

## Ölmess-Stäbe – V4- und V6-Motoren

Betrifft V-Motoren folgender Ford-Modelle: 12m P4, 17m/20m P5, 17m/20m P7a, 17m/20m/26m P7b, Capri I bis III, Taunus I bis III, Consul/Granada, Granada I bis III, Transit I und II

### Wissenswertes

Durch den Anbau verschiedener Ölwanne kommen in den V4- und V6-Motoren unterschiedliche Ölmess-Stäbe zum Einsatz. Hier gibt es einzelne Punkte, die näher betrachtet werden müssen, wenn es um Wartung oder Reparatur geht.

### Aufbau

Je nach Ölwanneart sind die unterschiedlich langen und verschieden markierten Ölmess-Stäbe an ihrem unteren Ende angespitzt, stumpf oder gerundet. Eine integrierte Feder am oberen Ende verhindert das Herausrutschen des Stabs während des Motorlaufs. Ein runder Verschlussdeckel begrenzt den Stab zum Stabrohr (Führungsrohr) hin. Den Abschluss bildet das zu einem Kreis gebogene Metallende des Stabs, das eine leichte Entnahme desselben gewährleistet.

### Produktionsmaßnahmen

**12m P4:** In der Technischen Mitteilung (TM) vom 18. Juni 1964 (Inspektion 25, Nr. 181) wies Ford Köln auf einen geänderten Ölmess-Stab hin, dessen MAX-Markierung 10 mm höher liegt als bei dem bislang verwendeten. Begründung: Es sei „verschiedentlich“ nach einem Ölwechsel ein zu hoher Ölstand angezeigt worden. Seit dem 18. März 1964 wurden nun alle 12m P4 mit dem neuen Ölmess-Stab werksseitig ausgerüstet – ohne Änderung der Bestell-Nummer.

**20m P5:** Die TM vom 12. Juli 1965 (Motor 1, Nr. 2) wies ebenfalls auf einen geänderten Ölmess-Stab bei den V6-Motoren hin, der ab Motor-Nr. EA 38054 (gebaut am 5. Juli 1965) zum Einsatz kommt. Hier wurde die MIN-Markierung um 6,25 mm tiefer gelegt. Jetzt sollte die Ölmenge zwischen Max und Min ungefähr 1,5 Liter betragen. Auch hier wurde die alte Bestell-Nummer beibehalten.

### Wartungshinweis

**12m P4/17m P5:** In der TM vom 7. November 1964 (Motor 32, Nr. 218) riet Ford Köln, die freistehende Länge des Führungsrohrs für den Ölmess-Stab an allen V4-Motoren zu überprüfen, das in einzelnen Fällen nicht tief genug eingeschlagen ist – was wiederum (bei richtiger Ölmenge) eine zu geringe Öleinfüllmenge anzeigt. Die korrekte Länge des Stabrohrs soll zwischen 231 und 232 mm liegen.

## **Wartung**

Generell sollte beim Neuerwerb eines Old- oder Youngtimers nach einem sofortigen (korrekten) Ölwechsel die Ölstandsanzeige am Mess-Stab überprüft werden. In der Regel zeigt er etwa Halb-Max an (Angaben in der Bedienungsanleitung oder im Wartungsteil des Werkstatthandbuchs beachten). Sollte dies nicht der Fall sein, so ist entweder der Mess-Stab falsch oder der Verschlussdeckel hat sich gelockert und zeigt dadurch einen falschen (zu hohen) Stand an.

Auf jedem Ölmess-Stab (V4/V6) ist in der Regel die Teilenummer eingestanzt. Diese gibt in fast jedem Fall (Ausnahme siehe P4 und P5) Aufschluss über die Verwendung. Einen Überblick verschafft die weiter unten stehende Tabelle.

## **Defekte und deren Beseitigung**

### **Ölmess-Stab**

Bei den M-Modellen kann sich vereinzelt der Verschlussdeckel des Stabs lösen und nach oben schieben. Hierdurch entsteht der (falsche) Eindruck eines zu hohen Ölstands, da der Mess-Stab jetzt weiter nach unten geschoben werden kann.

Abhilfe: Ursprüngliche Position der Verschlusskappe ermitteln – zum Beispiel durch ein Vergleichsstück – und diese mittels kleinem Schweißpunkt fixieren.

### **Stabrohr (Führungsrohr)**

Hier kann es vereinzelt zu Brüchen im unteren Bereich kommen (Übergang vom Block zum Rohr). Dadurch kann Schmutz in die Ölwanne gelangen, außerdem hat der Mess-Stab keinen richtigen Halt mehr.

Abhilfe: Den Rest des Rohres aus dem Block hebeln und ein neues Führungsrohr einschlagen. Als Notlösung dient kurzzeitig auch eine Verbindung zwischen Rohr und Ventildeckel (Blechlasche am Rohr anpunkten und das andere Ende mit einem Loch versehen, damit es mittels einer der Schrauben des Ventildeckels befestigt werden kann). Unbedingt die Bruchstelle abdichten.

*Alexander Weinen, Ford-Geschichtswerkstatt*