Fordson

HANDBOK

för

TRAKTORSKÖTARE

Ford Motor Company AB
STOCKHOLM

BERTIL OLSSON
Prästgården, Box 82
620 11 HAVDHEM
Tel. 0498/811 58

Fordson

HANDBOK

för

TRAKTORSKÖTARE

Ford Motor Company AB

STOCKHOLM

FÖRORD.

Denna handbok innehåller alla upplysningar, som äro nödvändiga för en riktig behandling och vård av Fordson-traktorn. Genomläs den omsorgsfullt, särskilt instruktionerna om smörjning och kylning, vilka äro synnerligen viktiga för en ekonomisk och tillfredsställande körning.

Traktorn är av synnerligen gedigen konstruktion, och om den vårdas och skötes på rätt sätt, kommer den att under en följd av år göra tjänst med mycket små omkostnader.

Skulle mera omfattande reparationer av traktorn bli nödvändiga, rekommendera vi att dessa utföras av någon av våra auktoriserade Fordsonförsäljare. Dels äro dessa utrustade med specialverktyg, varigenom kunden tillförsäkras en förstklassig och snabb reparation, dels föra de ständigt i lager alla nödiga reservdelar, varför onödig tidsutdräkt undvikes.

Gör till regel att endast låta en van mekaniker reparera eller justera Eder Fordson. Den är alldeles för värdefull för att lämnas i händerna på okunniga reparatörer.

Vid reklamationer uppgiv alltid traktorns motornummer som är stämplat på cylinderblocken (se fig. 1 sida 7).

SPECIFIKATION.

MOTOR. — 4-cylindrig, 4-takts motor med alla ventilerna på samma sida och cylindrarna gjutna i ett block. Cylinderdiameter 104,9 mm. (4 ⅛″), slaglängd 127 mm. (5″). Tändningsföljd 1—2—4—3. Trelagrad vevaxel. Lagerdimensioner: diameter 50,8 mm. (2″), längd 57,2 mm. (2¼″). Cylindervolym 4,375 liter. Kannornas spelrum: 0,11 mm. (0,004″). Ventilens lyfthöjd 8 mm. (5/16″). Insugningsventilen öppnas 10° efter övre dödpunkten — kannan befinner sig då 0,4 mm. (1/64″) under sitt översta läge, samt stänges 40° efter nedre dödpunkten — kannan befinner sig då 114 mm. under sitt översta läge. Utblåsningsventilen öppnas 30° före undre dödpunkten — kannan befinner sig då 120 mm. under sitt översta läge — samt stänges så gott som omedelbart efter passerandet av övre dödpunkten eller då kannan befinner sig 2 mm. från sitt översta läge. Spelrummet mellan ventil och ventillyftare skall vara 0,5 mm. Ventilerna äro tillverkade av specialstål. — *Smörjning:* stänksystem. Oljesumpen rymmer 9 lit. och växellådan 11 lit.

KYLSYSTEMET. — Termosifon och pump. Rymliga vattenmantlar och en stor kylare med vertikala rör tillförsäkra effektiv kylning. Fläkten är remdriven samt lagrad i bussningar. Den har en kapacitet av nära 50 kubikmeter luft per minut. Kylsystemet rymmer 45 liter. Vattentilloppsröret är 70 mm. (2 ¾″) och avloppsröret 67 mm. (2 ⅝″) i diameter.

BRÄNSLE: Tillföres genom självtryck från en tank, rymmande c:a 80 liter. En 5 liters bensinbehållare är inbyggd i tanken.

LUFTRENARE: Av flottörtyp, rymmande 15 liter. Luften passerar ett vattenskikt, varvid allt damm avskiljes. Härigenom minskas slitaget på cylinderväggar etc.

KRAFTÖVERFÖRING: Växellådans drev äro i konstant ingrepp; kulissutväxling, med tre hastigheter för gång framåt samt backgång. Alla axlarna äro lagrade i rullager. Kopplingen är av lamelltyp, med 17 lameller av härdat stål, som löpa i olja.

BAKAXEL: Halvt avlastad. Differentialkors med 4 drev, försedda med bronsbussningar. Lagrad i rullager.

FRAMAXEL: Hejarsmidd och värmebehandlad. Trepunktsupphängning. Fjädrande motorfäste.

HJUL: Framhjulen äro av gjutjärn och lagrade i justerbara rullager. Å bakhjulen äro ekrarna sammangjutna med navet och genom nitar förenade med hjulringarna.

VIKT: Jordbrukstraktorn väger utan förare, vatten, olja eller annan utrustning 1,400 kg. Totalvikten för traktorn fullt körfärdig d. v. s. med vatten, olja, bränsle och en förare, som beräknas väga 70 kg., 1.635 kg. Industritraktorn med dubbla bakhjul 1.768 kg. netto, 2.000 kg. brutto.

DIMENSIONER: Hjulbas 1.6 meter, (63″) avstånd mellan bakhjulen 978 mm. (38 ½″). Framhjulsringens bredd 127 mm. (5″), hjulets diameter 710 mm. (31″). Bakhjulsringens bredd 305 mm. (12″), breddningsringens bredd 180 mm. (7″), bakhjulets diameter 1.065 mm. (42″), 75 mm. (3″) höga gripskor äro fastbultade på ringen. Traktorns största längd är 2,90 meter (113″), största bredd 1,60 meter (63″) och största höjd 1.39 meter (55 1/16″). Traktorns fria höjd från marken är 295 mm. (11 ⅝″) och dragbygelns 312 mm. (12″). Vändningsradie 6,4 meter (21′).) Se fig. 13 på sid. 28—29.

REMSKIVA: Bredd 165 mm. (6 ½″), diameter 241 mm. (9 ½″). Remskivans drivväxel består av spiralskurna koniska drev. Hastighet samma som motorn, 1.100 varv pr minut, remhastighet med standardremskiva 862 meter pr minut. Remskivan är försedd med frikopplingsanordning.

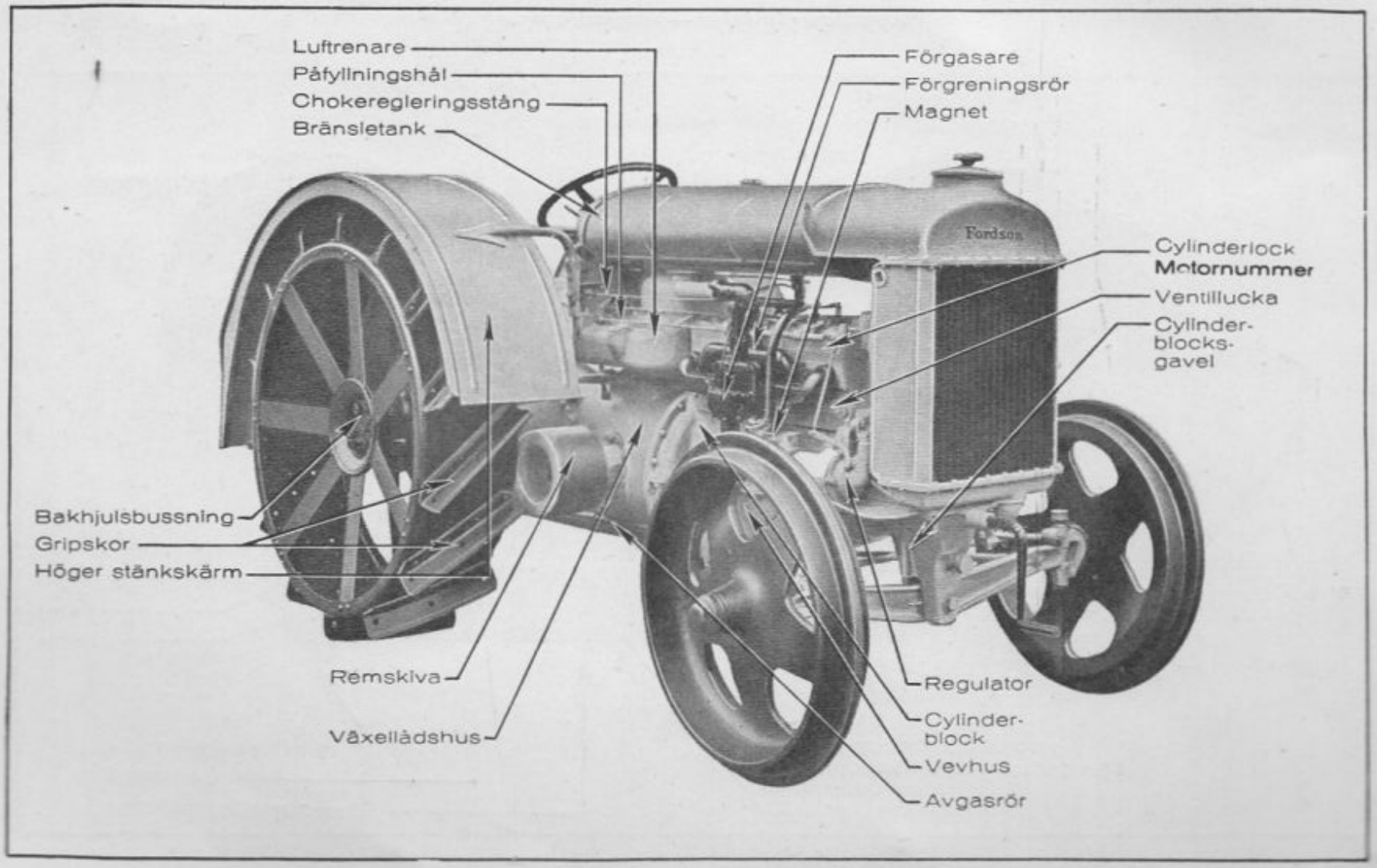

Fig. 1.
Fordson-traktorn — förgasarsidan.

Modell 1929

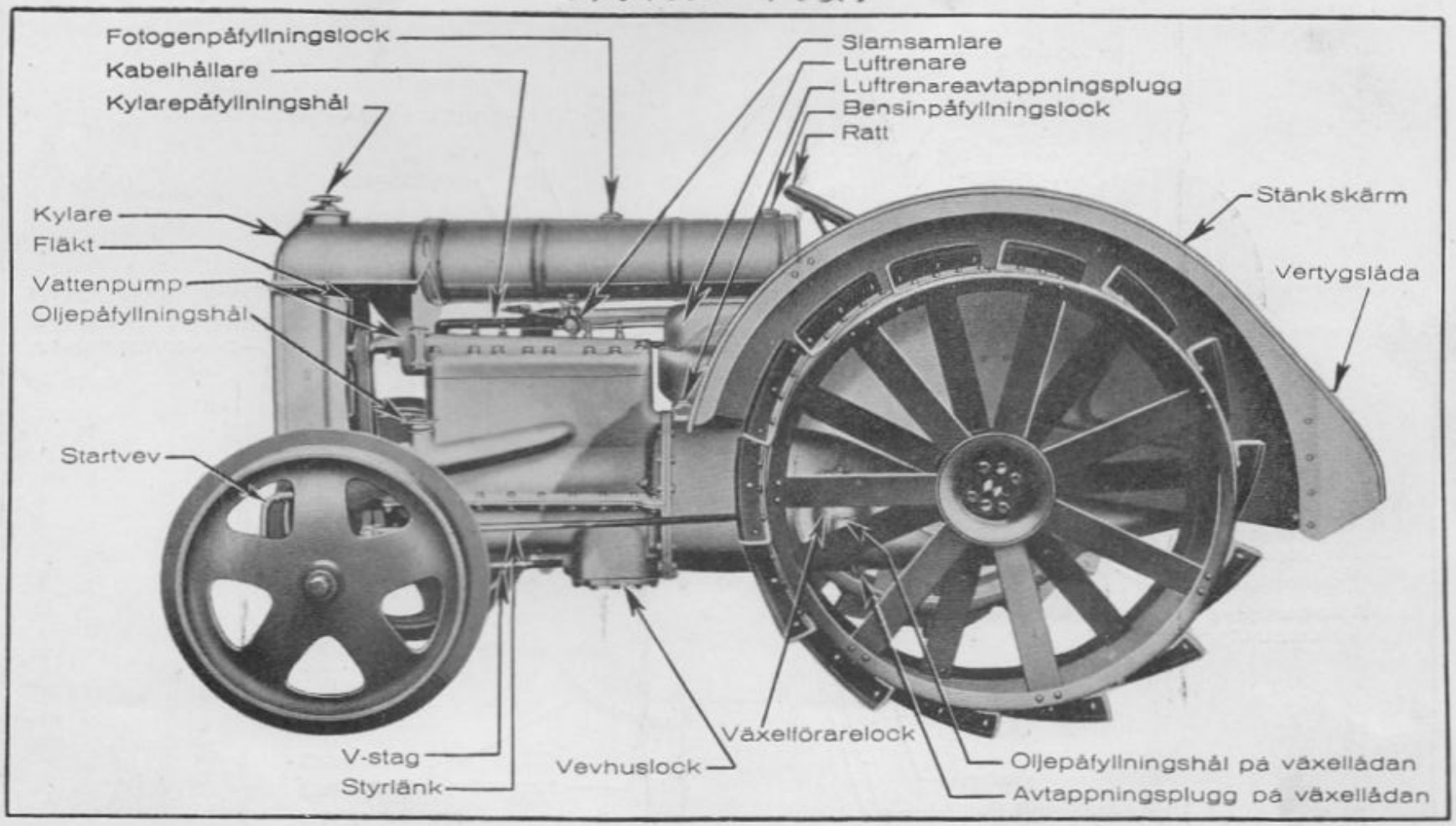

Fig. 2.
Fordson-traktorn — oljepåfyllningssidan.

UTVÄXLINGSFÖRHÅLLANDEN OCH HASTIGHETER:

Vid ett varvantal av 1.100 erhålles följande utväxlingsförhållanden och hastigheter för typerna "Standard", "Special" och "Industri" Traktorer på de olika växlarna.

Växel	Typ	Utväxlingsförh. mellan motor o. bakhjul	Snäckans varvantal	Bakaxelns varvantal	Traktorns hastighet			
					Med standardhjul 1067 mm. diam.		Med gummihjul 1016 mm. diam.	
					meter pr min.	km. pr tim.	meter pr min.	km. pr tim.
1:sta	Standard	62.63: 1	298.52	17.56	58.8	3.53	56	3.36
	Special	79.02: 1	236.64	13.92	46.6	2.80	44.4	2.66
	Industri	40.52: 0	298.52	27.14	—	—	86.6	5.19
2:dra	Standard	44.46: 1	420.53	24.74	82.5	4.95	79.	4.65
	Special	56.10: 1	333.30	19.61	66	4.	63.	3.7
	Industri	28.77: 1	420.53	38.23	—	—	122	7.32
3:dje	Standard	17.74: 1	1054.00	62.00	208	12.5	198	11.3
	Special	17.74: 1	1054.00	62.00	208	12.5	198	11.3
	Industri	11.48: 1	1054.00	95.82	—	—	305	18.3
Back	Standard	46.39: 1	403.15	23.72	79	4.75	76.5	4.6
	Special	58.50: 1	319.77	18.81	63	3.75	60.5	3.6
	Industri	30.01: 1	403.15	36.65	—	—	117	7.01

TRAKTORN OCH DESS SKÖTSEL.

Påfyllning av kylaren.

Innan motorn startas, övertygar man sig om att kylaren är fylld med rent vatten. Då kylningen av motorn är i högsta grad beroende av vattentillgången, är det av största vikt att kylaren hålles väl fylld. Man bör därför ett par gånger dagligen kontrollera vatten-nivån i kylaren och påfylla vatten, om så erfordras.

Tillse noga att vattnet är fritt från föroreningar som kunna tilltäppa kylarrören och bringa kylaren till kokning.

Kylsystemet rymmer c:a 45 liter.

Påfyllning av bränsle.

Motorn startas med bensin och drives sedan med fotogén. Fotogénbehållaren rymmer 80 liter, och i densamma är inbyggd en bensinbehållare rymmande 5 liter. Tillse att tillräckligt med bensin och fotogen för dagens körning finnes i tanken, innan motorn startas. Vid påfyllning av bränsle är det tillrådligt att sila detta för avlägsnande av vatten och smutspartiklar.

Kontrollering av oljenivån.

Före igångsättningen av motorn tillses, att ett tillräckligt kvantum förstklassig motorolja finnes i vevhuset. Vevhuset rymmer c:a 9 liter. Om så erfordras, påfylles ny olja genom påfyllningsröret på motorns vänstra sida. För att bestämma rätta oljenivån begagnar man sig av mätstickan på traktorns vänstra sida strax framför växelspaken. Mätaren utdrages, avtorkas, insättes igen och utdrages åter, varefter oljeståndet avläses. Bokstaven "F" på mätaren anger den korrekta nivån, och oljan får aldrig gå under strecket "L", då varje försök att köra motorn med för litet olja kan åstadkomma allvarlig skada.

På traktorer, som äro försedda med nivåkranar på vevhuset i stället för mätsticka, kontrolleras oljenivån genom

att öppna dessa kranar. Korrekt oljenivå har erhållits, då oljan droppar ur övre kranen.

Mätningen kan endast utföras med stannad motor.

Vidare kontrolleras att växellåda och differential äro fyllda med tjockflytande olja till påfyllningshålets kant. Växellådan och differentialen rymma tillsammans cirka 11 liter.

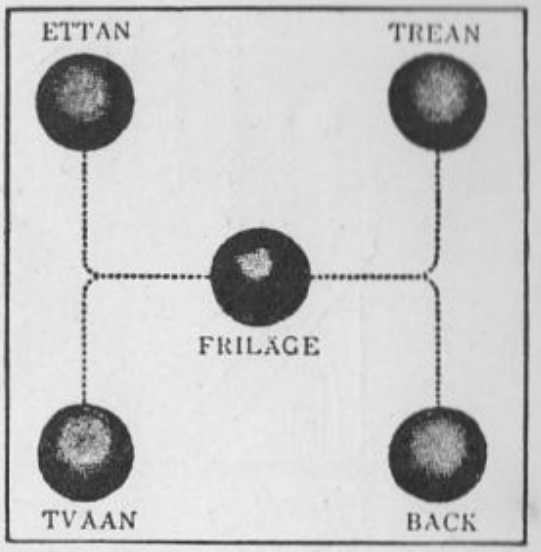

Fig. 3.
Växelspakens olika lägen.

Påfyllning av luftrenaren.

Innan motorn igångsättes, fylles luftrenaren med *rent* vatten, tills detta flödar över vid påfyllningshålet.

Startning av motorn.

Vid startning av motorn förfares på följande sätt:

1. Tillse att växelspaken står i friläge, d. v. s. så, att den kan föras c:a 5 cm. i sidled (se fig. 3).
2. Töm ur förgasaren genom att lossa avtappningspluggen.
3. Tillse att förgasarens justeringsnål öppnas 1 varv (se fig. 12).
4. Tillse att det finns bensin i tanken och inställ två-vägskranen under bränsletanken för drift med bensin, vilket sker genom att vrida kranen på "G".
5. Stäng luftspjället genom att draga regleringsstången helt tillbaka (se fig. 12).
6. För tändningsarmen på instrumentbrädan uppåt till hacket på segmentet, varigenom strömmen kortslutes.
7. Öppna gasspjället något genom att föra gasarmen ungefär till en tredjedel nedåt (se fig. 5).

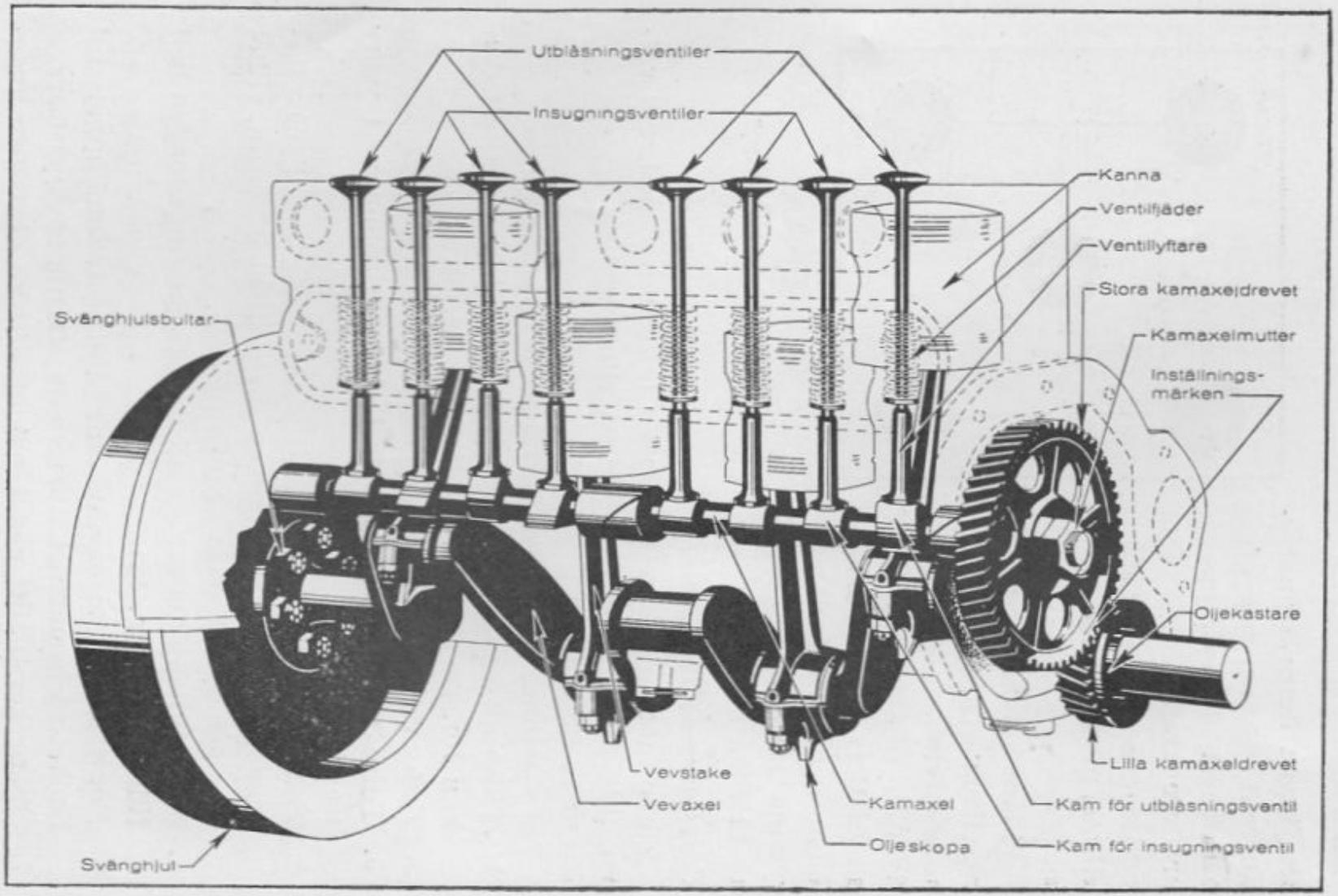

Fig. 4.
Genomskärning av motorn.

8. Veva motorn ca. 4 varv varvid en fet gasblandning insuges.
9. Öppna luftspjället till hälften och för tändningsarmen något nedåt, varigenom tändningsströmmen slutes. Veva åter motorn varpå densamma skall starta.
10. Då motorn startat, för man tändningsarmen halvvägs nedåt, varigenom tändningen ökas.
11. Sedan motorn fått gå på bensin 3—4 min., ställes bränslekranen på "K". Härigenom kommer motorn att gå på fotogén. Förgasarens regleringsnål öppnas därefter c:a ½ varv.
12. Öppna luftspjället helt genom att trycka in luftregleringsstången så långt den går. Om motorn går ojämnt eller missar, öppnas justeringsnålen i förgasaren en smula. Om motorn missar eller svart rök kommer ut ur avgasningsröret, vrides justeringsnålen något åt höger, tills motorn går jämnt och utan rök. Traktorn bör ej köras annat än med fullt öppet luftspjäll. Då det är mycket kallt och traktorn stått ute under natten, underlättas starten i hög grad genom att fylla varmt vatten på kylaren och på luftrenaren.

Igångsättning av traktorn.

Så snart motorn börjat att gå jämnt, kan traktorn igångsättas, vilket sker på följande sätt:

1. Tryck ned kopplingspedalen så långt den går (se fig. 5).
2. För därefter in växelspaken i det önskade läget (se fig. 3). Detta underlättas i hög grad genom att samtidigt lätta på kopplingspedalen och minska motorns varv.
3. Släpp därefter sakta helt upp kopplingspedalen samt öka gasen samtidigt. Foten placeras sedan på stödet nedanför pedalen. Man bör aldrig sätta traktorn i rörelse genom att rusa upp motorn i högt varvantal och sedan hastigt släppa upp kopplingspedalen, då såväl motor som växellådan härigenom utsättes för onödigt stora påfrestningar.

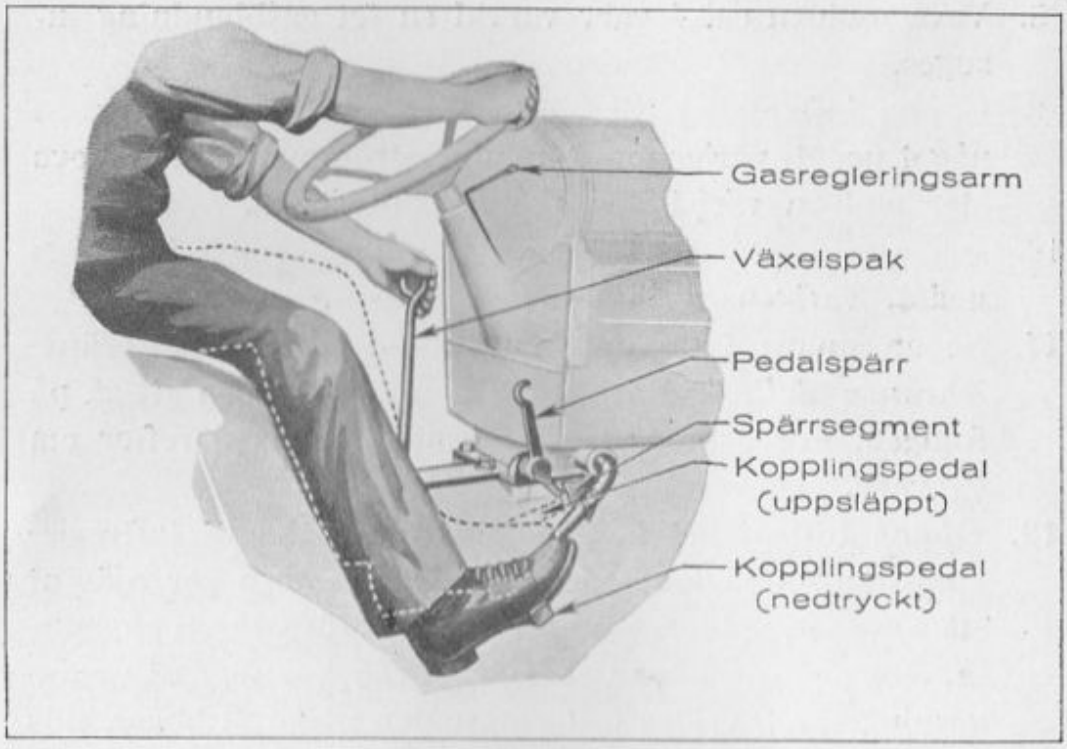

Fig. 5.
Hur växlingen utföres.

Tändningen regleras genom tändningsarmen, som sitter på instrumentbrädet. Vid startning av motorn, måste tändningsarmen stå nära sitt översta läge. Då den föres uppåt så långt den kan gå, kortslutes strömmen och motorn stannar. När motorn går med normalt varvantal, skall armen stå i det allra närmaste på sitt nedersta läge. När motorn saktar av, måste armen föras uppåt. Härigenom erhålles ökad effekt hos motorn och undvikas knackningar.

Reglering av motorns hastighet.

Motorns varvantal regleras av ett gasspjäll, som påverkas av en under ratten sittande spak. Motorn levererar den största drivkraften, då den går med ungefär 1100 varv i minuten. Bakhjulen rotera då 25 gånger i minuten, när andra växeln är inlagd. Denna växel användes i allmänhet vid jordbruksarbeten.

Motorn kan stannas antingen genom att kortsluta strömmen eller genom att stänga gasspjället.

De olika växlarna.

Traktorn är försedd med tre olika utväxlingar (växlar) för gång framåt samt back. Man startar alltid traktorn på den växel, som är avsedd att användas för ändamålet, d. v. s. företrädesvis 2:dra växeln (plöjningsväxeln), 1:sta växeln behöver endast sällan användas. 3:dje växeln användes för tomkörning. Växelspakens lägen för de olika växlarna framgå av fig. 3.

Under de första två eller tre dagarna bör man aldrig köra traktorn på högsta växeln, utan låta den gå på tvåan. Om traktorn köres på högsta växel då den är alldeles ny, riskerar man, att kugghjulen i växellådan lätt skära fast på axlarna.

Vila ej foten på kopplingspedalen.

Man bör aldrig under körning låta foten vila på kopplingspedalen, då därigenom onödigt slitage uppstår på grund av att lamellerna i kopplingen genom det minskade fjädertrycket lätt kunna slira och skadas.

I vissa svåra situationer, såsom exempelvis när bakhjulen gräva ned sig i marken, kan föraren hålla sin fot på pedalen för att i en hast kunna trampa ur kopplingen, om så skulle behövas. Foten får emellertid icke heller då vila på pedalen med hela sin tyngd utan endast lätt beröra densamma.

Inkörning av traktorn.

En ny maskin kräver mera tillsyn under de första dagarna, den är i bruk, än senare, när de olika delarna hunnit bli ordentligt "inslitna". Under inkörningstiden bör motorn därför skonas i mesta möjliga mån. Undvik om möjligt hård körning och *rusa icke motorn, isynnerhet ej då den är kall.*

SMÖRJNINGSSYSTEMET.

Smörjningen är den faktor, som mer än någon annan påverkar traktorns livslängd och därmed traktorkörningens ekonomi. Det är därför ytterst viktigt, att smörjningen av de olika delarna ägnas noggrann uppmärksamhet och att nedanstående råd och anvisningar följas. Se vidare smörjningsanvisningarna i fig. 6.

Använd endast olja av högsta kvalitet motsvarande nedan angivna beteckningar:

Årstid	Motor	Växellåda	Smörjspruta
Sommar	BB	C	C
Vinter	A	CW	CW

Motorns smörjning.

Alla delar i motorn smörjas genom stänksystem från vevhuset, som är utformat till en oljereservoar med en rymd av 9 liter.

Oljan bringas att cirkulera genom svänghjulets rotation och tvingas in i ett rör, som leder till motorns framända, varifrån oljan rinner ned i vevhuset. Vevhuset är försett med fyra oljetråg, ett för varje cylinder, och nedre delen av vevstaken är utformad till en skopa, som vid vevaxelns rotation dels tvingar oljan in i nedre vevstakslagret dels åstadkommer ett fint oljestänk, som ger motorns alla rörliga delar effektiv smörjning (se fig. 9).

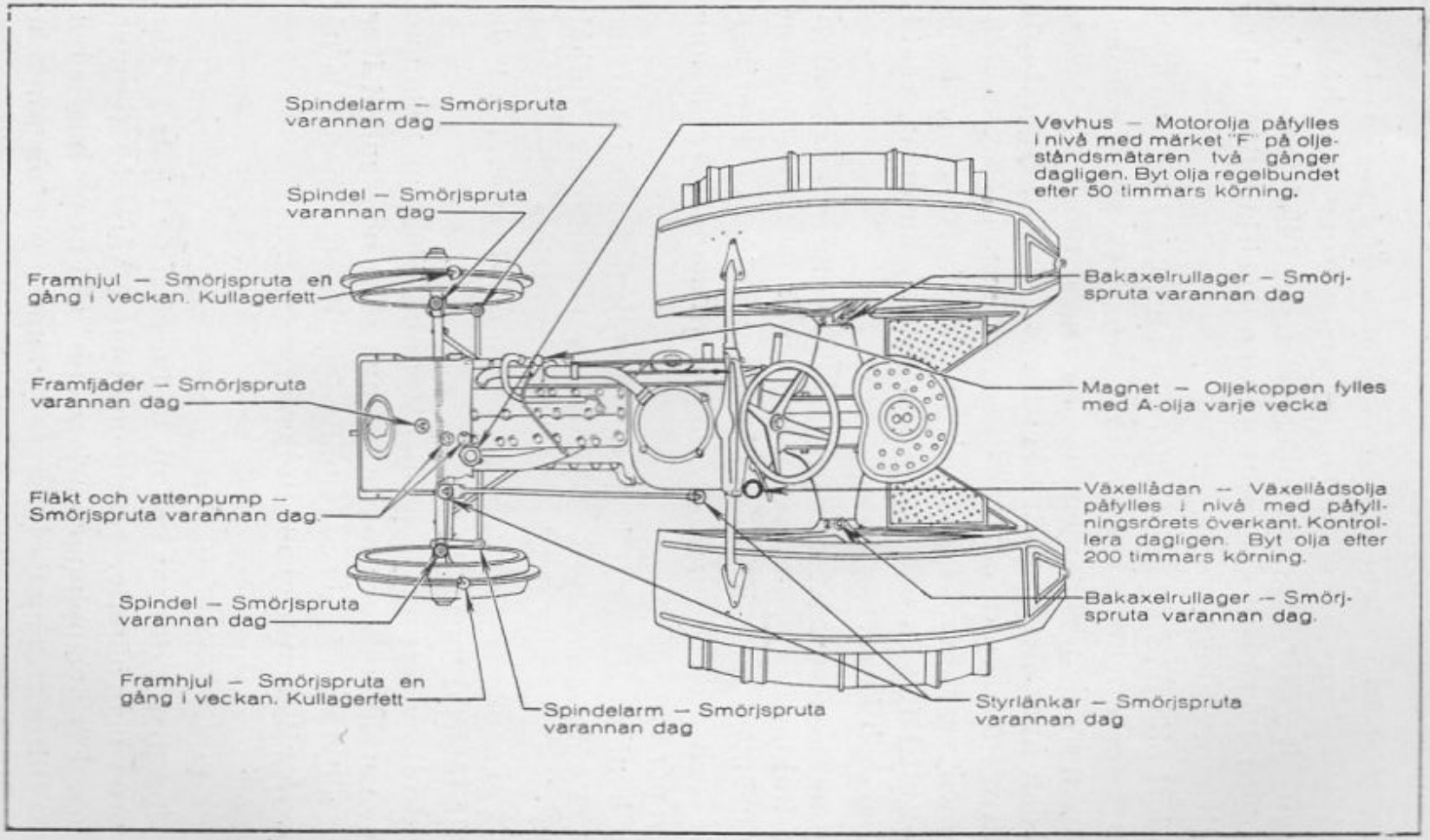

Fig. 6.
Anvisningar för smörjning av Fordson-traktorn.

Från oljetrågen rinner oljan genom en sil i vevhuset tillbaka till motorns bakre ända, där den genom svänghjulets rotation åter drives genom oljeröret fram till främre delen av motorn. På så sätt hålles oljan i ständig cirkulation och en effektiv smörjning uppnås.

Endast olja *av högsta kvalitet* bör användas i motorn, då sådan giver effektivare smörjning och därigenom minskar slitningen av de rörliga delarna. Samtidigt måste oljan vara av sådan konsistens, att trycket mellan de två lagerytorna icke driver ut den, så att metallytorna komma i direkt beröring med varandra. Tjock och underhaltig olja har benägenhet att lätt sota och becka sig kring kannringar, ventilspindlar och lager.

Den största försiktighet måste iakttagas med smörjningen, då en traktor är ny, i all synnerhet under de första dagarna den användes, men den bör ej heller ansträngas till för hårt arbete, och *motorn får under inga förhållanden rusas upp, då den går i tomgång.*

Vid kontinuerlig drift kontrolleras oljenivån, och påfylles olja två gånger dagligen. Oljenivån får under inga förhållanden sjunka under märket "L" på mätstickan eller så lågt, att olja ej rinner ur den öppnade nedre nivåkranen, om traktorn är försedd med sådana.

Kontroll av oljenivå och oljepåfyllning sker med stoppad motor, varvid traktorn måste befinna sig i horisontellt läge. Torka alltid rent kring påfyllningsöppningen, innan olja påfylles, så att damm ej medföljer.

Byte av olja i vevhuset.

Vevhusoljan avtappas i en ny motor efter de första 25 körtimmarna och härefter regelbundet efter varje 50 timmars körning. För avtappningen urtages pluggen ur vevhusets botten och tillses att all olja får avrinna, innan pluggen ånyo insättes och färsk olja påfylles. Spola ej vevhuset med fotogen.

I samband med oljeombyte bör oljesumpens bottenplatta urtagas och silen rengöras med fotogen.

Om traktorn ej skall användas under längre tid, bör den gamla oljan avtappas och färsk olja påfyllas. Kör sedan motorn ett par minuter. Den färska oljan blir då fördelad i motorn och bildar en skyddande hinna över alla delar.

Smörjning av växellåda och differential.

Dreven i växellådan och differentialen smörjas med växellådsolja, som påfylles genom öppningen i växellådslocket. Växellådan rymmer c:a 11 liter, och oljan skall nå upp till påfyllningshålet.

Då traktorn är ny, bytes oljan i växellådan efter c:a 60 timmars körning samt därefter efter varje 200 timmars körning. Avtappningen av den gamla oljan i växellådan bör ske, medan traktorn är varm. Påfyllning av ny olja bör ske långsamt, då det tager en viss tid, innan den tjockflytande växellådsoljan hinner rinna ut till kraftöverföringens alla delar. Genom att uppvärma oljan underlättas påfyllningen.

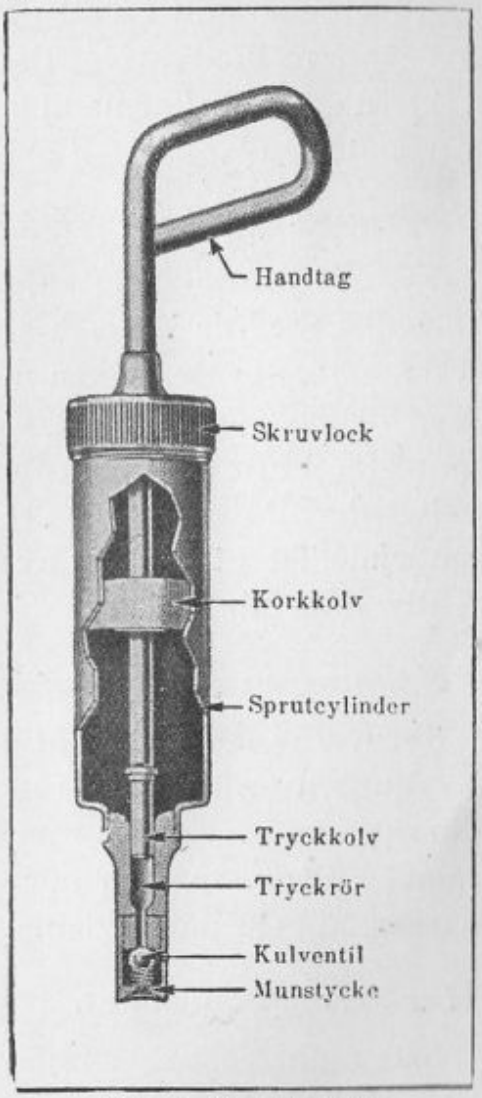

Fig. 7. *Smörjspruta.*

Smörjning av magnetapparaten.

Magnetapparatens ankare löper på kullager, vilka äro fyllda med fett som räcker för c:a 6 månaders körning. Olje-

indränkningen av förställringens filtinlägg räcker också c:a 6 månader. Det är sålunda tillräckligt, om fettet i kullagren och oljan i förställringen förnyas en à två gånger om året. Magneten måste för ändamålet isärtagas, och detta skall verkställas av fackman. Endast Bosch kullagerfett bör användas.

Fördelarkugghjulets glidlager skall smörjas varje vecka med A-olja i smörjkoppen ovanpå magneten.

Alldeles särskilt är att observa, att ingen olja kommer på avbrytarens kontakter. Olja, som förbrännes på avbrytarkontakterna, förorsakar nämligen, att dessa brännas mycket fort, varjämte tändapparaten arbetar oregelbundet.

Smörjning med högtryckssprutа.

För att pressa fram smörjmedlet till alla delar, som äro försedda med de koniska smörjnipplarna, användes en högtryckssmörjspruta, vilken medföljer som standardutrustning. Med denna spruta tvingas smörjmedlet under mer än 300 atmosfärers tryck att intränga till alla lagerytor och förbindelseleder. På grund av det höga trycket pressas det gamla smörjmedlet ut av det nya, varigenom en synnerligen effektiv smörjning erhålles.

Påfyllning av smörjsprutan.

Skruva av locket, tag ut kolven och packa in smörjmedlet i cylindern ordentligt, så att inga luftfickor uppstå. Knacka därvid munstycket lätt mot en träbänk eller något annat föremål av trä. Sprutan bör ej påfyllas mera än i höjd med namnstämpeln på utsidan.

Hur sprutan användes.

Sätt munstycket på nippeln och skjut in handtaget kraftigt. Håll fast sprutan med ena handen och drag tillbaka handtaget med den andra. Upprepa manövern, tills det gamla smörjmedlet pressats ut ur smörjstället eller tills detta nekar att mottaga mera.

KYLNINGSSYSTEMET.

Motorns kylning.

Motorn kyles med vatten, som cirkulerar i kraftigt dimensionerade vattenmantlar omkring och över cylindrarna, ventilkamrarna och ventilsätena. Vattnet hålles i ständig rörelse dels på grund av viktskillnaden mellan det kallare vattnet i kylaren och det varmare i vattenmantlarna (termosifonprincipen), dels genom en i främre delen av cylinderlocket placerad vattenpump. Pumpen påskyndar det varma vattnets strömning från motorn till kylaren, där det avkyles genom den kalla luftström, som insuges av den bakom kylaren placerade fläkten. Kylaren rymmer cirka 45 liter och skall alltid hållas väl fylld med vatten till förebyggande av överhettning av motorn. *Vattnet måste alltid stå ö v e r rören i kylaren* (se fig. 8).

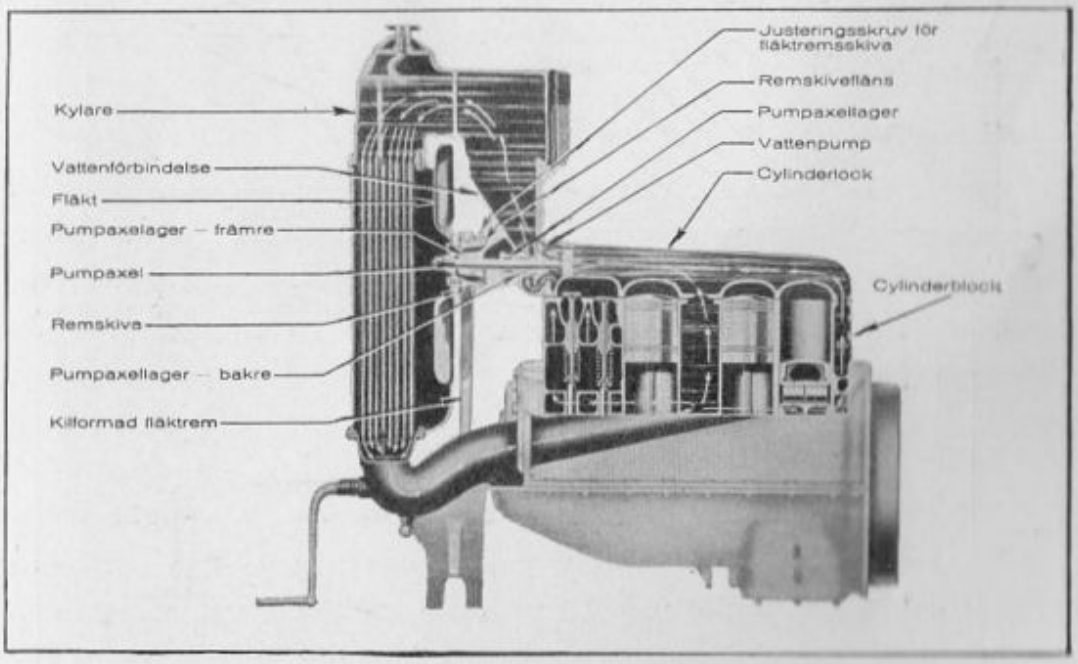

Fig. 8.
Kylningssystemet.

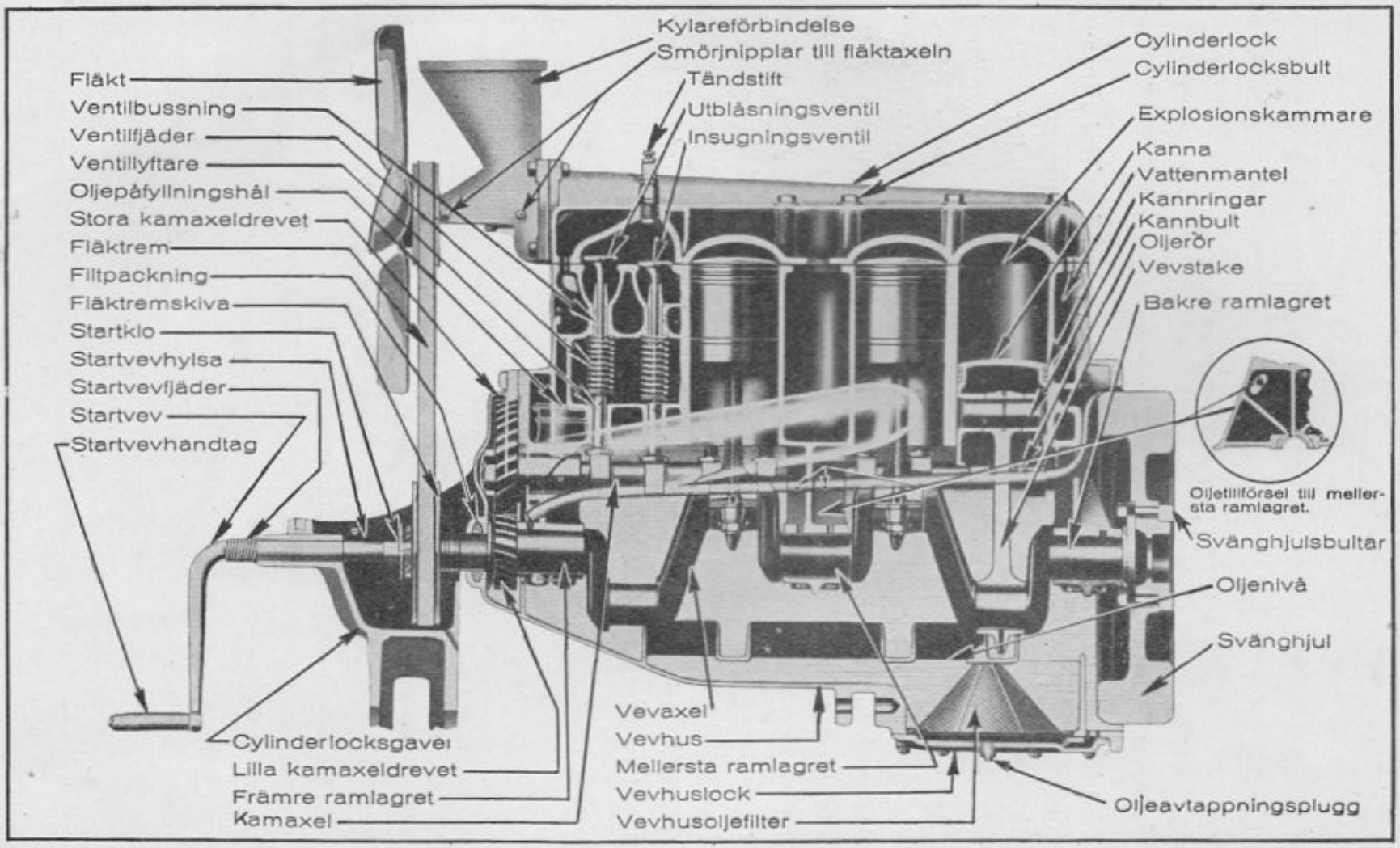

Fig. 9.
Genomskärning av motorn utvisande smörjningssystemet.

Tillse åtminstone ett par gånger om dagen, särskilt vid hård körning, att kylaren är fylld med vatten. Man bör göra till regel att alltid fylla på kylaren, *innan* traktorn startas, och ävenledes alltid, då man stannar för att fylla på smörjolja eller bränsle. Betydelsen av att hålla kylaren väl fylld kan icke överskattas, och man måste vara ytterst noga med att den alltid är full.

Orsaken till att kylaren alltid måste vara full beror därpå, att cirkulationen omedelbart avstannar, om vattnet skulle sjunka under överkanten av rören i kylaren. Har det sjunkit så djupt, kokar vattnet snart bort och motorn går varm. Har så gott som allt vattnet kokat bort får man absolut icke fylla på kallt vatten omedelbart, ty då kan cylinderlocket lätt spricka.

Justering av fläktremmen.

Fläkten och vattenpumpen sitta på samma axel och få sin rörelse genom en V-formad rem utan skarv (se fig. 9). Om remmen någon gång skulle behöva sträckas, sker detta genom att avlägsna en eller flera mellanlägg i remskivans nav. Remskivan består nämligen av två halvor, som fasthållas av fyra genomgående bultar och skiljas åt genom mellanlägg. Denna justering underlättas genom kylarens avmontering, men behöver sådan justering mera sällan utföras.

Packningsmuttern på pumpaxeln.

För att åstadkomma en effektiv tätning runt vattenpumpaxeln användes en blypackning. Om vatten skulle läcka igenom packningen, skruvas packningsmuttern till något med en skruvmejsel. Muttern får ej dragas åt mera än vad som är nödvändigt för att erhålla tätning.

Rengöring av kylaren.

Kylaren bör allt emellanåt rengöras, vilket sker på så sätt, att avtappningsproppen öppnas. Nytt vatten påhälles så länge det genom hålet utströmmande vattnet synes vara smutsigt.

Någon gång kan det vara nödvändigt att grundligt rengöra hela kylningssystemet, vilket sker genom att lösa några nävar soda i en hink vatten och slå detta på kylaren. Man låter sedan motorn gå någon timma med den sålunda erhållna lösningen, varefter kylaren tömmes och färskt vatten påfylles.

Vid kall väderlek måste man absolut tappa ur kylvattnet, innan man lämnar traktorn för dagen, såvida den icke står på ett ställe, där man är absolut säker, på att temperaturen icke kan gå ned under 0°. Får vattnet frysa, spränges icke blott kylaren sönder utan även cylinderblocket och cylinderlocket. Lämna icke traktorn förrän ni är säker på att allt vattnet runnit ur.

Kylarens skötsel på vintern.

För att hindra, att kylaren fryser kan man på vintern med fördel framför kylaren anbringa ett pappskydd, som täcker ungefär en tredjedel av kylaren nedifrån räknat.

Vid kortare uppehåll kan man lämpligen täcka över kylaren med en filt eller pressenning.

BRÄNSLESYSTEMET.

Bränsletanken.

Vid körning tillses att hålen i bränsletankens påfyllningslock ej äro tilltäppta av smuts. Luft kan då ej inkomma i bränsletanken, varför bränslet ej rinner fram till förgasaren. Under bränslebehållaren finnes en slamsamlare, avsedd för uppsamling av vatten och föroreningar, som kunna ha medföljt bränslet vid påfyllningen. Kranen på slamsamlaren öppnas en gång om dagen, varvid eventuell smuts rinner bort. Allt emellanåt bör den dessutom rengöras, för att förhindra att bränsleröret tilltäppes med påföljd att inget bränsle rinner till förgasaren.

Förgasaren.

Förgasaren, som sitter på motorns högra sida (se fig. 12) har till uppgift att bereda en för motorn lämplig gasblandning, som består av bensin och luft resp. fotogen och luft i rätta proportoiner. Gasblandningen insuges i cylindrarna genom det vakuum, som uppstår vid kolvarnas nedåtgående-

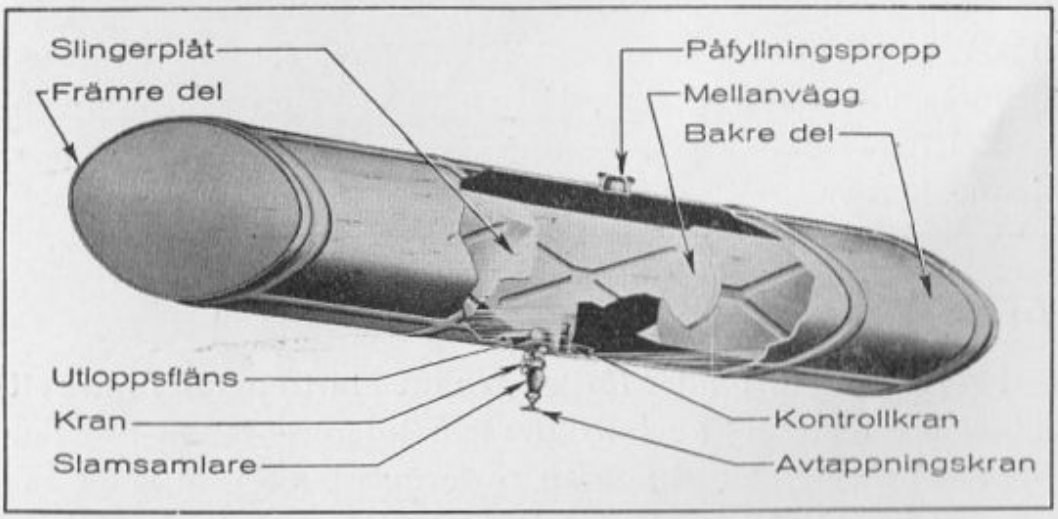

Fig. 10.
Bränsletanken.

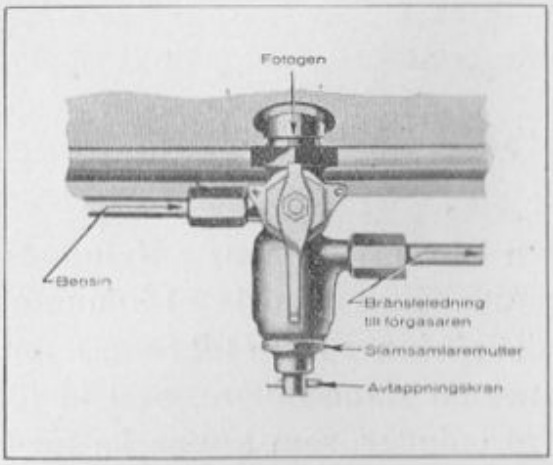

Fig. 11.
Bensinkranen.

rörelse. För att erhålla fullständigare förgasning av fotogen förvärmes blandningen på sin väg till cylindrarna. Denna förvärmning erhålles genom att insugningsgaserna ledes genom den av avgaserna upphettade förvärmaren.

Bränslet rinner genom självtryck från tanken till förgasaren, och gasblandningen regleras medelst en nålventil, som sitter på förgasarens flottörhus. Vanligen bör nålen öppnas 1 ½ varv åt vänster för erhållande av rätta förhållandet mellan bränsle och luft. Medelst gasarmen under ratten regleras mängden av den gas, som genom insugningsröret inströmmar i cylindrarna och därmed motorns hastighet.

I slamsamlaren under tanken sitter en tvåvägskran (se fig. 11). När handtaget vrides åt vänster, så att visaren pekar på "G", är bensinledningen öppen. Då handtaget vrides åt höger, så att visaren pekar på "K", tillföres fotogen. Bränsletillförseln är helt avstängd, då handtaget pekar rakt upp och ned. Efter slutat arbete stannas motorn genom att stänga denna kran.

Luftspjället.

I röret, som förbinder förgasaren med luftrenaren finnes ett spjäll för reglering av lufttillförseln till förgasaren. Spjället öppnas och stänges genom en regleringsstång, som sitter så, att den bekvämt kan nås av föraren. Då stången drages ut, avstänges lufttillförseln, vilket gör, att gasblandningen blir

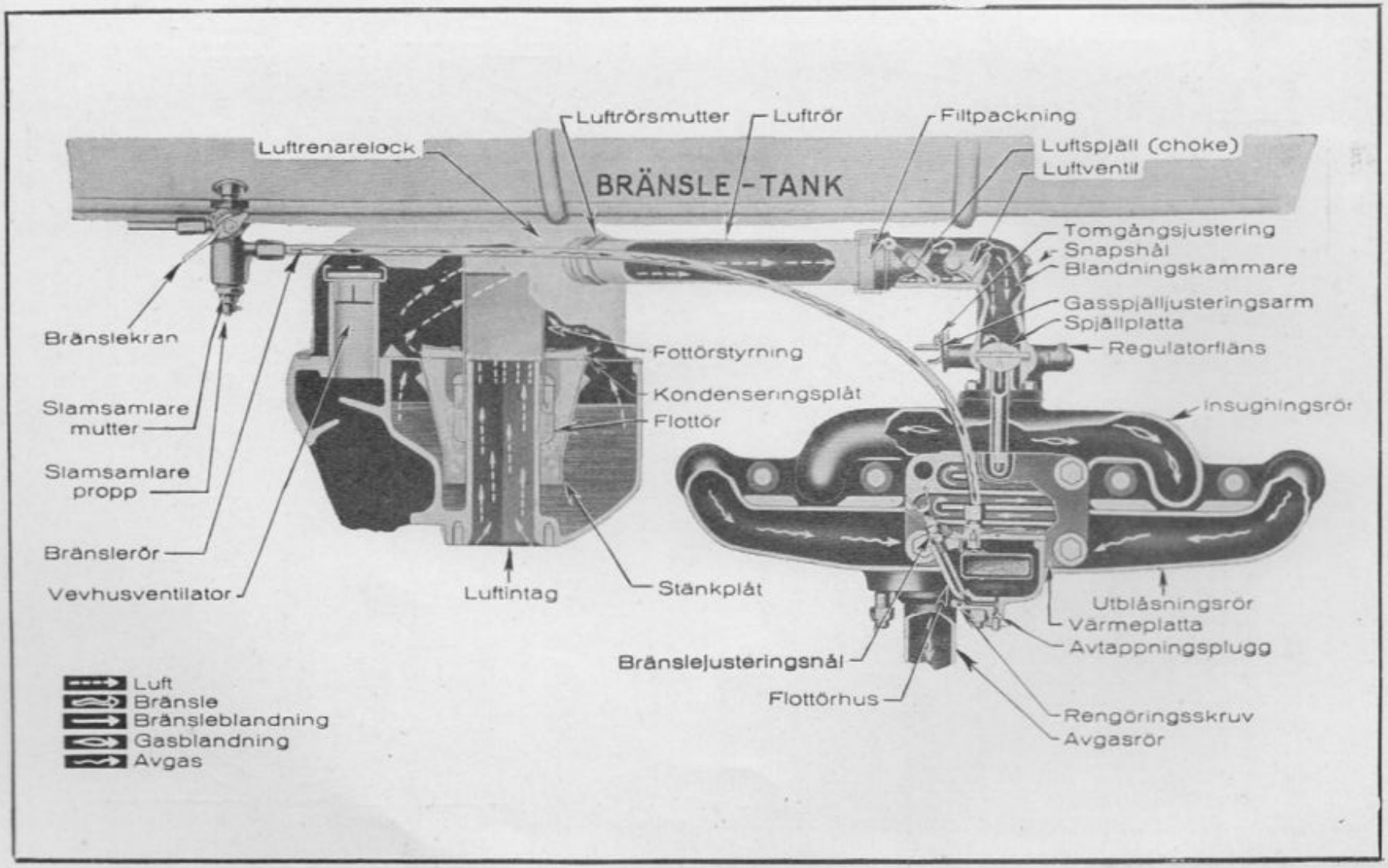

Fig. 12.
Bränslesystemet.

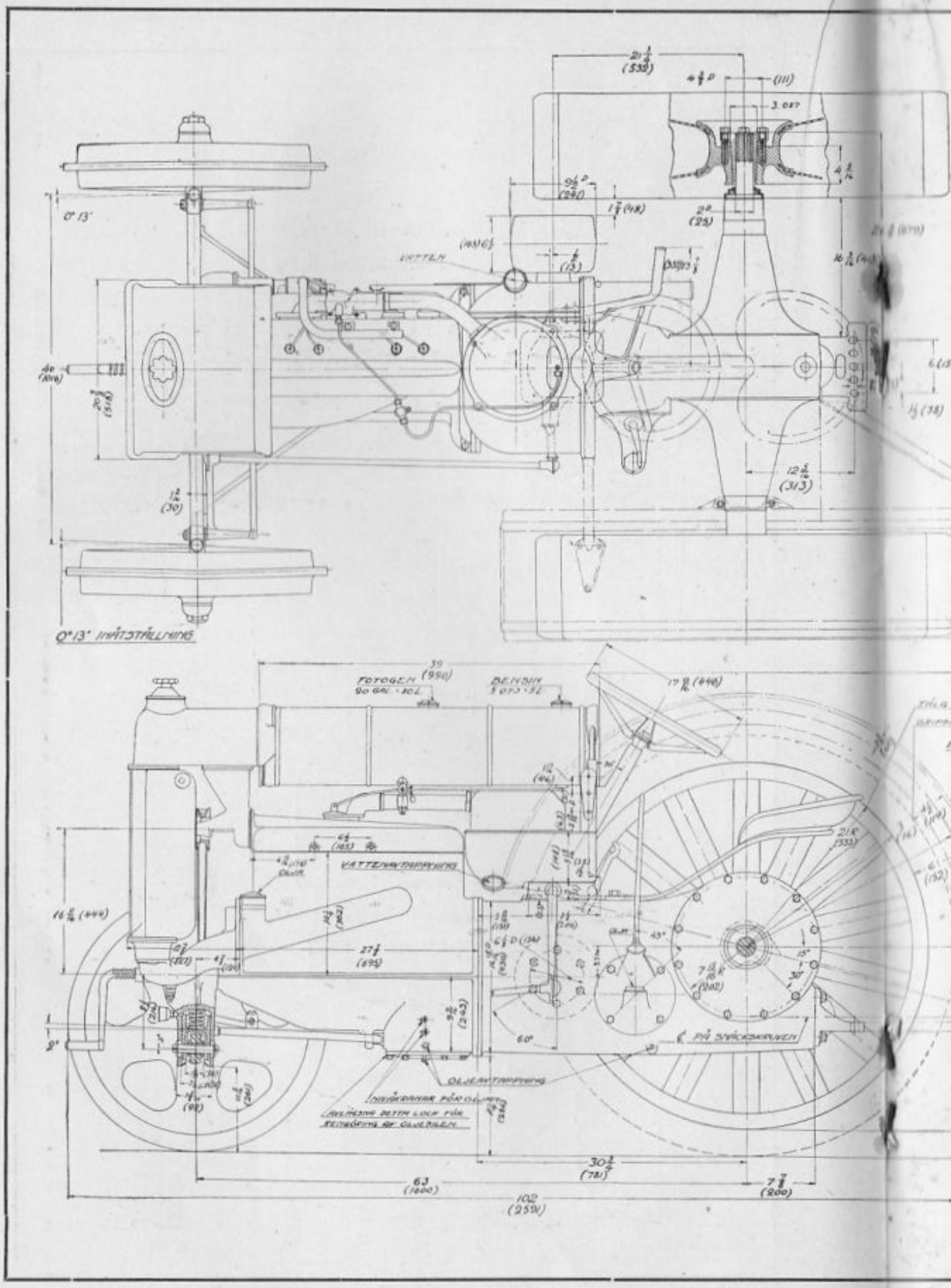

Fig. 13.
Dimensionsuppgifte

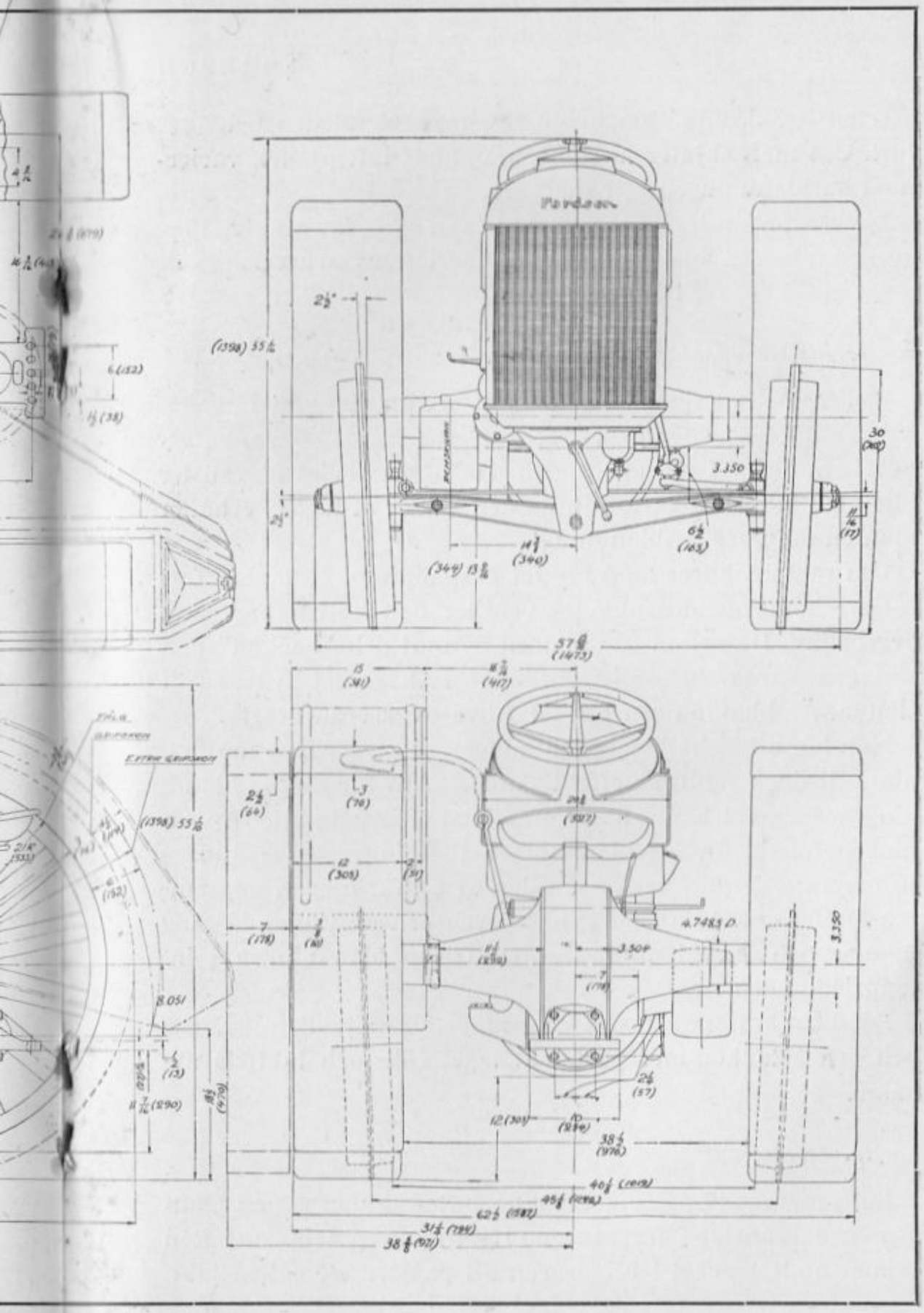

Fig. 13.
sionsuppgifter.

mycket fet, d. v. s. den innehåller mycket fotogen och litet luft. Om man skjuter in stången, öppnas luftspjället, varigenom gasblandningen blir magrare.

Spjället användes uteslutande vid startning för att giva motorn en fetare gasblandning, som underlättar starten och skall eljest alltid stå fullt öppen.

Reglering av gasblandningen.

Gasblandningen regleras medelst nålventilen på förgasarens flottörhus, vilken — såsom ovan nämnts — vanligtvis bör vara cirka 1 ½ varv öppen. Då nålen vrides åt vänster blir blandningen fetare, och då den vrides åt höger, erhåller man en magrare gasblandning.

Om motorn köres med för fet gasblandning, blir den fort sotig i kompressionsrum, på ventiler och kolvtoppar samt överhettad. Dessutom går motorn ojämnt och "hackigt" och kan, om blandningen blir alltför fet, fullständigt kvävas och stanna. Är blandningen för fet, bliva avgaserna svarta.

Man bör alltid hålla gasblandningen så mager som möjligt, utan att dock motorns effekt sänkes. Allt för mager blandning ger sig till känna genom smällar i förgasaren. Anledningen härtill är, att blandningen förbrinner långsammare ju magrare den är, varför om den är alltför mager, densamma fortfarande brinner då inloppsventilen nästföljande gång öppnas och därvid antänder den friska blandningen i inloppsledningen.

En blandning med riktiga proportioner mellan bränsle och luft åstadkommer praktiskt taget rök- och luktfria avgaser.

Luftrenaren.

Luftrenarens uppgift är att rena luften, innan denna blandas med bränslet i förgasaren. I luftrenaren tvingas luften genom undertrycket i förgasaren att passera ett vattenskikt,

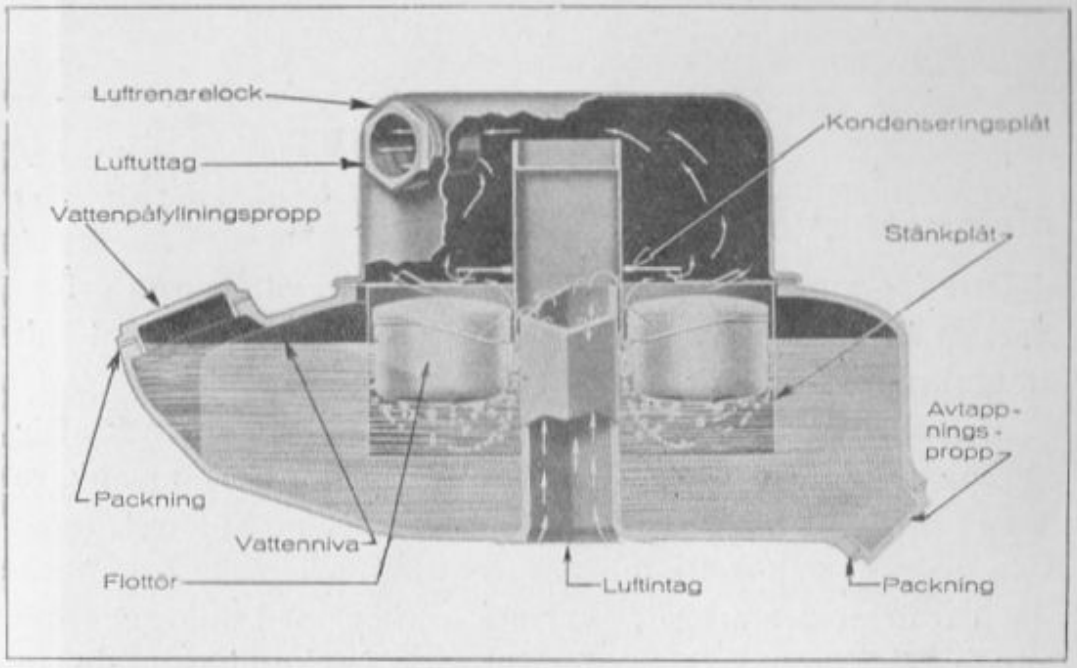

Fig. 14.
Luftrenaren.

varvid all smuts, damm, sand etc. avskiljes och sjunker till botten av renaren.

När luften passerar vattenskiktet, upptager den en del vatten i form av fuktighet, varför vattennivån i renaren så småningom sjunker. Man bör därför fylla vatten i renaren ett par gånger om dagen.

Om vattennivån skulle bli för låg, avstänges lufttillförseln automatiskt, varigenom motorn erhåller för fet bränsleblandning och till slut kväves och stannar, samma förhållande inträffar om flottörerna skulle vara läck. *Luftrenaren bör tömmas efter slutat arbete för dagen och omedelbart efter det motorn stannats. Damm och annan orenlighet flyter då omkring i vattnet och följer med detta vid urtappningen.* Om vattnet får stå några dagar, uppstår en beläggning på bottnen, som är svår att avlägsna. Vid mycket stark kyla kan för att förhindra kylning av vattnet i luftfiltret fotogen användas i stället för vatten.

TÄNDNINGSSYSTEMET.

Magnetapparaten.

Den för tändning av glasblandningen i cylindrarna erforderliga strömmen erhålles från en Bosch magnetapparat och tändningsföljden är 1, 2, 4, 3 (se fig. 15).

Magneten är en högspänd apparat med ett inom en kraftig stålmagnets magnetfält roterande, dubbelt T-format ankare med primär- och sekundärlindningar. Genom ankarets rotation alstras i primärlindningen en ström, som i det ögonblick då den är som starkast, avbrytes av den med ankaret roterande avbrytaren. Därigenom uppstår i sekundärlindningen en högspänd ström, som genom högspänningsfördelaren och tändningskablarna föras till motorns tändstift, vid vilkas elektroder den hoppar över i form av en gnista. Tändapparaten är försedd med Bosch-impulsstart. Denna anordning underlättar startningen genom att den vid långsam omvridning av motoraxeln giver tändapparatens ankare hög utgångshastighet. Därigenom erhålles kraftiga gnistor vid startningen. Vid högre varvtal urkopplas impulsstarten automatiskt. Impulskopplingen förebygger även bakslag vid startningen.

Tillsyn av avbrytaren.

Avbrytaren bör tid efter annan efterses beträffande kontakternas tillstånd. Sedan avbrytarlocket borttagits blir avbrytaren tillgänglig för tillsyn och kontrollering av kontaktavståndet.

Under brytning, d. v. s. när fiberstycket i avbrytarhammaren löper upp på avbrytarkotan i förställringen, får avståndet mellan kontakterna icke vara större än 0,4 och ej mindre än 0,35 mm. Detta avstånd justeras medelst kontaktskruven,

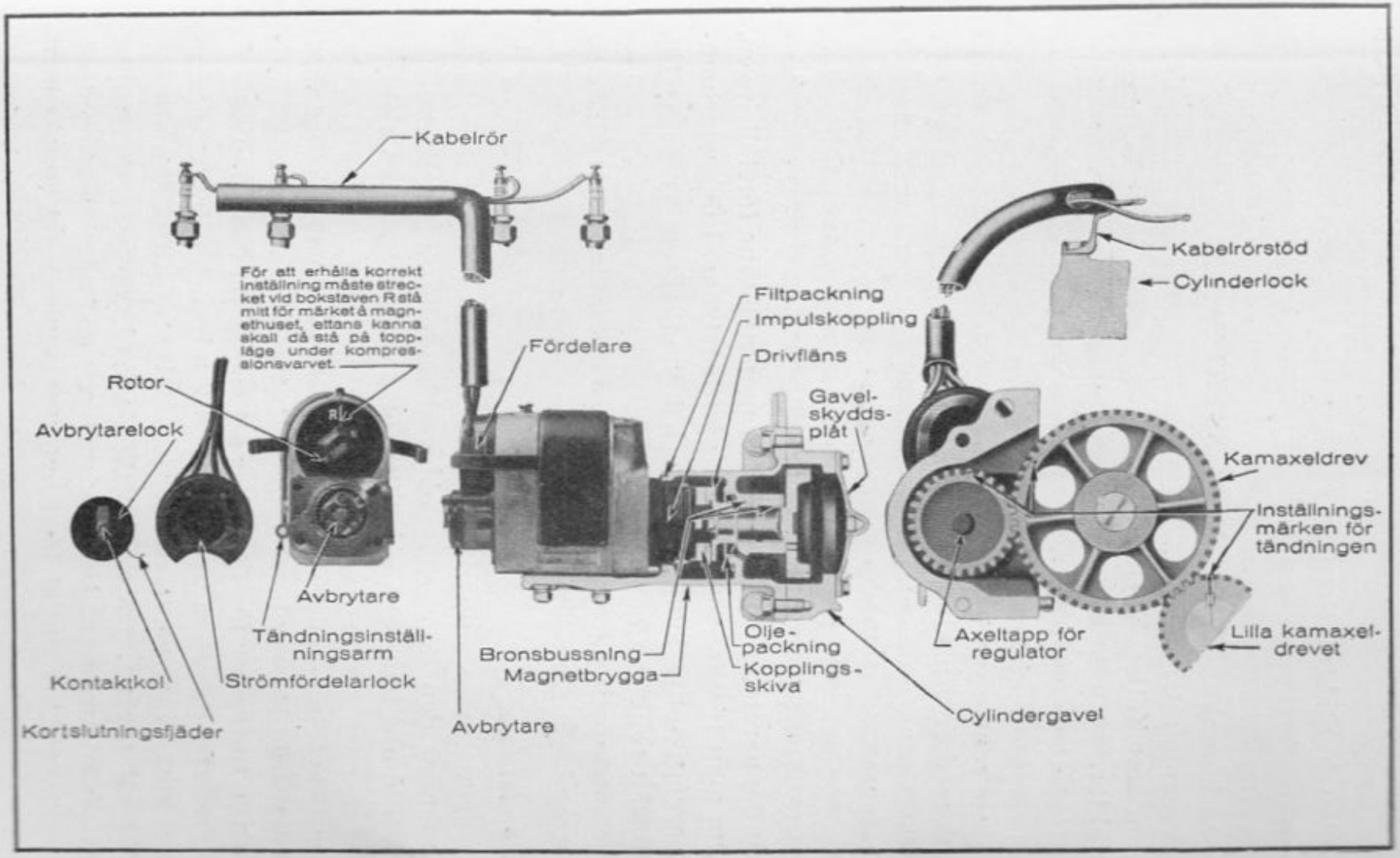

Fig. 15.
Magnetapparaten.

sedan kontaktmuttern lossats. Avståndet kan därefter kontrolleras med kontaktmåttet på tändapparatsnyckeln, som medföljer varje traktor.

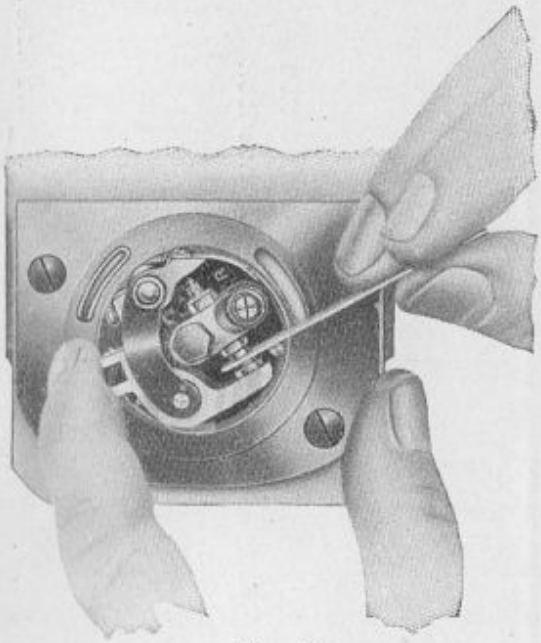

Fig. 16.
Rengöring av avbrytarkontakterna.

Nedoljade och ojämna kontaktskruvar måste rengöras försiktigt med en fin fil och filas jämna. För detta ändamål är det icke nödvändigt att taga bort avbrytaren från tändapparaten men däremot bör man avlägsna förställringen. Om man trycker med fingret på fiberstycket i avbrytarhammaren, öppnas kontakterna och kunna, såsom synes av fig. 16, lätt rengöras och filas.

Sandpapper eller smärgelduk får under inga förhållanden användas för rengöring av kontaktskruvarna.

Tändstiften.

Tändstiftens uppgift är att frambringa den gnista, som antänder den komprimerade gasblandningen i cylindrarna. Håll tändstiften rena och tillse, att avståndet mellan elektroderna eller spetsarna, som de också kallas, är det riktiga. Detta avstånd — det s. k. "gnistgapet" — måste vara 0,5 mm. Försvårad start och feltändning beror ofta på att gnistgapet är för stort eller för litet eller att spetsarna äro smutsiga.

Om en eller flera av cylindrarna missa, kan man vara så gott som säker på att det beror på att tändstiftet är smutsigt. För att utröna, vilket tändsift som ej fungerar, kortsluter man strömmen mellan tändstift och cylinderblock med en hammare eller annat lämpligt verktyg, som är försett med

isolerad skaft. Om ingen skillnad i motorns gång då märkes är detta tändstift ur funktion.

Skulle sot eller koks ha avsatt sig i tändstiftet måste det skruvas isär. Torka därefter rent porslinet från koks men iakttag försiktighet, så att glasyren ej repas, emedan sot då mycket lättare fastnar på porslinet. Vid hopmontering av stiftet tillses, att kopparpackningarna äro rätt placerade. Försiktighet iakttages, så att porslinet ej skruvas sönder. Sedan stiftet hopskruvats, justeras avståndet mellan elektroderna till 0,5 mm.

Man vinner absolut ingenting på att experimentera med tändstift av olika fabrikat. De tändstift, varmed Fordsonmotorn är utrustad, då den lämnar fabriken, äro de för motorn mest lämpliga.

KRAFTÖVERFÖRINGEN.

Kopplingen.

Kraften från motorn överföres till växellådan av en kopplingsanordning bestående av ett antal stålskivor, kallade lameller. Genom deras gradvisa sammanpressande är det möjligt att överföra motorns kraft på bakhjulen utan att ryckningar uppstå. Lamellerna äro av två slag, drivande och drivna. De drivande lamellerna äro anbragta på sex bultar, fästade i svänghjulet. De drivna lamellerna äro genom sex urtagningar fästade vid kopplingstrumman, som är förbunden med drivaxeln och ingår i växellådan (se fig. 17).

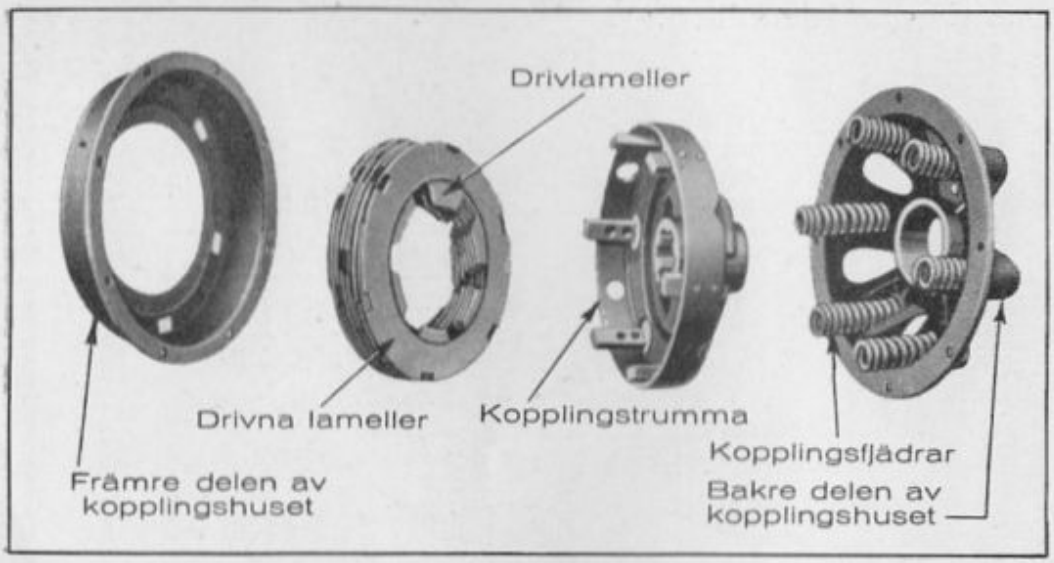

Fig. 17.
Kopplingen isärtagen.

Då motorns kraft överföres till växellådan, pressas lamellerna tillsammans av sex fjädrar och den friktion, som därvid uppstår, gör att alla lamellerna rotera, som om de utgjorde ett enda stycke.

När kopplingspedalen trampas ned, upphäves fjädrarnas tryck, så att lamellerna rotera oberoende av varandra. Kopplingen försättes härigenom ur funktion (motorn frikopplas).

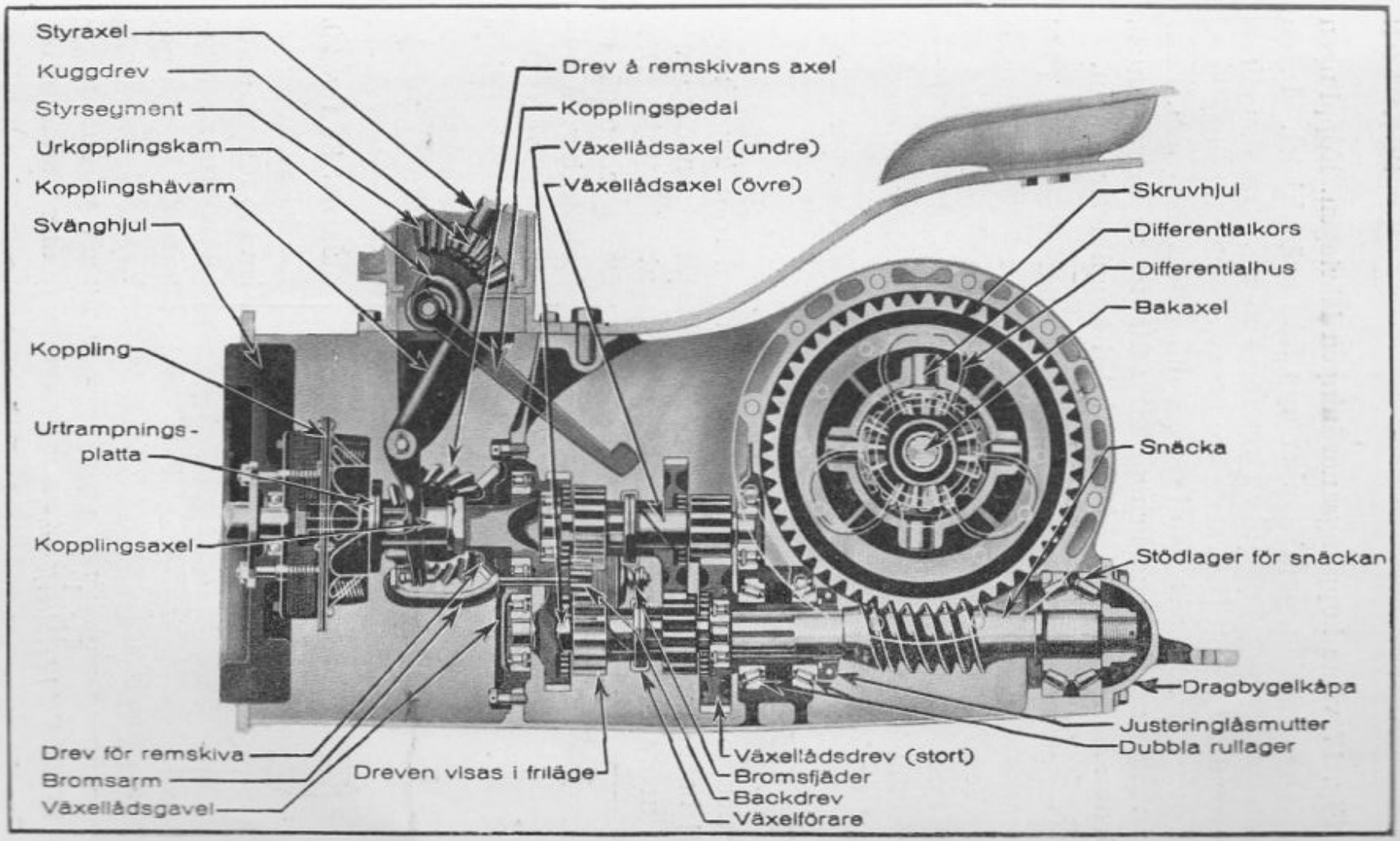

Fig. 18.
Växellåda och koppling.

Fig. 17 visar kopplingsanordningen isärtagen. Kopplingen smörjes av oljan, som stänker upp från svänghjulet. Ingen justering av kopplingen behöver förekomma. Om den slirar, beror detta på att fjädrarna äro för svaga eller att lamellerna blivit utslitna, i vilket fall de måste ersättas med nya. Felet kan också avhjälpas genom att sätta in en extra lamell. Denna lamell insättes närmast intill kopplingstrumman.

Om man vid urtrampning märker, att lamellerna häfta vid varandra, så att motorn icke frikopplas, måste kopplingen omedelbart tagas isär och undersökas .I regel beror felet på att lamellerna blivit böjda eller mycket repade. Om några av lamellerna äro skadade på detta sätt, måste de omedelbart ersättas med nya.

Växellådan.

Genom växellådan överföres drivkraften från kopplingen till bakaxeln och hjulen. Växellådan består av en övre och en nedre axel, som vardera uppbär ett antal kugghjul. Den övre axeln utgör en fortsättning på motoraxeln, och den undre ligger i linje med snäckskruven, som genom snäckhjulet driver bakaxlarna. Se fig. 20. En del av kugghjulen äro förskjutbara på axlarna, och genom att bringa olika hjul i ingrepp med varandra, erhåller man olika

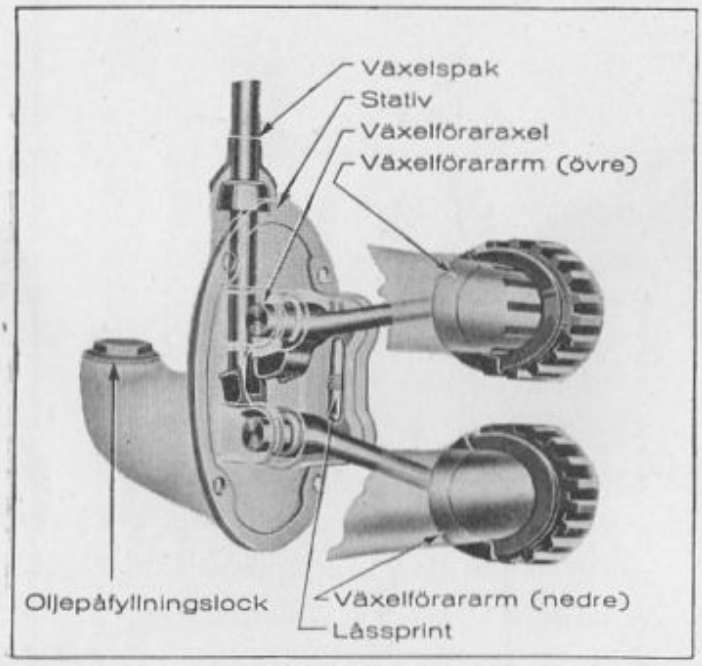

Fig. 19.
Växeldrevförarna.

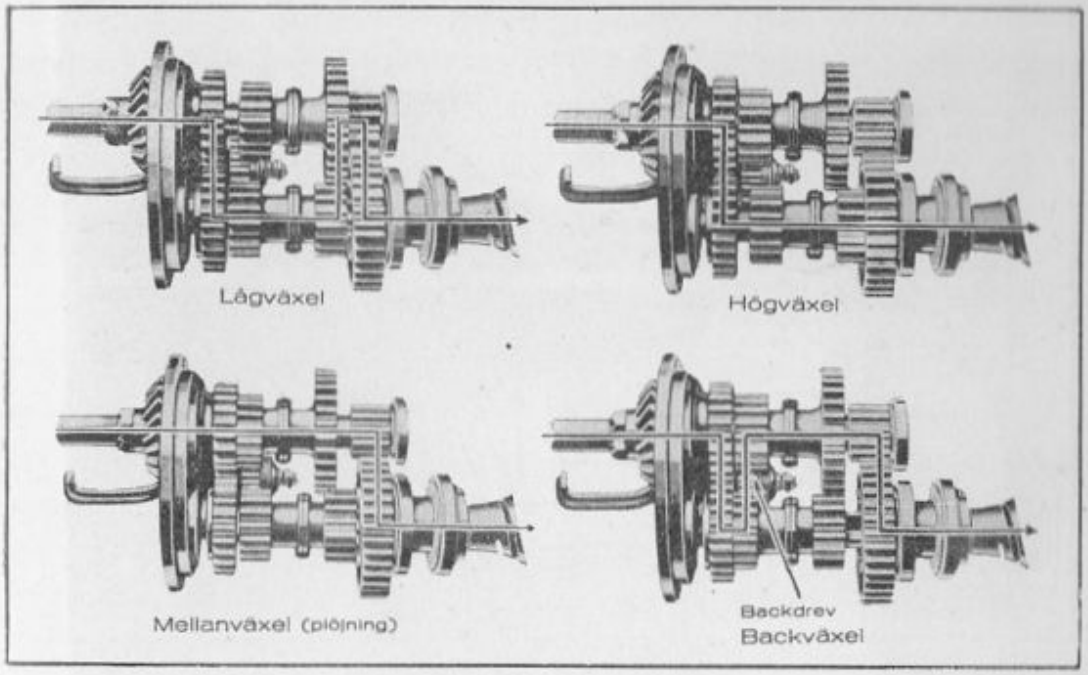

Fig. 20.
Växeldrevens olika lägen.

hastigheter på den drivna eller utgående axeln. Kugghjulen förskjutas medelst gafflar, som manövreras av växelspaken (se fig. 19).

Då växelspaken står i friläge, intaga kugghjulen det läge i förhållande till varandra, som framgår av fig. 19. Hur kraftöverföringen sker från den drivande till den drivna axeln i de olika växellägena, visas i fig. 20.

Bakaxeln.

Bakaxeln är innesluten i en dammfri kåpa, som utgör en del av växellådshuset, och består av snäckskruv och snäckhjul, differential och drivaxlar. Differentialen består av fyra på ett kryss monterade koniska kugghjul (se fig. 21), och dess uppgift är att utjämna de olikheter i rotationshastighet, som bakhjulen ibland äro underkastade, t. ex. då man vänder. Då motståndet på bakhjulen är lika för båda hjulen, roterar hela axeln som ett stycke, men då trycket är olika, träder differentialen i funktion, varvid differentialhju-

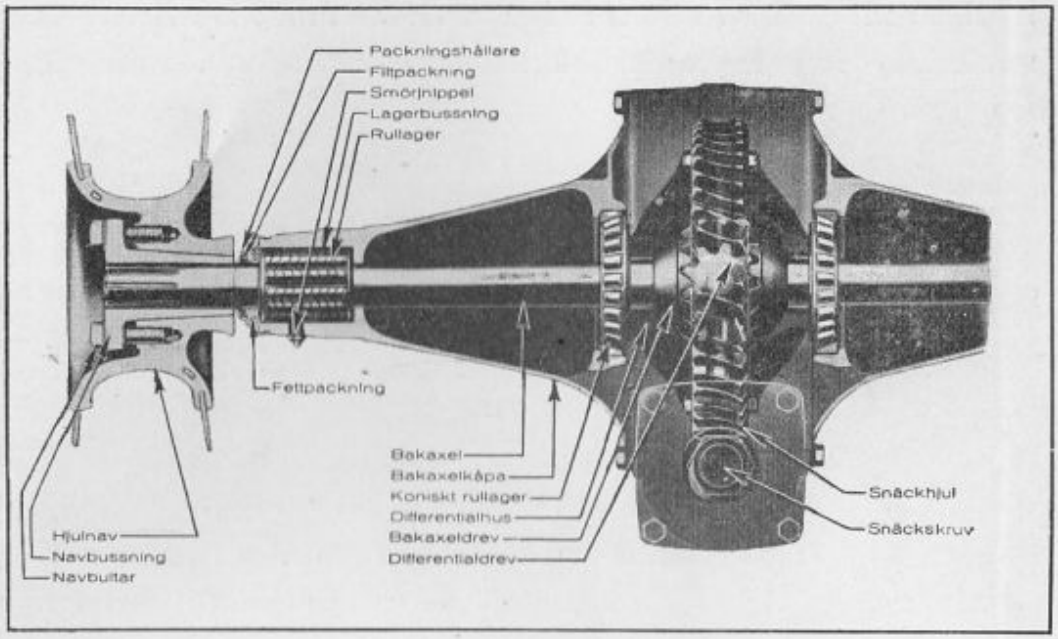

Fig. 21.
Bakaxeln.

len rotera på sina tappar och driva bakaxlarna med olika hastighet.

De båda drivaxlarna löpa i sina inre ändar i koniska rullager och uppbäras i ytterändarna närmast hjulen av kraftiga, cylindriska rullager.

Som förut nämnts, smörjes bakaxeln genom den olja, som kommer från växellådan. För att oljan icke skall tränga ut genom kåporna, finns utanför de yttre rullagerna en filtpackning (se fig. 22) som samtidigt hindrar damm och smuts att intränga i kåporna.

Dragbygeln.

Endast dragbygeln får användas som koppling för dragning av plogar eller andra åkerbruksredskap. Vid bogsering av vagnar och dylikt får likaledes endast dragbygeln användas

till fästande av bogserlinan eller kedjan. *Fastgör under inga omständigheter kättingar eller andra dragtrossar omkring bakaxelkåporna.*

BAKHJUL OCH SKÄRMAR.

Bakhjulens av- och påmontering.

Bakhjulen kunna lätt borttagas genom att placera en domkraft under dragbygeln och lyfta bakdelen av traktorn något. De fyra bultar, som hålla navbussningen, borttagas, och genom att skruva in två extra navbultar med fina gängor, drages navet från axeln, varigenom även hjulet frigöres.

När hjulet åter insättes på sin plats, skola bultarna åter sättas i sitt förra läge, och sedan navet och hjulet kommit i rätt läge i förhållande till varandra, knackas bussningen in med tillhjälp av en plankbit. Navet får under inga förhållanden slås in med en hammare eller slägga. Dessutom bör noga tillses att densamma ej inskjutes längre än i jämnhöjd med axelns ytterände, då eljest fara föreligger att

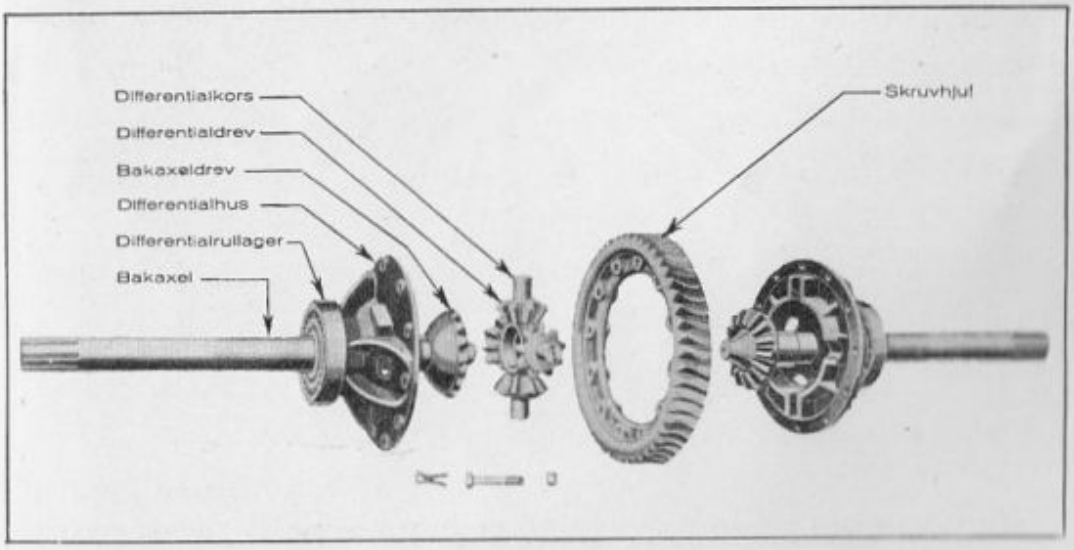

Fig. 22.
Differential och drivaxlar.

dammkapseln förslites. Drag sedan till de fyra bultarna litet i taget i tur och ordning, tills alla bultar äro ordentligt åtdragna.

Vid körning på lös mark, kan någon gång hjulen gräva ned sig, tills de börja att snurra runt. Genom att medföra en plankbit eller ett kraftigt vedträ på plogen eller harven kan man lätt med egen kraft taga sig upp ur hålet, om något dylikt händer.

Vedträt lägges på *tvären* framför bakhjulet på så sätt att trät kommer in mellan två av gripskorna. Så

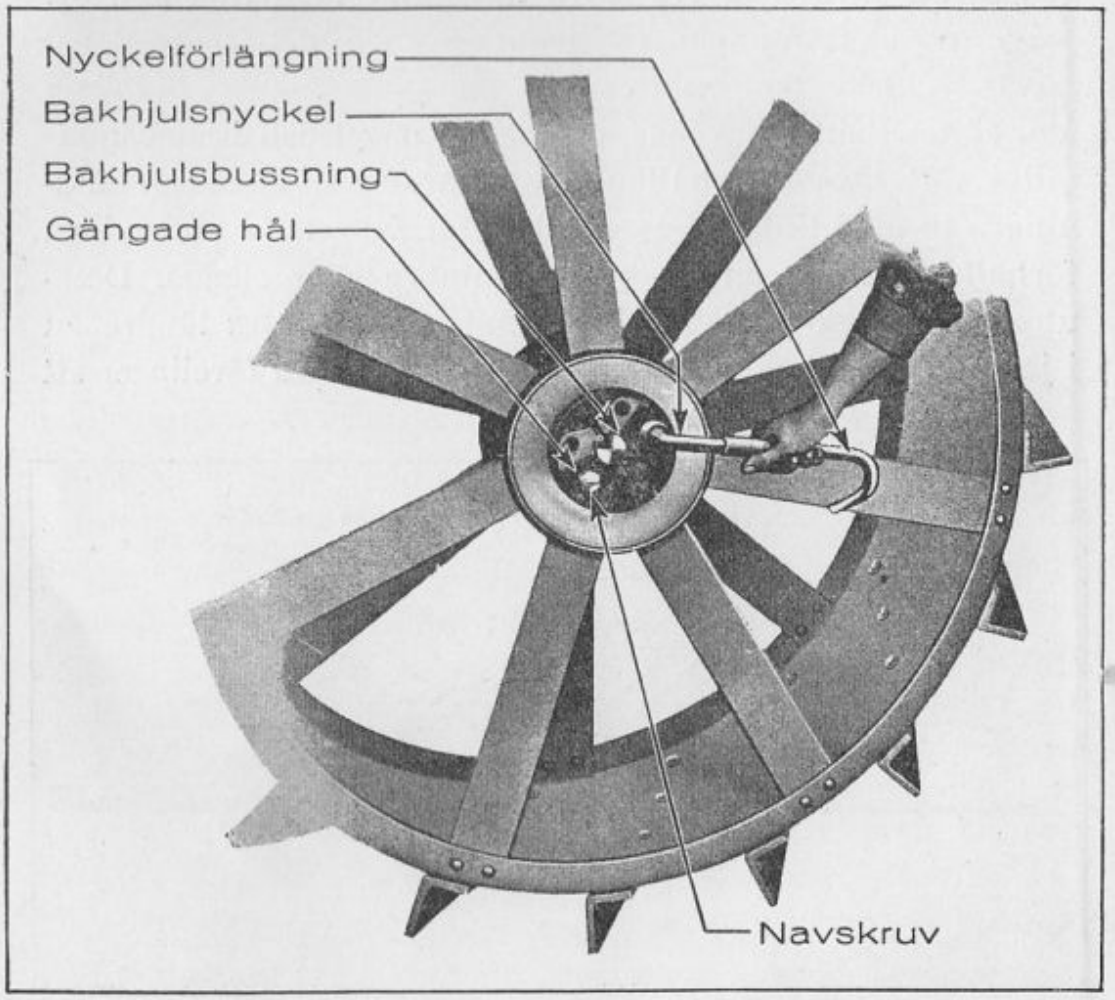

Fig. 23.
Bakhjulets avlägsnande.

trampas kopplingen ur och första växeln inlägges, varefter kopplingspedalen åter sakta släppes upp. Samtidigt ökas gasen något. Hjulet rullar nu så att säga upp på stocken och går upp på fast mark. Innan dessa operationer utföras, inställes plogen eller harven grundare för att underlätta uppkörningen.

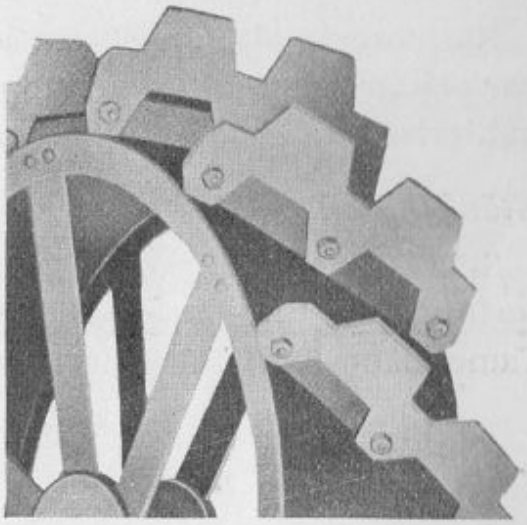

Fig. 24.
Extra gripskor.

När traktorn på detta sätt kört fast, finnes en viss risk för att framändan lyfter sig, när man söker köra upp ur gropen. Mäker man detta, trampar man omedelbart ur kopplingen och försöker starta på nytt, varvid det är tillrådligt att helt frånkoppla redskapet.

Fordson breddningsfälgar.

Vid körning under vårbruket förebygges i hög grad slirning och nedgrävning av bakhjulen genom att påmontera breddningsfälgar, som även kunna fastsättas utan borrning medelst krampor. Vid plöjning på slirig jord kan breddningsfälg med fördel användas på vänstra hjulet. Hjulens bredd ökas härigenom med 7″ eller 178 mm., så att totalbredden blir 19″ eller 483 mm.

Fordson gripskor.

Vid körning på lös mark eller sandjord kan med fördel påmonteras extra gripskor på bakhjulens gripjärn, varigenom dessa förlänges med 3″ eller 7 ½ cm. Gripskorna, 14 st. till vardera hjulet, fastsättas medelst bultar och muttrar på gripjärnen.

Närmare upplysningar angående Fordson breddningsfälgar och gripskor jämte prisuppgifter kunna erhållas hos alla auktoriserade Fordson-försäljare.

Stänkskärmarna.

Stänkskärmarna äro gjorda av tjock plåt och skydda traktorföraren från damm och smuts. Baktill i stänkskärmarna finnes lådor till förvaring av verktyg.

FRAMAXELN.

Framaxeln är upphängd enligt trepunktsystemet, d .v. s. så, att framaxeln och hjul äro lätt rörliga. Med denna upphängning erhålles stor smidighet på ojämn mark. Fjädring åstadkommes genom en gummibuffert i motorfästet.

En gång i veckan bör man se över framaxeln och kontrol-

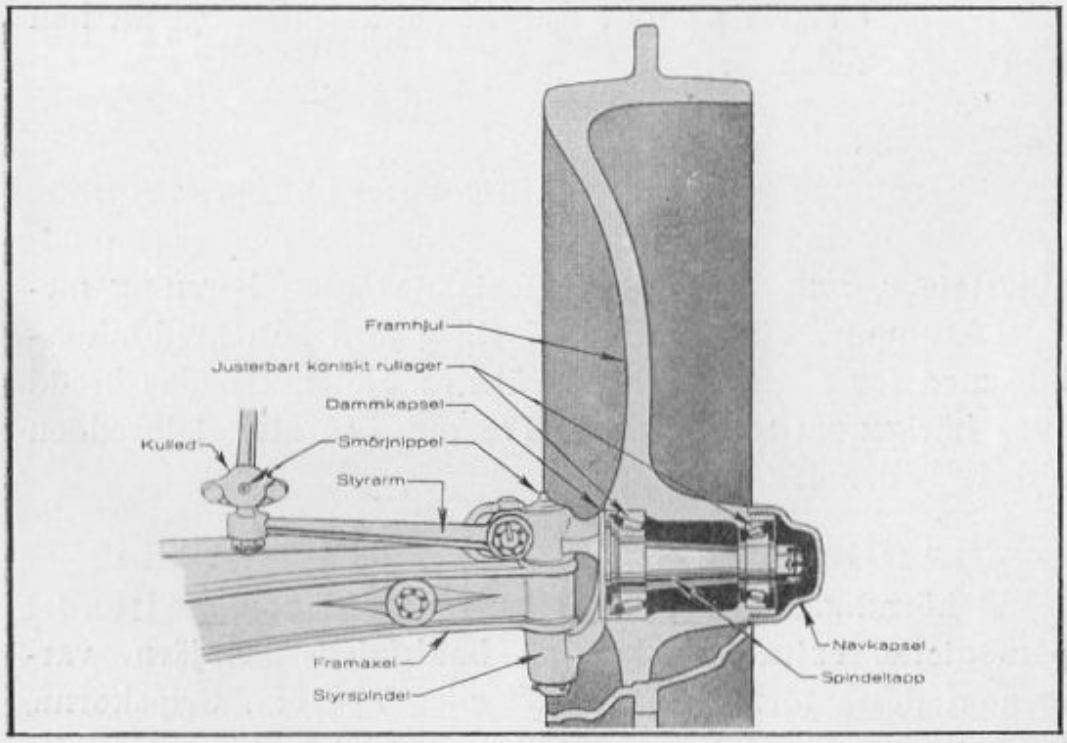

Fig. 25.
Framhjulsspindeln.

lera, att alla bultar och muttrar äro stadigt åtdragna, samt justera glapphet i styrlederna. Alla rörliga delar skola hållas väl smorda och befrias från damm och smuts.

Framhjulsnavet bör varje vecka fyllas med fett av god kvalitet. Om lagret glappar för mycket justeras detta genom att placera domkraften under framaxeln och taga av navkapseln. Tag sedan bort saxpinnen och ansätt muttern så mycket, att hjulet börjar kärva. Vrid sedan tillbaka muttern ett eller två hål, tills hjulet löper fritt. Innan navkapseln åter ditsättes, får man icke glömma att säkra justeringsmuttern med en saxpinne.

BROMSSYSTEMET.

Bromssystemet för traktorn är placerat i växellådan och anordnat på följande sätt (se fig. 26): Bromsens manöveraxel är placerad i backväxelkugghjulets ihåliga axel. Bak-

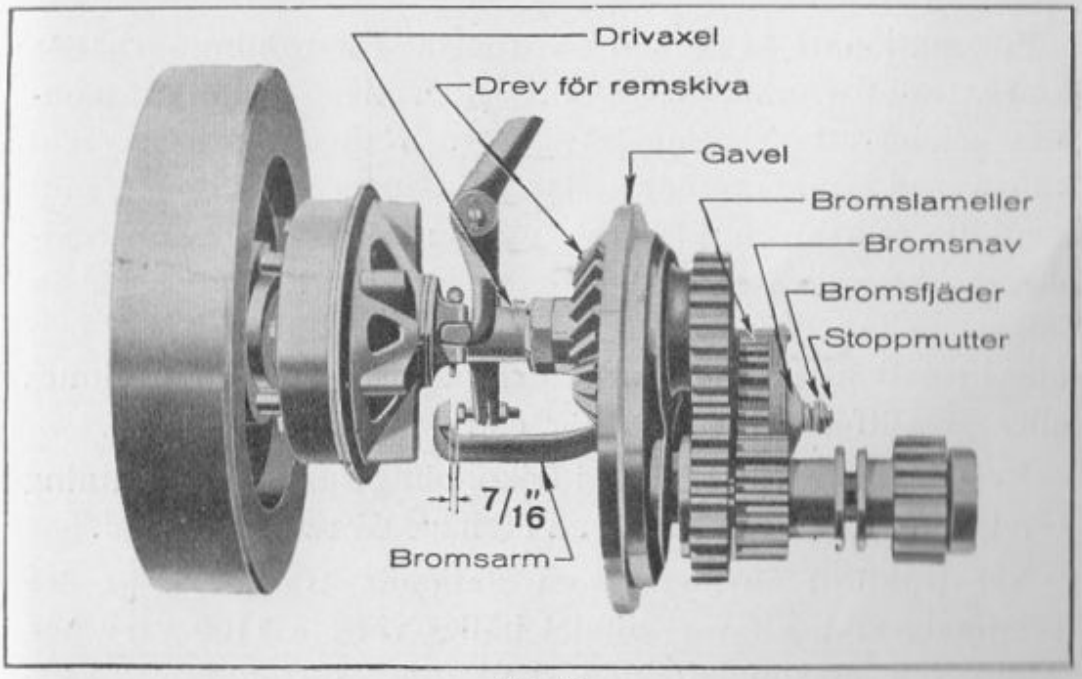

Fig. 26.
Växellådsbromsen.

om nyssnämnda drev sitta 15 st. bromsskivor, 7 roterande mellan 8 stillastående. På axelns bakre ända finnes en fjäder, som vid bromsning pressar nämnda skivor eller lameller tillsammans. När kopplingspedalen nedtrampats och nått det läge, vid vilket motorn är fullständigt frikopplad, föres bromsens manöveraxel framåt, varvid fjädern pressar ihop bromsskivorna. Härigenom erhålles bromsning av traktorn. När kopplingspedalen icke är nedtrampad, utövar fjädern intet tryck vare sig på bromsskivor eller backväxelhjul. Tillse noga att 7/16″ avstånd finnes mellan bromsarm och justeringsskruv.

Kopplingspedalen är försedd med en spärranordning (se fig. 6), varigenom pedalen kan låsas fast i nedtrampat läge, så att traktorn hålles bromsad.

FORDSON REMSKIVA.

För stationärt bruk kan en remskiveanordning erhållas som extra utrustning till traktorn. Remskivan är lätt att montera genom att avlägsna fotstödet och skruva fast den vid kåpan med samma bultar, sedan två papperspackningar, som medfölja remskivan, placerats mellan flänsarna. Sedan remskivan skruvats fast, kontrolleras att erforderligt spelrum finnes mellan dreven genom att röra remskivan fram och åter i rotationsriktningen. För den händelse spelrum ej finnes eller är alltför obetydligt, bör extra packning inläggas.

Remskivan är försedd med frikopplingsspak. Igångsättning företages alltid med remskivan i friläge då rem är pålagd.

När traktorn användes som stationär kraftkälla, är det av största vikt, att varvantalet hålles vid c:a 1100 varv per miuut, om maximaleffekten skall uttagas från remskivan. Vid sagda varvtal utvecklar motorn 26 ½ hkr.

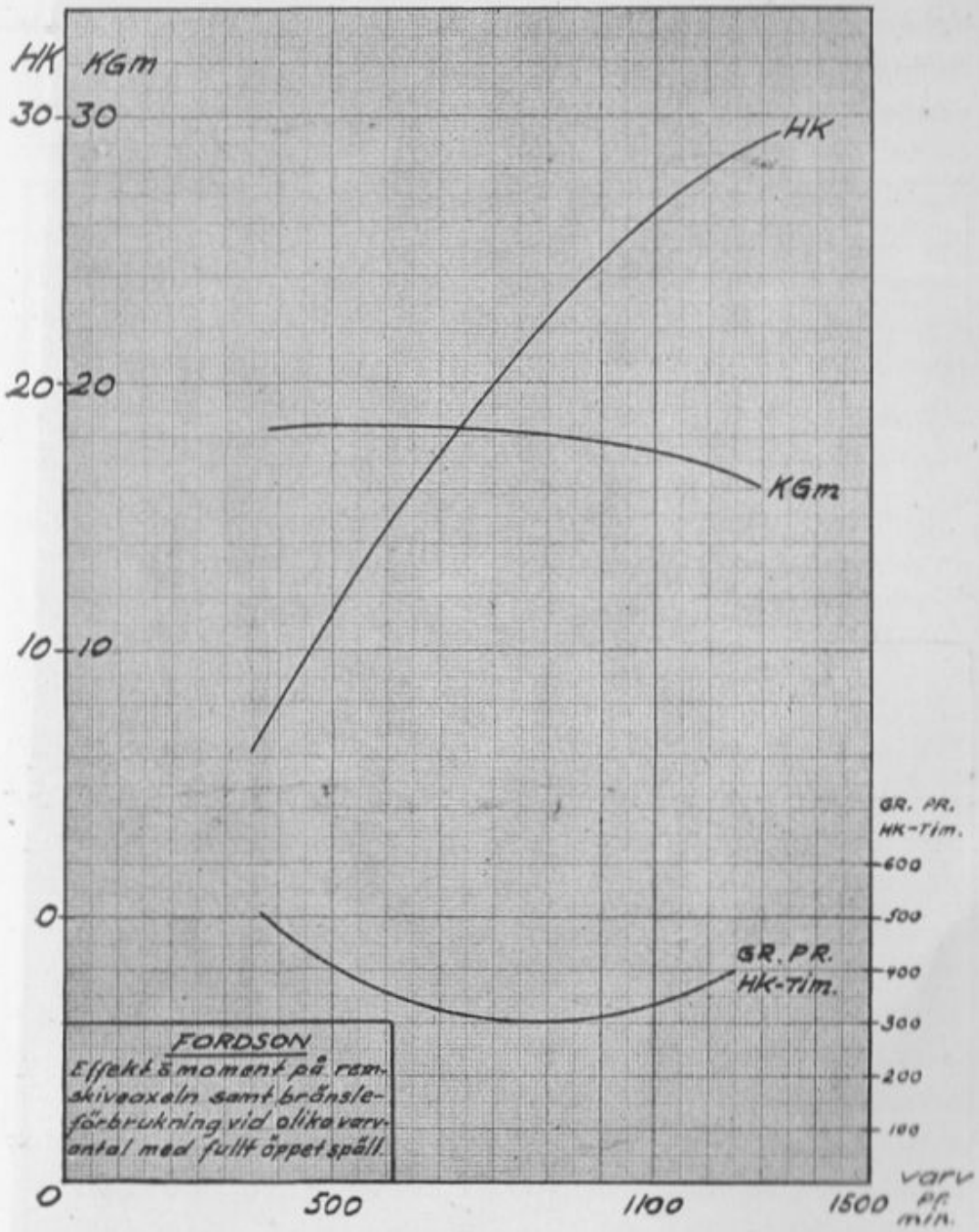

Fig. 27.

Diagram utvisande kraftutvecklingen på remskivan.

Se noga till, att den drivna remskivan är av exakt sådana dimensioner, som äro nödvändiga för att motorn och det övriga maskineriet skola gå med sitt bestämda varvantal. Nedanstående tabell angiver vilken remskiva som skall användas vid olika varvantal.

Den drivna maskinens varvantal	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	2000
Remskivans diameter i mm.	883	663	530	442	380	331	294	265	241	221	204	183	176	132

FORDSON INDUSTRITRAKTOR.

Konstruktionen av industritraktorn är, vad det maskinella angår, exakt samma som hos jordbrukstraktorn. Den enda

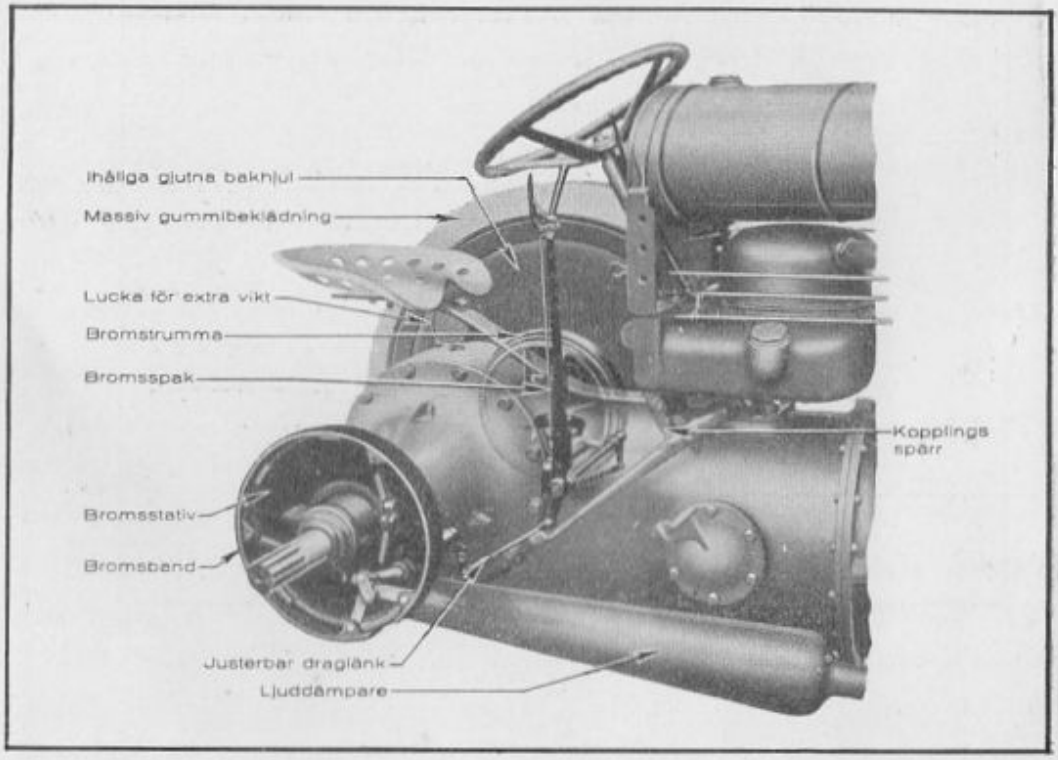

Fig. 28.
Handbromsen.

skillnaden ligger i hjulen, utväxlingsförhållandet och i vissa utrustningsdetaljer.

Industritraktorn levereras med skivhjul av gjutjärn försedda med 24×4½″ gummiringar fram och dubbla 40×5″ ringar bak. Industritraktorn väger 2.000 kg. med bränsle, vatten och olja. På bakhjulen äro anbragta fullkomligt inkapslade bromsar av expanderande typ, vilka manövreras med en bromsspak, som sitter omedelbart till höger om föraren. Bromsarna kräva endast ringa tillsyn och behöva blott någon gång justeras. Detta bör ske, då beläggningarna blivit till den grad slitna, att bromsen ej tar, när spaken föres i sitt ytterläge bakåt. Justeringen utföres på så sätt, att bulten uttages ur dragstången, varefter denna flyttas upp till det övre hålet på bromsarmen, se fig. 28.

En ljuddämpare och en automatisk dragbygel ingå såsom standardutrustning på industritraktorn. Som extra utrustning kan erhållas elektrisk belysning. Denna utrustning består av en generator, som drives av fläktremmen, strömbrytare, kablar samt strålkastare.

Utväxlingsförhållandena på industritraktorn äro 1/3 högre än på lantbrukstraktorn, varigenom en hastighet av 18 km. erhålles på högsta växeln.

Kingston-regulatorn.

Kingstonregulatorn är speciellt konstruerad för Fordson traktorn och monteras alldeles framför magneten samt drives av magnetdrevet (se fig. 1). Med tillhjälp av en justeringsskruv kan det önskade varvtalet erhållas. Då man skruvar in skruven ökas hastigheten. Regulatorn behöver ingen tillsyn, dock måste man givetvis tillse, att gasspjället arbetar fritt och ledigt. Även om regulatorn användes, kan motorns

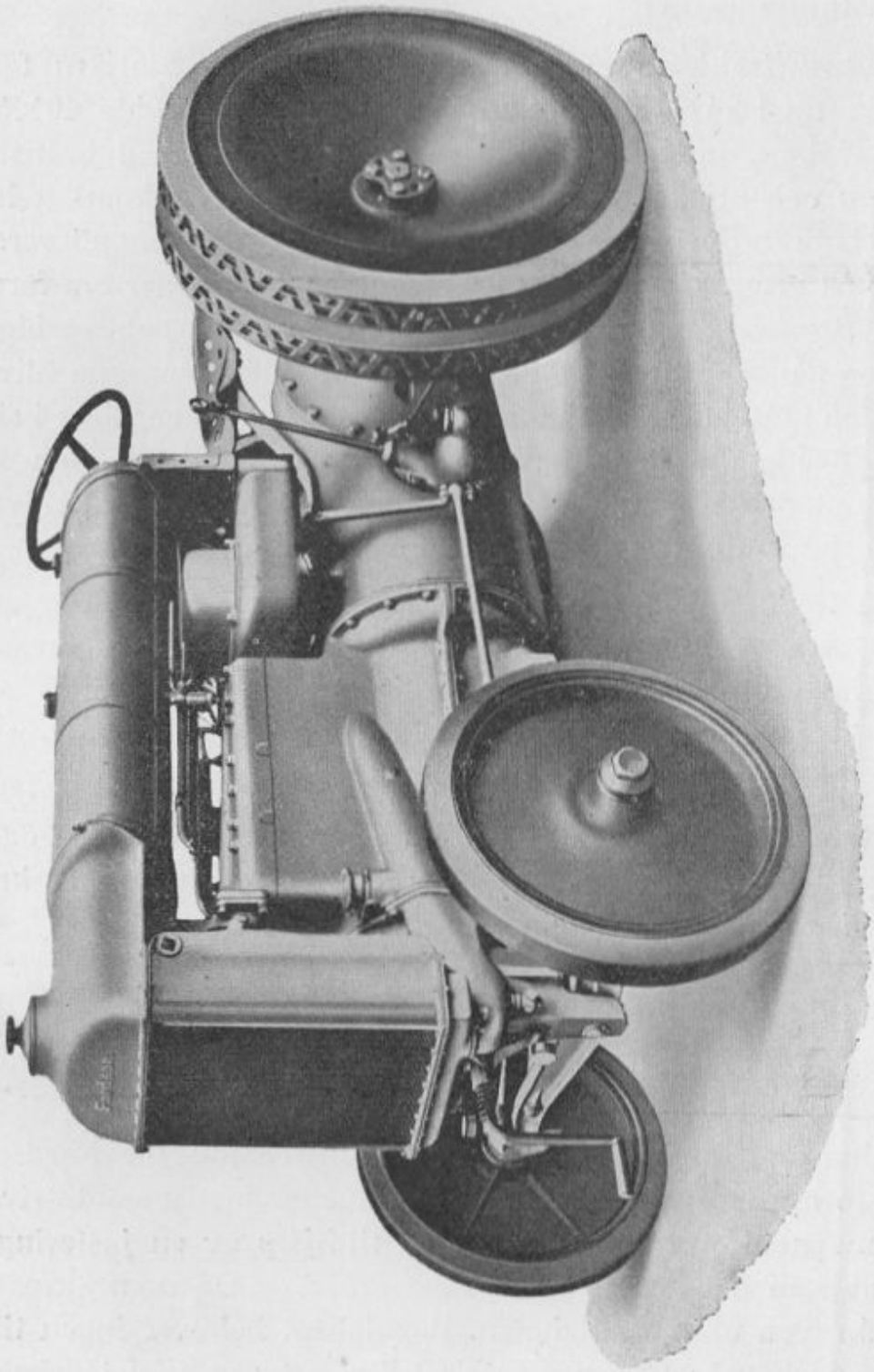

Fig. 29.
Fordson Industritraktor.

hastighet ökas eller minskas medelst regleringsarmen under ratten.

Regulatorn är lätt att frånkoppla, men därvid måste gasspjällets stång vridas ½ varv för reglering av gasspjället för hand.

Kingston-regulatorn kan erhållas som extra tillbehör från närmaste Fordson-försäljare, som även står till tjänst med anvisningar för monteringen.

TRAKTORNS UNDERHÅLL OCH TILLSYN.

Daglig tillsyn.

Sköt traktorn omsorgsfullt! För att traktorn alltid skall vara i fullt driftfärdigt skick är fördelaktigt att inreda ett särskilt garage vid gården. Utom traktorn skall där inrymmas oljor, fett, verktyg o. s. v., allt placerat så att det är lätt tillgängligt. När avståndet från arbetsplatsen icke är för stort, bör traktorn varje kväll köras in i garaget. Dels står traktorn då skyddad för väder och vind, dels har skötaren lättare att där ombesörja erforderliga justeringar, oljebyten, smörjning, rengöring o. s. v. Den lilla bränslemängd, som åtgår för dessa in- och utkörningar, uppväges mer än väl av den effektivare omvårdnad som kan ägnas traktorn inomhus än ute på fältet, många gånger kanske i regn och blåst.

Vinterförvaring.

Om traktorn efter plöjningens slut icke behöver användas mer för året, bör den givetvis komma i åtnjutande av all tänkbar tillsyn, varvid särskilt följande bör beaktas:

Kör direkt efter sista plogfåran till lämplig plats och tvätta traktorn väl ren från smuts och olja.

Om knackning i lager förut yppat sig, kannorna äro otäta eller fel i växellådan förekommit, med andra ord, om större reparation erfordras, kör traktorn direkt till auktoriserad

Fordson-verkstad och låta den svara för reparationen.

Förefinnes inga fel eller inskränka sig dessa till mindre sådana, vilka icke tarva hel upptagning av motorn, kör traktorn till lämpligt skjul och placera den helst på ett par plankor.

Avtappa kylarvattnet.

Medan motorn är varm, avtappas oljan noga i såväl motor som växellåda.

Fyll prima olja i motor och växellåda, sätt i gång motorn under 5—10 sek., så att oljan stänker upp och in överallt och kvarlämnar ett färskt oljeskikt. Till yttermera visso kan man sedan hälla en matsked tunn olja i varje tändstiftshål och åter skruva dit stiften.

Avtappa luftfiltret.

När traktorn är torr, bestryk alla ytor med en i olja doppad trasselsudd, så att rostbildning förebygges.

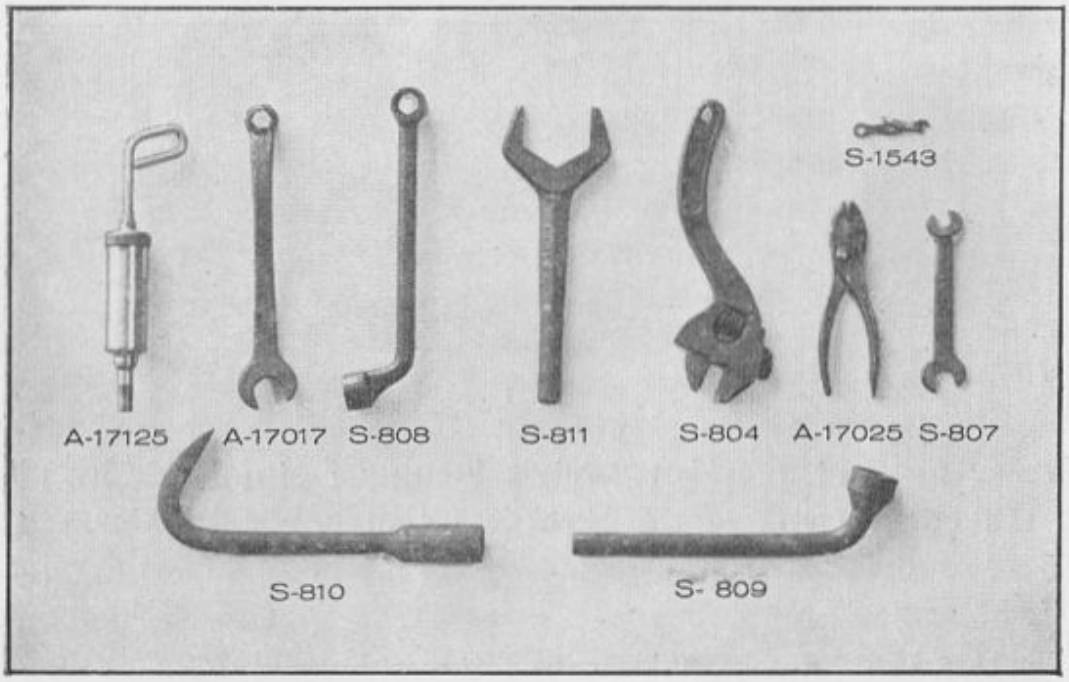

Fig. 30.
Verktyg som medfölja Fordson-traktorn.

Gör traktorplogen ren, lägg nytt fett i hjul- och cirkelristnav, smörj in vändskivorna ordentligt, vartill den använda traktoroljan duger. Tillse att alla bultar och muttrar äro till dragna.

Glöm ej att i god tid före vårbruket låta justera traktorn och utföra eventuella reparationer. När detta redan kommit i gång, är tiden dyrbar för Eder och verkstäderna hårt anlitade.

Låt måla traktorn, innan den går ut på våren. Ingenting skänker i förhållande till sitt pris så stor tillfredsställelse.

VAD FORDRAS AV EN DUGLIG TRAKTORSKÖTARE?

Av en duglig traktorskötare fordrar man:

att traktorn går för fullt under hela arbetstiden,

att motorn arbetar lugnt och jämnt utan missningar och med avgasen fri från mörk rök,

att växling utföres utan skorrning och kopplingen sker lugnt och mjukt,

att motorn *aldrig* rusas. I synnerhet en kall motor kan härigenom på några få minuter förorsakas lika stor skada som av flera veckors hård körning.

att misstänkta ljud i motor eller växellåda *genast* undersökas och rättas,

att skötaren alltid, i den händelse han icke själv kan lokalisera och rätta ett fel, omedelbart skaffar sakkunnig hjälp,

att arbetsredskapets storlek alltid anpassas efter traktorns dragförmåga. För litet redskap är oekonomiskt och för stort likaså, då man i senare fallet tvingas att i stor utsträckning anlita lägsta växeln, vilket resulterar i mindre avverkning, större bränsle- och oljeförbrukning samt ökat slitage.

att traktorn alltid hålles ren och snygg.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Haglund & Ericson Tryckeri, Stockholm 1931

Stockholm
Haglund & Ericson
Tryckeri
1931