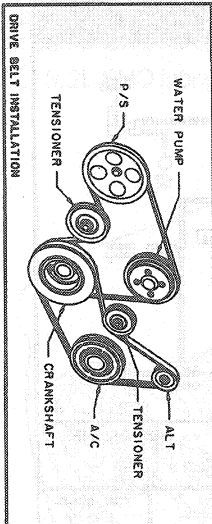


DESCRIPTION (Continued)

49 States

3.0L SHO



FORD MOTOR COMPANY

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS VEHICLE IS EQUIPPED WITH EEC IV, EFI AND DIS SYSTEMS. IDLE SPEEDS, IDLE MIXTURES AND IGNITION TIMING ARE NOT ADJUSTABLE. SEE SHOP MANUAL FOR ADDITIONAL INFORMATION.

CHECK TIMING WITH THE TRANSMISSION IN NEUTRAL, PARKING BRAKE SET AND THE WHEELS BLOCKED. ENGINE MUST BE AT NORMAL OPERATING TEMPERATURE.

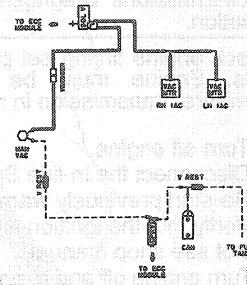
- 1) TURN OFF ENGINE.
- 2) DISCONNECT SMALL IN-LINE SPOUT CONNECTOR () LOCATED ABOVE THE POWER STEERING PUMP.
- 3) RE-START PREVIOUSLY WARMED-UP ENGINE.
- 4) IGNITION TIMING IS 10° BTDC. IF NOT SEE SHOP MANUAL.
- 5) TURN OFF ENGINE AND RESTORE ELECTRICAL CONNECTION.

THIS ENGINE IS EQUIPPED WITH AUTOMATIC IDLE SPEED CONTROL. IDLE RPM IS NOT ADJUSTABLE. IF NOT WITHIN SPECIFIED RPM RANGE, SEE SHOP MANUAL:

MANUAL TRANS. IN NEUTRAL: 800 RPM

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA REGULATIONS APPLICABLE TO 1991 MODEL YEAR NEW MOTOR VEHICLES.

VACUUM HOSE ROUTING



SPARK PLUG: A6SP-32PP GAP: .042-.046
 3.0L - 3.0L
 W/F33/DYSP/DF2 - TRC/AGE/2/MP1

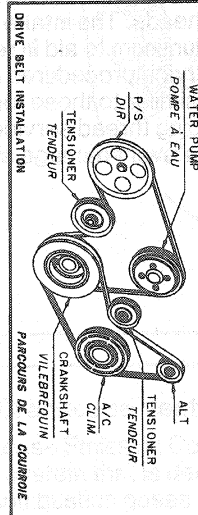
CATALYST

PIAE-3C485-
G F F

A14863-B

Canada

CANADA



VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION FORD MOTOR COMPANY

CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DU VÉHICULE

THIS VEHICLE IS EQUIPPED WITH EEC IV, EFI AND DIS SYSTEMS. IDLE SPEEDS, IDLE MIXTURES AND IGNITION TIMING ARE NOT ADJUSTABLE. SEE SHOP MANUAL FOR ADDITIONAL INFORMATION.

- 1) TURN OFF ENGINE.
- 2) DISCONNECT SMALL IN-LINE SPOUT CONNECTOR () LOCATED ABOVE THE POWER STEERING PUMP.
- 3) RE-START PREVIOUSLY WARMED-UP ENGINE.
- 4) IGNITION TIMING IS 10° BTDC. IF NOT SEE SHOP MANUAL.
- 5) TURN OFF ENGINE AND RESTORE ELECTRICAL CONNECTION.

THIS ENGINE IS EQUIPPED WITH AUTOMATIC IDLE SPEED CONTROL. IDLE RPM IS NOT ADJUSTABLE. IF NOT WITHIN SPECIFIED RPM RANGE, SEE SHOP MANUAL:

MANUAL TRANS. IN NEUTRAL: 800 RPM

CE VÉHICULE EST MUNI DES SYSTÈMES EEC IV, EFI ET DIS. LES RÉGIMES DE RALENTI, LES MÉLANGES DE RALENTI ET L'ALLUMAGE NE SONT PAS RÉGLABLES. POUR PLUS DE DÉTAILS, CONSULTER LE MANUEL DE RÉPARATION.

POUR VÉRIFIER LE CALAGE DE L'ALLUMAGE, PLACER LE LEVIER DE VITESSE AU POINT MORT, SERRER LE FREIN DE STATIONNEMENT ET BLOQUER LES ROUES. LE MOTEUR DOIT ÊTRE NORMALEMENT CHAUD.

- 1) ARRÊTER LE MOTEUR.
- 2) DÉBRANCHER LE PETIT CONNECTEUR MARI INTERCALÉ DANS LE CIRCUIT DE DÉCLENCHEMENT DE L'ÉTINCELLE, AU-DESSUS DE LA POMPE D'ASSISTANCE DE DIRECTION.
- 3) REDÉMARRER LE MOTEUR PRÉALABLEMENT RÉCHAUFFÉ.
- 4) L'ALLUMAGE DOIT ÊTRE CALÉ À 10° AVANT PMH. SINON, VOIR LE MANUEL DE RÉPARATION.
- 5) ARRÊTER LE MOTEUR ET REBRANCHER LE CONNECTEUR.

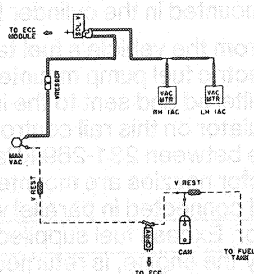
CE MOTEUR EST À COMMANDE DE RALENTI AUTOMATIQUE. LE RÉGIME DE RALENTI N'EST PAS RÉGLABLE. S'IL N'EST PAS CONFORME, CONSULTER LE MANUEL DE RÉPARATION:

B.V.M. AU POINT MORT : 800 TR/MIN

* EEC IV = COMMANDE ÉLECTRONIQUE DU MOTEUR, VERSION IV
 EFI = INJECTION ÉLECTRONIQUE MULTIPONT
 DIS = ALLUMAGE SANS DISTRIBUTEUR

VACUUM HOSE ROUTING

SCHEMA DE DEPRESSION



SPARK PLUG / BOUGIES: A6SP-32PP GAP / ELECTRODES: .042-.046
 3.0L

CATALYST/CATALYSEUR

PIAE-9C485-
G F G

A14864-A