



SERVICE-TRAINING

TECHNIKER-INFORMATION

MOTORCRAFT
EINFACH-VERGASER

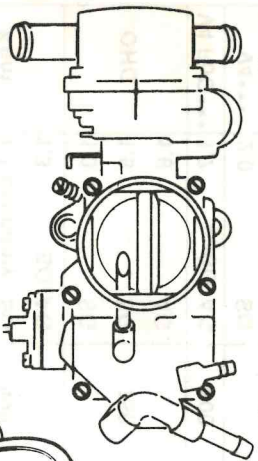
23.00

Seite
1

Äußere Erkennungsmerkmale

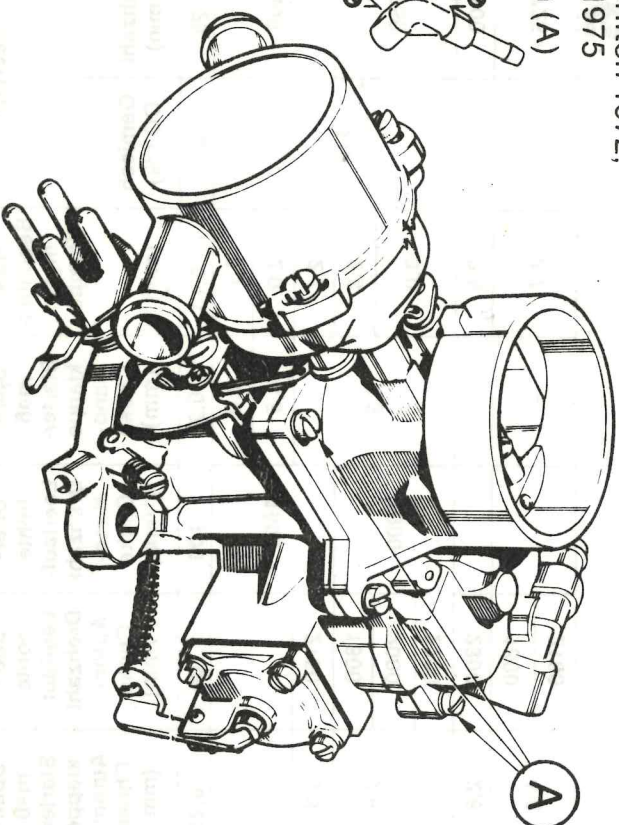
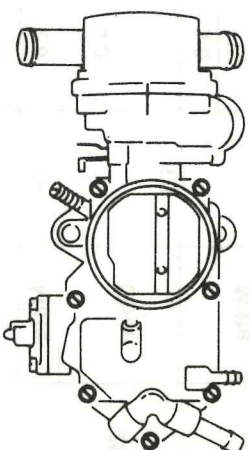
Standard '72

entspricht den Abgasvorschriften 1972,
in Produktion bis etwa Mai 1975
6 Vergaserdeckelschrauben (A)



Standard '76

entspricht den Abgasvorschriften 1976,
in Produktion ab etwa Mai 1975
7 Vergaserdeckelschrauben (A)



Standard '75

Technische Daten



SERVICE-TRAINING

TECHNIKER-INFORMATION

EINFACH-VERGASER
MOTORCRAFT

23.00

Seite
1



Technische Daten

Gelten für die Modelljahre 1974 bis 1976
Für frühere Modelljahre und Transit siehe
separate Datenkarte

Standard '72

Einstellvorgang	②		③		⑤		⑥		⑦		⑧		⑨		⑩		⑩		⑪	
	Leerlauf	Gemisch CO (%)	Hub- Beschleu- riger Pumpe (mm)	Spalt- maß Starter- klappe Hand- Choke (mm)	Über- höhe Leerlauf- Drehzahl Hand- Choke (1/min)	Über- höhe Leerlauf- Drehzahl Autom.- Choke (1/min)	Spalt- maß Starter- klappe Autom.- Choke (mm)	V-Markie- rung Stellung der Stufen- scheibe (mm)	Spalt- maß Vollgas (mm)	Raste Bimetall- feder	Schwim- merstand oben (mm)									
Zulässige Toleranz	± 25	± 0,2	± 0,13	± 0,25	± 100	± 100	± 0,25	-	± 0,5	-	± 0,8									
	1,1 SG	2,7	2,7	3,0	1500**	-	-	-	-	-										
Kent	1,1 Economy SG	800	2,0	4,5	1500**	2150	3,3	2,8	7,6	Mitte										
	1,3 SG/AG	3,0	2,7	2,8	1800	2150	3,3	2,8	7,6	Mitte										
OHC	1,3 SG	750	2,8	3,3	1000	2000	2,6	4,3	5,3	Oben										
	1,6 SG	3,0	3,0	3,3	2200	2000	2,6	4,3	5,3	Oben										
V4 FOG***	1,7 SG/AG	800	2,5	-	-	2300	2,8	3,0	5,3	Mitte										
	2,0 SG	725	3,7	-	-	1800	4,0	4,0	5,3	Mitte										
Essex	2,0 SG	800	3,7	-	-	2100	4,0	4,0	5,3	Mitte										
	2,0 AG	725	3,7	-	-	2100	4,0	4,0	5,3	Mitte										

Standard '76

Einstellvorgang	②		③		⑤		⑥		⑦		⑧		⑨		⑩		⑩		⑪	
	Leerlauf	Gemisch CO (%)	Hub- Beschleu- riger Pumpe (mm)	Spalt- maß Starter- klappe Hand- Choke (mm)	Über- höhe Leerlauf- Drehzahl Hand- Choke (1/min)	Über- höhe Leerlauf- Drehzahl Autom.- Choke (1/min)	Spalt- maß Starter- klappe Autom.- Choke (mm)	V-Markie- rung Stellung der Stufen- scheibe (mm)	Spalt- maß Vollgas (mm)	Raste Bimetall- feder	Schwim- merstand oben (mm)									
Kent	1,1 SG	800	2,0	4,0	1000	-	-	-	-	-										
	1,3 SG/AG	1,5	2,2	3,0	1400	2100	3,0	4,2	5,3	Mitte										
OHC	1,3 SG	800	0,5	2,8	3,5	-	-	-	-	29,0										
	1,6 SG	± 0,1	2,9	3,3	1000	2000	3,8	5,0	-	29,0										
Essex	1,6 AG	800	± 0,1	2,9	3,3	2200	3,0	4,5	5,3	Mitte										
	1,6 AG	800	± 0,1	2,9	3,3	2200	3,0	4,5	5,3	Mitte										

* SG = Schaltgetriebe
AG = Automatisches Getriebe

** 1,1-Ltr.-Escort '75 nicht Economy = 1100/min
*** Betrifft nur Ford Consul

Wichtige Bemerkungen: ● Für Arbeiten am Vergaser, wobei der Motor nicht laufen muß, ist die Batterie abzuklemmen

● Erfolgreiche Vergasereinstellungen setzen einen einwandfreien Betriebszustand des Motors voraus

1 Gaspedalzug

- Einstellung des Gaszugs lösen (nur Kontermuttersystem).
- Gaspedal ganz durchtreten und festhalten.
- Gaszug so einstellen, daß die Drosselklappe gerade voll geöffnet ist.

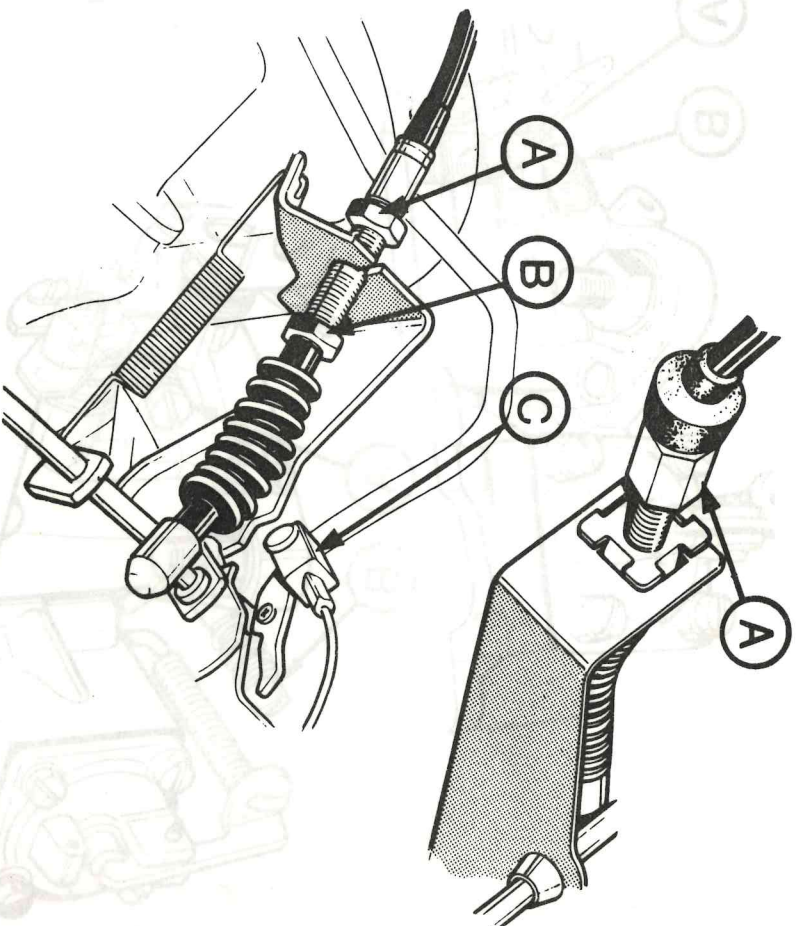
Beachte: Mit Automatikgetriebe –
Einstellung des Kick-down-Zugs prüfen
(siehe Werkstatthandbuch).

- Gaspedal loslassen und die Einstellung durch nochmaliges Gasgeben überprüfen.

A – Einstellmutter/Hülse

B – Kontermutter

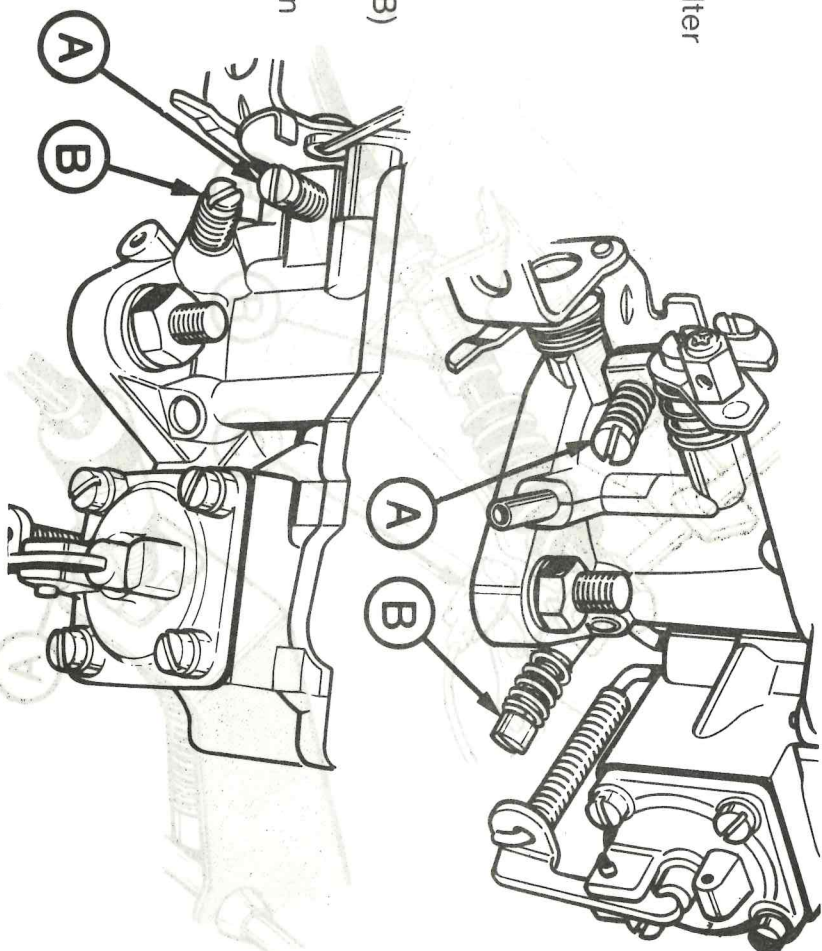
C – Kick-down-Zug



② Leerlaufdrehzahl und Gemisch

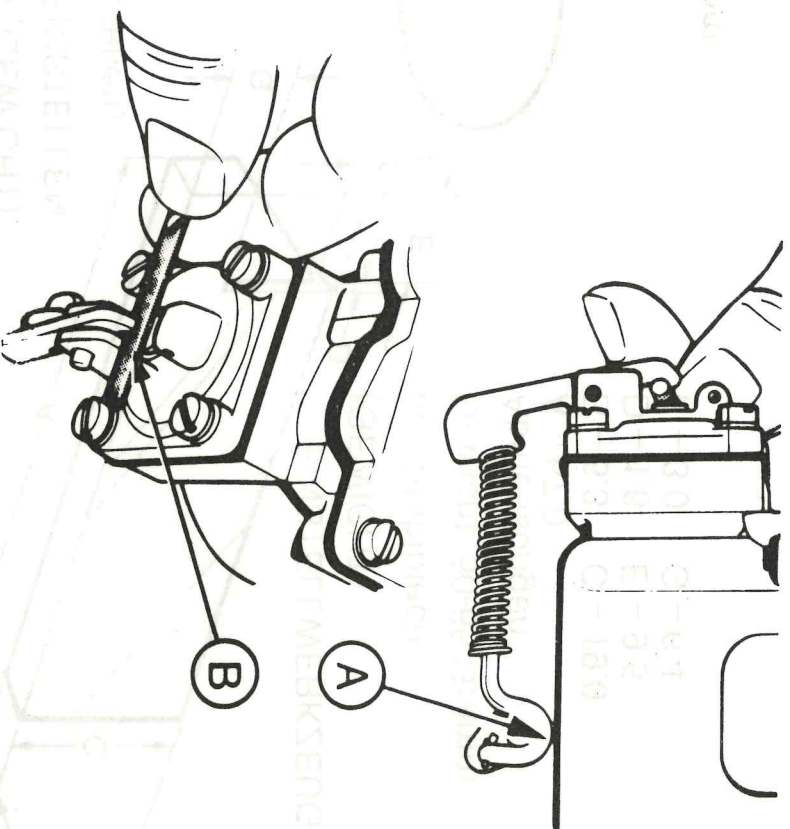
Beachte: • Einstellung und Prüfung bei aufgebautem Luftfilter vornehmen (Ansaugschorhei in Sommer-B-Konstantposition)

- Drehzahlmesser und CO-Tester anschließen
- Motor bei Betriebstemperatur ca. 30 Sekunden mit etwa 3000/min laufen lassen und auf Leerlaufdrehzahl zurückkehren
- Warten, bis sich die Anzeigen stabilisiert haben
- Mit der Drehzahl-(A) und der Gemisch-Einstellschraube (B) den vorgeschriebenen Leerlauf und CO-Wert einstellen
- Motor nochmals ca. 30 Sekunden mit etwa 3000/min laufen lassen und dann bei Leerlaufdrehzahl die Einstellung überprüfen
- Gemisch-Einstellung prüfen
- A – Leerlaufdrehzahl-Einstellschraube
- B – Gemisch-Einstellschraube



③ Hub der Beschleunigerpumpe

- Leerlaufdrehzahl-Einstellschraube zurückdrehen
- Bei völlig geschlossener Drosselklappe den Membranstößel der Beschleunigerpumpe ganz hineindrücken und den Abstand zwischen Membranstößel und Hebel mit einem Spiralbohrer (B) der vorgeschriebenen Stärke prüfen
- Einstellen durch Biegen des U-förmigen Gestänges (A)



A – Gestänge (hier biegen)

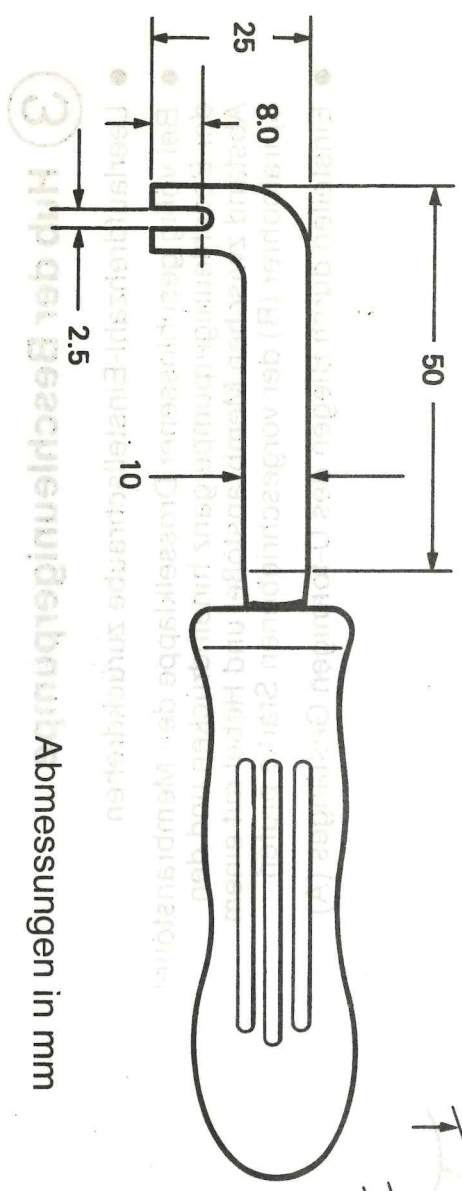
B – Spiralbohrer

④

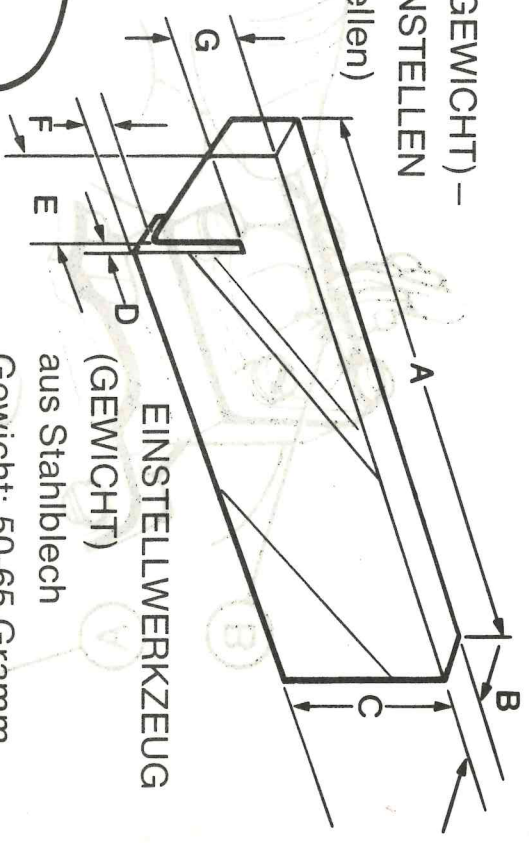
4

EINSTELLWERKZEUG (GEWICHT) -
STARTAUTOMATIK EINSTELLEN
(zum Selbsterstellen)

BIEGEWERKZEUG FÜR ANSCHLAG
(zum Selbsterstellen)



3 Hand der Beschleunigerbauteile Abmessungen in mm



EINSTELLWERKZEUG
(GEWICHT)
aus Stahlblech

Gewicht: 50-65 Gramm

Abmessungen:

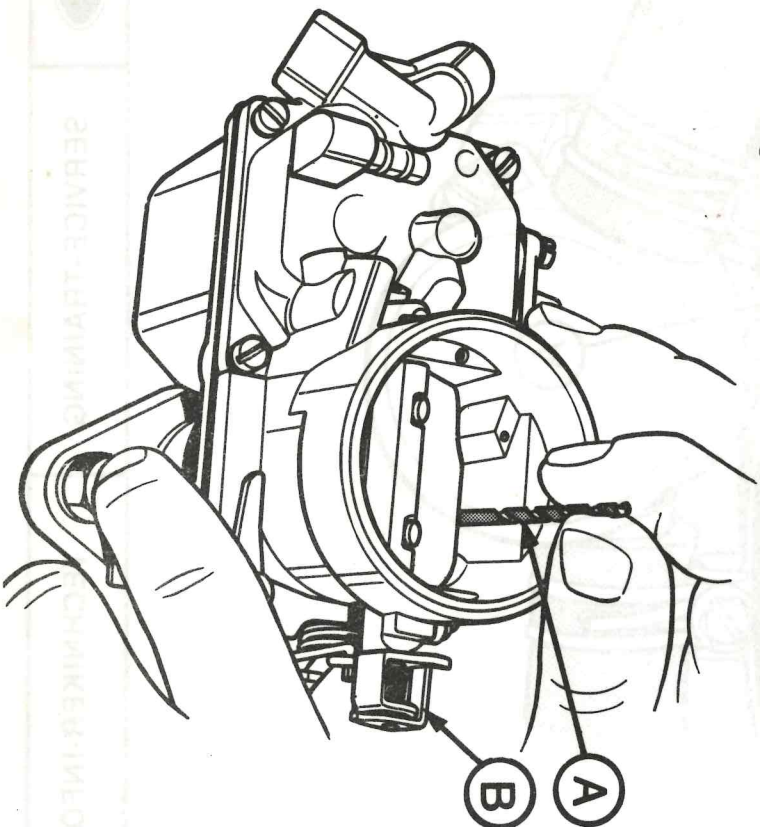
- A - 67.0
- B - 6.3
- D - 1.6
- F - 3.0
- C - 19.0
- E - 9.5
- G - 6.4

5 Spaltmaß der Starterklappe

- Starterklappe mit Starterzug schließen und jetzt Starterklappe entgegen Federspannung von Hand öffnen
- Spaltmaß mit vorgeschriebenem Spiralbohrer (A) prüfen
- Einstellen durch Biegen des Anschlaghebels (B)

A – Spiralbohrer

B – Anschlaghebel



6 Überhöhte Leerlaufdrehzahl

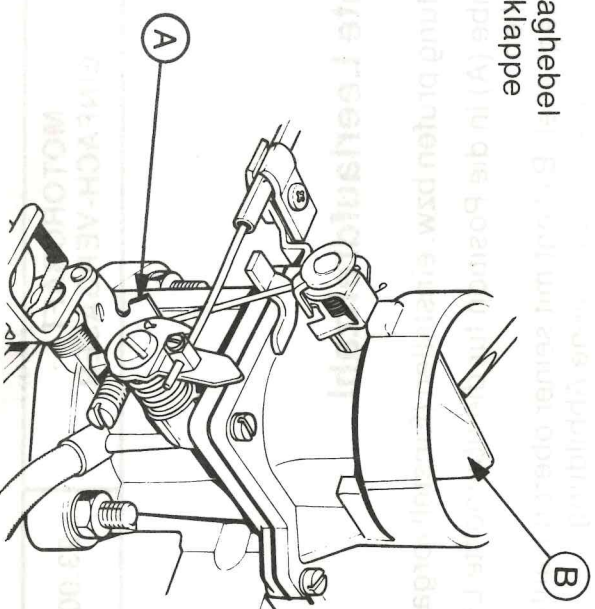
- LeerlaufEinstellung prüfen bzw. einstellen (Einstellvorgang ②)
- Spaltmaß der Starterklappe prüfen bzw. einstellen (Einstellvorgang ⑤)
- Bei laufendem Motor (betriebswarm) die Starterklappe (B) geöffnet festhalten und den Starterzug ziehen

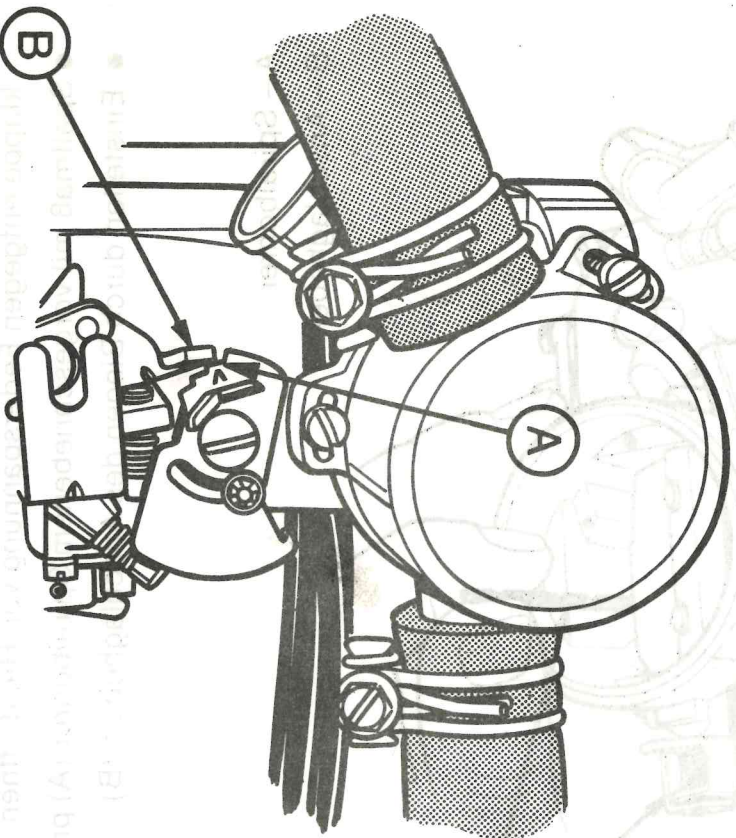
Beachte: Der Starterzug läßt sich ungefähr 1/3 des normalen Wegs ziehen

- Die überhöhte Drehzahl ablesen
- Motor abstellen und die Einstellung durch Biegen des Anschlaghebels (A) korrigieren
- Ergebnis der überhöhten Leerlaufdrehzeleinstellung überprüfen
- Leerlaufdrehzahl überprüfen

A – Anschlaghebel

B – Starterklappe





7 Überhöhte Leerlaufdrehzahl

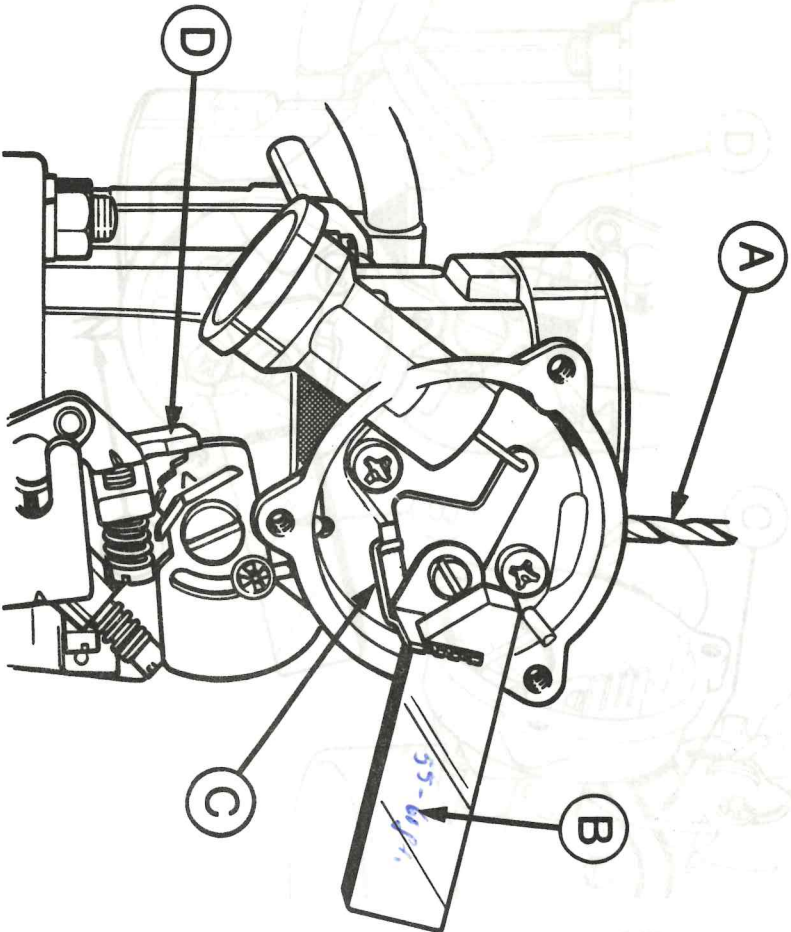
- LeerlaufEinstellung prüfen bzw. einstellen (Einstellvorgang ②)
- Die Stufenscheibe (A) in die Position für die überhöhte Leerlaufdrehzahl stellen
- **Beachte:** Anschlaghebel (B) liegt mit seiner oberen Kante gegen die V-Markierung (siehe Abbildung)
- Den Motor (betriebswarm) anlassen und die überhöhte Drehzahl ablesen
- Motor abstellen und die Einstellung durch Biegen des Anschlaghebels (B) korrigieren
- Ergebnis der überhöhten Leerlaufdrehzahleinstellung überprüfen
- Leerlaufdrehzahl überprüfen

A – Stufenscheibe (V-Markierung)

B – Anschlaghebel

② Spaltmaß der Stufenscheibe

③ Überhöhte Leerlaufdrehzahl



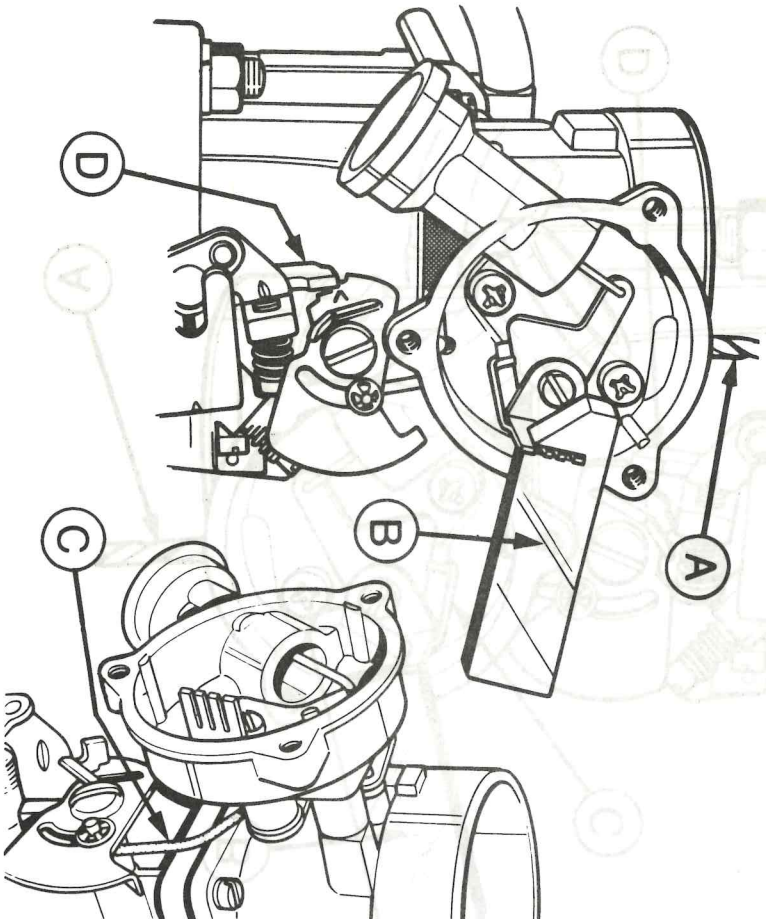
⑧ Spaltmaß der Starterklappe

- Startautomatikgehäuse mit Bimetallfeder abbauen
- Überhöhte Leerlaufdrehzahl überprüfen, ggf. einstellen (Einstellvorgang ⑦)
- Anschlaghebel (D) gegen die höchste Stufe der Stufenscheibe stellen.

Wichtig! Nicht gegen die mit 'V' markierte Stufe (siehe Abbildung).

- Bei laufendem Motor (betriebswarm) Einstellwerkzeug (B) auf den Mitnehmerhebel klemmen und sicherstellen, daß sich das Werkzeug frei bewegt.
- Das Spaltmaß an der unteren Kante der Starterklappe mit einem Spiralbohrer (A) messen.
- Motor abstellen und Spaltmaß durch Biegen des Mitnehmerhebels (C) einstellen.
- Einstellung nochmals überprüfen.

- A – Spiralbohrer
- B – Einstellwerkzeug
- C – Mitnehmerhebel
- D – Anschlag auf höchste Stufe der Stufenscheibe



9 V-Markierung – Stellung der Stufenscheibe

- Starterklappe durch das Einstellwerkzeug (B) geschlossen halten (Motor abgestellt). Entsprechenden Spiralbohrer (A) an der unteren Kante der Starterklappe einclippen

- Drosselklappe etwas öffnen und prüfen, ob die Stufenscheibe in die Position für die überhöhte Leerlaufdrehzahl fällt

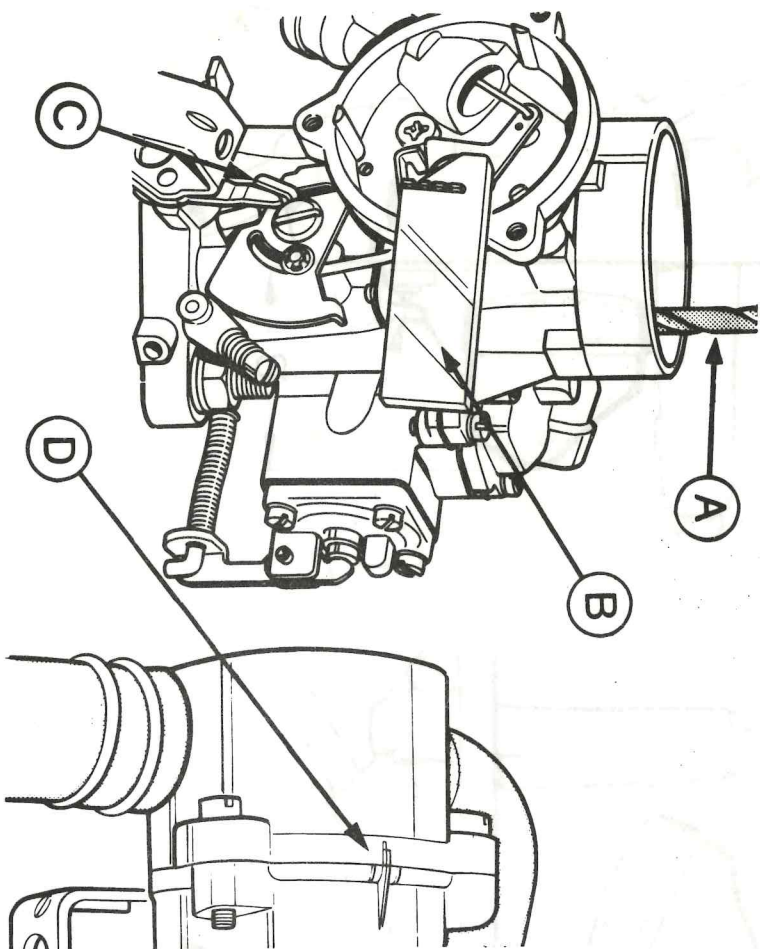
Beachte: 'V'-Markierung auf der Stufenscheibe soll gegen die obere Kante des Anschlaghebels (D) liegen.

- Einstellen durch Biegen des Verbindungsgestänges (C).

- Anschlagshebel (D) gegen die hochste Stufe der Stufenscheibe stellen
- Spiralbohrer (A) an der unteren Kante der Starterklappe einclippen
- Einstellwerkzeug (B) an der unteren Kante der Starterklappe einclippen
- Verbindungsgestänge (C) durch Biegen des Verbindungsgestänges (C) einstellen
- Anschlaghebel (D) gegen die obere Kante des Anschlaghebels (D) liegen

8 Einstellung der Stufenscheibe





10 Spaltmaß – Vollgas

- Starterklappe durch das Einstellwerkzeug (B) schließen lassen und die Drosselklappe ganz öffnen (Motor abgestellt)

Beachte: Die Starterklappe öffnet, wenn die Drosselklappe ganz geöffnet wird

- Das Spaltmaß an der Unterkante der Starterklappe mit einem Spiralbohrer (A) prüfen
- Einstellen durch Biegen des Anschlaghebels (C)

Raste – Bimetallfeder

- Bimetallfeder in die vorgeschriebene Raste einhängen und Startautomatikgehäuse entsprechend der Markierung (D) montieren

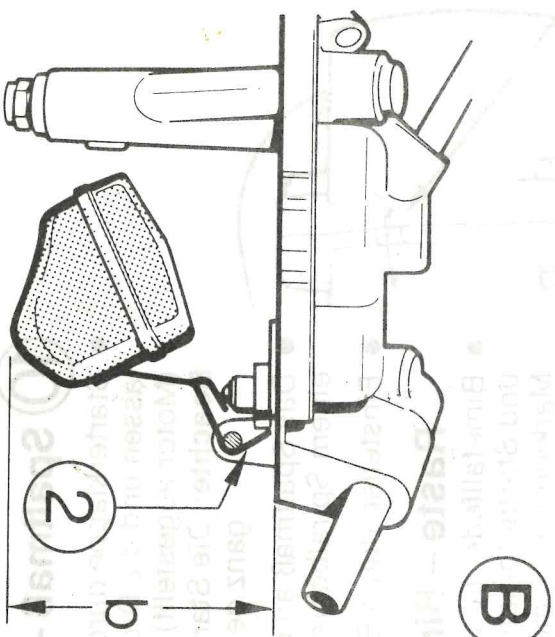
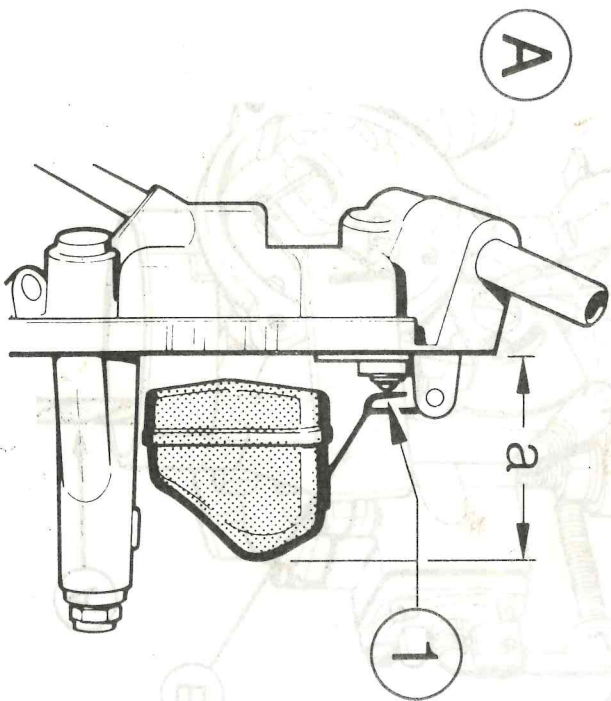
A – Spiralbohrer
B – Einstellwerkzeug

C – Anschlaghebel
D – Markierung
Startautomatik-
gehäuse

11 Schwimmerstellung

A Oberer Schwimmerstand
1 Einstellzunge

B Unterer Schwimmerstand
2 Einstellzunge



- Für den oberen Schwimmerabstand den Vergaserdeckel so halten, daß das Schwimmernadelventil geschlossen ist und der Schwimmer die Kugel berührt. Die Feder darf nicht eingedrückt sein
- Den Abstand (a) ohne Deckel-dichtung bis zum Schwimmer messen
- Einstellen durch Biegen der Einstellzunge (1)
- Für den unteren Schwimmerabstand den Vergaserdeckel waagrecht halten und den Abstand (b) wie vor messen
- Einstellen durch Biegen der Einstellzunge (2)

