

KURZANLEITUNG FÄCHERKRÜMMER

1 Vorbemerkung

Die Kleinserie entspricht dem Vorbild eines original Ford-RS-Programm-Musterstückes.



1.1 Benötigte Teile

Sie benötigen normales Werkzeug. Eine Hebebühne ist optimal, eine breite Grube ist auch möglich. Lassen Sie den Fächerkrümmer in einer Werkstatt von Fachleuten montieren.

Sie benötigen folgende Teile. Alle Teile sind unter www.retrofordgarage.com im Shop erhältlich:

- 1 Edelstahl-Fächerkrümmer
- 1 Flexrohr oder Kompensator
- 8 neue Stehbolzen M8 x 51 mit Torx, 4 neue Abgaskrümmerdichtungen, 8 neue M8 Kupfermuttern mit angegossener Scheibe (erhältlich zum Krümmer als Einbausatz)
- 1 Universalhalterung oder die spezielle Haltespange (oder Ihre eigene Lösung)
- 1 Rohrverbinder
- 2 Auspuffgummis
- evtl. Auspuffschelle
- evtl. Hitzeschutzband zum Umwickeln des Fächerkrümmers, falls gewünscht.

Zu den einzelnen Teilen erhalten Sie im folgenden Text ausführliche, weitere Informationen.

Vgl. auch die Abbildungen.





Bei Doppelvergasern brauchen sie Zündkerzen mit passendem Wärmewert, diese sind ebenfalls unter www.retrofordgarage.com im Shop erhältlich.

1.2 Trennung/Entkoppelung

Ohne vorschriftsmäßige Entkoppelung von der Auspuffanlage kann Ihr Krümmer beschädigt werden. Verwenden Sie ein Flexrohr oder einen Kompensator. Das Flexrohr ist anzuschweißen. Die genaue Lage ist hierbei je nach Kundenfahrzeug zu bestimmen. Es darf im Fahrbetrieb nicht anschlagen.

1.3 Halterung am Fahrzeugboden

Die Abgasanlage sollte am Fahrzeugboden ein weiteres Mal verankert werden, um ein Absinken am neuen Flexrohr zu vermeiden. Sie erhalten im Shop unter www.retrofordgarage.com sowohl universelle Verankerungen sowie eine fahrzeugspezifische Haltespange für Fiesta Mk1 mit Bodengruppe für Faceliftsitze (ab 08/1981).

Bei der Haltespange werden, ohne Bohren im Fahrzeugboden, die hinteren Sitzschrauben zur Befestigung genutzt. Eine Haltespange für Fiesta MK1 von 1976 - 8/1981 ist in Vorbereitung.



Nachfolgend sehen Sie ein Beispiel einer Eigenbauhalterung mit Gummidämpfern und Traverse.



1.4 Hitzeschutzband

Ich rate dazu, den Fächerkrümmer mit Hitzeschutzband zu umwickeln. Das Hitzeschutzband bewirkt auch, dass unvermeidliche Anlauffarben verdeckt werden.



(Beispielbild Hitzeschutzband, anderer Typ Fächerkrümmer)

2 Durchführung

- ✓ Batterie abklemmen
- ✓ Luftfilterkasten abbauen
- ✓ Zündkabel abbauen
- ✓ Wasserkühler ausbauen, Kühlerschläuche verschließen oder Flüssigkeit erneuern
- ✓ Auspuffrohr am Fahrzeug-Boden trennen (nicht zu kurz)



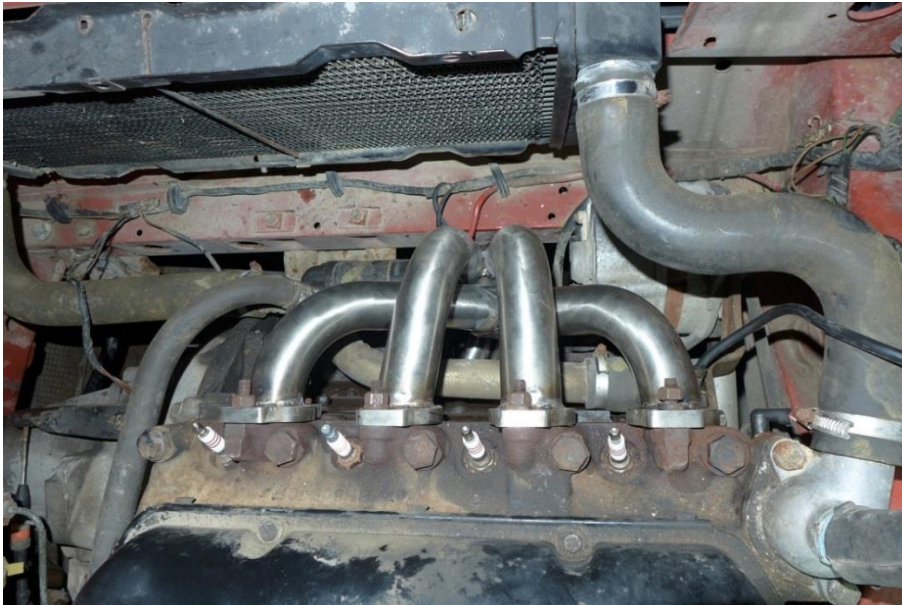
- ✓ Auspuffrohr hochbinden (z.B. an der Schaltstange mit Kabelbinder)
- ✓ Muttern vom Guss-Krümmmer lösen
- ✓ Guss-Krümmmer mit Auspuffrohr aus dem Fahrzeug nach oben herausheben
- ✓ gelöste Stehbolzen befestigen oder Einbausatz neue Stehbolzen verwenden
- ✓ Fächerkrümmer schräg von oben in den Motorraum fädeln, zwischen Anlasser und Lichtmaschine vorbei, drehen, kippen und vorsichtig auf die Stehbolzen auffädeln.
- ✓ Flansche parallel und gleichzeitig aufschieben, ggfs. etwas ziehen
- ✓ mit normalen Muttern probeweise befestigen



- ✓ unter dem Fahrzeug mit Flexrohr, Halterung und Verbindung festlegen, wie lang das Rohr vom Auspuff abgeschnitten wird
- ✓ Auspuffrohr abschneiden
- ✓ Halterung am Fahrzeugunterboden befestigen (Sitzschrauben)
- ✓ Flexrohr anschweißen



- ✓ Fächerkrümmer nach Vorbereitung evtl. vor dem endgültigen Einbau mit Hitzeschutzband umwickeln
- ✓ Dichtungssitze reinigen
- ✓ neue Dichtungen auf die Stehbolzen aufschieben
- ✓ Fächerkrümmer mit neuen selbstsichernden Kupfermuttern montieren
- ✓ Schraubverbindungen locker anziehen



- ✓ Halterung am Unterboden verbinden, locker anziehen
- ✓ Flexrohr verbinden, alles ausrichten
- ✓ Schellen und neue Auspuffgummis montieren
- ✓ alle Schraubverbindungen prüfen und festziehen



- ✓ demontierte Teile wieder einbauen
- ✓ Kühler befüllen und entlüften
- ✓ Motor kurz anlassen und die Auspuffanlage auf Dichtheit prüfen
- ✓ rauchendes Hitzeschutzband ist beim ersten Anlassen normal
- ✓ darauf achten, dass nichts anschlägt

- ✓ nach Probefahrt Kühlsystem auffüllen und Sichtkontrolle
- ✓ nach ca. 500 km alle Befestigungspunkte und -elemente überprüfen
- ✓ Änderung in die Fahrzeugpapiere eintragen lassen, Leistungssteigerung der Versicherung melden.

3 Anmerkungen zu Doppelvergaseranlagen

Bei Ford wurden diese Fächerkrümmer zusammen mit 36 DCNF Weber Doppelvergasern ausgeliefert. Falls Sie Doppelvergaser fahren, sollten Sie diese korrekt bedüsen, abstimmen und synchronisieren lassen. Die Grundbedüsung von Ford ist folgende. Sie stimmt bei Standardmotoren mit Fächerkrümmer.

<u>Technische Daten:</u>	
Vergaser:	2 x Weber-Doppel
Lufttrichter:	36 DCNF 80/81
Hauptdüse:	29 mm
Luftkorrekturdüse:	1,15 mm siehe Bild 1
Mischrohr:	1,95 mm siehe Bild 1
Pumpendüse:	F 36 siehe Bild 1
Leerlaufdüse:	0,40 mm siehe Bild 2
im Rennbetrieb:	0,47 mm siehe Bild 2
Nadelventil:	0,50 - 0,52 mm
Schwimmerstand:	1,75 mm
"X"	54 mm siehe Bild 3
"Y"	58,5 mm siehe Bild 3
Co-Soll:	3,5 ± 0,5 %
Leerlaufdrehzahl:	1000 ± 50 1/min

Bei weiteren Modifikationen weichen die Werksvorgaben von der erforderlichen Bedüsung ab. Dies und schlecht synchronisierte Doppelvergaser haben hohen Spritverbrauch und schlechten Motorlauf. Das fördert den Verschleiß.

Gehen Sie daher im Zweifel immer - insbesondere nach sonstigen Motorumbauten wie Kopfbearbeitungen, Nockenwellen usw. - auf einen Leistungsprüfstand.

Fachfirmen für Vergaserabstimmung sind z.B. die Firma IOZ in Mülheim-Kärlich oder VGS Viktor Günter in Köln.

Wenn einmal die korrekte Bedüsung gefunden ist, reicht regelmäßige Wartung. Mit einem einfachen Luftdurchsatzmeßgerät z.B. können Sie selbst kontrollieren, ob die Einstellung passt.

Für die absolut gleichmäßige Justage der CO-Schrauben an allen vier Vergasern ist jedoch viel Erfahrung und Feingefühl notwendig.



Es gelten die AGB, welche auf der Seite www.retrofordgarage.com angegeben sind.