

Fordson traktor

Fordson Major –

Fordson Power Major –

Fordson Super Major –

1952/64 –

3 Identifikation

Motor

Data

4 Tilspændingsmomenter

5 Ventiler

10 Motorens smøresystem

11 Kølesystem

12 Brændstofsystem

Data

Mk. I (motorer indtil nr. 1425097)

Mk. II (motorer med nr. 1425097
til nr. 1481090)

13 Mk. III (motorer fra nr. 1481091
til nr. 08B756397)

Mekaniske regulatorer for andre
pumper end MINIMEC

Mk. III med MINIMEC indsprøjt-
ningspumpe (fra motor nr.
08B756398)

Tilspændingsmomenter

21 Kobling og gearkasse

24 Bagaksel

26 Forhjulsophæng og styretøj

28 Bremseser

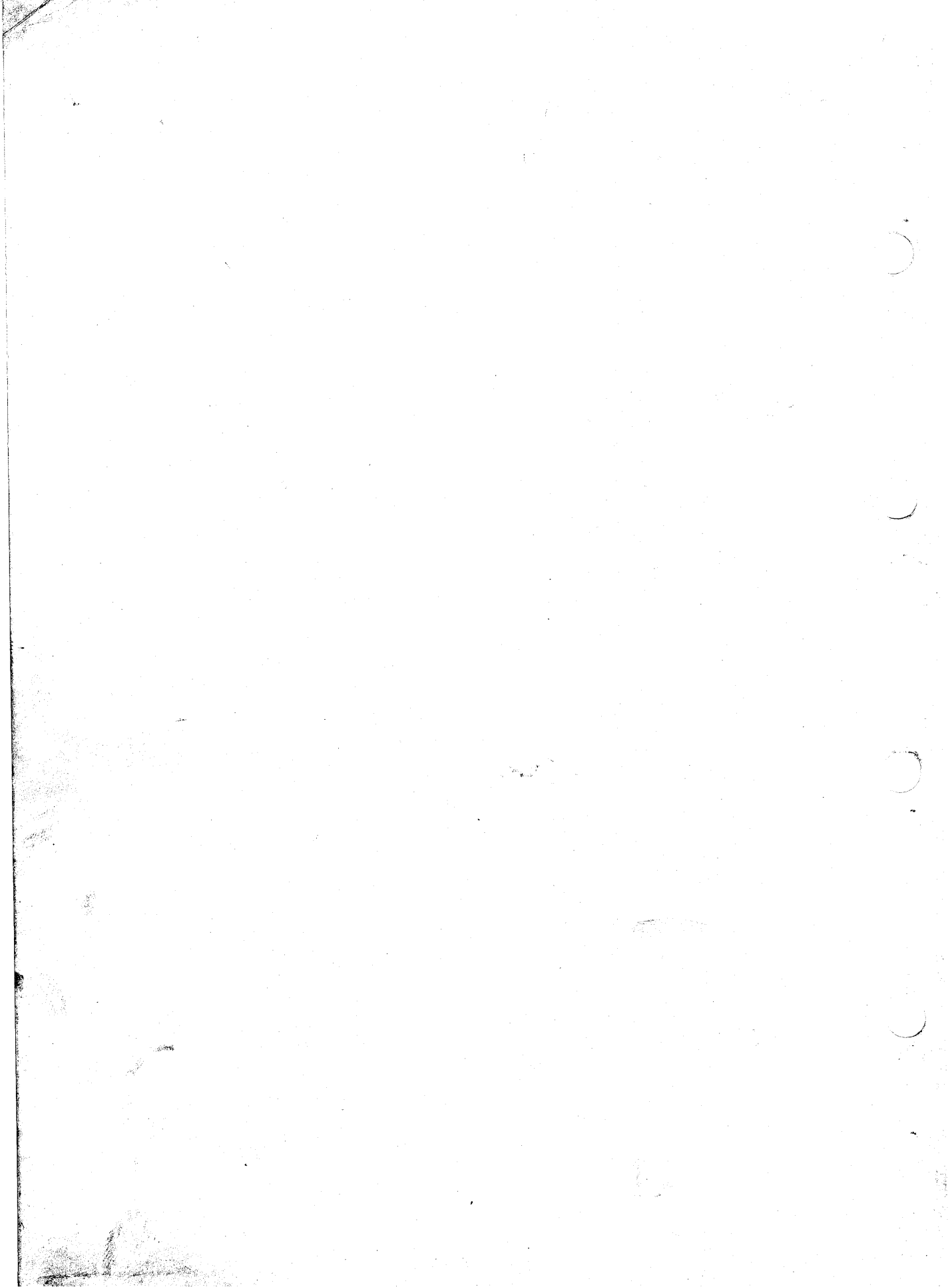
33 Elektrisk anlæg

34 Justering af kontrolboksens enheder

43 Ledningsdiagram

Illustrationer og tekniske oplysninger er gengivet med til-
lædelse fra FORD MOTOR COMPANY A/S, København.

*



Fordson traktor

Fordson Major –
Fordson Power Major –
Fordson Super Major –
1952/64 –

FORDSON MAJOR traktoren introduceredes i 1952. Den er i tidens løb ændret og forbedret på mange punkter, navnlig hvad angår motoren, som er fremstillet i 3 typer. Nærværende anvisninger er udarbejdede således, at de i videst muligt omfang kan anvendes på alle årgangene 1952–1964.

Identifikation

Mk. I motor nr. 1217101 til nr. 1425096.

Mk. II motor nr. 1425097 til nr. 1481090.

Mk. III motor nr. 1481091 og videre.

Følgende ændringer er indført ved det anførte motornummer:

Roterende udblæsningsventiler ved nr. 1257972.

Dekompresser flyttet fra bageste til forreste del af motoren ved nr. 1290291.

Ændret type ventilatorrem og remskiver ved nr. 1308977.

Stålstøbt knastaksel og ventilløftere ved nr. 1358273.

Massiv stempelpind ved nr. 1362380.

Hesteskoformede knastakseltrykskiver ved nr. 1445056.

Ændrede ventilstyr ved nr. 1458847.

Længere plejlstangsbolte ved nr. 1509598.

Ændret trykskive for knastaksel ved nr. 1511488.

Nye stempler, cylinderforinger og toppakninger ved nr. 1518654.

Ændret ånderør for takthjulsdæksel ved nr. 1529773.

Ændret toppakning og cylinderforinger ved nr. 1565580.

Cylinderforinger med 2 pakringe og tykke hovedlejebolte ved nr. 1591023.

Ændrede udblæsningsventiler, ventillåse, fjederskåle og drejeskåle ved nr. 1594009.

Ændret oliepumpe og drev f. hjælpeaksel ved nr. 1595085.

Ændret knastaksel, takthjul og ophængsplade ved nr. 1599502.

Ændret knastprofil og sværere ventilfjedre ved nr. 1609839.

Ændret cylinderblok og ny type Pumpe for løfteanordning ved nr. 1613500.

Ændret cylinderblok og olieafløbskøl for hjælpeaksel ved nr. 08B752791.

Minimec indsprøjtningpumpe indført ved nr. 08B756398.

Motor

Data

Motortype	Stående rækkemotor, 4-takts diesel
Cylinderantal	4
Boring	100 mm
Slaglængde	115 -
Slagvolumen	3611 cm ³
Kompressionsforhold	16:1
Effekt	Mk. I 40,5 HK v. 1600 o/m (netto) Mk. II 44 HK v. 1600 o/m (netto) Mk. III 51,8 HK v. 1600 o/m (brutto)

FORDSON Traktor

Drejningsmoment	Mk. I 19,35 kgm v. 1150 o/m
-	Mk. II 20,45 kgm v. 1150 o/m
-	Mk. III 23,65 kgm v. 1200 o/m
Tændingsrækkefølge	1-2-4-3
Cylinderforingernes højde over toppen af blokken	.002-.004" (0,051-0,102 mm)
Antal kompressions- ringe	3
Antal olieringe	2
Stempelringsgab	.011-.016" (0,279-0,406 mm)
Ventilspillerum - inds. (varm)	.015" (0,381 mm)
Ventilspillerum - udbl.	.015" (0,381 mm)
- - udbl. med drejeskål (rotator cap)	.012" (0,305 mm)
Vinkel på ventilhoved	Mk. I og II 29° 30'
- - -	Mk. III 29° 15'-29° 30'
Vinkel på ventilsæde	Mk. I og II 30°
- - -	Mk. III 30°-30° 30'
Fri længde - ventiltjeder til motor nr. 1609838	62,99 mm
Fri længde - ventiltjeder fra motor nr. 1609839	58,67 mm
Aksjalspillerum - krumtapaksel	.002-.010" (0,051-0,254 mm)

Tilspændingsmomenter

Topstykke (se fig. 2)	85-90 lbft (11,75-12,44 kgm)
Hovedlejer ($\frac{9}{16}$ " bolte)	95-100 lbft. (13,13-13,82 kgm)
- ($\frac{1}{2}$ " -)	70-75 lbft. (9,68-10,36 kgm)
Plejlstangsejer	55-60 lbft (7,6-8,29 kgm)
Svinghjul til krumtap- aksel	80-90 lbft (11,06-12,44 kgm)
Ventildæksel	3-4 lbft (0,42-0,55 kgm)
Møtrik f. hjælpeaksel (f. indspr.pumpe)	60-70 lbft (8,29-9,67 kgm)

Forreste motorophængs- plade ($\frac{3}{8}$ " bolte)	22-24 lbft (3,04-3,31 kgm)
Forreste motorophængs- plade ($\frac{5}{16}$ " bolte)	15-17 lbft (2,07-2,35 kgm)
Forreste motorophængs- plade se tillige fig. 4	
Takthjulsbolte (3 stk)	18-21 lbft (2,49-2,90 kgm)
- (centerbolt)	95-100 lbft (13,13-13,82 kgm)
Olietryksreduktions- ventil (Mk. I)	20-25 lbft (2,76-3,45 kgm)

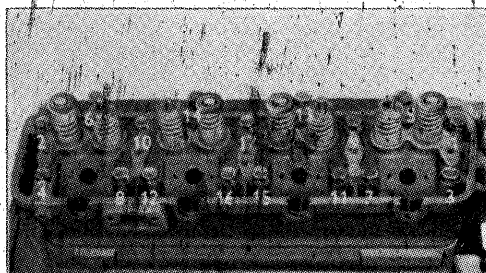


Fig. 1. Rækkefølge for løsning af topstykkebolte.

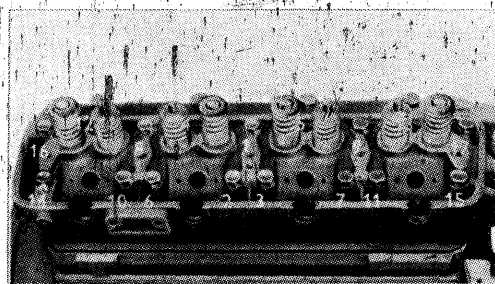


Fig. 2. Rækkefølge for tilspænding af topstykkebolte.

Moment 85-90 lbft (11,75-12,44 kgm).

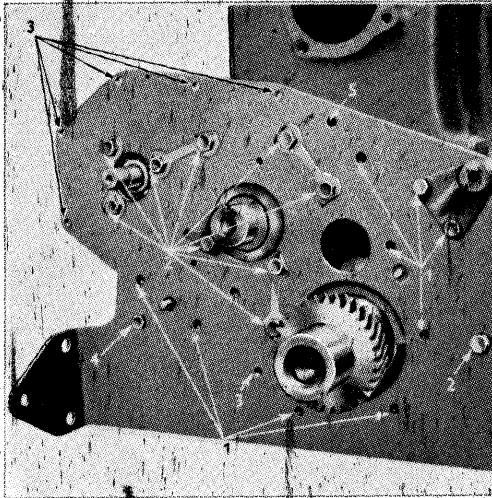


Fig. 3. Placering af bolte i forreste motorophængsplade.

- 1: $1\frac{1}{8}'' \times \frac{5}{16}''$ - gevind 18 UNC 2A
15-17 lbft (2,07-2,35 kgm).
- 2: $\frac{3}{4}'' \times \frac{3}{8}''$ - gevind 16 UNC 2A
22-24 lbft (3,04-3,31 kgm).
- 3: $\frac{3}{4}'' \times \frac{5}{16}''$ - gevind 24 UNF 2A
15-17 lbft (2,07-2,35 kgm).
- 4: $\frac{3}{4}'' \times \frac{5}{16}''$ - gevind 18 UNC 2A
15-17 lbft (2,07-2,35 kgm).
- 5: $1\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$ - gevind 18 UNC 2A
15-17 lbft (2,07-2,35 kgm).

Ventiler

Motorer med lavere nr. end 1458447 er originalt udstyret med ventilstyr, som er forskellige for indsugnings- og udblæsningsventiler, idet udblæsningsstyret var kortere end indsugningsstyret. Senere anvendtes indsugningsstyret til begge ventiler, men monteret på forskellig måde, som vist i fig. 5 og 6. Ved udskiftning af ventilstyr skal kun anvendes den sidstnævnte type, monteret som vist i de nævnte fig.

Ved samling af udblæsningsventilerne må det erindres, at disse og de tilhørende fjedre, fjederskåle, låse og drejeskåle er ændret i udførelse flere gange, og kun samhörørende dele kan anvendes sammen - se fig. 7 og 8.

Før motor nr. 1594009 havde låsene (collets) en tykkelse på $\frac{5}{32}''$ (3,97 mm), medens de på de efterfølgende motorer havde en tykkelse på $\frac{7}{32}''$ (5,56 mm).

Fra motor nr. 08B756400 er drejeskålene (rotator caps) ændret, idet deres udvendige diameter er forøget fra 14,61/14,73 til

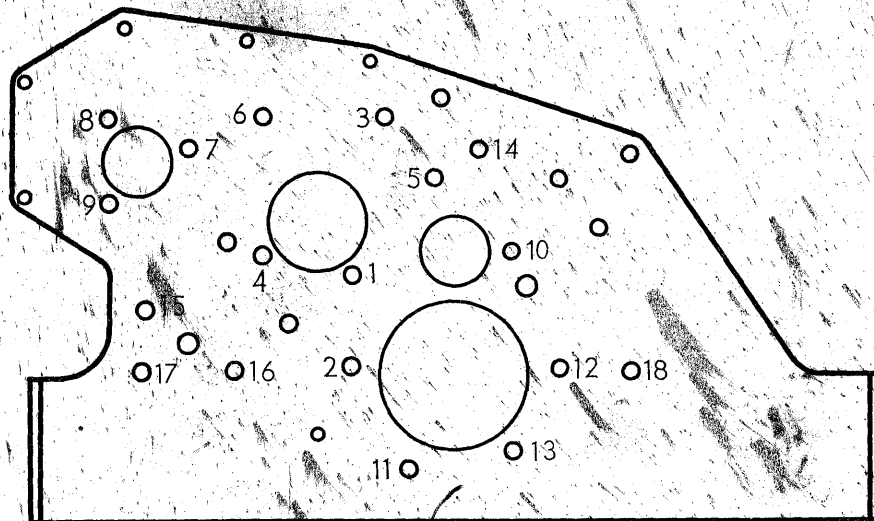


Fig. 4. Boltene i forreste motorophængsplade tilspændes i den på tegningen angivne rækkefølge.

15,49/15,60 mm; samtidig er de behandlet med en sort, friktionsnedsættende compound for at have bedre slidegenskaber. Kun denne ny type leveres.

Fra motor nr. 1609839 blev ventilfjedrene gjort stivere. De kan skelnes fra den tidligere type ved deres sortpittede udseende, medens den ældre type fjeder var grå. Den ny fjedertype må kun anvendes til motorer med højere nr. end 1609839, medmindre motoren er forsynet med ny type knastaksel.

Fjederskålene til de nye stivere ventilfjedre kan ikke anvendes til den ældre fjedertype eller omvendt. Til identificering er den ny type fjederskåle rouletteret på kanten.

Også ventilfjedrenes afstandskiver (spacers) er blevet ændret – se fig. 9. Den oprindelige type havde glat kant (EI-CP-9), den nyere type (EIADDN-6515) havde lodret-roulettering på kanten, medens den nyeste type – fra motor nr. 08B756400 er indsatshærdede og ser ud som vist i de to nederste fig. (510E-6515).

Ved samling af ventilerne er det absolut nødvendigt at foretage en kontrol af spillerummet mellem udblæsningsventilstammerne og de dertil hørende drejeskåle (rotator caps) – se fig. 7 og 8. Denne kontrol udføres således: Når ventilen er samlet i topstykket, sættes drejeskålen på i normal stilling, og et mikrometerur opsættes og nulstilles, som vist i fig. 10. Derefter vendes drejeskålen – se fig. 11 – og der aflæses på uret. Det må her iagttages, at mikrometerurets trykfod ikke bliver placeret på en ujævnhed i drejeskålens bund – en sådan vil som regel findes i skålens centrum, som altså skal undgås. Aflæsningen skal være til minussiden. Er den mindre end .001", må der slibes af ventilstammen – er den større end .003", må der slibes af drejeskålens åbne ende.

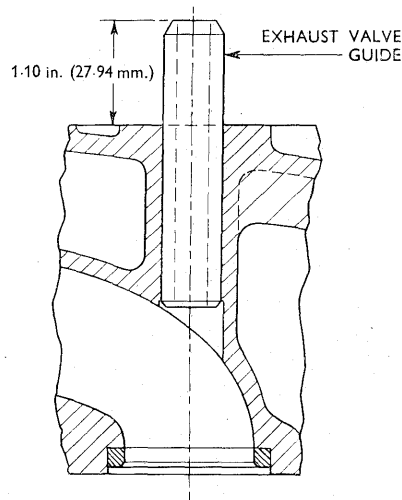


Fig. 5. Udblæsningsventilstyrets placering i topstykket. (Se tillige fig. 6.)

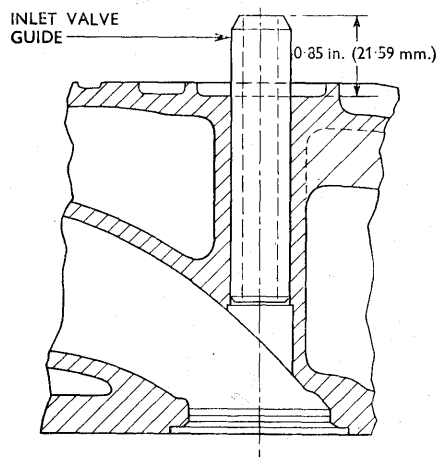


Fig. 6. Indsugningsventilstyrets placering i topstykket.

Bemærk, at styrene ikke rager lige langt op over topstykket og bemærk, at målene tages fra forskelligt plan.

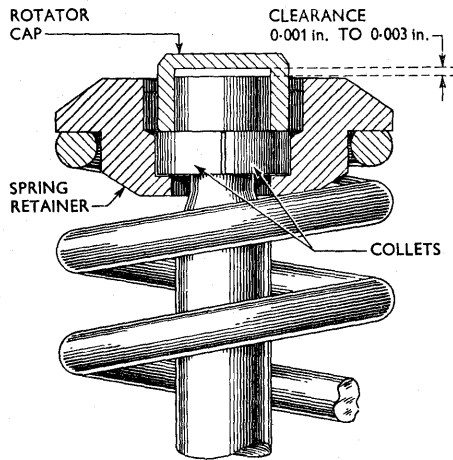


Fig. 7. Detalje af udblæsningsventil, ældre type.
 Spring retainer = fjederskål.
 Rotator cap = drejeskål.
 Collets = lås.
 Clearance = spillerum.

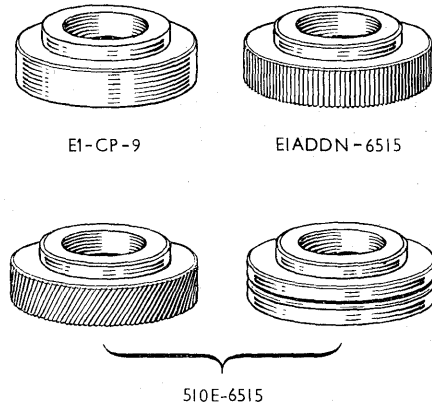


Fig. 9. Ventilfjedrenes afstandsskiver (spacers).
 Øverst tv. ældste type.
 Øverst th. nyere type.
 Nederst nyeste typer.

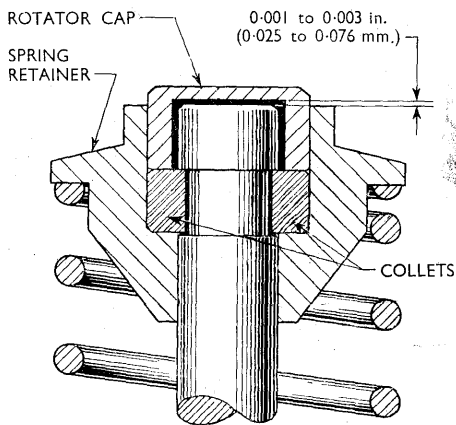


Fig. 8. Detalje af udblæsningsventil, nyere type.

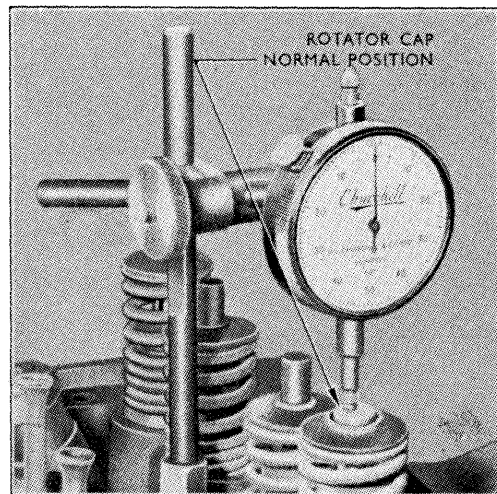


Fig. 10. Indstilling af mikrometeruret på 0 med drejeskålen (rotator cap) i normal stilling.

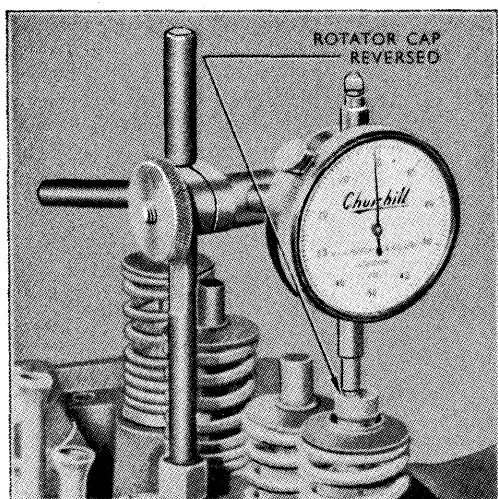


Fig. 11. Måling af spillerummet mellem ventilstamme og drejeskål.

Drejeskålen er her vendt, og det må påses, at mikrometerurets trykfod ikke træder på en ujævnhed i skålens bund. Skålen placeres derfor bedst lidt excentrisk. Spillerummet skal være mellem .001" og .003" (0,025–0,076 mm).

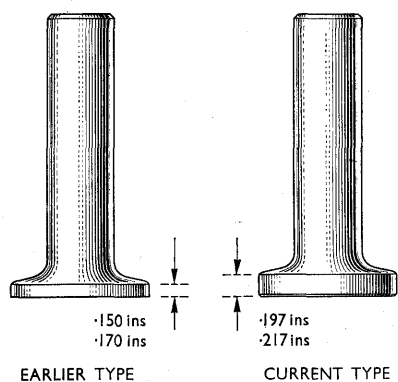


Fig. 12. Ventilløftere.

Tv. ældre type, th. nyere type. (Se i øvrigt teksten).

Som det fremgår af fig. 12, findes der to typer ventilløftere (knastfølgere). Den ældre type er drejet, medens den nyere type er stålstøbt – de er altså fremstillet af materiale med forskellig hårdhedsgrad. Den ny type indførtes sammen med indførelsen af en stålstøbt knastaksel ved motor nr. 1358273 og er kendelig på den noget tyk-

kere fod. Ved udskiftning anvendes udelukkende den ny type; de skal dog iagttages ved montering på motorer med lavere nr. end det nævnte, at løfterne ikke – ved maksimalt løft (altså i topstilling) – går på cylinderblokken.

Den ældre type løftere må ikke under nogen omstændighed monteres i motorer med den stålstøbte knastaksel.

De ældre knastakseltyper var forsynet med 3 bolte til fastgørelse af takthjulene (fig. 13) og var desuden forsynet med en styrestift (dowel pin) (fig. 14). Denne var oprindeligt 29,97 mm lang, men blev i senere udførelse ændret til 34,54 mm; det stykke, der rager ud fra akslen, er dog i begge typer den samme – nemlig 19 mm. Disse typer var forsynet med en hesteskoformet trykplade, som forekom i 2 forskellige udførelser (fig. 15). Det tilladte aksialspillerum fremgår af fig. 14. Den nye knastakseltype, fra motor nr. 1599502, har takthjulene monteret på en kile (key), og de er fastgjort med en enkelt bolt. Den førnævnte hesteskoformede trykplade er bortfaldet (fig. 16, som også viser det ændrede aksialspillerum).

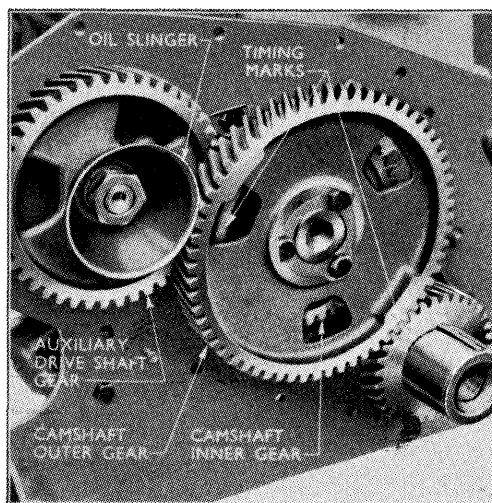


Fig. 13. Ældre type takthjul med 3 bolte.

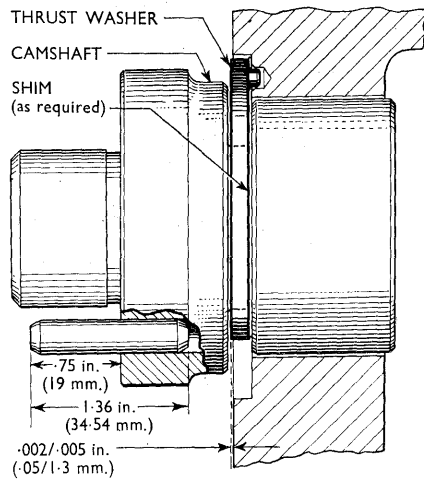
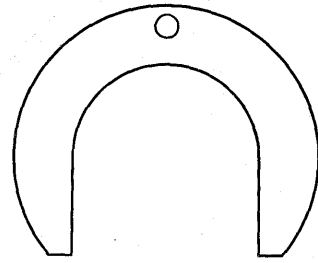
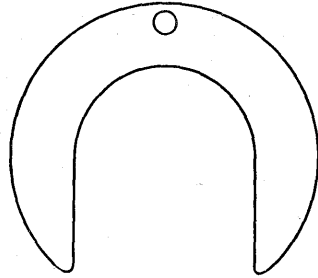


Fig. 14. Ældre knastakseltype med trykskive (thrust washer) og styrestift (dowel pin).



Engine Nos. 1511489 to 1599502



Engine Nos. 1445056 to 1511488

Fig. 15. Trykskivens 2 forskellige udførelser.

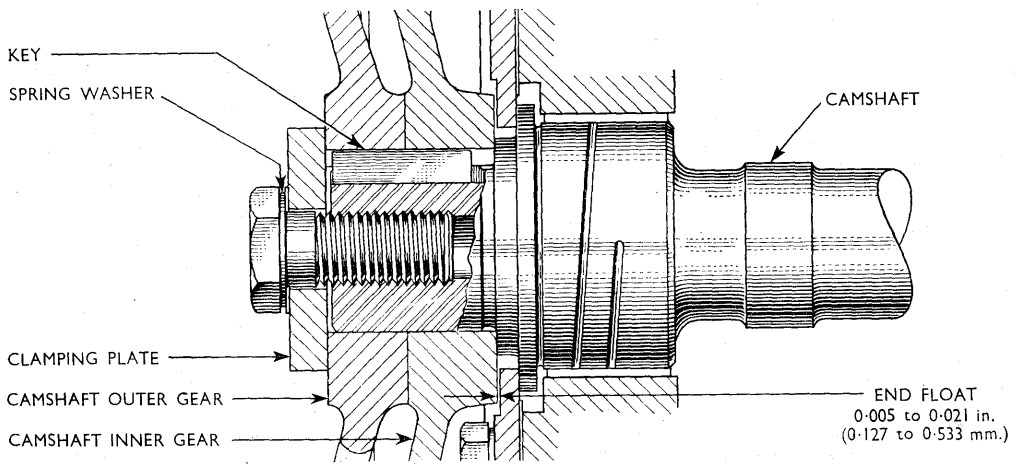


Fig. 16. Knastaksel, ny type. Aksialspillerummet kontrolleres som vist (end float).

Key = kile.

Spring washer = fjederskive.

Clamping plate = spændeskive.

Outer gear = udv. tandhjul.

Inner gear = indv. tandhjul.

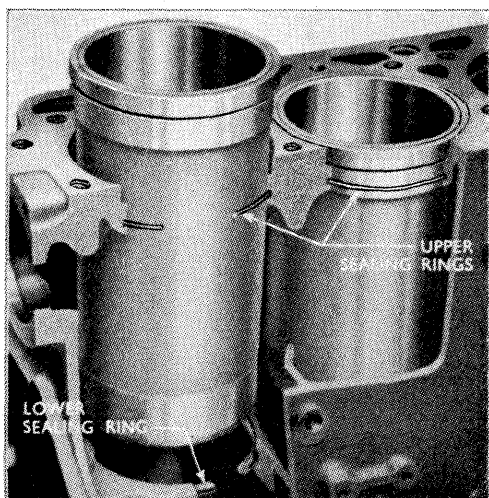


Fig. 17. Cylinderforinger med pakninger.

Motorens smøresystem

Systemet er vist skematisk i fig. 18. Motoren smøres fra en tandhjulspumpe via et full-flow oliefilter. Før motor nr. 1425097 var smøresystemets reduktionsventil ved forreste motorophængsplade; efter dette nummer er den indbygget i oliepumpen. Ved fremkomsten af Power Major blev smøresystemet forsynet med en olietryksindikator på venstre side af motorblokken og en oliekontrollampe på instrumentbordet. Kontrollampen erstatter den tidligere monterede trykmåler (manometer). Lampen skal lyse, når trykket falder under 5–7 lb/sq.in (0,35–0,49 kg/cm²).

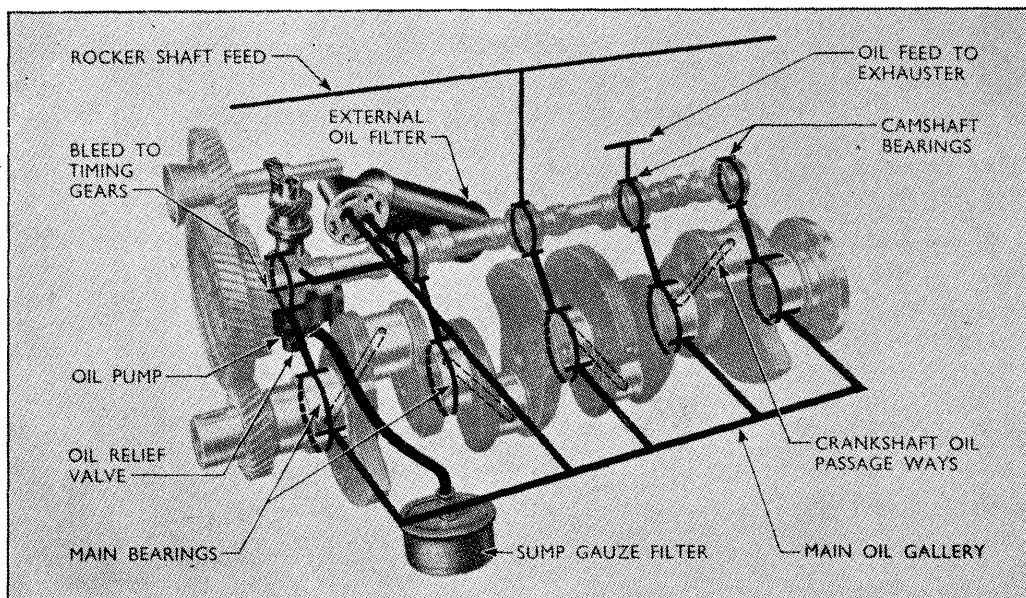


Fig. 18. Smøresystemet, skematisk fremstillet.

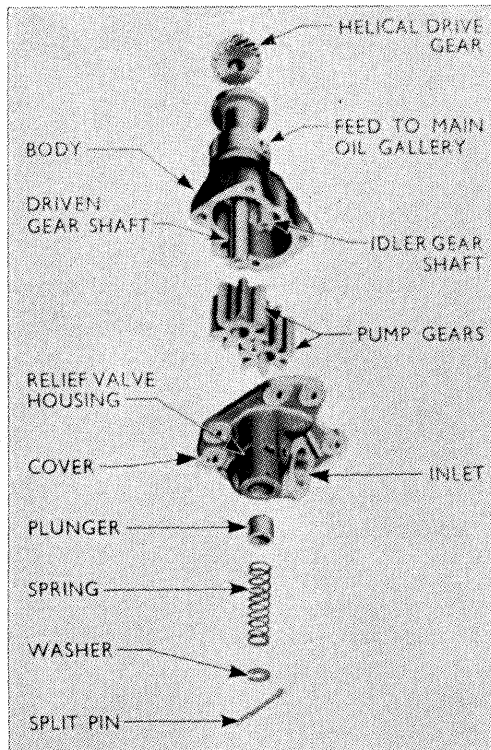


Fig. 19. Oliepumpe med reduktionsventil.

Smøresystemet rummer	Mk. I 7,4 liter excl. filter
Oliefiltret rummer	Mk. I 0,7 liter
Smøresystemet rummer	Mk. II og III
	7,1 liter excl. filter
Oliefiltret rummer	Mk. II og III
	0,57 liter
Fri længde af fjeder for reduktionsventil fra motor	
nr. 1425097 til	
nr. 08C740000	36,58 mm
fra nr. 08C740000	39,12 -
Oliepumpetryk	30-40 lb/sq.in
	(2,11-2,81 kg/cm ²)
Viscositet	SAE 20 ell. 20 W/30.
Olietype	HD (API DM)

Kølesystem

Kølesystemet er normalt udført til atmosfæretryk, men findes også med kølerdæksler til henholdsvis 4 og 7 lb/sq.in (0,28-0,49 kg/cm²) tryk.

Ventilatorremmens spænding skal være $\frac{1}{2}$ " (12,7 mm) mellem vandpumpe- og dynamoremskive.

Termostaten findes i 2 udførelser - se

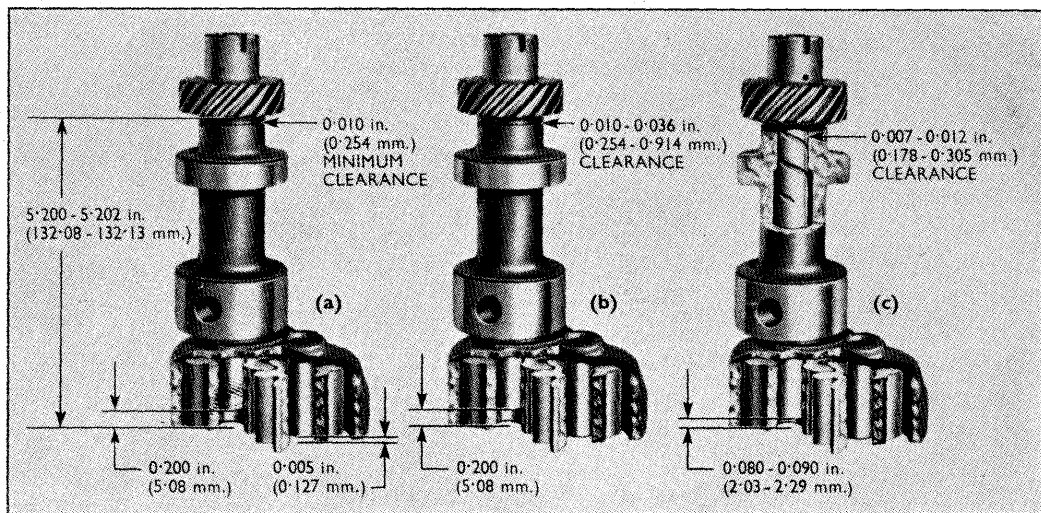


Fig. 20. Oliepumpens mål.

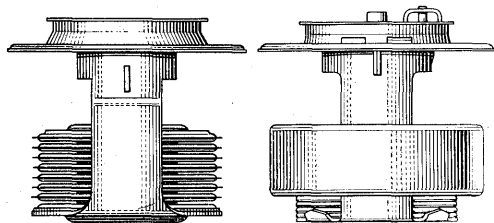
(a) gælder for Mk. I motorer.
(b) gælder for Mk. II og III

motorer uden særlig anordning til smøring af oliepumpens

drev. (c) gælder for motorer med sådan smøreanordning.

fig. 21 – til venstre den ældre type til motorer før nr. 1425097 (den hedder EOTA-8575-B) og til højre den nyere type 204E-8575 for motorer efter nævnte nummer. Den ny type kan, om nødvendigt, anvendes til alle motortyper, medens den ældre type ikke må anvendes på Mk. II eller Mk. III motorer.

Begge termostater begynder at åbne ved 77–82 °C og skal være fuldt åbne ved 93 °C.



EARLIER TYPE

CURRENT TYPE

Fig. 21. Termostater. Tv. den ældre, åbne type. Th. den nye afskærmede type.

Brændstofsistem

Motoren er forsynet med en indsprøjtningpumpe af rækketype (In-line) med pneumatisk regulator. Som industritraktor leveres den med mekanisk regulator. Fra motor nr. 08B756398 bruges en MINIMEC indsprøjtningpumpe med mekanisk regulator. Fødepumpen er forskellig, eftersom der er tale om en landbrugstraktor uden vacuumpumpe eller en industritraktor med vacuumpumpe og endelig en traktor med MINIMEC-indsprøjtningpumpe.

Data

Mk. I (motorer indtil nr. 1425097)

Brændstoftanken
rummer 66,8 liter

Fødepumpestryk
(uden vacuumpumpe) 1,5–3,5 lb/sq.in
(0,1–2,5 kg/cm²)

Fødepumpestryk
(med vacuumpumpe) 6–10 lb/sq.in
(0,42–0,7 kg/cm²)

Indsprøjtningpumpe-
kalibrering (200 •
indspr. ved 600 o/m) 11,4–12 cm³

Indsprøjtningstidspunkt,
indtil motor nr.
1308977 29° (udskæringen i
krumtapremskiven skal
stå ud for mærket på
takthjulsdækslet)

Indsprøjtningstidspunkt,
fra motor nr. 1308978 26° (indstillingsmærker
se fig. 22)

Indsprøjtningstryk 175–185 kg/cm²
Regulator Pneumatisk

Tomgangshastighed 540–560 o/m

Maksimumshastighed,
ubelastet 1900 o/m

Maksimumshastighed,
belastet 1600 o/m

Mk. II (motorer med nr. 1425097 til nr. 1481090)

Brændstoftanken
rummer 66,8 liter

Fødepumpestryk
(uden vacuumpumpe) 1,5–3,5 lb/sq.in
(0,1–2,5 kg/cm²)

Fødepumpestryk
(med vacuumpumpe) 6–10 lb/sq.in
(0,42–0,7 kg/cm²)

Indsprøjtningpumpe-
kalibrering (200
indspr. ved 600 o/m) 11,4–12 cm³

Indsprøjtningstidspunkt 19° (med ståloppak-
ning)

– 23° (med kobber-
asbestoppakning)

Indsprøjtningstryk 175–185 kg/cm²
Regulator Pneumatisk

Tomgangshastighed 540–560 o/m

Maksimumshastighed,
ubelastet 1900 o/m

Maksimumshastighed,
belastet 1600 o/m

Mk. III (motorer fra nr. 1481091 til nr. 08B756397).

Brændstoftanken	
rummer	64,8 liter
Fødepumpetryk	
(uden vacuumpumpe)	1,5–3,5 lb/sq.in (0,1–2,5 kg/cm ²)
Fødepumpestryk	
(med vacuumpumpe)	6–10 lb/sq.in (0,42–0,7 kg/cm ²)
Indsprøjtningpumpe-	
kalibrering (200	
indspr. ved 600 o/m)	11,8–12,4 cm ²
Indsprøjtningstidspunkt	23° før top
Indsprøjtningstryk	175–185 kg/cm ²
Regulator	Pneumatisk
Tomgangshastighed	540–560 o/m
Maksimumshastighed,	
ubelastet	1900 o/m
Maksimumshastighed,	
belastet	1600 o/m

Mekaniske regulatorer for andre pumper end MINIMEC.

Disse regulatorer, som fortrinsvis anvendes på industritraktorer, findes i to typer »GV« og »GM«.

Type »GV« findes igen udført for to hastighedsområder: 700–1500 o/m og 700–1800 o/m. Forskellen på hastighedsområderne opnås ved montering af forskellige fjedre og vægte m.m. Disse dele er ikke indbyrdes ombyttelige.

Type »GM« findes i udførelser for hastighedsområderne 500–1500 o/m, 500–1800 o/m og 500–2250 o/m. De er identiske i konstruktion bortset fra vægtene, som findes i en let og en tung udgave. Den lette udgave anvendes for 2250 o/m og den tunge til både 1500 og 1800 o/m. Forskellen på de to sidstnævnte områder opnås ved justering på »Maximum speed stop« skruen (se fig. 29) på regulatordækslet.

Bemærk: Regulatordækslerne er mærkede med regulatorhastigheden, som er halv motorhastighed.

De mekaniske regulatorer smøres med motorolie, som hældes gennem skruen foroven i dækslet »Combined breather and oil filler plug«. Olien skal stå til underkanten af dækslets »Oil level plug« – der må ikke overfyldes.

Mk. III med MINIMEC indsprøjtningpumpe (fra motor nr. 08B756398).

Fødepumpetryk	
(uden vacuumpumpe)	2–3,5 lb/sq.in (0,14–0,22 kg/cm ²)
Fødepumpetryk	
(med vacuumpumpe)	2,75–4,25 lb/sq.in (0,19–0,3 kg/cm ²)
Indsprøjtningpumpe-	
kalibrering (200	
indspr. ved 600 o/m)	12,8–13,2 cm ²
Indsprøjtningstidspunkt	21° før top
Regulator	Mekanisk
Tomgangshastighed	550 o/m
Maksimumshastighed,	
ubelastet	1800–1820 o/m

Tilspændingsmomenter

Indsprøjtningpumpe (tidl. typer)	
Ventilholder	30 lbft. (4,15 kgm)
Indsprøjtningpumpe MINIMEC	
Ventilholder	33 lbft. (4,56 kgm)
Møtrik f. koblingsflange	45 – (6,22 –)
Indsprøjtningdyse (forstøver, injector)	
Forstøvermøtrik	60–75 lbft. (8,3–10,4 kgm)
Dyseholderbolte	15 lbft. (2,1 kgm)

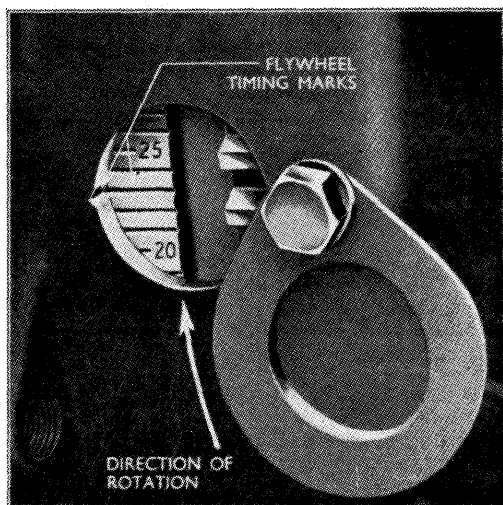


Fig. 22. Indstillingsmærker på svinghjul (motorer efter nr. 1308978).

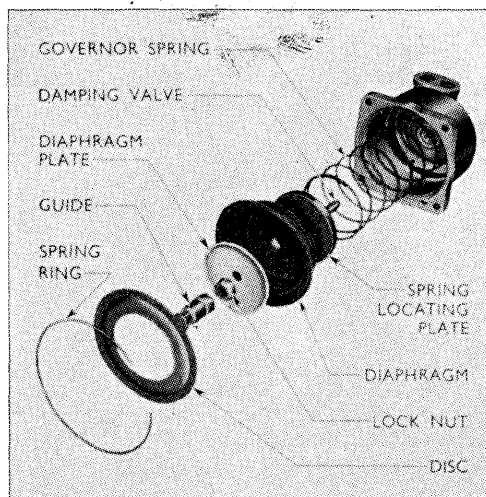


Fig. 24. Exploded-view af pneumatisk regulator.

- Governor spring = regulatorfjeder.
- Damping valve = dæmperventil.
- Diaphragm plate = membranskive.
- Guide = styr.
- Spring ring = fjederring.
- Spring locating plate = styreskive f. fjeder.
- Diaphragm = membran.
- Lock nut = låsemøtrik.
- Disc = plade.

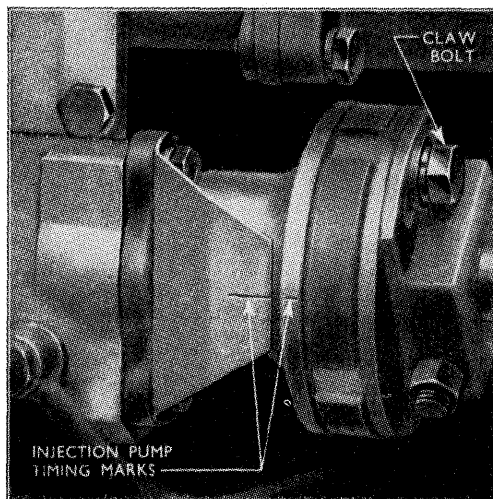


Fig. 23. Indstillingsmærker på indsprøjtningssumpens kobling.

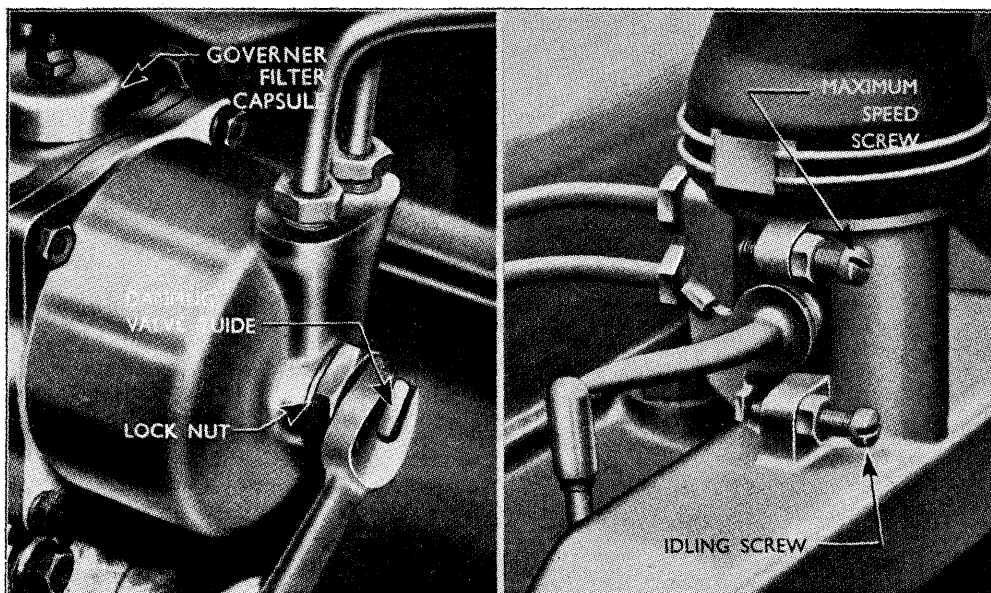


Fig. 25. Justering af tomgangshastighed foretages på »Idling screw«, vist foruden til højre.

Skifter motoren hastighed i tomgang, må man løsne låsemøtrikken (Lock nut) på regulatorens dæmpeventil (ill. til venstre) og stille på ventilen, indtil hastigheden er jævn. Derefter justeres igen »Idling screw«. Maksimumshastighed, ubelastet, justeres på »Maximum speed screw« vist i illustrationen øverst til højre.

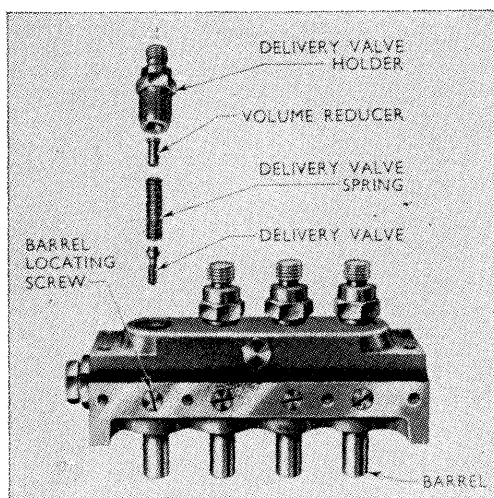


Fig. 26. Indsprøjtningens enkeltdeler.

Delivery valve holder = holder f. indsprøjtningens ventil (trykventil).

Delivery valve spring = ventilsfjeder.

Delivery valve = trykventil.

Barrel = cylinder.

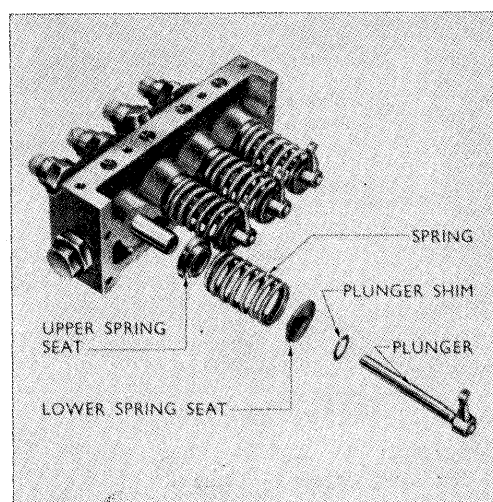


Fig. 27. Indsprøjtningens enkeltdeler.

Plunger = stempel.

Spring seat = fjederskål.

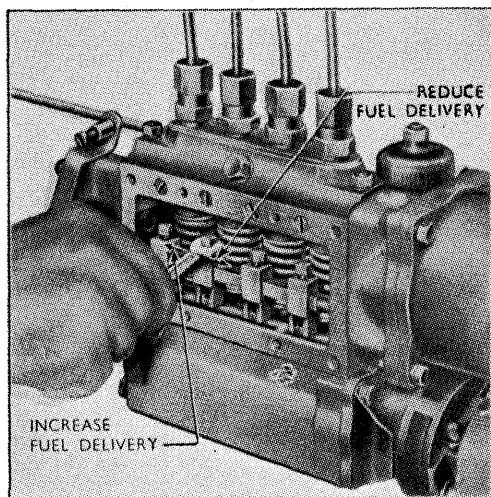


Fig. 28. Justering af indsprøjtningmængden.

Increase = større mængde.
Reduce = mindre mængde.

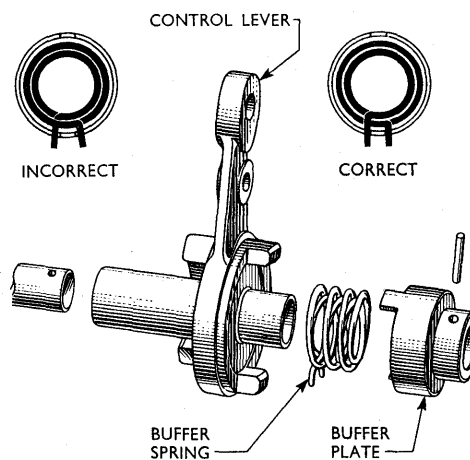


Fig. 30. »GV« regulatorens kontrolarm.

Fjedrene skal monteres som vist øverst til højre, således at den indv. fjeders endetap krydser over den udvendige fjeder (set fra kontrolarmen).

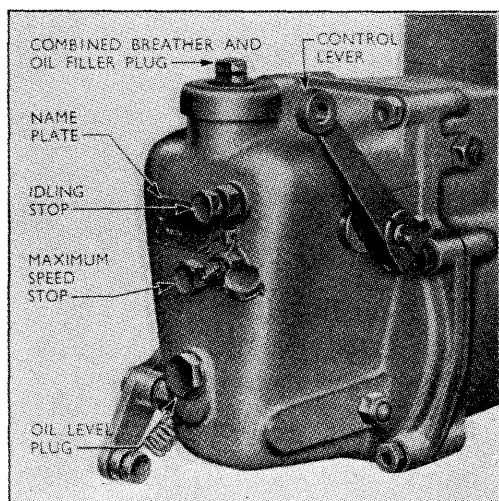


Fig. 29. Mekanisk regulator »GM«.

Idling stop = tomgangsjusterskrue.
Maximum speed stop = skrue for maksimumshastighed.
Oil level plug = skrue, til hvis underkant olien skal stå.
Oil filler plug = oliepåfyldningsskrue.

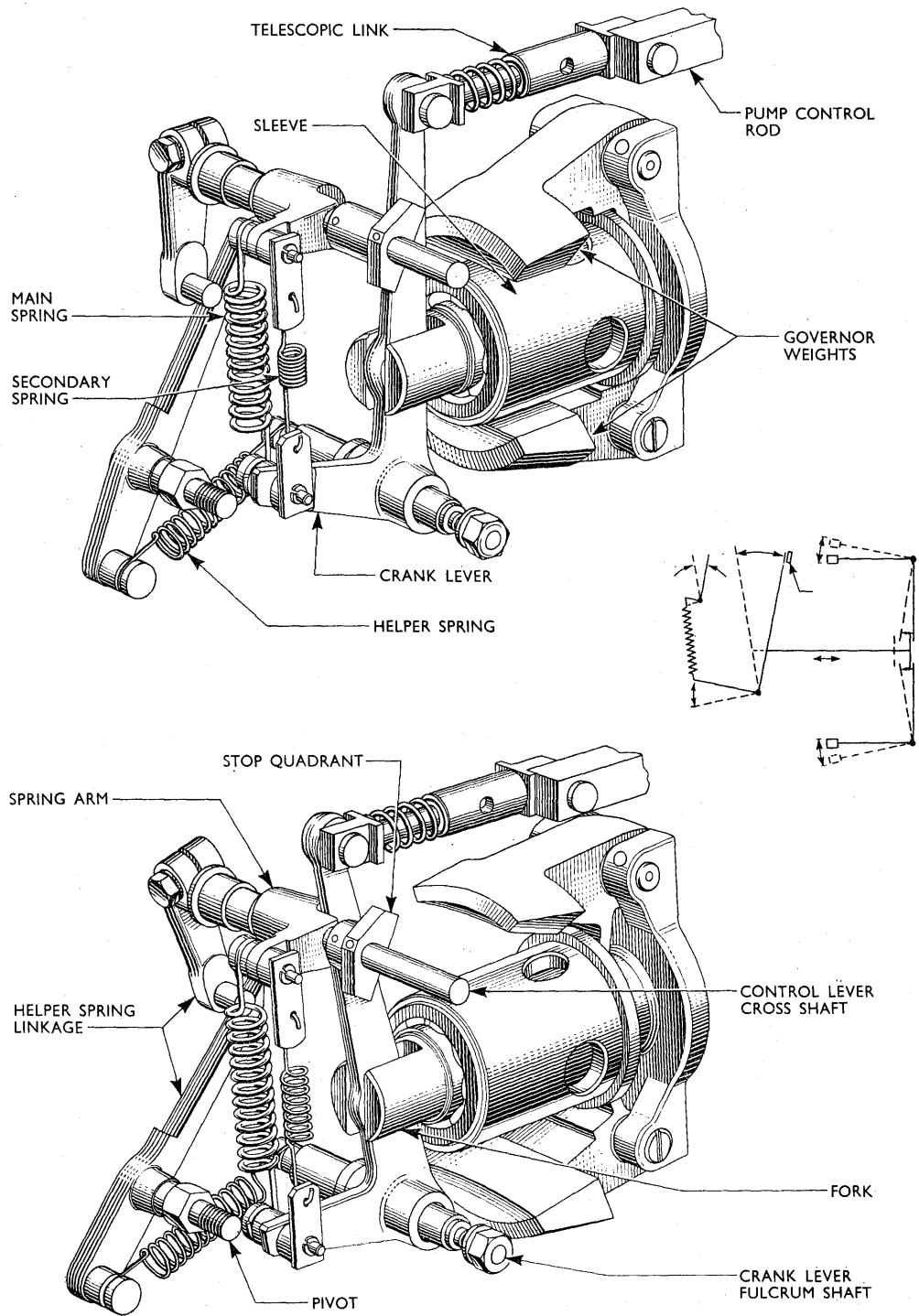


Fig. 31. »GM« regulatoren og dens virkemåde, vist i tomgang og maksimumshastighed.

*

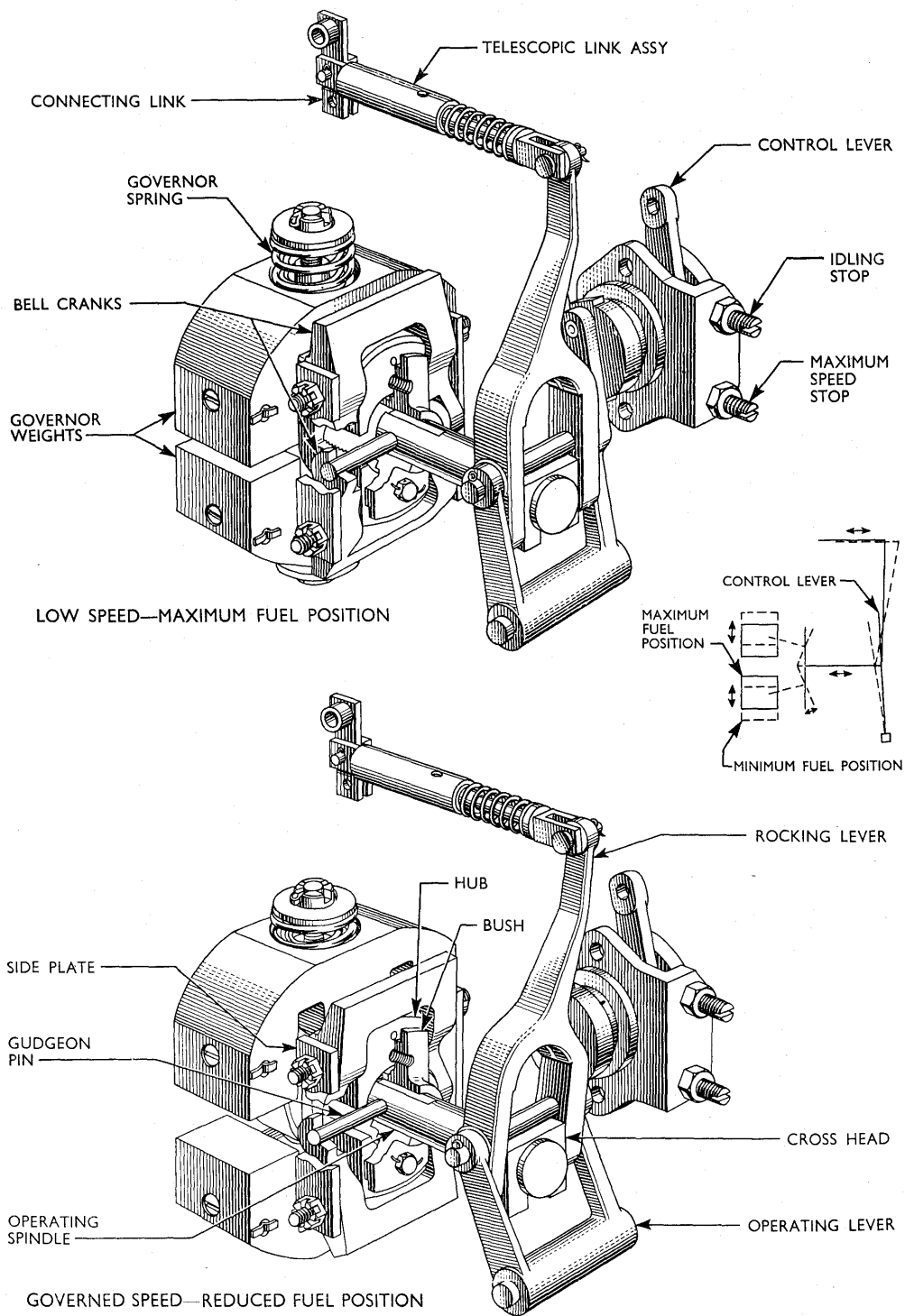


Fig. 32. »GV« regulatoren og dens virkemåde, vist i tomgang og maksimumshastighed.

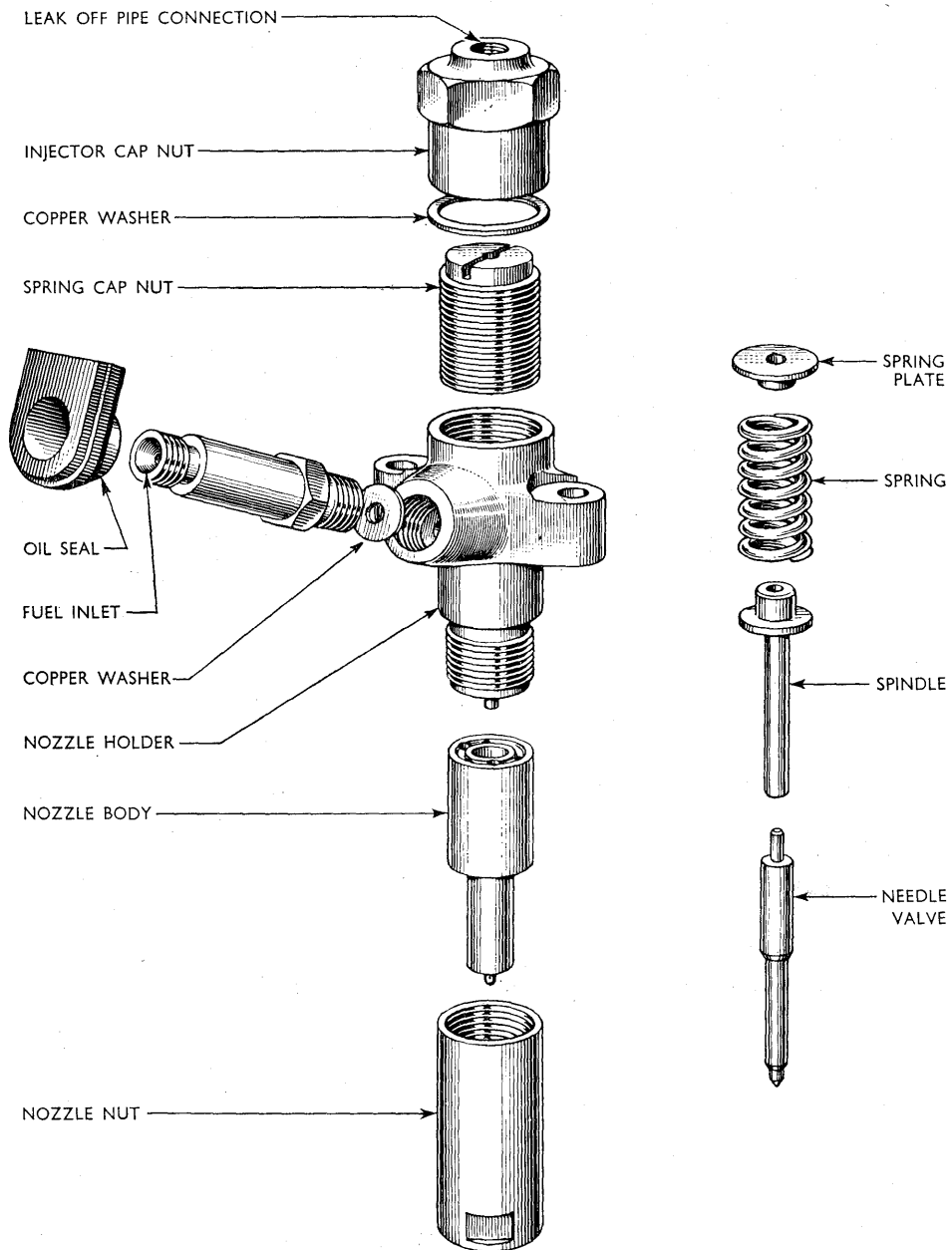


Fig. 33. Exploded-view af forstøver (indsprøjtningssdyse).

Leak off pipe connection = af-gangstilslutning f. overskudsolie.

Fuel-inlet = brændstoftilgang.
Nozzle body = forstøver.
Nozzle nut = forstøvernøtrik.

Needle valve = nåleventil.
Copper washer = kobberskive.

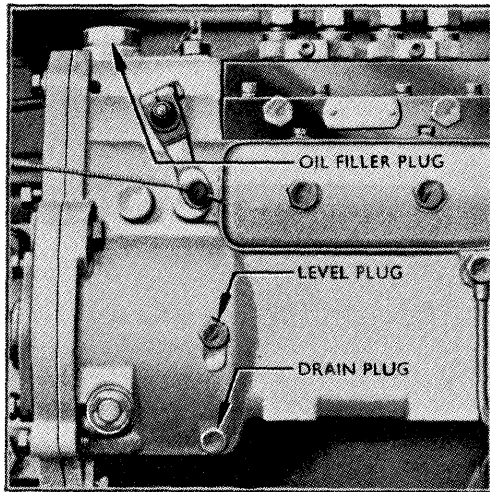


Fig. 34. MINIMEC-pumpens oliepåfyldnings-, oliestands- og olieaftapningsskruer. Pumpen smøres med motorolie.

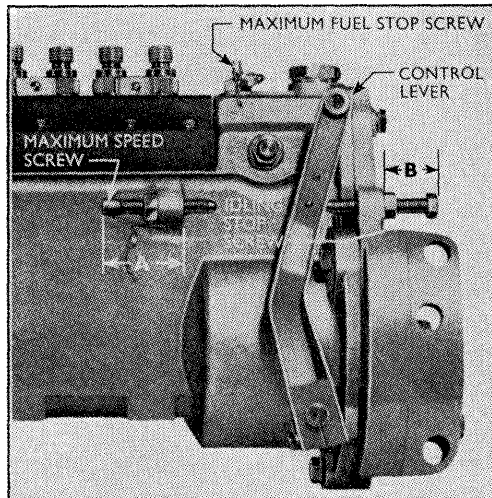


Fig. 35. MINIMEC-pumpens stopskruer for tomgang og maksimumshastighed.

De omtrentlige normalmål er:
A = 38 mm, B = 21 mm.

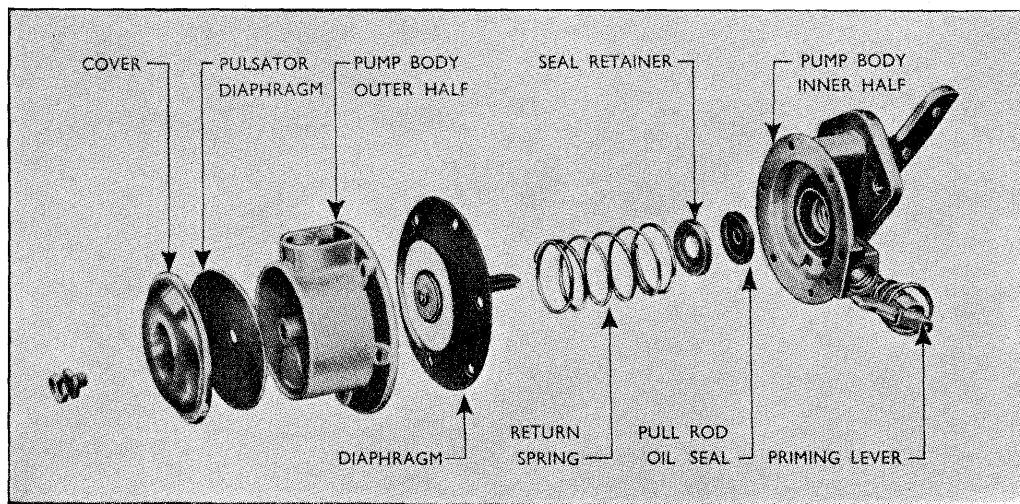


Fig. 36. Fødepumpe for MINIMEC indsprøjtningpumpe.

Denne pumpe er i modsætning til de to ældre pumpetyper forsynet med en dæmpningsmembran (Pulsator diaphragm).

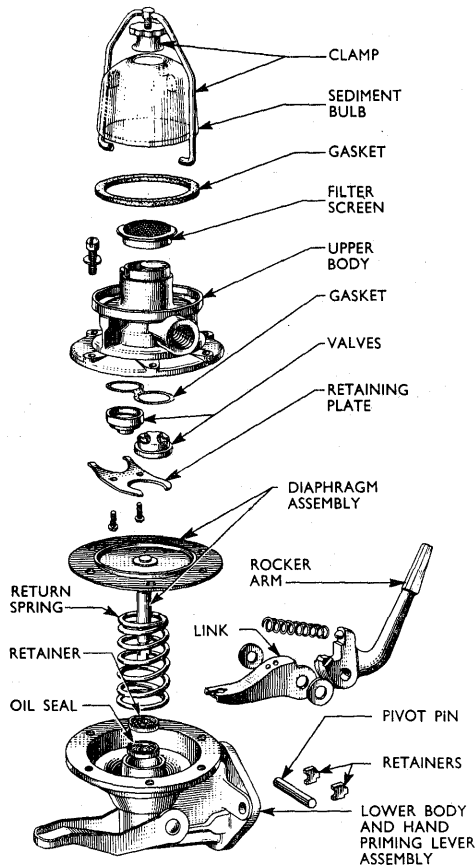


Fig. 37. Fødepumpe for motorer uden vacuum-pumpe.

Kobling og gearkasse

Koblingen findes i 3 udførelser – 11" ældre type, 13" nyere type og en 12" dobbeltkobling til uafhængigt kraftudtag.

Koblingspedalens frigang skal på såvel 11" som 13" koblingerne være $1\frac{1}{2}$ –2" (38–51 mm).

11" koblingens udrykkerleje er »fabrikssmurt« og skal derfor ikke smøres under driften.

Udrykkerlejet for 13" koblingen skal smøres med universalfedt – se fig. 38.

Fra motor nr. 08B771912 er industritraktoren forsynet med en ny type 13" kobling, hvis tykkelse over belægningerne er ca. 13 mm, medens den ellers anvendte type kun er ca. 8,5 mm tyk. De to koblingstypers enkeltdele er ikke indbyrdes ombytelige.

Indstilling af 11" koblingens udløserfingre finder sted som vist i fig. 40. Der indsættes 3 måleblokke (Gauge blocks) 9,04–9,29 mm tykke og ca. 120–130 mm lange mellem svinghjulet og trykpladen, i stedet for koblingsnavet. Afstanden mellem blokkenes overside og oversiden (trykfoden) på udløserfingrenes justerskruer skal være 44,93–46,50 mm.

Indstilling af den normale 13" koblingens udløserfingre foretages på samme måde – se fig. 41. Her skal måleblokkene være 8,36–8,40 mm tykke og ca. 90 mm lange og afstanden mellem disse og justerskruernes overkant 62,2–64,03 mm.

Den førnævnte 13" industritraktorkobling (fra motor nr. 08B771912) justeres på tilsvarende måde, men med målet 54,61–55,497 mm.

Bemærk: For at sikre, at trykpladen er parallel med svinghjulet, må de nævnte højdemål ikke differere udover .015" (0,38 mm).

12" dobbeltkoblingens udrykkerleje er »fabrikssmurt« og skal ikke smøres; det må ikke vaskes ud med petroleum eller lignende.

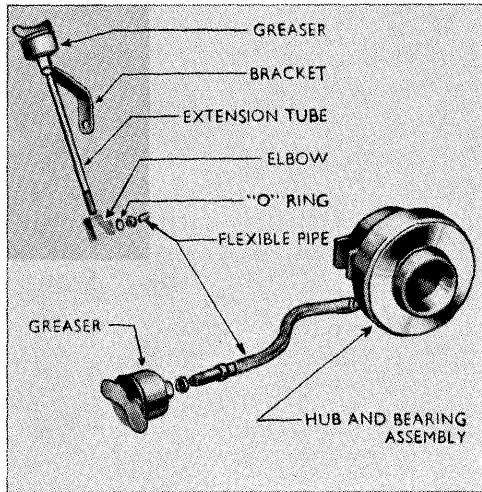


Fig. 38. Smøreanordning for 13" koblingens udrykkerleje.

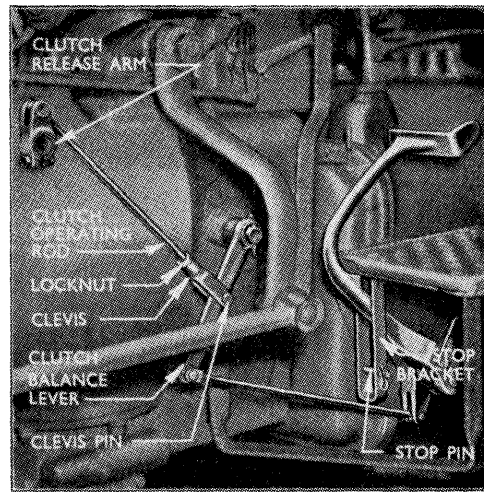


Fig. 39. Indstilling af koblingspedalens frigang.

Justeringen foretages ved at løsne gafflens (clevis) låsemøtrik (locknut), udtage split og splitbolt (clevis pin) og skrue gafflen længere ind eller ud på stangens gevind, isætte splitbolt og split og tilspænde låsemøtrikken.

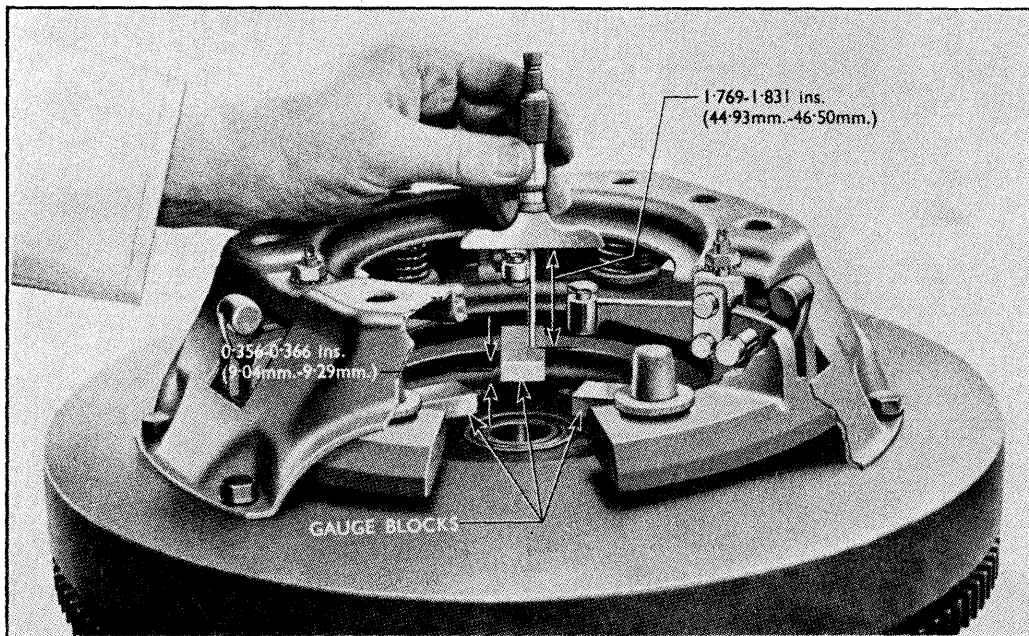


Fig. 40. Indstilling af 11" koblingens udløserfingre.

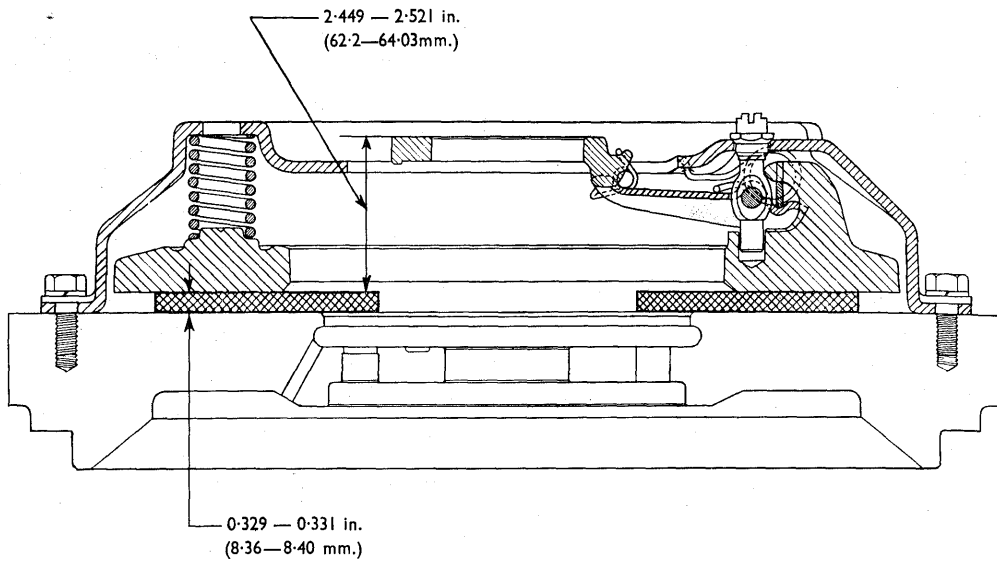


Fig. 41. Indstilling af 13" koblingens udløserfingre.

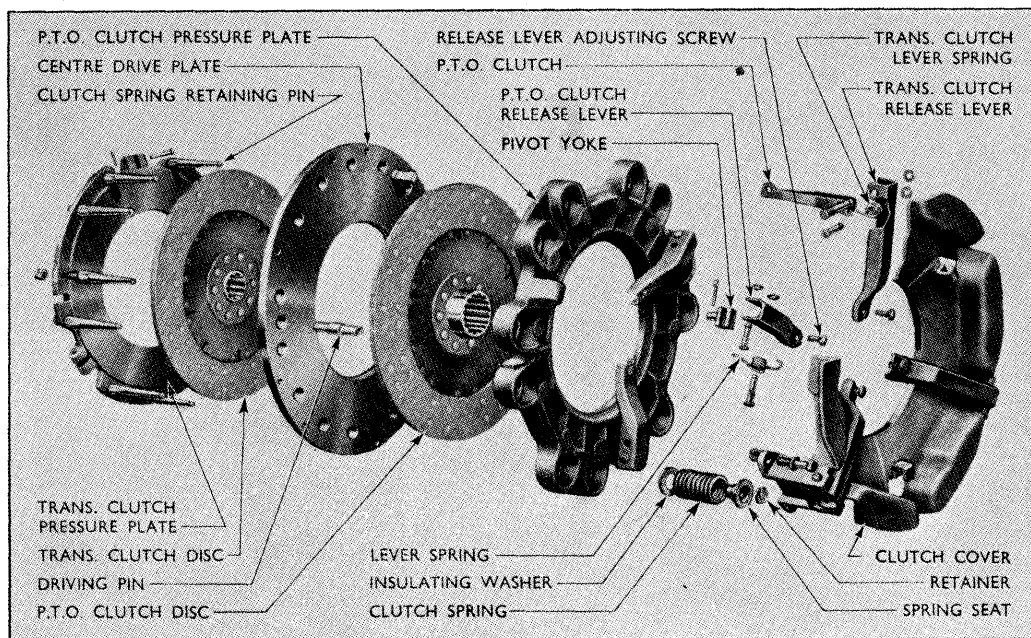


Fig. 42. 12" dobbeltkoblingens enkeltdele.

FORDSON Traktor

Gearkassen rummer (uden kraftudtag, P.T.O.)	19,3 liter
Gearkassen rummer (med kraftudtag, P.T.O.)	20,4 -
Olietype og viscositet	Motor HD SAE 30 (over \div 7 °C) Motor HD SAE 20 (under \div 7 °C) eller Motor HD SAE 20 W/30 (hele året)
Olieskiftningstermin	6 måneder

Bagaksel

Bagtøjet på MAJOR og POWER MAJOR er i årenes løb undergået visse ændringer, hvilket man må være opmærksom på ved udskiftning af komponenter. Bagakseltandhjulene havde oprindeligt 18 tænder og de tilhørende drabanthjul 9 tænder. I den nyere udgave har bagakseltandhjulene 20 tænder og drabanthjulene 11 tænder. En eventuel udskiftning må derfor foretages med komplette sæt. Kronhjulet på disse modeller er nittet til klokken (differentialehuset); ved udskiftning af én af delene samles komponenterne igen med specielle bolte, afstandsskiver og selvlåsende møtrikker, som tilspændes med et moment på 40–45 lbft. (5,5–6,2 kgm) – fig. 43.

Bemærk: Kronmøtrikken på akslen for reduktionsgearets store hjul i venstre side har venstregevind – fig. 44.

De 8 samlebolte for klockens to halvdele tilspændes med et moment på 65–75 lbft. (9–10,4 kgm). Husk ved adskillelse af klockens halvparter at mærke disse, hvis mærker ikke findes.

Ved samling af bagtøjet kontrolleres, at spillerummet mellem kron- og spidshjul er korrekt .004–.018" (0,102–0,457 mm).

Dette spillerum justeres ved at flytte shims fra den ene side af differentialehuset til den anden. Det må her erindres, at tykkelsen af det totale antal shims skal være .016" (0,407 mm) for at sikre korrekt forspænding på differentialelejerne.

Bagaksellejerne gives en forspænding på 40–45 lb.in. (0,46–0,52 kgm).

Bagtøjet på SUPER MAJOR er helt forskelligt fra de to ældre modeller, hvorfor komponenterne ikke er ombyttelige. Dette bagtøj er forsynet med en differentialespæringsring, hvis konstruktion fremgår af fig. 45. Justeringen af dennes aktiveringsanordning fremgår af fig. 46 og fig. 47.

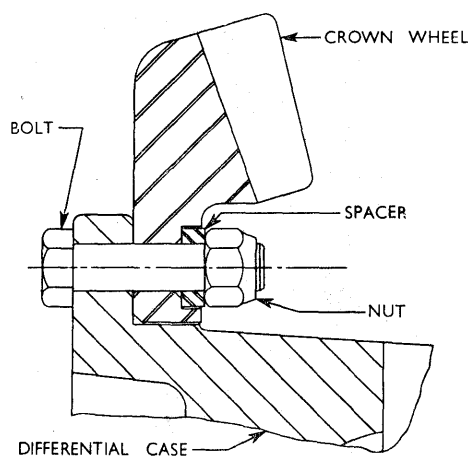


Fig. 43. Samling af kronhjul og klokke.

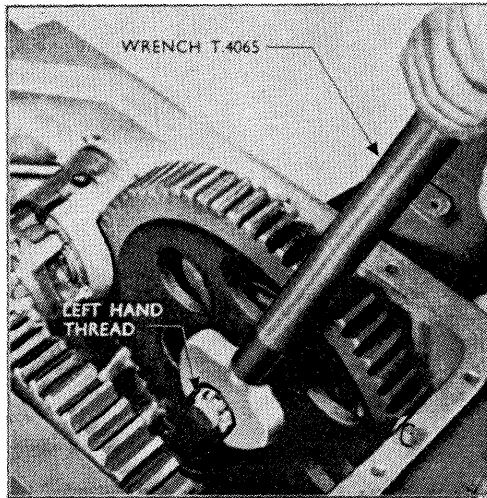


Fig. 44. Reduktionsgearets aksel i venstre side har venstregevind.

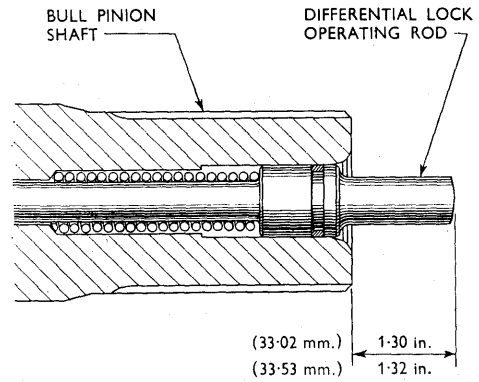


Fig. 46. Differentialspærrens aktiveringsstang skal rage 33,02–33,53 mm frem over akselenden. Justering foretages ved hjælp af kronemøtrikken på stangens anden ende.

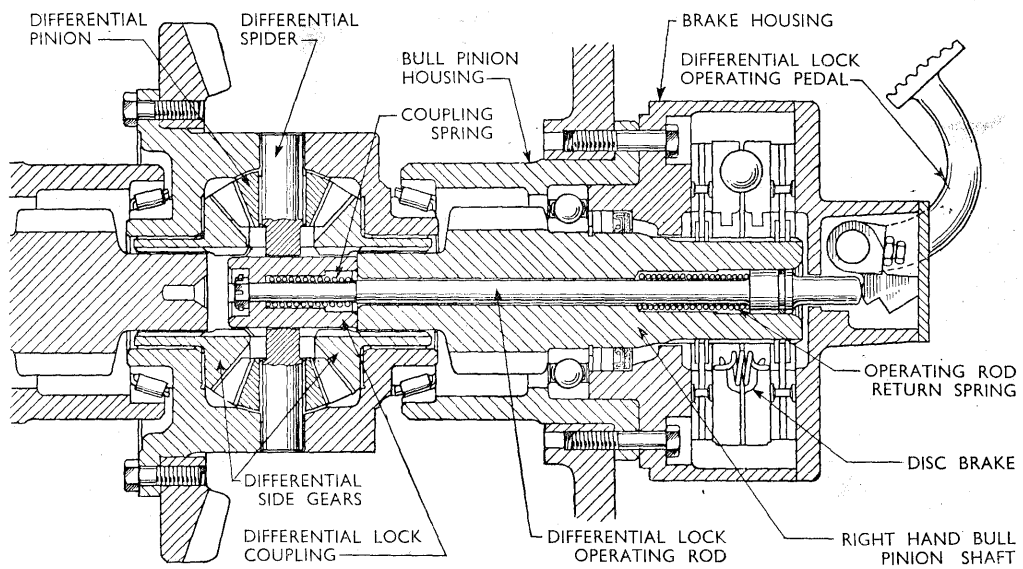


Fig. 45. Differentialspærreanordningen på SUPER MAJOR.

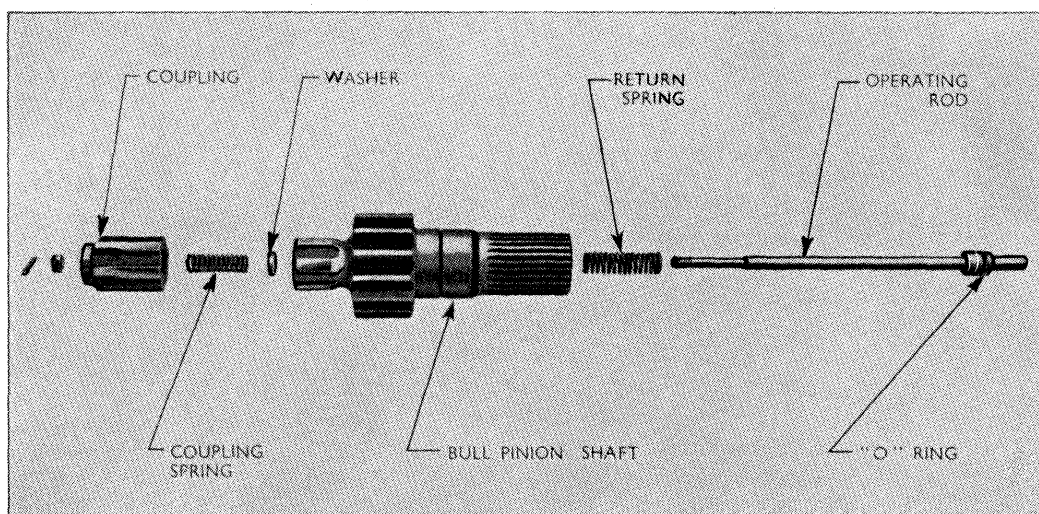


Fig. 47. Differentialspærrens enkeltdele.

Bagtøjet rummer	40,9 liter
Olietype og viscositet	Motor HD SAE 30 (over \div 7 °C) Motor HD SAE 20 (under \div 7 °C) Motor HD SAE 20 W/30 (hele året)

De nævnte olier kan anvendes på såvel MAJOR som POWER MAJOR og SUPER MAJOR uanset årgang.

Forhjulsophæng og styretøj

Sporvidde, variabel i	
4 trin, fra	1283 til 1892 mm
Caster	2°
Camber	2° 30'
Toe-in	0 mm
King-pin-inclination	0°

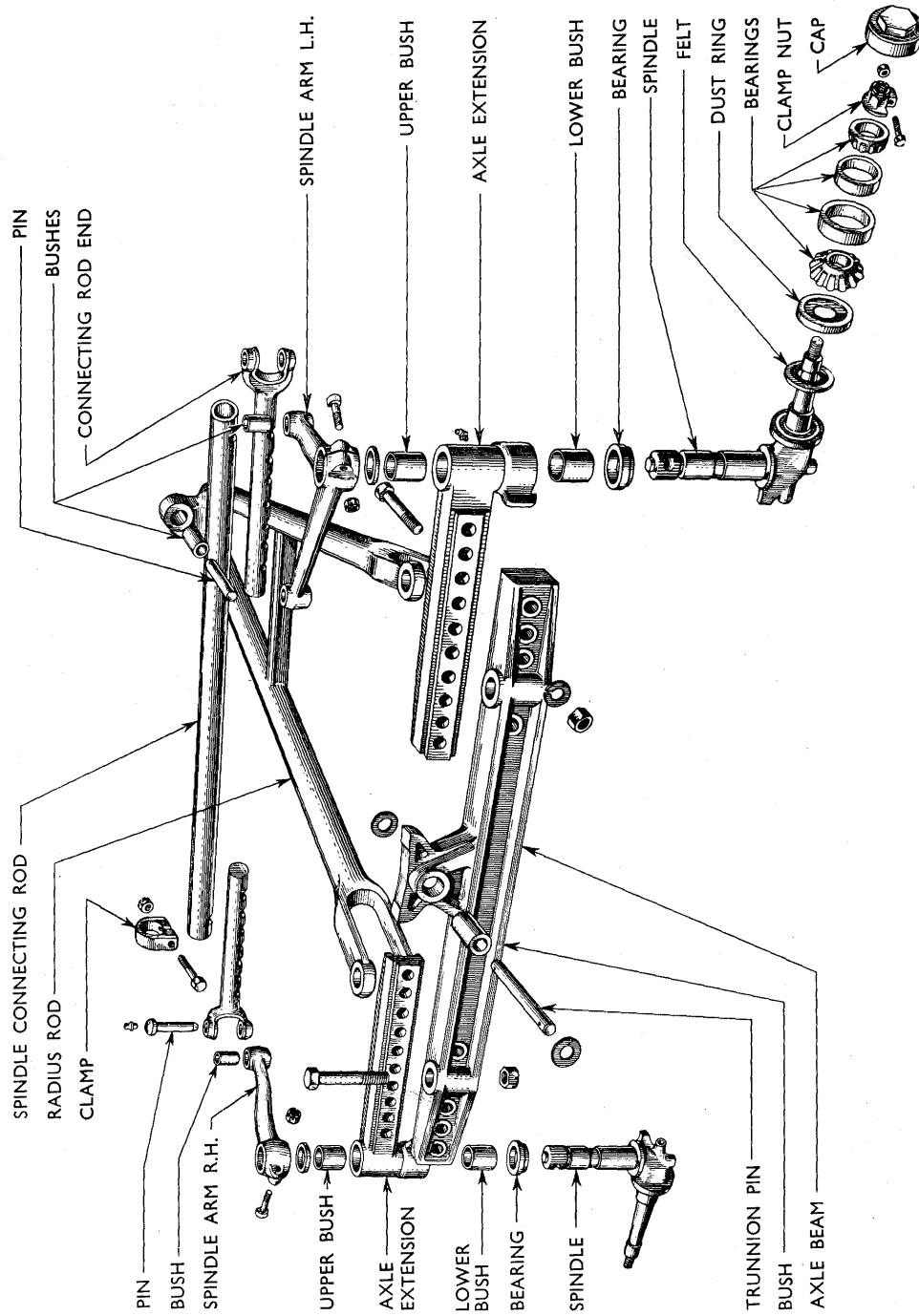


Fig. 48. Forakslens enkeltdele.

Spindle connecting rod = styreforbindelsesstang (midterdel).

Radius rod = triangel.
Spindle arm R.H. = højre svingarm.

Axle extension = foraksel forlængerstykke.
Axle beam = foraksel.
(Fortsættes næste side)

(Fortsat fra forrige side)

Trunnion pin = lejetap.

Connecting rod end = endestykke f. forbindelsesstang.

Spindle = forhjulsspindel.

Felt = filtskive.

Dust ring = støvskive.

Bush = bøsning.

Bearings = lejedele.

Clamp = spændestykke.

Clamp nut = møtrik for forhjulsspindel (med låsebolt).

Cap = navkapsel.

Pin = tap (bolt).

Bremser

MAJOR og POWER MAJOR er udstyret med bakkebremser – systemet fremgår af fig. 49 og 50. Justering af bremserne foretages således:

- 1: Aftag dækslet over ekspanderen med en skruetrækker.
- 2: Drej med skruetrækkeren ekspanderen i retning fremefter, indtil bremsebakken tager mod tromlen.
- 3: Drej nu ekspanderen så meget tilbage, at tromlen netop går fri af bremsebakken. Prøv, ved at dreje tromlen, at der er frigang overalt.
- 4: Monter igen dækslet over ekspanderen.
- 5: Gentag hele proceduren på det andet hjul.

Normalt vil det efter ca. 8 sådanne justeringer være nødvendigt at foretage en centrering af bremsebakkerne i forhold til bremsetromlerne. Centreringen foretages således:

- 1: Løft traktorens bagende.
- 2: Aftag de seks hjulmøtrikker og aftag hjulet.
- 3: Aftag bremsetromleskærmen ved at afskrue de tre skruer, som holder den til ankerpladen.
- 4: Løsn møtrikken for ankertappen (Anchor pin) på ankerpladens bagside.
- 5: Aftag ekspanderdækslet og drej med en skruetrækker ekspanderen, så at bremsebakkerne spænder mod tromlen. Bank (f.eks. med en kunststofhammer) på ankertappens møtrik, for at få bremsebak-

kerne helt på rette plads i tromlerne. Det kan være nødvendigt herefter igen at dreje på ekspanderen. Spænd ankertappens møtrik fast til.

- 6: Slæk ekspanderen, så tromlen går frit og foretag en justering, idet afstanden mellem bremsebelægning og bremsetromle overalt skal være .008" (0,2 mm). Kontrollen foretages med et søgerblad, som stikkes gennem slidsen i bremsetromlen se fig. 51.

Industritraktorens bremser er opbygget som vist i fig. 52 og 53.

Indstilling foretages således:

- 1: Drej justerskruen højre om (med uret), idet der samtidig bankes ganske let på bremsetromlen, f.eks. med en lille hammer. Når bremsebakkerne af justerskruen er trykket mod tromlen, vil denne ikke mere give en klar tone fra sig ved bankningen.
- 2: Løsn justerskruen så meget, at bremsebakkerne netop ikke mere rører tromlen. Dette kan kontrolleres ved, at tromlen nu ved bankningen giver en klar, klingende tone.
- 3: Kontroller, at bremsepedalens frigang er 1½–2" (37–50 mm).
- 4: Gentag proceduren ved det andet hjul og kontroller på ny, at bremsepedalens frigang er passende.

Centrering af bremsebakkerne finder sted således:

- 1: Løsn de to bolte, som holder hver justeranordning, således at hele anordningen frit kan bevæges i sin udskæring

(langhul), og skru justerskruen så langt ind, at bremsebakkerne spænder mod bremsetromlen.

- 2: Fastspænd de to skruer, som holder justeranordningen på plads på ankerpladen, og løs justerskruen to »klik«, hvilket skulle give normal frigang.

For såvel landbrugs- som industritraktorer eksisterer et vacuumbremseanlæg til bremsning af påhængskøretøjer eller -redskaber. Til anlægget hører en vacuumpumpe, som er vist i adskilt stand i fig. 54.

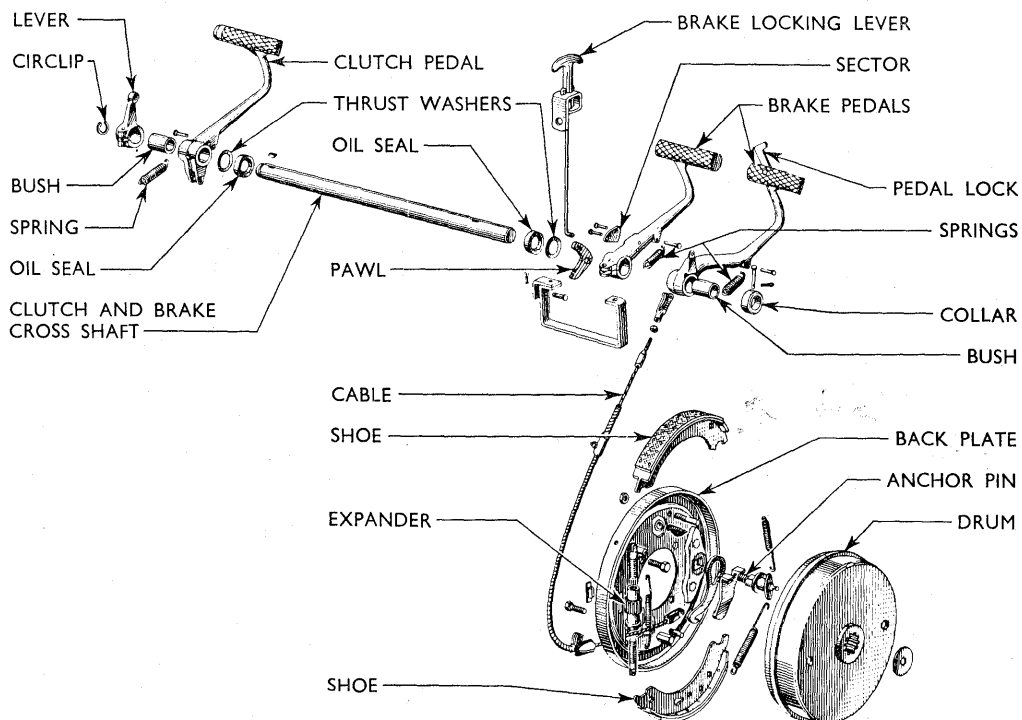


Fig. 49. *Bremsesystemet for MAJOR og POWER MAJOR.*

Lever = arm.
 Circlip = fjederring.
 Thrust washers = trykskiver.
 Oil seal = pakring.
 Collar = låsering.

Bush = løsnig.
 Back plate = ankerplade.
 Drum = bremsetromle.
 Anchor pin = ankertap.
 Pawl = pal.

Sector = tandsektor.
 Spring = fjeder.
 Shoe = bremsebakke.
 Shaft = aksel.

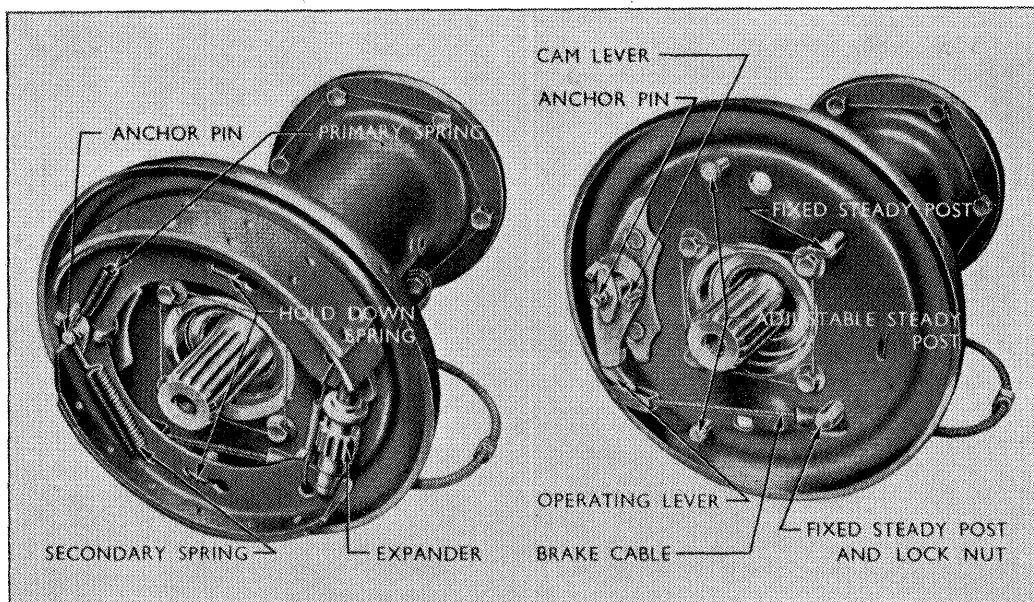


Fig. 50. Bremsen i samlet stand og uden bremsebakker og fjedre.

Primary spring = primær fjeder.
 Secondary spring = sekundær fjeder.

Cam lever = bremsenøgle.
 Operating lever = bremsearm.
 Fixed steady post = fast støt-tebolt.

Adjustable steady post = ind-stillelig støt-tebolt.

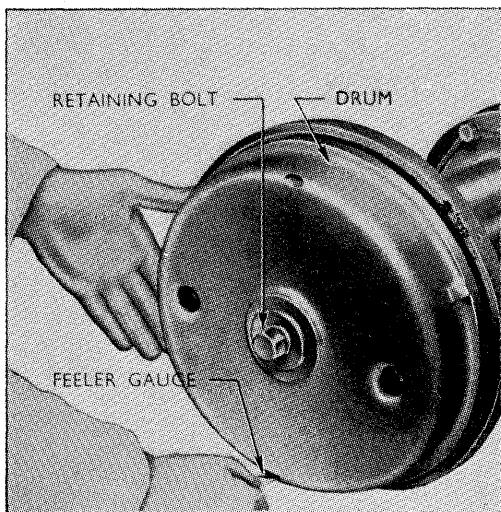


Fig. 51. Afprøvning af bremsebakkerens centre-ring med Feeler gauge = søgerblad.

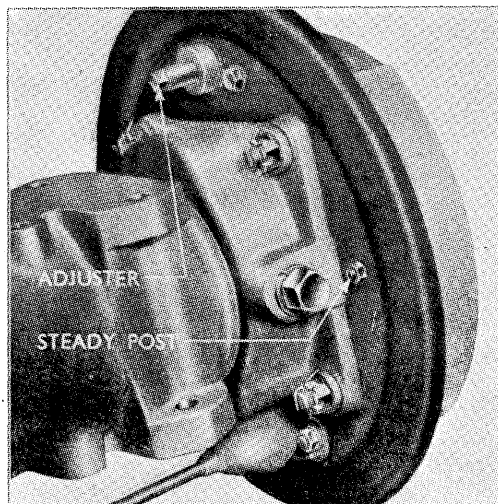


Fig. 52. Industritraktorens bremsesystem.

Adjuster = indstillingsskrue.
 Steady post = støtteskrue.

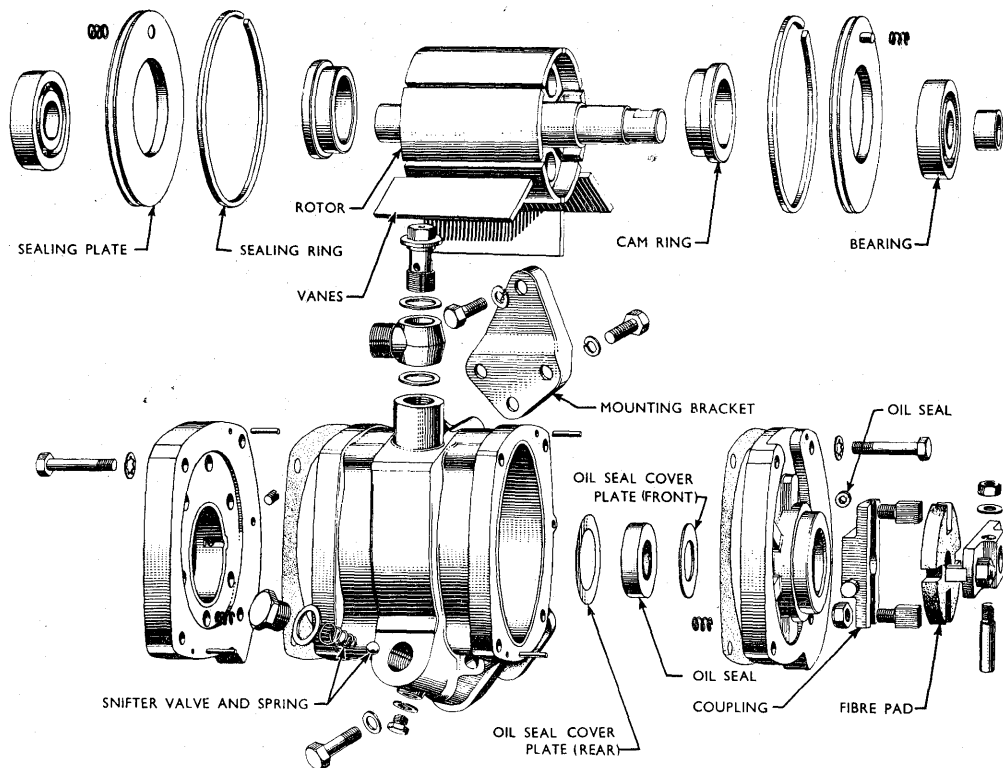


Fig. 54. Vakuumpumpe for påhængsvogsbremser.

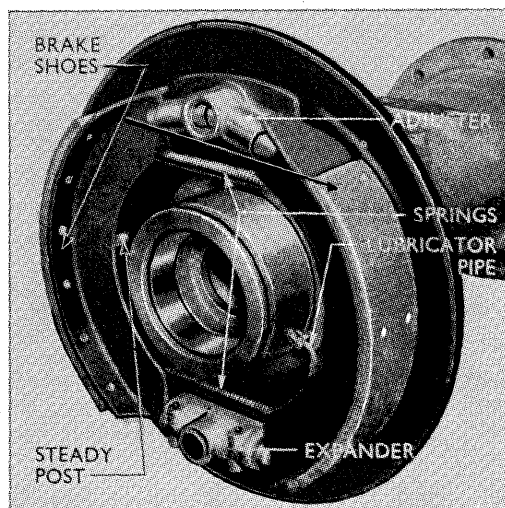


Fig. 53. Industritraktorens bremsesystem.

Lubricator pipe = smørerør.
Adjuster = indstillingsanordning.

SUPER MAJOR er udstyret med en speciel type skivebremse – vist i fig. 55. Skivebremsen består af et støbt hus, som indeholder to friktionsskiver, hver med to pånittede friktionsbelægninger. Mellem disse friktionsskiver er anbragt to aktiverings- eller trykskiver; disse er forsynet med fem fordybninger, og i hver fordybning er anbragt en stålkugle. Når aktiveringspladerne bevæges i forhold til hinanden, som vist i fig. 56, vil stålkuglerne presse dem fra hinanden på grund af fordybningernes særlige udformning; derved trykkes aktiveringspladerne mod friktionspladerne, som igen trykkes mod husets indvendige flader. Friktionsskivernes nav er notfortandet og anbragt på akslen, som dermed afbremses sammen med skiverne.

Udskæringer i aktiveringspladerne og tilsvarende fremspring (kamme) i bremsehuset regulerer aktiveringspladernes bevægelse – afhængig af kørselsretningen.

Justering af bremserne foretages således:

- 1: Løsn kontramøtrikken og spænd justerskruen, til bremsen er låst (fig. 57).
- 2: Løsn igen justerskruen $1\frac{1}{2}$ omdrejning og spænd kontramøtrikken.
- 3: Aftag bremsepedalens returfjeder og indstil trækstangsmøtrikken – se fig. 58 – indtil pedalen netop berører det øvre pedalstop. Løsn derefter trækstangsmø-

trikken $1\frac{1}{2}$ omdrejning – dette skulle give en fri pedalvandring på ca. 38 mm målt ved pedalens fodplade svarende til ca. 20,6 mm ved øvre pedalstop.

- 4: Monter igen bremsepedalens returfjeder.
- 5: Afprøv pedalen, kontroller frigangen og omjuster om nødvendigt.
- 6: Gentag proceduren for den anden bremse.

Bemærk: Stålkuglerne og deres sæder i aktiveringspladerne må under ingen omstændigheder smøres.

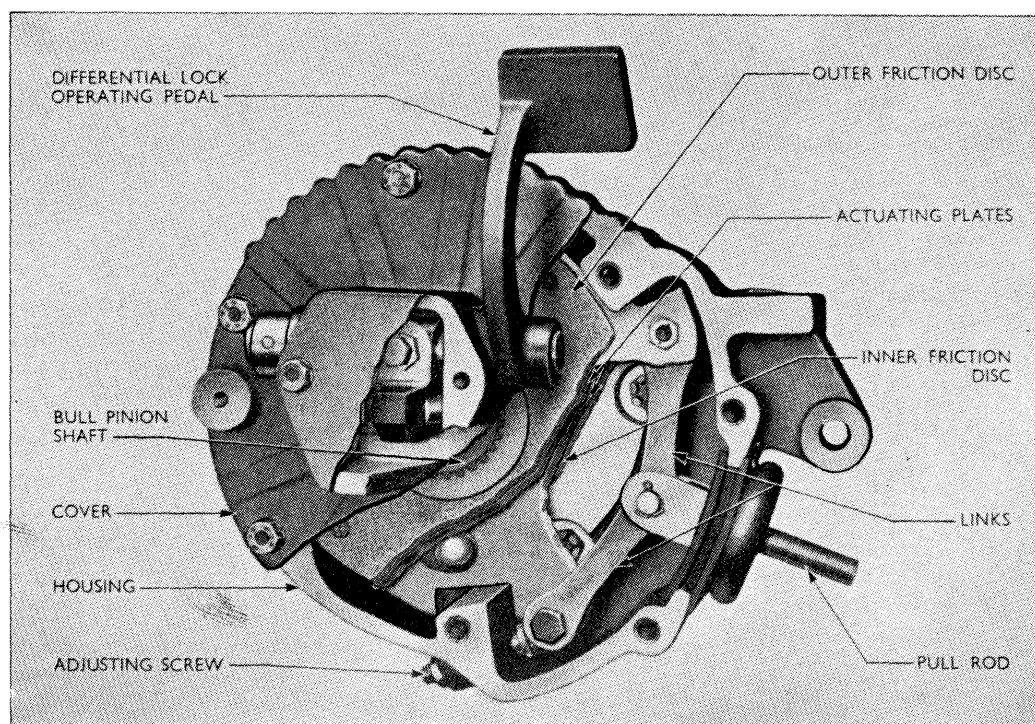


Fig. 55. SUPER MAJOR's skivebremse.

Bull pinion shaft = bagaksel.
Cover = dæksel (hus).
Housing = bremsehus.

Adjusting screw = justerskrue.
Pull rod = trækstang.
Links = forbindelsesstykker.

Friction disc = friktionsskive.
Actuating plates = aktiverings-
skiver.

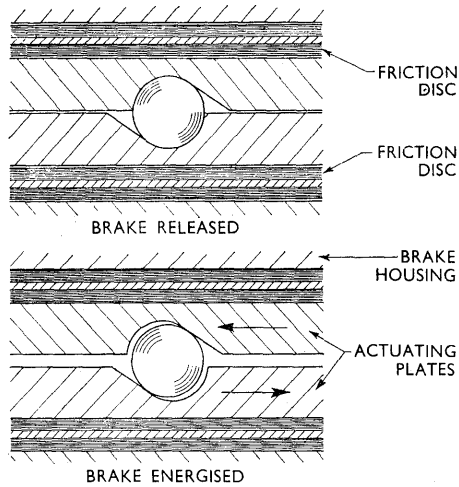


Fig. 56. Skivebremsens arbejdsprincip.

Brake released = bremsen fri.

Brake energised = bremsen i funktion.

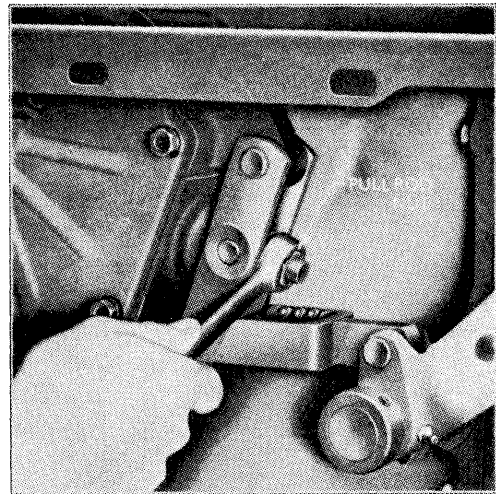


Fig. 58. Justering af bremsepedalens frigang.

Pull rod nut = trækstangsmøtrik.

Elektrisk anlæg

Systemspænding	12 volt
Batteri – indtil 1956	ét stk. 12 volt
– fra 1956	to stk. 6 volt serieforbundne
Batterikapacitet (v. 10 timers afl.)	138 ampt.
Stelforbindelse	Plus til stel.
Dynamokul	2 stk.
– , længde	15,87 mm
– , slidgrænse	9,0 mm
Max. lade strøm	13 amp.
Spændingsregulator (20 °C)	15,6–16,2 volt (ældre type) 15,6–16,0 volt (nyere type)
Tilbagestrømsrelæ – indkoblingsspænding	12,7–13,3 volt (nyere type)
tilbagestrøm	6 amp.
indkoblingshastighed	600 motoromdr./min.
Starters strømforbrug (normal temp.)	450 amp.

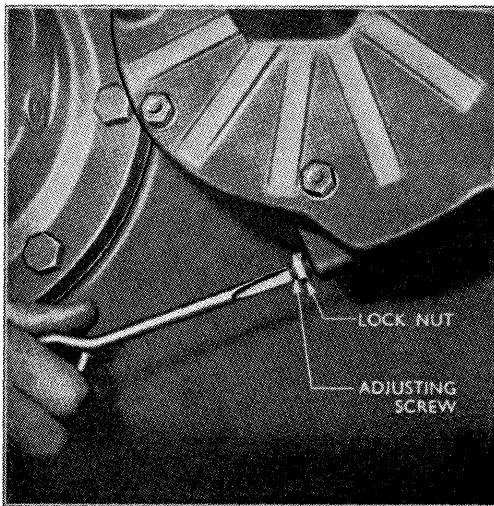


Fig. 57. Skivebremsens justerskrue med kontramøtrik.

Kontrolboksen skiftede type ved motor nr. 1426221. Justeringerne på såvel spændingsregulator som tilbagestrømsrelæ er forskellige for de to typer – se fig. 59–64.

Justering af kontrolboksens enheder

Spændingsregulator, nyere type (fig. 64).

- 1: Aftag batteriets stelforbindelse.
- 2: Løsn den faste kontaktskrues kontramøtrik og skru kontaktskruen så langt ud, at den går fri af ankerkontakten.
- 3: Løsn justerskruens kontramøtrik og skru justerskruen så langt ud, at den går fuldstændig fri af ankerfjederen.
- 4: Løsn de to skruer, som holder ankeret på plads (Armature securing screws). Stik et .015" (0,38 mm) søgerblad (bredt nok til at dække hele jernkernen (core face)) ind mellem anker og kerne-shim, idet det påses, at nævnte shim ikke bliver beskadiget.
- 5: Tryk ankeret fladt ned mod søgerbladet, så det hviler derpå med hele fladen, og spænd igen de to skruer, som skal holde ankeret på plads.
- 6: Idet anker og søgerblad stadig fastholdes i den under punkt 5 nævnte stilling, skrues kontaktskruen så langt ind, at dens kontaktflade netop berører ankerkontakten. Spænd derefter kontramøtrikken.
- 7: Indstil justerskruen således, at regulatoren ved 20 °C i åbent kredsløb giver 15,6 til 16,0 volt (se forbindelsen af prøvevoltmetret i fig. 59).
- 8: Monter batteriets stelforbindelse.

Spændingsregulator, ældre type (fig. 63).

- 1: Løsn de to skruer, som holder ankeret (armature) til konsollen (regulator frame).
- 2: Stik et .018" (0,457 mm) søgerblad ind mellem anker og konsol (Gap A) og et .020" (0,5 mm) søgerblad ind mellem ankeret og jernkernen. Tryk ankeret fast mod de to søgerblade og spænd igen de to skruer.
- 3: Fjern søgerbladene, tryk ankeret ned mod jernkernen og kontroller kontakt-

gabet (Gap C). Dette skal være .006"–.016" (0,15–0,40 mm), og det kan justeres ved at indsætte eller udtage shims – .005" (0,13 mm) mellem kontakt- og mellemlade. (Pas på, at disse shims ikke kommer til at danne kortslutning til stel).

- 4: Spænd skruerne til det faste kontaktstykke efter udskiftning af shims og foretag en ny kontrol af åbningen.

Tilbagestrømsrelæ

Afprøvning og justering (fælles for ældre og nyere type).

- 1: Forbind et voltmeter (0–25 volt) mellem »D« og stel (fig. 59).
- 2: Speed motoren *langsomt* op og kontroller spændingen umiddelbart før kontakterne lukker. Denne skal ligge mellem 12,7 og 13,3 volt. Spændingen kan justeres ved hjælp af Cut-out adjusting screw (fig. 59), hvis kontramøtrik løsnes. Drejes venstre om (mod uret) arbejder relæet ved lavere spænding og drejes højre om, er det modsatte tilfældet. Justerskruen skal kun drejes lidt ad gangen, kontramøtrikken spændes, spændingen kontrolleres o.s.v.

Indstilling af kontakt og luftgab

Nyere type.

- 1: Løsn kontramøtrikken og skru indstillingsskruen (Cut-out adjusting screw) så langt ud, at den går fri af fjederen.
- 2: Løsn de to skruer, som holder ankeret til konsollen.
- 3: Tryk ankeret flat ned mod jernkernen og hold det der, medens skruerne igen spændes.
- 4: Idet ankeret stadig holdes trykket mod jernkernen, bøjes anker-stoparmen (se fig. 61 og 62) således, at der mellem anker og arm er et gab på .025"–.040" (0,63–1 mm).
- 5: Stik et søgerblad – .010"–.020" (0,25–

0,50 mm) – ind mellem anker og jernkerne, tryk ankeret ned og indstil den faste kontakt, ved at bøje dens arm, således at kontaktpunkterne netop berører hinanden.

- 6: Indstil relæet som nævnt under »Afprøvning og justering«, pkt. 1 og 2.

Ældre type.

- 1: Løsn kontramøtrikken og skru indstillingskruen så langt ud, at den går fri af fjederen (fig. 60).
- 2: Løsn de to skruer, som holder ankeret til konsollen.
- 3: Stik et søgerblad .011"–.015" (0,28–

0,38 mm) ind i Gap A mellem anker og jernkerne og et .014" (0,36 mm) søgerblad ind i Gap C mellem anker og konsol. Tryk ankeret fast mod de to søgerblade og spænd igen de to skruer.

- 4: Fjern søgerbladet fra Gap C, og idet ankeret stadig holdes trykket mod søgerbladet i Gap A, justeres Gap B og D til henholdsvis .030"–.034" (0,77–8,6 mm) og .002"–.006" (0,05–0,15 mm) ved bøjning af de to arme.
- 5: Indstil relæet som nævnt under »Afprøvning og justering« pkt. 1 og 2. Man må sikre sig, at kontaktpunkterne lukker før ankeret rører jernkernen.

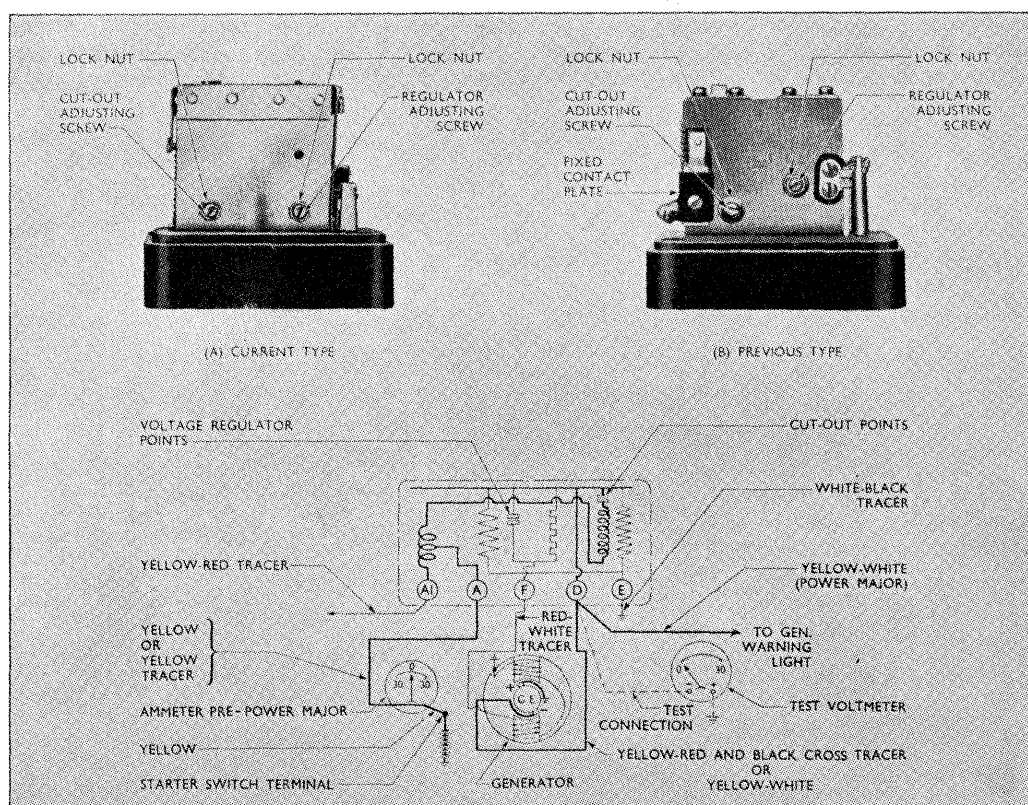


Fig. 59. Kontrolboksen – øverst til venstre den nyere type og til højre den tidligere anvendte type.

Yellow-Red tracer = gul og rød.

White-Black tracer = sort og hvid.

Yellow-Red and black cross

tracer og Yellow-White = gul, rød og sort eller gul og hvid.

Cut-out points = tilbagestrømsrelækontakter.

Red-White tracer = rød og hvid.

Yellow or Yellow tracer = gul eller med gul stribe.

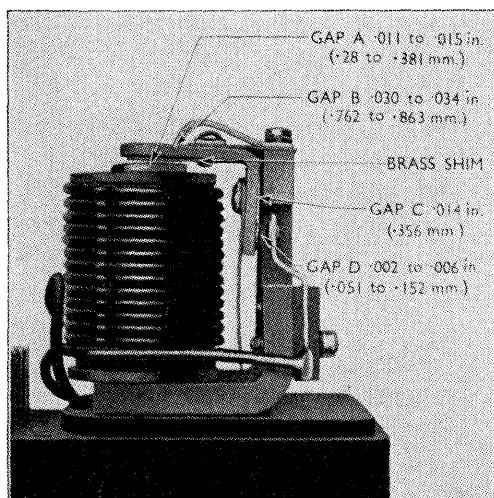


Fig. 60. Tilbagestrømsrelæ, ældre type.

- A: Luftgab.
- B: Gab mellem anker og stopbøjle.
- C: Gab mellem anker og konsol.
- D: Kontaktgab.

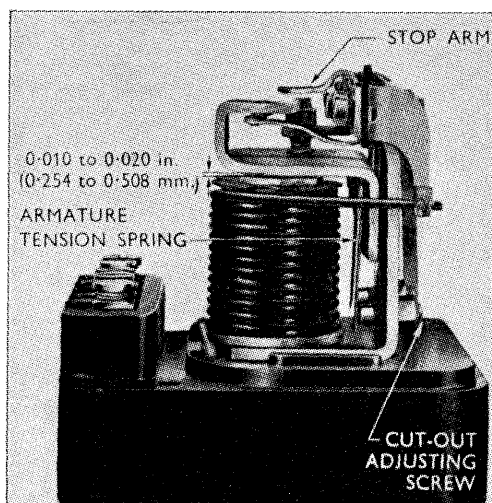


Fig. 62. Tilbagestrømsrelæ, ny type.

Justering af kontakter. Med den angivne afstand, målt med et søgerblad, skal kontakterne netop røre hinanden. Justering foretages ved bøjning af den faste kontakts arm.

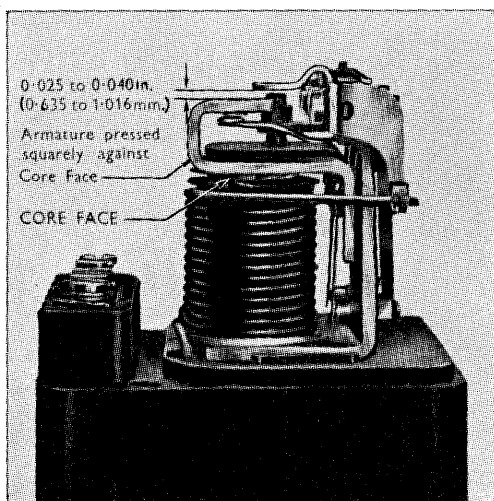


Fig. 61. Tilbagestrømsrelæ, ny type.

Gab mellem anker og stopbøjle, med ankeret trykket ned mod jernkernen.

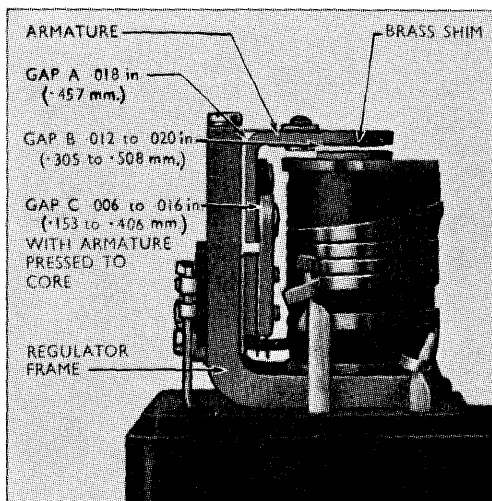


Fig. 63. Spændingsregulator, ældre type.

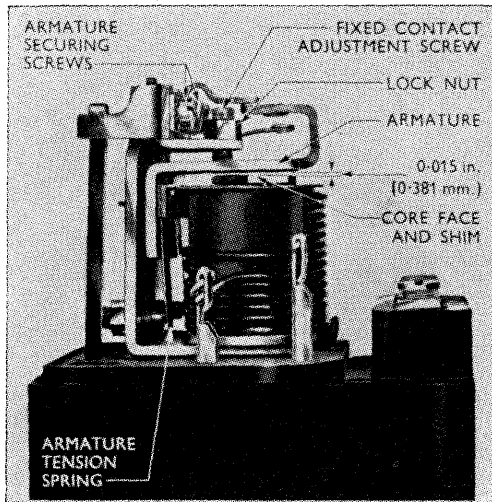


Fig. 64. Spændingsregulator, ny type.

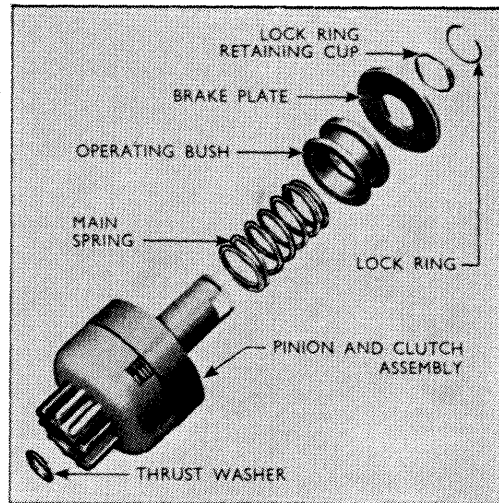


Fig. 66. Starterdrevets dele.

Den i fig. 65 viste kobling er samlet i »Pinion and clutch assembly«.

Brake plate = bremseplade.

Operating bush = aktiveringsbøsning.

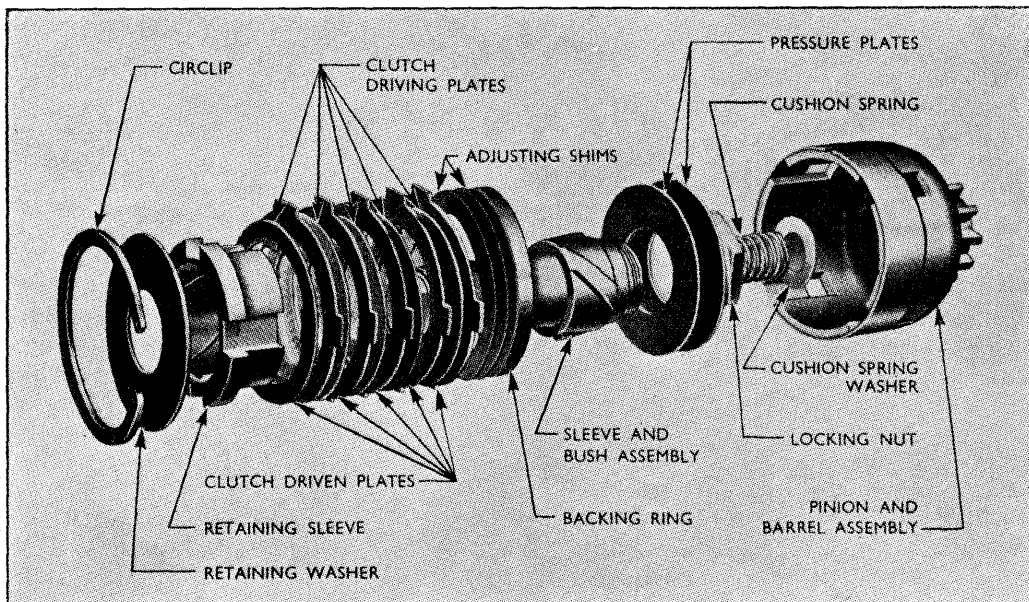


Fig. 65. Starterdrevets kobling.

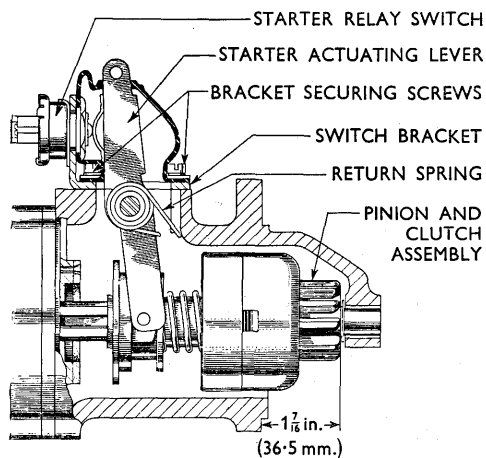


Fig. 67. Startmotorens aktiveringsanordning.

Samtidig med at strømmen til startmotoren slutes, sammentrykkes fjederen (Main spring i fig. 66), som igen påvirker koblingspladerne i fig. 65. Via koblingen trækkes selve startertandhjulet.

(Forklaring til fig. 68):

Retainer = holder f. filtrering.

Collar = afstandsring.

Washer = skive.

Nut = møtrik.

Felt = filtrering.

Bearing = kugleleje.

Retainer plate = holdeplade f.

kugleleje.

Rivet = nitte.

Key = not (Woodruff kile).

Armature = anker.

Bearing retainer ring = låsering for leje.

Ring retainer = skive f. do.

Field coil = feltspole.

Insulator = isolationsplade.

Distance washer = afstandsskive.

Pole piece screw = skrue for polsko.

Yoke = dynamohus.

Cover band = kommutatordæksel.

Drive end plate = endedæksel (drivside).

Field terminal = forbindelsesstykke.

Insulator = isoleringsbøsning.

Brush spring = kulfjeder.

Dowel = stift.

Commutator end plate = endedæksel (kommutatorside).

Brushes = kul.

Lubricator = smøreanordning.

Bush = bøsning.

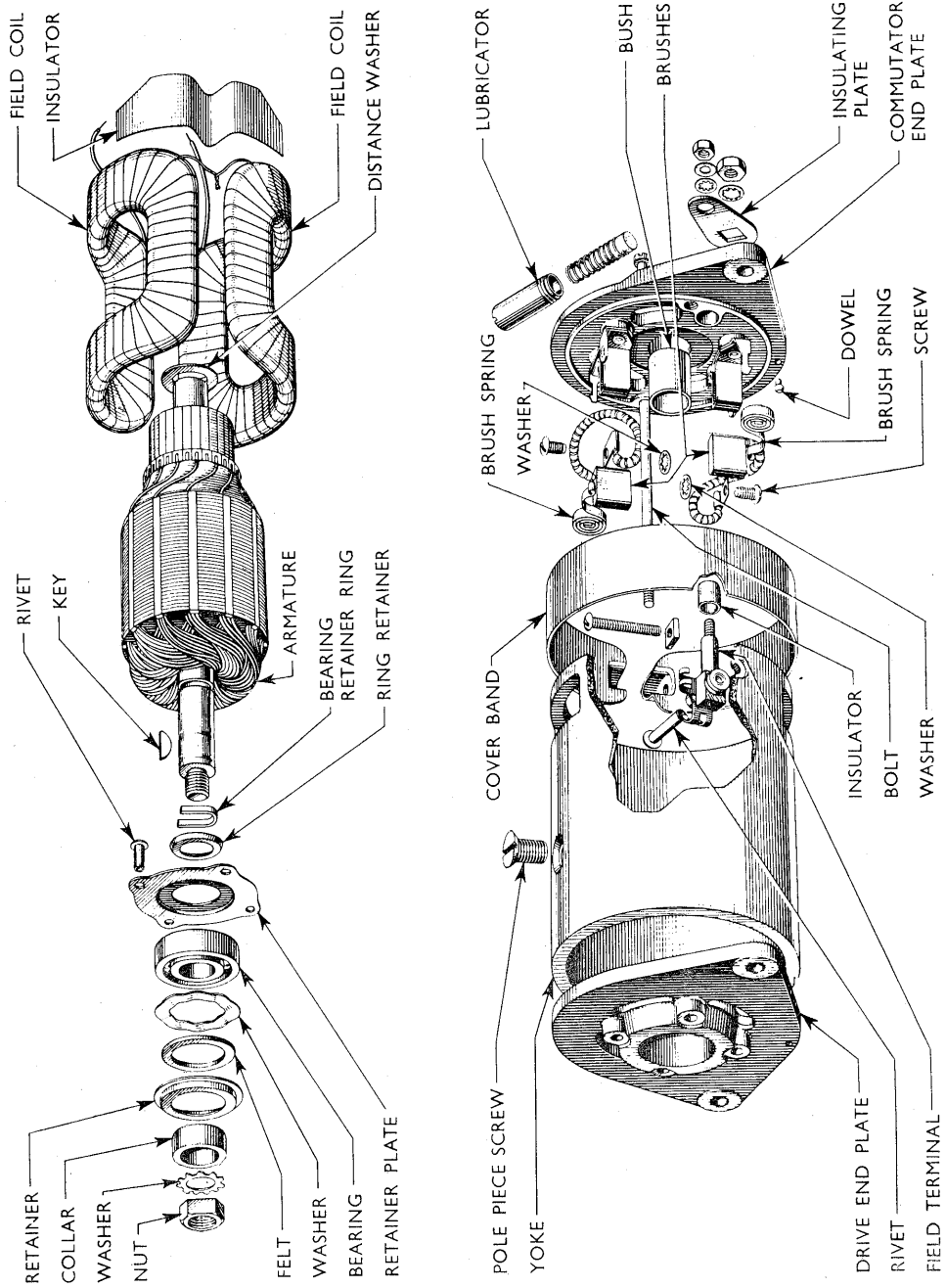


Fig. 68. *Dynamo i exploded-view.* (Se forklaring på side 38).

(Forklaring til fig. 69):

Control lever rod = forbindelsesstang til starthåndtag.
Control lever = starthåndtag.
Retaining bolt = akseltap f. do.
Return spring = retur fjeder.
Bracket = beslag for start-håndtag.
Pinion and clutch operating bush = aktiveringsbøsning for starterdrev.
Tension spring = koblingsfjeder.
Drive pinion and clutch assembly = starterdrev med kobling.
Thrust washer = trykskive.
Pinion and clutch brake plate = bremseplade for starterdrev.
Lock ring = låsering.

Circlip = fjederring.
Brake lining = friktionsskive for bremseplade.
Drive end plate = endedæksel for drivside.
Armature = anker.
Field coils = feltspoler.
Brush = kul.
Field terminal = feltspole-kontaktstykke.
Body = starterhus.
Pole piece screw = skrue for polsko.
Cover band = kommutatordæksel.
Bush = bøsning.
Brush spring = fjeder for kul.
Bolt = samlebolt.
Insulating bush = isoleringsbøsning.

Outer washer = ydre skive.
Commutator end plate = endedæksel for kommutator-side.
Inner washer = indre skive.
Dust cover = støvdæksel.
Nut = møtrik.
Lockwasher = låseskive.
(Relay) Operating switch = kontakt.
Actuating lever = aktiveringsarm.
Spacer = afstandsstykke.
Lever return spring = retur fjeder for aktiveringsarm.
Lever pivot bolt = bolt for aktiveringsarm.
Lever and shoe assembly = Gaffel for starterdrev.

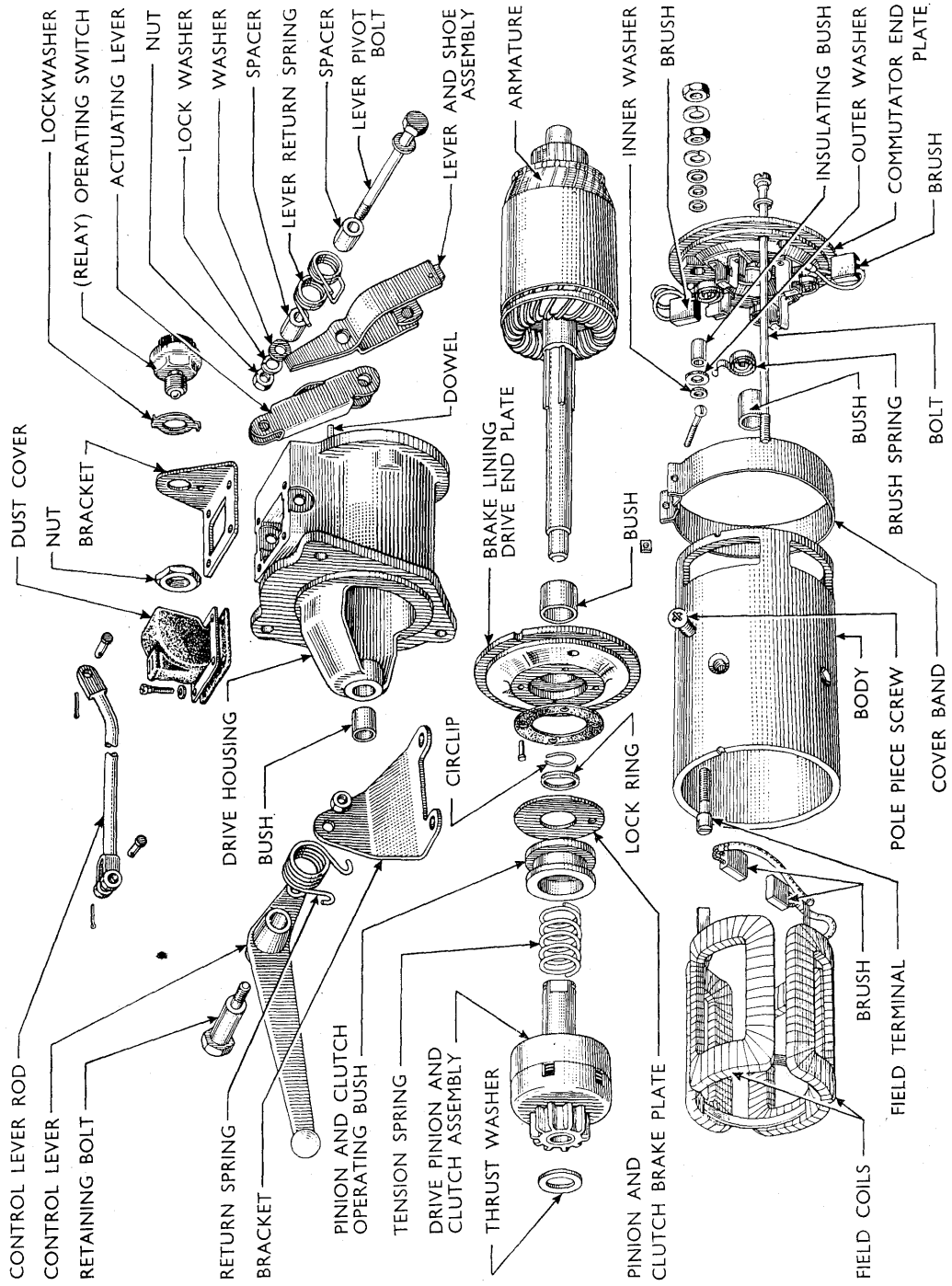


Fig. 69. Startmotoren i exploded-view. (Se forklaring på side 40).

(Forklaring til fig. 70):

Farvekode:

White-Black tracer	= hvid med sort stribe.
Black-Red tracer	= sort med rød stribe.
Black-Green tracer	= sort med grøn stribe.
Black-Blue tracer	= sort med blå stribe.
Black-Yellow tracer	= sort med gul stribe.
Yellow-Green tracer	= gul med grøn stribe.
Yellow-Red tracer	= gul med rød stribe.
Red-White tracer	= rød med hvid stribe.
Yellow	= gul
Black	= sort
Yellow-Red & Black Cross tracer	= gul med røde og sorte tværstriber.
Red	= rød.
Headlamp Bright	= fjernlys.
- Dim	= nærllys.
Mechanical switch actuated by movement of pinion control lever	= startkontakt aktiveret af starthåndtaget.
Solenoid starter switch	= startrelæ.
Cutout points	= tilbagestrømsrelækontakter.
Regulator points	= kontakter for spændingsregu- lator.
Generator	= dynamo.
Ammeter	= amperemeter.
Horn button	= hornkontakt.
Trailer socket lightning terminals	= stikdåse for påhængsvogn o.l.
Junction box	= klemdåse.
Tail lamp	= baglygte.

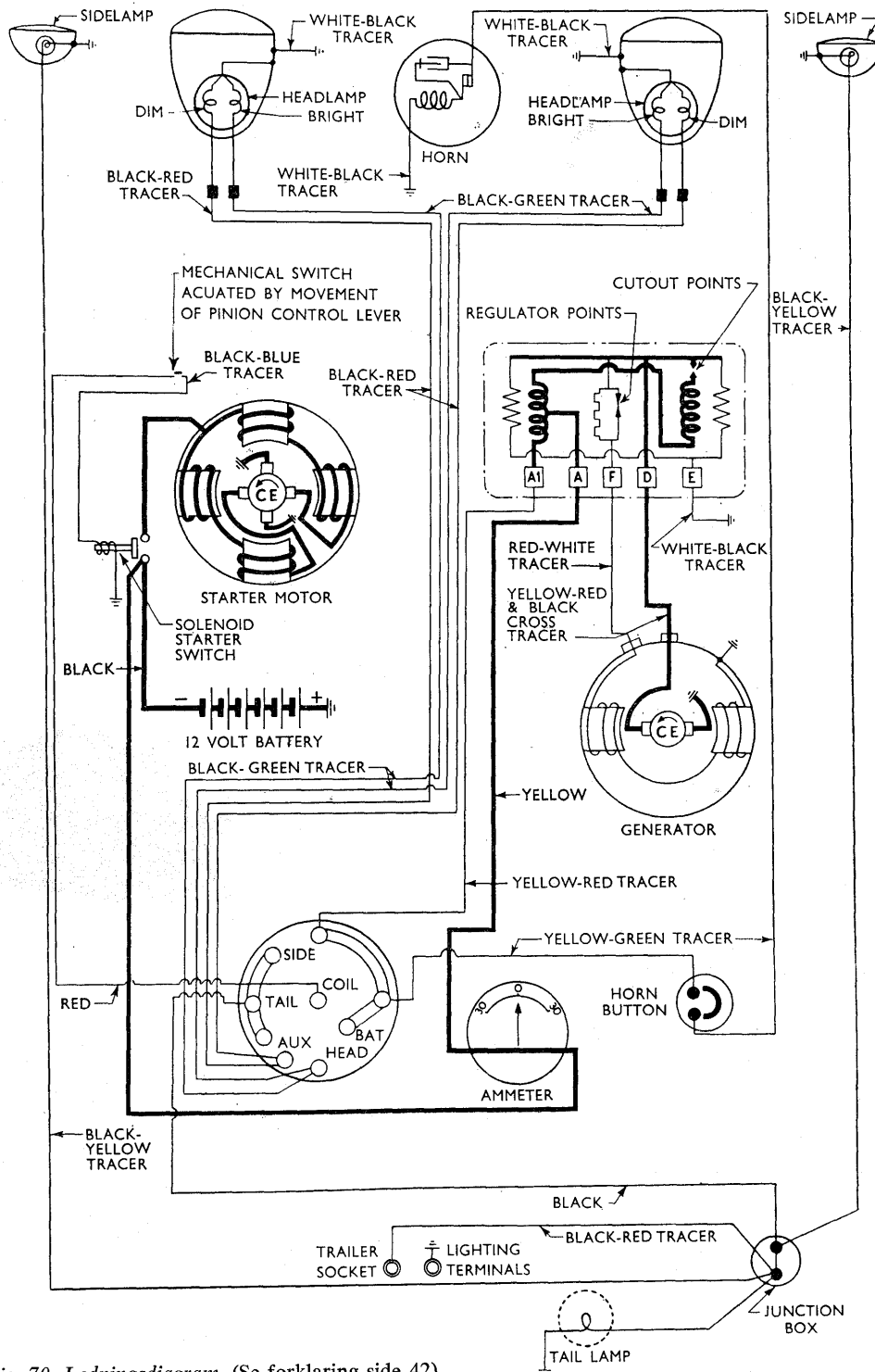


Fig. 70. Ledningsdiagram. (Se forklaring side 42).

