FORD V-8 lastvagnen

1937

en outtröttlig dragare

Ford är världens främsta lastvagnsproducent. Detta år har 20 år förlutit, sedan Ford började tillverka lastvagnar. Under dessa tjugu år har Ford Motor Company framställt och sålt flere lastvagnar än någon annan bilproducent i hela världen ..... av dessa över 3,000,000 enbart i Förenta Staterna.

Dessa vangnar hava visat sig vara ekonomiska och pålitliga transportmedel överallt i världen. De hava provats och prövats i de mest olikartade förhållanden och klimat. De hava tillfredsställt ägarnas behov så mångsidigt, att t.ex i Amerika 40% av alla i bruk varande lastvagnar i detta nu äro av märket Ford. Detta är i sanning ett övertygande bevis på ägarenas odelade tillfredsställelse.

I Finland är procenttalet ungefär detsamma som i Amerika och som ytterligare bevis på ägarenas tillfredsställelse hava vi ett stort antal skriftliga utlåtanden, av vilka vi publicera några på följande sidor.

Kännetecknande för Ford är det låga priset, låga driftkostnader, lång livstid och tillförlitlighet. Detta har varit förhållandet ända sedan 1917 då Ford lastvagnarna började tillverkas. Men under årens lopp hava förbättringar oavbrutet införts med avseende å prestationsförmåga och kvalitet. Detta har dock icke skett på bekostnad av ekonomin, för vilken Ford alltid varit ryktbar och Ford har ej heller flyttat upp i en högre prisklass.

Angående samtliga dessa fakta finnas detaljerade uppgifter å följande sidor och samtidigt gör Ni Eder förtrogen med en mängd viktiga förbättringar i 1937 års Ford V-8.

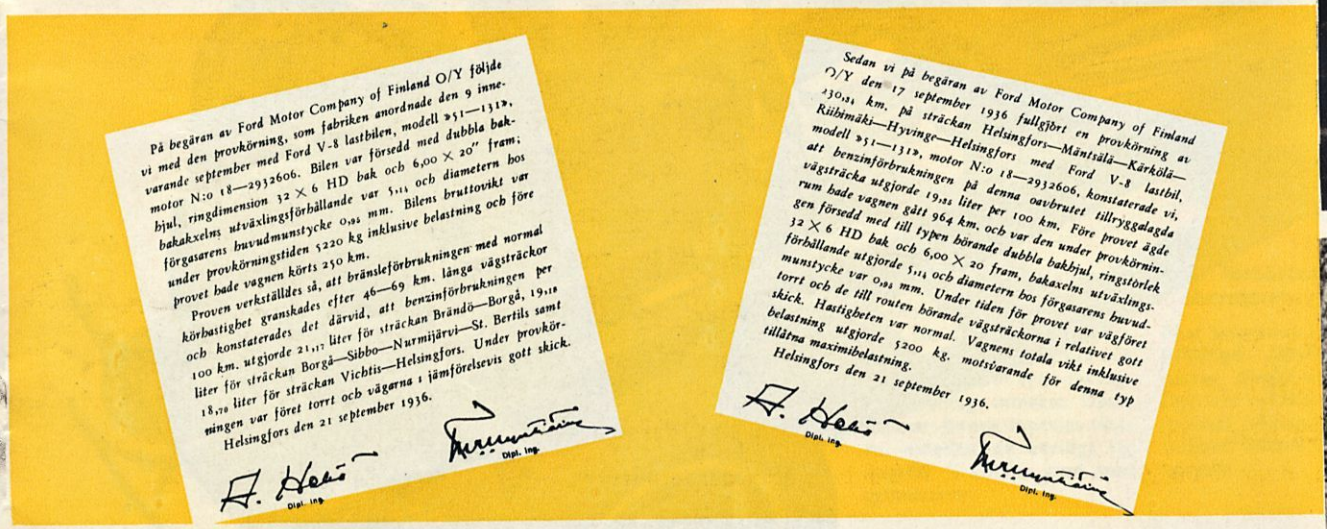
FORD V-8 LASTVAGNENS KÄNDA EKONOMI

STYRKT GENOM PROV

Tusentals Ford V-8 lastvagnsägare i landet veta av egen erfarenhet huru ekonomisk denna vagn är vad bränsleåtgången beträffar. För att övertyga de bilister härom, vilka själva ännu icke varit i tillfälle avprova Ford-lastvagnen, lämnades senaste höst en ännu icke inkörd Ford V-8 lastvagn att provas av tvenne kända bilmän för erhållande av kalla, opartiska siffror, angivande Ford V-åttans faktiska bensinförbrukning på vanlig landsväg i Finland. Provet utfördes av dipl. ingeniör T. H. E. Hyytiäinen (från Maaseudun Autonomistajien Liitto) och A. Heliö (från Poststyrelsens Automobilavdelning). Experimentet utfördes under två dagar på olika vägar och olika långa sträckor. Resultaten växlade mellan 18,7 ltr. (minsta bränsleåtgången, per 100 km och 21,17 ltr. (största bränsleåtgången). Vi införa nedan vardera utlåtandena kompletta.

Sedan provet slutförts, utföres bensinåtgångens slutliga mätning.

Konsumtionen undersökes på vägen (Borgå).



På begäran av Ford Motor Company of Finland O/Y följde vi med den provkörning, som fabriken anordnade den 9 innevarande september med Ford V-8 lastbilen, modell »51—1312», motor N:o 18—2932606. Bilen var försedd med dubbla bakhjul, ringdimension 32 × 6 HD bak och 6,00 × 20" fram; bakaxelns utväxlingsförhållande var 5,14 och diametern hos förgasarens huvudmunstycke 0,93 mm. Bilens bruttovikt var under provkörningstiden 5220 kg inklusive belastning och före provet hade vagnen körts 250 km.

Proven verkställdes så, att bränsleförbrukningen med normal körhastighet granskades efter 46—69 km. långa vägsträckor och konstaterades det därvid, att benzinförbrukningen per 100 km. utgjorde 21,17 liter för sträckan Brändö—Borgå, 19,10 liter för sträckan Borgå—Sibbo—Nurmijärvi—St. Bertils samt 18,70 liter för sträckan Vichtis—Helsingfors. Under provkörningen var föret torrt och vägarna i jämförelsevis gott skick.

Helsingfors den 21 september 1936.

A. Heliö
Dipl. ing.

Hyytiäinen
Dipl. ing.

Sedan vi på begäran av Ford Motor Company of Finland O/Y den 17 september 1936 fullgjort en provkörning av 230,31 km. på sträckan Helsingfors—Mäntsälä—Kärkölä—Riihimäki—Hyvinge—Helsingfors med Ford V-8 lastbil, modell »51—1312», motor N:o 18—2932606, konstaterade vi, att benzinförbrukningen på denna oavbrutet tillryggalagda vägsträcka utgjorde 19,11 liter per 100 km. Före provet ägde rum bade vagnen gått 964 km. och var den under provkörningen försedd med till typen hörande dubbla bakhjul, ringstorlek 32 × 6 HD bak och 6,00 × 20 fram, bakaxelns utväxlingsförhållande utgjorde 5,14 och diametern hos förgasarens huvudmunstycke var 0,93 mm. Under tiden för provet var vägföret torrt och de till routen hörande vägsträckorna i relativet gott skick. Hastigheten var normal. Vagnens totala vikt inklusive belastning utgjorde 5200 kg. motsvarande för denna typ tillåtna maximibelastning.

Helsingfors den 21 september 1936.

A. Heliö
Dipl. ing.

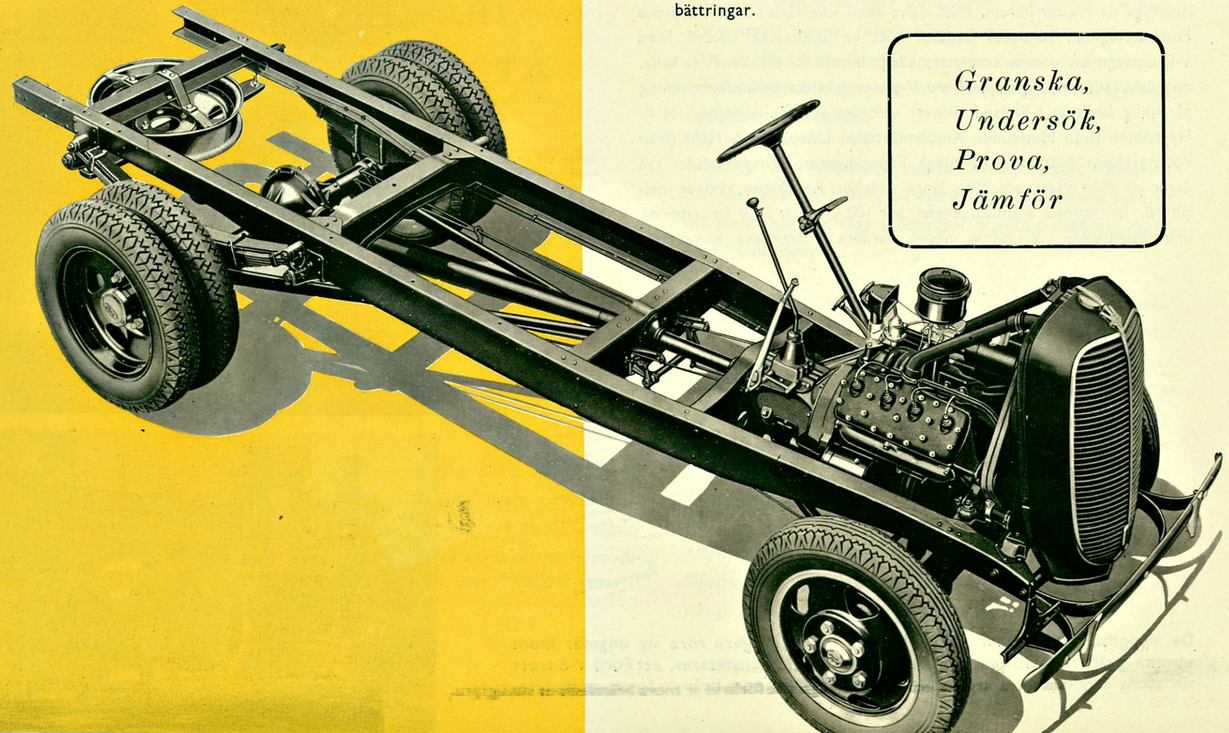
Hyytiäinen
Dipl. ing.

De uppgifter och siffror vi erhållit av lastvagnsägare röra sig ungefär inom samma gränser, och kan sålunda utan överdrift konstateras, att Ford V-8 trots sin stora styrka och dragförmåga icke förbrukar mera bränsle än en vanlig fyra.

SÄRDRAG HOS 1937 ÅRS FORD V-8

1937 års Ford V-8 lastvagnen har förbättrats med avseende å viktiga delar. Dess yttre är mera strömlinjeformad än förut. Kylarskyddet har fått ny form, likaså motorhuvens ventilationsöppningar. Kylaren är monterad på ett nytt sätt. Motorns kompressionsrum och cylinderlocken hava ny modell, för att icke tala om en mängd andra förbättringar.

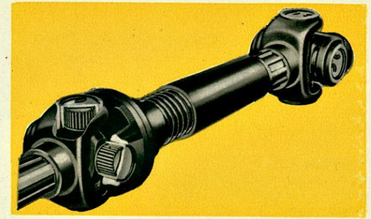
Granska,
Undersök,
Prova,
Jämför



LASTVAGNSUNDERREDEN

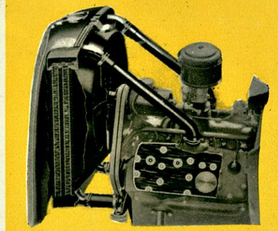
Koppling med centrifugalreglering.

Centifugalkopplingens kraftöverföringsförmåga är ovanligt stor. Lågt pedaltryck vid lägre hastigheter. Kopplingskraften ökar genom centrifugalkraften vid ökning av motorns varvtal. Kopplingslamellens diameter 11 tum. (27,9 cm).



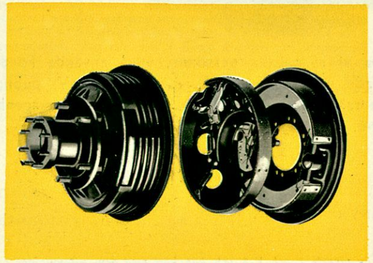
Nålrullager i kardanknut.

I vardera kardanknuten finnas fyra rullager av nålrulltyp, vilka garantera lång hållbarhet. I Ford V-8 lastvagnen finnas sällsynt många rull- och kullager.



Förbättrat kylsystem.

Den nya placeringen av vattenpumparna och cylinderlockens avloppsrör ökar kyleffekten. Automatisk smörjning av vattenpumpen. Fläkten omges av ett skydd, varigenom en jämnare luftströmning genom kylaren åstadkommes. Dubbla fläktremmar öka fläkt remmens livslängd, garantera en effektivare avkylning och säkrare funktion i hårt arbete.



Fords snabbt verkande säkerhetsbromsar.

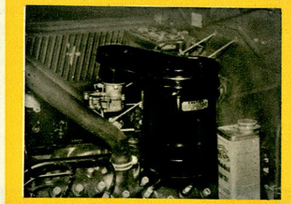
Dessa bromsar erbjuda Eder stålets säkerhet från bromspedalen ända till hjulet. Den nya bromsexcentertappen flyttar bromsskorna mot trumman i den mån bandet slits, varigenom lika stor spelrum för vardera skon garanteras. Om en broms skadas, upphör dock icke bromseffekten helt och hållet, enär detta icke inverkar på de tre återstående bromsarna. De med flänsar försedda trummorna minska upphettningen.

Nya lätta gjutstålkannor.

Kannorna äro utförda av nytt, lätt gjutstål, varigenom kannornas livslängd ökas och kannornas samt cylinderväggarnas slitage minskas. Dessa kannor kunna inpassas tätare, emedan de utvidga sig ungefär i samma grad som cylindrarna.

Den förbättrade strömfördelaren

ökar avbrytare kontakternas livslängd. Strömfördelaren drives direkt av kamaxeln. Den nya vevaxeln av gjutstål motstål växlande torsioner dubbelt bättre än en smidd vevaxel.



Ny luftrenare

av oljetyp garanterar att inga dammpartiklar tränga sig i cylindrarna.

FORD V-8 ÄGARNA ÄRO NÖJDA

Översättning.

Helsingfors den 7 febr. 1936

Ford Motor Company of Finland O. Y.
HELSINKI

På grund av den erfarenhet, som vi haft beträffande de lastvagnar av märket Ford, vilka vi använt under 15 års tid bredvid bilar av annat märke i vår transporttrafik, kunna vi med nöje konstatera följande goda fördelar hos Ford bilarna, tack vare vilka vi övergått till att enbart använda dessa bilar:

1) Ford bilarna konsumera förhållandevis litet benzin och olja, men det oaktat äro deras motorer dock tillräckligt kraftiga för transport av de största lass.

2) Ford bilarna betjänas på en mängd servicestationer till kundernas fulla belåtenhet.

3) Ford bilarna äro med avseende å priset billigare än andra bilar i motsvarande prisklass.

4) Det är alltid lätt att till billigt pris erhålla de.ar till Ford bilarna.

På grund av ovanstående kunna vi rekommendera Ford bilen för alla dem, som äro i behov av en lastvagn, såsom ett gott och praktiskt transportmedel.

Högaktningsfullt
PIKATOIMISTO MARS
S. Ojanne.

Från olika håll hava vi av talrika personer, vilka använda Ford V-åtta, erhållit entusiasmerade utlåtanden om Ford-lastvagnen. Vi publicera här några av dessa. De tala ett klart språk om den odelade bevågenhet Ford V-8 vunnit i vårt land.

Översättning.

FORD MOROR COMPANY OF FINLAND O/Y,
Helsingfors

Jag har använt Ford av modell T och V-8 och har kört med dem sammanlagt c:a 175.000 km. Jag har varit fullt tillfredsställd med desamma.

Sedan jag senaste sommar skaffade mig en Ford Junior paketvagn, har min tillfredsställelse ytterligare ökats. Vagnen är synnerligen billig i inköp och särdeles snabb och ekonomisk samt säker i användning. Trots det smalare hjulavståndet är densamma den verkliga vagnen för dåliga vägar. Bensinåtgången är obetydlig, enligt av mig utförda prov (med last) 7,2 ltr per 100 km. Någon oljeåtgång kan man knappast tala om.

Med beaktande av ovannämda egenskaper kan jag icke vara annat än fullt tillfredsställd med Ford Junior.

Alavus, den 7 december 1936.

Veikko Huhtamäki. Alavus.

Översättning.

FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O/Y,
Helsingfors

Härmed får jag meddela följande angående Ford V-8 lastvagnen:

Efter att hava köpt Ford V-8 lastvagnen i december 1934 har jag kört med den c:a 85.000 km. ulan några som helst reparationer i maskinen med undantag av ventilslipning. Ehuru vagnen begagnats i synnerligen hårda trävarutransporter är dess bensinåtgång dock otroligt liten, i sommarföre endast 20 ltr per 100 km. Ford V-åttans kraftiga motor och växellådans förmånliga utväxlingsförhållande gör denna vagn behaglig att köra och lämplig såväl för tunga som lätta varutransporter.

På grund av ovannämnda fördelar kan jag med nöje rekommendera Ford V-8 lastvagnen.

Turenki, den 10 december 1936.

A. Salo. Turenki.

Översättning.

Härmed önskar jag meddela följande om min Ford V-8 lastvagn. Jag har under 3 års tid kört med densamma 220.000 km. i all slags terräng i vårt land — till största delen 2 »lurer» med släpvagn och alltid i tung trävarutrafik. Jag var med i Kemi Bolagets storkörning till Aholanvaara och i Vaasa läns tiotal socknar, varför jag i egenskap av gammal bilist kommit till den uppfattningen om V-8, att den är säkrast och billigast att använda i svåra förhållanden och även om bränsleförbrukningen utgör 25—26 liter per 100 km. så är den det oaktat den mest ekonomiska, om man blott kommer ihåg att sköta den med omsorg.

Kortesjärvi, den 31 oktober 1936.

Chaufför Matti Hautala Kortesjärvi k.k.

Översättning.

FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O/Y,
Helsingfors

Den av mig den 16. 9. anskaffade Ford V-8 lastvagnen har varit i användning 20 månader och har densamma visat sig vara ett synnerligen praktiskt och ekonomiskt trafikmedel.

Jag har i alla avseende varit nöjd med lastvagnen såväl vad prestation som hållbarhet vidkommer. Bensinåtgången är 20 ltr per 100 km. Det körda kilometerantalet är nu 30.000 och oljeåtgången i detta nu en liter per 100 km. Ytterligare får jag meddela, att inga reparationer utförts, med undantag av ventilslipning efter 34.500 km. körning.

Forssa, den 18 november 1936.

Paavo Vahos (Frank) Forssa, Kuusto.

INTYG

Vår första Ford-vagn anskaffades år 1921. Sedan dess ha vi regelbundet kompletterat vår Ford-vagnpark och ha nu 25 bilar i användning, uteslutande av märket Ford. Bilarna användas för mjölk- och brödtransport.

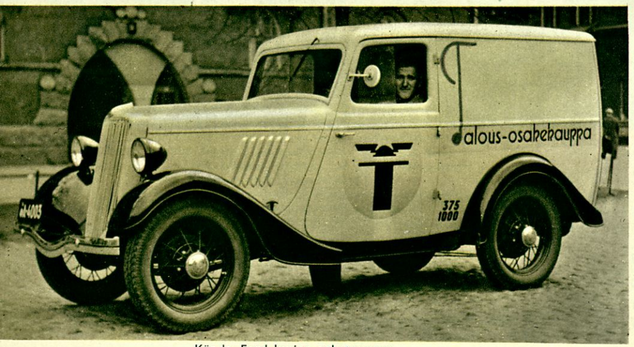
Vi ha varit synnerligen nöjda med dessa vagnar, så mycket mera som Ford-service är så ändamålsenligt organiserad, att reservdelar alltid med absolut säkerhet kunna erhållas.

Helsingfors, den 31 december 1936.

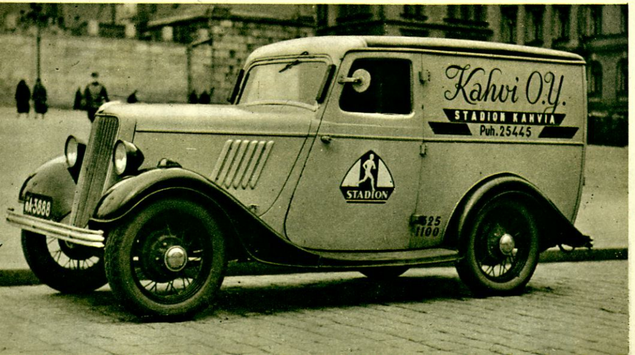
O.Y. Helsingin Meijeriliike
Helsingfors Mejeriaktie AB

PAKETVAGNARNA populära

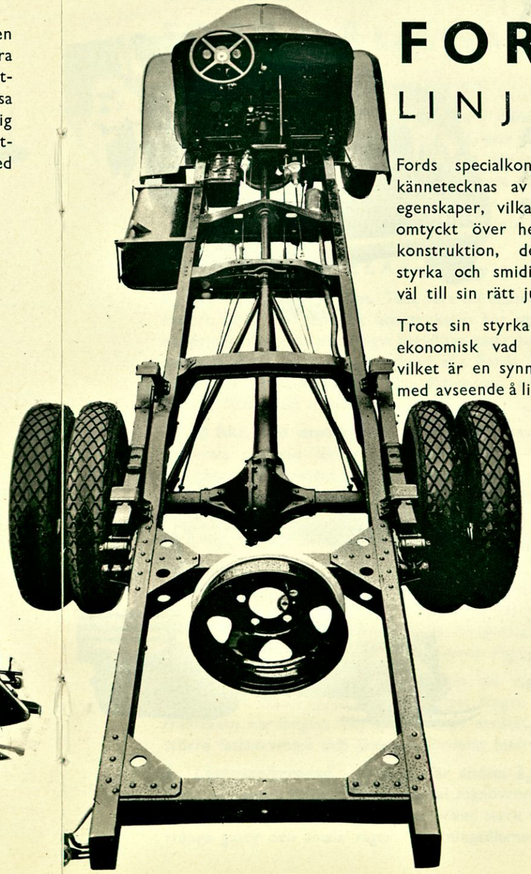
År för år ha Ford Junior paketvagnarna mottagits inom affärsvärlden med växande bevågenhet. Överallt ser man dessa snabba, smäckra och praktiska vagnar röra sig mer och mer. Även Ford V-8 paketvagnarna hava vunnit växande intresse och gunst. Detta år äro dessa ännu förmånligare än tidigare. De äro nu försedda med 8-cylindrig 60 hkr motor, som utvecklar mer än tillräcklig kraft för en paketvagns behov, medan de äro betydligt mera ekonomiska än andra med 85 hkr motor försedda vagnar.



Kända Ford-Junior paketvagnar.



Amerikansk V-8 paketvagn.

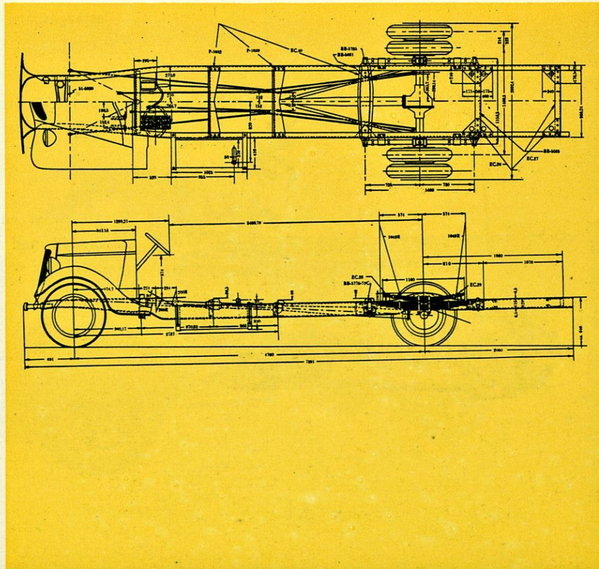


MODERNA FORD V-8 LINJEBILAR

Fords specialkonstruerade bussunderrede kännetecknas av samma kända kvalitetsegenskaper, vilka gjort Ford-lastvagnen så omtyckt över hela världen. Fords stabila konstruktion, den 8-cylindriga motorns styrka och smidiga gång komma särskilt väl till sin rätt just i linjebilen.

Trots sin styrka är Ford V-åttan särdeles ekonomisk vad bränsleåtgången beträffar, vilket är en synnerligen viktig faktor just med avseende å linjebiltrafikens räntabilitet. En mängd skriftliga uttalanden bekräftar också detta påstående.

Ford V-8 bussramen är av ovanligt stadig konstruktion, böjd på två ställen. Den är försedd med en speciell 12 volts Bosch generator, dubbelt batteri, 90 ltrs bensintank. Bromsarna äro sällsynt effektiva och verka såväl mekaniskt som genom lågtryck. Samtliga för karosseriet erforderliga mått framgå av närslutna ritning.



MILJONER FORD

V-8 LASTVAGNAR HA PROVATS PÅ ALLA VÄRLDENS VÄGAR

←
Valio, liksom flere av landets andra stora andelsaffärer har en representabel Ford-lastvagnspark.

↗
Ford V-8 lastvagnen är mycket anlitad i byggnadsarbeten.

←
Här se vi en 1937 års Ford V-8 lastvagn försedd med amerikanskt lastflak.

→
En ny finsk uppfinning: Denna Ford-lastvagn, försedd med krypkedjeanordning, trafikerar linjen Petsamo—Rovaniemi.

DEN NYA 1 ½ TONS FORD V-8 LASTVAGNEN

ETT NYTT TOPPRESULTAT

har nåtts av Fordingenjörerna i deras ständiga strävan att framställa bättre och mer ekonomiska lastvagnar. Deras senaste skapelse, den frambyggda Ford V-8 lastvagnen, har utarbetats och provats i varje detalj, och en mer idealisk vagn för lätta och medeltunga laster kan man inte tänka sig.

SPECIALFÖRDELAR

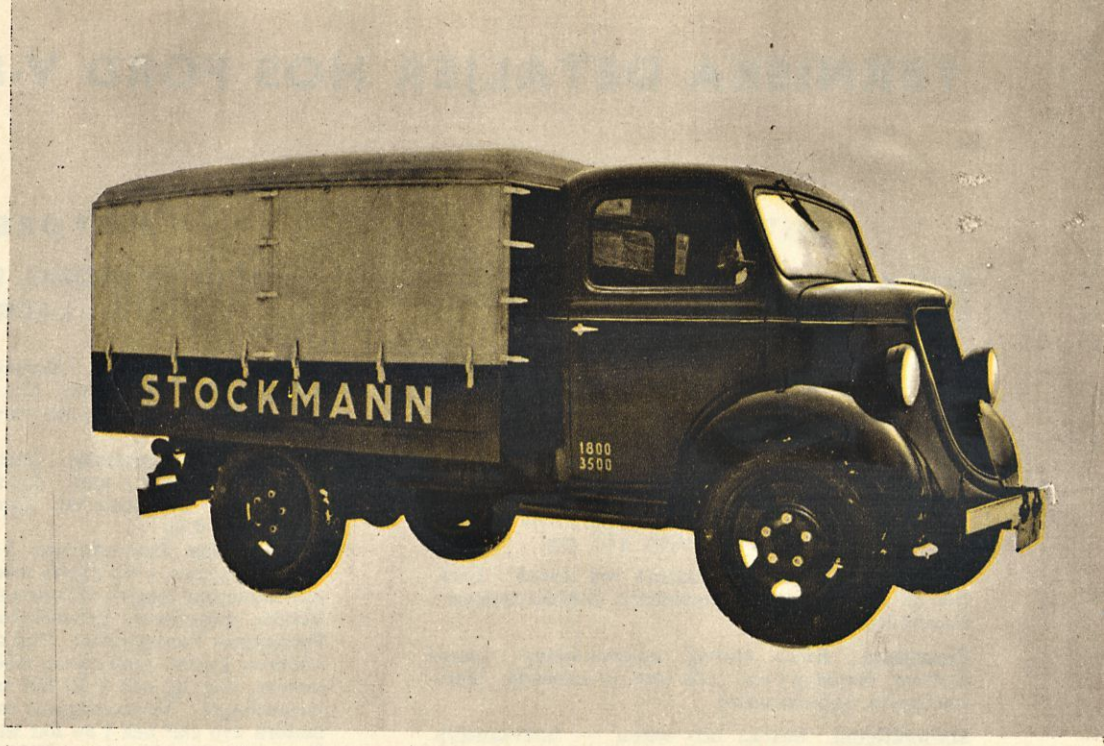
1. **Ny lätt konstruktion.** Tack vare ett enastående gott material och en genialisk konstruktion har man kunnat nedbringa vagnens vikt högst betydligt, samtidigt som det kraftöverskott, som kännetecknar alla Fords lastvagnar, bibehållits. Bensinåtgången blir därigenom mindre och vagnen lättare att manövrera.

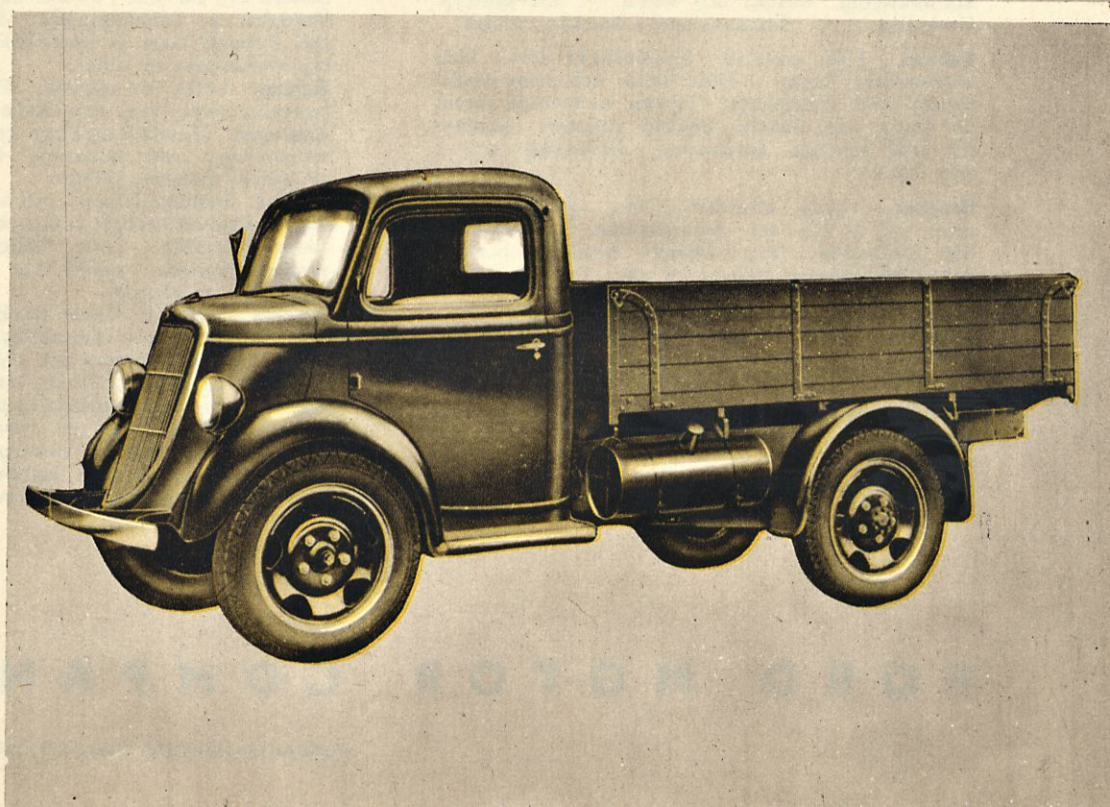
2. **60 hkr. V-8 motor.** Den nya V-8 motorn har konstruerats speciellt för denna vagn. Den är lättare än föregående V-8 motorer och kraftkapaciteten väl avvägd i förhållande till vagnens lastförmåga. De 60 hästkrafterna ge ekonomisk, säker drift och fyller de strängaste fordringar ifråga om bränsle och oljeförbrukning.

3. **Bekväm, frambyggd förarhytt.** Förarhytten — utförd helt i stål — är ovanligt rymlig med bekväma, stoppade säten. Fönstren äro sänkbara och försedda med Fords dragfria ventilation. Instrumentbrädan är synnerligen praktisk och speciellt konstruerad för denna vagn.

4. **Korrekt lastfördelning.** Genom att motorn och förarhytten frambyggts, d. v. s. flyttats längre fram över framaxeln, har längsta möjliga flaklängd ernåtts, vilket ger större lastutrymme och jämnare fördelat hjultryck.

5. **Lättmanövrerad.** Hjulbasen är endast 2,68 m. (106 tum) varigenom vagnen blir mycket lättmanövrerad. Denna lastvagn är speciellt lämpad för mycket stark trafik eller trånga gator och smala vägar. Vändningsdiameter 9,9 m.





TEKNISKA DETALJER HOS FORD V-8 LAST- OCH PAKETVAGNARNA

LASTVAGNSCHASSI.

Koppling. Kopplingstrycket ökar genom centrifugalkraften vid ökning av motorns varvtal. Vibrationsdämpare. Diameter 11″.

Växellåda. Av stadig konstruktion. 4 hastigheter framåt. Krafttagningsanordning.

Kardanknut av nålrullagertyp.

Ram av pressat kolstål, fem tvärbalkar. Rambredd bakom förarhytten 38″ (96 1/2 cm). Sidobalkarnas dim.: längd (3, 34 m chassiet) 4,89 m och (4 m chassiet) 5,54 m; största djup 17,8 cm; bredd 7 cm; tjocklek 5 1/2 mm;huvudtvärbalkens djup 31,8 cm.

Framaxel. Rikligt dimensionerad och smidd i I-sektion av kolmanganstål. Justerbara, koniska rullager i framhjulen.

Framfjäder. Extra kraftig, transversaltyp. Längd 93,8 cm. Bredd 5,7 cm. Alla blad av kromstål. Självsmörjande fjäderhängslen.

Styrinrättning. Snäcka och sektor — lastvagnstyp. Utväxling 17 : 1. Snäckan löper i koniska rullager.

Bakaxel. Helt avlastad. Spiralskurna drev. Lilla kardandrevet lagrat i båda ändar och stora drevet försett med tryckplatta. Hjulen monterade direkt på kåpan med dubbla, koniska rullager. Kardanrör med kraftiga kardanstag. Utväxling 5,14 : 1 eller 6,6 : 1.

Bromsar. Fords säkerhetsbromsar, 4-hjulsbromsar med 35,5 × 6,4 cm expanderande bromsbackar, helt inkapslade. Expanderande handbromsband i bakre trummorna, 35,5 × 3,8 cm. Total bromsyta 3,068 kvcm.

Bakfjädrar. Halvelliptiska, extra kraftiga fjädrar av kromstål, 1,27 m långa och 6,4 cm breda. Fri upphängsling i båda ändar. Reservfjäder.

Vändningsdiameter. 3,34 m chassiet 14 meter; 4m chassiet 16,8 m. **Spårvidd.** Fram 1,41 m, bak 1,42 m; vid dubbla bakhjul 1,65 m.

Hjulbas. 3,34 (131 1/2″) och 4 m(157″).

MOTORER.

ÅTTA CYLINDRIG, 90 GRADER, V TYP, L-FORMIG.

85 hkr. lastvagnsmotor. Diameter 3 1/16″ (77,79 mm). Slaglängd 3 3/4″ (95,25 mm). Cyl.volym 221 kubiktum. (3,62 l). 85 broms.hkr. 3 800 varv/min. Kompressionsförhållande 6,12 : 1.
60 hkr. paketvagnsmotor. Diameter 2,6″ (66 mm). Slaglängd 3,2″ (81,3 mm). Cyl.volym 136 kubiktum. (2,22 liter). 60 broms.hkr. 4 200 varv/min. Kompr. förhållande 6,75 : 1.
Cylindergrupp. Halvstålgjute. Vardera cylindergrupphalvorna gjutna i ett stycke med vevhuset. Hellånga vattenmantlar omgiva cylinderväggarna och vevhuset. Blanka, spegeljämna cylinderytor.
Vevaxeln av Ford-gjutstål. Helt avbalanserad. Balansvikterna gjutna i ett stycke med axeln. Vikt i 85 hkr motorn 28,5 kg och i 60 hkr motorn 20,5 kg. Tre vevaxellager. Vevaxellagrens totala lageryta i 85 hkr motorn 270 cm² och i 60 hkr motorn 214 cm².
Vevstakar av kolmanganstål. Monterade parvis på helt flytande lager av specialblandad metall. Kanntapp-bussningar av brons.
Kannor. Lätta, av gjutstål. Flytande kanntappar, lagerytor såväl i tapp som kanna.
Kam-axel. Motståndskraftigt gjutjärnsfabrikat. Tre vitmetallager med stålbotten. Kam-axelns kugghjul av hållbar material, pressad.
Ventiler. Samtliga inlopps- och avloppsventiler äro av värmemotståndskraftigt kromnickelstål. Ventilskaftets ändar förstorade. Lätta, ihåligt gjutna och av ett stycke tillverkade ventillyftare. Avloppsventilsätens ringar av tungstenstål.
Motorns smörjning. Direkt trycksmörjning i samtliga ram-, kam-axel- och vevstakslager. Vevhusets volym 4 3/4 l. i 85 hkr motorn och 3 3/4 l. i 60 hkr motorn.
Vevhusets ventilation. Direkt luftströmsventilation.
Kylning. Tvenne centrifugalvattenpumpar. I 85 hkr lastvagnsmotorn finnes en fyrvingad 18 tums fläkt med dubbelrem ävensom vattenpumpar av ny modell, vilka erhålla automatisk smörjning. Kylsestemet i lastvagnen rymmer 23 l., paketvagnen 14 l.

Bränslesystem. Dubbel fallförgasare försedd med luftrenare och ljuddämpare. Dubbelt sugrörsystem. Mekanisk bränslepump. 85 hkr. lastvagnsmotorns benzintank rymmer 64 liter. 60 hkr. paketvagnstanken rymmer 53 liter.
Tändning. Strömfördelare, kondensator och kontakt vattentätt inkapslade. Direkt kopplad till kamaxeln. Helautomatisk tändningsreglering.
Generator. 6 volt, tredje borsten reglerbar. Luftkylning.
Batteri. 17-plåtar, 100 amp./tim., stadig konstruktion. Placerad under motorhuven.

LÄTT LASTVAGNSCHASSI.

Koppling. Lågt pedaltryck vid lägre hastigheter. Kopplingstrycket ökar genom centrifugalkraften vid ökning av motorns varvtal. Vibrationsdämpare.

Växellåda. Alla drev tystgående med snedskuggar. Synkronisering mellan 2:dra och 3:dje växeln.
Ram. Dubbelsvängd med X-balkar, som bilda lådsektion med sidobalkarna och sträcka sig efter sidobalkarnas hela längd.
Framaxel. Kraftigt kromstålsmide i I-sektion. Justerbara, koniska rullager i framhjulen.

Styrinrättning. Självhämmande snäcka och sektor. Utväxling 18,2 : 1. Sektoraxeln lagrad i rullager och snäckan i koniska rullager. Rattdiameter 43 cm.

Bromsar. Nya, lätt verkande Ford säkerhetsbromsar. Deras självcentrerande verksamhet ökar bromseffekten och minskar pedaltrycket. Ny rör- och kabelkonstruktion. Bromsbandets yta 186 kvadrattum. Gjutjärns bromstrummorna äro försedda med skåror för ökande av hållbarheten och kylningen.

Bakaxel. Trekvarts avlastad. Lilla kardandrevet lagrat i båda ändar. Utväxling 4,11 : 1. Alla drivande och bromsande krafter upptagas av kardanrör och kardanstag.
Fjädrar. Av kromnickelstål. Transversaltyp både fram och bak.
Stötdämpare. Fyra Houdaille, hydrauliska, dubbelverkande. **Ringar.** 6,00 × 16, lufttryck 30 lbs. (2,1 kg).
Hjulbas 2,85 m. Vändningsdiameter 12 m.

FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O. Y.

Kustannusosakeyhtiö Otavas Djuptryckeri, Helsingfors, 1937.

KP 20