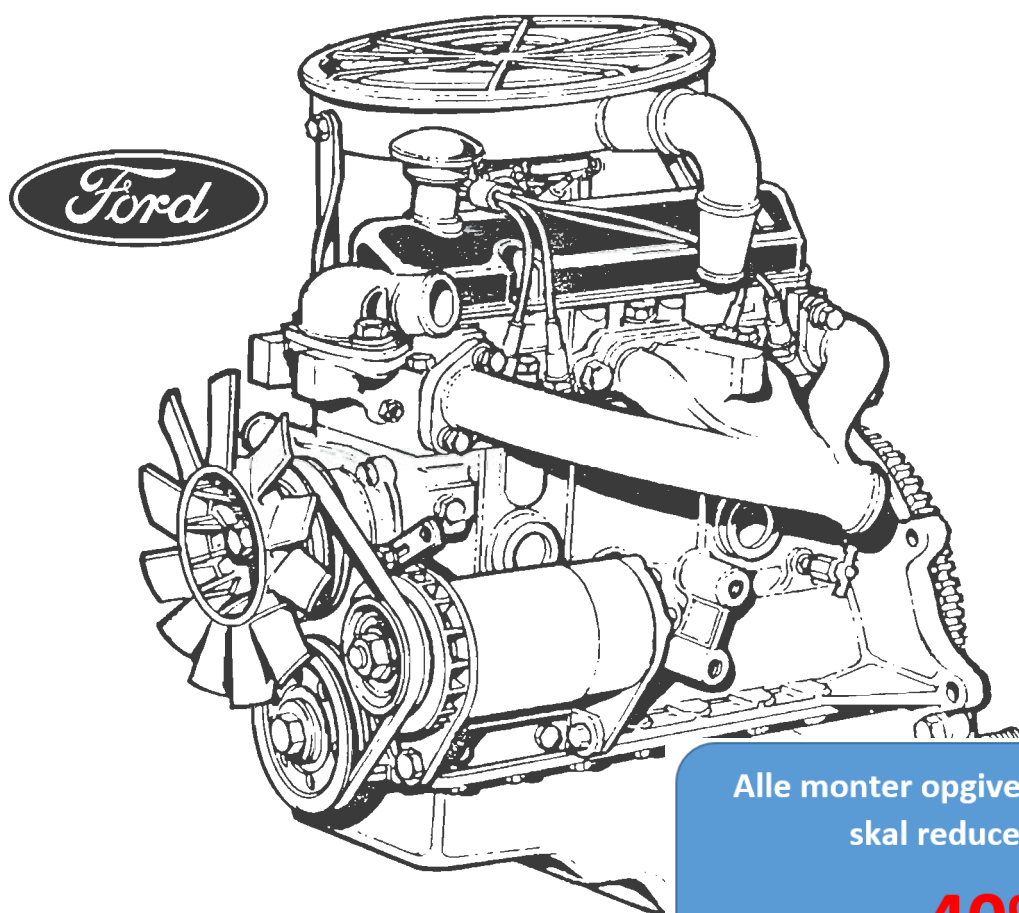


Værkstedshåndbog



Alle monter opgivet i den håndbog
skal reduceres med

40%

Ford 1.1L OHV motor

Indhold

MOTOR

Motor almen beskrivelse	3
Beskrivelse af smøresystem og krumtapshusventilationssystem	5
Eftersyn af motorolie	6
Måling af olietryk	7
Motor kompressionsprøve	8
Kontrol og justering af ventilspillerum	9
Topstykke af- og påmontering	10
Topstykke udskiftning (med afmonteret topstykke)	14
Motor tekniske data	19
Motor tilspændingsmomenter	22

TÆNDINGSSYSTEM

Tændingssystem almen beskrivelse	24
Kontaktsæt (platiner) udskiftning	27
Kondensator og fordeler dæksel udskiftning	28
Justering og kontrol af tænding	29
Højspændingsledninger kontrol af modstand	31
Tændingssystem tekniske data	32

Motor type "A"

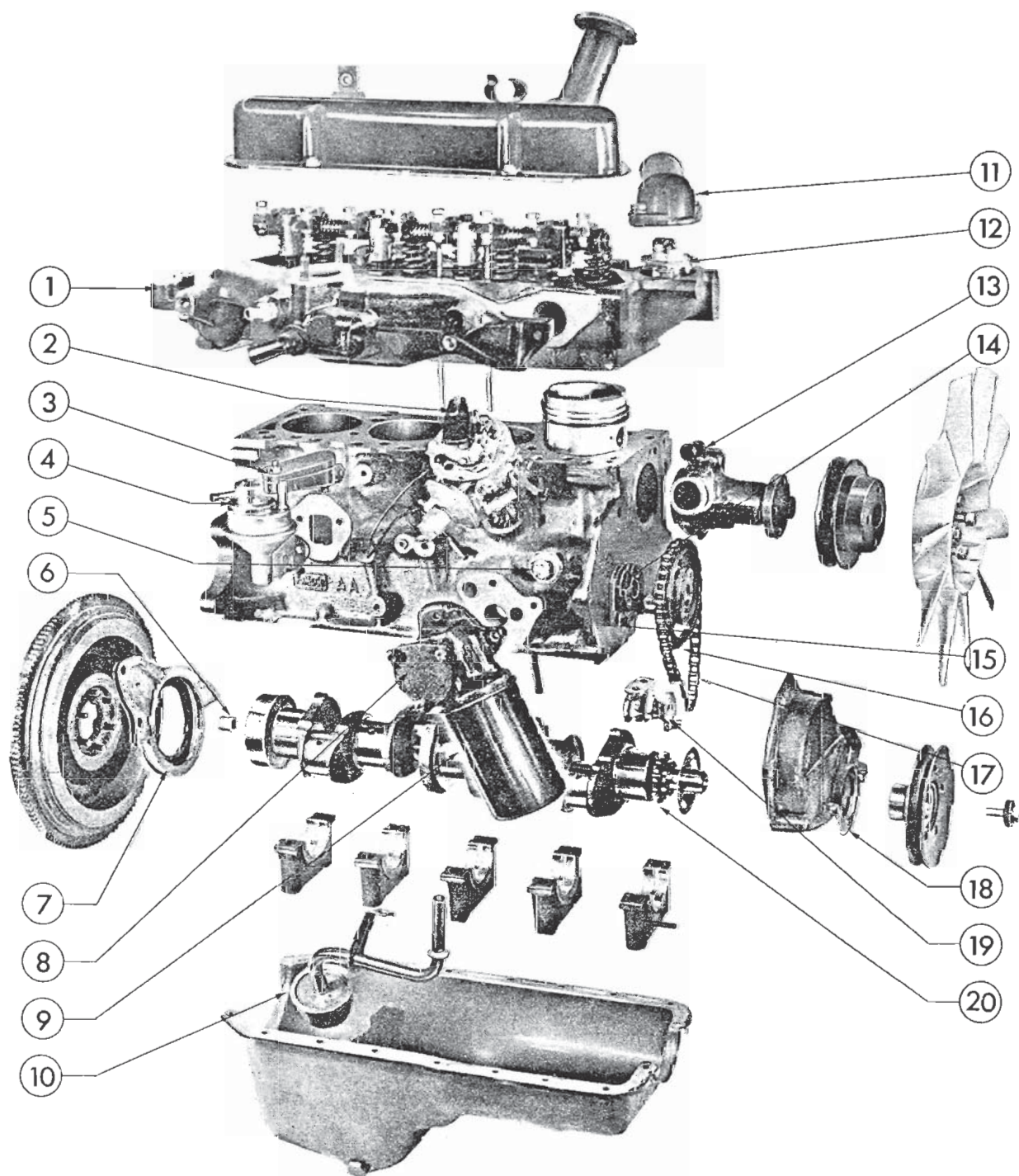


Fig. 16 - Motor type "A" - enkeltdele.

- | | | |
|---------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1. Indsugningsmanifold | 8. Oliepumpe | 15. Knastakslens trykplade |
| 2. Strømfordeler | 9. Oliefilter | 16. Knastakselhjul |
| 3. Olieudskiller | 10. Sugerør og oliesi | 17. Taktkæde |
| 4. Benzinpumpe | 11. Vandafgangsforbindelse | 18. Taktdæksel med pakning |
| 5. Olietrykskontakt | 12. Termostat | 19. Kædestammer |
| 6. Krumtapaksel | 13. Vandpumpe | 20. Olieslyngring |
| 7. Krumtapakslens pakdåseholder | 14. Knastaksel | |

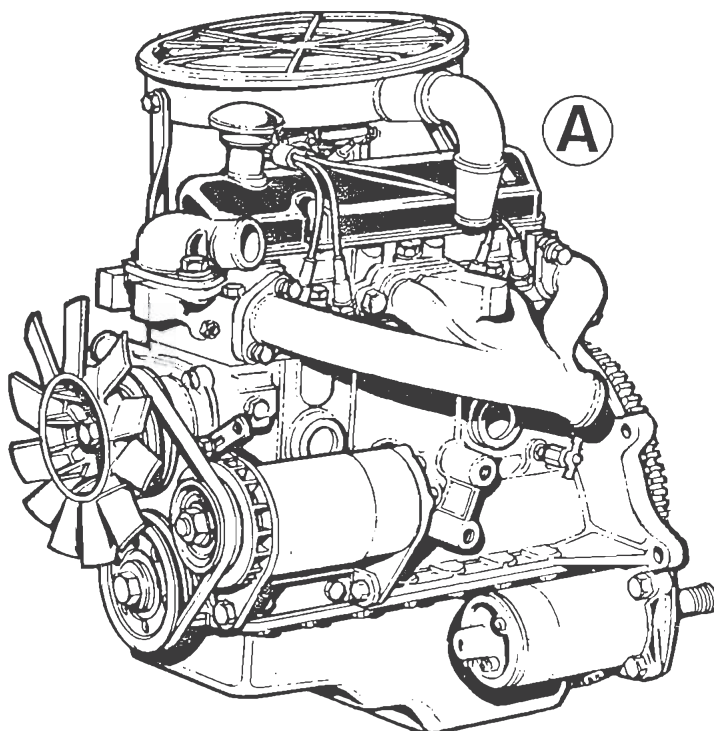
ALMINDELIG BESKRIVELSE

Alle modeller i '75 Escort-serien er udstyret med en OHV rækkemotor.

OHV = topventil.

Motor "A" er en 4-cyl., 4-takts benzinrækkemotor. Topventilerne aktiveres via ventilløftere, stødstænger og vippearmer. Knastakslen er anbragt i motorblokken i den ene side af motoren og drives fra krumbænkappen af en rullekæde. Topstykket

er af den tværskyllede type; forbrændingskamrene udgøres af recesser, der er slebet ned i stempelkronerne. Motorerne fremstilles i tre størrelser, som angivet i nedenstående tabel. Såvel motorblokken som topstykket er forsynet med indstøbte reservedelsnumre eller cifre til brug som identifikation (se Tekniske Data). I nedenstående tabel angives tilføjede koderne for motorstørrelse, type, udgave og effekt.



MOTOROVERSIGT

Motorstørrelse i liter	Kompressionsforhold	Type	kW (hk)	Motorkode på typeplade	Fabrikeret i		Motorkode i værksteds-håndbog
					Tyskland	England	
1,1	LC	4-cyl. OHV rækkem.	32 (44)	G1B	x	x	"A"
1,1	HC	4-cyl. OHV rækkem.	35 (48)	G2C	x	x	
1,1	2V	4-cyl. OHV rækkem.	42 (57)	G3A	x *	-	
1,3	LC	4-cyl. OHV rækkem.	40 (54)	2	x	x	
1,3	HC	4-cyl. OHV rækkem.	42 (57)	2	x	x	
1,3	2V	4-cyl. OHV rækkem.	51 (70)	2	x	x	
1,6	2V	4-cyl. OHV rækkem.	62 (84)	2	x	x	

* Kun Frankrig og Italien.

Motorens smøresystem, Fig. 1.

Oliepumpen trækker olie fra bundkarret via en oliesi og tvinger olien ind i full-flow oliefiltret. Den filtrerede olie strømmer gennem midten af filterelementet og en kort kanal (i motorens højre side) til olietrykkontakten, hvorfra den strømmer gennem en tværboring til hovedgalleriet (i motorens venstre side). Hovedlejerne er i direkte forbindelse med hovedgalleriet, og knastaksellejerne er af hensyn til smøringen forbundet med forreste, midterste og bageste hovedleje. Plejlstangssølerne på krumtapakslen smøres via diagonale borer fra det nærmeste hovedleje. En olieboring i plejlstangshovedet sørger for stænksmøring af stempelpindene og den trykfrie side i cylindrene. Taktkæden og kædehjulene smøres også ved stænksmøring gennem en olieboring. Knastakslens forreste lejesøle har i midten en fræset flade, hvorfra olie i stød (via en boring i motorblokken og topstykket) smører vippearmsakslen.

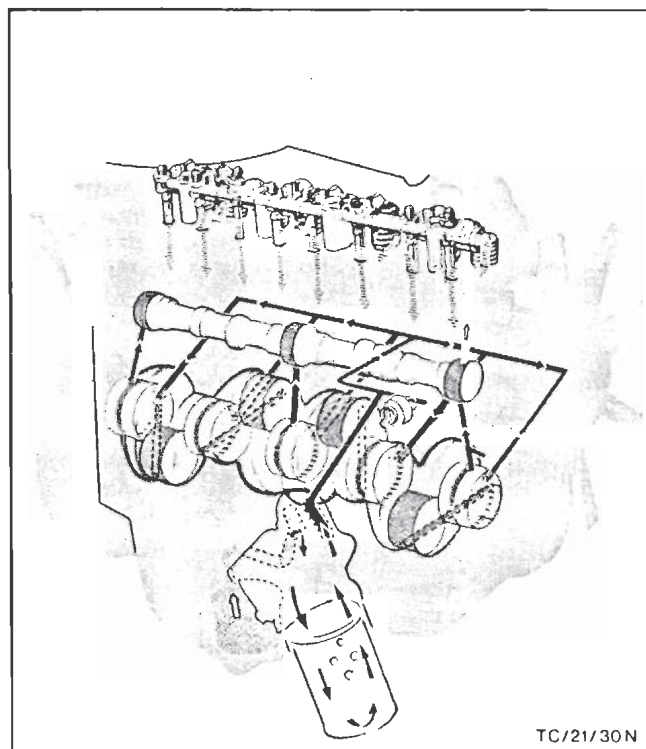


Fig. 1 - Motoroliens strømningsvej.

Lukket krumtaphusventilationssystem, Fig. 2.

Ventilationen af krumtaphuset er afhængig af den luftmængde, der suges ind af den arbejdende motor, og den luftmængde, der passerer gennem ventilationsventilen. Den indsugede friske luft strømmer gennem oliepåfyldningsrøret til ventildækslet, derefter videre gennem krumtaphuset og suges af den arbejdende motor gennem ventilationsventilen i højre side af motoren og forbrændes sammen med benzin-luftblandingen fra karburatoren. Ventilationsventilen regulerer gennemstrømningsmængden af luft i afhængighed af belastningen på motoren.

Ventilationsventilen skal renses med mellemrum (hver 20000 km) med et rensemiddel og blæses derefter ren og tør med trykluft, hvorefter den monteres i olieudskilleren.

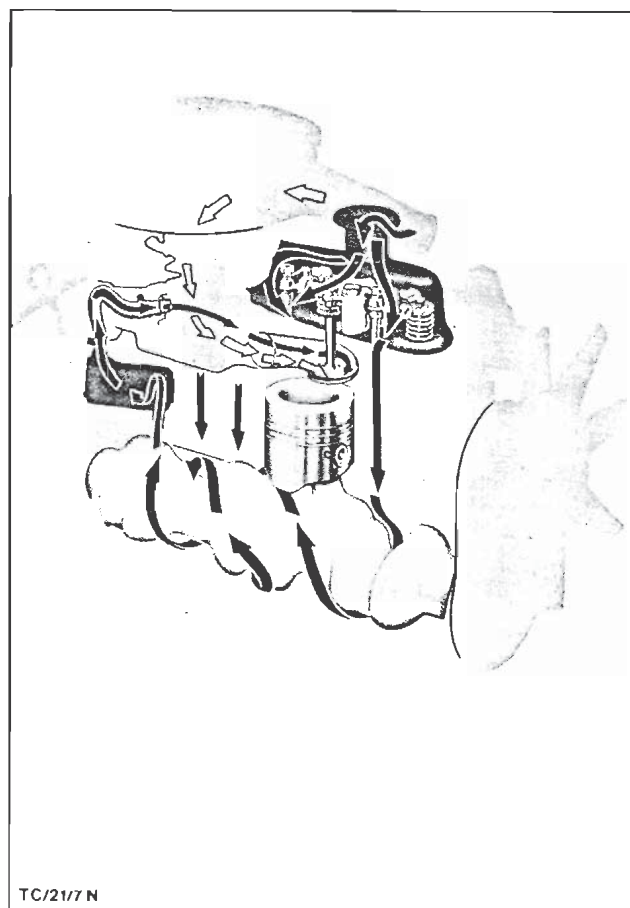


Fig. 2 - Lukket ventilationssystem.

Eftersyn og kontrol af motorolie niveau

Ved kontrol af motorens oliestand skal vognen anbringes på plan grund, og motoren skal have sin normale arbejdstemperatur. Før kontrollen foretages, skal vognen stå et øjeblik, således at al olie kan løbe tilbage til bundkarret.

Træk målepinden op, tør den af med en ren klud, sæt den i røret igen og træk den op påny. Olien på målepinden angiver oliestanden i bundkarret; den skal ligge mellem de to mærker. Det kvantum olie, der er nødvendigt til at fylde op fra bundmærke til topmærke, er ca. 3/4 til 1 liter uanset motortype.

Om nødvendigt efterfyldes olie, der opfylder den anbefalede FORD specifikation, gennem påfyldningsstutsen (se Tekniske Data).

Det er ikke nødvendigt at efterfylde olie, før oliestanden falder til det nederste mærke. Lad aldrig oliestanden komme ned under nederste mærke. Efterfyld aldrig så megen olie, at det står over øverste mærke, idet overskydende olie går til spilde, d.v.s. olieforbruget øges.

Der skal skiftes olie og oliefilter mindst hver 6. måned. Hvis vognen anvendes under hårde kørselsforhold, f.eks. korte ture, hyppige koldstarter, støvede veje etc., skal såvel motorolie som oliefilter udskiftes med kortere mellemrum.

Hvis der ikke anvendes motorolie af den specificerede type, vil den uundgåelige konsekvens være unormalt slid eller beskadigelse af motoren. Oliefilmen bliver usammenhængende, og komponenter, der udsættes for høje varmemæssige belastninger, udsættes for øget slitage. Oliester samles i bundkarret og blokerer oliekanalerne. Desuden yder olier af dårlig kvalitet ikke beskyttelse mod tæring, således at der dannes rust på cylindervæggene. Efter relativ kort tid vil motoreffekten mindskes, og benzin- og olieforbruget vil stige. Anvend altid en mærkeolie, der er i overensstemmelse med vore anbefalinger.

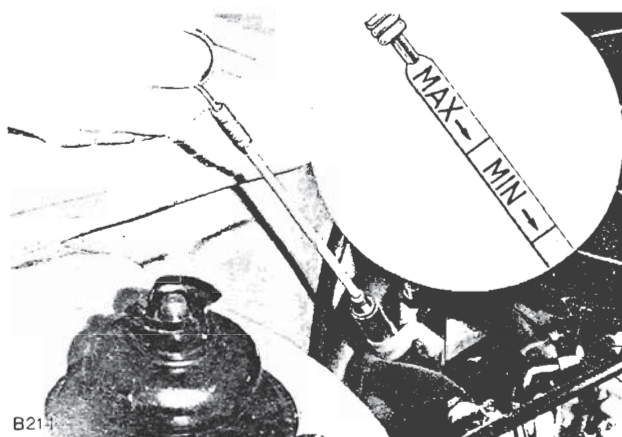


Fig. 3 - Målepind.

Måling af olietrykket

1. Afmonter olietryksskontaktens ledningsforbindelse og afmonter olietryksskontakten, Fig. 7. Hvis der er monteret olietryksmålert, afmonteres dennes føderør og forskruning, Fig. 8.
2. Forbind prøvemanometret med motorblokken, idet der om nødvendigt anvendes mellemstykker.
3. Start motoren og kontroller olietrykket ved tomgangsomedrejninger og ved over 1800 o/m.
4. Fjern prøvemanometret og mellemstykket. Monter olietryksskontakten eller olietrykssmåleren og forbind disse.

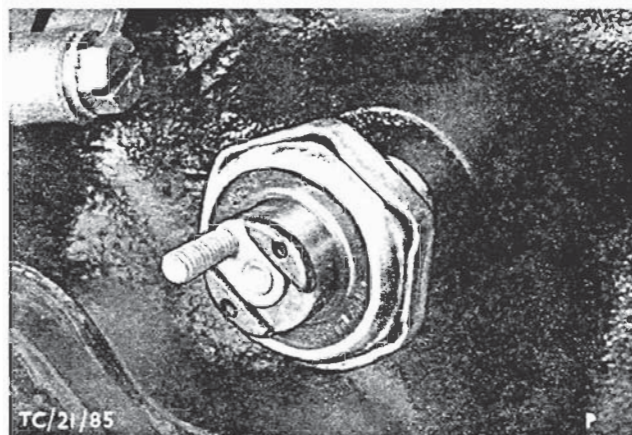


Fig. 7 - Olietryksskontakt.

OLIETRYKSMÅLING (Alle motorer)

Olietrykkets størrelse afhænger af forskellige faktorer (motoromdrejningstal, temperatur, rotorspillerum etc.). Olietrykket skal ved tomgangsomedrejningstal være mindst $0,7 \text{ kg/cm}^2$. Det maksimale olietryk ved hastigheder over 2000 o/m må ikke overstige 3 kg/cm^2 .

Ved afvigelser fra de her givne værdier skal olie-pumpen først undersøges som eventuel fejkilde, Fig. 6. Der kan f. eks. optræde følgende fejl:

Trykket er for højt ved hastigheder over 2000 o/m;

Overtrykssventilen åbner ikke på grund af blokerede kanaler.

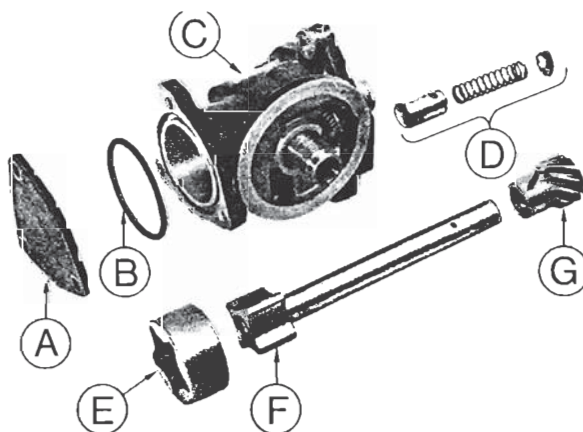


Fig. 6 - Oliepumpen adskilt.

- | | |
|----------------------|--------------------|
| A - Dæksel | E - Yderste rotor |
| B - Pakning | F - Inderste rotor |
| C - Oliepumpehus | G - Pumpedrev |
| D - Overtrykssventil | |

MOTOR - KOMPRESSIÖNSPRÖVE (Alle motorer)

Med de fleste kompressionsprøveinstrumenter kan man sædvanligvis kun kontrollere kompressionen i hver enkelt cylinder. En måling af den virkelige kompression er afhængig af flere faktorer. En betingelse skal i hvert fald være opfyldt, nemlig at motoren har sin normale arbejdstemperatur.

Kontrol

1. Træk tændkablerne af tændrørene og afmonter tændrørene. Stik kurvepapiret ind i prøveapparatet. Tryk prøveapparatet med dets gummitætningsring tæt ind i tændrørsåbningen, Fig. 4. Ved fuldt åbent gasspjæld drejes motoren med startmotoren, indtil viseren på prøveapparatet ikke stiger yderligere.
2. Udluft prøveapparatet, indstil kurvebladet til næste cylinder og gentag den procedure, der er beskrevet i pkt. 1, på de øvrige cylindre. Monter tændrørene og forbind tændledningerne, Fig. 5.

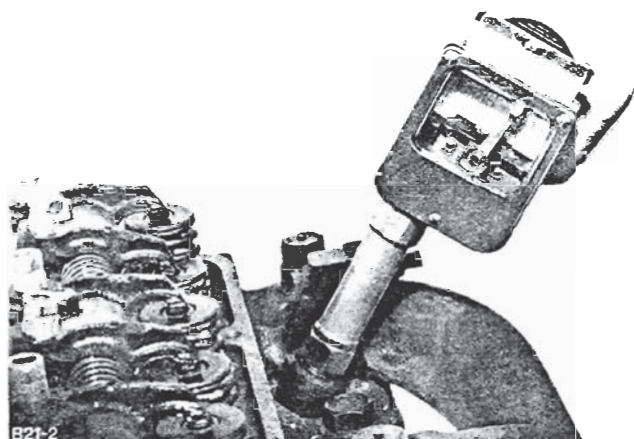


Fig. 4 - Kompressionsprøveapparat.

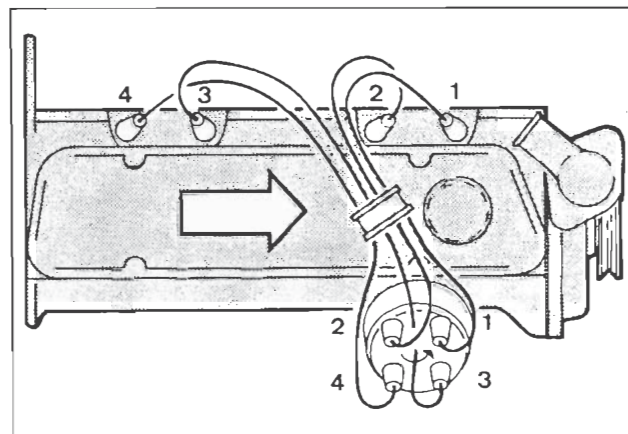


Fig. 5 - Tændkabler (tændingsrækkefølge).

VENTILSPILLERUM - ALLE - JUSTERING

Specialværktøj: Ikke påkrævet.

1. Afmonter luftfiltret, træk tændledningerne af tændrørene og afmonter ventildækslet.
2. Under justering af ventilspillerumme drejes motoren kun i den normale omdrejningsretning. Ved justering af den første ventil stilles krumpapremskivens mærke ud for "0-mærket" på taktdækslet, Fig. 82.
For lettere at begynde justeringen af ventilspillerummene tegnes en kridtlinie på remskiven ved 180°. Gå derefter videre med justeringen på følgende måde. Se Tekniske Data.

Hvis remskiven nu drejes en smule frem og tilbage, vil ventilen til cylinder nr. 1 eller 4 vippe op og ned, Fig. 83, d.v.s. de to vippearmer og stødstænger bevæger sig modsat hinanden. Hvis ventilerne til cylinder nr. 4 vipper, skal ventilspillerummene til cylinder nr. 1 justeres. Hvis remskiven nu drejes 180°, kan ventilspillerummene til cylinder nr. 2 eller 3 justeres som angivet ovenfor.

- Cyl. nr. 4 vipper - juster cyl. nr. 1.
Cyl. nr. 3 vipper - juster cyl. nr. 2.
Cyl. nr. 1 vipper - juster cyl. nr. 4.
Cyl. nr. 2 vipper - juster cyl. nr. 3.

3. Monter ventildækslet og spænd det fast. Forbind tændledningerne, Fig. 84, og monter luftfiltret.

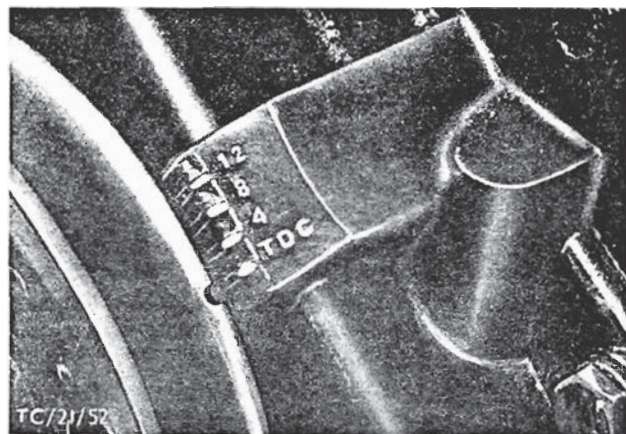


Fig. 82 - Remskiven ud for øverste dødpoint-mærke.

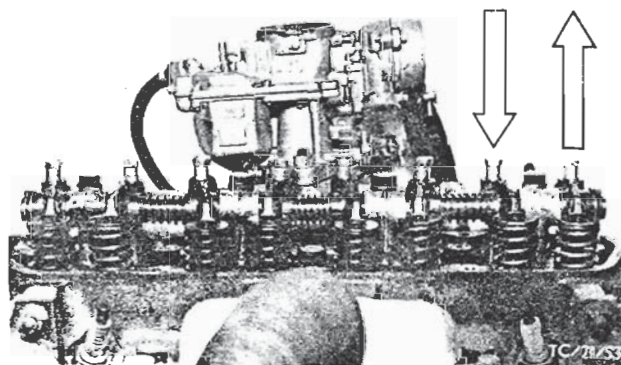


Fig. 83 - Overlapning af cylinder nr. 4's ventiler.

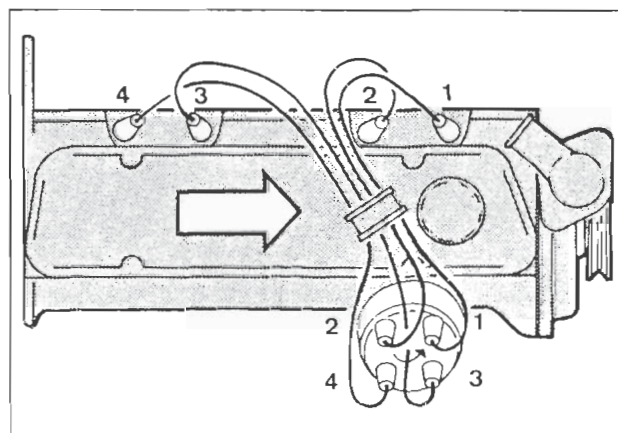


Fig. 84 - Tændledningernes placering (tændingsrækkefølge).

TOPSTYKKE - AFMONTERING OG MONTERING

Specialværktøj:

Nøgle for topstykkebolte
Styretappe

Afmontering

1. Afmonter batteriets stelforbindelse og afmonter bundkarskjoldet (4 bolte, 4 klemmer), tap kølevæsken af ved at afmontere kølerslangen fra kølerens nederste stuts samt fra motorens vandafgang foroven, Fig. 64.
2. Afmonter luftfiltret og afmonter benzineret fra karburatoren samt motorens ventilationsslange fra olieudskilleren.
3. Hægt gasspjældskablet af gasspjældsforbindelsen, Fig. 65, og afmonter kablet fra beslaget. Afmonter chokerkablet ved karburatoren.
4. Afmonter vakuumslangen fra karburatoren. Afmonter varmeslangen samt beslaget for målepindens forlængerør fra indsugningsmanifolden (1 bolt).
5. Afmonter ledningen fra varmemålerens senderenhed og afmonter tændkablerne fra tændrørene og tændspolen. Afmonter fordelerdækslet samt fordelerens rotor.
6. Afmonter topstykkets vandafgang (2 bolte) og afmonter termostaten, Fig. 66. Adskil udstødningsrøret fra udstødsmanifolden (2 møtrikker).

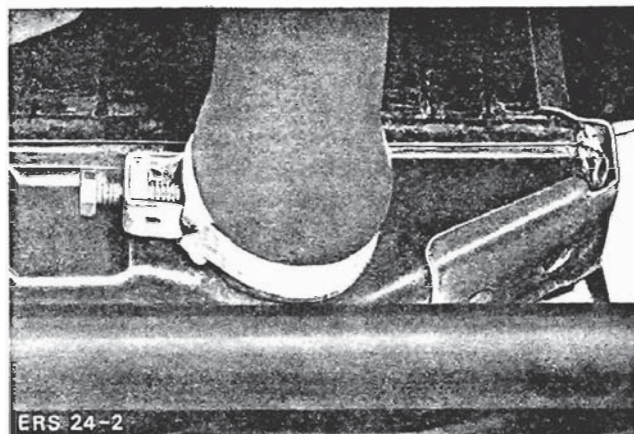


Fig. 64 - Afmonter kølerslangen fra køleren.

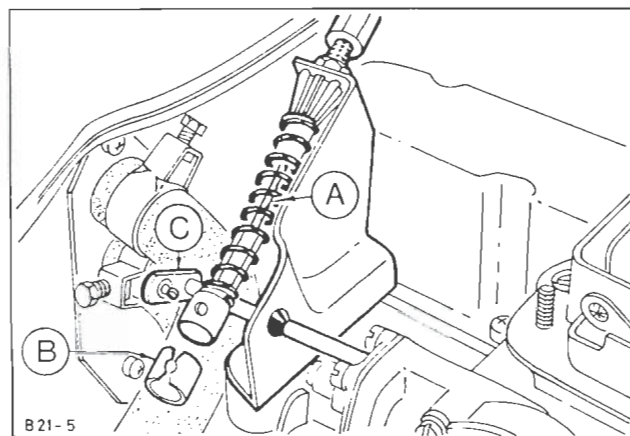


Fig. 65 - Hægt gasspjældskablet af ved gasspjældsforbindelsen.

A - Gasspjældskabel
B - Holdeklemme
C - Gasspjældsforbindelse.

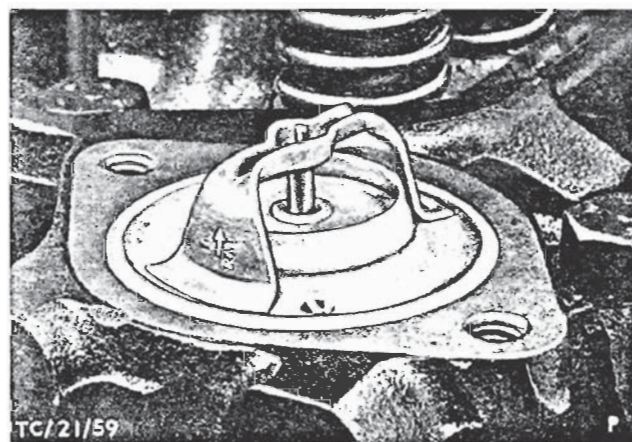


Fig. 66 - Termostaten monteret.

7. Afmonter ventildækslet (4 skruer) samt tændrørene. Afmonter vippearmsakslen (4 bolte), Fig. 67. Tag stødstængerne ud og afmonter topstykket (10 bolte), idet boltene løsnes i omvendt rækkefølge af den, der blev anvendt ved tilspændingen (se rækkefølgen for tilspændingen i Fig. 69).

Pas på ikke at bytte om på stødstængerne ved afmonteringen og genmonteringen.

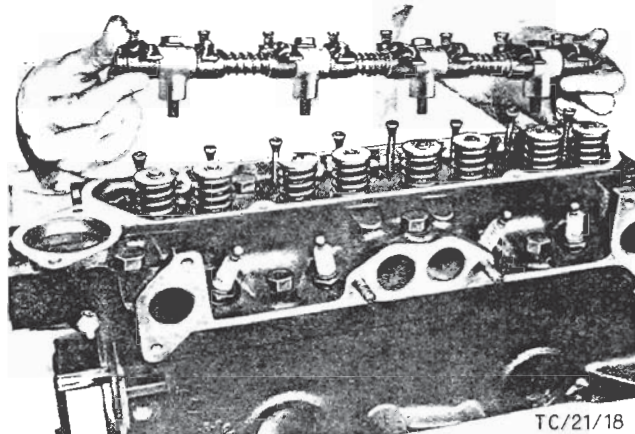


Fig. 67 - Afmonter vippearmsakslen.

Montering

8. Efter rensning af pasfladerne (på topstykke og motorblok) skru topstykkets styretap ind i motorblokken og monter den nye toppakning.

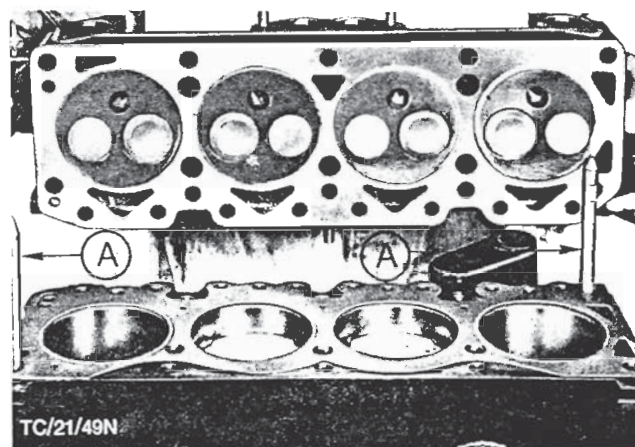


Fig. 68 - Monter topstykket.
A - Specialværktøj (styretappe).

9. Monter topstykket, Fig. 68. Skru topstykkeboltene fast med fingrene. Tag styretappene ud og erstat dem med de to sidste bolte. Topstykkeboltene skal derefter tilspændes som specificeret i tre trin i den rækkefølge, der er angivet i Fig. 69.

Topstykkeboltene har forskellig længde i overensstemmelse med topstykkets varierende højde (se Tekniske Data).

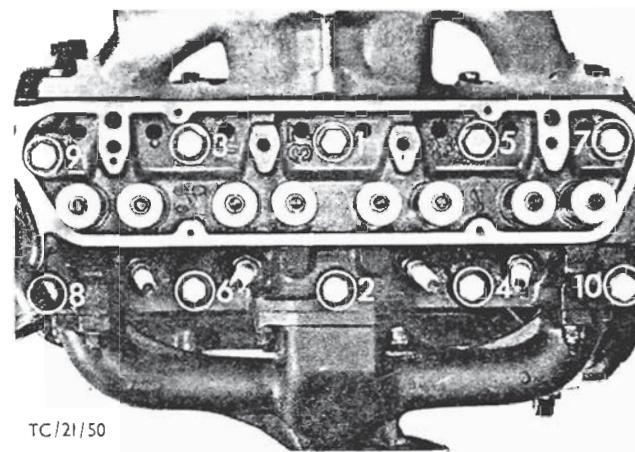


Fig. 69 - Rækkefølgen for tilspænding af topstykkeboltene.

10. Smør begge ender af stødstængerne og anbring dem i ventilløfterne. Monter vippearmsakslen, idet vippearmsjusterskruerne styres ind i stødstangsenderne. Monter vippearmsakslens bolte og spænd dem som specificeret i Tekniske Data, Fig. 70.
11. Juster ventilspillerummene. Monter tændrørene og ventildækslet.

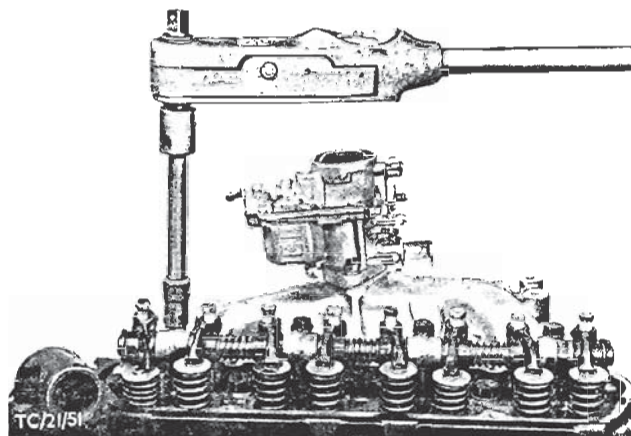


Fig. 70 - Spænd vippearmsakslens bolte som specificeret i Tekniske Data.

12. Monter termostaten, Fig. 71, samt pakningen og bolt vandafgangsforbindelsen til topstykket. Forbind udstødningsrøret med udstødsmanifolden.
13. Forbind ledningerne med varmemålerens senderenhed, tændrørene og tændspolen. Monter fordelerens rotor samt fordelerdækslet.
14. Forbind vakuumslangen med karburatoren og monter beslaget for målepindens forlængerrør og forbind varmtvandsslangen med indsugningsmanifolden.

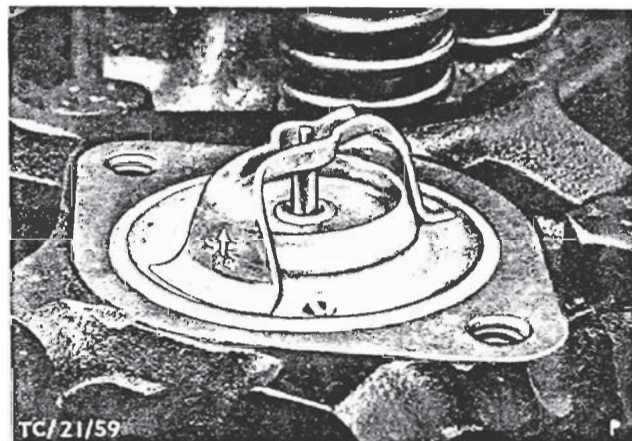


Fig. 71 - Termostaten monteret.

15. Monter gasspjældskablet på beslaget og hægt det fast i gasspjældsforbindelsen, Fig. 72. Forbind og juster chokerkablet, hvis monteret.
16. Forbind motorens ventilationssslange med olieudskilleren og benzinrøret med karburatoren.

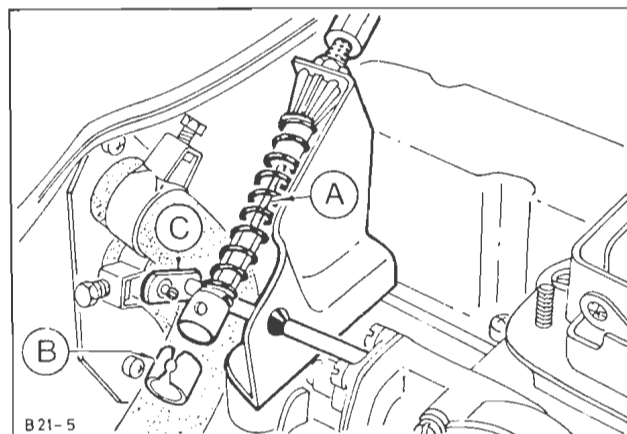


Fig. 72 - Hægt gasspjældskablet på gasspjældsforbindelsen.
A - Gasspjældskabel
B - Holdeklemme
C - Gasspjældsforbindelse.

17. Forbind kølerslangerne og efterfyld kølevæske.

Forbind stelkablet med batteriet og monter bundkarskjoldet.

18. Med motoren på normal arbejdstemperatur justeres kamvinklen, tændingsindstillingen, Fig. 73, tomgangen og kulilteindholdet. (Som beskrevet i afsnit 22 og 23).
19. Når justeringerne er udført ved varm motor, træk tændkablerne af tændrørene og afmonter ventildækslet.

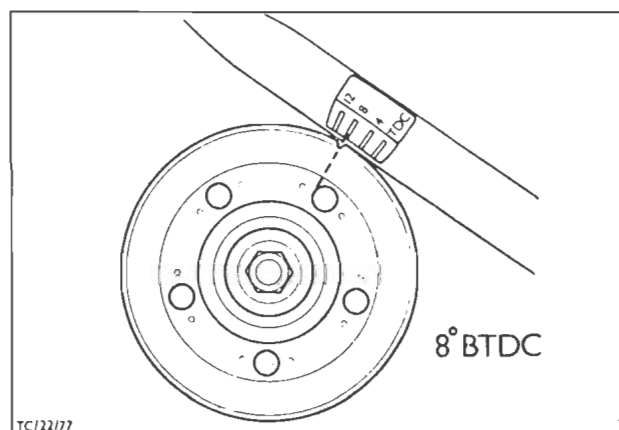


Fig. 73 - Tændingsindstillingsmærker (1,6 2V motor).

20. Vent 15 til 20 minutter og efterspænd ved hjælp af specialværktøj 21-034 topstykkeboltene med det specificerede moment (se Tekniske Data) i den rækkefølge, der er angivet i Fig. 74. Efterspænd de bolte, der fastholder vippearmsakslen og kontroller atter ventilsphillerummene.

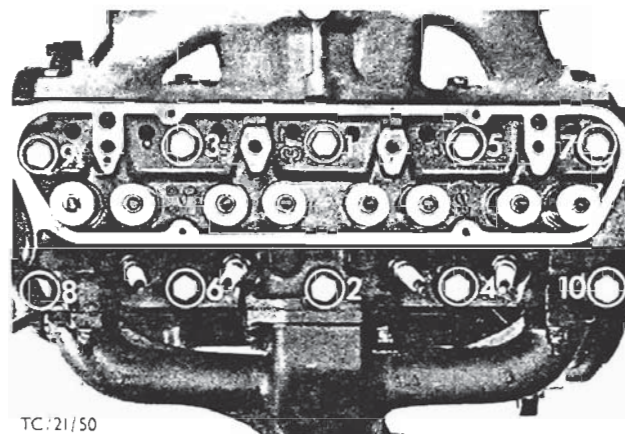


Fig. 74 - Rækkefølgen for tilspænding af topstykkebolte.

21. Monter ventildækslet, tændledningerne, Fig. 75, samt luftfiltret.

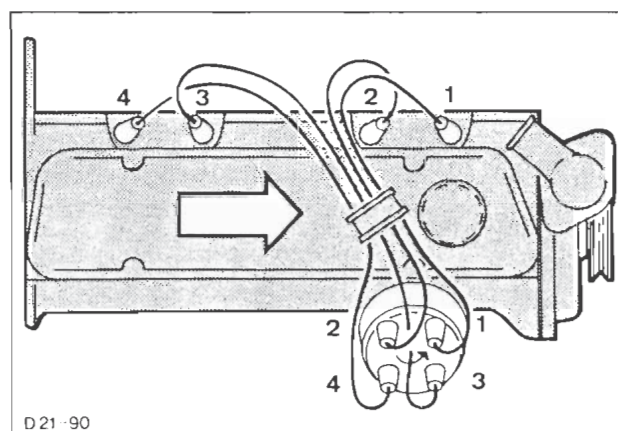


Fig. 75 - Tændrørsledningernes placering (tændingsrækkefølge).

TOPSTYKKE - UDSKIFTNING (Topstykke afmonteret)

Specialværktøj:

Ventilfjederpresse

Adskillelse

1. Afmonter indsugningsmanifolden (5 bolte) komplet med karburator og udstødsmanifold (6 møtrikker) fra topstykket, Fig. 76.
2. Afmonter udstødsmanifoldens tapbolte (6) samt varmemålerens senderenhed.
3. Afmonter ventilfjedrene og fjederholderne med specialværktøj Fig. 77

Ved afmontering og montering af ventilfjedre er det vigtigt at sikre, at ventilstammen ikke beskadiges af fjederholderen, når den presses ned for at afmontere og montere ventillåsene. Hvis stammen beskadiges, er der ingen garanti for, at tætningen er tilstrækkelig. Resultatet er unormalt olieforbrug og slitage i ventilstyrene.

4. Tag ventilstammepakdåserne af og tag ventilerne ud.

Hver gang ventiler afmonteres eller monteres, skal der anvendes nye ventilstammepakdåser.

Samling

Før samling af det nye topstykke skal det kontrolleres, at de dele, der skal genanvendes fra det gamle topstykke, ikke er slidte og er egnede til genbrug.

5. Smør ventilerne og ventilstyrene. Monter ventilerne. Skub ventilstammepakdåserne op på ventilstammerne, Fig. 78.

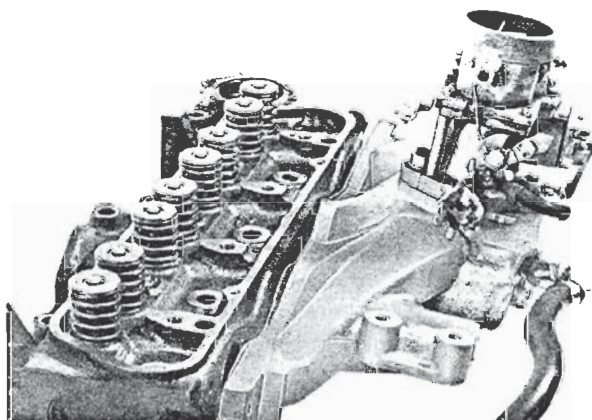


Fig. 76 - Indsugningsmanifold med karburator.

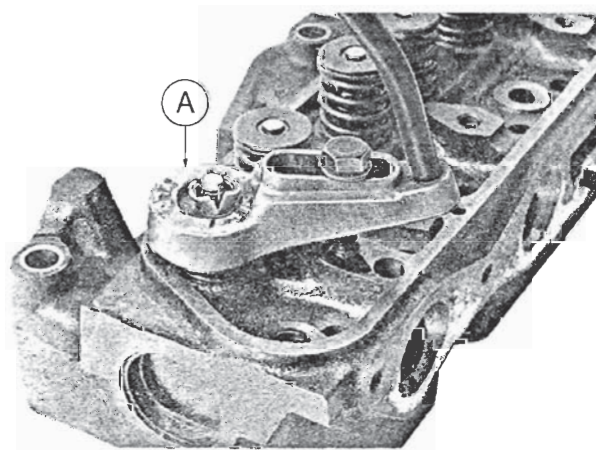


Fig. 77 - Afmontering af ventilfjedre.
A - Specialværktøj

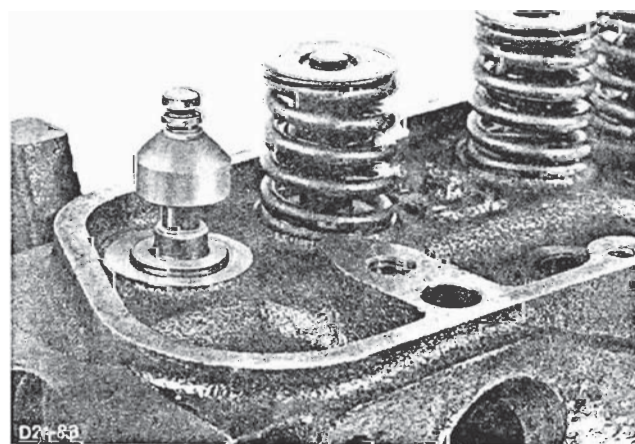


Fig. 78 - Ventilstammepakdåse på ventilstamme.

6. Monter ventilfjedrene og fjederholderne med specialværktøj
Sørg for, at ventillåsene sidder korrekt.
7. Monter indsugningsmanifoldens og udstødsmanifoldens tapbolte samt varmemålerens senderenhed, Fig. 79.
BEMÆRK: Indsugningsmanifoldens tapbolte skal smøres med tætningsmasse før monteringen.

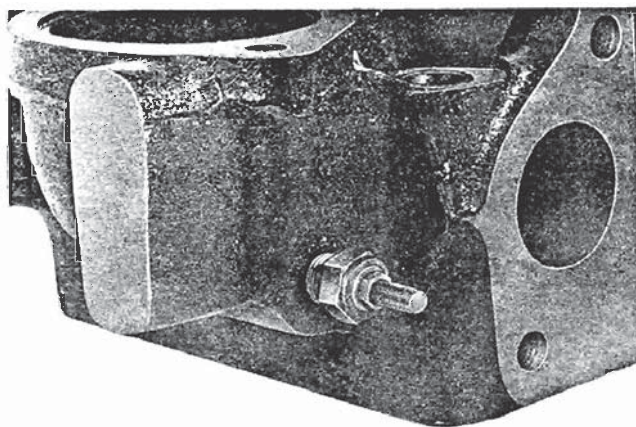


Fig. 79 - Varmemålerens senderenhed.

8. Monter indsugningsmanifolden komplet med karburator, Fig. 80, samt udstødsmanifolden under anvendelse af nye pakninger.

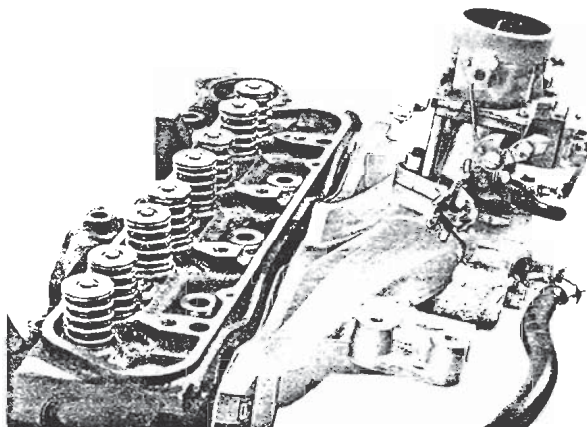


Fig. 80 - Indsugningsmanifold med karburator.

Når brugte ventiler monteres i et nyt topstykke, er det vigtigt før monteringen af dem at slibe ventilhovedet på en ventilslibemaskine og derefter gå frem som følger:

9. Slib ventilerne til i topstykket, Fig. 81. Fjern alle spor af slibepasta fra ventiler og ventilsæder, smør ventilerne, ventilsæderne og indsatsene med olie. Fortsæt som beskrevet ovenfor, idet der begyndes med pkt. 5 (ventilstammepakdåser).

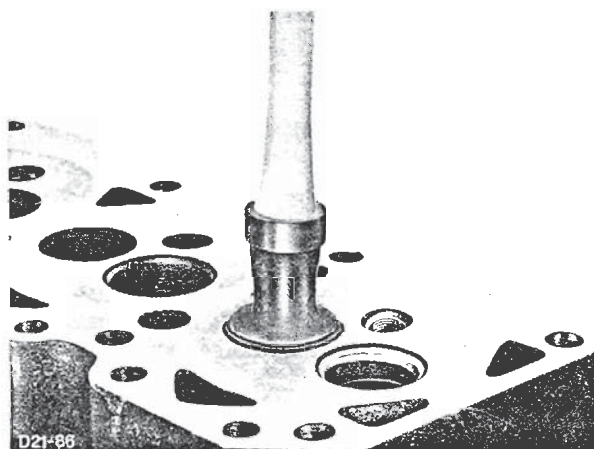


Fig. 81 - Tilslibning af ventiler.

VENTILSTYR - ET - OPRØMNING (Ventil afmonteret)

Specialværktøj: Se værktøjskataloget.

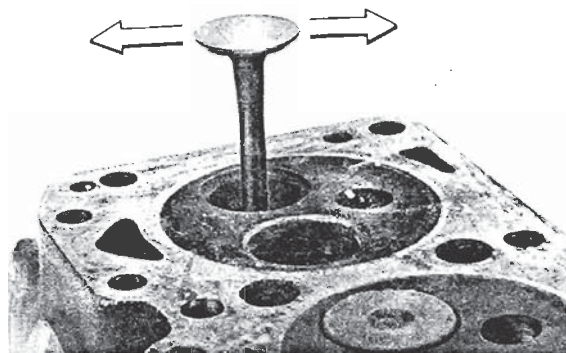
1. Stik den eksisterende ventil ned i ventilstyret og bestem spillerummet ved at presse sidelæns, Fig. 85. Efter længere tids brug udviser ventilstyrsboringen et ovalt slidmønster. Når der korrigeres herfor, skal oprømningen altid udføres fra ventilsædeenden. Den tilsigtede størrelse af ventilstyrsboringen afhænger af, hvor stort sliddet er, og hvilken overstørrelse ventil, der er for hånden (se reservedelskataloget). Ved oprømning, Fig. 86, skal man altid begynde med den mindste fræser, for ellers vil snitdybden for de store fræsere blive for stor.
2. Fræs ventilsædet som specificeret (se Tekniske Data) ved hjælp af specialværktøjet. Før fræsning af ventilsædet er det vigtigt, at ventilstyret kontrolleres eller oprømmes.

21 238

VENTILSTAMMEPAKÅSER - ALLE -
UDSKIFTNING

Specialværktøj:

Ventilfjederpresse



B21-16

Fig. 85 - Bestem ventilstyrsspillerummet ved at presse sidelæns.

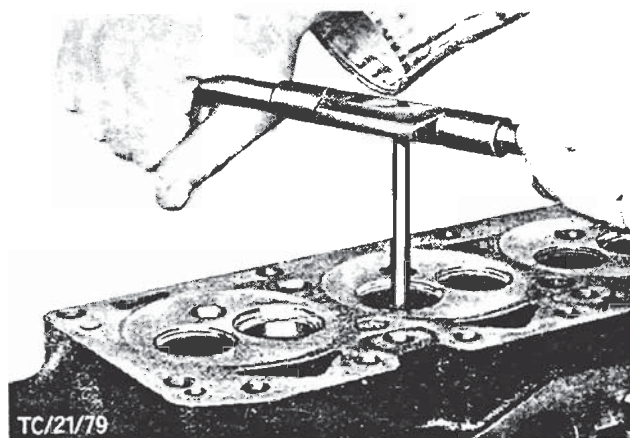


Fig. 86 - Røm ventilstyret op.

Afmontering

1. Afmonter batteriets stelkabel og afmonter luftfiltret.
2. Træk tændledningerne af tændrørene, Fig. 87, og afmonter ventildækslet.

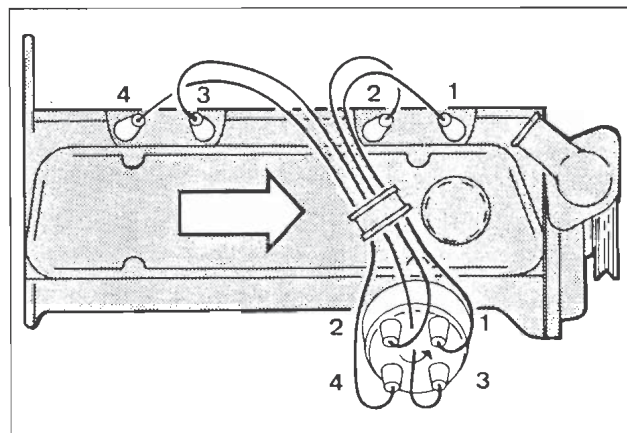


Fig. 87 - Tændledninger (tændingsrækkefølge).

3. Afmonter tændrørene og tag ventildækslet af (4 bolte), Fig. 88.

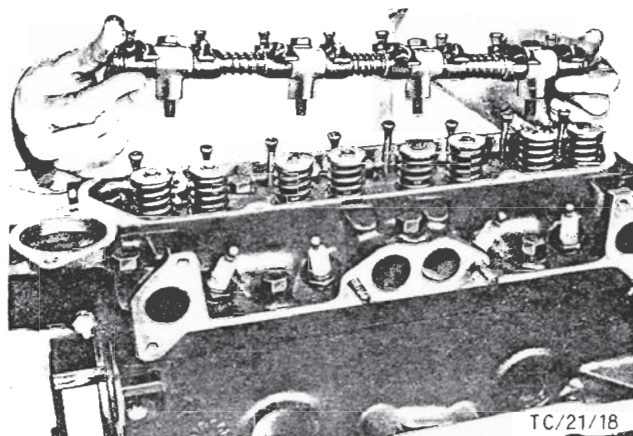


Fig. 88 - Afmonter ventildækslet.

4. Skru ventilholderen værktøj G2-6513-B, Fig. 89, ind i et tændrørshul, anbring holderen mod ventilen og lås den. Monter ventilfjederpressen

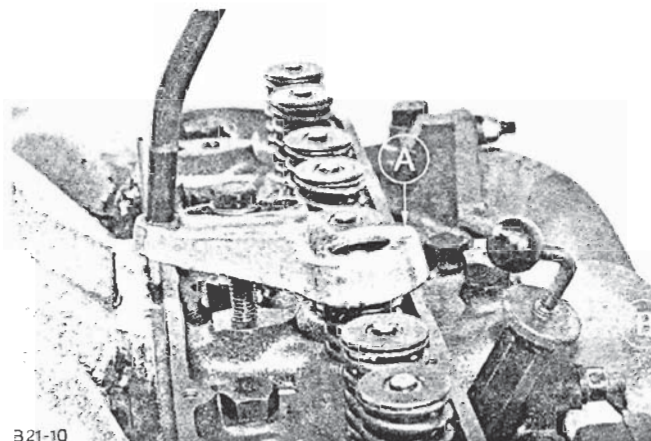


Fig. 89 - Afmonter ventilfjedrene ved hjælp af specialværktøjet.
A - Værktøj G2-6513-A.
B - Værktøj G2-6513-B.

5. Pres ventilfjederen ned og fjern fjederlåsene, Fig. 90, og udløs derefter trykket på fjederen. Afmonter ventilfjederholderen, ventilfjederen og ventilstammepakdåsen.

Ved afmontering og montering af ventilfjedre er det vigtigt at sikre, at ventilstammen ikke beskadiges af ventilfjederholderen, når den presses ned, så fjederlåsene kan afmonteres eller monteres. Hvis ventilstammen beskadiges, er der ingen garanti for, at der vil være tilstrækkelig tætning. Resultatet er unormalt olieforbrug og slitage i ventilstyrerne.

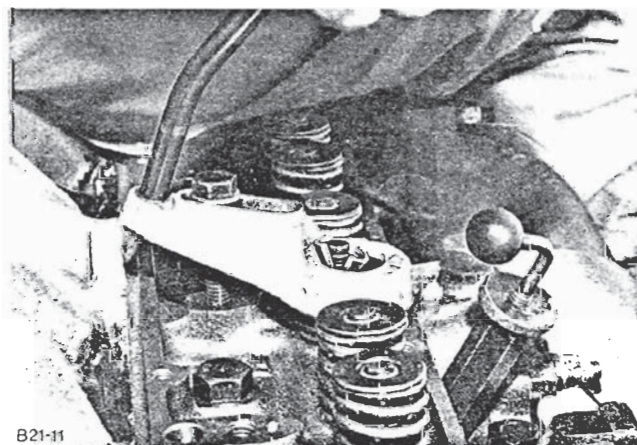


Fig. 90 - Afmonter fjederlåsene.

Montering

6. Monter en ny pakdåse på ventilstammen, Fig. 91. Monter ventilfjederen ved at gå frem i den omvendte rækkefølge af det, der er beskrevet i pkt. 5. Fjern specialværktøjet.

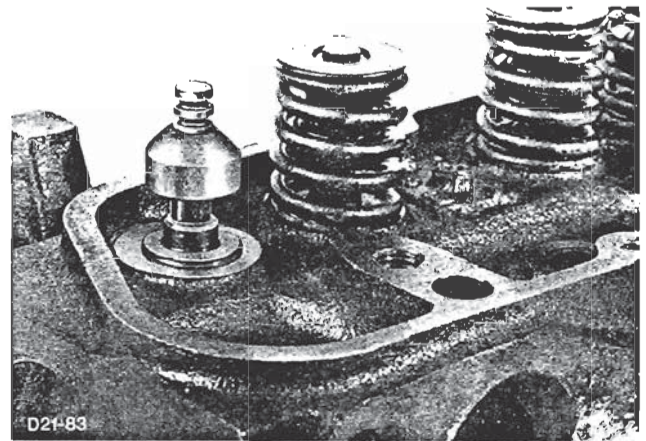


Fig. 91 - Pakdåse på ventilstamme.

7. Stik stødstængerne ind i ventilløfterne. Monter vippearmsakslen, idet vippearmenes justerskruer styres ind i stødstængerne. Monter vippearmsakslens bolte og spænd dem som specificeret, Fig. 92. (Se Tekniske Data).

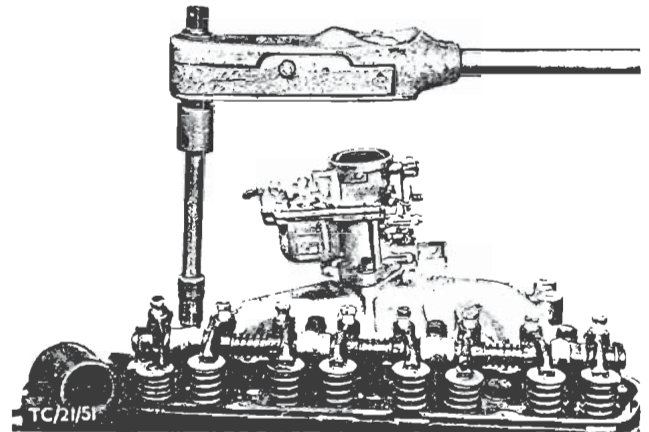


Fig. 92 - Spænd vippearmsakslens bolte med det specificerede moment. (Se Tekniske Data).

8. Juster ventilspillerummene (se Rep. 21 213). Monter tændrørene og ventildækslet.
9. Forbind tændledninger med tændrørene, monter luftfiltret og forbind stelkablet med batteriet, Fig. 93.

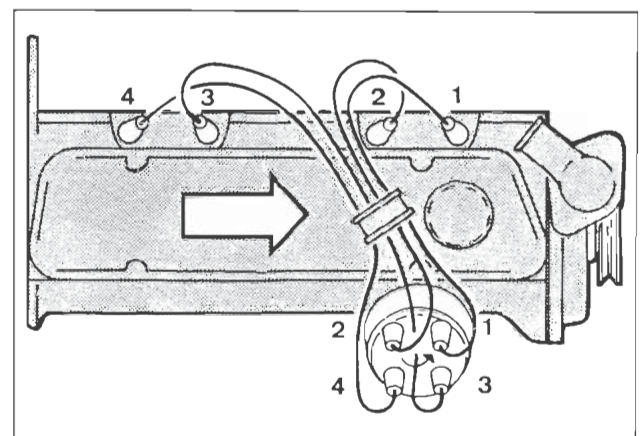


Fig. 93 - Tændledninger (tændingsrækkefølge).





TEKNISKE DATA - fortsat.

Knastaksel

Kode (farvering) - 1,1 LC	Gul
- 1,1 HC	Gul
Drives af	Kæde med kædestrammer
Knastakselholdepladens tykkelse	4,470 til 4,520 mm
Knasternes løftehøjde - indsugning ...	5,985 til 5,866 mm
- udstødning ...	5,894 mm
Afstand mellem knasternes hæl og tå -	
- indsugning ...	33,417 til 33,298 mm
- udstødning ...	33,326 mm
Knastaksellejernes dia. - forreste,	
midterste, bageste	39,616 til 39,637 mm
Lejebøsningernes indv.dia. - forreste,	
midterste, bageste	39,662 til 39,675 mm
Knastakslens endeslør	0,06 til 0,2 mm

Stempler

Stempeldia. - Standard - Klasse E	80,954 til 80,964 mm
- Klasse F	80,964 til 80,974 mm
Stempeldia. - Overstørrelse	0,064 mm
Klasse E	81,018 til 81,028 mm
Klasse F	81,028 til 18,038 mm
Spillerum mellem stempel og boring ...	0,023 til 0,043 mm
Ringgab (monteret i boring) - øverste.	0,23 til 0,36 mm
- midterste	0,23 til 0,36 mm
- nederste	0,23 til 0,36 mm

Stempelpinde

Stempelpindenes længde	70,99 til 71,37 mm
Stempelpindenes dia. - 1	20,622 til 20,625 mm
- 2	20,625 til 20,627 mm
- 3	20,627 til 20,630 mm
- 4	20,630 til 20,632 mm
Prespasning i stempel ved 21°C	0,003 til 0,008 mm
Spillerum i plejlstangsøjebøsning	
ved 21°C	0,004 til 0,010 mm

Plejlstænger

Boringens dia. - plejlstangshoved	52,89 til 52,91 mm
- plejlstangsøje - Hvid	20,629 til 20,632 mm
- Rød	20,632 til 20,634 mm
- Gul	20,634 til 20,637 mm
- Blå	20,637 til 20,640 mm
Lodrette indv. dia. - Standard	49,221 til 49,260 mm
Understørr. - 0,051 mm	49,170 til 49,208 mm
- 0,254 mm	48,967 til 49,005 mm
- 0,508 mm	48,713 til 48,751 mm
- 0,762 mm	48,491 til 48,592 mm
- 1,016 mm	48,205 til 48,243 mm
Spillerum mellem krumtapsøle og leje-	
skål	0,006 til 0,064 mm

Topstykke

Kode indstøbt i topstykket	33
Ventilsædets vinkel i topstykket	44° 30' til 45°
Ventilstammeboring, inds.- og udst. ..	7,907 til 7,937 mm
Boring til bøsninger	11,133 til 11,153 mm



TEKNISKE DATA - fortsat

<u>Ventiler</u>	<u>1,1 LC</u>	<u>1,1 HC</u>
Ventilspillerum - ind sugning	0,30 mm	0,30 mm
- udstødning	0,35 mm	0,35 mm
Ind sugningsventil - åbner	21° før ø.dødp.	21° før ø.dødp.
- lukker	55° eft.n.dødp.	55° eft.n.dødp.
Udstødningsventil - åbner	70° før n.dødp.	70° før n.dødp.
- lukker	22° eft.ø.dødp.	22° eft.ø.dødp.

Alle 1,1 liter varianter

Antal ventilfjedervindinger	3,75 eller 5,75
Ventilløfterdia.	13,081 til 13,094 mm
Ventilløfternes spillerum i blok	0,013 til 0,05 mm

Ind sugningsventiler

Ventilens længde	110,668 til 111,176 mm
Ventilhovedets dia.	35,94 til 36,19 mm
Ventilstammens dia. - Standard	7,868 til 7,886 mm
Overstørr. - 0,076 mm	7,945 til 7,962 mm
- 0,381 mm	8,249 til 8,267 mm
Ventilstammens spillerum i styr	0,02 til 0,068 mm
Ventilernes løftehøjde - 1,1 LC	8,81 mm
- 1,1 HC	8,81 mm
- 1,1 2V	8,63 mm

Udstødningsventiler

Ventilens længde	110,363 til 110,871 mm
Ventilhovedets dia.	31,34 til 31,59 mm
Ventilstammens dia. - Standard	7,846 til 7,863 mm
Overstørr. - 0,076 mm (0,003 in) ...	7,922 til 7,939 mm
- 0,381 mm (0,015 in) ...	8,227 til 8,243 mm
Ventilstammens spillerum i styr	0,043 til 0,091 mm
Ventilernes løftehøjde	8,67 mm

Motorsmøring

Olietype	HD olie
Olieviskositet - under $\pm 12^{\circ}\text{C}$	SAE 5W/20
- under 0°C	SAE 5W/30
- $\pm 23^{\circ}\text{C}$ til $+32^{\circ}\text{C}$	SAE 10W/30, SAE 10W/40 eller SAE 10W/50
- over $\pm 12^{\circ}\text{C}$	SAE 20W/40 eller SAE 20W/50
Ford specifikation	SS-M2C-9001AA
Oliemængde til første påfyldning	
med filter	3,67 liter
Olieskift uden filterskift	2,75 liter
Olieskift med filterskift	3,25 liter
Min. olietryk ved - 700 o/m og 80°C ...	0,6 kp/cm^2 (8,5 psi)
- 2000 o/m og 80°C ..	1,5 kp/cm^2 (21 psi)
Olietrykskontrollampen lyser ved	0,4 $\pm$ 0,1 kp/cm^2 (6 $\pm$ 1,5 psi)
Sikkerhedsventilen åbner ved	2,46 til 2,81 kp/cm^2 (35 til 40 psi)
Oliepumpe - spillerum mellem rotor og pumpehus	0,1397 til 0,2667 mm
Spillerum mellem inderste og yderste rotor	0,0508 til 0,1270 mm
Spillerum mellem yderste og inderste rotor og pumpehusdækslet	0,0254 til 0,0635 mm

TEKNISKE DATA - fortsat

Tilspændingsmomenter

Hovedlejeoverfald	
Plejlstangsbolte	
Krumtapremskive	
Knastakselkædehjul	
Bageste pakdåseholder	
Svinghjul	
Koblingstrykplade til svinghjul	
Forkammerdæksel	
Oliepumpe	
Oliepumpens sugerør	
Oliepumpedæksel	
Vippearmsaksel	
Topstykke	(1)
	(2)
	(3)
Efter 10 min. pause	(4)
Ved motorens arbejdstemperatur	
(15 til 20 min ved 1000 o/m)..	(5)
Ventildæksel	
Bundkar	(1)
	(2)
Olieaftapningsprop	
Olietrykskontakt	
Tænderør	
Indsugningsmanifold	
Udstødsmanifold	
Benzinpumpe	
Vandpumpe	
Termostathus	
Ventilator til vandpumpeflange	
Kædestrammer	

Alle 1,1 liter varianter

Nm

75 til 82
42 til 48
33 til 38
17 til 21
17 til 21
68 til 76
17 til 21
7 til 10
17 til 21
17 til 21
7 til 10
24 til 30
7
28 til 42
70 til 76
90 til 97
90 til 97
3,5 til 5
4 til 7
8 til 11
27 til 34
13 til 15
17 til 21
17 til 21
21 til 25
16,3 til 20,3
7 til 10
17 til 21
7 til 10
7 til 10

Alle monter opgivet i den håndbog
skal reduceres med

40%

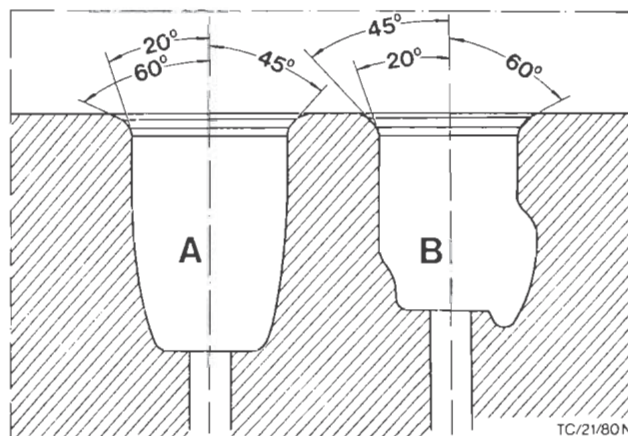
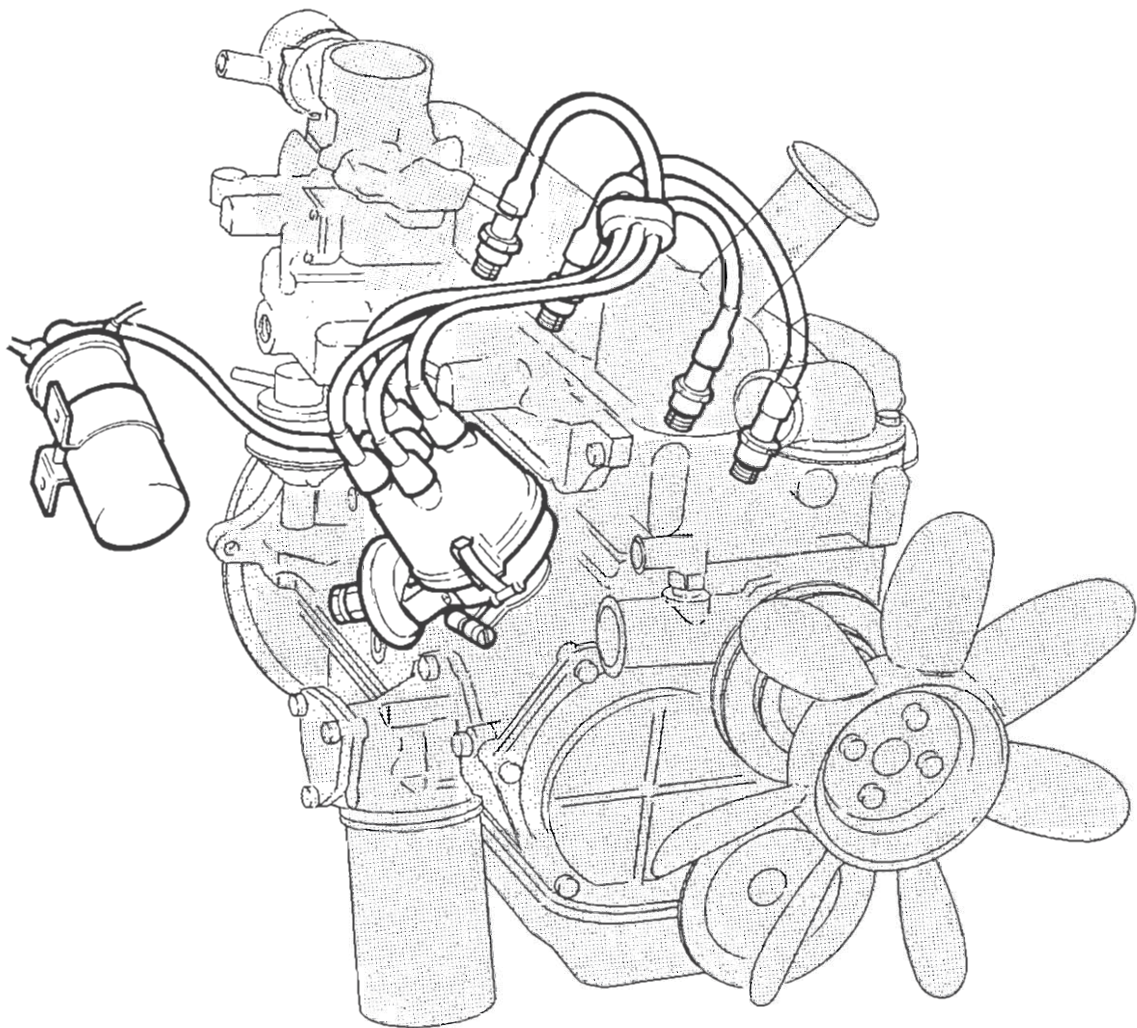


Fig. 106 - Ventilsædevinkel
A - Indsugningsventilsæde
B - Udstødningsventilsæde

Tændingssystem



ALMINDELIG BESKRIVELSE

Tændingssystem

Tændingssystemet består af en 6 volt, tændspole med formodstand, strømfordeler (Motorcraft) drevet af knastakslen, fire tænderør (Motorcraft) og tændledninger af den radioskærmede type.

Tændspolen er monteret lavt på højre forskærms indvendige panel.

Strømfordeleren er anbragt på højre side af motorblokken som vist.

Tændspole og strømfordeler etc. er radioskærmede, såfremt vognen har fabriksmonteret radio som ekstraudstyr.

På visse modeller med FM-radio er strømfordeleren radioskærmet med en speciel skærm. Denne skærm afmonteres let, så der fås adgang til strømfordeleren.

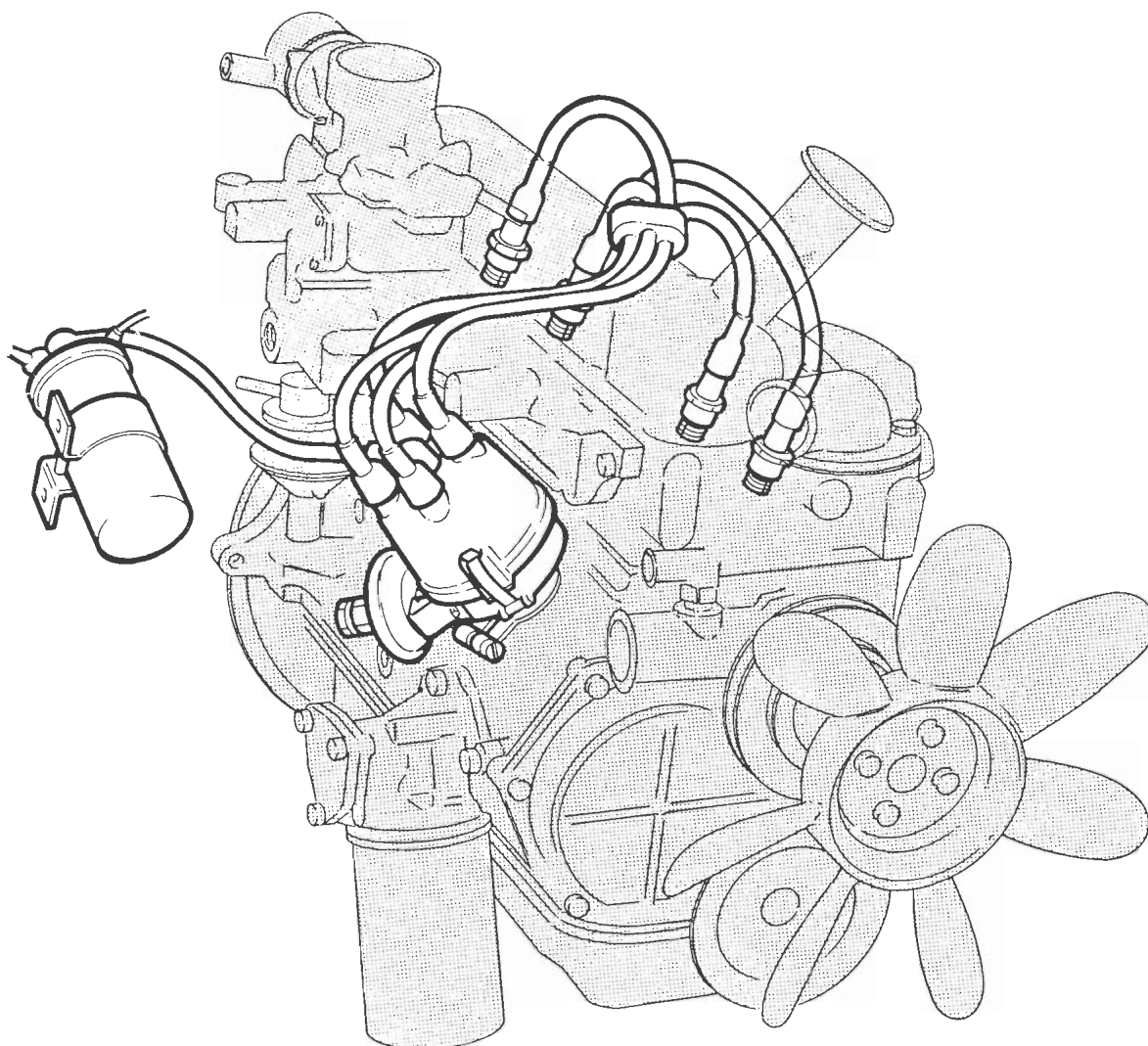


Fig. 1 - Tændingssystem.

FUNKTIONSPRINCIP

Tændspole

Tændingssystemet er af typen med formodstand, der anvender en 6 volt tændspole. Tændspolen tilføres imidlertid en 12 volt spænding under starten for at frembringe en kraftigere gnist, Fig. 3.

Når motoren først er startet, og tændingsnøglen er sluppet, føres strømmen til tændspolen via en ledning "G", Fig. 4, med lille modstand, der reducerer spændingen til 6 volt. Denne ledning kaldes en modstandsledning.

Det er vigtigt, at man kun anvender den korrekte tændspole.

Strømfordeler

Strømfordeleren drives med halvt motoromdrejningstal af et skråtskåret tandhjul fra knastakslen.

Tændingsavanceringen reguleres mekanisk i overensstemmelse med motorens omdrejningstal af svingklodser monteret i fordelarhuset, og reguleres i overensstemmelse med motorens belastning af et vakuum, der virker direkte på kontaktpladen, der kan bevæge sig et begrænset stykke i forhold til fordelarhuset.

Strømfordelerne til de enkelte motortyper er som følge af forskellig tændingsavancering etc. forskellige og kan skelnes fra hinanden ved reservedelsnummeret (basisnummer 12100). Fjederen i de forskellige vakuumregulatorer såvel som de primære og sekundære avanceringsfjedre er farvekodet.

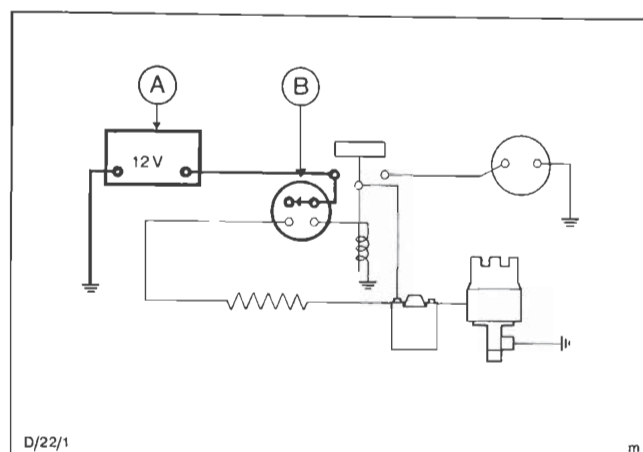


Fig. 2 - Tændingskontakten i "off"-stilling (afbrudt)

A - Batteri B - Tændingskontakt

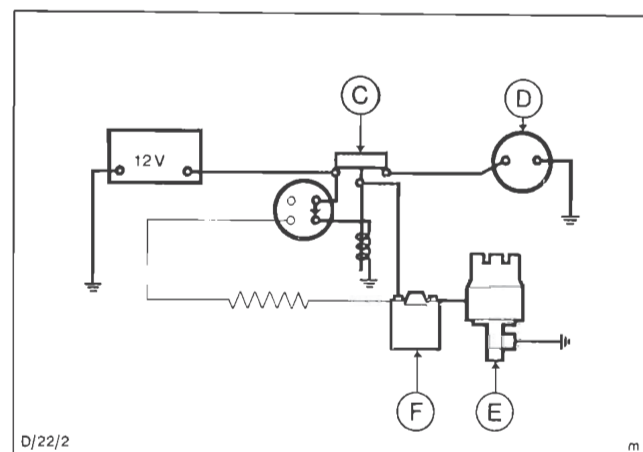


Fig. 3 - Tændingskontakten i "start"-stilling

C - Solenoide E - Strømfordeler
D - Startmotor F - Tændspole

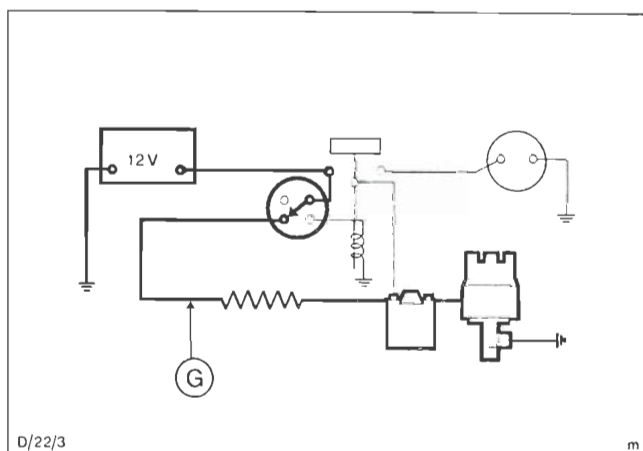
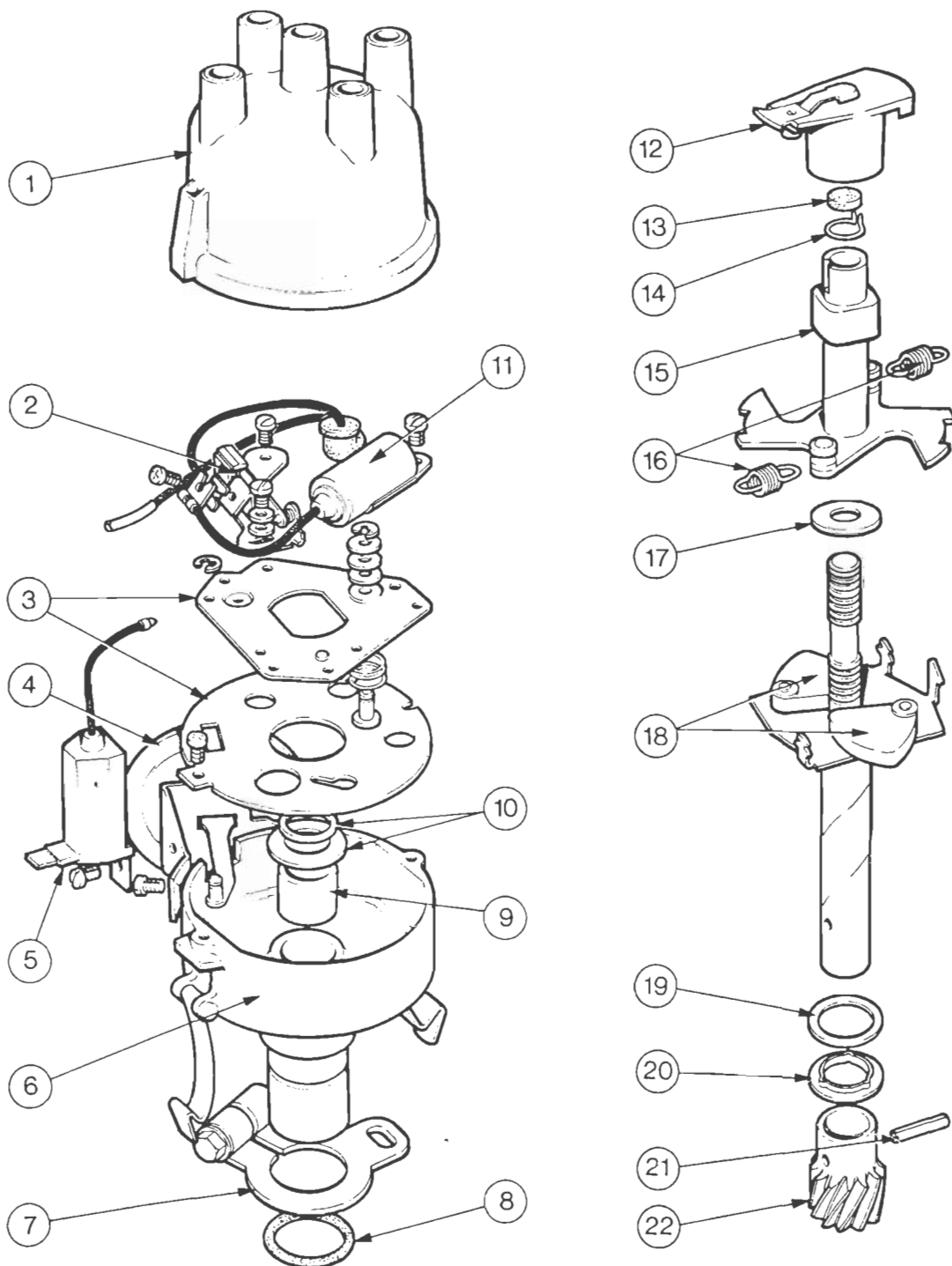


Fig. 4 - Tændingskontakten i "on"-stilling (tilsluttet)

G - Modstandsledning

STRØMFORDELER



B-22-21

Fig. 41

- | | | |
|---------------------------|-----------------|----------------------|
| 1. Fordelerdæksel | 9. Bøsning | 16. Svingklodsfjedre |
| 2. Kontaktsæt | 10. Trykskiver | 17. Skive |
| 3. Bundplade | 11. Kondensator | 18. Svingklodser |
| 4. Vacuumregulator | 12. Rotor | 19. Afstandsskive |
| 5. Radiostøjdæmpning | 13. Filtvæge | 20. Skive |
| 6. Fordelerhus | 14. Låsering | 21. Låsestift |
| 7. Fordelerens spændbøjle | 15. Kam | 22. Fordelerdrev |
| 8. Pakning | | |

KONTAKTSÆT - UDSKIFTNING

Specialværktøj: Kamvinkelmåler
Tændingsindstillingslampe

Afmontering

1. Åbn motorhjælmen og læg skærmbetræk på forskærmene.
2. Afmonter batteriets stekabel.
3. Afmonter tændkablerne, tryk låseclipsene af fordelerdækslet og sving dette fri af fordeleren.
4. Afmonter kontaktsættet, Fig. 42. Afmonter to ledninger samt to skruer og tag kontaktsættet ud. Pas omhyggeligt på, at skruerne ikke tabes ned i fordeleren. Hvis der tabes en skrue ned i fordeleren, skal den straks fjernes.

Montering

5. Monter kontaktsættet. Anbring kontaktsættet på plads, spænd det fast med de to skruer og forbind ledningerne. Smør kammene med den fedt, der følger med det nye kontaktsæt.
6. Forbind batteriet med stel.
7. Kontroller og juster kamvinklen som nødvendigt, Fig. 43. Tørn motoren manuelt, indtil hælen på kontaktpunkterne er på toppen af kammen. Juster så der mellem kontakterne fås en afstand som specificeret i Tekniske Data, hvorefter de to holdeskruer spændes. Tørn motoren til en anden kam og kontroller atter kontaktafstanden.
8. Monter rotorarmen og fordelerdækslet; forbind tændkablerne.
9. Kontroller og juster tændingsindstillingen som nødvendigt. Forbind en kamvinkelmåler og en tændingsindstillingslampe med motoren. Start motoren, kontroller kamvinklen og kontroller og juster tændingsindstillingen med tændingsindstillingslampen som beskrevet i 22 213.

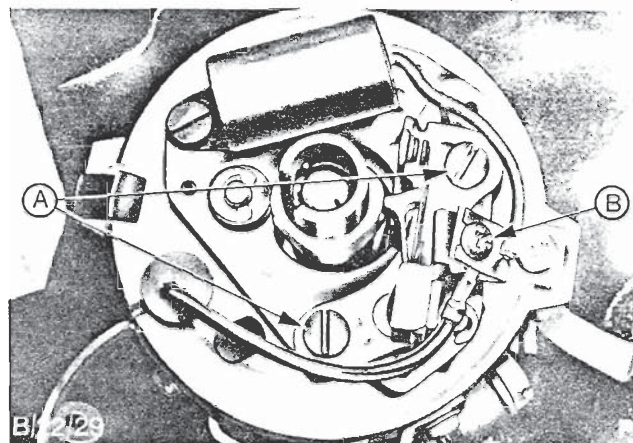


Fig. 42 - Kontaktsæt
A - Holdeskruer
B - Ledningens holdeskruer

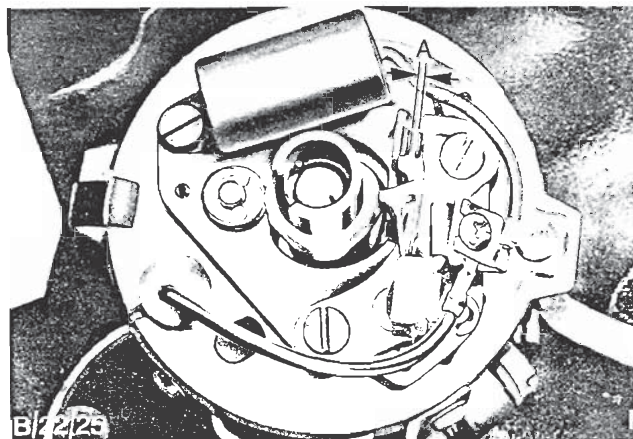


Fig. 43 - Justering af kontaktpunkternes afstand
A - Kontaktafstand
Bemærk, at hælen på kontakten er på toppen af kammen.

KONDENSATOR

KONDENSATOR - UDSKIFTNING

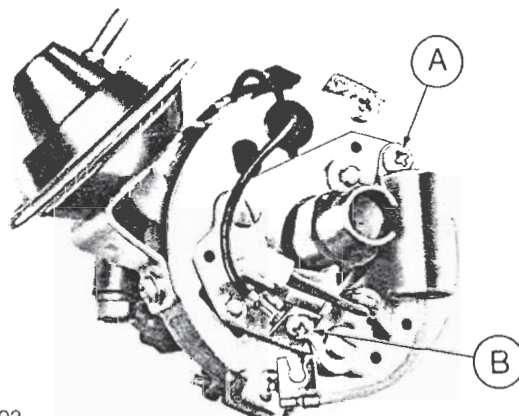
Specialværktøj: Ikke påkrævet

Afmontering

1. Åbn motorhjælmen og læg skærmbetræk på forskærmene.
2. Afmonter batteriets stelkabel.
3. Afmonter tændkablerne, tryk låseclipsene af fordelerdækslet og sving det fri af fordeleren.
4. Afmonter kondensatoren, Fig. 44. Løsn kondensatorledningens holdeskrue og tag ledningen af. Skru en enkelt galopskru af og tag kondensatoren ud.

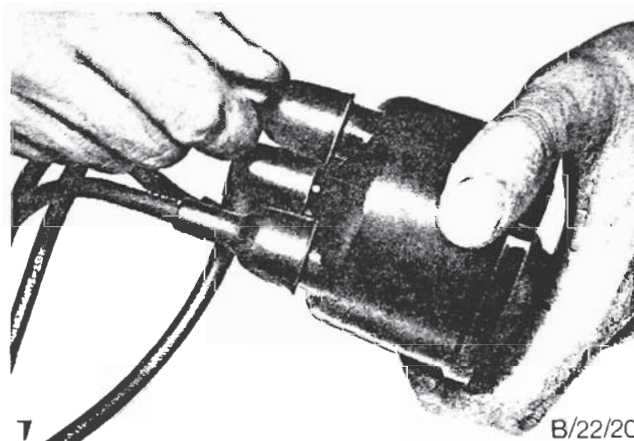
Montering

5. Anbring kondensatoren på bundpladen og spænd den fast med skruen. Den forreste del af kondensatorens monteringsflig skal anbringes i udskæringen i bundpladen. Forbind kondensatoren og lavspændingsledningerne.
6. Monter fordelerdækslet samt tændkablerne. Kontroller, at fordelerdækslet er rent, før det monteres.
7. Forbind batteriet med stel.



B/22/02

Fig. 44 - Kondensatorens placering
A - Kondensatorens holdeskrue
B - Kondensatorledningens holdeskrue



B/22/20

Fig. 45 - Afmontering af tændkablerne fra fordelerdækslet.

FORDELERDÆKSEL - UDSKIFTNING

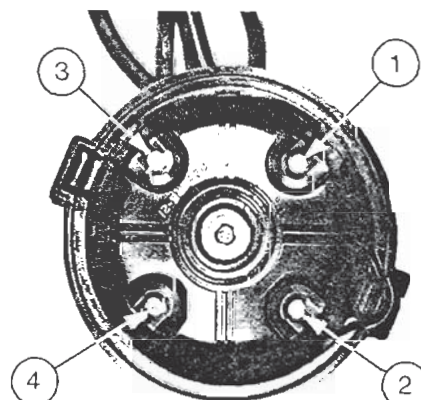
Specialværktøj: Ikke påkrævet

Afmontering

1. Åbn motorhjælmen og læg skærmbetræk på forskærmene.
2. Afmonter batteriets stelkabel.
3. Afmonter tændkablerne fra tændrørene og højspændingsledningen fra tændspolen, tryk fordelerdækslets låseclips af og afmonter dækslet. Ved afmontering af tændkablerne træk i klemmerne og ikke i ledningerne. Se Fig. 45.

Montering

4. Forbind tændkablerne i den rette rækkefølge, forbind højspændingsledningen med spolen, Fig. 46, anbring fordelerdækslet på plads og tryk låseclipsene ind på dækslet.
5. Forbind batteriets stelkabel.
6. Start motoren og kontroller fordelers funktion.



B/22/6

Fig. 46 - Fordelerdækslets poler
Tallene angiver tændingsrækkefølgen

JUSTERING OG KONTROL

Ved de regelmæssige serviceeftersyn skal følgende punkter i tændingssystemet kontrolleres.

1. Rens tændrørene og juster elektrodeafstanden eller udskift tændrørene som nødvendigt.

Den normale rensningsmetode er anvendelse af et slibemiddel i en tændrørsrens. Efter rensningen skal midterelektroden slibes flad, og elektrodeafstanden justeres til den specificerede afstand.

Kontroller, at alt slibemiddel er fjernet fra tændrøret og rens porcelænsisolatoren.

Oliefattede eller våde tændrør skal tørres før rensningen.

Kontroller, at tætningsringen er i god stand. Monter tændrørene i topstykket og spænd dem med et moment på 3,8 Nm (38 kpm) (28 lb.ft.).

2. Rens tændledningerne og kontroller, at de sidder fast.
3. Kontroller fordelerens kontaktpunkter og udskift dem om nødvendigt; rens fordelerdækslet og tændspolen.

Kontaktpunkter, der er snavsede eller forurenede med olie eller fedt bør renses med en stiv børste.

Fordelerens kontaktpunkter skal kun udskiftes, hvis de er slidte, slent brændte, eller hvis materialevandringen har været for stor, eller de har "stor modstand", d.v.s. at spændingsfaldet over punkterne overstiger 0,25 volt.

Kontakter, der har en grålig farve, eller kun viser svage tegn på materialevandring, kræver ikke udskiftning.

4. Smør:

- (a) Filtvægen øverst i kamspindlen med to dråber motorolie, Fig. 5.
- (b) Fordelerens kam med fedt med højt smeltepunkt, specifikation ESF-MLC66-A, Fig. 6.

BEMÆRK: Brug ikke for megen olie eller fedt på nogen del i strømfordeleren, idet smøremidlet kan nå kontaktpunkterne, hvilket resulterer i brænding eller vanskelig start.

5. Kontroller tændindstillingen og juster om nødvendigt som beskrevet på følgende side, Fig. 7.

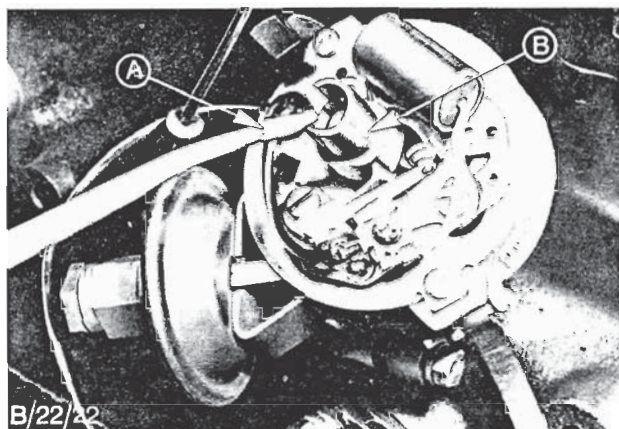
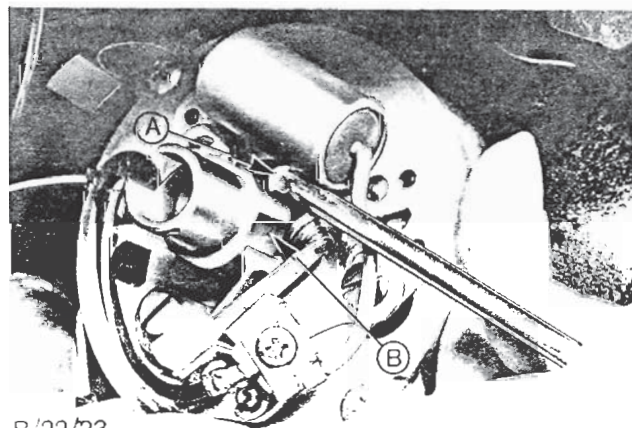


Fig. 5 - Smøring af vægen øverst i fordelerens kamspindel.

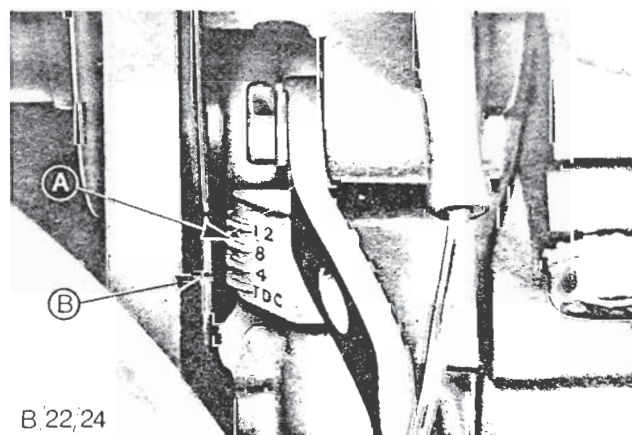
A - Smørekande
B - Fordelerens kamspindel



B/22/23

Fig. 6 - Smøring af fordelerkammen

A - Fedt med højt smeltepunkt
B - Fordelerkam



B/22/24

Fig. 7 - Taktmærkernes placering

A - Taktmærker
B - Indstillingshak i krumtapremskiven

JUSTERING OG KONTROL (fortsat)

STRØMFORDELER - JUSTERING

Specialværktøj: Kamvinkelmåler og tændingsindstillingslampe.

1.

2. Kontroller og juster kamvinklen (dwellvinklen) (kontaktpunkternes afstand) som nødvendigt.

Forbind en kamvinkelmåler med motoren ifølge fabrikantens anvisninger og start motoren. Noter kamvinklen ved tomgang og ved 2000 o/m. Juster strømfordeleren ved at stoppe motoren, fjern holddeklemmerne fra fordelerdækslet og svinge det til side, og afmonter rotorarmen. Tilslut tændingen, tøm motoren med startmotoren og juster kontaktafstanden. Kontroller atter kamvinklen ved tomgang og 2000 o/m. Til at tørne motoren anvend enten tændingskontakten eller forbind en håndkontakt mellem en strømførende klemme og startmotorsolenoidens tilgangsforbindelse. Afmonter kamvinkelmåleren.

En alternativ metode er anvendelse af søgerblade. Denne fremgangsmåde er ikke så nøjagtig som den, der er omtalt ovenfor, men er tilfredsstillende så længe kontaktpunkterne er i god stand og der udvises omhu ved justeringen. Tørn motoren manuelt, indtil hælen på kontaktpunkterne er på toppen af kammen. Se Fig. 8. Juster kontaktpunkterne til den specificerede afstand, se Tekniske Data, og lås de to holdeskruer. Tørn motoren til en anden kam og kontroller atter kontaktafstanden.

3. Kontroller og juster tændingsindstillingen som nødvendigt.

Tørn motoren manuelt for at lokalisere indstillingshakket på krumtapremskiven og farv hakket hvidt med et stykke kridt. Forbind tændingsindstillingslampen med motoren ifølge fabrikantens anvisninger, start motoren og lad den gå i tomgang. Afmonter vakuumrøret og kontroller tændingsindstillingen. Se Tekniske Data.

Justér tændingsindstillingen ved at stoppe motoren, løsne fordelerens spændbolt og dræje hele fordeleren højre om for at avancere og venstre om for at retardere tændingen. Spænd spændboltet.

4. Kontroller tændingstidspunktets mekaniske avancering og vakuumavancering.

Stadig med tændingslampen forbundet start atter motoren og hold den på 2000 o/m, juster tændingsindstillingslampen og noter den mekaniske avancering, forbind atter vakuumrøret og mål den samlede avancering. For at få tallet for vakuumavanceringen trækkes tallet for den mekaniske avancering fra den samlede avancering. Se Tekniske Data. Afmonter tændingsindstillingslampen.

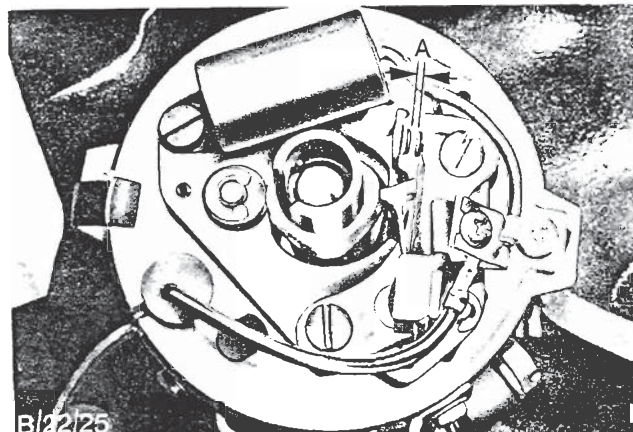


Fig. 8 - Alternativ metode til justering af kamvinklen ved at kontrollere afstanden mellem kontaktpunkterne.

A - Afstand mellem kontaktpunkterne.

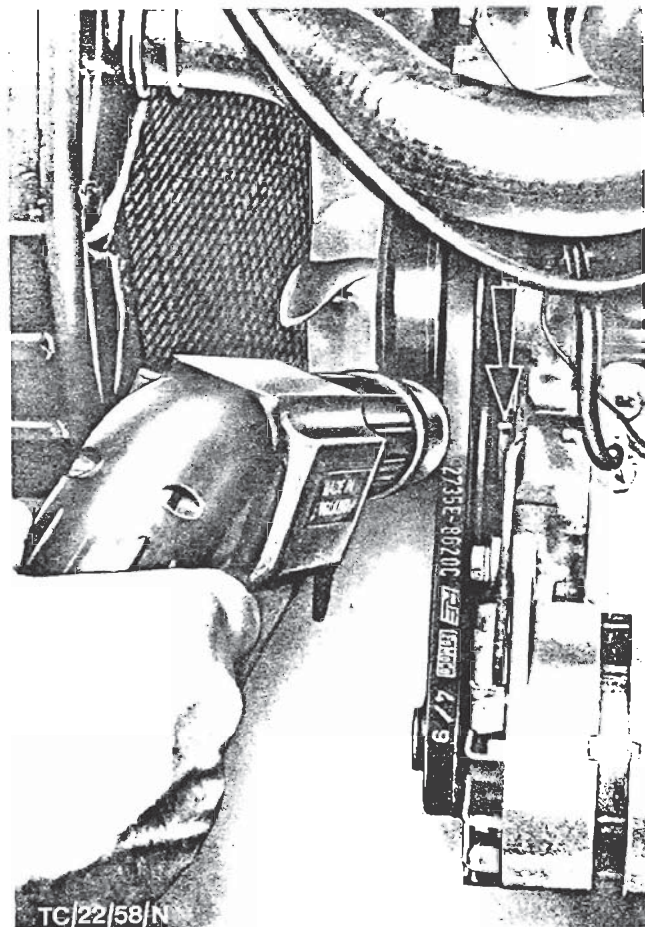


Fig. 9 - Pilene viser taktmærkerne på motorblokken.

TÆNDSPOLE - AFMONTERING OG MONTERING

Specialværktøj: Ikke påkrævet.

Afmontering

1. Åbn motorhjelmen og læg skærmbetræk på forskærmene.
2. Afmonter batteriets stelkabel.
3. Afmonter ledningerne ved tændspolen og afmonter spolen.
Afmonter to skruer og afmonter tændspolen og holdebøjlen.

Montering

4. Anbring spolen og holdebøjlen på plads og spænd dem fast; forbind ledningerne.
Positive klemme med ledningsnettet, negative klemme med fordeleren.
5. Forbind batteriets stelkabel.
6. Start motoren og kontroller spolens funktion.

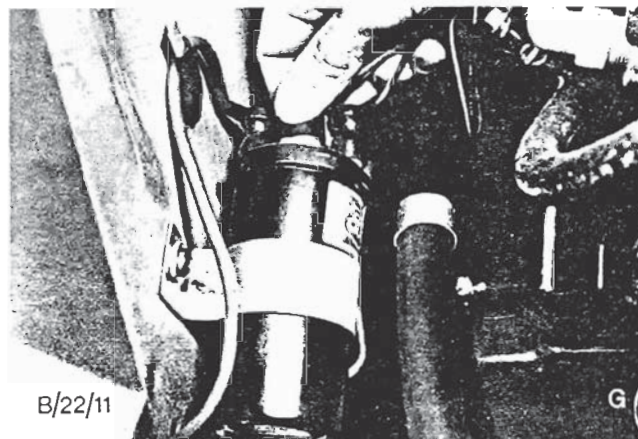


Fig. 51 - Afmontering af højspændingsledningen fra tændspolen. Grib om klemmen, IKKE ledningen.

HØJSPÆNDINGSLEDNINGER - ALLE - KONTROL AF MODSTAND

Specialværktøj: Ohmmeter

1. Åbn motorhjelmen og læg skærmbetræk på forskærmene.
2. Afmonter batteriets stelkabel.
3. Afmonter tændkablerne fra tændrørene og højspændingsledningen fra spolen, tryk låseclipsene af fordelerdækslet og afmonter dækslet med ledninger.
4. Kontroller ledningsmodstanden, Fig. 52, se Tekniske Data. Forbind ohmmeteret med højspændingsledningens klemme og forbindelsen mellem fordelerdækslet og rotorarm, noter modstanden. Hvis modstanden er stor, skal forbindelsen mellem ledning og fordelerdækslet renses og modstanden atter kontrolleres, før ledningen genmonteres.
5. Rens fordelerdækslet og monter det, forbind højspændingsledningerne.
6. Forbind batteriet med stel.

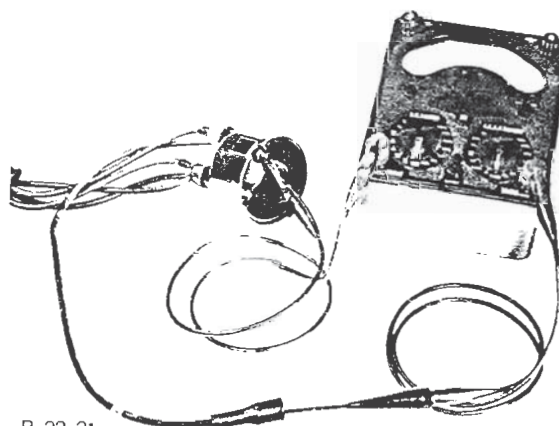


Fig. 52 - Kontrol af ledningsmodstand.



TEKNISKE DATA

Tændspole

Fabrikat - engelske modeller	Motorcraft, Lucas, Femsa eller Zelmat
- tyske modeller	Bosch
Type	Lavspændingsspole med 1,5 Ohms formodstand
Effekt	31 kV (minimum) ved afbrudt kredsløb
Primær modstand - engelske modeller	0,95 til 1,35 Ohm
- tyske modeller	1,30 til 1,60 Ohm
Sekundær modstand - engelske modeller ...	5000 til 9000 Ohm
- tyske modeller	7000 til 9300 Ohm

Tændrør

Type og størrelse	Motorcraft AGR22 (14 mm)
Elektrodeafstand	0,64 mm (0,025 in)
Tændingsrækkefølge	1 - 2 - 4 - 3

Strømfordeler

Fabrikat	Motorcraft
Type	Fordeler med enkelt par kontaktpunkter
Automatisk avancering	Mekanisk og vakuumregulering
Drives af	Skråtskåret tandhjul fra knastakslen
Omdrejningsretning (set ovenfra) - OHV ..	Mod uret
Kondensatorens kapacitet	0,21 til 0,25 mF
Elektrodeafstand	0,64 mm
Dwell-vinkel (kamvinkel)	48° til 52°
Dwell-vinkelvariation	4° maximum
Dwell-vinkeloverlappning	3° maximum
Fordeleraksels endeslør	0,64 til 0,84 mm
Statisk fortænding (grundindstilling) ...	6° før øverste dødpoint
Fordelerakslen smøres med	Turbineolie ESF-M2C70-A f.eks. Shell Turbo 41, Mobil DTE extra heavy, Texaco Rando F og Castrol perfecto T100.
Højspændingsledningernes modstand	28000 Ohm pr ledning (maximum)

Avancering ved 2000 o/m (Motor o/m)	Mekanisk	Vacuum	Total
1,1 ltr OHV LC 1,3 ltr OHV LC	4° til 6° 8,5° til 10,5°	9° til 12° 4° til 7°	13° til 18° 12,5° til 17,5°

STRØMFORDELERENS AVANCERINGSKARAKTERISTIK

1,1 ltr OHV LC

Mekanisk		Vacuum	
Fordeler o/m	Grader avancering (Fordeler)	Vacuum cm Hg	Grader avancering (Fordeler)
500 og derunder	-0,5 til +0,5	7,6 og derunder	0
600	-0,5 til +1,75	12,7	0 til 10
750	1,0 til 3,0	17,8	1,5 til 4,5
1000	4,0 til 6,0	22,9	4,5 til 7,5
1250	5,5 til 7,5	27,9	7,0 til 10,0
1500	7,0 til 9,0	33,0	8,5 til 11,5
2000	10,0 til 12,0	38,1 og derover	9,0 til 12,0
2500 og derover	12,25 til 14,25		

Ford Fiesta 1,0 - TKB (.) - 1984-1989

Motor

Tilspændingsmomenter

Topstykke

Topstykkebolte, trin 1, Nm	Spænd 13 Nm
Topstykkebolte, trin 2, Nm	Spænd 45 Nm
Topstykkebolte, trin 3, Nm	80 - 90 Nm + 15 min. pause
Topstykkebolte, trin 4, Nm	Spænd 105 Nm
Topstykkebolte, trin 5, Nm	(Ingen efterspænding)

Krumtap

Hovedlejebolte, Nm	Spænd 95 Nm
Krumtapremask./ Svingn.dæmp.,Nm	Spænd 57 Nm
Svinghjulsbolte, Nm	Spænd 67 Nm

Plejlstænger

Plejlstangsbolte, Nm	26 - 33 olierede
----------------------	------------------

Knastaksler

Knastakselhjul centerbolt, Nm	Spænd 18 Nm
-------------------------------	-------------

Timing

Remstrammer, Nm	(Vippearmskonsol 40 - 46 Nm)
-----------------	------------------------------

Brændstofsysteem

Tændrør, Nm	Spænd 17 Nm
-------------	-------------

Ford Fiesta 1,1i + Classic - G6A - 1989-1996

Motor Detaljer

Motorkode	G6A
Motorkodeplacering	Venstre tophjørne af blok i bag
Ventiler, antal	8, OHV
Slagvolumen (boring/ slaglængde)	1118 cm ³ (68,68/ 75,48)
Cylinder, antal	R4
Kompressionsforhold (oktantal)	8,8: 1 (95 blyfri)
Maks. ydelse kW (din HK)/ omdr.	37 (50)/ 5200
Maks. drejningsmoment Nm/ omdr.	83/ 3000
Tomgangsomedrejninger	900 ± 50 <i>Kontrol/ justering med Star tester i kode 60 til 1200 ± 50 o/m.</i>

Motordata

Tændingsrækkefølge	1 - 3 - 4 - 2 (Cyl. 1 ved krumtapremskive)
Min. manifoldvakuum i tomgang, mbar	590
Kompressionstryk, bar	13,0 - 16,0
Ventiler indsugning,mm (kold/ varm)	0,20 ± 0,02 kold (Efter 15 min.)
Ventiler udstødning,mm (kold/ varm)	0,30 ± 0,02 kold (Efter 15 min.)
Ventilvinkel/ ventilsædevinkel	/ 45°
Olietryk v/ omdrejninger, bar	Min. 1,5/ 2000 (Min. 0,6/ 750)