 119 angekündigt haben, sind unsere 1,7 und 1,8 l Motore in der Leistung gesteigert worden. Dadurch ergeben sich bei diesen Typen, aber auch beim 1,5 l Motor, einige Änderungen.

A C H T U N G : Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, daß bei Nichtbeachtung der nachstehenden Änderungen u U Motorschäden auftreten, die zu Regressansprüchen gegen Ihre Werkstatt führen können.

1. Zylinderkopf komplett

Zur Erhöhung der Verdichtung wurde die Brennraumhöhe verringert. Außerdem wurde beim 1,7 und 1,8 l Motor der Ansaugquerschnitt vergrößert. Es gibt ab sofort einen Zylinderkopf für den 1,5 l Motor und einen Zylinderkopf, der sowohl beim 1,7 als auch beim 1,8 l Motor verwendet wird.

Neue Bestell-Nr	548 109	für 1,5 l Motor
	548 014	für 1,7 l und 1,8 l Motor

b. w.

2. Zylinderblock mit Triebwerk (Short-Block)

Der Zylinderblock für den 1,5 l Motor blieb unverändert. Die Zylinderblöcke für den 1,7 und 1,8 l Motor sind niedriger geworden.

Neue Bestell-Nr	548 105	für 1,7 l Motor
	548 106	für 1,8 l Motor

3. Zylinderkopfdichtung

Da bei den 1,7 und 1,8 l Motoren die Zylinderkopf- und die Zylinderblockhöhe verringert wurde, wird bei 1,7 und 1,8 l Motoren eine 1,2 mm Dichtung eingebaut. Die bisherige 0,6 mm Dichtung wird ausschließlich für den 1,5 l Motor verwendet. Außerdem gibt es für das Austausch-Programm 1,7 l Motor Normalkraftstoff eine 1,8 mm Dichtung.

A C H T U N G : Es darf auf keinen Fall beim neuen 1,7 l und 1,8 l Motor eine 0,6 mm Dichtung eingebaut werden.

Neue Bestell-Nr	548 024	1,2 mm stark
	548 003	1,8 mm stark

4. Verteiler

Alle Verteiler haben neue Verstellkurven erhalten. Äußerlich sind die Verteiler für den 1,5 l Motor durch ein schwarzes Typenschild, " " 1,7 l " " " blaues " , " " 1,8 l " " " gelbes " zu erkennen.

Neue Bestell-Nr 545 622 für den 1,5 l Motor
 545 316 für den 1,7 l Motor
 545 335 für den 1,8 l Motor

Zündverstellung

	1,5 l Motor	1,7 l Motor	1,8 l Motor
Fliehkraft max	38-42 ^o Kw bei 3000 U/min	40-44 ^o Kw bei 4200 U/min	32-36 ^o Kw bei 3000 U/min
Unterdruck max	8-12 ^o Kurbelwelle bei 112-125 mm Hg	14-18 ^o Kurbelwelle bei 250 mm Hg	16-20 ^o Kurbelwelle bei 198-200 mm Hg
Fliehkraft u. Unterdruck max	46 - 54 ^o	54 - 62 ^o	48-56 ^o

Fliehkraft
(U/min Verteilerwelle)

	1,5 l Motor	1,7 l Motor	1,8 l Motor
Verteilerwelle	225-275	275 - 325	275 - 325
Verstellbeginn	375 - 435	410 - 460	420 - 475
5 ^o	560 - 665	560 - 635	700 - 900
10 ^o	900 - 1100	750 - 1150	1200 - 1400
15 ^o	1500	2100	1500

Unterdruck

Verstellbeginn bei	75 - 100 mm Hg	67 - 106 mm Hg	100 - 120 mm Hg
Verstellbereich	4 - 6 ^o	7 - 9 ^o	8 - 10 ^o
Verstellende	112 - 125 mm Hg	250 mm Hg	198 - 200 mm Hg

b. w.

5. Vergaser

Über die Änderungen an den Vergasern haben wir Ihnen bereits mit der TM 118 Mitteilung gemacht.

A C H T U N G : Die 1,5 l Motoren im Taunus Transit behalten vorläufig ihre alten Vergaser. Daher sind die nachfolgenden Änderungen, die durch Vergaser bedingt sind, nur für den Taunus 17M gültig.

A C H T U N G : Durch den Registervergaser ist beim 1,8 l Motor der Einbau des Kupplungsautomaten nicht mehr möglich.

Neue Bestell-Nr	545 090	für 1,5 l Motor
	545 092	für 1,7 l Motor
	545 030	für 1,8 l Motor

6. Gasgestänge, alle PKW

Die neuen Vergaser werden von einem völlig neuen Gasgestänge betätigt.

7. Dichtung - Vergaser - Ansaugrohr, PKW 1,5 l und 1,7 l Motor

Der aufheizbare Zwischenflansch ist ein Bestandteil des Vergasers für 1,5 und 1,7 l Motoren. Es gibt eine neue Dichtung Vergaser-Ansaugrohr, die für 1,5 und 1,7 l Motoren verwendet werden kann.

Neue Bestell-Nr 544 154

8. Zwischenflansch, 1,8 l Motor

Beim 1,8 l Motor wird der aufheizbare Zwischenflansch zwischen Vergaser und Ansaugrohr montiert. Dazu

gibt es je eine neue Dichtung Zwischenflansch - Ansaugrohr und eine Dichtung Vergaser - Zwischenflansch.

Neue Bestell-Nr	545 031	Zwischenflansch
	545 033	Dichtung - Vergaser - Zwischenflansch
	545 034	Dichtung - Zwischenflansch - Ansaugrohr

9. Kraftstoffleitung und Unterdruckleitung, alle PKW

Da bei den neuen Vergasern die Anschlüsse geändert wurden, sind neue Kraftstoffleitungen und Unterdruckleitungen erforderlich geworden. Es gibt je eine Leitung für 1,5 und 1,7 l Motoren und je eine Leitung für 1,8 l Motoren.

Neue Bestell-Nr	543 062	Kraftstoffleitung für 1,5 und 1,7 l Motore
	545 417	" für 1,8 l Motore
	543 063	Unterdruckleitung für 1,5 und 1,7 l Motore
	545 418	" für 1,8 l Motore

10. Ansauggeräuschkämpfer, alle PKW

Mit Einführung des neuen Vergasers wurde der Ansauggeräuschkämpfer wieder unmittelbar auf dem Vergaser angebracht. Es gibt einen Ansauggeräuschkämpfer für 1,5 und 1,7 l Motoren und einen Ansauggeräuschkämpfer ausschließlich für 1,8 l Motoren.

A C H T U N G : Die Schraube an der Befestigungsschelle muß bei der Montage mit 0,6 - 0,8 mkg angezogen werden.

Neue Bestell-Nr	545 655	für 1,5 l und 1,7 l Motore (Standardausführung)
	545 656	für 1,8 l Motore

b. w.

11. Winkelstück - Frischluftheizung u. Regulierventil-Frischluftheizung

Beide Teile haben einen zusätzlichen Anschluß für den Wasser Zu- und Ablauf in das Kühlwassergehäuse der Startautomatik des Vergasers.

Neue Bestell-Nr 568 407 Winkelstück-Frischluftheizung
568 408 Regulierventil-Frischluftheizung

12. Ansaugrohr, PKW 1,8 l Motor

Da der Registervergaser zwei Gemischaustritt-Kanäle hat, ist für den 1,8 l Motor ein neues Ansaugrohr erforderlich. Dieses Ansaugrohr hat gleichzeitig größere Austritt-Querschnitte zum Zylinderkopf.

Neue Bestell-Nr 545 037

13. Dichtung - Ansaugrohr - Ansaugkrümmer, alle PKW

Da das Zwischenblech für die Halterung der Vergaser-Betätigung wegfällt, haben alle Motoren eine stärkere Dichtung.

Neue Bestell-Nr 501 312

14. Dichtung - Sammelrohr, PKW 1,8 l Motor

Da der Durchströmquerschnitt des Ansaugrohres und des Zylinderkopfes größer geworden ist, ist für den 1,8 l Motor eine neue Dichtung erforderlich.

Neue Bestell-Nr 545 039

15. Führungsring - Ansaugrohr an Zylinderkopf; Alle PKW

Durch den größeren Durchström-Querschnitt ist für den 1,8 l Motor auch ein größerer Führungsring erforderlich. Da beim 1,7 l Motor das alte Ansaugrohr verwendet wird, muß hier ein abgestufter Führungsring verwendet werden.

Neue Bestell-Nr 551 885 für 1,7 l Motor
518 240 für 1,8 l Motor

16. Entlüftungsrohr, alle PKW

Das neue Gasgestänge bedingt eine Abbiegung des Entlüftungsrohres.

Neue Bestell-Nr 544 970

17. Ventile, alle PKW

Alle Motoren haben neue Ventile, die etwas länger sind. Außerdem haben die Einlaßventile des 1,7 und 1,8 l Motors einen größeren Ventilteller.

Es gibt Einlaßventile nur für den 1,5 l Motor, gleiche Einlaßventile für den 1,7 l und 1,8 l Motor, und gemeinsame Auslaßventile für den 1,5 l, 1,7 l und 1,8 l Motor.

Neue Bestell-Nr 545 637 Einlaßventil 1,5 l (Standard)
545 642 Einlaßventil 1,7 und 1,8 l (Standard)
545 647 Auslaßventil 1,5, 1,7 und 1,8 l (Standard)

18. Kolben, nur 1,8 l Motoren

In Verbindung mit dem neuen Zylinder Kopf wurde der Kolben für den 1,8 l Motor in seiner Bauhöhe wieder der des 1,7 l Motors angeglichen.

19. Lagerschalen, nur 1,5 und 1,7 l Motoren

1,5 und 1,7 l Motoren erhalten neue Intermediate-Lagerschalen (Sintermetall). Die Einbauweise bzw die Klassifizierung der Lagerschalen hat sich nicht geändert. Der 1,8 l Motor hat die Dreistoff-Lagerschalen behalten. Es dürfen daher die Intermediate- und die Dreistoff-Lagerschalen nicht miteinander vertauscht werden.

b. w.

20. Kupplungsdruckplatte, PKW 1,7 l Motor

Bei 17 M Fahrzeugen mit 1,7 l Motoren, die mit einem Kupplungsautomaten ausgerüstet werden, ist die Kupplungsdruckplatte verstärkt worden.

Neue Bestell-Nr 544 277

Bei eventuell erforderlichen Reparaturen kann es vorkommen, daß unter Umständen in Neumotore alte Teile oder in alte Motore neue Teile eingebaut werden müssen.

M E R K S A T Z : Vergaser und Verteiler sind aufeinander abgestimmt. Es ist bei 1,7 und 1,8 l Motoren in keinem Falle möglich, einen Vergaser alter Ausführung mit einem Verteiler neuer Ausführung bzw einen neuen Vergaser mit einem alten Vergaser zu paaren.

Der Einbau eines neuen Vergasers in ältere Fahrzeuge ist in jedem Falle nur in Verbindung mit dem Einbau eines neuen Gasgestänges und des neuen Luftfilters möglich.

Im einzelnen sind ausschließlich folgende Kombinationen möglich:

(Die Kombinationen kompletter Altmotore bzw Neumotore werden dabei nicht erwähnt)

	Efd Nr	Zylinderblock	Kolben	Zylinderkopf	Vergaser	Verteiler	Zylinderkopf- dichtung
<u>1,5 l Motor</u>							
Wagen gebaut vor	1	alt	-	alt	alt	neu	0,6 mm
Herbst 1963:	2	alt	-	neu	alt	alt	0,6 mm
	3	alt	-	neu	alt	neu	0,6 mm
Wagen gebaut nach	4	alt	-	alt	neu	neu	0,6 mm
Herbst 1963:	5	alt	-	alt	neu	alt	0,6 mm
<u>1,7 l Motor für Normalkraftstoff</u>							
Wagen gebaut vor	6	alt	-	neu	alt	alt	1,2 mm
Herbst 1963:	7	neu	-	alt	alt	alt	1,2 mm
	8	neu	-	neu	alt	alt	1,8 mm
<u>1,8 l Motor</u>							
Wagen gebaut vor	9	alt	alt	neu	alt	alt	1,2 mm
Herbst 1963:	10	alt	neu	neu	alt	alt	0,6 mm
	11	neu	-	alt	alt	alt	0,6 mm
	12	neu	-	neu	alt	alt	1,2 mm

Die Kombinationen 2, 3, 8 und 12 entsprechen dem jetzigen AT-Motor.

M E R K E : Bei den Kombinationen 6 und 8 muß ein neuer 1,5 l Zylinderkopf eingebaut werden. Der Einbau eines 1,7 l Zylinderkopfes ist nicht möglich.

b. w.

M E R K E : Bei den Kombinationen 9, 10 und 12 muß ein gestufter Führungsring zwischen Ansaugrohr und Zylinderkopf eingebaut werden. Dagegen muß die bisherige Dichtung Sammelrohr weiter verwendet werden.

Wir weisen darauf hin, daß nach unseren Untersuchungen bei anderen Kombinationen mit Beanstandungen bzw sogar mit Motorschäden zu rechnen ist.