

**TYÖKALU-
JA
AUTOTARVIKE-
LUETTELO**

N:o 2.

**AUTOLA Oy.
HELSINKI.**

Alennusmerkinnät

A = 35% per 60 pv. + 5% kassa per 30 pv.

A 1 = 50+20% per 60 pv. + 5% kassa per 30 pv.

A 2 = 45% per 60 pv. + 5% kassa per 30 pv.

A 3 = 35+10% per 60 pv. + 5% per 30 pv.

B = 30% per 30 pv.

C = 25% per 60 pv. + 5% per 30 pv.

C 1 = 25% per 30 pv. + 5% per 10 pv.

D = 20% per 30 pv. + 3% kassa per 10 pv.

E = 20% per 60 pv. + 5% kassa per 10 pv.

L = 10% per 30 pv.

N = netto per 30 pv.

X = jälleenmyyjän nettohintta SPLITDORF n:o 1. 12: -

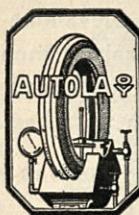
» » » n:o 2—12. 15: -

» » » Green Jacket 23: -

» » » H.D. 23: -

TYÖKALU- JA AUTOTARVIKE- LUETTELO

N:o 2



AUTOLA Oy.

Helsinki — Heikinkatu 9

Sähköosoite: AUTOLA

Puhelimet:

- 26 243 Autotarvikkeet, työkalut ja autorenkaat
- 22 200 Kassa ja kirjanpito
- 22 766 Johtaja



TUKUTTAIN JA VÄHITTÄIN

AUTOLA Oy.

Myynti- ja toimitusehdot:

Luetelossa esintyyvät hinnat ovat vapaasti Helsingissä. Ellei ostaja esitä erikoisvaatimuksia pakkausen suhteen ei pakkauksesta veloiteta erikseen.

Hinnat, kuvat ja mitat ovat sitoumuksessa.

Tavaravakuutuksesta huolehdimme vain pyydettääessä.

Ellei ole erikseen asiasta sovittu, pidämme toimitus- ja vastuu-velvollisuutemme täytettyinä niin pian kuin todistettavasti olemme luovuttaneet tavaran kuljetuslaitokselle.

Ellei tilaaja määräää lähetystapaa tai jos joku muu kuin tilaajan määräämää lähetystapa näyttää tulevan halvemmaksi tavarakuljetuksen silti hidastumatta, katsomme olevamme oikeutettuja määräämään lähetystavan ja veloittamaan tilaajaa hänen puolestaan suorittamillamme kuluilla. Näin laskutettuja kustannuksia ei lasketa tilaajan vuosimyyntiin, eikä niistä saa vähentää kassaleennusta.

Muistutukset on tehtävä 10 päivän kuluessa laskun päiväyksestä.

Ellei toimituksemme tyydytä tilaajaa, on tilaaja oikeutettu päätevän syyn esittäen **heti** käyttämättömänä palauttamaan ostamansa tavaron. *Poikkeuksena on erikoistilauksesta toimitetut tavarat, joita otetaan takaisin vain silloin kun palauttamisesta on etukäteen sovittu.* Sekä lähetys- että palautuskulut on tilaajan suoritettava.

Meille tuntemattomien liikkeiden ja henkilöiden tilaukset toimitetaan jälkivaatimuksella.

Ylivoimaisten toimitusesteiden tilaajalle ehkä aiheuttamista tapioista emme vastaa.

Tämä hinnasto kumoaa kaikki aikaisemmat työkalu- ja tarvike-hinnoittelut.

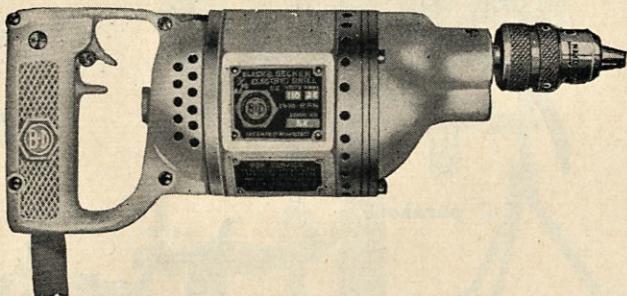
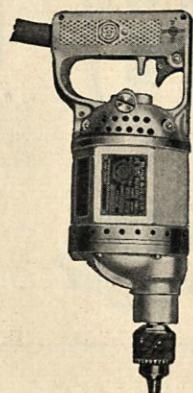
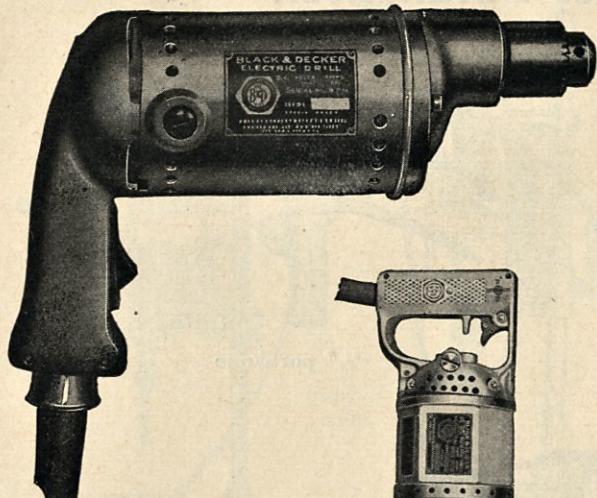
Helsingissä, 20 p. huhtik. 1931.

AUTOLA Oy.

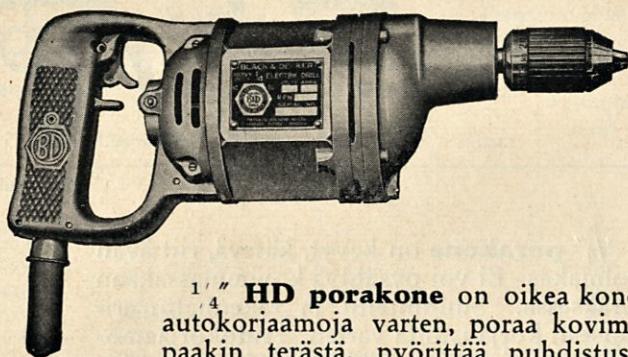
AUTOLA Oy.



Nopeakierroksiset Porakoneet



$\frac{5}{16}$ " porakone.



$\frac{1}{4}$ " HD porakone on oikea kone autokorjaamoja varten, poraa kovimpaakin terästä, pyörittää puhdistusharjoja, nokiharjoja, venttiilipesäkiveä tai 3" hiomalaikkaa.

3 eri sukkamallia saatavissa.

Jokainen Black & Decker sähköporakone on kokoisekseen voimakkain, mitä koskaan on valmistettu. Pienimmätkin osat ovat runsasta ylikuormitusta silmälläpitäen mitoitettut, ankkuri ja sukka-akselit kuulalaakeroidut.

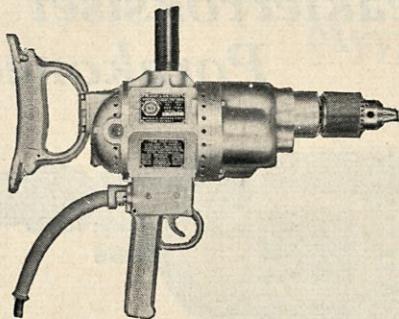
Kaikki B. & D.-porakoneet ovat varustetut universaloottoreilla, jotka sopivat sekä tasettä vaihtovirralle.

$\frac{3}{16}$ " lyhyt malli	paino 1,70 kg,	3000 kier/min.	Smk. 1,400:—
$\frac{1}{4}$ " LD kevyt malli	» 2,25	» 2000	» 1,050:—
$\frac{1}{4}$ " HD raskas malli	» 3,3	» 2000	» 1,600:—
$\frac{5}{16}$ " » »	» 3,4	» 1400	» 2,000:—

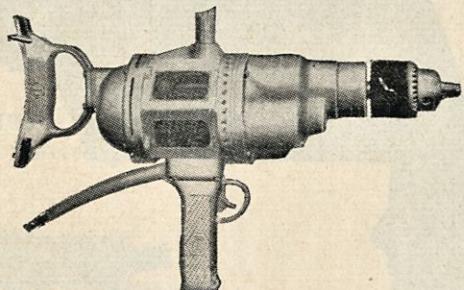
Tuumaluku osoittaa eri mallien poraustehoa teräksessä.



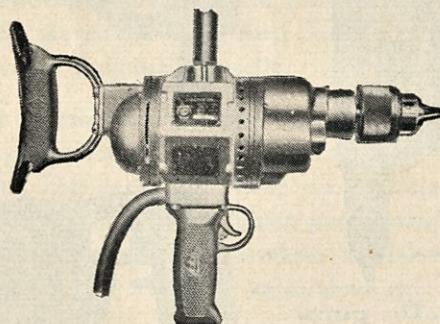
Matalakierroksiset Porakoneet.



1/2" porakone



3/4" porakone



5/8" porakone

1/2" porakone on kevyt, kätevä, riittävän voimakas. Ei voi pysähtyä kovimmassakaan teräksessä. Suunniteltu ja rakennettu erikoisesti korjaustöitä varten. Autokorjaamojen, metallipajojen, sähköliikkeiden ja autohallien oma kone.

3/8" porakone on ihannekone teollisuuslaitoksille, joiden on porattava suuria määriä enint. **3/8"** läpimittaisia reikiä. Suurempien koneiden käyttö on epätaloudellista ja pistoolimalliset liian heikkoja.

5/8" porakone sopii kaikenlaatuiseen teollisuus- tai korjaustyöhön. Erinomaisen voimakas ja kevyt. Toimii tyydyttävästi sekä hiili- että ilmateräsporilla. Tämän konen valitsevat ne, jotka tarvitsevat voimakonetta sylinterien hiomisiin.

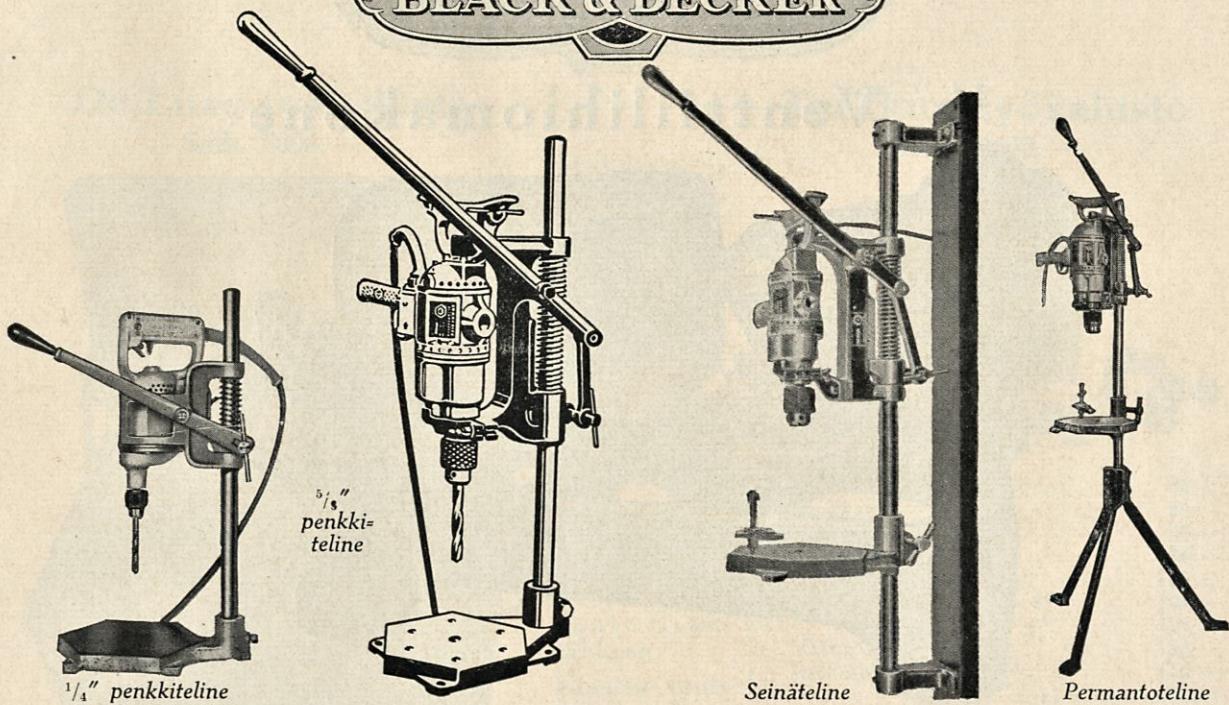
3/4" porakone on voimantäyteinen hiastasi pyörivällä sukka-aksellilla varustettu, painava ja tukeva kone raskainta käyttöä varten. Poraat helposti **3/4"** sitkeimmässäkin teräksessä. Sopiva traktorien ja kuormautojen sylinterihiomisiin.

1/2" specialmalli	Paino	5,7	kg,	400	kier/min.	Smk.	1,900:—
3/8" »	»	5	»	1200	»	»	2,200:—
5/8" »	»	7,9	»	500	»	»	2,800:—
3/4" raskasmalli	»	10,7	»	425	»	»	3,200:—
»	»	10,7	»	900	»	»	3,300:—
1" »	»	11,8	»	350	»	»	4,000:—
1 1/2" »	»	30,0	»	350	»	»	8,100:—

Tuumaluku ilmoittaa eri mallien poraustehon teräksessä.



BLACK & DECKER

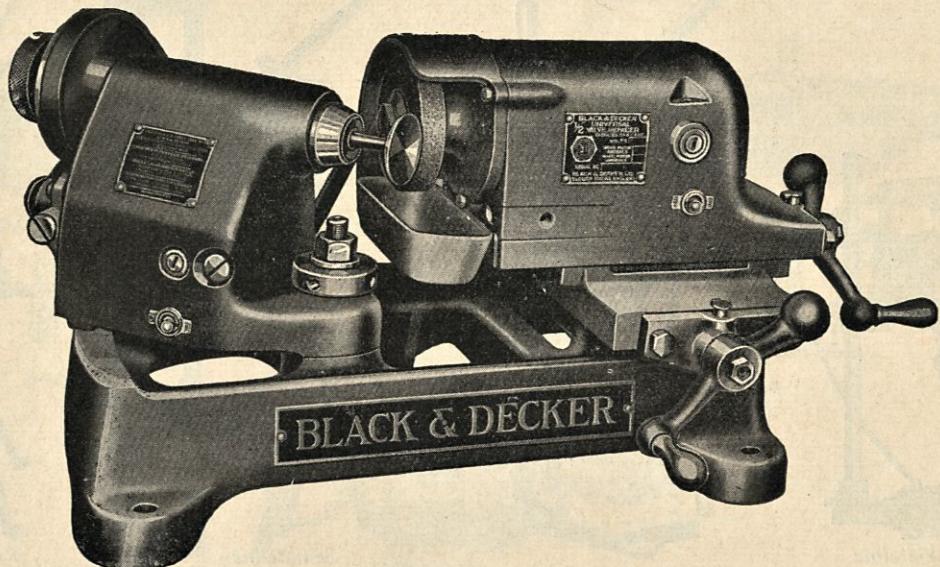


Porakoneen malli	Sarja	Pöytäteline		Seinäteline		Permantoteline		Telineen malli
		Luett. n:o	Hinta	Luett. n:o	Hinta	Luett. n:o	Hinta	
1/4" kevyt	K,L,M,KD,LD,MD	10000	400:—					4
1/4" kevyt	K,L,M,KD,LD,MD	10040	600:—					5=B
1/4" Std.	A	10040	600:—					5=B
1/4" H. D.	A, B, C, D, E	10040	600:—					5=B
5/16" Std.	B, C, D, E	10040	600:—					5=B
3/8"	C, D, E, F	10120	1200:—	20120	1400:—			1
3/8"	G	10140	1200:—	20140	1400:—			1
3/8"	GA	10100	1200:—	20100	1400:—	25100	1600:—	3
1 1/2"	C	10130	800:—	20130	1400:—	25130	1600:—	1/2 Spec.
1 1/2" Spec.	C	10130	800:—					1/2 Spec.
1 1/2" Spec.	BBD, BB, BBW	10120	1200:—	20120	1400:—			1
1 1/2" H. D.	G, H, K	10160	1200:—	20160	1400:—			1
5/8" Spec.	A	10140	1200:—	20140	1400:—			1
5/8" H. D.	K, L	10160	1200:—	20160	1400:—			1
5/8"	M, P, PG	10150	1200:—	20150	1400:—	25150	1600:—	3
3/4" kevyt	A	10150	1200:—	20150	1400:—	25150	1600:—	3
3/4" H. D.	A	10160	1200:—	20160	1400:—			1
3/4" H. D.	B	10210	1200:—	20210	1400:—	25210	1600:—	3
3/4"	B	10210	1200:—	20210	1400:—	25210	1600:—	3
9/16"	G, H, K	10160	1200:—	20160	1400:—			1
7/8"	H, K, L	10220	1200:—	20220	1400:—			1
1"	Kaikki	10240	1200:—	20240	1400:—	25240	1600:—	3
N:o 1 ruuvimeisseli	Kaikki	10040	600:—					5=B
N:o 2 »	Kaikki	10040	600:—					5=B
N:o 3 »	C	10120	1200:—	20120	1400:—			1
N:o 3 »	D	10640	1200:—	20640	1400:—			1
N:o 4 »	C, CR	10660	1200:—	20660	1400:—			1
N:o 41 »	A, AR	10220	1200:—	20220	1400:—			1
N:o 3 »	C	10640	1200:—	20640	1400:—			1
N:o 4 »	C, CR	10660	1200:—	20660	1400:—			1
N:o 1 kierrekone	Kaikki	10040	600:—					5=B
N:o 2 »	Kaikki	10040	600:—					5=B

AUTOLA Oy.



1/2" Venttiilihiomakone



Henkilö- ja kuorma-autojen venttiilejä varten

joko $\frac{5}{16}'' - \frac{1}{2}''$ tahi $\frac{1}{4}'' - \frac{7}{16}''$ venttiilivarsille.

Kulmasäätö $15^\circ - 90^\circ$

Hinta Smk. 4900:—

Tarkkuussukka

on koeteltu ja taataan se $\frac{1}{1000}''$ tarkkuusrajan. Sukka on varustettu erikoisleuoilla, jotka on kiinnitetty siten, että joka leuka tarttuu venttiili-varteen kahdesta eri kohdasta.

Kaksimoottoriveto.

Kaksi toisistaan riippumatonta universaloottoria pyörittää hiomakiveä ja sukka-akselia. Liikuvien osien lukumäärä on siis mahdollisimman pieni.

Itsesäättävät laakerit.

Kummankin moottorin kuulalaakerit ja sukka-akselin laakerit ja liukupinnat ovat varustetut automaattisesti toimivalla säädöllä. Mikään huolenpito tässä suhteessa ei ole tarpeen — voitelua tietysti lukuunottamatta.

Saadaan 110, 130, 220 ja 250 V. virtaa varten.

Suuremmille venttiilihiomakoneille erikoistarjous.

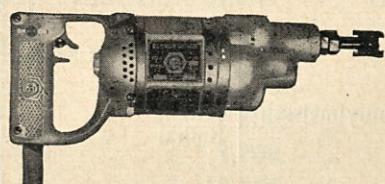
Täydellinen työkalusarja.

Koneen vakiovarusteisiin kuuluu laitteet hioma-laikan, venttiilipesäjyrsimien ja venttiilipesälai-kojen oikaisua varten. Lisäksi voidaan pieneen lisähintaan saada seuraavat lisälaitteet:

Mikrometriruuvilla varustettu jalusta Ford A venttiilivarsien hiomista varten 270 —

Teline venttiilinostajan hiomista var-ten 400: —

Teline virranjakajan kärkien ja vasas- ran hiomista varten 315: —



Venttiilipesän hiomakone.

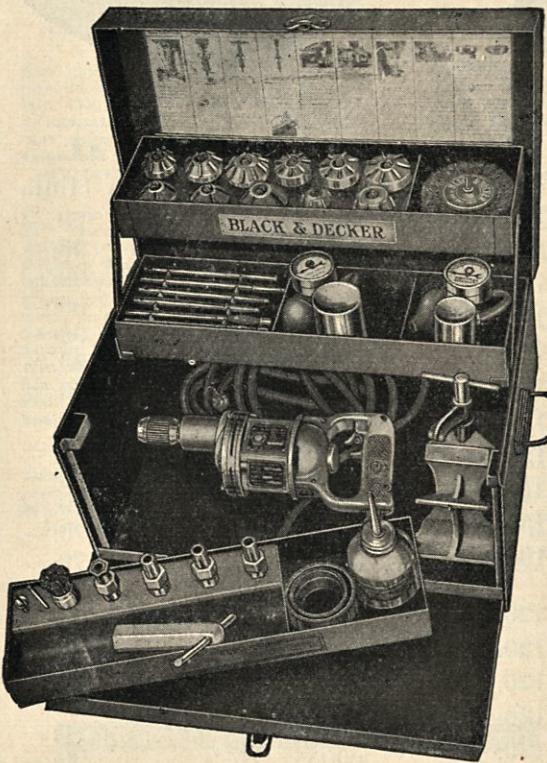
Smk. 1,600:—

Käytännöllinen kaikkialla missä työvähyyden vuoksi suurta konetta ei kannata hankkia.



De Luxe työkalusto

Smk. 5000: —



De Luxe työkalusto.

1— $\frac{1}{4}$ " H. D. porakone	1600: —
1— Pöytäteline edellistä varten	80: —
1— Ventiilipesän hiomalaikka $1\frac{3}{4}'' \times 45^\circ$	90: —
1— —» —» $1\frac{7}{8}'' \times 45^\circ$	90: —
1— —» —» $2\frac{1}{8}'' \times 45^\circ$	90: —
1— —» jyrsin $1\frac{3}{4}'' \times 45^\circ$	120: —
1— —» —» $1\frac{7}{8}'' 45^\circ$	120: —
1— —» —» $2\frac{1}{8}'' \times 45^\circ$	120: —
1— —» pintajyrsin $1\frac{3}{4}'' \times 20^\circ$	120: —
1— —» —» $1\frac{7}{8}'' \times 20^\circ$	120: —
1— —» —» $2\frac{1}{8}'' \times 20^\circ$	120: —
1— —» nielujyrsin $1\frac{1}{2}'' \times 70^\circ$	120: —
1— —» —» $2 \times 70^\circ$	120: —
1— Vääntöhylsy	30: —
1— Itseksettivä ohjaaja $\frac{5}{16}$	150: —
1— —» $\frac{11}{32}$	150: —
1— —» $\frac{3}{8}$	150: —
1— Kuulanivel	30: —
1— Irroituspuikko	10: —
1— Teroituspuikko	60: —
3— Jyrsimen ohjaaja	90: —
1— Nokiharja napoineen	à
1— Venttiiliohj. puhd. harja $\frac{5}{16} - \frac{23}{64}$	50: —
1— —» —» $\frac{3}{8} - \frac{27}{64}$	50: —

Jatkoa.

Tarkkuustyökalusto

Smk. 2400: —



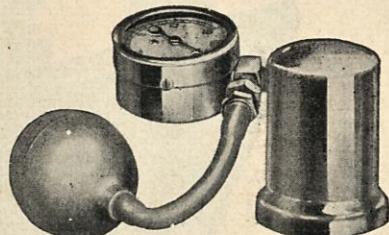
Mukavaan ja siroon metallilaatikkoon sovitettu valikoitu venttiili- ja puhdistus-työkalusto. Sopii melkein kaikkien käytännössä olevien autojen korjauksiin.

Jyrsii ja kaventaa venttiili-peä- säkkeen.

Puhdistaa venttiili-peä- säkkeen. Koettaa venttiili-tilitityyiden.

Nokiharjat
 $\frac{1}{4}$ " HD porakoneen vetämänä ovat maailman parhaimmat nokikolarit.

1— Pöytäteline	80: —
1— Istukkakivi $1\frac{3}{4}'' - 45^\circ$	90: —
1— —» $1\frac{7}{8}'' - 45^\circ$	90: —
1— —» $2\frac{1}{8}'' - 45^\circ$	90: —
1— Istukkajyrsin $1\frac{3}{4}'' - 45^\circ$	120: —
1— —» $1\frac{7}{8}'' - 45^\circ$	120: —
1— —» $2\frac{1}{8}'' - 45^\circ$	120: —
1— Vääntöhylsy	30: —
1— Itseksettivä ohjaaja $\frac{5}{16}$	150: —
1— —» $\frac{11}{32}$	150: —
1— —» $\frac{3}{8}$	150: —
2— Kiinnityshylsyä	à 90: —
1— Kuulanivel	30: —
1— Irroituspuikko	10: —
1— Teroituspuikko	60: —
1— Nokiharja navalla	60: —
1— —» ilman napaa	30: —
1— Venttiiliohj. nokiharja $\frac{5}{16} - \frac{23}{64}$	50: —
1— —» $\frac{3}{8} - \frac{27}{64}$	50: —
1— Teräslankaharja 4"	100: —
1— Napa edelliseen	40: —
1— Venttiilinkoettaja n:o 1	250: —
1— —» n:o 2	250: —
*1— Öllyrengas, iso	—: —
*1— —» pieni	—: —



Venttiilinkoettaja

1— Teräslankaharja 4"	100: —
1— Napa edelliseen	40: —
1— Venttiilin koettaja n:o 1	250: —
1— —» —» n:o 2	250: —
*1— Öllykannu	—: —
*1— Öllyrengas, pieni	—: —
*1— —» , iso	—: —

* ei erikseen saatavissa.



Venttiilipesän hioma- ja jyrsinlaikat



45° jyrsinlaikka



20° pintajyrsin



70° nielujyrsin



45° hiomalaikka

J y r s i n l a i k a t

N:o	Koko	Kulma	Hinta
00250	1 1/4"	45°	120:-
00270	1 3/8"	"	120:-
00251	1 7/16"	"	120:-
00201	1 1/2"	"	120:-
00202	1 5/8"	"	120:-
00203	1 3/4"	"	120:-
00204	1 7/8"	"	120:-
00205	2"	"	120:-
00206	2 1/8"	"	120:-
00207	2 1/4"	"	120:-
00208	2 1/2"	"	120:-
00261	2 5/8"	"	150:-
00254	2 3/4"	"	150:-
00255	3"	"	190:-
00260	1 1/4"	30°	120:-
00262	1 1/2"	"	120:-
00209	1 5/8"	"	120:-
00210	1 3/4"	"	120:-
00272	1 7/8"	"	120:-
00212	2"	"	120:-
00214	2 1/4"	"	120:-
00216	2 1/2"	"	120:-
00263	2 5/8"	"	150:-
00217	2 3/4"	"	150:-
00218	3"	"	190:-

N:o	Koko	Kulma	Hinta
00264	1 1/4"	20°	120:-
00266	1 1/2"	"	100:-
00267	1 5/8"	"	120:-
00223	1 3/4"	"	120:-
00224	1 7/8"	"	120:-
00226	2 1/8"	"	120:-
00227	2 1/4"	"	120:-
00271	2 3/8"	"	120:-
00228	2 1/2"	"	120:-
00265	2 5/8"	"	150:-
00211	2 3/4"	"	150:-
00213	3"	"	190:-

H i o m a l a i k a t

N:o	Koko	Kulma	Hinta
00041	1 1/4"	45°	90:-
00048	1 3/8"	"	90:-
00042	1 7/16"	"	90:-
00001	1 1/2"	"	90:-
00002	1 5/8"	"	90:-
00003	1 3/4"	"	90:-
00004	1 7/8"	"	90:-
00005	2"	"	90:-
00006	2 1/8"	"	90:-
00007	2 1/4"	"	90:-
00008	2 1/2"	"	90:-
00043	2 5/8"	"	170:-
00045	2 3/4"	"	170:-
00046	3"	"	170:-
00047	1 1/4"	30°	90:-
00049	1 1/2"	"	90:-
00009	1 5/8"	"	90:-
00010	1 3/4"	"	90:-
00033	2"	"	90:-
00035	2 1/4"	"	90:-
00037	2 1/2"	"	90:-
00050	2 5/8"	"	170:-
00038	2 3/4"	"	170:-
00039	3"	"	170:-



Teräsjyrsin sarja N:o 00078 (Smk 1950:-) käsittää:

1-1 3/4" x 45°	Venttiilipesän jyrsin	Smk. 120:- kpl.
1-1 7/8" x 45°	-»-	
1-2 1/8" x 45°	-»-	
1-1 3/4" x 20°	pintajyrsin	
1-1 7/8" x 20°	-»-	
1-2 1/8" x 20°	-»-	
1-1 1/2" x 70°	nielujyrsin	
1-2" x 70°	-»-	
1- Vääntöhylsy	Smk. 30:-	
1- Itsekeskittävä ohjaaja 5/16 (0,310"-0,325")	» 150:-	
1- -»- -»- 11/32 (0,340"-0,355")	» 150:-	
1- -»- -»- 3/8 (0,370"-0,385")	» 150:-	
4- Jyrsimen napoja à	» 90:-	
1- Terotustappi	» 60:-	
1- Ohjaajan irroittaja	» 10:-	
1- Murtonivel	» 30:-	

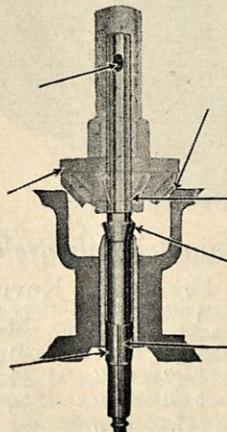
AUTOLA Oy.



Itseksettävä ohjaajat

NOPEUS

Kun ohjaaja on paikoillaan pisteetään väintöpuikko kuvassa näkyvään aukkoon ja väännetään ohjaaja kireälle.



45° jyrsin 20° ja 70° kavennusjyrsimet ja venttilipesän hiomalaikka, joista jokainen on kiinnitetty omaan pitimeensä, voidaan nopeasti ja kätevästi vaihtaa täähän samaan tavakasti paikoilleen olevaan ohjaajaan.

Ylikoko ei ole tarpeellinen. Jokainen ohjaaja laajenee. 015".

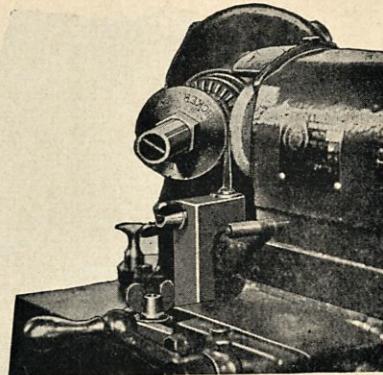
TARKKUUS

Venttiilipesä leikataan ehdotustasti venttiiliohjaaja keskipisteeseen.

Tanakka ohjaaja antaa riittävän taakseen sitä, että korjattu venttiilipesä on oikeassa suhteessa venttiiliohjaukseen.

Tämä kartio keskittää ohjaajan yläpäästään.

Ohjaajan alapäässä on kartio, joka ohjaajaan kiinni kierrettäessä painaa kolmejakoinen laajentajan ristysleuat venttiliohjauksen seinämään vastaan keskittäen jyrsimen ohjaajan alapäästään.



Black & Decker jyrsimet on helppo teroittaa. Tällaisen lisälaitteen avulla teroitettu jyrsin on taatusti uudenveroinen.



Itseksettävä ohjaaja

N:o	Koko	Laajeneminen	Hinta
00105	1/4"	(.248"-.265")	Ohjaaja 170:-
00106	9/32"	(.279"-.296")	Ohjaaja 170:-
00120	5/16"	(.310"-.325")	Ohjaaja 150:-
00121	21/64"	(.325"-.340")	Ohjaaja 170:-
00122	11/32"	(.340"-.355")	Ohjaaja 150:-
00123	23/64"	(.356"-.371")	Ohjaaja 170:-
00124	3/8"	(.370"-.385")	Ohjaaja 150:-
00125	25/64"	(.385"-.400")	Ohjaaja 170:-
00126	13/32"	(.401"-.417")	Ohjaaja 170:-
00127	27/64"	(.418"-.433")	Ohjaaja 170:-
00128	7/16"	(.434"-.449")	Ohjaaja 170:-
00129	29/64"	(.450"-.465")	Ohjaaja 170:-
00130	15/32"	(.465"-.480")	Ohjaaja 170:-
00131	31/64"	(.480"-.495")	Ohjaaja 170:-
00132	1/2"	(.495"-.510")	Ohjaaja 170:-

Teroituspuikko jyrsimien ja kivien hiomista varten. 1/2" Venttiilihiomakoneessa.



Väintöhylsy
n:o 00 200.
Smk 30:-



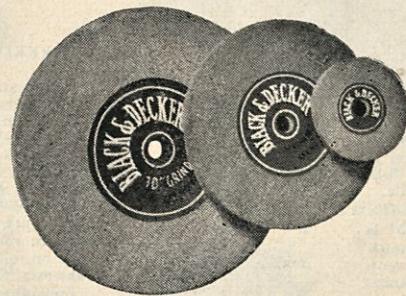
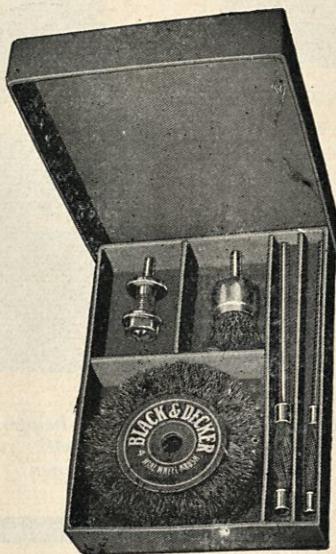
Jyrsimen ja kiven pidin. (Kannassa tappi niveltä n:o 00 117 varten.) Smk 90:-.

Kuulanivel
n:o 00 117.
Smk 30:-

00114	Kiinnityshylsy ilman lisälaitta.	90:-
00115	Sama täydellinen	190:-
00116	Terotustappi	60:-
00117	Kuulanivel	30:-
00118	Irroitustappi	10:-
00200	Väintöhylsy	30:-



Teräsharjoja, hiomalaikkoja, Porasukkia y.m.



Teräslankaharjat

4" x 1"	100: -	8" x 1 1/2"	170: -
6" x 1"	150: -	10" x 2"	300: -
Napa n:o	00525		40: -

Sivukiekot 6—10" harjoihin 10: - pari.

Hiomalaikkaluettelo.

N:o	Läpim.	Lev.	Reikä	Kovuus	Karkeus
92950	6'	1 1/2"	1 1/2"	36	G
99063	7"	3/8"	1 1/2"	36	G
92404	8"	3/4"	5/8"	24	G
96772	4"	3/4"	1 1/2"	36	G
92282	5"	1"	1 1/2"	36	G
93148	6"	1"	5/8"	36	G
97859	4"	1 1/2"	1 1/2"	40	K
00306	3"	1 1/2"	1 1/2"	40	L
11196	4"	1 1/2"	3/4"	koville venttiil.	
11197	4"	1 1/2"	3/4"	pehmeille »	
10495	3"	1 1/2"	1 1/2"	koville »	
97923	3"	1 1/2"	1 1/2"	pehmeille »	

Venttiilinohjauksen puhdistajat

N:o	Koko	Hinta
00151	5/16"—23/64"	50: -
00152	3/8"—27/64"	50: -
00153	7/16"—31/64"	50: -
00154	1/2"—35/64"	50: -
00155	9/16"—39/64"	50: -
00156	5/8"—43/64"	50: -



Nokiharja navalla

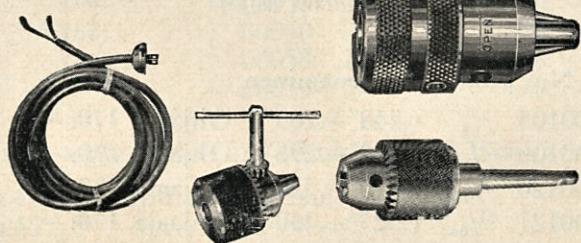


Venttiili-
ohj. harja

Nokiharjat

N:o 00102	Nokiharja navalla	60: -
» 00103	—»— ilman napaa	30: -
» 00104	Nokiharjan napa	30: -

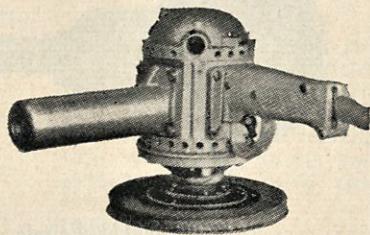
Noenpuhdistustyökalut antavat parhaimman tuloksen 1/4" HD porakoneen (2000 kierr/min.) pyörittämänä.



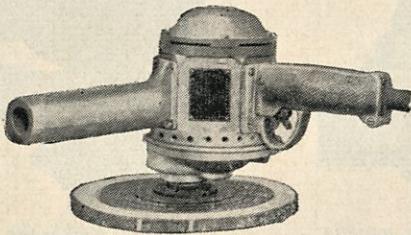
N:o	1/4" LD porasukka avaimella	180: —
93030	1/4" LD porasukka avaimella	180: —
91510	1/4" HD	» 180: —
92614	5/16"	» 230: —
91536	3/8"	» 230: —
91534	1 1/2"	» 370: —
91535	5/8"	» 370: —
99522	3/4"	» 500: —
10666	1/4" HD avaimeton porasukka	230: —
10800	5/16"	» 250: —
10409	15 jalan sähköjohto	105: —
12311	25 »	185: —
10601	3/4" porasukka Morse kartiolla	570: —



Yleishiomakoneita



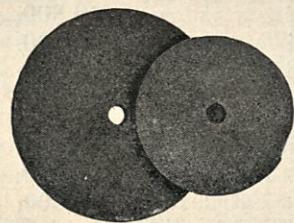
7" yleishiomakone
kierrosluku 4500 min., paino 4,3 kg.
Hinta Smk. 2800:—



9" yleishiomakone
kierrosluku 2700 min., paino 5,7 kg.
Hinta Smk. 3600:—

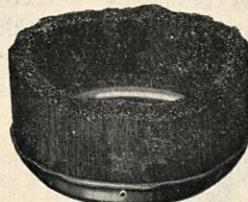
Suoritettaessa esitöitä vaunukorin ja lokasuojen maalausta varten on 7" yleishiomakone parhain mahdollinen työkone ruosteent ja vanhan maalin poistamista tai metalli- ja puupintojen tasottamista varten. Yleishiomakoneella saatavatena tasainen pinta vain murto-osassa sitä aikaa, joka kuluu käsityökalulla työskenneltäessä. Maalipintojen hiomisessa on yleishiomakone voittamaton.

9" yleishiomakone tasoittaa nopeasti ja helposti suuretkin joko suorat tai taivutetut pinnat tehden suurimman osan hidasta käsitööt tarpeettomaksi. Kooneeseen voidaan kiinnittää smirgelikangas tai smirgelilaioccoja hienoimmasta karkeimpaan. 9" yleishiomakone soveltuu valukappaleiden puhdistamiseen, juotoskohtien tasottamiseen ja kaikenlaisiin hiomis- ja tasotustöihin, jotka tulevat maalauskessa kysymykseen.



Smirgelikangaslaikkoja 7"-9"
yleishiomakoneita varten

7" Hinta 25 kpl. Itk. 250:—
9" » 25 » Itk. 325:—



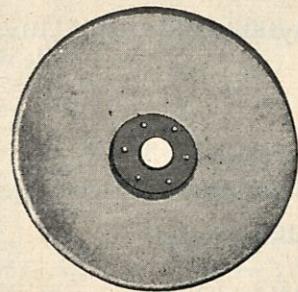
5" Kuppiharja 7"-9" yleishiomakonetta varten

N:o 12398 Hinta 250:—

Hiomakalusto yleishiomakoneita varten käsittää:

- 2 villalaikkaa.
- 1 huopalaikan.
- 1 6" teräslankaharjan.
- 1 4" kuppismirgelin.
- 1 navan edellisen kiinnittämistä varten.

Hinnat: 7" Smk. 550:—
» 9" » 640:—



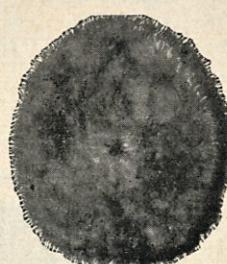
Huopalaikka 7" ja 9" koneita
varten

N:o 10661 7" Hinta 60:—
N:o 10709 9" » 80:—



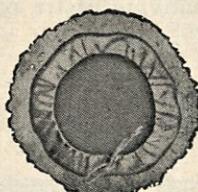
Kupkipiivi 7" ja 9" koetta varten

N:o 10663 Hinta 100:—



Lammasnahka maalin-
hiomakoneita tai sähkö-
kiillottajaa varten

N:o 13086
Hinta 6 kpl. Itk. 300:—

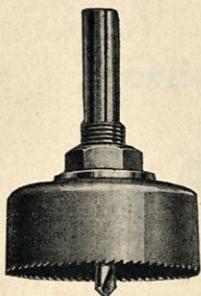


Kiinnisdottava lammasnahka
sähkökiillottajaa varten

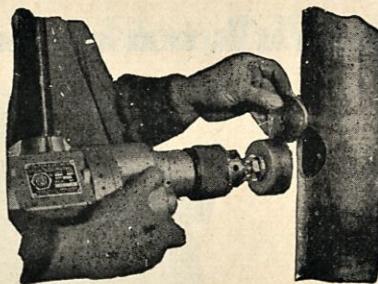
N:o 13087 Hinta 80:—



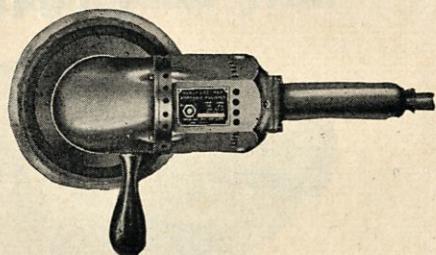
BLACK & DECKER



Reikäsaha navalla



Reikäsaha työssä



Sähkökiillottaja

Akkumulaattorin korjauskalusto:

1— teräsharja 4"	Smk. 100:—
1— napa edell.	» 40:—
1— 3" hiomalaikka	» 40:—
1— 1/4" HD pöytäteline	» 80:—
1— 1/2" akkum. pora	» 50:—
1— 5/8" »	» 60:—
1— 3/4" »	» 70:—

Käsihiomakone 4" Smk. 2,400:—
 » 6" » 3,600:—

Pöytähiomakone 6" 110 vaihtov. » 1,500:—
 » muille virtalaj. » 1,900:—
 » 7" » 2,400:—
 » 10" » 4,800:—

Kierrekone N:o 2 » 3,200:—
Liimapannu 220 v. vaihtov... » 1,200:—

Reikäsahoja:

3/4"— 1 1/2"	Smk. 25:— kpl.
1 5/8"— 2 1/8"	» 40:— »
2 3/8"— 3 1/2"	» 52:— »
4"	» 80:— »

Ruuvimeisseli N:o 1 » 2,000:—

Ruuvimeisseli N:o 2 » 2,800:—
 » » 3 » 3,600:—

Suunnanvaihtolaite edell. » 400:—

Sähkösaha 6" Smk. 4,000:—
 » 8" » 5,600:—
 » 10" » 6,800:—

Sähkökiillottaja täyd. » 2,700:—

vakiovarusteina:

1 g. kiillotetta n:o 1
1/2 g. vahaa n:o 2
1/2 g. hiomatahnaa n:o 3
1 villalaikka
1 sidottava villalaikka
1 seinäkilpi

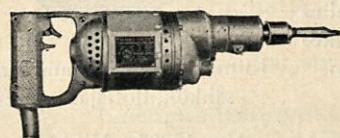
Sähkövasara N:o 2 » 6,800:—
 » » 4 » 7,800:—
 » » 8 » 10,400:—

Venttiilihiomakoneita

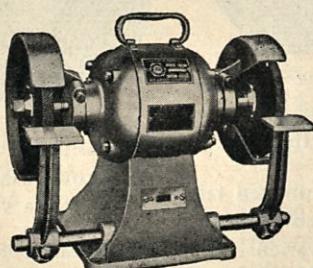
» 5/8" penkkimallia	» 6,100:—
» 1"	» 11,500:—
» 2"	» 15,500:—

Kalvaimien teroitusteline, sopii
 5/8", 1" ja 2" koneisiin » 3,200:—

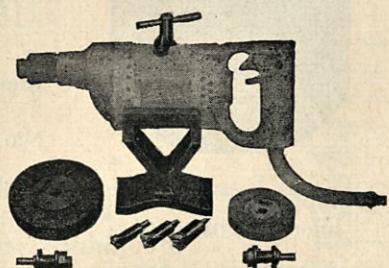
Rengaskorjauskalusto » 575:—
 1—4" teräslankaharja » 100:—
 1—3" hiomalaikka » 40:—
 2—napaa edellisiin » 40:—
 1—pyöreä jyrsin » 170:—
 1—piikkijyrsin » 120:—
 1—porateline » 80:—



Ruuvimeisseli



Pöytähiomakone



Akkumulaattorin korjauskalusto.

Black & Decker venttiilityökalutaulukko

Merkki	Vuosi	Malli	Venttiili- li-istu- kan jyrsin	Niehi- jyrsin	Taso- jyrsin	Venttiili- li-istu- kan kivi	Itsekes- kittävä ohjaaja	Ventt.ohj. puhdista- ja	Venttiilin koettaja	
			70°	20°						
Henkilöautot										
Auburn	1926-30	Kaikki kuutoset ja pikku 8 . . .	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—	
	1926-30	Suuri 8, imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 1	
Buick	1926-30	Suuri 8, pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 1	
	1924-28	Master, imuventtiilit	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	Buick	
	1924-28	Master, pakoventtiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	Buick	
	1929-30	121-129, 50-60, imuventt.	2 ¹ / ₈ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	Buick	
	1929-30	121-129, 50-60, pakoventt.	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	Buick	
	1924-28	Standard	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	Buick	
Cadillac	1928-30	116-40	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	Buick	
	1917-26	Kaikki	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1927-29	Imuventtiili	1 ³ / ₄ , 30°	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1927-29	Pakoventt.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
Chandler	1925-29	31A-Royal 65	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	N:o 2	
	1925-29	43-Royal 75	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 2	
	1925-29	Suuri 6-Royal 85, 37-A	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1924-28	32-32A-33-33A*35-35A	2,	30°	1 ³ / ₄	2,	30°	3/ ₈	N:o 2	
Chevrolet	1913-28	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	N:o 2	
	1929	Kaikki	1 ¹ / ₂ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	Chevrolet	
Chrysler	1924-30	Kaikki neloset ja Plymouth	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1926-30	60-77	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 2	
	1926-30	80	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
De Soto	1929-30	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 1	
Dodge	1915-29	Neloset ja Senior 6	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ⁵ / ₁₂	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1928-29	Standard 6, Victory	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	—	
Durant	1925-29	Kaikki	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
Erskine	1927-29	Kaikki	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ³ / ₈	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	N:o 1	
Essex	1924-30	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	N:o 1	
Ford	1908-27	Malli T	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	N:o 1	
	1928-30	Malli A	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	N:o 00113	—	N:o 1	
Graham-Paige	1928-30	610-612-614 ja 615, imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—	
	1928-30	610-612-614 ja 615, pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—	
	1928-30	619-629-621, imuventtiilit	2,	30°	1 ³ / ₄	2,	30°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—
	1928-30	619-629-621, pakoventtiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—	
	1929-30	835-827-837, imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	3/ ₈	3/ ₈	—	
	1929-30	835-827-837, pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	—	
Gardner	1929-30	150, pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 1	
	150, imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 1	—	
	136-40 kaikki	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—	—	
Hudson	1917-28	Kaikki	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1928-29	Imuventtiilit	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	—	
	1928-29	Pakoventtiilit	2 ¹ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
Hupmobile	1926-30	6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	23/ ₆₄	5/ ₁₆	N:o 1	
	1926-30	8	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ³ / ₈	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	21/ ₆₄	5/ ₁₆	—	
Jordan	1926-29	Pikk 8	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—	
	1925-29	Suuri 8	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	—	
	1927-29	Pieni 6	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—	
La Salle	1927-29	Pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1927-29	Imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
Lincoln	1920-30	Kaikki	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
Locomobile	1928-29	8-80	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—	
	1928-29	86-88 imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 1	
	1928-29	86-88 pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 1	
Marmon	1926	Malli L, imuventtiilit	1 ¹ / ₂ , 45°	1 ³ / ₈	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—	
	1926	Malli L, pakoventtiilit	1 ¹ / ₄ , 45°	—	1 ¹ / ₄	1 ¹ / ₄ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—	
	1927-29	Kaikki	1 ¹ / ₂ , 45°	1 ³ / ₈	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—	
	78	imuventt.	1 ¹ / ₂ , 45°	1 ³ / ₈	—	1 ¹ / ₂ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—	
	78	pakoventt.	1 ⁷ / ₁₆ , 45°	1 ³ / ₈	—	1 ⁷ / ₁₆ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—	
	1929-30	79 ja suuri kahdeksikko	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—	
Marquette	1929	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 1	
Nash	1925-30	Standard 6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	N:o 2	
	1925-30	Special 6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 1	
	1925-30	Advanced 6, 8	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	

Merkki	Vuosi	Malli	Venttiili- li-istu- kan jyrsin	Nielu- jyrsin 70°	Taso- jyrsin 20°	Venttiili- li-istu- kan kivi	Itsekes- kittävä ohjaaja	Ventt.ohj. puhdisti- taja	Venttiili- koettaja
Oakland	1919-28	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1929	Imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1929	Pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1926-27	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	N:o 1	
Oldsmobile	1928	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	11/ ₃ 2	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1929	Imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	11/ ₃ 2	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1929	Pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 30°	11/ ₃ 2	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1920-28	Kaikki	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 30°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 1	
Packard	1929-30	626-633 imuventtiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 45°	11/ ₃ 2	5/ ₁ 6	N:o 2	
	1929-30	626-633 pakoventtiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈ , 45°	11/ ₃ 2	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1929-30	640-645	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 45°	11/ ₃ 2	5/ ₁ 6	N:o 2	
	1926-29	Kaikki	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
Pierce-Arrow	1921-28	Suuri 6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ³ / ₄	—	13/ ₃ 2	3/ ₈	—	
	1921-28	Pikku 6	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1929	133-43 imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1929	133-43 pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
Pontiac	1926-29	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ⁸ / ₈	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1927-30	F. C. Mate ja Wolverine	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	—	13/ ₃ 2	5/ ₁ 6	—	
	1927-30	F. C. Master	2 ¹ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈ , 45°	11/ ₃ 2	5/ ₁ 6	N:o 2	
	1925-27	Dictator ja Stand. 6	1 ³ / ₄ , 25°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	—	
Reo	1928-30	Dictator 6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₁ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	N:o 2	
	1929-30	Dictator 8	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ⁸ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1926-28	Suuri 6 ja Commander 6	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1929-30	Commander 8	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ⁸ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	N:o 1	
Studebaker	1928-30	President 8	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2	
	1926-28	Pikku 6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6	N:o 1	
	1926-28	Suuri 6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	—	
	1927-29	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	11/ ₃ 2	5/ ₁ 6	N:o 1	

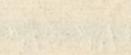
Merkki	Vuosi	Malli	Venttiili- li-istu- kan jyrsin	Nielu- jyrsin 70°	Taso- jyrsin 20°	Venttiili- li-istu- kan kivi	Itsekes- kittävä ohjaaja	Ventt.ohj. puhdisti- taja	
Kuorma-autot									
Brockway	1924-27	4, 5-R, T, 4	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		
	1927	K16-3, K3, SK2	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		
	1927	B. T	2 ³ / ₄ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₄ , 2 ³ / ₄ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		
	1929	Junior, JF, CJB, B, F, E, EN, S, SY, EYW	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
Federal	1929	KW, K	2 ¹ / ₄ , 45°	2	2 ¹ / ₄ , 2 ¹ / ₄ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		
	1929	KR, R, RT	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		
	Kaikki	S2, R2, FW, UB6, UR6, IB6, T6W, T6S, T2W, T2B, T20	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	Kaikki	V2, W2, UL, X2, R3, W3, V3, UL3, X3	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		
G. M. C.	Kaikki	F6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 13/ ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1929	3F6, 3F, W, F7, A6, T3W, T22	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 13/ ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1929	U6, 4C, 6A	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1929	UL7, X8	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		
International	Kaikki	K15, K16, K17	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	Kaikki	K41A, K41B, K41T	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	Kaikki	K71A, K71B, K72, K101A, K101B	2 ¹ / ₄ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₄ , 2 ¹ / ₄ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		
	1927-1928	T20, Express	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 13/ ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1927, 1928	Merchant, imuventtiilit	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1927, 1928	Merchant, pakoventtiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1929, 1930	T11, T19	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ³ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 15/ ₈ , 45°	5/ ₁ 6	5/ ₁ 6		
	1929, 1930	T30, T42	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1929, 1930	T60, imuventtiilit	2 ¹ / ₈ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1929, 1930	T60, pakoventtiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1929, 1930	K102	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		
	1921-25	21, 31, 33, 41, 43	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1925-27	61, 62, 63, 94, 101, 102	2,	45°	2 ¹ / ₄ , 2,	45°	3/ ₈	3/ ₈	
	1928, 1929	Sp. Del.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 13/ ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈		
	1928, 1929	HS54	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	7/ ₁ 6	7/ ₁ 6		

Merkki	Vuosi	Malli	Venttiili-istu-kan jyrsin	Nielu-jyrsin 70°	Taso-jyrsin 20°	Venttiili-istu-kan kivi	Itsekeskittävä ohjaaja	Ventt. ohj. puhdis-taja
International	1928, 1929	S24, SL34, SF34, SD44	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈
	1928, 1929	S26, SL36, SF36, SD46, SF46, imuvt.	2, 30°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 2, 30°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
Reo	Kaikki	Pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
		HS74, HS104	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
Republie	Kaikki	T6, imuventtiilit	—	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ³ / ₈ , 60°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
		T6, pakoventtiilit	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
Stewart	1928, 1929	Speedwagon, Jr., DA, DC	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
	1928, 1929	F N G Series	2 ¹ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
Stewart	Kaikki	2, 2 ¹ / ₂ , 3	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ³ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
		Kaikki 3 ¹ / ₂ , 4, 4 ¹ / ₂ , 5	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
Stewart	1928, 1929	75	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
	1928, 1929	88, 85, 15W, H1, 60, 58, L1, 65	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
Stewart	1928, 1929	25W, S25W, 30W	2 ¹ / ₄ , 45°	2	2 ¹ / ₄ , 2 ¹ / ₄ , 45°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
	1928, 1929	Fleetmaster, 75-6, F1, 88-6, 50, D1, 58-6, imuventtiilit	2, 30°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 2, 30°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
Stewart		Pakoventtiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
	1928, 1929	35	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
Stewart	Kaikki	11-3 ¹ / ₄ ton.	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈ , 1 ⁵ / ₈ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	5/ ₁₆
		Kaikki 12-1 ton.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 1 ³ / ₄ , 45°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
Stewart	Kaikki	9-11 ¹ / ₂ ton.	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
		Kaikki 7-2 ton.	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	1 ³ / ₃₂	3/ ₈	3/ ₈
Stewart	Kaikki	10-3 ¹ / ₂	2 ¹ / ₄ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₄ , 45°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
		Kaikki 10X, 7X	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
Stewart	1928, 1929	Buddy	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
	1928, 1929	16X, 28X, 29X, imuventtiilit	2, 30°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈ , 2, 30°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
Stewart	1928, 1929	Pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
	1928, 1929	16	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
Stewart	1928, 1929	26XW, 18X, 19X, 22X	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
	1928, 1929	27X	2, 30°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈ , 2, 30°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
Linja-autot								
Brockway	1928-1929	J. B. F.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	5/ ₁₆
	»	1928-1929 J. B. - E. B.	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
Dodge	»	1928-1929 E. B. 4 - S. W.	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
	1928-1929	H. - J1	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
International	1915-1929	Kaikki	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
	1928-1929	15, imuventt.	2, 30°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈ , 2, 30°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
Reo	1928-1929	15, pakoventt.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
	1928-1929	G. B., F. B.	2 ¹ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂ , 32	5/ ₁₆	5/ ₁₆
Studebaker	1928-1930	Kaikki	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
	1928-1929	Kaikki	2 ¹ / ₄ , 45°	2	2 ³ / ₈ , 2 ¹ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
Traktorit								
Caterpillar	10-15		2 ¹ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
	Kaikki		1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 1 ¹ / ₄ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	5/ ₁₆
Fordson	McCorm. D. Industrial ja 10-20		2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈ , 2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈
	McCorm. D. 22-36		2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 2 ¹ / ₂ , 45°	7/ ₁₆	7/ ₁₆	7/ ₁₆
International	McCorm. D. Farmall		1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 17/ ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	3/ ₈

Mitä hyötvä on poratelineestä?

Ajansäästö kehoittaa jokaista hankkimaan poratelineen. Seuraava osoittaa aikaeron porattaessa 1¹/₂" porakoneella 1¹/₄" reikiä teräksessä.

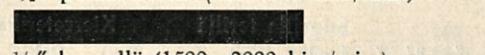
Aika  ilman telinettä

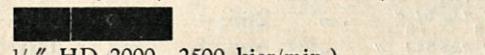
Aika  telineellä

Siiä tunnin poraustyö suoritetaan 10 minuutissa telinettä käytetäessä ja monitoörillä on aina käsi vapaana kappaleen siirtöä tai tukemista varten.

Kannattaako porata 1¹/₂" tai suuremmalla porakoneella 1¹/₄" reikiä? Useilla korjaamoilla käytetään 1¹/₂" porakoneetta tai kiinteää porakonetta 1¹/₄" ja sitä pienempään porauksiin. Tuloksena on seuraava tarkkoihin kokeiluihin perustuva ajanhaaskaus:

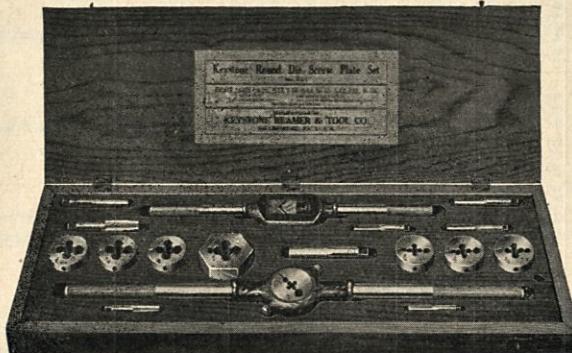
Aika  1¹/₂" porakoneella (400—500 kier/min.)

Aika  1¹/₄" kevyyllä (1500—2000 kier/min.)

Aika  1¹/₄" HD 2000—2500 kier/min.)

Muistettava lisäksi, että 1¹/₄" raskas malli soveltuu paitsi poraukseen, lukuisiin muihin töihin autokorjaamolla.

Kierretyökalustoja.



R-kierretyökalusto

U. S. S.-kierteillä

N:o R1. Viisi kokoa: $\frac{1}{8}$ -40, $\frac{5}{32}$ -36, $\frac{3}{16}$ -24, $\frac{7}{32}$ -24,
 $\frac{1}{4}$ -20 Hinta 250:—

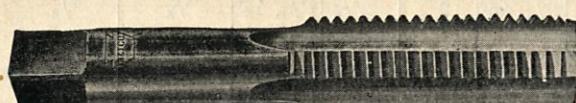
N:o R2. Seitsemän kokoa: $\frac{7}{64}$ -48, $\frac{1}{8}$ -40, $\frac{9}{64}$ -40,
 $\frac{5}{32}$ -36, $\frac{3}{16}$ -24, $\frac{7}{32}$ -24, $\frac{1}{4}$ -20 Hinta 300:—

U. S. S.-konekierteillä

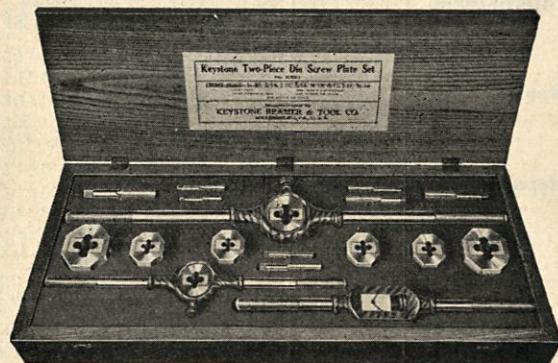
N:o R6. Seitsemän kokoa: 4-36, 6-32, 8-32, 10-24,
10-32, 12-24. 14-20. Hinta 300:—

S. A. E.-kierteillä

N:o KX31. Kahdeksan kokoa: $\frac{1}{4}$ -28, $\frac{5}{16}$ -24, $\frac{3}{8}$ -24,
 $\frac{7}{16}$ -20, $\frac{1}{2}$ -20, $\frac{9}{16}$ -18, $\frac{5}{8}$ -18, $\frac{3}{4}$ -16.
Hinta 1,100:—



Käsitappi



KX kierretyökalusto,

U. S. S.-kierteillä

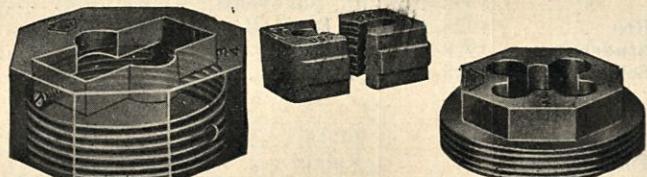
N:o KX21. Kahdeksan kokoa: $\frac{1}{4}$ -20, $\frac{5}{16}$ -18, $\frac{3}{8}$ -16,
 $\frac{7}{16}$ -14, $\frac{1}{2}$ -13, $\frac{9}{16}$ -12, $\frac{5}{8}$ -11, $\frac{3}{4}$ -10, $\frac{1}{4}$ -28, $\frac{5}{16}$ -24,
 $\frac{3}{8}$ -24, $\frac{7}{16}$ -20, $\frac{1}{2}$ -20, $\frac{9}{16}$ -18, $\frac{5}{8}$ -18, $\frac{3}{4}$ -16, $\frac{7}{8}$ -18
tappi. $\frac{1}{8}$ ja $\frac{1}{4}$ putkitapit.

Hinta 1,100:—

U. S. S. ja S. A. E.-kierteillä

N:o KX40. Kuusitoista kokoa: $\frac{1}{4}$ -20, $\frac{5}{16}$ -18, $\frac{3}{8}$ -16,
 $\frac{7}{16}$ -14, $\frac{1}{2}$ -13, $\frac{9}{16}$ -12, $\frac{5}{8}$ -11, $\frac{3}{4}$ -10, $\frac{1}{4}$ -28, $\frac{5}{16}$ -24,
 $\frac{3}{8}$ -24, $\frac{7}{16}$ -20, $\frac{1}{2}$ -20, $\frac{9}{16}$ -18, $\frac{5}{8}$ -18, $\frac{3}{4}$ -16, $\frac{7}{8}$ -18
tappi. $\frac{1}{8}$ ja $\frac{1}{4}$ putkitapit.

Hinta 1795:—



Kolmiosainen kierreleuka KX kalustoissa

Kuningaspultin kalvaimet kartiolajentajalla



	Suorilla terillä	Kierreterillä	Suorilla terillä	Kierreterillä
$11\frac{5}{16}'' \times \frac{9}{16}''$	kpl. 250:—	kpl. 295:—	$15\frac{1}{16}'' \times \frac{3}{4}''$	kpl. 345:—
$13\frac{7}{8}'' \times \frac{5}{8}''$	» 265:—	» 315:—	$15\frac{7}{16}'' \times \frac{13}{16}''$	» 375:—
$14\frac{7}{8}'' \times \frac{11}{16}''$	» 295:—	» 350:—	$15\frac{13}{16}'' \times \frac{7}{8}''$	» 405:—
$15\frac{1}{16}'' \times \frac{47}{64}''$	» 325:—	» 415:—	$16\frac{3}{8}'' \times 1''$	» 450:—

Keystone Kalvainporia

KEYSTONE säädettävä kalvainporat valmistetaan parhaasta amerikkalaisesta erikoisteräksestä.

Kaikki kuusi terää voidaan nopeasti irroittaa terotettavaksi. Saman koon sekä terät että mutterit ovat vaihdettavia.



Sarja 1 CS
(koott A–H kierreterillä)

Hinta Smk. 1490:—

Sarja 1 CA. Smk. 1200:—
(Koot A–H kulmaterillä)

Sarja 2 CA. Smk. 1890:—
(Koot A–K kulmaterillä)

Sarja 1 C. Smk. 1200:—
(Koot A–H suorilla terillä)



Kalvaimen väintövarsia

Koko N:o 1 $\frac{1}{4}'' - \frac{1}{2}''$ 140:— kpl.
» N:o 2 $\frac{1}{2}'' - \frac{7}{8}''$ 160:— »
» N:o 3 $\frac{7}{8}'' - \frac{1}{4}''$ 195:— »

Käyttää aina kaksipuolista väintösorkaa kalvaimilla työskenneltäessä.



Venttiiliorjajan kalvainporia kartiolajentajalla.

Ainoastaan ** merkityjä kokoja pidetään varastossa. Laajenemisvaara .010" jos laajennusruuvia kiristetään liikaa, katkeavat terät.



Koko	Työ=laajuus	Terien pitius	Koko pitius	Hinta kpl	Lisäterät kpl.	Mutterit kpl.
Kulmaterillä						
A	$\frac{1}{2}''$	$15\frac{1}{32}'' - 17\frac{1}{32}''$	$1\frac{15}{16}''$	$5\frac{7}{8}''$	130:—	12:—
B	$\frac{9}{16}''$	$17\frac{1}{32}'' - 19\frac{1}{32}''$	$2\frac{1}{8}''$	$6\frac{7}{32}''$	135:—	12:—
C	$\frac{5}{8}''$	$19\frac{1}{32}'' - 21\frac{1}{32}''$	$2\frac{1}{4}''$	$6\frac{5}{8}''$	140:—	12:—
D	$\frac{11}{16}''$	$21\frac{1}{32}'' - 23\frac{1}{32}''$	$2\frac{1}{4}''$	$7\frac{1}{8}''$	145:—	12:—
E	$\frac{3}{4}''$	$23\frac{1}{32}'' - 25\frac{1}{32}''$	$2\frac{23}{32}''$	$7\frac{5}{8}''$	150:—	14:—
F	$\frac{13}{16}''$	$25\frac{1}{32}'' - 27\frac{1}{32}''$	$2\frac{15}{16}''$	$8\frac{3}{16}''$	155:—	14:—
G	$\frac{7}{8}''$	$27\frac{1}{32}'' - 15\frac{1}{16}''$	$3\frac{1}{4}''$	$8\frac{13}{16}''$	170:—	16:—
H	$1''$	$15\frac{1}{16}'' - 11\frac{1}{16}''$	$3\frac{9}{16}''$	$9\frac{1}{2}''$	190:—	16:—
I	$1\frac{1}{8}''$	$1\frac{1}{16}'' - 1\frac{3}{16}''$	$3\frac{3}{8}''$	$10\frac{1}{4}''$	230:—	20:—
J	$1\frac{1}{4}''$	$1\frac{3}{16}'' - 1\frac{11}{32}''$	$4\frac{5}{32}''$	$11''$	270:—	20:—
K	$1\frac{1}{2}''$	$1\frac{11}{32}'' - 1\frac{17}{32}''$	$4\frac{5}{8}''$	$12''$	320:—	20:—
Kierreterillä						
A	$\frac{1}{2}''$	$15\frac{1}{32}'' - 17\frac{1}{32}''$	$1\frac{15}{16}''$	$5\frac{7}{8}''$	170:—	17:—
B	$\frac{9}{16}''$	$17\frac{1}{32}'' - 19\frac{1}{32}''$	$2\frac{1}{8}''$	$6\frac{7}{32}''$	180:—	17:—
C	$\frac{5}{8}''$	$19\frac{1}{32}'' - 21\frac{1}{32}''$	$2\frac{1}{4}''$	$6\frac{5}{8}''$	190:—	17:—
D	$\frac{11}{16}''$	$21\frac{1}{32}'' - 23\frac{1}{32}''$	$2\frac{1}{2}''$	$7\frac{1}{8}''$	200:—	17:—
E	$\frac{3}{4}''$	$23\frac{1}{32}'' - 25\frac{1}{32}''$	$2\frac{23}{32}''$	$7\frac{5}{8}''$	210:—	19:—
F	$\frac{13}{16}''$	$25\frac{1}{32}'' - 27\frac{1}{32}''$	$2\frac{15}{16}''$	$8\frac{3}{16}''$	220:—	19:—
G	$\frac{7}{8}''$	$27\frac{1}{32}'' - 15\frac{1}{16}''$	$3\frac{1}{4}''$	$8\frac{13}{16}''$	230:—	21:—
H	$1''$	$15\frac{1}{16}'' - 11\frac{1}{16}''$	$3\frac{9}{16}''$	$9\frac{1}{2}''$	240:—	23:—
						16:—

Venttiiliorjajan kalvainporia.

Läpimitta	Pi=tuuus	H i n t a	
		Suora=teräinen	Kierre=teräinen
17/64	.265	7	120:—
19/64	.296	7	125:—
5/16	.312	7	125:—
**21/64	.328	7	125:—
11/32	.343	8	125:—
**23/64	.359	8	125:—
3/8	.375	8	130:—
**25/64	.390	8	130:—
13/32	.406	8	130:—
27/64	.421	8	130:—
7/16	.437	8	130:—
**29/64	.453	8	135:—
31/64	.484	$8\frac{3}{4}$	135:—
1/2	.500	$8\frac{3}{4}$	135:—
33/64	.515	$8\frac{3}{4}$	135:—
			160:—

Keystone kalvinporien ja jyrsimien vakiokoot tuumissa

Henkilöautot	Män-nän-tappi	Vent-tiilin-ohjaaja	Venttiilin-nostaja	Kier-to-kangen-al-laakeri	Kunin-gastapin-holkki	Jousi-pultti	Venttiilipesän jyrsin		
							Key-stone-N:o	Istuk-ka-kulma	Jyrsimen läpimitta
Auburn, 6-63, 1923-25 ..	.875	3/8	5/8	2 ³ /8	3/4	5/8, 3/4	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
4-44, 1926	1.125	3/8	5/8	2 ¹ /8	3/4	5/8, 3/4	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
6-66, 8-88, aik. 1925 ..	.750	11/32	5/8	2 ³ /8	15/16	5/8, 3/4	30	30°	1 ¹ /2—1 ³ /4
6-66, 8-88, myöh. 1925 ..	.875	11/32	5/8	2 ¹ /8, 2 ³ /8	15/16	5/8, 3/4	30	30°	1 ¹ /2—1 ³ /4
8-77, 1927-28, 76, 1928, 6-80, 6-90, 1929 6-85, 8-95, 1930 .....	.875	11/32	5/8	2 ¹ /8	3/4	5/8, 3/4	3	45°	1 ³ /4—1 ¹¹ /16
115, 1928, 120, 1929, 125, 1930 .....	.875	11/32	5/8	2 ¹ /8	15/16	5/8, 3/4	3, 30	45° 30°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16, 1 ¹ /2—1 ³ /4
Buick, 6 syl., 1921-23 .....	.968	3/8	5/8	2 ⁷ /8	3/4	9/16, 7/8	3, 4	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16, 1 ¹ /2—1 ⁷ /8
4 syl., 1922-23 .....	.750	3/8	5/8	1 ⁵³ /64	11/16	9/16	6	45°	1 ¹¹ /16—2 ¹ /16
4 » 1924 .....	.750	3/8	5/8	2	7/8	9/16	4, 6	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8, 1 ¹¹ /16—2 ¹ /16
6 » 1923 .....	.750	3/8	5/8	2 ⁷ /64	3/4	9/16, 7/8	3, 4	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16, 1 ¹ /2—1 ⁷ /8
6 » 1924 .....	.875	3/8	5/8	2 ¹ /8	1	9/16, 7/8	6	45°	1 ¹¹ /16—2 ¹ /16
Master Six 1925-28 .....	.875	3/8	1	2 ¹ /4	1	9/16, 11/16, 7/8	4, 6	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8, 1 ¹¹ /16—2 ¹ /16
Standard Six 1925-28 .....	.750	3/8	1	2	7/8	9/16, 3/4	3, 4	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16, 1 ¹ /2—1 ⁷ /8
Sarja 116, 1929 40, 1930 .....	.875	3/8	1	2 ¹ /8	7/8	9/16, 3/4	3, 4	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16, 1 ¹ /2—1 ⁷ /8
» 121; 129, 1929; 50, 60, 1930 .....	.937	3/8	1	2 ³ /8	1	9/16, 11/16, 7/8	4, 6	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8, 1 ¹¹ /16—2 ¹ /16
Cadillac, V63, 314 .....	.750	3/8	33/64	2 ³ /8	15/16	3/4	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
341A, 341B 353, 1930 .....	.875	3/8	11/16	2 ³ /8	15/16	3/4	3, 30	45° 30°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16, 1 ¹ /2—1 ³ /4
Chandler, 1923-24 .....	.968	3/8	55/64	2 ³ /8	3/4	5/8, 3/4, 7/8	30	30°	1 ¹ /2—1 ³ /4
35, 1925-26, Big Six 1928	1.093	3/8	7/8	2 ¹ /2	7/8	5/8, 3/4, 7/8	30	30°	1 ¹ /2—1 ³ /4
Royal 8, 1927 .....	.968	3/8	11/16	2 ¹ /2	7/8	5/8, 3/4, 7/8	2	45°	1 ⁵ /16—1 ⁹ /16
Special 6, 1927 .....	.968	11/32	55/64	2 ¹ /8, 2 ³ /8	7/8	5/8, 3/4	30	30°	1 ¹ /2—1 ³ /4
Standard 6, 1927 .....	.875	5/16	55/64	1 ⁷ /8 2 ³ /16	3/4	5/8, 3/4	3	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16
Malli 65, 1928 .....	.875	5/16	5/8	2 ³ /16	3/4	3/8, 5/8, 3/4	30	30°	1 ¹ /2—1 ³ /4
» 75, 1928 .....	.875	11/32	5/8	2 ¹ /4	3/4	5/8, 3/4	30	30°	1 ¹ /2—1 ³ /4
» 85, 1928 .....	.968	3/8	11/16	2 ¹ /2	terästä	5/8, 3/4, 7/8	30	30°	1 ¹ /2—1 ³ /4
Chevrolet, 1923-28 .....	.850	5/16	39/64, 51/64	1 ³ /8, 1 ¹ /2	9/16, 47/64	9/16	3	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16
1929-30 .....	.990	5/16	.990	2	47/64	9/16	0	45°	1 ¹ /4—1 ⁷ /16
Chrysler, 50, 52, 58, 1924-27 .....	.750	3/8	11/16	1 ⁷ /8	3/4	3/4, 9/16	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
60, 1926-27, 62, 1928 .....	.750	11/32	5/8	1 ⁷ /8	7/8	3/4	3	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16
70, 1926-27, 75, 1928 .....	.812	11/32	5/8	2	7/8	5/8	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
80, 1926-29	1.000	3/8	11/16	2 ³ /16	1	ei ole	5	45°	1 ⁵ /8—2
65, 1929, 66, 1930 .....	.812	11/32	5/8	1 ⁷ /8	3/4	ei ole	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
72, 1928, 75, 1929 .....	.875	11/32	5/8	2	7/8	ei ole	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
70, W 77 .....	.859	11/32	5/8	2	7/8	ei ole	4	45°	17/16—17/8
Cleveland, 31, 1925-26 .....	.875	5/16	7/8	2 ³ /16	3/4	5/8, 3/4	1	45°	1 ¹ /4—1 ¹ /2
40 .....	.843	5/16	7/8	1 ⁷ /8	3/4	5/8	1	45°	1 ¹ /4—1 ¹ /2
42, 1924-26 .....	.843	5/16	7/8	1 ⁷ /8	13/16	5/8, 3/4	1	45°	1 ¹ /4—1 ¹ /2
43, 1925-26 .....	.968	11/32	7/8	2 ³ /8	7/8	5/8, 3/4	30	30°	1 ¹ /2—1 ³ /4
De Soto, 1928-30, 6 syl. .....	.750	11/32	5/8	1 ¹⁵ /16	3/4	9/16, 5/8	2	45°	1 ⁵ /16—1 ⁹ /16
8 syl., 1930 .....	.750	11/32	5/8	2 ¹ /4	3/4	ei ole	1	45°	1 ¹ /4—1 ¹ /2
Diana, 1928-29 .....	.859	3/8	39/64	2 ¹ /8	3/4	5/8, 3/4	3	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16
Dodge, 4 syl., 1925-28 .....	.812	3/8	5/64	1 ¹ /2, 1 ⁵ /8	3/4, 7/8	5/8, 11/16	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
4 syl., 1920-24 .....	.812	3/8	5/8	1 ⁵ /8	3/4	9/16, 5/8	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
Standard 6, Victory 6, 1928-30 .....	.859	3/8	11/16	2 ¹ /8	3/4	5/8, 3/4	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
Senior Six 1928-30 .....	.859	3/8	11/16	2 ³ /8	7/8	5/8, 1	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
DD 6 .....	.750	11/32	11/16	1 ¹⁵ /16	3/4	9/16, 5/8	1	45°	1 ¹ /4—1 ¹ /2
DC 8 .....	.750	11/32	11/16	2 ¹ /4	3/4	5/8, 11/16	1	45°	1 ¹ /4—1 ¹ /2
Durant, A22 .....	.850	5/16	39/64	1 ¹ /2	3/4	5/8	3	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16
B22, 6 syl., 1922-24 .....	.875	5/16	5/8	2 ¹ /4	3/4	5/8	4	45°	1 ¹ /2—1 ⁷ /8
75, 1928 .....	.859	3/8	5/8	2 ¹ /8	3/4	9/16	3	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16
55, 65, 1928, 60, 66, 70, 1929 .....	.734	3/8	5/8	2, 2 ¹ /8	3/4	9/16	2	45°	1 ⁵ /16—1 ⁹ /16
4 syl., 1928, 40, 1929 .....	.859	3/8	5/8	1 ¹ /2	3/4	9/16	3	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16
6-14 .....	.859	11/32	39/64	2	3/4	3/4	3	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16
6-47 .....	.859	3/8	39/64	2 ¹ /8	7/8	3/4	3	45°	1 ³ /8—1 ¹¹ /16
Erskine, 1928-29 .....	.735	5/16	39/64	2	.619	5/8, 3/4	2	45°	1 ⁵ /16—1 ⁹ /16
Essex, 1924-30 .....	.750	5/16	3/4	1 ¹³ /16, 1 ¹⁵ /16	3/4, .802	5/8	1	45°	1 ¹ /4—1 ¹ /2
Falcon Knight, 1927-28 .....	.734	Luistimoottori	1 ⁷ /8	3/4	9/16	1 ⁷ /8	1	45°	Luistimoottori
1929 .....	.796								
Flint, B40, B60, 1925-26 .....	.859	3/8	| 9/16 |	2 ³ /8	3/4	9/16	3	45°	| 1 ³ /8—1 ¹¹ /16 |

Henkilöautot	Männän tappi	Venttiili-ohjaaja	Venttiili-nostaja	Kiertokangenaalaakeri	Kunin-gastatin holkki	Jousipultti	Venttiilipesän jyrsin		
							Key-stone N:o	Istukka kulma	Jyrsimen läpimittä
40 .....	.750	3/8	3 9/6 4	2	3/4	9/16	4	45°	1 1/2—1 7/8
55, 1924-26 .....	.859	3/8	3/4	2 3/16	1	5/8	5	45°	1 5/8—2
Z18, 1926 .....	.734	3/8	9/16	2 3/8	3/4	5/8	1	45°	1 1/4—1 1/2
60, 1927	1.000	3/8	3 9/6 4	2 1/8	3/4	9/16	4	45°	1 1/2—1 7/8
80, 1927 .....	.875	3/8	3 9/6 4	2	4	5/8	5	45°	1 5/8—2
Jr., 1927 .....	.859	3/8	3 9/6 4	2	3/4	9/16	1	45°	1 1/4—1 1/2
Ford, Malli T .....	.738	5/16	7/16	1 1/4	1/2	9/16	1	45°	1 1/4—1 1/2
Malli A	1.000	5/16	5/8	1 1/2	13/16	9/16	3	45°	1 3/8—1 11/16
Franklin, Sarja 9 .....	.875	11/32	3/8	1 5/8	11/16	3/4	1	45°	1 1/4—1 1/2
Sarja 10, 11A .....	.875	11/32	3/8	2	11/16, 7/8	3/4	1	45°	1 1/4—1 1/2
» 11B .....	.875	11/32	3/8	2 1/8	7/8	3/4	1	45°	1 1/4—1 1/2
» 12B .....	.875	11/32	5/16	2 1/8	.992	3/4	1	45°	1 1/4—1 1/2
145-147 .....	.937	3/8	7/16	2 1/8	.992	3/4	4	45°	1 7/16—1 7/8
Graham Paige, 610- 614, 1928-29....	.812	11/32	5/8	2 1/4	.802	5/8, 7/8	2, 30	45° 30°	1 5/16—1 9/16, 1 1/2—1 3/4
619-629, 1928-29..	1.000	11/32	5/8	2 3/8	15/16	3/4	4, 30	45° 30°	1 1/2—1 7/8, 1 1/2—1 3/4
827-835-837, 1928 -29.....	.859	2/8, 11/32	11/16	2 1/4	15/16	3/4	3, 30	45° 30°	1 3/8—1 11/16, 1 1/2—1 3/4
Standard 6, 1930..	.812	11/32	5/8	2 1/4	13/16	7/8	1, 30	45° 30°	1 1/4—1 1/2, 1 1/2—1 3/4
» 6, Special 8, 1930 .....	.812	11/32	5/8	2 1/4	7/8	ei ole	1, 30	45° 30°	1 1/4—1 1/2, 1 1/2—1 3/4
Gardner G-T, sarja 5, 4 syl., 1920-23..	.875	3/8	5/8	2	5/8	9/16, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
4 syl., sarja 5, 1924 -25	1.125	3/8	5/8	2 1/2	3/4	9/16, 3/4	4	45°	1 1/2—1 7/8
6A, 8A, 1925-26 ..	.750	11/32	5/8	2 1/8	15/16	9/16, 3/4	3, 30	45° 30°	1 3/8—1 11/16, 1 1/2—1 3/4
6B, 8B, 1926, 80, 90, 1928.....	.875	11/32	5/8	2 1/8	15/16	9/16, 3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
85, 120, 125, 1929 ..	.875	11/32	5/8	2 1/8	3/4	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
95, 130, 1929 .....	.875	11/32	5/8	2 1/8	15/16	5/8, 3/4	2, 30	45° 30°	1 5/16—1 9/16, 1 1/2—1 3/4
Hudson, Super Six .. Great Eight.....	1.093	3/8	1	2 1/4	.802	11/16	6	45°	1 11/16—2 1/4
Hupmobile, sarja R, 4 syl., 1918-25....	.750	5/16	1	1 15/16	13/16	5/8	2	45°	1 5/16—1 9/16
Sarja E, 8 syl., 1925 -27 .....	.750	21/64	5/8	2 3/8	13/16	3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
Sarja A, 6 syl., 1925 -29	865, 1.000	.366	3/4	2 1/8	7/8	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Cent 8, 1928, M, 1929 .....	.875	21/64	3/4	2 3/8	7/8	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Cent 6-1930 .....	.875	.366	3/4	2 3/8	7/8	5/8, 3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
» 8-1928-30....	.750	11/32	3/4	2 7/16	13/16	5/8, 3/4	1	45°	1 1/4—1 1/2
C .....	.875	11/32	3/4	2 5/8	13/16	5/8	2	45°	1 5/16—1 9/16
H. U. ....	.937	11/32	3/4	2 5/8	13/16	5/8	0, 30	45° 30°	1 1/4—1 7/16—1 1/2—1 3/4
S 1929-30 .....	.984	2/8	3/4	2 1/8	.802	9/16, 3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
Jewett, 6-55, 1923-25 6-40, NewDay, 1926	1.000	3/8	3/4	2 3/8	3/4	5/8, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
J, JE, 1926-29 .....	.734	3/8	3 9/6 4	2	3/4	5/8, 3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
R, E, 1928-29 .....	.859	5/16	3/4	2 1/8	7/8	5/8, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
80, 90 .....	.859	11/32, 3/8	3 9/6 4	2 1/4, 2 5/8	3/4	5/8, 7/8	3	45°	1 3/8—1 11/16
Z .....	.859	5/16	3 9/6 4	1 7/8, 2 3/8	3/4	5/8, 7/8	3	45°	1 3/8—1 11/16
Kissel, 55, 1923-28, 126, 1929-30 .....	.875	3/8, 11/32	5/8	2 1/4, 2 1/8	3/4	5/8	4, 31	45° 30°	1 1/2—1 7/8, 1 3/4—2 1/4
75, 1926-27, 95, 1929-30 .....	.750	11/32	5/8	2 1/8	13/16	5/8	3, 30	45° 30°	1 3/8—1 11/16, 1 1/2—1 3/4
La Salle, 303, 328, 1927-30 .....	.875, .750	3/8	1 1/16	2 3/8	1	3/4	2, 30	45° 30°	1 5/16—1 9/16, 1 1/2—1 3/4
Lincoln, 1920-30 .....	.875	3/8	1 1/8	2	13/16	1	4	45°	1 1/2—1 7/8
Marmon, 1924-27 ..	1.187	3/8	Erik.	2 9/16	Erik.	9/16, 3/4	5	45°	1 5/8—2
68, 1928-29 69, 1930 ..	.750	5/16	11/16	2	.804	ei ole	3	45°	1 3/8—1 11/16
Little, 1927-29 .....	.734, .750	5/16	Erik.	2 1/8	13/16	ei ole	1	45°	1 1/4—1 1/2
79-Big 8 .....	.875	11/32	Erik.	2 3/8	7/8	ei ole	4	45°	1 7/16—1 7/8
Marquette, 1929-30 ..	.812	3/8	—	—	—	—	3	45°	1 3/8—1 11/16
Moon, 6-40, 6-50, 1922 -24 .....	.750	5/16, 3/8	3/4	1 7/8, 2 1/4	3/4	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16

Henkilöautot	Männän tappi	Venttiili- lin ohjaaja	Venttiili- lin nostaja	Kierto- kangen ala- laakeri	Kunin- gastapin holkki	Jousi- pultti	Venttilipesän jyrsin.		
							Key- stone N:o	Istuk- ka- kulma	Jyrsimen läpimitta
Moon, 6–58, 1923–25	.859	3/8	3/4	21/4	3/4	5/8, 3/4	3	45°	13/8—111/16
A, 1925–27 .....	.859	3/8	39/64	2	3/4	5/8, 3/4	4	45°	11/2—17/8
6–60, 1927 .....	.734	3/8	39/64	2	3/4	5/8, 3/4	1	45°	11/4—11/2
6–72, 1928–29 .....	.859	21/64	39/64	21/4	3/4	5/8, 3/4	3	45°	13/8—111/16
8–80, 1928–29 .....	.859	21/64	39/64	17/8	15/16	5/8, 3/4	1	45°	11/4—11/2
Nash, 4 ja 6 syl., 1918									
-23 .....	.937	5/8	41/64	211/32 21/2	55/64	1/2, 5/8, 3/4	3	45°	13/8—111/16
Advanced Six, 1924									
-29 .....	.937	3/8	41/64	21/4	55/64, 63/64	5/8, 7/8	4	45°	11/2—17/8
Special Six, 1924–29	.875	3/8	41/64	21/4, 21/8	55/64	5/8, 3/4	3	45°	13/8—111/16
Light Six, 1925–27 .....	.750, .812	5/16	41/64	15/8	55/64	5/8, 3/4	2	45°	15/16—19/16
Standard Six, 1928									
-29 .....	.937, .812	5/16	41/64	17/8	55/64	5/8, 3/4	2	45°	15/16—19/16
Single Six 1930 .....	.812	5/16	41/64	13/4	63/64	5/8, 3/4	1	45°	11/4—11/2
Kiskoissyttytys 6–8,									
1930 .....	.875	3/8	41/64	21/8	63/64	5/8, 3/4	4	45°	17/16—17/8
Oakland, 1924–25 .....	.730	5/16	9/16	17/8	Erik. 7/8	5/8, 3/4	2	45°	15/16—19/16
1926–27 .....	.917	5/16	5/8, 11/16	17/8	Erik. 7/8	5/8, 3/4	3	45°	13/8—111/16
1928–29	1.062	5/16	11/16	21/4	Erik. 7/8	5/8, 3/4	3	45°	13/8—111/16
1930	1.052	11/32	9/16	21/4	.861	5/8, 3/4	2	45°	15/16—19/16
Oldsmobile, 1924–28.	.856	5/16, 11/32	5/8	17/8	3/4, .861	5/8	3	45°	13/8—111/16
4 syl., 1921–23 .....	.850	5/16	5/8	17/8	1	3/4	1	45°	11/4—11/2
30F, 1928 .....	.843	3/8	5/8	17/8	.861	3/4	1	45°	11/4—11/2
1929 F .....	.859	11/32	5/8	17/8	.862	3/4	2	45°	15/16—19/16
F 30 .....	.859	3/8	5/8	17/8	.861	5/8	30	30°	11/2—13/4
Overland, 91–92 .....	.734	5/16	5/8	13/8	9/16	9/16	4	45°	11/2—17/8
93, 1925–26, 93A,									
1927 .....	.734	3/8	5/8	17/8	9/16	11/16	1	45°	11/4—11/2
96, 1926–27 .....	.734	5/16	5/8	17/8	9/16	9/16	3	45°	13/8—111/16
Whippet, 96, 96A,									
98, 98A, 1928–30.	.796	11/32	5/8	13/8, 17/8	3/4	9/16	2	45°	15/16—19/16
Packard, 6 ja 8, 1921–									
24 .....	.750	11/32	1/2	13/4	3/4, 1	3/4	4	45°	11/2—17/8
6, 326–333, 8, 236–									
243 .....	.875	11/32	1/2	21/8	1	3/4	4	45°	11/2—17/8
626–633, 640–645									
726–736, 740–745 .....	.875	11/32	1/2	23/16	Erik.	3/4	4	45°	11/2—17/8
Paige, 6–70	1.125	3/8	3/4	23/8	13/16	5/8, 7/8	5	45°	15/8—2
6–72, 6–75	1.000	3/8	3/4	23/8	3/4	5/8, 7/8	4	45°	11/2—17/8
6–45, 1927 .....	.734	3/8	39/64	2	3/4	5/8, 3/4	3	45°	13/8—111/16
6–65, 1927	1.000	3/8	3/4	23/8	51/64	5/8, 7/8	4	45°	11/2—17/8
Peerless, 66, 67, 8 syl.,									
1924–26 .....	.875	3/8	1	21/8	63/64	7/8	31	30°	13/4—21/4
70–72, 6 syl., 1924–									
27 .....	.750	3/8	15/16	21/8	7/8	3/4	5	45°	15/8—2
80, 6 syl., 1926–28	1.000	3/8	15/16	21/8	7/8	3/4	4	45°	11/2—17/8
69, 1927–28 .....	.875	3/8	15/16	21/8	7/8	3/4	4	45°	11/2—17/8
90, 91, 1926–29	1.125	3/8	15/16	21/8	15/16	3/4	4	45°	11/2—7/8
6–60, 61, 1928–29 .....	.859	11/32	15/16	17/8	3/4	3/4	3	45°	13/8—111/16
6–81, 125 Str. 8,									
1929 Master 8, 30	.859	3/8	15/16	21/8, 21/4	3/4, 15/16	3/4	3	45°	13/8—111/16
Standard 8, 1930 .....	.859	5/16	15/16	21/8	3/4	3/4	2	45°	15/16—19/16
Pierce Arrow, 80 .....	.875	3/8	7/8	23/8	Erik.	3/4	5	45°	15/8—2
33, 36	1.062	13/32	7/8	21/4	Erik.	3/4	4	45°	11/2—17/8
Plymouth, 1928–30 .....	.750	3/8	11/16	17/8	3/4	9/16, 5/8	2	45°	15/16—19/16
Pontiac, 1927	1.062	5/16	5/8	2	9/16	9/16	3	45°	13/8—111/16
1928–30	1.062	5/16	5/8	2	47/64	9/16	3	45°	13/8—111/16
Reo, T6 .....	.984	3/8	1	21/4	47/64	5/8	5, 31	45° 30°	15/8—2, 13/4—21/4
A (Flying Cloud)									
20, 25, 1930 .....	.984	11/32	5/8	21/16	.806	5/8, 7/8	4	45°	11/2—17/8
B2 (Flying Cloud)									
15, 1930 .....	.859	11/32	5/8	17/8	.806	5/8, 7/8	3	45°	13/8—111/16
Roosevelt, 1929–30 .....	.750	5/16	11/16	2	.804	5/8, 3/4	3	45°	13/8—111/16
Star, 4 syl., 1924–25 .....	.750	3/8	39/64	11/2	3/4	1/2	4	45°	11/2—7/8
4 syl., 1926–28 .....	.859	3/8	39/64	11/2	3/4	9/16	4	45°	11/2—7/8
6 » 1926–28 .....	.734	3/8	39/64	2	3/4	9/16	1	45°	11/4—11/2

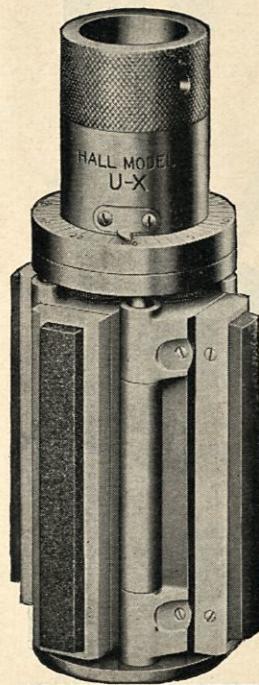
Henkilövaunut	Männän tappi	Venttiili-ohjaaja	Venttiili-nostaja	Kierto-kangens alaakeri	Kunin-gastapin holkki	Jousi-pultti	Venttiilipesän jyrsin		
							Key-stone N:o	Istuk-ka-kulma	Jyrsimen läpi-mitta
Studebaker, Big Six, 1922-27	1.000	3/8	5/8	2 5/16	13/16	3/4, 1	5	45°	1 5/8—2
Special Six, 1919-23	1.000	5/16	5/8	1 63/64	13/16	9/16, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Special Six, 1924-27	1.000	3/8	5/8	2 5/16	13/16	3/4, 1	5	45°	1 5/8—2
Light Six, 1920-24 .	.687	5/16	5/8	2 3/32	11/16	9/16, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Light Six, myöh. 1924-25 . . . . .	.875	5/16	5/8	2 3/32	11/16	9/16, 3/4	4	45°	1 1/2—1 7/8
Standard Six, 1925 -27 . . . . .	.875	5/16	5/8	2	1	3/4, 1	4	45°	1 1/2—1 7/8
President, 1928-30.	.937	3/8	5/8	2 1/4	1	3/4	4	45°	1 1/2—1 7/8
Commander, 1928- 30	1.000	3/8	5/8	2 5/16	1, 13/16	3/4	5	45°	1 5/8—2
Dictator, 1928-30 .	.875	5/16	5/8	2 1/8	7/8	3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Stutz, AA Sarja, M, L6 L8, 1929 . . . . .	.875	3/8	Erik.	2 3/8	13/16	3/4, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
Velie, 60, 1926-27 . .	.875	21/64	39/64	2 1/4	7/8	3/4, 7/8	2	45°	1 5/16—1 9/16
50, 66, 1927-28 . .	.875	5/16	7/16	2 1/4	15/16	3/4	4	45°	1 1/2—1 7/8
88, 1927-28 . . . .	.875	11/32	11/16	2 3/8, 2 1/8	3/4	3/4	2, 30	30° 45°	1 5/16—1 9/16, 1 1/2—1 3/4
77, 1928 . . . . .	.875	3/8	11/16	2 1/4	3/4	3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Viking, 1929-30 . . .	.855	5/16 3/8 11/32		2	15/16 .862	—	30	30°	1 1/2—1 3/4
Willys-Knight, 64, 65, 67 . . . . .	.937	Ei ole	Ei ole	1 27/32	3/4	3/4, 7/8	Luisti-moottori	Luistimoottori	
66, 66A . . . . .	.875	Ei ole	Ei ole	2 1/8, 2 3/8	Erik. 3/4	Ei ole	»	»	
70 . . . . .	.734	Ei ole	Ei ole	2	Erik. 3/4	Ei ole	»	»	
70A, 70B . . . . .	.796	Ei ole	Ei ole	2	13/16	Ei ole	»	»	
Wolverine . . . . .	.859	11/32	39/64	1 7/8	.802	5/8, 7/8	3	45°	1 3/8—1 11/16

Kuorma-autot.

Brockway, malli K . .	1.250	7/16	3/4	2 1/8	7/8	3/4, 5/8	7	45°	1 7/8—2 1/4
Malli R	1.375	7/16	3/4	2 1/4	1 1/4	3/4, 1	7	45°	1 7/8—2 1/4
60, 80 . . . . .	.859	11/32	39/64	2	15/16	5/8, 3/4, 7/8	3	45°	1 3/8—1 11/16
65, 75, 90, 91, 17B	.859	3/8	39/64	2 1/8	15/16	5/8, 3/4, 7/8	4	45°	1 7/16—1 7/8
120, 121, 140 . . .	1.250	7/16	39/64	2 3/8	1 2/16	3/4, 1, 1 1/4	6	45°	1 11/16—2 1/16
170, 190, 195, 220	1.250	7/16	39/64	2 1/2	1 1/8	3/4, 1 1/8, 1 1/4	6	45°	1 11/16—2 1/16
250.	1.250	7/16	39/64	2 1/2	1 1/2	1	6	45°	1 11/16—2 1/16
290, 640	1.500	7/16	3/4	3	1 1/2	1	8	45°	1 7/8—2 1/2
Chevrolet, 1923-28 . .	.850	5/16	39/64	1 1/2	9/16, 47/64	9/16	2	45°	1 5/16—1 9/16
1929-30 . . . . .	.990	5/16	.990	2	47/64	9/16	0	45°	1 1/4—1 7/16
Federal, X2, 5 ton . .	1.500	7/16	7/8	2 5/8	13/16	7/8, 1, 1 1/8	8	45°	1 7/8—2 1/2
R2, 1 ton S21, 22, 1 1/2 ton R3, S23 .	1.125	3/8	3/4	2	13/16	3/4, 7/8	5	45°	1 5/8—2
U2, 2 1/2 ton	1.375	7/16	3/4	2 1/8	13/16	7/8, 1, 1 1/8	7	45°	1 7/8—2 1/4
WL, 4 ton	1.375	7/16	7/8	2 1/4	7/8	7/8, 1, 1 1/8	8	45°	1 7/8—2 1/2
W2, W3	1.375	7/16	3/4	2 1/4	1 1/4	7/8, 1, 1 1/8	8	45°	1 7/8—2 1/2
U4, UL5, W4	1.250	7/16	3/4	2 1/8	7/8	7/8, 1	7	45°	1 7/8—2 1/4
X6, X7, X8	1.500	7/16	7/8	2 5/8	1 1/4	7/8, 1, 1 1/8	8	45°	1 7/8—2 1/2
B6, BB6, BB7	1.125	7/16	3/4	2 3/8	13/16	3/4, 7/8	7	45°	1 7/8—2 1/4
Federal Knight, FK, S25-26-27-28-29-30	.937	luistimoottori	1 27/32	13/16	3/4, 7/8	luistimoott.	luistimoottori		
Ford, malli T . . . .	.738	5/16	29/64	1 1/4	1/2	11/16	2	45°	1 5/16—1 9/16
Malli AA	1.000	5/16	5/8	1 1/2	13/16	3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Malli AA 1930 . . .	1.000	5/16	5/8	1 1/2	1	3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Garford, 1 ton, mallit 15, 25B	1.062	3/8	3/4	1 7/8	E 13/16	3/4, 1	3	45°	1 3/8—1 11/16
1 1/2 ton, mallit 30 . .	1.062	3/8	3/4	2	E 13/16	3/4, 1	4	45°	1 1/2—1 7/8
1 1/2 » » 30A . .	1.375	3/8	5/8	2	E 13/16	3/4, 1	4	45°	1 1/2—1 7/8
2 1/2 » » 50 . .	1.125	7/16	3/4	2 1/8	E 1	3/4, 7/8, 1	7	45°	1 7/8—2 1/4
4 » » 80 . .	1.250	7/16	7/8	2 1/4	E 1 1/4	1 1/8, 1 1/4	8	45°	1 7/8—2 1/2
5 » » 68 D, 28-80, 100	1.500	7/16	7/8	2 1/2	E 1 3/4	1 1/8, 1 1/4, 1 1/2	8	45°	1 7/8—2 1/2
G. M. C., 1 ton, mallit K16, K17, 32 . .	1.125	3/8	55/64	2	3/4	5/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
2 1/2 ton, mallit 41, K41, K52	1.234	3/8	55/64	2 1/8	11/8	5/8, 3/4	6	45°	1 11/16—2 1/6

Kuormavaunut	Männän tappi	Venttiilin ohjaaja	Venttiilin nostaja	Kierto-kangen ala-lakeri	Kunin-gastapin holkki	Jousipultti	Venttiilipesän jyrsin		
							Key-stone N:o	Istukka-kulma	Jyrsimen läpi-mitta
G. M. C.									
3½, 5 ton, mallit 71, K71, K72, K101, 102	1.294	7/16	55/64	2³/₈	1¹/₄	1	8	45°	1⁷/₈—2¹/₂
T20 . . . . .	.750	3/8	1	2	7/8	3/₄	2	45°	1⁵/₁₆—1⁹/₁₆
T40, 50 . . . . .	.875	3/8	1	2¹/₄	1¹/₄	3/₄, 1	4	45°	1¹/₂—1⁷/₈
T15, T17, T19.	1.062	5/₁₆	5/₈	2	7/₈	5/₈, 3/₄	2	45°	1⁵/₁₆—1⁹/₁₆
T25 . . . . .	.875	3/8	7/₁₆	2¹/₈	7/₈	5/₈, 3/₄	4	25°	1⁷/₁₆—1⁷/₈
T30, T42, T44. . . . .	.875	3/8	7/₁₆	2¹/₈	63/₆₄	3/₄, 1	4	45°	1⁷/₁₆—1⁷/₈
T60, T82, T90. . . . .	.937	3/8	7/₁₆	2³/₈	1⁷/₆₄	1⁷/₃₂	6	45°	1¹¹/₁₆—2¹/₁₆
Graham, ¾, 1 ton 1924—29 . . . . .	.812	3/₈	5/₈	1⁵/₈	3/₄	3/₄	4	45°	1¹/₂—1⁷/₈
1930 . . . . .	.812	1¹/₁₃	5/₈	2¹/₄	.802	8/₈	{1	45°	1¹/₄—1¹/₂
International, mallit 33, 43.									
Malli 53	1.300	3/₈	5/₈	2¹/₄	63/₆₄	3/₄, 7/₈	4	45°	1¹/₂—1⁷/₈
Mallit 63, 103	1.300	3/₈	5/₈	2⁵/₈	1¹/₄	3/₄, 7/₈	4	45°	1¹/₂—1⁷/₈
Malli 54L . . . . .	.750	1¹/₃₂	5/₈	1⁷/₈	1¹/₃₂	3/₄, 7/₈, 1¹/₄	4	45°	1¹/₂—1⁷/₈
Mallit 54H, 54M . . .	1.125	7/₁₆	5/₈	2¹/₂	1	3/₄, 7/₈	2	45°	1⁵/₁₆—1⁹/₁₆
Malli LD . . . . .	.740	3/₈	5/₈	2	1	3/₄, 7/₈	3	45°	1³/₈—1¹/₂
Mallit S, SD, SL . . .	.875	3/₈	5/₈	2	1	3/₄, 7/₈	4	45°	1¹/₂—1⁷/₈
Nash, mallit 20—30—									
5018 . . . . .	.937	3/₈	5/₈	2¹/₈	63/₆₄	1	E	45°	1³/₄
Malli 4017	1.125	7/₁₆	5/₈	2¹/₈	63/₆₄	1	E	45°	2¹/₈
Overland . . . . .	.734	3/₈	5/₈	1³/₈	9/₁₆	1¹/₁₆	3	45°	1³/₈—1¹¹/₁₆
Reo, F, Speed Wagon	1.225	3/₈, 7/₁₆	5/₁₆	1³/₄	E 3/₄	5/₈, 7/₈	{50	50°	1¹¹/₁₆—1⁴¹/₁₆
Republic, 1¹/₄ ja 1¹/₂ ton, mallit 75, 76, 77, 85, 86									
1¹/₂ ton, mallit 80, 81 2 ton, mallit 11X, 15, M15	1.125	3/₈	5/₈	2¹/₈	7/₈	5/₈, 7/₈	4	45°	1¹/₂—1⁷/₈
3 ton, mallit 19, 25, M25	1.125	3/₈	3/₄	2	7/₈	5/₈, 7/₈	4	45°	1¹/₂—1⁷/₈
3 ton, mallit 19W, 25W	1.250	7/₁₆	3/₄	2³/₈	1	5/₈, 7/₈	7	45°	1⁷/₈—2¹/₄
4¹/₂ ton, mallit 20, 30, M30	1.250	7/₁₆	3/₄	2¹/₄	1	1, 1¹/₈, 1³/₈	7	45°	1⁷/₈—2¹/₄
4¹/₂ ton, malli 20W	1.250	7/₁₆	1¹/₈	2³/₈	1	1, 1¹/₈, 1³/₈	7	45°	1⁷/₈—2¹/₄
1¹/₄ ja 1¹/₂ ton, mallit 75, 85	1.125	3/₈	5/₈	2¹/₈	1	5/₈, 7/₈	4	45°	1¹/₂—1⁷/₈
2 ton, malli 15W	1.000	3/₈	3/₄	2¹/₄	1	5/₈, 7/₈	6	45°	1¹¹/₁₆—2¹/₁₆
4¹/₂ ton, malli 30W, S25W	1.250	7/₁₆	3/₄	1⁷/₈	1	1, 1¹/₈, 1³/₈	7	45°	1⁷/₈—2¹/₄
5 ton, malli 35, M35	1.375	7/₁₆	1	2³/₈	1	1, 1¹/₈, 1³/₈	8	45°	1⁷/₈—2¹/₂
White, ¾ ja 2 ton, mallit 15, 15A, 20, 20D	1.047	3/₈	51/₆₄	2³/₁₆	Erik.	3/₄	2	45°	1⁶/₁₆—1⁹/₁₆
3 ja 5 ton, mallit 40, 40D, 45, 50 Bus. .	1.187	7/₁₆	51/₆₄	2³/₈	Erik.	1¹/₄	7	45°	1⁷/₈—2¹/₄
5 ton, malli Old 45 . . .	1.375	7/₁₆	51/₆₄	2¹/₄	Erik.	1³/₄	7	45°	1⁷/₈—2¹/₄
2¹/₂ ton, mallit TGGN, GR50, 51 45D	1.187	7/₁₆	51/₆₄	2¹/₄	Erik.	1¹/₄	7	45°	1⁷/₈—2¹/₄
53, 56.	1.187	7/₁₆	51/₆₄	2¹/₄	Erik.	3/₄, 7/₈, 1¹/₈	7	45°	1⁷/₈—2¹/₄
54	1.250	9/₁₆	51/₆₄	2⁵/₈	Erik.	1¹/₂	8	45°	1⁷/₈—2¹/₂
50B, 52	1.187	7/₁₆	51/₆₄	2¹/₄	Erik.	3/₄, 1¹/₄	7	45°	1⁷/₈—2¹/₄

HALL sylinterihiomiskoneella



voitte suorittaa sylinterihiomisen nopeasti ja mikrometriasteikosta näette miten hiominen sylinterin sisällä edistyy.

Sylinterin hiominen on aina alottettava kulumattomasta alaosasta. Ylöspäin hiotaan vain sitämukaan kuin alaosa on väljentynyt. Sylinterin yläosaan muodostunut rengasmainen koroke pitää kivien säätämiseksi poistaa jyrsimällä.

Ensin hiotaan yksi sylinteri oikeaan ylisuuruuskokoonsa, mitataan sylinteritarkkuusmitalla, että se on pyöreä, siirretään hiomiskoneen asteikkoa kiivenkulumisen verran 0.002 tuumaa ja hiotaan seuraava sylinteri j.n.e. Kaikki Hall sylinterihiomakoneet ovat 4-kiven systeemiä.

HALL sylinterihiomakone, malli UX, Standard kivillä Smk. 1,850:—

—»— —»— **mallit OOX, OX, 1X, 2X » 1,750:—**

Hall sylinterihiomakoneita kuiva- ja märkähiontaa varten.

Malli	Hiomaalaajuus	Kivien pituus	
		Karkeat	Hienot
UX Standard kivillä ja kivenpitimillä . . .	2 ³ / ₄ " – 4 ¹ / ₈ " (70–105 mm)	4"	4"
UX Standard kivillä ja kivenpitimillä sekä Junior kivillä	2 ⁵ / ₈ " – 4 ¹ / ₈ " (65–105 mm)	4"	4"
N:o OOX	1 ³ / ₄ " – 2 ¹ / ₄ " (44–57 mm)	3"	3"
N:o OX	2 ¹ / ₄ " – 2 ⁵ / ₈ " (57–66 mm)	4"	4"
N:o 1X: Junior kivillä	2 ⁵ / ₈ " – 3" (67–76 mm)	4"	6"
Standard kivillä ylisuur. —»—	2 ⁷ / ₈ " – 3 ¹ / ₂ " (73–88 mm)	4"	6"
Ylisuur. —»—	3 ¹ / ₈ " – 3 ⁵ / ₈ " (79–91 mm)	4"	6"
N:o 2X: Standard kivillä	3 ³ / ₈ " – 4" (85–101 mm)	4"	6"
Ylisuur. —»—	3 ³ / ₈ " – 4 ³ / ₈ " (95–111 mm)	4"	6"
Erikoissuur. —»—	4" – 4 ⁵ / ₈ " (101–117 mm)	4"	6"

HALL hiomakiviä	Karkeat	Hinta sarjalta	Hienot	Hinta sarjalta
OOX varten	OOHS	Smk. 195:—	OOPS	Smk. 195:—
OX —»—	OHS	» 195:—	OPS	» 195:—
1X —»— (Junior)	AJ	» 195:—	CJ	» 265:—
—»— —»— (Standard)	A	» 195:—	C	» 265:—
—»— —»— (ylisuur.)	AO	» 195:—	CO	» 265:—
2X —»— (Standard)	2D	» 195:—	2F	» 265:—
—»— —»— (ylisuur.)	2GS	» 265:—	2GF	» 330:—
—»— —»— (erikoissuur.)	2TS	» 265:—	2TF	» 330:—
UX —»— (Junior)	4UGJ	» 195:—	4UFJ	» 195:—
UX —»— (Standard)	4UC	» 195:—	4UF	» 195:—

HALL sylinterinporauskone

automaattisella palauttajalla.

Ainoastaan Hall porauskoneissa on aikaa tavattomasti säästävä automaattinen palauttaja. Siten ei aikaa kulu turhaan poran käsin kohottamiseen. Haluttaessa voidaan porauskanta jättää alas.

Työteho $2\frac{1}{16}'' - 5\frac{1}{2}''$

neljällä porauskannalla, joista tarvitaan vain kaksi yksinomaiseen autotyöhön ($2\frac{5}{8}'' - 4''$)

3 syöttönopeutta:

nopea	,085"	kierroksella
tavallinen	,035"	"
hidas	,020"	"

Erikoisen nopea palaussyöttö.

2 kierrosnopeutta:

20 kier/min.	
30 kier/min.	

Porausvoima

on $0,125''$ hitalla syötöllä keskikovassa valuraudassa sylinterin läpimitan ollessa alle $4''$. Mitä suurempi läpimitta ja kovempi aine sitä ohuempi lastu.

Terät säädettäväissä porauskantaa tai konetta irroittamatta. Mikrometrisääkö.

Vaihdelaatikko

on **aina** asetettava Neutral asentoon, kun poraa kierretään ylös- tai alas- päin.

Hinta ilman porauskantoja $\frac{1}{4}$ hv. 110 v. 1-vaihemoott. Smk. 6,550:—

Hinta $\frac{1}{4}$ hv. 110 v. 1-vaihemoott. $2\frac{5}{8}'' - 4''$ Smk. 10,350:—
» » » » $2\frac{1}{16}'' - 5\frac{1}{2}''$ Smk. 15,100:—

On ainoastaan yksi järkevä työtapa, jos sylinteri on ylikulunut tai pahasti leikkautunut. Se on poraus.

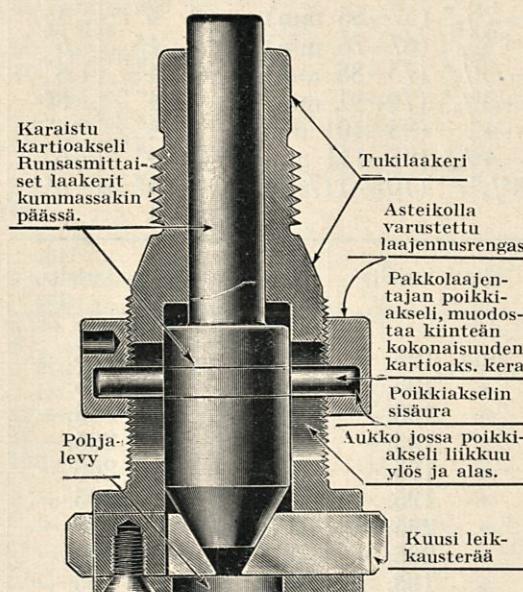
On ainoastaan yksi järkevästi rakennettu ja halpa porauskone. Se on HALL.

Lisähinnat eril. moottoreille:

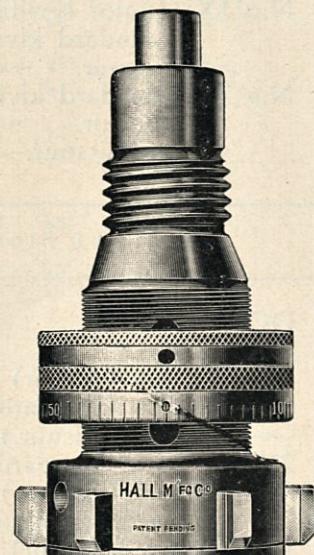
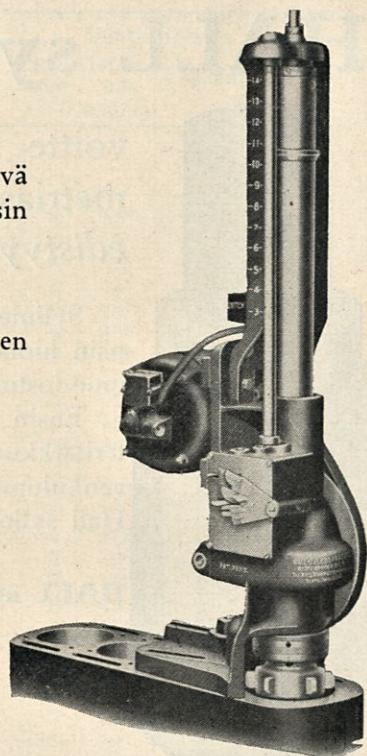
$\frac{1}{4}$ Hv. 220 v. 1 v.	125:—
» 115 v. tasav.	370:—
» 230 v. »	500:—
$\frac{1}{3}$ kaikki	800:—

Porauskannat:

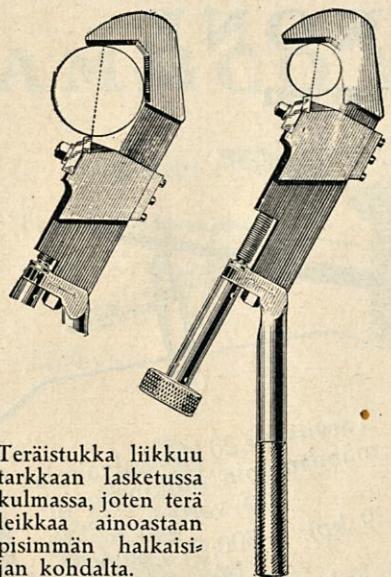
N:o 1. $2\frac{1}{16}'' - 2\frac{5}{8}''$	Smk. 1900:— kpl.
N:o 2. $2\frac{5}{8}'' - 3\frac{1}{4}''$	» 1900:— »
N:o 3. $3'' - 4''$	» 1900:— »
N:o 4. $4'' - 5''$	» 2300:— »
Lisäterät $5'' - 5\frac{1}{2}''$	570:— sarja
» muut koot	480:— »



Hall porauskannan läpileikkaus



Hall porauskanta



Terästukka liikkuu tarkkaan lasketussa kulmassa, joten terä leikkaa ainoastaan pisimmän halkaisijan kohdalta.

Soikeaksi kuluneen

Kampiakselin pyöristys

on tähän asti tuottanut suurta vaivaa, eikä sitä ilman suurta ajanhukkaa ole saatu täsmälleen pyöristetyksi.

AMMCO kampitapinjyrsin

suorittaa tämän työn nopeasti ja tekee ehottomasti pyöreän tapin, ilman että on välttämätöntä edes irroittaa kampiakselia kampikammiosta.

AMMCO kampitapin jyrsin			
N:o	Standarditerien pituus	Lisäterien pituus	Hinta Smk.
N:o 1 C. $1\frac{1}{4}''$ – $2\frac{1}{2}''$ läpimitalle	$1\frac{1}{4}''$, $1\frac{3}{8}''$, $1\frac{1}{2}''$, $1\frac{5}{8}''$, $1\frac{7}{8}''$	$1\frac{3}{32}''$, $1\frac{1}{8}''$, $1\frac{3}{16}''$, $1\frac{5}{16}''$, $1\frac{7}{16}''$, $1\frac{9}{16}''$, $1\frac{11}{16}''$, $1\frac{3}{4}''$, $1\frac{55}{64}''$, $1\frac{15}{16}''$, 2	2,800: —
N:o 2 $1\frac{3}{4}''$ – $3\frac{1}{8}''$ läpimitalle	$2''$, $2\frac{1}{4}''$, $2\frac{1}{2}''$, $2\frac{3}{4}''$, 3"	$1\frac{15}{16}''$, $2\frac{1}{8}''$, $2\frac{3}{16}''$, $2\frac{3}{8}''$, $2\frac{7}{16}''$, $2\frac{5}{8}''$, $2\frac{13}{16}''$, $2\frac{7}{8}''$, $3\frac{1}{8}''$, $3\frac{3}{4}''$, $3\frac{1}{2}''$, $3\frac{3}{4}''$, 4"	3,200: —

Kampitapinjyrsimen mukana seuraa 5 kpl. vakioteriä. Terät N:o 1 ja N:o 2 eivät sovi N:o 0 laitteeseen.

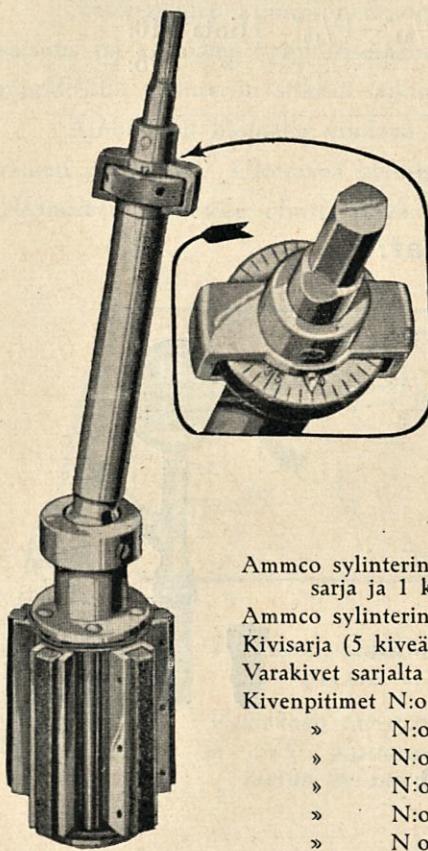
Lisäterät $1\frac{3}{32}''$ –2" pituiset hinta Smk. 85: — kpl.
» $2\frac{1}{8}''$ –3" » » » 95: — »
» $3\frac{1}{8}''$ –4" » » » 115: — »

AMMCO sylinterinhiomakone

on käytännöllisin saatavissa olevista sylinterinhiomakoneista.

1. Mikrometrисääkö.
2. Pakkosityöttö karoliolajentajalla
3. Vaihdettavat kivenpitimet
4. 5-kivijärjestelmä

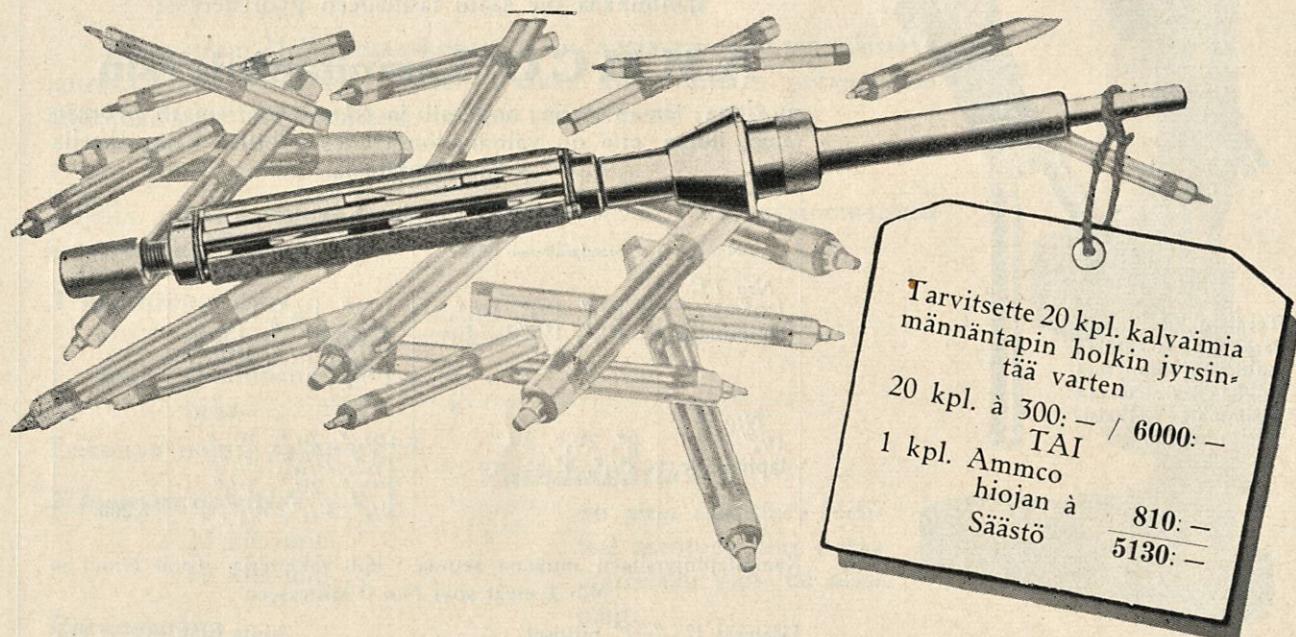
ovat ne kulmakivet, joihin perustuu Ammcon maailmanmaine.



Ammco sylinterinhiomakone, malli E 5-kivinen, varusteet: mikrometrissääkö, 1 kivisarja ja 1 kivenpitimet	1,950: —
Ammco sylinterinhiomakone, malli E, täydellisenä, $2\frac{5}{8}''$ –4", 2 kivisarjalla	3,000: —
Kivisarja (5 kiveä) 2 eri karkeutta	220: —
Varakivet sarjalta (4 kiveä)	260: —
Kivenpitimet N:o 1, hiomalaajuus $2\frac{5}{8}''$ – $3\frac{1}{8}''$ sarja	430: —
» N:o 2, » $3''$ – $3\frac{1}{2}''$ »	430: —
» N:o 3, » $3\frac{1}{2}''$ –4" »	430: —
» N:o 4, » $4''$ – $4\frac{1}{2}''$ »	430: —
» N:o 5, » $4\frac{1}{2}''$ –5" »	430: —
» N:o 6, » $5''$ – $5\frac{1}{2}''$ »	430: —

AMMCO HIOMAKONE

männäntapinholkin hiontaa varten



A M M C O männäntapin holkin hioja, hiomalaajuus $47/64''$ — $1\frac{1}{16}''$ Hinta 810:—
Varakivet tusina » 75:—

**AMMCO moottorikoettaja toteaa ja löytää
seuraavat viat:**

1. Vuodon imuventtiileissä.
2. Vuodon pakoventtiileissä.
3. Kuluneet mänänrenkaat.
4. Soikean tai leikkaantuneen sylinterin.

Se hankkii Teille sekä työtä että tyytyväisiä asiakkaita.



Hinta 710:—

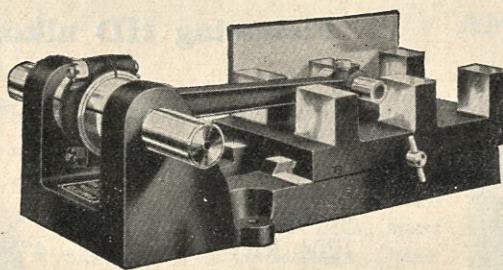
AUTOLA Oy.

AMMCO kiertokangen tarkistaja

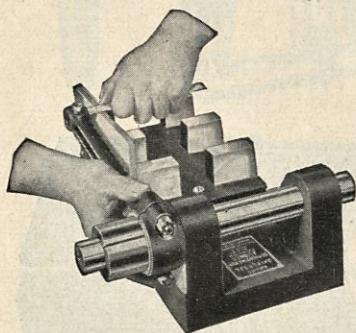
Kantatappi $1\frac{1}{4}$ "

5 halkohylsyä vakiovarusteina $1\frac{1}{2}$ ", $1\frac{5}{8}$ ", $1\frac{7}{8}$ ", 2", $2\frac{1}{4}$ ".

Lisähylsyt 85: — kpl.



Ellei kiertokankia oikaista, ei mäntien uusimisesta ole mitään hyötyä.



ei ole hento mittari, vaan jykevä työkalu, johon kiinnitetty kiertokanki voidaan huolletta vääntää avaimella suoraksi. Männtappi ja mäntä voidaan tarkistaa tällä samalla koneella.

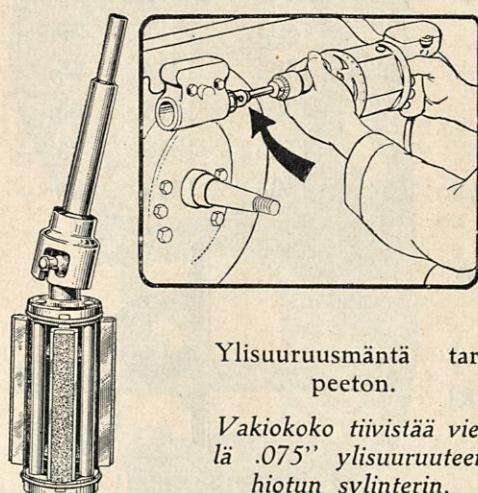
Hinta 2300: —

AMMCO jarrusylinterin hiomakone

Nestejarruhuolto vaatii korjaamomiehiltä uusia työtapoja ja -kaluja.

Nestejarrujen kunnollinen toiminta riippuu vapaasti liikkuvista jarrumännistä. Jokainen epätasaisuus tai kohoama sylinteriseinämässä lisää kitkaa kumipäisen männän ja seinämän välillä. Lisäksi muodostuu sylinteriin sitkeää taikinaa. Kumimäntä liikkuu yhä pahemmin takertuen ja repeää lopulta.

Ainoastaan hiomalla voidaan jarrusylinteri oikaista täydellisesti ja siihen palauttaa sen alkuperäinen peilipinta. Hiottavaa sylinteriä ei tarvitse irroittaa, eikä sitä saa puhdistaa ennen hiomista. Hiomiseen käytetään ohutta öljyä tai petroolia.



Ylisuuruusmäntä tarpeeton.

Vakiokoko tiivistää vielä .075" ylisuuruuteen hiotun sylinterin.

AMMCO nestejarrusylinterin hiomakone

hioo kuluneet tai leikkautuneet jarrusylinterit pienimmin kustannuksin. Takaa ehdottomasti jarrujen kunnollisen toiminnan.

työlaajuus $1\frac{1}{4}$ "— $1\frac{3}{4}$ "

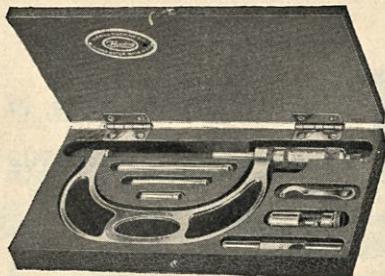
Hinta 695: —

Varakivet sarjalta

$1\frac{1}{4}$ "— $1\frac{1}{2}$ " 165: —
 $1\frac{1}{2}$ "— $1\frac{3}{4}$ " 165: —



Tarkkuusmittoja



Ulkopuolimikrometri
N:o 1207 RL
Työvara 0"-4"
Hinta 625:—

Flemming HD ulkomikrometrejä:

N:o	Työvara	Hinta
1201 RL	0"-1"	300:—
1202 RL	1"-2"	320:—
1203 RL	2"-3"	320:—
1204 RL	3"-4"	340:—
1210 RL	4"-5"	370:—
1208 RL	5"-6"	400:—
1209 RL	2"-6"	780:—

Flemming sisämicrometrejä:

N:o	Työvara	Hinta
1225	2"-5"	320:—
1226	2"-6"	360:—



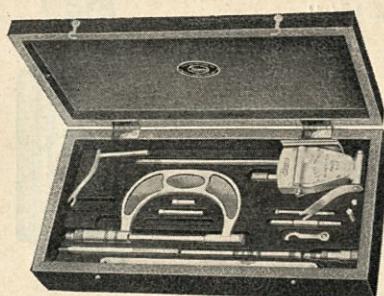
Autohuoltajan kalusto:

Ulkomikrometri	n:o 1207 RL
Sisämicrometri	» 1225
Harppimitta	» 1304
Jakomitta	» 1324
Teräsmitta 6"	» 1332
Rakomitta venttiileille	» 1340
» männille	» 1342
Kierretulkki	» 1345
Kulmamitta	» 1337
Hinta 1400:—	

Sisämicrometri
N:o 1225

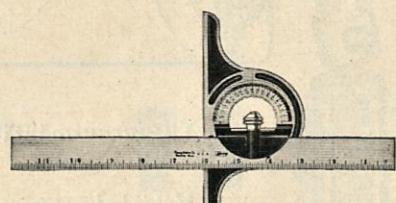
Harppimittoja

	Sisäp.	Ulkop.	Hinta
3"	1303	1313	50:—
4"	1304	1314	55:—
5"	1305	1315	55:—
6"	1306	1316	75:—
8"	1308	1318	80:—



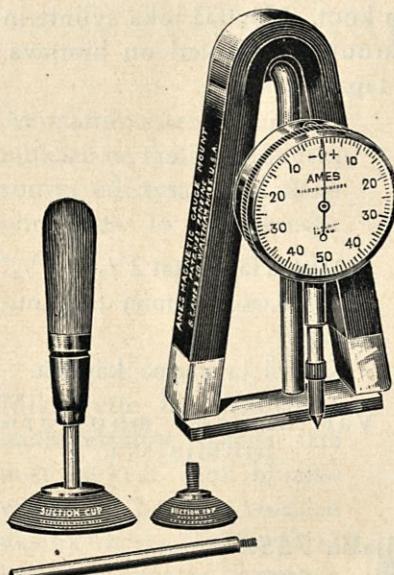
Sylinterimittakalusto

Sylinteritarkkuusmitta	
n:o 1250 2 1/2"-5 1/2"	
Ulkomikrometri n:o 1207 RL	
Sisämicrometri » 1225	
Rakomitta » 1332	
Hinta 1600:—	



Kulmamitta n:o 1339
Hinta 220:—

TARKKUUSMITTOJA

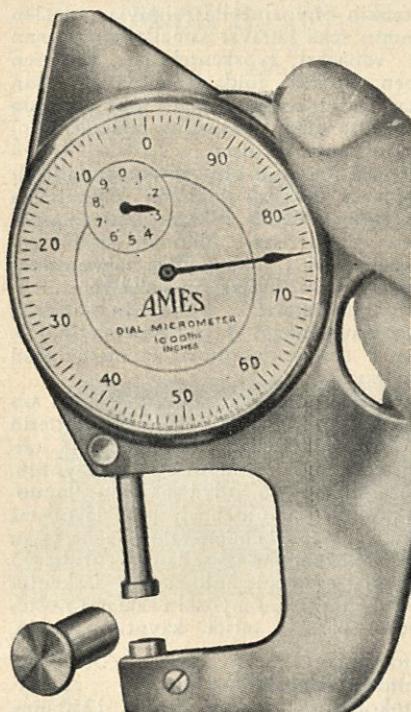


AMES tarkkuusmitta

Hinta Smk 755:—

AMES imukupit

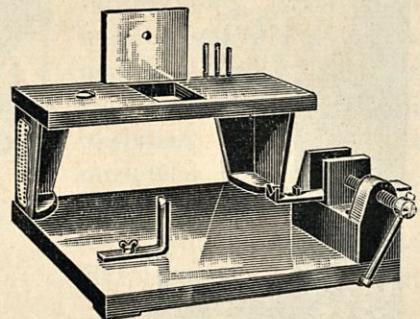
Hinta Smk 125:— pari



Ames taskumikrometri.

Jokainen korjaamo tarvitsee ensiluokkaisia tarkkuusmittoja. Ne ovat aivan välttämättömiä niille, jotka itse tekevät kaikki työnsä. Ne ovat kaksi vertaa tarpeellisempia siellä, missä osa työstä teetetään toisaalla. Omien miesten huolellisuus on sentään helpommin valvottavissa kuin vieraiden. Vika kuitenkin jää asiakkaan silmissä sen korjaamon syyksi, jolle hän on vaununsa jättänyt. Mitatkaa siis aina työtä poisantaessanne, mitä on tehvä, ja vastaanottaessanne, mitä on todella tehty.

AMES Koe ja tarkistuspöytä Täyd. hinta 1450:—



soveltuu käytettäväksi mitä erilaisimmissä konetarkistuksissa, sillä voidaan mitata esim.:

AMES tasku mikrometri

Erittäin kätevä koje kaikille, joiden täytyy suorittaa tarkkoja ja nopeita mittauksia. Ei kaipaa minkäänlaista säätmistä. Pikkuviihari näyttää tuuman kymmenesosat ja iso sadas- ja tuhannesosat.

Hinta Smk 520:—

AMES akselintarkkuus- mitta

näyttää milloin akseli tai tappi on korjauksen tarpeessa. Astekko 1/1000 tuumissa.

Koko N:o 1,
mittaa $1'' - 2\frac{1}{4}''$ läpim.

Koko N:o 2,
mittaa $2'' - 3\frac{1}{4}$ läpim.

Hinta Smk 755:—

Männäntapin väljyys.

Männän väljyys.

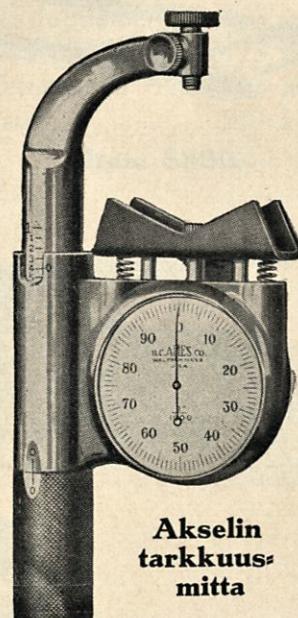
Venttiilivarren suoruus.

Venttiilin epätasainen kuluminen.

Laakerien kiristyslevyjen paksuus

Vääntyneen akselin aiheuttama

heitto tasapyyörästössä y.m.

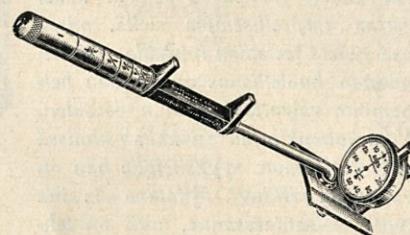
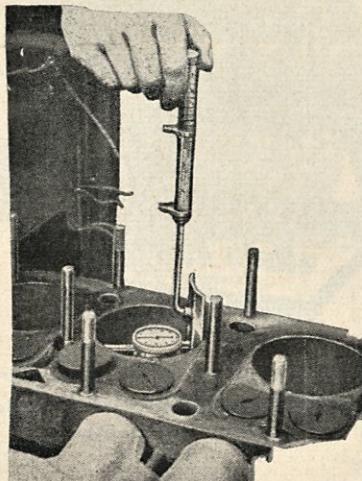


Akselin
tarkkuus-
mitta

AMES sylinterin tarkkuusmitta

osoittaa sylinterin kulumisen, mittaa soikeuden ja kartiomaisuuden tuuman tuhanneisosissa ma-temaatillisella tarkkuudella. Osoittaa sylinteriryhmän eri sylinterien koot. Näyttää joka sylinterin todellisen läpimitan. Auttaa teitä määrittelemään, mihin ylisuuruuteen sylinteri on hiottava.

Säätövarsi korvaa sisäpuolimikrometrin useissa tapauksissa.



Mittaa läpimitat $2\frac{1}{2}'' - 5\frac{3}{4}''$
väiltä 0,0005 tuuman tarkkuu-
della.

Kätevä ja varma käyttää.

Välttämätön moottori-
hiomisissa.

Hinta:

asettelukädensijalla 755:—
suoralla varrella 600:—

Öljypaine auton nostolaite. Kotimainen valmiste.

Nykyainen autohuolto edellyttää laitteita, joilla auto nopeasti ja varmasti saadaan nousemaan riittävän korkealle, jotta sen alustan puhdistaminen, rasvaaminen y.m. työt voitaisiin toimittaa mahdollisimman nopeasti ja vähemmällä. Auton omistajalla on tavallisesti kiire, joten hän aina mieluimmin jättää vaununsa huollon korjaamolle, joka on tällaisilla työtä jouduttavilla laitteilla varustettu.

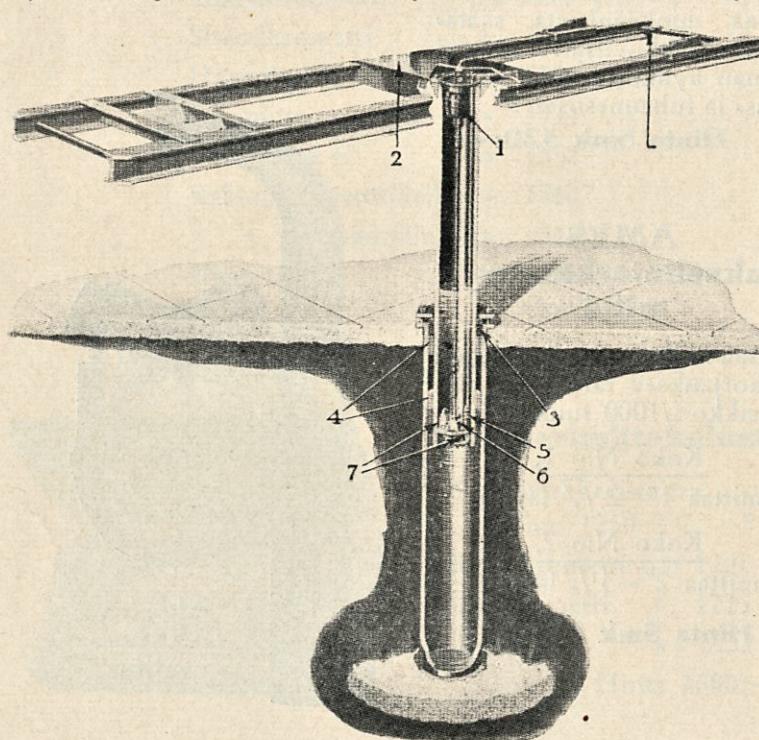
Auton nostamista varten on suunniteltu monenlaisia laitteita, joista kuitenkin öljypaineella toimivia pidetään käytännöllisimpinä, sillä ne nostavat ja laskevat auton tasaisimmin ja varmimmin sekä jättävät samalla suurimman tilan vapaaksi työskentelylle. Tällaisen laitteen varassa voidaan autoa myöskin kiertää haluttuun suuntaan, joka monessa tapauksessa esim. ahtaissa ja pimeissä huoneissa on suuriarvoista.

Vieressä kuvatun öljypaine nostolaitteen muodostaa tukevan mänän kannattama nostotelini. Mäntä liikkuu lattiaan upotetussa sylinterissä. Mänän sisällä on sähkömoottori 1, joka käyttää hammasratas öljypumppua 6. Lisäksi on siellä venttiili 5, ja öljynpuhdistajat 7. Sylinterin yläpäässä ovat ohjausrenkaat 4 ja tiivistysholki 3. Kansi 2 suojaa moottoria ja on helposti irroitettavissa.

Nosturin ollessa ala-asennossaan ja siis lattiaa vasten, on mäntä kokonaan sylinterin sisällä. Kun telinen päässä olevasta kattaisijasta pannaan moottori 1 käynniin, painaa pumppu 6 öljyä mänän alapuolelle, jolloin se nousee ylös pään ja nostaa auton. Nostokorkeuden rajoittaa itsästään öljymäärä mänän sisällä. Venttiili 5 avaamalla saadaan auto sitten laskeutumaan. Se tapahtuu myöskin samasta nostotelinen päästä, mistä käytiinpanokin.

Nostovoima	3000 kg.
Moottorin voimakkuus	1 hv.
Nostokorkeus	1250 mm.

Hinta tasavirralle Smk. 9,200.—



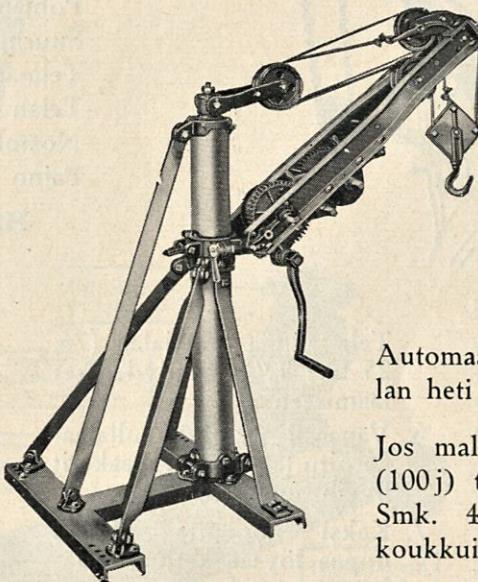
AUTOLA Oy.

A M M C O nostokurki

hinausvaunuja varten.

Ammattimiesten lausunnon mukaan on tämä nostokurki suurin edistysaskel alallaan viimeisten 15 v. kuluessa.

Miksi ette hinausnosturia hankkiessanne ostaisi tätä nostokurkea. Kun hinausvaunu on hallissa, voidaan yksinkertaista väkipyörää käyttäen nostaa kuormia missä korjaamon nurkassa tahansa.



Nostokuomi käantyy S-mallissa ympäri. 4 tonnin malleissa on kuollut kohta vain suoraan takana. Kaksi toisistaan riippumatonta nostoteliaa, toinen puomia, toinen nostokoukkua varten. Kummassakin hidas 50:1 ja nopea 20:1 vaihde.

Automaattinen sulkulaite lukitsee telan heti kun väätäminen lopetetaan.

Jos mallit S ja SB halutaan 30,5 m (100 j) teräköydellä, velotetaan tästä Smk. 480. – 100 jalan lisäköysi-koukuineen hintaan Smk 1000:–.

Kiinnityspultit ja mutterit seuraavat mukana samaan hintaan.

Malli S.

Nostokyky	3 tonnia.
Pohjamitat	91×68 sm.
Nostopuomi	130 sm.
Vetokaapeli	19,8 m.
Paino	210 kg.

Hinta 7200:–

Malli SB.

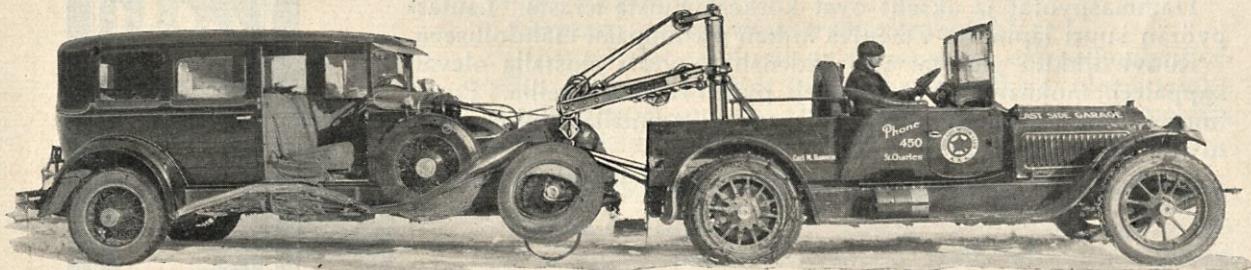
Nostokyky	4 tonnia.
Pohjamitat	31×68 sm.
Nostopuomi	130 sm.
Vetokaapeli	19,8 m.
Paino	218 kg.

Hinta 7800:–

Malli LB.

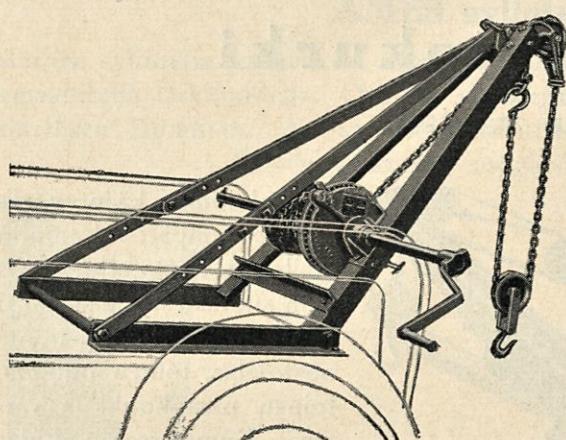
Nostokyky	4 tonnia.
Pohjamitat	91×68 sm.
Nostopuomi	183 sm.
Korkeus	178 sm.
Vetokaapeli	30,5 m.
Paino	250 kg.

Hinta 8800:–



Yksi tapaus monista.

AMMCO huoltaa kätevästi ne kaikki.



MARQUETTE HD nostokurki

Pohjamitat $42'' \times 32''$.
Suurin korkeus 61''.
Tela-akselin pituus 60''.
Telan ja pohjan väli 16''.
Nostokyky 3500 kg.
Paino 186 kg.

Hinta 5700: —

Yksitoista yliotetta:

1. Puominokka on murtovaapaa. Nosto sujuu mistä kulumasta tahansa. 6 kg. kädensijassa = 1 tonni nostokoukussa.
2. Koukku tukiköyttä varten.
3. Mitään lisänosturia ei tarvita. Ketju voidaan irroittaa nokkaurasta ja kelata suojaan telalle.
4. Tanakka teräsrakenne takaa ehdottoman varmuuden. $3\frac{1}{2}$ tonnin hinauskurki.
5. 50 jalkaa 15, 25 B.B.B. teräsketjua seuraa mukana.
6. Vapaasti pyörivä, rullalaakerioitu tela-akseli. Laakerit hyvin suojaattuja.
7. Kaksi nopeutta telassa: nopea löysää ketjua, hidaskuormannostoa varten.
8. 12 hammasta koskettaa aina toisiin. Hampaiden murtuminen ja siitä välittämättä seuraava kuorman putoaminen on mahdotonta.
9. Puomi on asetettavissa neljään eri asentoon. Yksi mies hoitaa koko jutun kiinnittämällä nostokoukun taakse ja väintämällä telaa sen verran, että pultit sivuraudoissa ovat helposti muuttavissa.
10. Tehokas varmuuslukko nos-totelakassa estää kuorman ryöstäytymästä irti nostetaessa tai laskettaessa.
11. Helpostioidettavissa kummalta puolen vaunu ta-hansa.

MARQUETTE oikaisupuristin

Teho 30 tonnia. Rakennettu kaarisillan muotoon.

Luja, nopea ja samalla helppohoitoinen puristin autokorjaamoja varten. Itsesuuntaava puristinruuvi. Kuormituksen ottaa vastaan erikoisrakenteinen Timken painolaakeri.

Hammaspyörät ja akselit ovat korkealaatuista terästä. Lautaspyörän suuri läpimitta vähentää kitkan pienimpään mahdolliseen.

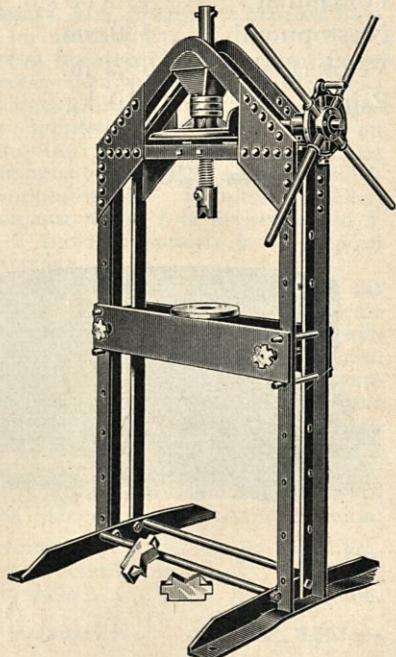
Ruuvi liikkuu ylös tai alas kädensijan avulla alustalla olevan kappaleen mukaan. — Vääntöakseli pyörii rullalaakereilla. Puristinrunko on rakennettu kulmateräksestä niittaamalla. Eniten rasituviiin kohtiin on lisätty teräslevyvahvikkeet.

Alasinrunkoa voidaan helposti kohottaa tai laskea. Aluslevy ja kaksi V. kappaletta kuuluu varusteisiin.

Mitoitus:

Tehopaino 30 tonnia.	Korkeus 74''.
Leveys 32''.	Lattiatala $38'' \times 36''$.
Ruuvi liikkuu 10''.	Säätövara $3\frac{1}{2}$ jalkaa.
	Paino 217 kg.

Hinta 5700: —



AUTOLA Oy.

Kädensija on riittävästi suuri ja sopivan muotoinen.

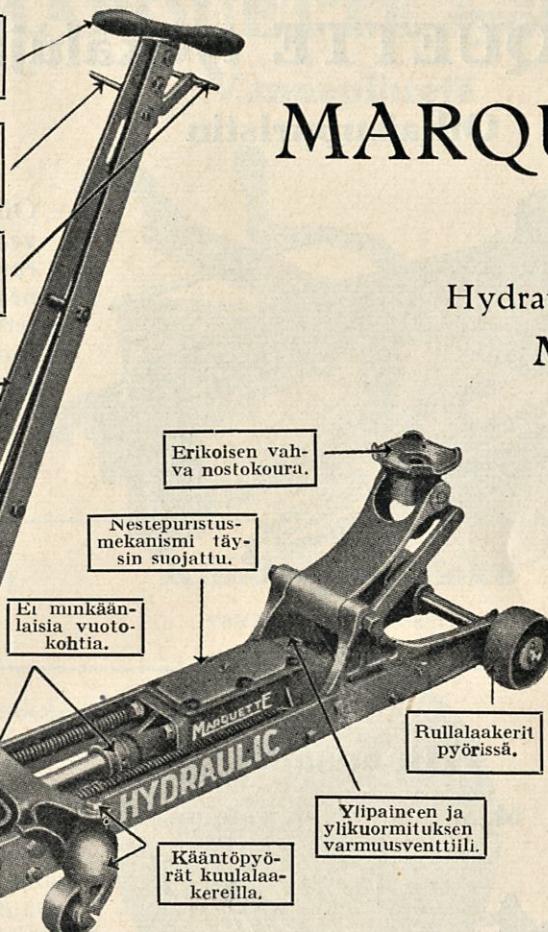
Laskuventtiilin vippu on sormen ulottuvilla.

Kädensijan asetteluvipu on myöskin kaden ulottuvilla.

Tanakka, teräksinen varsi.

Kädensija voidaan asettaa neljään eri asentoon nostettaessa.

Vahva poikkituki suojelee nestepumpua.



MARQUETTE väkivipuja

Hydraulinen väkivipu

Malli H

Nostokork. 13–46 sm (5"–18")
Varmuusventt. asetus 5000 lbs.
Kokonaispituus 127 cm.

Hinta Smk. 2,500:—

MARQUETTE

Mekaaninen
nostovipu

Malli D

Sama väkivipu kuin H, mutta mekaanisella nostolaitteella. Yleisnostovipu. Ainoastaan 4" korkea, sopii matalimmanakin akselin alle. Tällä nostovivulla voidaan nostaa mikä vaunu tahansa.

Nopeasti asetettavissa eri korkeuksille.

Nostonivelet ja akseli ovat varustetut erikoiskuulalaakerilla, jotka vähentävät hankauksen melkein olemattomina ja aiheuttavat sen, että vaunu voidaan nostaa muutamalla, kevyellä kädenliikkeellä.

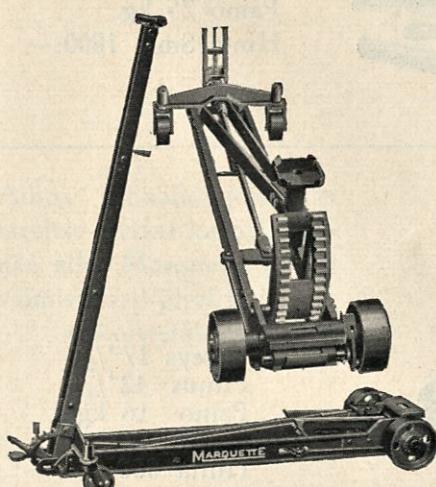
Kädensija voi toimia neljässä eri asennossa.

Nopea ja helppo yhden sormen säätö. Kun vaunua täyttyy kohottaa paikassa, jossa on seinä tai toisia vaunuja tiellä, on kädensijan säätö erittäin suuriarvoinen.

Nostokorkeus $5\frac{1}{2}''$ – $17\frac{1}{4}''$ Kuormituskyky 5000 lbs.

Kääntösade $11\frac{1}{2}''$

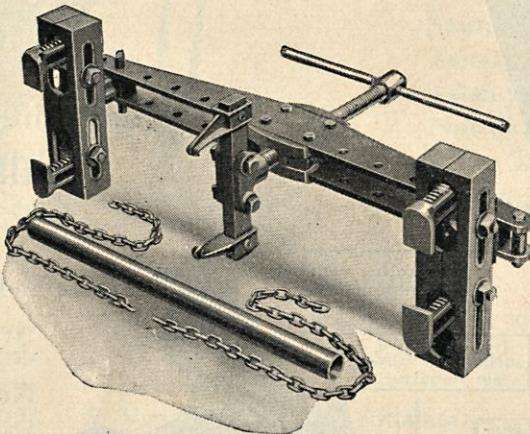
Hinta Smk. 1,925:—



MARQUETTE työkaluja

Oikaisupuristin

Vaikea ja usein kalliaksi muodostuva rungon ja etuakselin oikaisutyö voidaan tätä menetelmää käyttämällä suorittaa jo ka korjaamossa ja entistää paremmin ansiomahdolisuuksin. Säästää aikaa tuntikaupalla. Lämpökä- sittely tarpeeton. Jykevimmätkin omnibus- ja kuorma-autorungot oikaistavissa Marquette puristimella.



Oikaisee taipuneen ja väännyneen etuakselin tai rungon ilman, että monessa tapauksessa koria tarvitsee irroittaa ja moottoria nostaa pois. Säästää aikaa ja pienentää korjauksuluja.

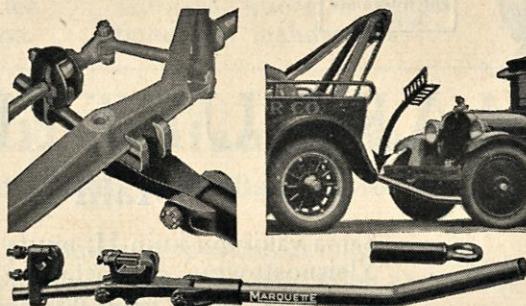
Paino 80 kg.

Hinta Smk. 3,050:—

Hinausaisa

ohjaa hinattavan vaunun.

Yksi ainoa mies käy hinausvaunulla noutamaassa korjattavan auton, jos teillä on hinausaisa. Kiinnitys käy muutamassa minuutissa. Murtovapaa. Arvokas lisähinauskalustoonne.



N:o 1.

Paino 14,3 kg.

Hinta Smk. 880:—

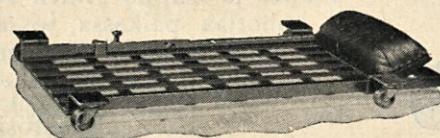
N:o 2.

Paino 25 kg.

Hinta Smk. 1800:—

Selkälava

Vain $\frac{1}{2}$ " lattiasta. Liikkuu mihin suuntaan tahansa. Tyyny voidaan käden liikkeellä säätää 3 eri asentoon.



Leveys $17\frac{1}{2}$ ".
Pituus $42\frac{1}{2}$ ".
Paino 16 kg.

Hinta 600:—.

MARQUETTE työkaluja

Vannepihteja

N:o 1

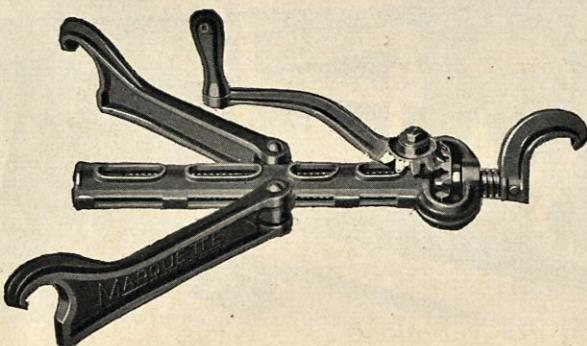
Vaunun omistaja varten, sopii matalapaineen renkaiden vanteille.

N:o 2

Vaunun omistaja varten, sopii kaikille taitettaville vanteille.

N:o 3

Autohalleja varten. Erittäin tanakka. Nopasta säädetävissä eri vanteita varten.



Hinnat:

N:o 1 Smk. 85:—

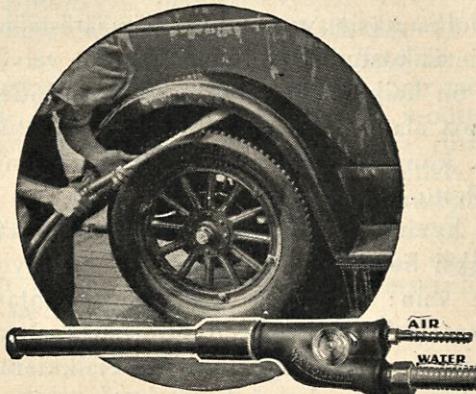
N:o 2 Smk. 110:—

N:o 3 Smk. 220:—

Kiihdytyssuulake

vaunun pesua varten.

Erittäin tarkoitukseenmukainen kaikkialla, missä on vesijohtovettä ja puristettua ilmaa saatavissa. Vesi ja ilma yhdessä muodostavat pehmeän suihkun, joka hetkessä huuhtelee vaunun puhtaaksi. Sekä veden että ilman tulo säädetävissä. Ei mitään ruostuvia osia.

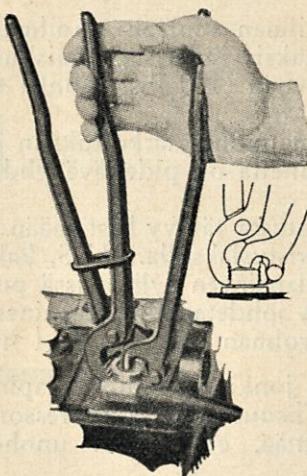


Voimantarve $\frac{3}{4}''$ — $2\frac{1}{2}$ hv.
 $\frac{3}{8}''$ ilmaletkua suositellaan.

Hinta ilman letkua
Smk. 950:—

Akkumulaattoripihit

Ainoa työkalu, jonka ei tarvitse pyrkiä kaapeli kengän alle. Marquette pihit valmistetaan öljykaraistusta erikoisteräksestä.



ovat erikoisen käytännölliset kiinni tarttuneiden kaapelikenkiä irroittamisessa. Eivät turmele kennoja eikä kennon kansia.

Pituus 13"
Paino 1,2 kg.

Hinta Smk. 100:— kpl.



U.S. Ilmakompressorit.

Kunnollisen teollisuustuotteen valmistuksen tekee ainoastaan monivuotinen menestyksellinen kokeilu mahdolliseksi. Ei ilmakompressorit, enemmän kuin mikään muukaan kone, voi vuodesta vuoteen toimia täysin tyydyttävästi, ellei sen valmistajana ole runsain taloudellisin apulähtein ja hyvin tuotantomahdollisuksin varustettu päämäärästään tietoinen tehdas, joka niin itse kuin sen myyjäkuntakin tietää vastuunalaisuutensa ja sen velvoitukset.

U.S. kompressoritehtaalla on kaikki edellytykset rakentaa todella hyviä monivuotisia kompressooreja. Tehdas on urauurtaja alallaan ja sen tuotteet laajalti tunnettuja ja käytettyjä. Jokaisen nykyään valmistetun U.S. kompressorin takuuna on kymmenien tuhansien muiden kompressorien rakentamisessa saavutettu kokemus.

U.S. paineilmalaitteet on hyvin ja huolella rakennettu kestämään monivuotista käyttöä. Jokainen osa on saanut tarpeksi huomiota ja tarpeksi kokeilutyötä osakseen kestäökseen todella rasitukset. Mainitsemme vain: teräksiset keskenään vaihtavat venttiilit, runsasmittaiset pronssi- tai rullalaakerit, tehokas laakerivoitelu, imupuolen äänenvaimentaja, hiotut ja kiilloitetut sylinterit, vauhtipyörätuulettaja, erikoisilmasäiliö jne. Kaikki rakenteita, jotka yhdessä muodostavat sen hyväksitunnetun kokonaisuuden, joka tunnetaan nimellä U.S. kompressorit.

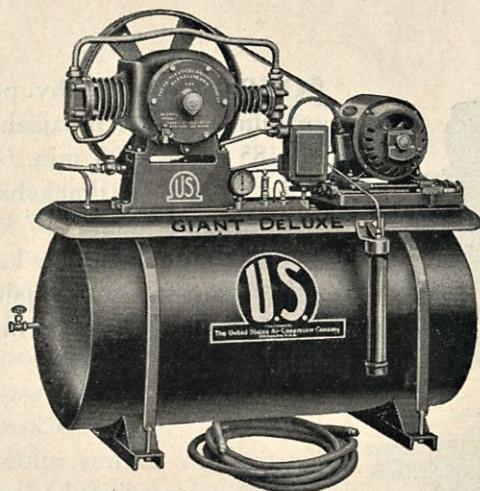
Mitä jokaisen tulee tietää paineilmalaitteista.

Ilmakompressorit, jotka ottavat ilman suoraan ulkoilmasta ja yhdellä mänän iskulla puristavat sitä, ovat tavallisesti yksi tai kaksisylinterisiä. Ruiskumaalaukseen tarvittavan kompressoriin työpaine ei saa olla alle 7 ilmakehään (100 lbs.), jonka tehoinen kompressorit on käyttökustannuksiltaan edullisin.

Jos paineilmaa tarvitaan myös muihin tarkoituksiin on suotavaa, että työpaine on vähintään 10 ilmakehää (150 lbs.) jota painetta on pidettävä yhden puristusasteen ilmakompressorien asiallisena ylärajana.

Tarvitessamme korkeampaa puristusta täytyy kestämään suunnitellun ilmakompressorin työskennellä kahdella tai useammalla puristusjaksolla. U.S. kaksijaksoiset kompressorit ovat erittäin huollettisesti painotasatut. Matalapaineen sylinterissä puristetaan ilma ensin 3 ilmakehään (40 lbs.). Tämä paineenalainen ilma johdetaan korkeapainesylinteriin, jossa se puristuu 14 ilmakehään (200 lbs.) tarvittavan käyttövoiman ollessa vain 1 hv.

Alkää valitko ilmakompressororia, jonka teho nippin napin riittää tarpeisiinne. Ostakaa miehuimmin lähinnä suurempi koko. Ylisuuruisena kompressorinnee saa aina silloin tällöin ylimääräisen »levon» ja rohkenemme väittää, että se ei unohda »lepohetkiään» vielä vanhoilla päivilläänkään.

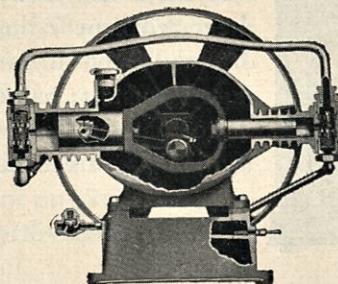


Giant de Luxe

Hinta vaihtov.moottorilla 12,000:—
» tasav.moottorilla . . 12,200:—

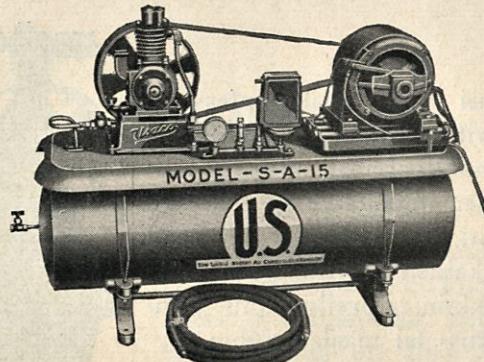
Moottori 1 hv., puristuspumppu 2-syl., ilma-jäähdytetty, teho 127 min./l, korkein työpaine 14 ilmakehää, ilmasäiliö 227 l., teräsjalusta, laitteen paino 245 kg. Varusteet: automatis-tinen katkaisija, painemittari, 25 jalan ilmaletku sulkukanalla ja itsesulkevalla nippelillä.

Giant de Luxe on erittäin käytännöllinen siellä, missä tarvitaan runsaasti korkeapaineista ilmaa. Sylinterien työskennellessä sar-jassa saavutetaan suuri puristusaste (14 ilmakehää) vain $\frac{3}{4}$ —1 hv. moottoria käyttäen. Suuren paineeron ansiosta sujuu suurimpienkin renkaiden täyttäminen sangen nopeasti.



De Luxe mallinen kompressor

Hinta 3,150:—
Voimantarve $\frac{3}{4}$ —1 hv.
Teho 99—127 min./l.

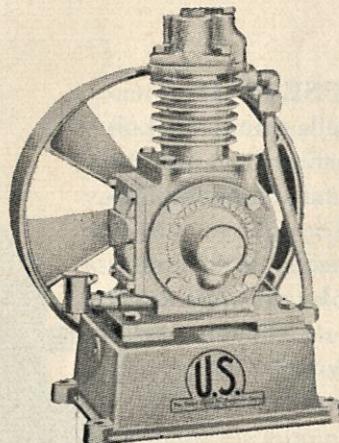


Malli SA-15

Hinta Smk. 7,000:—

Moottori $\frac{1}{2}$ hv., puristuspumppu 1 syl., ilma-jäähd., teho 71 min./l, korkein työpaine 10 ilmakehää, ilmasäiliö 114 l., teräsjalusta, paino 140 kg. Varusteet: autom. katkaisija, paine-mittari, 25 jalan ilmaletku sulkukanalla ja itse-sulkevalla nippelillä.

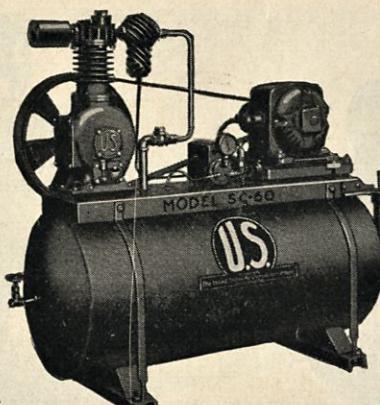
Malli SA-15 on eniten suosituksi ilmapump-puyhdistelmä autoihalleja ja bensiini-asemia varten. Sen tarvitsemava voima on siksi vähäinen, että moottori voidaan kytkeä valovirtaan. Ilmamäärä riittää hyvin yhtä letkua käyttäen autorenkaiden täyttämiseen, puhdistustöihin tai paikkausriskulla maalamiseen. On huomattavaa, ettei laite ole tarkoitettu antamaan paineilmaa enemmän kuin mitä tarvitaan suuren kuorma-ja linja-autorenkaiden täyttämiseen.



Malli SA-9

Hinta 1,960:—
Sylinterimitat $2\frac{1}{8}'' \times 2\frac{1}{8}''$.
Vakiokierrosluku 450.
Voimantarve $\frac{1}{2}$ hv.
Teho 71 min./l.

Juuri tätä ilmakompressororia tarvitsevat kaikki ne autohallit ja huoltoasemat, joiden päivittäinen ilmantarve on erikoisen suuri. Malli SC-60 riittää sekä renkaiden täyttämiseen että kaikkiin tarpeellisimpiin puhdistus- tai maalaustöihin.



Mallit SC-60.

SC-60, moottori $1\frac{1}{2}$ hv. puristuspumppu 1-syl. ilmajäähd. teho 485 kierr. 198 min. / 1. korkein työpaine 10 ilmakehä, ilmasäiliö 227 l. paino 237 kg. Varusteet: automaattinen katkaisija, painemittari, 25 jalan ilmaletku sulkukanalla ja nippillä.

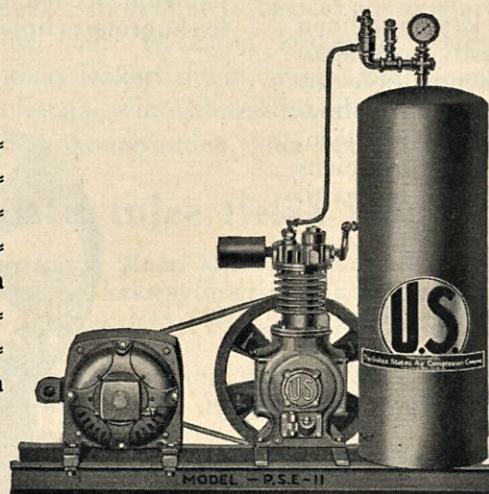
H I N N A T:

3-vaihe moottorilla	12300: —
1-vaihe — » —	12700: —
Tasavirta — » —	13400: —

Malli PSE-6 on ylläoleva paine-ilmalaite varustettuna ruiskumaalausta varten, mukana seuraa siis lisävarusteina 1 US maalauspistooli letkuineen ja värisäiliöineen sekä ilmanpuhdistaja ja paineenlaskuvuonttiili.

H I N N A T:

3-vaihe moottorilla	14700: —
1-vaihe — » —	15000: —
Tasavirta — » —	15800: —



Malli PSE 10-11 on maatalapaineella toimiva erikoisen halphintainen ruiskumaalaus- tai autohallikompressorori. Se on pienin ja halphintaisin U.S. kompressorori joka voi tulla kysymykseen yhtämittaisessa maalaustyössä.

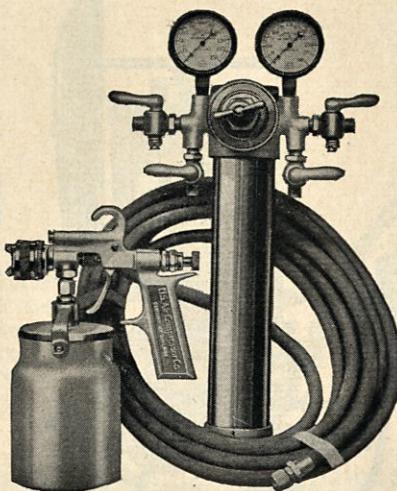
Malli PSE 10-11, moottori $1\frac{1}{2}$ hv. puristuspumppu 1-syl. ilmajäähd. teho 540 kierr. 227 min. / 1. korkein työpaine 7 ilmakehä, ilmasäiliö 68 l. paino 154 kg. Varusteet: painemittari, automaattinen katkaisija tai tyhjänäkäyntiventtiili.

H I N N A T:

<i>Ilman teräsjalustaa</i>	<i>Teräsjalustalla</i>
3-vaihe moottorilla	8300: —
1-vaihe — » —	8700: —
Tasavirta — » —	9600: —
3-vaihe moottorilla	9700: —
1-vaihe — » —	10000: —
Tasavirta — » —	10900: —

U S maalauspistoolit

Ainutlaatuinen maaliaineen hajaantuminen on ominaista U. S. (De Vilbiss) maalauspistoille. Se merkitsee parempaa työtä, se merkitsee värinsäästöä. U. S. maalauspistoolin suihku voidaan säätää joko litteäksi tai pyöreäksi. Itse ruisku on sangen helposti ja nopeasti puhdistettavissa sillä väriaine ei nerokkaan sulkulaitteen ansiosta pääse roiskumaan ulos.



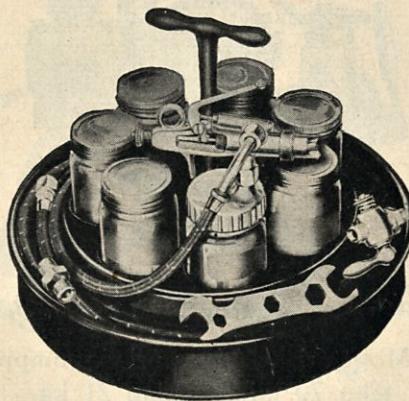
U. S. (de Vilbiss) maalauspistooli ilmanpuhdistajineen

Ilmanpuhdistaja ja paineensäätäjä on välttämätön kunnollisessa maalaustyössä. Puristetussa ilmassa on aina vettä, öljyä ja tomua, jotka aineet täyttyvät tarkkaan poistaa ennen kuin paineilma päästetään maalin kanssa kosketuksiin. U. S. ilmanpuhdistaja on kova, nikkelipäällysteistä pronssia. Sarja ylisuuruisia suodattimia poistaa vahingolliset vieraat ainekset suodatettavasta ilmasta.

HINNAT:

U. S. maalauspistooli ilman letkua	1450: —
U. S. ilmanpuhdistaja ja paineensäätöventtiili	1250: —
U. S. maalausruskun letku 25' $\frac{3}{8}$ "	245: —

U. S. paikkauskalusto käsitää paikkauspistoolin letkun (15 jalkaa), 6 varasäiliötä ja telineen, jolla näitä laitteita voi mukavasti säilyttää ja kuljettaa. U. S. paikkausruskutoimii tavallisen rengaspumpun syöttämänä (45–50 min). Sen rakenne on yksinkertainen, mutta käyttövarma.



Touch-Up paikkauskalusto.

Hinta 1450: —

Samat periaatteet, jotka tekevät U. S. maalauspistoolin korvaamattomaksi automaalamaille, ovat tähän paikkauspistooliin sovitettuna takeena siitä, että U. S. paikkauskalusto on juuri se, mikä autohallien ja korjaamoiden on hankittava silloin kun niiden yhteydessä ei ole varsinaista automaalamaoa.

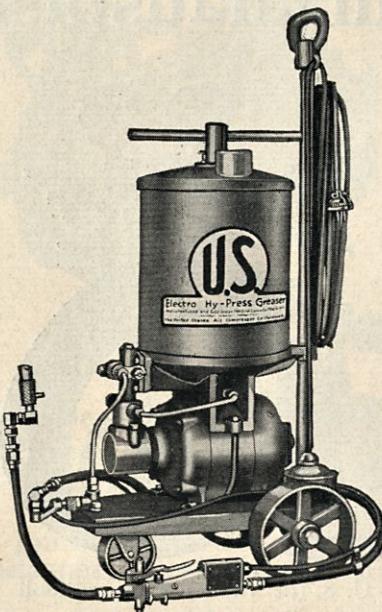
Korkeapainerasvaaja

U. S. korkeapainerasvaaja on rakennettu autotalleja, korjaamoja, vaunujen jälleenmyyjiä ja autoliikkeenharjoittajia varten. Se soosi kaikille, joilla on kaksi tai useampia vaunuja rasvattavanaan.

Ilmapumppu ja rasvapumppu on vallettu yhteen ja saavat ne kumpikin käyttövoimansa kuula-laakeroidun kampiakselin väli-tyksellä moottoriakselista. Ilmapumppu täytää automaattisesti rasvasäiliön tyhjän osan kolmen ilmakehän paineeseen.

Rasvasäiliö on painekoetetusta teräslevystä.

Voitelu: Kone voitelee täydellisesti itsensä, jos rasvasäiliötä ei pidetä tyhjänä moottorin käytessä.



Moottori: $\frac{1}{4}$ Hv.
Rasvasäiliö 7 kg.
Teho: 3500–5000 lbs (250–350 ilmak.)

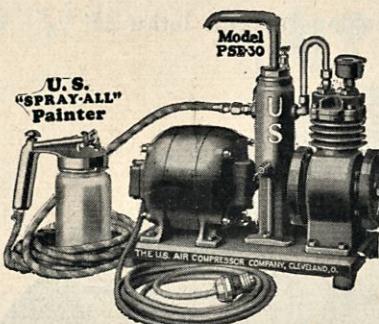
Varusteet: 25 jalan sähköjohto seinäkoskettimineen, 8 $\frac{1}{2}$ jalan korkeapaineletku nippeliteilla sekä Zerk että Alemite rasvanippoja varten. Virrankatkaisija on sijoitettu rasvaletkulle käden ulottuviin.

Paino 38 kg.

Hinta 110 v. tasavirralle 5200:—
» 110 » 50 per virralle 5200:—

Paikkausrisku ja ilmapumppuineen

Jokaisen autohallin ja korjaamon, joiden yhteydessä ei ole maalaamoja, kannattaa hankkia pikku töitä varten paikkausrisku.



Malli PSE 30

Malli P.S.E. 31 on painesyötön ansiossa yhtä tehoskas kuin $\frac{1}{2}$ – $\frac{3}{4}$ hv. tehoiset imusyötöllä toimivat malauskompressorit.

Suora vetro — ei hihnaa — ei hammasrattaita — eikä vetoketjua.

Malli PSE 30 ja 31. Moottori $\frac{1}{4}$ Hv. puristinpumppu 1 syl. ilmajähdytetty teho 70 min. Paino 21 kg.

H I N N A T:

Vaihtov. Tasav.

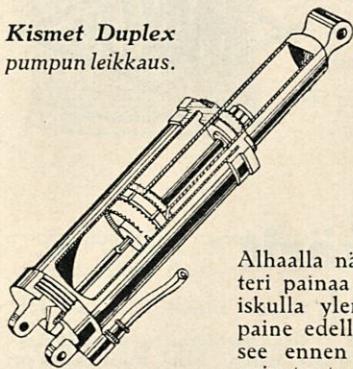
Malli P.S.E. 31 painesyötöllä	Smk. 3200:— 3700:—
» P.S.E. 30 imusyötöllä	» 2700:— 3200:—

AUTOLA Oy.

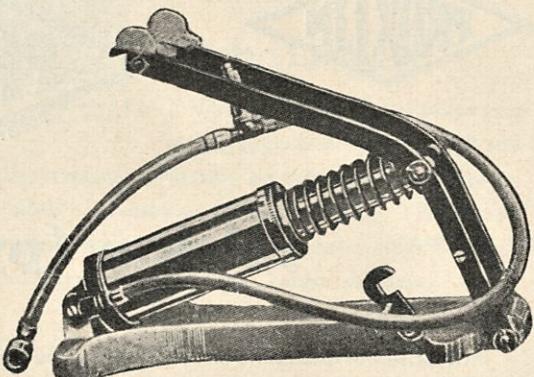
KISMET JALKAPUMPPUJA

rakennetaan käyttäjää silmälläpitäen antamaan tälle paljon ilmaa

Kismet Duplex
pumpun leikkaus.



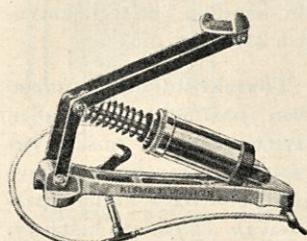
Alhaalla näkyvä isoläpimittainen sylinteri painaa tilavuutensa ilmaa jokaisella iskulla ylempään sylinteriin, jossa sen paine edelleen nousee. Tämä merkitsee ennen tuntemattoman nopeata ja vaivatonta pumpuamista.



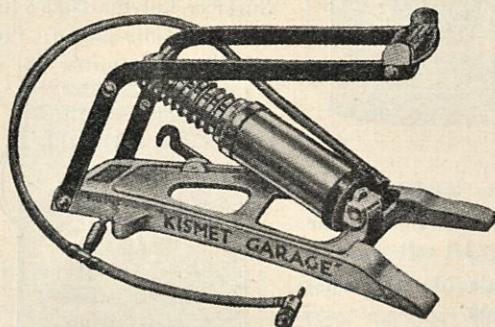
Neljää kokoa puulaatikoissa.

... ja vaikkapa 10 ilmakehä paineen melkein vaivatta. Sen ainutlaatuinen rakenne — sen patentilla suojauduva toimintaperiaate — sen huoliteltu työ — jokainen Kismet-pumpun osa ja osarakenne todistavat sen käytännöllisyyttä, tarkoituksenmukaisuutta; monivuotinen uuttera käyttö on osoittanut sen kestävyyden.

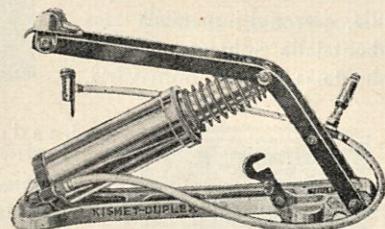
Kismet-pumpulla Te saatte renkaisiinne ilmaa pienimällä mahdollisella vaivalla, olipa sitte kysymys isosta matalapainerenkasta tai 8–10 ilmakehää vaativasta jätiläisrenkasta.



Kismet Junior.



Kismet Garage.

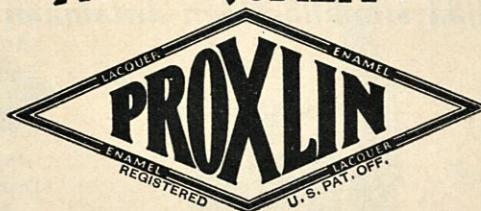


Kismet Duplex.

Hinnat:

Kismet Junior.....	375:—	Kismet Duplex	540:—	Kismet Garage	700:—
Kismet Popular 200:—					

ACME QUALITY



ruisku- (pyroxyliini) värit

Nitroselluloosaperäiset värit keksittiin ja niiden käyttö alkoi vasta muutamia vuosia sitten. Siitä huolimatta on niidenkin valmistuksesta voimassa sama yleislaki kuin yleensä värien valmistuksesta: laatu riippuu valmistavan tehtaan kokemuksesta ja mahdollisuksista. Vain vanha suuri tehdas, kuten ACME, voi tuottaa monikymmenvuotiseen kokemukseensa perustuen ja valtavien kokeilumahdollisuksiensa tuloksena laatuvaltavirajat. Huolellinen tutkimus osoittaa ACME värien olevan valtavasti johdossa värien peittokykyyn, väripigmenttien hienouteen ja värikestävyyteen nähden. Siksi ACME väriillä aina voidaan saavuttaa täysin ensiluokkainen työtulos tavallista pienemmällä työllä.

ACME värialikoma on täydellinen.

Pohjavärit: (Primer). Näitä on kahta perusryhmää: hitaasti kuivuvia, öljyperäisiä (oil) ja nopeasti kuivuvia, pyroxyliiniperäisiä. Edellisiä käytetään erikoisen korkealuokkaisissa töissä, joissa on runsaasti aikaa käytettäväänä, jälkimäisiä taas nopeissa töissä. Pohjavärien tarkoitus on muodostaa metallille sidekerros, jolle seuraavat kerrokset voidaan rakentaa.

Öljyperäisiä pohjavärejä ohennetaan tarvittaessa tärpätillä, pyroxyliiniperäisiä taas ohentajalla suhteessa: 1 osa ohentajaa 3 osaan pohjaväriä.



Laadut:

Öljyperäisiä: 12 t. Oxide Metal Primer 1/1 gall. à 140:—
36 t Oxide Metall Primer 1/1 gal. à 100:—

Pyroxyliiniperäisiä: Proxlin Oxide Metal Primer, kuivumisaika 10—60 min. 1/1 gall. à 185:—.



Täytevärit: (Surfacer) Niitäkin on öljy- ja pyroxyliiniperäisiä. Täytevärien tarkoitus on kuten nimikin osoittaa täyttää pinnassa olevat epätasaisuudet, jotta pinta hiomisen jälkeen olisi täysin tasainen. Ohentamiseen käytetään 2 osaa ohentajaa (N:o 20 tai 755) 1 osaa täyteväriä kohti. Hiomiseen käytettäköön N:o 280 hiekkapaperia ja vettä (ei bentsiiniä). Ölisperäinen täytemaalit ohennetaan tarpeen vaatiessa tärpätillä.

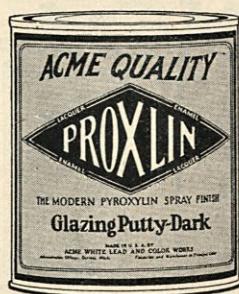
Laadut:

Öljyperäinen: Combination Glazing Putty and Sanding Surfacer, kuivumisaika 8 tuntia. 1 naulan tölkeissä à 17:50.

Pyroxyliiniperäinen: Proxlin Sanding Surfacer, kuivumisaika 1—3 tuntia. 1/1 gall. à 215:—.

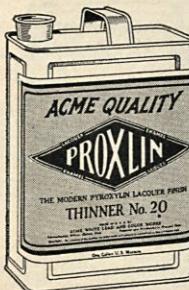


Täytekitti (Putty) Suurempien naarmujen ja vikojen täyttämiseen ei ruiskutäyteväri riitä, vaan on korjattava kohta täytettävä kitillä (spak-lattava). Paremman kestävyyden saavuttamiseksi ja työn helpoitamiseksi on alle ruiskutettava täytekitti. Ölisperäinen täytekitti käytetään kitinä ohentamatonta täyteväriä, pyroxyliiniperäisessä taas on erikoinen täytekitti, joka on helppokäytöinen ja nopeasti kuivuva.



Täytekitti

Pyroxyliiniperäinen: Proxlin Glazing Putty, tummaa ja vaaleata, kuivumisaika 1—3 tunt. 1 naulan tölkeissä à 40:—.



Paikkaustöitä varten valmistaa Acme täytekittiä, joka on saavuttanut laajaa käytännön erinomaisen tartumiskykynsä vuoksi.

Touch-Up-Surfacer

220:— gall.



Ohentaja (Thinner). Ohentaja on erittäin tärkeä tekijä maalaussessa. Halpoja ohentajia on varottava, sillä kuta parempaa työtä halutaan, sitä parempaa ohentaja on käytettävä.



Acme ohentaja n:o 711 on hyvin juokseva, miellyttävätuoksuisen ohentaja, joka synnyttää kiinteän, helposti kiilloitettavan pinnan.

Hinta 1/1 gall 120:—
» 5/1 » 525:—



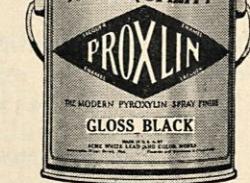
Acme ohentaja N:o 755 on jonkun verran hitaampi, edellistä vielä paremmin juokseva; sillä saavutetaan erikoisen korkea kiilto; sitä on aina käytettävä, kun epäillään pohjan kestävyyttä.

Hinta 1/1 gall. 140:—
» 5/1 » 650:—



P. S. Black on tarkoitettu vanhoille vaunuille. Se on siinä määrin sitova, ettei paljaitakaan paikkoja tarvitse pohjustaa. Se kuivuu puolikiiltäväksi ja on edelleen kiilloitetavissa. Ohennetaan muista väristä poikkeavasti suhteessa osa väriä ja osa ohentajaa.

Hinta 1/1 gall. 220:—



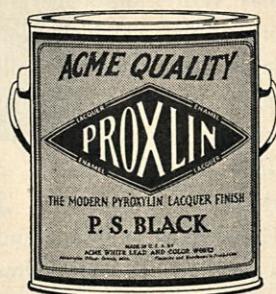
ACME mustat ansaitsevat oman lukunsa.

Gloss Black on hyvin juokseva musta, joka antaa kiiltävän ja kestävän pinnan ilman jälkikiilloitusta.

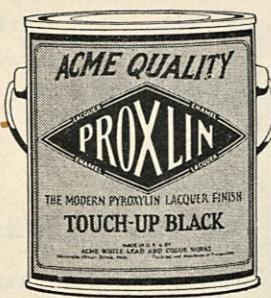
Hinta 1/1 gall. 305:—

Super Jet-Black on mustista mustin, siis paras markkinoilla. Se kuivuu satiinimaiseksi pinnaksi, joka kiilloitettuna antaa mitä loistavimman kiillon.

Hinta 1/1 gall. 305:—



Touch-up Black on paikkausmustaa. Se soveltuu paitsi paikkauksiin myös sivellinmaalaukseen paikoissa, joissa sivellin ehkä on ruiskua mukavampi, kuten tuulilasin kehyksiin, koetauluihin, ikkunapieliin j.n.e. Ruiskukäyttöä varten se on ohennettava 25 %:lla ohentajaa. Hinta 1/1 gall. 305:—



Chassis Black on halpa musta, joka on tarkoitettu konealustojen, kurasuojen alaosien y.m.s. maalaukseen.

Hinta 1/1 gall. 120:—

ACME värejä toimitetaan 1 gall. 1/4 gall. ja 1/8 gall. pakkauksissa.

H I N N A T :

Madder Maroon	1/1 gall.	325:—
» »	1/4 »	100:—
» »	1/8 »	52:—
P. S. Black	1/1 »	220:—
Muut värit	1/1 »	305:—
» »	1/4 »	95:—
» »	1/8 »	48:—

Väritysvärit ACME värikabinettia varten:

Madder Maroon	120:—
Muut värit	105:—

Kiilloitusaineet.

Kiillon aikaansaamiseksi on pintaa väriruiskutusten välillä hiottava N:o 320 hiekkapaperilla ja vedellä tai bensiinillä. Lopullinen kiillo aikaansaadaan erikoisella hiomatahnalla, jota ACME valmistaa kahta eri karkeutta.

Hiomatahna (Rubbing and Polishing Compound) karskea (medium) tai hieno (fine).

1/4 gall. tölkeissä à 47:—
1/1 » » à 160:—



Apuaineet.

Clear Finishing (kiiltolakka) tulee käytäntöön, kun tahdotaan nopeasti ilman jälkikiilloitusta saada kiiltävä pinta. Tällöin ruiskutetaan viimeiseksi kerros kiiltolakkaa.

1/1 gall. 275:—
5/1 » » 1275:—



Mist Kote pienentää huomattavasti lopullista kiilloitustyötä. Viimeisen värikerroksen päälle ruiskutetaan kerros sitä, jolloin pienimmätkin epätasaisuudet täytyvät. 3 tunnin kuivumisajan jälkeen antaa hiominen ainutlaatuinen kiillon.

1/1 gall. 180:—



Remover on väripoistaja, jolla pyroxyliinivärikin helposti liukenee pois.

1/1 gall. 110:—



Clean Up Liquid on puhdistaja, jota käytetään väripistoolin y.m.s. puhdistukseen. 1/1 gall. 80:—

Perustekijät ruiskumaalaussessa ovat huolellisuus ja puhtaus. Maa-lattavan auton tulee olla ehdottomasti puhtaan, vapaan rasvasta ja kosteudesta. Myös maalaukseen käytetty paineilma ja itse maalaamo on pidettävä puhtaana. Värit on huolella siivilöitävä ja sekoitettava. Vasta tällöin voidaan saada se hyvä tulos, jonka ACME laatu takaa.

ACME paikkauskabinetti



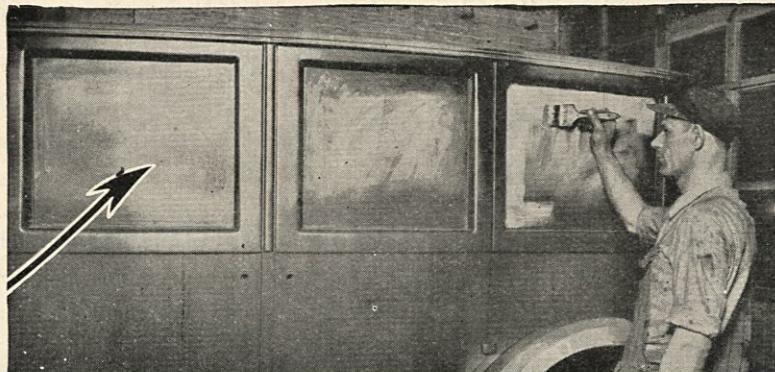
kohottaa värinsekoitusmahdolisuutenne melkein rajattomiin. Tarvitsette vain muutamia harvoja perusväriä voidakseen itse sekoittaa kaikkien amerikkalaisten autojen paikkausväriä. Siistissä metallilaatikossa on noin 500 eri värimallia. Lisäksi kuuluu värikabinettiin seuraavat värit:

1/1 gallonaa	Super Jet Black
1/1 »	Black N:o 650
1/4 gallonaa	White N:o 656
1/4 »	Prussian Blue N:o 810
1/4 »	Ultramarine Blue N:o 821
1/4 »	Yellow N:o 807
1/4 gallonaa	Green N:o 808

1/4 gallonaa	Sienna N:o 830
1/4 »	Orange N:o 811
1/4 »	Red N:o 806
1/4 »	Vermillion N:o 831
1/4 »	Umber N:o 829
1/4 »	Maroon N:o 809
1/4 »	Black N:o 895

Hinta 1800:—

PROTECT-O-LAC



Peitesuopaa. Hinta Smk. 160:— gall.

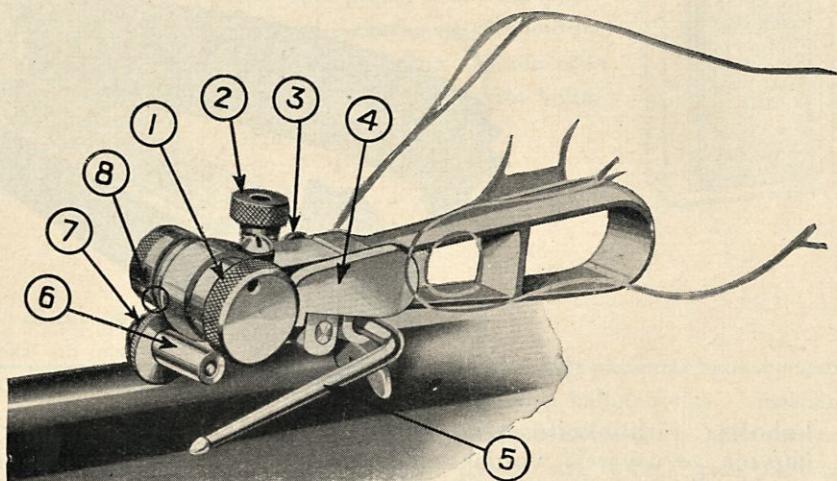
Tämä peitesuopa puhuu itse puolestaan. Hankkikaa sitä koeteeksi. Sangen ohut kerros riittää suojaamaan kohdan, jota ei haluta maalata. PROTECT-O-LAC on käytännössä halvin ja nopein suoja-aine.

AUTOLA Oy.

Jokainen pystyy raitoittamaan automaalauksen

käyttämällä käteväää, uusimallista »LIGHTNING» pyörrinviivaajaa.

LIGHTNING viivaa niin nopeasti kuin ennätte liikuttaa kättanne.



Ainoa 100% koneistettu viivauslaitte.

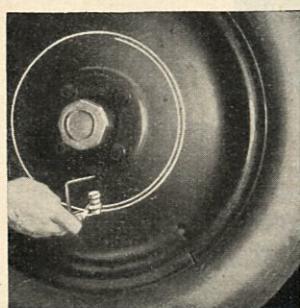
Ei tarvitse olla taiteilija pystykseen viivaamaan Linghtning viivalla. Keskenkasvuinen poika voi työskennellä tällä pyörrinviivaajalla. Sekä taiteilijat että ammattimaalarit ottavat Lightning pyörrinviivaajan ihastuksella vastaan.

Pyörrinviivaajan keksi

mies, joka vuosikausia on työskennellyt automaalamossa. Kokeneet mekanikot ovat sovittaneet keksinnön onnistuneesti käytäntöön.

- 1 Värisäiliö.
- 2 Paineensäätäjä.
- 3 Viivasäätäjän ruuvi.
- 4 Irroituskosketin.
- 5 Säädettyvä ohjaaja.
- 6 Vaihdettavat pyöritimet.
- 7 Pyöritimen ura, värisäiliössä.
- 8 Ura, josta väri pääsee pyöriteen.

Eri muotoiset ohjaajat yksinkertaistuttavat pyörrien viivauksen.



Kuinka LIGHTNING toimii:

Nosta värisäiliön kansi ja täytä säiliö viivausvärellä. Aseta ohjaaja sopivasti ja paina viivauspyörin tiiviisti viivattavaa pintaa vastaan.

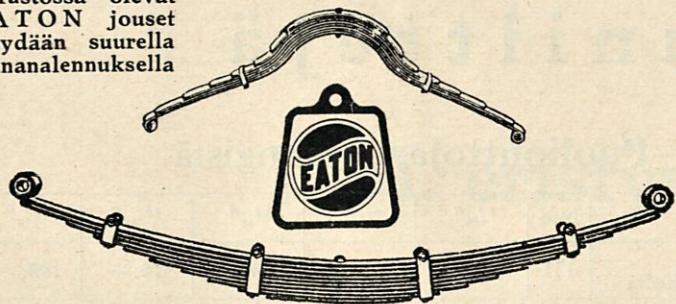
Anna ohjaajan liukua taivetta tai reunustaa pitkin painaen peukalolla kevyesti irroituskosketinta. Pyörrin saa alati uutta väriä säiliöstä ja viivaa tarkasti ja keskeytyksittä.

4 kpl. erilaisia ohjaajia

soveltuvat mitä erilaisimpiin viivauksiin. Helposti puhdistettavissa. Ei mitään epäkuntoon joutuvaa. Yksinkertainen säätää ja työskennellä.

Hinta 875:—

Varastossa olevat
EATON jouset
myydään suurella
hinnanlennuksella



EATON JOUSIA

valmistaa maailman suurin jousitehdas The Eaton Bumper & Spring Service Co., Cleveland, Ohio, U.S.A., joka valmistaa kaikille johtaville henkilö- ja kuormavaunuille standardjousia.

EATON jouset ovat parasta jousiterästä.

Varustamalla vaununne EATON jousilla vähennätte vaununne jousikustannuksia.

Toimitamme EATON jousia Ford, Chevrolet sekä kaikille automerkeille varastosta sekä toimituksesta suoraan tehtaalta.

Tilattaessa mainittava Eatonin N:o tai vaunu-merkki, malli, vuosi ja etu-vaiko takajousi.

EATON jouset Ford autoja varten.

Eaton N:o	Hinta	Malli	Vuosi	Lehti-luku	Jousen	
					Leveys	Pituus
399-110	110:—	Etujouset: T kaikki (standard)	14-25	7	1½"	16 11/16
399-112	148:—	» » »	14-25	8	1½"	16 11/16
399-150	148:—	» » »	26-27	8	1½"	16 1/8
399-152	165:—	» » »	26-27	9	1½"	16 1/8
399-170	175:—	A » »	28-30	10	1½"	16 9/16
399-122	268:—	AA » »	28-30	12	1½"	16 9/16
399-111	385:—	Henkilöv. takajouset: T kaikki (stand.)	14-27	8	2	25 3/8
399-113	415:—	T (4-ovinen Sedan)	24-27	9	2	25 3/8
399-123	390:—	A Phaeton, Coupé, Spt	28-30	8	2 1/4"	25 1/4
399-131	430:—	A 2& 4-ov Sedan	28-30	10	2 1/4"	25 1/4
399-125	275:—	Kuormav. takajouset: T 1 ton.	17-27	9	3"	—
399-145	695:—	AA 1 ton.	28-30	16	2 1/4"	17 9/16
399-143	610:—	AA 1 ton.	28-30	13	2 1/4"	17 9/16
						18 9/16

EATON jouset Chevrolet autoja varten.

Eaton N:o	Hinta	Malli	Vuosi	Lehti-luku	Jousen	
					Leveys	Pituus
242-190	140:—	Henkilöv. etujouset: K. & V.	25-26	7	1½"	17"
242-192	140:—	Capitol AA	27	7	1½"	17 1/16
242-194*	140:—	National Ab, AC-6 syl.	28-29	7	1½"	17 1/16
242-233	260:—	Henk. v. takajouset: V. Sedan, Cch, Land.	26	8	1½"	27 1/16
242-261	260:—	Cap. AA, Cch, Land.	27	8	1½"	27 1/16
242-271	260:—	National AB, Touring, AC, V. Cab.	28-29	7	1½"	27 1/16
242-273*	280:—	AB, AC, 6-syl. Sedan, Cch, Imp.	28-29	8	1½"	27 1/16
242-222	175:—	Kuormav. etujouset: R, X, 1 ton. Cap. &				
242-222 G	215:—	Nat., LM, LO, L.P.	25-28	8	1½"	17 1/16
242-222 H	245:—	S:a		9	1½"	19 1/16
242-224*	195:—	S:a		10	1½"	19 1/16
242-224 G*	235:—	LP. 1 ton. LO, 1 1/2 ton.	28-29	8	1½"	17 1/16
242-224 H*	265:—	»		9	1½"	17 1/16
242-253	570:—	»		10	1½"	17 1/16
242-253 G	650:—	Kuormav. takaj.: LM, LO, LF, LQ, 1 1/2 t.	27-30	13	2 1/2"	22 1/2
242-253 H	690:—	»	27-30	14	2 1/2"	22 1/2
		»	27-30	15	2 1/2"	22 1/2

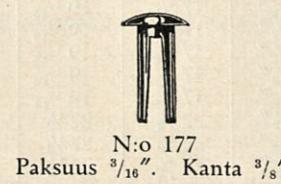
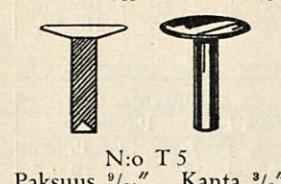
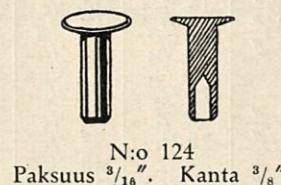
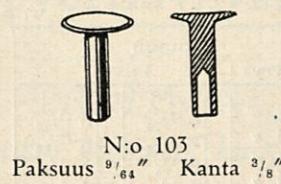
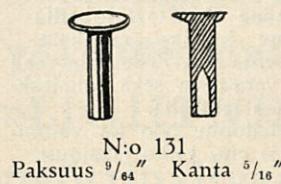
EATON jouset Essex ja Buick autoja varten.

Eaton N:o	Hinta	Malli	Vuosi	Lehti-luku	Jousen	
					Leveys	Pituus
383-124	364:—	Essex etujouset:				
383-130	300:—	6-syl. vaunuihin 168840-506269	24-28	9	2	16 1/2
		6-syl. sarja numerosta 706269	28	9	2	16 1/2
383-121	424:—	Essex takajouset:				
		6-syl. Sedan s:nsta 769711 Coach s. n:sta 772735	28	8	2	26 5/16
		Buick etujouset:				
211-170	350:—	Mallit: 28-47, 47, S, 48, 51, 58	1928	11	2	17 1/8
	350:—	29-41, 47, 51		29	11	17 1/8
211-274	350:—	28, 50		28		
		29-49, 50, 50L, 57		29	12	2
211-272	335:—	28-54, 55		28	12	2
211-160	300:—	2-25		28	10	2

* Varustettu iskunvaimentajalehdillä.

Jarrunauha

Puolionttoja, messingistä



Pituus	N:o	5/16"	6/16"	8/16"	10/16"	12/16"
Hinta 1000 kpl. laatikolta	131	120:—	130:—	150:—	170:—	190:—

Pituus	N:o	5/16"	6/16"	8/16"	10/16"	12/16"
Hinta 1000 kpl. laatikolta	103	135:—	145:—	160:—	170:—	185:—

Pituus	N:o	5/16"	6/16"	8/16"	10/16"	12/16"
Hinta 1000 kpl. laatikolta	124	175:—	190:—	225:—	260:—	295:—

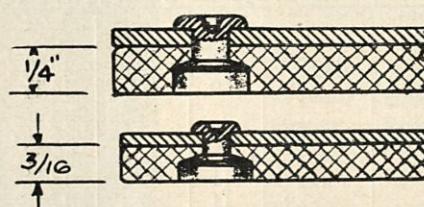
Alumininiittejä

Pituus	N:o	6/16"	8/16"	10/16"	12/16"
Hinta 1000 kpl. laatikolta	5	110:—	120:—	135:—	150:—

Halkoniittejä, messingistä

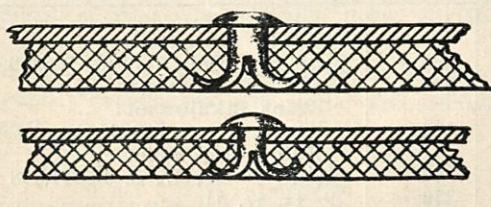
Pituus	N:o	6/16"	8/16"	10/16"	12/16"
Hinta 1000 kpl. laatikolta	176	75 —	85:—	95:—	115:—
	177	125:—	150:—	180:—	200:—

Halkoniittien käyttöä ei ole suositeltava.



Oikea työtapa.

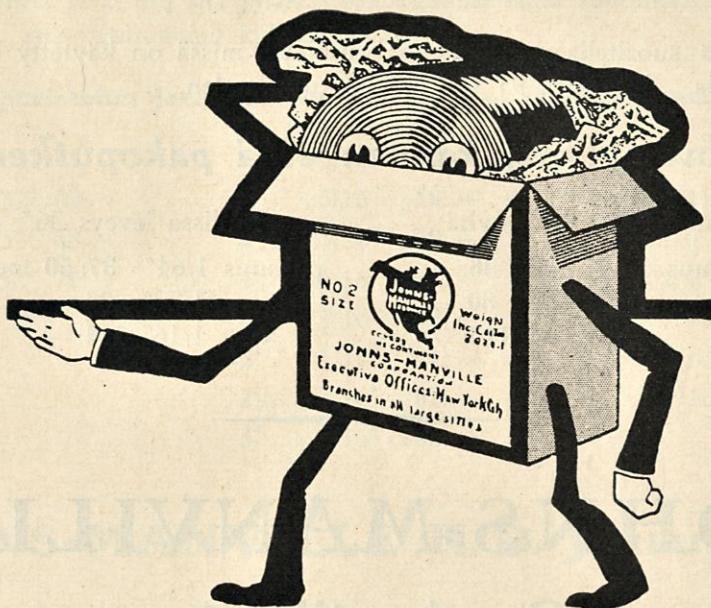
Kun tämä jarrunauha on kulunut puoliväliin, on se vielä täydellisesti kiinni.



Väärä työtapa.

Kun tämä jarrunauha on kulunut puoliväliin, on se kokonaan irti niittauksistaan.

J. M. eristysnauha



Jälleenmyyjät! Tämä näytepakkaus on erikoisen sopiva näyteikkunaanne. Asettakaa laatikko näkyvälle paikalle ja nauha on myyvä itsensä.

J. M. eristysnauha on hyvää, sen kuivumattomuus on taattu, se on siis eristysnauhan myyjälle sekä kestävyydeltään että hinnaltaan sovelias. Toimitetaan:

N:o 1.	28 gr (1.oz)	rullissa	à 3:-	48 rullaan laatikossa	à 140:-
» 2.	56 » (2.oz)	»	à 6:-	24 »	à 140:-
» 4.	113 » (4.oz)	»	à 11:-	12 »	à 125:-
» 8.	226 » (8.oz)	»	à 21:-		

JOHNS-MANVILLE

Seigelite-tiiviste

on kuitumainen valmiste, joka erikoisen hyvin kestää veden, öljyn ja bentsiinin vaikutuksia, se ei nim. sisällä kumia, eikä muita öljyyn tai bentsiiniin liukenevia aineita. Seigelite-tiivisteen vetokestävyyys on sangen suuri ja vedessä tai muissa nesteissä liotettuna tulee se tavattoman sitkeäksi.

Seigelite-tiivistettä suositellaan erikoisesti kaikkialle, missä on käytetty korkkitiivistettilä, tiivistepahvia tai paperia. Se kestää 95°C (200°F) kuumuuden.

Seigelite ei sovi sylinterikannen eikä pakoputken tiivisteiksi.

Hinnat 24" \times 36" levyltä	Rullissa leveys 36"
paksuus 1/64" Smk. 36: —	paksuus 1/64" 37: 50 metriltä
» 1/32" » 60: —	» 1/32" 66: — »
» 1/16" » 110: —	» 1/16" 124: — »

JOHNS-MANVILLE

Service-tiiviste.

Oluempi tiiviste on parempi tiiviste, koska se tarjoaa pienemmän pinta-alan paineelle kuin paksu.

Service-tiivistelevy on erikoisesti rakennettu autokorjaamojen jokapäiväistä tarvetta silmälläpitäen. Suosittelemme sitä etupäässä sylinterinkannen ja imu- ja pakoputken tiivisteiksi.

Service-tiiviste on valmistettu asbestikuidusta, jotka on kyllästetty korkeaa kuumuutta kesävällä erikoisseoksella. Lujana, sitkeänä, tiiviinä ja kokoonpuristumattomana on Service-tiiviste omaa luokkaansa. Siitä leikatut tiivisteet ovat vuotamattomia.

Service-tiiviste on grafitoitu ainoastaan toiselta puolen. Kun kone otetaan auki, pysyy tiiviste kiinni toisella puolen.

Tiivistevarastonne on täydellinen silloin, kun Teillä on kahta yleisintä paksuutta varastossa. Käytännössä muodostuu Service-tiiviste senvuoksi edullisimmaksi.

Service-tiivistettä toimitetaan 54" \times 63" (1.37 \times 1.60 m) levyinä,

hinnat: paksuus 1/32" Smk. 380: —
» 1/16" » 760: —

ja 10 1/2" \times 54" (0.27 \times 1.37 m) rullissa,

hinnat: paksuus 1/32" Smk. 72: —
» 1/16" » 144: —

JOHNS-MANVILLE

Kaksoispuristettu jarrunauha

valmistetaan puhtaasta asbestista ja metallilanka-kudoksesta. Se on erittäin huolellisesti impregnoitua, jotken vesi ja voiteluaineet eivät voi sitä pilata. Sen kudonta takaa suurimman mahdollisen kulutus-kestävyyden ilman, että jarrurummut kuluvat.

J. M. kaksoispuristetun jarrunauhan varastokoot ja hinnat metriltä:

$1\frac{1}{4}'' \times 5/32''$	44: -	$1'' \times 3/16''$	43: -	$2'' \times 1/4''$	96: -
$1\frac{1}{2}'' \times 5/32''$	52: -	$1\frac{1}{4}'' \times 3/16''$	48: -	$2\frac{1}{4}'' \times 1/4''$	110: -
$1\frac{3}{4}'' \times 5/32''$	58: -	$1\frac{1}{2}'' \times 3/16''$	58: -	$2\frac{1}{2}'' \times 1/4''$	124: -
$2'' \times 5/32''$	70: -	$1\frac{3}{4}'' \times 3/16''$	66: -	$3'' \times 1/4''$	146: -
		$2'' \times 3/16''$	72: -	$3\frac{1}{4}'' \times 5/16''$	165: -
		$2\frac{1}{4}'' \times 3/16''$	81: -	$3\frac{1}{2}'' \times 5/16''$	175: -
		$2\frac{1}{2}'' \times 3/16''$	92: -	$4'' \times 5/16''$	212: -
		$3'' \times 3/16''$	105: -		

JOHNS-MANVILLE H. D. jarrunauha

on valmistettu erikoisesti omnibus- ja kuorma-autoja varten. Sen poikkeuksellisen suuri kestävyys korvaa runsaasti hintaeron, minkä HD. jarrunauha on kaksoispuristettua kalliimpaa.

H.D. varastokoot ja hinnat metriltä:

$2'' \times 3/16''$	94: -	$2'' \times 1/4''$	126: -
$2\frac{1}{4}'' \times 3/16''$	105: -	$2\frac{1}{4}'' \times 1/4''$	140: -
$2\frac{1}{2}'' \times 3/16''$	120: -	$2\frac{1}{2}'' \times 1/4''$	160: -
$3'' \times 1/4''$		$3'' \times 1/4''$	185: -

Kudottua jarrunauhaa.

Tyydyttääksemme niitäkin asiakkaita, jotka syystä tai toisesta tarvitsevat halpaa jarrunauhaa, pidämme nykyään varastossa myös halpaa, kudottua nauhaa, jonka laatu hintaluokassaan on verraton. Se sisältää paljon hyvää asbestia ja on huolella kyllästytetty ja soveltuu mainosti erikoistehtäväänsä.

Varastokoot ja hinnat metriltä:

$1\frac{1}{2}'' \times 3/16''$	49: -	$2'' \times 3/16''$	62: -	$2\frac{1}{2}'' \times 3/16''$	78: -
$1\frac{3}{4}'' \times 3/16''$	56: -	$2'' \times 1/4''$	84: -	$2\frac{1}{2}'' \times 1/4''$	106: -



JOHNS-MANVILLE

äänetön jarrupinta on kova, tiivis ja läpeensä yhtenäinen asbestimassa, joka jo valmistettaessa on sovitettu eri jarrukenkiin sopivaksi. Se ei veny eikä kutistu rahtuakaan.

JOHNS-MANVILLE

äänetöntä jarrupintaa on saatavissa levyinä, 21 jalan (6.40 m.) renkaissa ja valmiiksi leikatuissa sarjoissa eri vaunumerkejä varten. Suosittelemme sitä *ainoastaan* umpinaisiin jarruihin, joihin ei pääse vettä, likaa, tomua j.n.e. Oikein säädettyinä ovat tällä kitkapinnalla varustetut jarrut äännettomiä. Jarrutus on hämmästyttävästi tehokas ja pehmeä. Vuoden 1929 tuotannosta varustettiin noin 25 % eli toista miljoonaa vaunua näillä jarrupinnoilla.

Ei pidä kuitenkaan unohtaa, että maassamme on käytännössä useita tuhansia sellaisia vaunuja, joiden jarruihin *ei voida käyttää* J. M. ääneton jarrupinta. Näitä vaunuja varten suosittelemme kaksoispuristettua ja HD. jarrunauhaa.

J. M. ääneton jarrupinta levyinä:

$1' \times 3' \times 5/32"$ levyltä Smk. 390:— $1' \times 3' \times 3/16"$ levyltä Smk. 426:— $1' \times 3' \times 1/4"$ levyltä Smk. 580:—

J. M. ääneton jarrupinta renkaissa à 21 jalkaa (6,40 m.). Renkaan numerot ilmaisevat: kaksi ensimäistä jarrurummun läpimitan ja viimeinen jarrupinnan paksuuden $2=5/32$, $3=3/16$ ja $4=1/4$, keskimmäiset numerot ilmoittavat jarrupinnan leveyden; esim. N:o 141753, jarrurumpu 14", jarrunauhan leveys $1\frac{3}{4}"$ ja paksuus $3/16"$.

Seuraavia kokoja aina varastossa:

N:o 12152 Smk. 420:—	N:o 16252 Smk. 690:—	N:o 1623 Smk. 580:—	N:o 16254 Smk. 990:—
N:o 121752 » 435:—	N:o 14153 » 435:—	N:o 162253 » 650:—	N:o 1734 » 1160:—
N:o 1422 » 550:—	N:o 141753 » 535:—	N:o 1624 » 790:—	

J.M. ääneton jarrupinta sarjoissa:

Sarja N:o 101 Smk. 110:—	Sarja N:o 203 Smk. 125:—	Sarja N:o 313-F Smk. 72:—
» N:o 102 » 135:—	» N:o 204 » 164:—	» N:o 319-R » 320:—
» N:o 107 » 180:—	» N:o 205 » 323:—	» N:o 355-R » 158:—
» N:o 112 » 350:—	» N:o 206 » 275:—	» N:o 336-R » 164:—
» N:o 120 » 175:—	» N:o 310 » 120:—	» N:o 351-R » 164:—
» N:o 201 » 220:—	» N:o 310-F » 120:—	» N:o 352-F » 81:—
» N:o 202 » 250:—		

Johns-Manville jarrunauha ja lamelli-pinta erittely.

53

Vaunun määrittely	Jarrumun läpimitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sar-ja N:o	Hinta kpl.
Auburn											
1930, Cord	12	138	135: —	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{5}{32}$	2	S.J.E.				
	12	138		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{1}{16}$	2	S.J.E.				
	15	103	140: —	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{8}$	2	S.J.T.				
	15	103		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{7}{32}$	2	S.J.T.				
1930-29, 6-80 6-85, 78	12	101	110: —	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10$	4	S.E&T				
1928, 76, 66	12	101		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	S.E&T				
	6	—		—	$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	W				
1930-29, 8-90	12	101	110: —	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10$	4	S.E&T				
1928, 88	12	101		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	S.E&T				
	8	—		—	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W				
1930-29, 120-125	14	102	135: —	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E&T				
	14	102		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{8}$	4	S.E&T				
	8	—		—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{3}{4}$	1	W				
1928, 115	14	102	135: —	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E&T				
	8	—		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{8}$	4	S.E&T				
	8	—		—	$2 \times \frac{5}{32} \times 22\frac{3}{4}$	1	U.Kr.				
1928-1927, 8-88 . . .	15	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W				
	$13\frac{3}{4}$	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 42$	2	T				
	$12\frac{5}{16}$	—		2	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 38$	2	E				
6-66	6	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 32\frac{3}{4}$	2	T				
	12	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W				
	$12\frac{5}{16}$	—		2	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 30\frac{1}{2}$	2	E				
8-77	8	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 32\frac{3}{4}$	2	T				
	12	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W				
1926, 6-66	12	—		2	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 30\frac{1}{2}$	2	E				
	12	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 16\frac{1}{2}$	4	S.T.				
	—	—		2	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E.				
	12	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W				
8-88	12	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 16\frac{1}{2}$	2	U.T.				
	12	—		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{1}{2}$	2	U.T.				
	12	—		4	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	4	S.E.				
Brockway kuormav.											
1930, 65-75	14	109	164: —	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 17$	4	S.J.E.				
	16	123	268: —	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 17$	4	S.J.T.				
	$8\frac{1}{4}$	—		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	2	W.				
90	14	109	164: —	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 17$	4	S.J.E.				
	16	554	338: —	4	$3 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{3}{8}$	4	S.J.T.				
	$8\frac{1}{4}$	—		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	2	W.				
120, 140	17	123	268: —	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 17$	4	S.J.E.				
	16	118	355: —	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	S.J.T.				
	16	—		2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	S.J.T.				
	$8\frac{1}{4}$	—		2	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	2	W.				
17B, 91	16	134	240: —	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.J.E&T				
	16	—		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{5}{8}$	4	S.J.E&T				
	$8\frac{1}{4}$	—		2	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	2	W.				
1929, CJBF, 1 $\frac{1}{2}$ ton	14	530	216: —	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 17$	4	S.J.E.				
	16	531	380: —	4	$3 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{3}{8}$	4	S.J.T.				
	$8\frac{1}{4}$	—		2	$2 \times \frac{1}{4} \times 12\frac{1}{4}$	2	U.K.				
1929, K-KR	14	—		5	$\times \frac{1}{4} \times 24$	4	J.T.				
R-RT	—	—		90° lohk. käsijarr.	$13\frac{3}{8} \times 10\frac{7}{8} \times \frac{1}{4}$	—	—		2	834	26: —
T-BT	16	—		3 $\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 28$	4	J.T.			4	834	26: —
JR, JF, FB, JBF	16	—		90° lohk. käsijarr.	$15\frac{7}{8} \times 9\frac{7}{8} \times \frac{1}{4}$	4	J.T.		4	834	26: —
	—	—		4 $\times \frac{1}{4} \times 34$	4	J.E.			4	834	26: —
	—	—		90° lohk. käsijarr.	$15\frac{7}{8} \times 9\frac{7}{8} \times \frac{1}{4}$	4	J.T.		4	834	26: —
	—	—		1 $\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{4}$	4	K			8-16	834	26: —

AUTOLA Oy.

Vaunun määrittely	Jarruruummun läpimitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Brockway											
E, EN, EB .	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 19\frac{1}{8}$	4	J.E.				
. .	—	—			$3 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{3}{4}$	4	J.T.				
EYW, SY, SW	—	—			$2 \times \frac{1}{4} \times 11$	2	K				
S-29	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 19\frac{1}{8}$	4	J.E.				
KW	—	—			$3 \times \frac{5}{16} \times 25$	4	J.T.				
1928-1926, E-3, EB, Junior	14	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11$	2	K				
S	16	502	535:—	8	$3 \times \frac{5}{16} \times 25$	4	J.T.				
K	18	503	620:—	8	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{1}{2}$	2	U.				
R	21	504	770:—	8	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 22\frac{1}{2}$	2	U.				
T	24	505	972:—	8	$90^{\circ} \text{ lohk. käijarr.}$	$13\frac{3}{8} \times 10\frac{7}{8} \times 1\frac{1}{4}$					
E, 3-1 ton	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 48$	2	S.				
S, S2, S3, S4	—	370	410:—	8	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 19\frac{1}{2}$	2	U.				
S-5-17	16	502	535:—	8	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 22\frac{1}{2}$	2	U.				
SK-4-41	16	»	535:—	8	$3 \times \frac{3}{16} \times 48$	2	U. & S.				
K, K2, J, T2	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 52$	4	U. & S.				
K-2	—	—									
K-2, K-3-10, KR2-4	16	503	620:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13$	8					
K-11-14, KR5 —11	16	502	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8					
K-3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10	18	503	620:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13$	8					
KR-KR2, 3, 4	18	»	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{8}{16}$	8					
R-15	—	502	535:—	8	$3\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{8}$	8					
R2, RT3-8	21	504	770:—	8	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8					
T-T2-16	24	505	972:—	8	$2 \times \frac{3}{16} \times 20$	8					
SK-SK2, 3, 0	—	370	410:—	8							
Buick											
1930, Marquette— Sarja 30 ..	12	227	135:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{3}{8}$	8	S.E. & T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
1931, 850 .. .	14	534	165:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$	4	S.E. & T.				
1930, 40, 118" aks. väli .. .	14	—		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 7\frac{3}{4}$	4	S.E. & T.				
1931, 860 .. .	14	—		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{3}{8}$	4	S.K.T.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	10	718	22:—
1930, 50, 124" aks. väli * .. .	15	536	194:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{2}$	4	S.E. & T.				
60, 132" aks. väli .. .	15	536	194:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 8\frac{9}{32}$	4	S.E. & T.				
1931, 880, 890 .. .	15	536	194:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 6\frac{3}{8}$	4	S.K.T.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{32}$	10	732	22:50
1929, 116" aks. väli .. .	$12\frac{3}{8}$	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 38\frac{5}{8}$	2	U.J.E.				
1928, 115" aks. väli .. .	$12\frac{3}{8}$	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 38\frac{5}{8}$	2	U.J.T.				
1927-1926, Standard »6» .. .	12	—			$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 35\frac{9}{16}$	2	S.K.T.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	10	718	22:—
1929, 121", 129" aks. väli .. .	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 43\frac{3}{4}$	2	U.J.E.				
1928, 120", 128" aks. väli .. .	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 43\frac{3}{4}$	2	U.J.T.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{32}$	10	732	22:50
1927-1926, Master »6» .. .	$13\frac{5}{8}$	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{11}{16}$	2	S.K.T.				
1925, Master 45 .. .	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 38\frac{5}{8}$	4	E. & T.				
Standard »6» .. .	$13\frac{5}{8}$	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.				
1924, kaikki 4 syl. .. .	14	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 33\frac{7}{8}$	4	E. & T.				
	—	—			$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 35\frac{9}{16}$	2	S.				
	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 23\frac{5}{8}$	4	E. & T.	$7\frac{5}{8} \times 5\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{32}$	8-10	711	21:—
	14	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{1}{4}$	4	E. & T.				
	—	—			$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 35\frac{9}{16}$	2	S.				

* Etujarruihin sopii massanauha N:o 535 Smk. 130:— sarja.

AUTOLA Oy.

Vaunun määrittely	Jarruruummun läpimitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Buick											
Kaikki 6 syl.	—	—			$2 \times 3/16 \times 267/8$	4	E. & T.				
1923, 44, 45, 46, 47,	—	—			$2 \times 3/16 \times 113/4$	4	E. & T.				
48, 49, 50, 54, 55	—	—			$1\frac{5}{8} \times 5/32 \times 407/16$	2	S.				
34, 35, 36, 37 .	—	—			$1\frac{5}{8} \times 5/32 \times 407/16$	2	S.				
1922, 34, 35, 36, 37,	—	—			$2 \times 3/16 \times 385/8$	2	U.				
1922, 48, 49, 50, 54,	—	—			$1\frac{3}{8} \times 3/16 \times 359/16$	2	S.				
55	—	—			$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 337/8$	2	U.				
1921, 48, 49, 50 ..	—	—			$1\frac{1}{2} \times 5/32 \times 33$	2	S.				
1922-1921, 44, 45,	—	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 35$	2	U.				
46, 47	—	—			$2 \times 3/16 \times 45$	2	U.				
1920, K49, 50 . . .	—	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 41$	2	S.				
K44, 45, 46,	—	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 37$	2	S.				
47	—	—			$2 \times 3/16 \times 41$	2	U.				
					$1\frac{5}{8} \times 5/32 \times 407/16$	2	S.				
					$1\frac{7}{8} \times 5/32 \times 433/8$	2	U.				
					$1\frac{7}{8} \times 5/32 \times 381/4$	2	U.				
					$1\frac{5}{8} \times 5/32 \times 35$	2	S.				
Cadillae											
1931, V12, 370 ..	16 ⁵ / ₈	326	146:-	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 167/8$	4	S.E. & T.				
1930, V16-452 ..	16 ⁵ / ₈	326	146:-	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 7\frac{1}{4}$	4	S.E. & T.				
V8-353	16 ¹ / ₂	326	146:-	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 167/8$	2	S.J.E.				
1929, 341B	16 ¹ / ₂	326	200:-	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 7\frac{1}{4}$	2	S.J.E.				
341 heinäk. 1928 .	16 ¹ / ₂	333	200:-	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 167/8$	2	SJT&K				
16 ¹ / ₂	333			2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 7\frac{1}{4}$	2	SJT&K				
16 ¹ / ₂	333			2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 10\frac{5}{16}$	2	SJT&K				
16 ¹ / ₂	328	225:-	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 11\frac{1}{16}$	2	S.J.E.					
1928, 341 ennen	16 ¹ / ₂	328		2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 27\frac{1}{4}$	2	S.J.E.				
heinäkuuta 1927	16 ¹ / ₂	—		—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 29\frac{1}{4}$	2	U.J.T.				
16 ¹ / ₂	—			—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 16\frac{3}{16}$	2	U.J.T.				
16 ¹ / ₂	—			—	$2 \times 3/16 \times 40\frac{3}{8}$	2	K.				
17	329	206:-	6	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 11\frac{1}{16}$	6	S.J.E.					
17	—			—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 29\frac{1}{4}$	2	U.J.T.				
17	—			—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 16\frac{3}{16}$	2	U.J.T.				
17	—			—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 47\frac{3}{8}$	2	K.				
17	—			—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 17\frac{9}{16}$	2	U.T.				
1925, V-63	17	329	206:-	6	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 19\frac{7}{8}$	4	S.T.				
17	329	206:-	6	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 11\frac{1}{16}$	6	S.J.E.					
17	—			—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 31\frac{1}{8}$	2	U.T.				
17	329	206:-	6	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 11\frac{1}{16}$	6	S.J.E.					
1924, V-63	17	—		—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 31\frac{1}{8}$	2	U.T.				
17	—			—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 17\frac{9}{16}$	2	S.T.				
1923, 63	—	—		—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 51$	2	S.T.				
1922-1920, kaikki	—	—		—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 54$	2	S.T.				
	—	—		—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 51$	2	S.				
	—	—		—	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 54$	2	U.				
Chandler											
1929, 65	9 ¹ / ₂	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 18$	4	U.J.E.				
Royal 75 ..	9 ¹ / ₂	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 18$	4	U.J.T.				
Big Six ja	10 ¹ / ₂	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 22\frac{1}{8}$	1	U.Kr.				
Royal 85 ..	10 ¹ / ₂	—			$2 \times 3/16 \times 18\frac{7}{8}$	4	U.J.E.				
—	—				$2 \times 3/16 \times 20\frac{1}{2}$	4	U.J.T.				
1928, Special Six .	12	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 10\frac{3}{8}$	2	U.Kr.				
1928-1927 Big Six	8 ³ / ₈	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 18$	8	U.				
Royal	14	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 22\frac{1}{8}$	1	W.				
Eight .	15	—			$2 \times 3/16 \times 18\frac{7}{8}$	4	E.				
1927, Special Six .	8	—			$2 \times 3/16 \times 20\frac{1}{2}$	4	T.				
	14	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 21$	1	W.				
	8 ³ / ₈	—			$2 \times 5/32 \times 20\frac{1}{2}$	8	S.				
	—	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 22\frac{1}{8}$	1	W.				

AUTOLA Oy.

Vaunun määritelly	Jarruru- mun läpi- mitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarru- malli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau- nussa		Mitat	Kpl. vau- nussa	Sar- ja N:o	Hinta kpl.
Chandler											
Standard Six	12 $8\frac{3}{8}$	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 18$ $1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{8}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 21$ $2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{2}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 10\frac{3}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 18\frac{7}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{2}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{2}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 10\frac{3}{8}$	8 1 1 4 2 4 4 4 2	S. W. W. U. W. U.E. U.T. U. W.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$ $8\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:
1926, 35	—	—									
1925	—	—									
1924, 33	—	—									
1923, 32	—	—									
Chevrolet henkilöv.											
1930, Six	$11\frac{1}{2}$ $11\frac{1}{2}$ $11\frac{1}{2}$ $10\frac{1}{2}$	548 548 — 313	82:— 82:— — 75:—	2 2 — 4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{21}{32}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 5\frac{29}{32}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 4\frac{1}{4}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{13}{32}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 13\frac{61}{64}$ $1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$ $1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$ $2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{15}{16}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{15}{16}$ $1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$ $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 34$ $1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$	4 4 4 4 2 2 2 2 2 4 2 2 2 2 2	S.E.&T. S.E.&T. S.K.T. S.J.E. U.J.T. U.J.T. K. S. U.T. S.E. U. S. U. S.	$9 \times 6\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$ $8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	905	19:
1929, AC Six	11 11 —	336 336 —	164:— 164:— —	2 2 —	$2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{13}{32}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 13\frac{61}{64}$ $1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$	2 2 —	U.J.T. U.J.T. K.		862	24:	
1928, AB, 4-syl.	11 $10\frac{1}{2}$	— 313	75:— 75:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{15}{16}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{15}{16}$ $1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$ $2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{15}{16}$	2 4 2 2 2	S.J.E. S.E. U. S. S.	$9 \times 6\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	905	19:
1928, 2AA	11	—	—	—							
1927-1926, Sarja V	—	—	—	—							
1925, Sarja K	—	—	—	—							
Chevrolet kuormav.											
1930, Six-Std	$11\frac{1}{2}$ $11\frac{1}{2}$ $11\frac{1}{2}$ $11\frac{1}{2}$ $10\frac{1}{2}$	548 548 336 336 313	82:— 82:— 164:— 164:— 72:—	2 2 2 2 4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{21}{32}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 5\frac{29}{32}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{13}{32}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 13\frac{61}{64}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 36\frac{23}{32}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 33\frac{11}{32}$	2 2 2 2 4 2 2	S.J.E. S.J.E. S.J.T. S.J.T. S.J.E. U.T. S.K.T.	$9 \times 6\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$ (905-A) tai $10 \times 6\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	905	19:
1930-28, LP, LR, $1\frac{1}{2}$ ton..	— —	— —	— 72:—	— 4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{13}{32}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 13\frac{61}{64}$ $1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$ $2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{15}{16}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 36\frac{23}{32}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 33\frac{11}{32}$	4 2 2 2 2 4 2 2	S.J.E. U.J.T. U.J.T. K. S. U.T. S.E. S.	$9 \times 6\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1037	47:
1929, A.C. Six ..	$10\frac{1}{2}$ 11 11	313 336 336	72:— 164:— 164:—	4 2 2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{13}{32}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 13\frac{61}{64}$ $1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$ $2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{15}{16}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 36\frac{23}{32}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 33\frac{11}{32}$	4 2 2 2 2 4 2 2	S.J.E. U.J.T. U.J.T. K. S. U.T. S.E. S.	$9 \times 6\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	905	19:
1928, AB alusta, 4-syl.	— —	— 313	— 72:—	— 4	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$ $2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{15}{16}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 36\frac{23}{32}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 33\frac{11}{32}$	2 2 4 2 2	S. U.T. S.E. U. S.	$9 \times 6\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	905	19:
1928, LM, 1 ton ..	—	—	—	—							
1927-1925, sarj. X	—	—	—	—							
Chrysler											
1930, 66, 6 syl. .	11 11 $6\frac{1}{4}$	104 104 —	96:— 96:— —	2 2 —	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{2}$ $1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$ $2\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 19\frac{1}{4}$	4 4 1	SE&T... S.E.&T. U.K.W.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:
70, 77, 6 syl.	14 14 8	105 105 —	138:— 96:— —	2 2 —	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{29}{32}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 1	S.E.&T. S.E.&T. U.W.	$10 \times 6\frac{1}{4} \times 9\frac{9}{64}$ Malli 70:n on 12075 $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1033	53:
1930, De Soto Eight 8	11	104	96:—	2	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{2}$	4	S.E.&T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:
1930-28, De Soto 6	11	104	—	2	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E.&T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:
1930-1928, Imperial 80 ..	15 15 —	103 103 —	140:— 96:— —	2 2 —	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{8}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{7}{32}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 1	S.E.&T. S.E.&T. U.K.W.	$11 \times 6\frac{1}{2} \times 9\frac{9}{64}$	2	1142	60:
1930-1929, Plymouth ..	11 11	104 104	96:— —	2 —	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{2}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 21\frac{3}{8}$	4 1	S.E.&T. U.K.W.	4 lohk. jokaisessa	1	877	75:
Fargo, 4, Packet ..	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13$	4	S.E.&T.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	1	878	75:
1930-29, Fargo, 6, Clipper ..	—	105	138:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{29}{32}$	4	S.E.&T.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1033	53:
1929-1928, 75	14 65	105 —	—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{29}{32}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	4 1	S.E.&T. U.K.W.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$ $10 \times 6\frac{1}{4} \times 9\frac{9}{64}$ $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:

Vaunun määrittely	Jarruruummun läpimitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Chrysler											
Plymouth . . .	11	104	96:—	2	$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 9\frac{1}{2}$	4	S.E & T	$4 \text{ lohk. jokaisessa}$			
1929, Fargo, 4, . . .	11	104		2	$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1/8$	1	877	75:—
Packet . . .	—	—			$2 \times 5/32 \times 21\frac{3}{8}$	1	U.K.W	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 5/32$	1	878	75:—
De Soto . . .	11	104	96:—	2	$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 9\frac{1}{2}$	4	S.E & T	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1/8$	2	862	24:—
De Soto . . .	11	104		2	$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T				
De Soto . . .	—	—			$2 \times 5/32 \times 21\frac{3}{8}$	1	U.K.W				
1928, 52, Mek.jarr. . .	12	—			$2 \times 3/16 \times 12\frac{7}{8}$	2	J.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1/8$	1	877	75:—
1928, 52, Mek.jarr. . .	12	—			$2 \times 3/16 \times 19\frac{5}{32}$	2	J.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 5/32$	1	878	75:—
1928, 52, Mek.jarr. . .	7	—			$2 \times 5/32 \times 21\frac{3}{8}$	1	K.	$4 \text{ lohk. jokaisessa}$			
62, Nestej. . .	14	—			$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 22\frac{1}{2}$	4	J.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1/8$	2	929	30:—
72, Nestej. . .	14	—			$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 11\frac{5}{16}$	4	J.	$10 \times 6\frac{1}{4} \times 9/64$	2	1033	53:—
Imperial 80, nestej. . .	15	—			$2 \times 5/32 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
Imperial 80, nestej. . .	8	—			$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 15\frac{9}{16}$	8	J.				
Imperial 80, nestej. . .	8	—			$2 \times 5/32 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.	$11 \times 6\frac{1}{2} \times 9/64$	2	1142	60:—
1927, 50 . . .	—	—			$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 12\frac{7}{8}$	2	J.	$4 \text{ lohk. jokaisessa}$			
1927, 50 . . .	—	—			$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 19\frac{5}{32}$	2	J.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1/8$	4	877	75:—
1927, 50 . . .	—	—			$2 \times 5/32 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 5/32$	4	878	75:—
80 . . .	—	—			$2 \times 3/16 \times 11\frac{3}{4}$	4	J.				
80 . . .	—	—			$2 \times 3/16 \times 23\frac{5}{16}$	4	J.				
80 . . .	—	—			$2 \times 5/32 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
60, 70, . . .	—	—			$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 11\frac{5}{16}$	4	J.				
1926, »58» 4 syl. 4-pyöräj. . .	—	—			$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 22\frac{1}{2}$	4	J.				
»70» 6 syl. 4-pyöräj. . .	—	—			$2 \times 5/32 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
»58» 2-pyöräjarrulla . . .	—	—			$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 14\frac{5}{16}$	2	J.				
Imperial . . .	—	—			$1\frac{1}{2} \times 3/16 \times 20\frac{1}{4}$	2	J.				
»80» 6 syl. . .	—	—			$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 11\frac{3}{4}$	4	J.				
1925, kaikki . . .	—	—			$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 23\frac{5}{16}$	4	J.				
1925, kaikki . . .	—	—			$2 \times 5/32 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
Cleveland											
1926, 34, 4-pyöräj.	$8\frac{3}{8}$	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 22\frac{1}{8}$	1	V.				
1926, 34, 4-pyöräj.	12	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 18$	4	U.T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1/8$	2	862	24:—
1926, 1925, 43, 4-pyöräj.	12	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 18$	4	U.E.				
1926, 1925, 43, 4-pyöräj.	$8\frac{3}{8}$	—			$1\frac{3}{4} \times 5/32 \times 22\frac{1}{8}$	1	V.				
1924-1923, 42 . . .	14	—			$2 \times 5/32 \times 20\frac{1}{2}$	4	U.T.				
1924-1923, 42 . . .	—	—			$2 \times 5/32 \times 20\frac{1}{2}$	4	U.E.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1/8$	2	929	30:—
De Soto											
(Katso Chrysler)											
Diamond T kuormav.											
1930, 151, 290 . . .	16	134	240:—	2	$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.E.&T.				
1930, 151, 290 . . .	16	134		2	$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 13\frac{5}{8}$	4	S.E.&T.				
1929, 550 . . .	16	113	196:—	4	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 16\frac{5}{8}$	4	S. E.				
1929, 550 . . .	16	118	355:—	2	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	S. T.				
400, 502, 505 . . .	16	118		2	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 16\frac{9}{32}$	2	S. T.				
400, 502, 505 . . .	16	107	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
400, 502, 505 . . .	16	107		2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 13\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
1929-1928, 150, 77, 302 . . .	16	107	180:—	2	$4 \times 1\frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	2	S.J.T.	$8\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{2} \times 5/32$	10-18	823	20:—
1928-1927, S2, S3, S-7-5-7½ ton . . .	16	107		2	$4 \times 1\frac{1}{4} \times 13\frac{5}{64}$	2	S.J.T.				
1928-1926, 75, 76, ¾-1 ton . . .	24	505	972:—	8	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 13\frac{5}{8}$	4	S.E.&T.				
1928-1926, 75, 76, ¾-1 ton . . .	—	—		2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 16\frac{5}{8}$	4	S.E.&T.				
					$4 \times 1\frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	*				
					$2\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 22$	4	U.				
					$2\frac{1}{4} \times 5/32 \times 46\frac{5}{8}$	2	S.				

* Kaksoiskengät.

AUTOLA Oy.

Vaunun määrittely	Jarrumun läpimitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sar-ja N:o	Hinta kpl.
Diamond T kuormav.											
T3C-4 ¹ / ₂ -2 ton,											
T5 16	502	535:—	8	3 ¹ / ₄ × 1/ ₄ × 11 ⁵ / ₁₆	2	S.					
U4, U5-2 ¹ / ₂ -3 ton, U6	503	620:—	8	3 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 13	8	S.	8 ¹ / ₄ × 6 ¹ / ₂ × 5/ ₃₂	10-18	823	20:—	
K2, K3-3 ¹ / ₄ -4 ton	504	770:—	8	3 ³ / ₄ × 1/ ₄ × 15 ¹ / ₈	8	S.					
1927, T4-4 ¹ / ₂ -2 t.	369	465:—	4	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 41	8						
1926, S	505	972:—	8	4 × 1/ ₄ × 17 ³ / ₄	8	S.	8 ⁷ / ₁₆ × 6 ¹ / ₄ × 5/ ₃₂	16	834	26:—	
Dodge henkilö- ja kuorma-autot											
1930, Eight-in-Linen, DC8	101	110:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 10	4	S.J.E.					
12	101	110:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 12	4	S.J.T.	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	929	30:—	
7	—	—	—	2 × 5/ ₃₂ × 21 ¹³ / ₃₂	1	U.W.					
New Six, DD6	104	96:—	2	1 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 9 ¹ / ₂	4	S.J.E.					
11	104	96:—	2	1 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 11 ¹ / ₂	4	S.J.T.	8 ⁷ / ₈ × 6 ¹ / ₈ × 1/ ₈	2	862	24:—	
7	—	—	—	2 × 5/ ₃₂ × 21 ¹³ / ₃₂	1	U.W.					
Parlor Coach, 16 hengen	107	180:—	2	2 ¹ / ₄ × 1/ ₄ × 7 ¹ / ₂	12	E.&T.					
Street Car Coach	107	180:—	2	2 ¹ / ₄ × 1/ ₄ × 5 ¹ / ₈	4	E.&T.					
21 hengen	118	335:—	2	3 × 3/ ₁₆ × 21 ¹ / ₂	1	K.					
16	107	180:—	2	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 16 ⁵ / ₈	2	J.E.					
16	107	180:—	2	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 13 ⁵ / ₈	2	J.E.					
3 ton	118	335:—	2	3 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 16 ¹⁹ / ₃₂	2	J.T.					
16	118	335:—	2	3 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 12 ⁹ / ₁₆	2	J.T.					
8	—	—	—	3 × 3/ ₁₆ × 21 ¹ / ₂	1	K.	10 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	1025	56:—	
16	107	180:—	2	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 16 ⁵ / ₈	4	E.&T.					
2 ton	107	180:—	2	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 13 ⁵ / ₈	4	E.&T.					
8	—	—	—	3 × 3/ ₁₆ × 21 ¹ / ₂	1	K.					
16	107	180:—	2	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 16 ⁵ / ₈	4	E.&T.					
16	107	180:—	2	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 13 ⁵ / ₈	4	E.&T.					
1 ¹ / ₂ ton	107	180:—	2	3 × 3/ ₁₆ × 24 ²⁵ / ₃₂	1	K.					
1 ton, 4 & 6 syl.	105	138:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 13	2	S.J.E.					
U1-C-133	105	138:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 14 ²⁹ / ₃₂	2	S.J.E.					
AA1-C-133, 133"	106	150:—	2	2 × 3/ ₁₆ × 12 ¹ / ₂	2	S.J.T.	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	929	30:—	
15	106	150:—	2	2 × 3/ ₁₆ × 15 ⁵ / ₁₆	2	S.J.T.					
aks. väli	8	—	—	2 × 5/ ₃₂ × 24 ⁵ / ₈	1	K.					
³ / ₄ Ton, 4 & 6 syl.											
D1-F-124	105	138:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 13	4	S.E.&T.					
DA1-B-124, 124" aks. väli	105	138:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 14 ²⁹ / ₃₂	4	S.E.&T.	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	929	30:—	
8	—	—	—	2 × 5/ ₃₂ × 24 ⁵ / ₈	1	K.					
1930, 19, 29, 1 ¹ / ₂ Ton Merchants Express, 4 syl.	104	110:—	2	1 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 9 ¹ / ₂	4	S.E.&T.	4 lohk. jokaisessa				
U1-C-133, 109"	101	110:—	2	1 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 11 ¹ / ₂	4	S.E.&T.	8 ⁷ / ₈ × 5 ³ / ₄ × 1/ ₈	1	877	75:—	
7	—	—	—	2 × 5/ ₃₂ × 21 ³ / ₈	1	W.	8 ⁷ / ₈ × 5 ³ / ₄ × 5/ ₃₂	1	878	75:—	
1930-29, New Senior Six	102	13:5—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 11 ¹ / ₂	4	S.E.&T.	9 ⁷ / ₈ × 6 ¹ / ₈ × 1/ ₈	2	953	31:50	
14	102	13:5—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 15 ¹ / ₁₆	4	S.E.&T.					
—	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 17 ¹⁵ / ₁₆	1	W.					
DA1, Six	115	138:—	4	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 13 ¹³ / ₁₆	8	S.E.&T.	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	929	30:—	
1929-1928, Senior Six	102	135:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 11 ¹ / ₂	4	S.E.&T.	10 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	1025	56:—	
14	102	135:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 15 ¹ / ₁₆	4	S.E.&T.					
—	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 17 ¹⁵ / ₁₆	1	W.					
12	101	110:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 10	4	S.E.&T.	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	929	30:—	
12	—	—	—	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 12	4	S.E.&T.					
Standard Six	401	192:—	4	2 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 17 ¹⁵ / ₃₂	1	W.					
6 ¹ / ₄	—	—	—	2 × 3/ ₁₆ × 18	8	S.E.&T.	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	929	30:—	
124, 4 syl.	—	—	—	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 25 ²⁵ / ₆₄	2	J.					
—	—	—	—	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 15 ¹⁷ / ₆₄	2	J.					
—	—	—	—	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 17 ²¹ / ₃₂	4	K.					

Vaunun määrittely	Jarruruummun läpimitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Dodge henkilö- ja kuorma-autot											
128, 4 syl. . .	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 25\frac{9}{64}$	2	J.				
1927, A831146 ylöspäin .	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{31}{64}$	2	J.				
Truck D 898575 ylöspäin .	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{15}{32}$	1	K.				
1926-1925, kaikki.	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 24\frac{25}{64}$	2	U.Y.				
1924, A 173483 ylöspäin .	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{21}{32}$	4	S.				
1924-1922	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{17}{64}$	2	U.A.				
Durant											
1930, 615, kuormav.	14	406	184:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{8}$	4	S.J.E.				
617, henk.v. . .	15	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{9}{32}$	4	S.J.T.				
614, henk.v. . .	8½	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times \dots$	1	U.W.				
1930-1929, 6-63, henk.v. . .	14	406	184:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{8}$	8	S.E.&T.				
Rugby, 1T, »401»	13	226	140:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 15$	4	S.J.E.				
1930-1929, 60, 66, 2 kenkää . . .	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{16}$	4	S.J.T.				
1929, S-4½T . . .	11	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E.&T.				
1929, Four 40 . . .	11	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E.&T.				
1930-1929, 70, 2 kenkää ¾ ton	13	226	140:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{4}$	8	S.E.&T.	$9\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$ lohkot $3\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{2}$	8	942	46:—
1929, Four, 60, 66, 3 kenkää . . .	11	203	125:—	2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12$	4	S.E.&T.				
1928, 55, 65.	11	203	125:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{4}$	8	S.E.&T.				
1929, 70, 3 kenkää	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E.&T.				
1929-1928, 75. . . .	12	204	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E.&T.				
1927-1924, »4», 4 pyöräj.	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 37\frac{5}{32}$	2	U.T.				
1926-1920, A	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 35\frac{7}{16}$	2	S.T.	$12\frac{1}{8} \times 9\frac{1}{8} \times \frac{3}{16}$ lohkot $3\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{2}$	12	1227	—
Essex								Ei käytetä			
1930 Super Six . .	11	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E & T				
1929, Challenger . .	11	203	125:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{4}$	8	S.E & T				
1928, kaikki . . .	11	203		2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12$	4	S.E & T				
1927-1924, C	14½	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 35$	2	S.				
1926-1920, A	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 23\frac{1}{2}$	2	U.Y.				
Excelsior Moottorip.											
1930, Super X . .	6½/16	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{2}$	1	U.J.T.				
1929, Super-X . .	6½/16	—			$\frac{7}{8} \times \frac{7}{32} \times 7\frac{1}{2}$	2	W.				
1928-1925, Super X, Twin	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{2}$	1	J.T.				
1924-1920, Super X Twin	—	—			$\frac{7}{8} \times \frac{7}{32} \times 7\frac{1}{2}$	2	W.				
					$1\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{4}$	1	S.	$4\frac{7}{8} \times 3\frac{3}{32} \times \frac{1}{8}$	3	408	17:—
					$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{2}$	1	U.	$4\frac{7}{8} \times 3\frac{3}{32} \times \frac{1}{8}$	4	408	17:—
					$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{2}$	1	U.	$5\frac{5}{8} \times 3\frac{15}{16} \times \frac{1}{8}$	6	—	—

Vaunun määrittely	Jarrumun läpi-mitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sar-ja N:o	Hinta kpl.
Falcon-Knight											
1928-1927, sarja n:osta 15591 ...	12	204	164: —	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E. & T.	(4 lohk. jokaisessa)		877	78:—
Ennen sarja n:o 15591	12	204		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E. & T.	$\frac{87}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	1	878	78:—
	12	204	164: —	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E. & T.	$\frac{87}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 5\frac{5}{32}$	1	862	31: 50
	12	204		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E. & T.	$\frac{87}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2		
Fargo											
(Katso Chrysler)											
Federal kuormav.											
1930, X8	24				$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	*				
	14 $\frac{1}{2}$				$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{5}{8}$	2	W.	$13\frac{7}{8} \times 7\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1309	106:—
4FW, E6	15	106	150: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	4	S.E.&T.				
	15	106		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	4	S.E.&T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	953	31:—
	15	106	150: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	2	S.J.E.				
	15	106		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	2	S.J.E.				
F7, 1 $\frac{1}{2}$ ton	16	107	180: —	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.T.				
	16	107		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	S.J.T.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1025	56:—
	9 $\frac{1}{2}$				$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 28\frac{3}{16}$	1	W.				
	15	106	150: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	2	S.J.E.				
	15	106		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	2	S.J.E.				
1929, F7, 1 $\frac{1}{2}$ ton	16	107	180: —	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{8}$	2	S.J.T.				
	16	107		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.T.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1025	56:—
	9				$3 \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{8}$	2	K.				
	16	107	180: —	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{5}{8}$	2	S.J.T.				
	16	107		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
1930, T10B, T10W	17 $\frac{1}{4}$	119	435: —	2	$4 \times \frac{1}{4} \times 13\frac{35}{64}$	2	S.J.T.				
	17 $\frac{1}{4}$	119		2	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				
	9	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{8}$	2	S.W.				
A6	16	107	180: —	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{8}$	4	S.E.&T.				
	16	107		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.E.&T.				
	9				$3 \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{8}$	2	S.W.				
	16	107	180: —	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
	16	107		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
U6	17 $\frac{1}{4}$	142	750: —	2	$5 \times \frac{5}{16} \times 19\frac{3}{16}$	2	S.J.T.				
	17 $\frac{1}{4}$	142		2	$5 \times \frac{5}{16} \times 15\frac{13}{16}$	2	S.J.T.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1130	71:—
	13				$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{3}{32}$	2	W.				
1930-1929, T22, 2 $\frac{1}{2}$ ton	16	502	535: —	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	S.J.T.				
	16	107	180: —	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
	16	107		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
T8, 2 $\frac{1}{2}$ ton	16	118	355: —	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	S.J.T.				
	16	118		2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	S.J.T.				
	9				$3 \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{8}$	2	K.				
U5R	17 $\frac{1}{4}$	397-8	900: —	8	$5 \times \frac{1}{4} \times 13$	8	S.J.T.				
	13				$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
	16	118	355: —	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	S.J.E.				
	16	118		2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	S.J.E.				
1930, 4C6, 4 ton	17 $\frac{1}{4}$	442	750: —	2	$5 \times \frac{5}{16} \times 19\frac{3}{16}$	2	S.J.T.				
	17 $\frac{1}{4}$	442		2	$5 \times \frac{5}{16} \times 15\frac{13}{16}$	2	S.J.T.				
	14 $\frac{1}{2}$				$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{5}{8}$	2	W.				
	16	118	355: —	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	S.J.E.				
1930-1929, 4C6, 4 ton	16	130	400: —	4	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	S.J.E.				
	17 $\frac{1}{4}$	397-8	900: —	8	$5 \times \frac{1}{4} \times 13$	8	S.J.T.				
	13				$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{3}{32}$	2	W.				
3C6, 3 $\frac{1}{2}$ ton	17 $\frac{1}{4}$	397-8	900: —	8	$5 \times \frac{1}{4} \times 13$	8	S.J.T.				
	13				$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	K.				
1929, 3C6, 3 $\frac{1}{2}$ ton	17 $\frac{1}{4}$	507	1050: —	8	$5 \times \frac{5}{16} \times 12\frac{3}{8}$	8	J.				
	13				$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	K.				
1930-1929, 3F6, 3FW, 1 ton	15	106	150: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	4	S.E.&T.				
	15	106		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	4	S.E.&T.				
	9				$3 \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{8}$	2	W.				

* Kaksoiskengät.

AUTOLA Oy.

Vaunu määrittely	Jarru- rum- mun- läpi- mitta	Ääneitömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarru- malli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau- nussa		Mitat	Kpl. vau- nussa	Sar- ja N:o	Hinta kpl.
Federal kuormav.											
1929-1928, 2FW, 2F6	—	113	196:—	4	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.J.T.				
	—	136		2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{9}{16}$	2	S.J.E.				
	—	150:—		2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 12$	2	S.J.E.				
A6	—	—		2	$3 \times 3\frac{3}{16} \times 9\frac{1}{8}$	2	S.J.E.				
	16	113	196:—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	8	S.E & T				
	—	—		4	$3 \times 3\frac{3}{16} \times 9\frac{1}{8}$	2	S.V.				
T3W, T7W ..	16	113	196:—	4	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.J.E.				
	16	130	400:—	4	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	4	S.J.T.				
	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
U5	17 $\frac{1}{4}$	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 29\frac{3}{8}$	2	S.J.				
	17 $\frac{1}{4}$	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 16\frac{1}{16}$	2	S.J.				
3B6, 2K6	13	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
	—	396	808:—	2	$5 \times 1\frac{1}{4} \times 16\frac{3}{4}$	2	S.J.				
	—	396		2	$5 \times 1\frac{1}{4} \times 30\frac{1}{16}$	2	S.J.				
	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
UL7, 3C6	—	396	808:—	2	$5 \times 1\frac{1}{4} \times 16\frac{3}{4}$	2	S.J.				
	—	396		2	$5 \times 1\frac{1}{4} \times 30\frac{1}{16}$	2	S.J.				
W4	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
X8	24	505	972:—	8	$4 \times 1\frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	S.J.				
	14 $\frac{1}{2}$	—			$4\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{59}{64}$	6	W.				
1928, F6	16	364	258:—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 42\frac{13}{16}$	4	S.				
U5, T2W, T6W	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 51\frac{1}{2}$	2	S.				
2B6, 1K6	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
T2B, T6B	—	—			$5 \times 1\frac{1}{4} \times 51\frac{1}{2}$	2	S.				
	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
T20	16	502	535:—	8	$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	S.				
1930-29 F1, 1 $\frac{1}{2}$ ton	15	106	150:—	2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	2	E.				
	—	—			$2 \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	2	E.				
1930 3F6, 3FW	15	106	150:—	2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	4	E. & T.				
	—	—			$2 \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	4	E. & T.				
1930 2 $\frac{1}{2}$ ton	16	107	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	E.				
	—	—			$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2	E.				
F7, 1 $\frac{1}{2}$ ton	16	107	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	T.				
	—	—			$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{5}{6}$	2	T.				
1930 4C-6	16	118	355:—	2	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	E.				
	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	E.				
1930 F-8, 2 $\frac{1}{2}$ ton	16	118	355:—	2	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	T.				
	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	T.				
1930 T-22	16	502	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	E. & T.				
1930 UR5, 3-C-6, 4-C-6	18	397	900:—	8	$5 \times 1\frac{1}{4} \times 13$	8	T.				
	—	—			$5 \times 1\frac{1}{4} \times 51\frac{1}{2}$	2	S.				
1928, UL5	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
1928-1927, W4	21	—			$3\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 61\frac{5}{8}$	2	S.				
	14 $\frac{1}{2}$	—			$4\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{59}{64}$	6	W.				
X8	24	—			$4 \times 1\frac{1}{4} \times 71$	2	S.				
	14 $\frac{1}{2}$	—			$4\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 4\frac{59}{64}$	6	W.				
FW	16	364	258:—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 42\frac{13}{16}$	4	S.				
1927, U5, 2B6, UL5	—	—			$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 45\frac{1}{4}$	1	W.				
FK2	—	363	228:—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 38$	4	S.				
S1-S2	—	502	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	4	S.				
1926, S-25-26, FK2	17 $\frac{1}{4}$	364	258:—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 40\frac{13}{16}$	4	S.				
1926-1924, FK	—	—			$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 21\frac{3}{8}$	4	U.				
	—	—			$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 44$	2	S.				
1926-1923, X2, X4	24	505	972:—	8	$4 \times 1\frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	T.				
W2, W3	21	504	770:—	8	$3\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 15\frac{1}{8}$	8	S.				
U2, U3, BB6	18	503	620:—	8	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 13$	8	S.				
1926-1922, B6M	16	502	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	T.				
S-21, 22, 23, 27	16	502	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	T.				
1925-1923, R2, R3	—	—			$2\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 10\frac{7}{16}$	8	T.				

Vaunun määrittely	Jarruruumun läpi-mitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sar-jan:o	Hinta kpl.
Fiat											
1926, 510, 505 . . .	—	—			$2 \times 1/4 \times 15^{1/4}$	4	J.	—	—	—	—
11	—	—			$1^{3/4} \times 1/4 \times 15$	4	K.	—	—	—	—
15	—	—			$2^{3/4} \times 3/16 \times 10$	4	K.	—	—	—	—
18P	—	—			$1^{7/8} \times 5/32 \times 11$	4	J.	—	—	—	—
18BL	—	—			$3 \times 3/16 \times 11$	4	K.	—	—	—	—
OM	—	—			$2 \times 3/16 \times 16^{1/2}$	4	J.	—	—	—	—
1926-1924, 501 . . .	—	—			$2^{3/4} \times 1/4 \times 10$	4	K.	—	—	—	—
1924-1920, 510 . . .	—	—			$2^{5/32} \times 1/4 \times 17$	4	J.	—	—	—	—
					$3^{1/4} \times 1/4 \times 11$	4	K.	—	—	—	—
					$2^{3/4} \times 5/16 \times 16$	4	J.	—	—	—	—
					$1^{1/4} \times 3/16 \times 12^{1/2}$	4	K.	—	—	—	—
					$1^{3/7} \times 6/4 \times 1/4 \times 11$	4	J.	—	—	—	—
					$3^{5/8} \times 3/16 \times 11$	4	K.	—	—	—	—
					$1^{5/8} \times 3/16 \times 11$	4	J.	—	—	—	—
					$2 \times 1/4 \times 15^{1/4}$	4	J.	—	—	—	—
					$1^{5/8} \times 1/4 \times 15^{1/4}$	4	K.	—	—	—	—
Flint											
1928-1925, Junior	12				$2 \times 5/32 \times 17^{1/4}$	4	U.T.				
Z18	12				$2 \times 5/32 \times 21^{3/8}$	1	K.				
B60, 60,4-p. Br.	14	135	125:—	6	$1^{3/4} \times 3/16 \times 8^{5/16}$	12	S.E & T	$Lohkot 3^{3/4} \times 2^{1/2}$		8	942 46:—
B40	7 ^{1/2}	—			$1^{1/4} \times 5/32 \times 4^{1/4}$	2	K.	$9^{1/2} \times 6^{1/2} \times 5/32$			
E80, 80,4-p.jarr.	14	135	125:—	6	$1^{3/4} \times 3/16 \times 8^{5/16}$	12	S.E & T				
E-55	—	—			$2^{1/4} \times 3/16 \times 18^{3/16}$	1	K.				
1924-1923, E-55 .	—	—			$2 \times 5/32 \times 9^{1/2}$	4	E.	$Lohikot 3^{1/4} \times 2^{1/2}$		12	1227 —
					$2 \times 5/32 \times 42^{1/2}$	2	U.T.	$12^{1/8} \times 9^{1/8} \times 5/16$			
					$1^{3/4} \times 5/32 \times 40^{1/2}$	2	S.T.				
1924, H-40	—	—			$1^{3/4} \times 5/32 \times 8^{7/16}$	2	E.	$Lohkot 3^{3/4} \times 2^{1/2}$		8	942 46:—
					$1^{3/4} \times 5/32 \times 8^{7/16}$	2	T.	$9^{1/2} \times 6^{1/2} \times 5/32$			
					$1^{3/4} \times 5/32 \times 4^{1/4}$	2	K.				
Ford henkilöv.											
1930-1929, A	11	310	120:—	4	$1^{1/2} \times 172/182 \times 14^{3/8}$	8	S.E & T	$9 \times 5^{3/4} \times 9/64$		2	955 35:—
	—	—			$1 \times 172/182 \times 28^{3/4}$	2	K.				
1928, A	11	310	120:—	4	$1^{1/2} \times 172/182 \times 14^{3/8}$	8	S.E & T	$6^{3/8} \times 4^{3/8} \times 9/64$		8	620 14:—
	—	—			$1 \times 172/182 \times 28^{3/4}$	2	K.				
1927-1926, T	—	—			$1^{3/16} \times 5/32 \times 23^{1/2}$	2	...				
					$1^{3/4} \times 5/32 \times 23^{1/2}$	1	W.				
1925, T	—	—			$1^{1/2} \times 5/32 \times 31^{5/8}$	2	K.				
1924-1920, T	—	—			$1^{3/16} \times 5/32 \times 23^{1/2}$	3	W.				
					$1^{1/8} \times 5/32 \times 23^{1/2}$	3	W.				
Ford kuormav.											
1930-1928, AA,	11	310	120:—	4	$1^{1/2} \times 172/182 \times 14^{3/8}$	4	S.J.E.				
1 ^{1/2} T	14	319	320:—	4	$2^{1/2} \times 1/4 \times 17^{27/32}$	4	S.J.E.				
	—	—			$1^{1/2} \times 172/182 \times 41^{5/16}$	2	K.				
1929, A, Light . . .	11	310	120:—	4	$1^{1/2} \times 172/182 \times 14^{3/8}$	8	S.E & T	$9^{3/4} \times 5^{1/2} \times 9/64$		2	941 43:—
	—	—			$1 \times 172/182 \times 28^{3/4}$	2	K.				
1928, A, Light . . .	11	310	120:—	4	$1^{1/2} \times 172/182 \times 14^{3/8}$	8	S.E & T	$6^{3/8} \times 4^{3/8} \times 9/64$		8	620 14:—
	—	—			$1 \times 172/182 \times 28^{3/4}$	2	K.				
1927-1926, kaikki.	—	—			$1^{3/16} \times 5/32 \times 23^{1/2}$	2	W.				
					$1^{3/4} \times 5/32 \times 23^{1/2}$	1	W.				
					$1^{5/8} \times 3/16 \times 12$	4	T.				
1925, kaikki 1 ton.	—	—			$1^{3/16} \times 5/32 \times 23^{1/2}$	3	W.				
1924-1920, kaikki 1 ton.	—	—			$1^{5/8} \times 3/16 \times 12$	4	T.				
					$1^{1/8} \times 5/32 \times 23^{1/2}$	3	W.				
					$1^{5/8} \times 3/16 \times 12$	4	T.				
Franklin											
1930, Sarjet 145-	14	141	162:—	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 16^{11/16}$	8	S.E. & T.	$11^{7/8} \times 7^{1/4} \times 1/8$		2	1130 71:—
147	8	—			$2 \times 5/32 \times 22^{1/2}$	1	U.K.W.				
1929, 130.	14	109	164:—	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 17$	8	S.E. & T.	$9^{7/8} \times 6^{3/4} \times 1/8$		2	929 30:—
vaunu no:sta	—	—									
190590.	8	—			$2 \times 5/32 \times 22^{1/2}$	1	W.				

Vaunun määrittely	Jarrumun läpi-mitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Franklin											
1929, 135 ja 137 ..	14	109			$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 17$	8	S.E.&T.				
vaunu no:sta	8	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 22\frac{1}{2}$	1	W.	$14\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1130	71:—
190590.....	14	129	110	—	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 10\frac{9}{16}$	4	S.J.E.				
1929, 130.....	14	126	125	—	$2 \times 3\frac{3}{4} \times 14\frac{7}{8}$	2	S.J.T.				
	14	126			$2 \times 3\frac{3}{4} \times 10\frac{9}{16}$	2	S.J.T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
	14	129	110	—	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 22\frac{1}{2}$	1	K.				
135, 137....	14	126	125	—	$2 \times 3\frac{3}{4} \times 14\frac{7}{8}$	2	S.J.T.				
	14	126	125	—	$2 \times 3\frac{3}{4} \times 10\frac{9}{16}$	2	S.J.T.	$14\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1130	71:—
	—	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 22\frac{1}{2}$	1	K.				
1928-1927,Airman	14	108	120	—	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 11\frac{1}{4}$	4	S.J.E.				
sarja	14	102	135	—	$2 \times 3\frac{3}{4} \times 11\frac{1}{4}$	2	S.J.T.				
119", 128" W.B	14	102			$2 \times 3\frac{3}{4} \times 15\frac{1}{8}$	2	S.J.T.				
1927-1926, sarja	—	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 23\frac{7}{8}$	1	W.				
II B	—	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 32\frac{1}{4}$	2	U.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
1925-1922, 10A,	—	—			$3\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 23\frac{7}{8}$	1	U.				
10B, 10C	—	—			$3\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 23\frac{7}{8}$	1	W.				
	—	—			$2\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 28$	2	T.				
Gardner											
1930, malli 150 ..	—	102	135	—	$2 \times 3\frac{3}{4} \times 11\frac{1}{2}$	4	—				
	—	102			$2 \times 3\frac{3}{4} \times 15\frac{1}{16}$	4	—				
1929-1928, 85.....	12	101	110	—	$2 \times 3\frac{3}{4} \times 10$	4	S.E & T				
120, 125	12	101			$2 \times 3\frac{3}{4} \times 12$	4	S.E & T	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
	—	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 24$	1	W.				
130, 95	14	102	135	—	$2 \times 3\frac{3}{4} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T				
	14	102			$2 \times 3\frac{3}{4} \times 15\frac{1}{16}$	4	S.E & T				
	—	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 24$	1	W.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
1928, 90	14	—			$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T				
	6	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 24$	1	W.				
80	14	—			$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T				
	6	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 24$	1	W.				
75	14	—			$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T				
	8	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 24$	1	W.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
1927, 80	—	—			$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T				
	—	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	W.				
90	—	—			$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T				
	—	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	W.				
1926, 6-A, 8-A ..	—	—			$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.E & T				
1925, 8-A	—	—			$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
1925-23, sarja 5..	—	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	2	W.				
	—	—			$2 \times 5\frac{5}{32} \times 17$	4	U.				
	—	—			$1\frac{3}{4} \times 5\frac{5}{32} \times 20\frac{3}{4}$	1	W.				
Garford kuormav.											
1929, 20Y, 4T,	—	—			$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 60\frac{1}{2}$	—	S.J.E.				
S11Y, 4 $\frac{1}{2}$ T.....	—	—			$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 62\frac{1}{2}$	—	S.J.T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
1929-1928, 30Z,	—	—			$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 60\frac{1}{2}$	—	S.				
1 $\frac{1}{2}$ T, 40Z, 2T..	—	—			$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 60\frac{1}{2}$	—	S.J.E.				
50Z, 2 $\frac{1}{2}$ T, 60Z,	—	—			$5 \times 3\frac{3}{16} \times 99$	—	S.J.T.	$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times 5\frac{5}{32}$	12	834	26:—
3T	—	—									
70Z, 3 $\frac{1}{2}$ T, 80Z,	—	—			$3\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 121$	—	S.				
4T	—	—									
1928, 20Z, 4T,	—	—			$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 123$	—	S.				
25Z, 4 $\frac{1}{4}$ T	—	—			$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 121$	—	S.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1025	56:—
S11Z, 4 $\frac{1}{2}$ T	—	—									
1927, 30-2 T. jäl-	16	502	535	—	$3\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	S.	$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times 5\frac{5}{32}$	10	834	26:—
keen 700	—	—			$2\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 20\frac{1}{2}$	4	U.				
20-1 T	—	—			$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 48\frac{3}{4}$	2	S.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1025	56:—
100-5 T	24	—			$4 \times 1\frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	S.				
KB-21 hengen .	—	—			$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 17\frac{5}{8}$	8	U.				
	—	—			$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 21\frac{5}{8}$	2	S.				
	—	—			$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 13\frac{1}{4}$	2	S.	$9\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16}$	7	911	—

Vaunun määrittely	Jarrumun läpi-mitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Garford											
CB, 25-30 hen- gen	—	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 48$	4	J.	$9\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{3}{16}$	14	911	—
1926, KB	—	—			$2 \times \frac{1}{4} \times 44$	2	K.				
CB	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{16}$	8	J.				
1926-1924, 30, 2T, 700 saakka	16	502	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	M.	$9\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{3}{16}$	10	911	—
50, 50-6-S	18	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 43$	8	M.				
80	21	504	770:—	8	$3\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{8}$	8	M.	$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	10-16	834	26:—
68D	—	503	620:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	M.				
15	16	502	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	M.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	30:—
G. M. C. kuormav.											
1930, T-15, T-17 ..	12	227	135:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{3}{8}$	4	S.J.E.				
T-19	14	210	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{16}$	4	S.J.T.				
	14	210	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{16}$	4	S.J.E.				
	16	236	241:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{64}$	4	S.J.T.				
	7 $\frac{1}{2}$	—			$2 \times \frac{3}{16} \times \dots$		U.W.				
T-25	14	210	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{16}$	4	S.J.E.				
	16	236	241:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{64}$	4	S.J.T.				
	9	—			$3 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{11}{16}$	1	U.W.				
T-30	16	236	241:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{64}$	4	S.J.E.				
	16	232	290:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{64}$	4	S.J.T.				
	9	—			$3 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{11}{16}$	1	U.W.				
	16	236	241:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{64}$	4	S.J.E.				
T-42, T-44	17	—			$3 \times \frac{5}{16} \times 17\frac{13}{32}$	4	S.J.T.				
	9	—			$3 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{11}{16}$	1	U.W.				
	16	232	290:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{64}$	4	S.J.E.				
T-60	17 $\frac{1}{4}$	—			$4 \times \frac{3}{8} \times 17\frac{13}{32}$	4	S.J.T.				
	9	—			$3 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{11}{16}$	1	U.W.				
	16	232	290:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{64}$	4	S.J.E.				
T-82	17 $\frac{1}{4}$	—			$5 \times \frac{3}{8} \times 17\frac{13}{32}$	4	S.J.T.				
	9	—			$4 \times \frac{3}{8} \times 25\frac{7}{16}$	1	U.W.				
	17 $\frac{1}{4}$	—			$4 \times \frac{3}{8} \times 17\frac{13}{32}$	4	S.J.T.				
T-90, 6-pyör.	9	—			$4 \times \frac{3}{8} \times 25\frac{7}{16}$	1	U.W.				
1929, T-41	11	402	144:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{3}{32}$	8	E.&T.				
	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{8}$	1	K.				
	12	201	220:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.J.E.				
	12	201	201	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.				
T-19, 1T	16	205	323:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 44$	4	S.J.T.				
	16	205	—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{2}$	2	S.J.T.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{16}$	1	K.				
	16	205	323:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 44$	4	S.J.E.				
	16	205	—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{2}$	2	S.J.E.				
T-30, 4 $\frac{1}{2}$ T	16	208	395:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4}$	4	S.J.T.				
	16	208	—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.T.				
T-42, 2T	17 $\frac{1}{4}$	207	470:—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 12$	2	S.J.T.				
	17 $\frac{1}{4}$	207	—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				
	17 $\frac{1}{4}$	207	—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 19$	2	S.J.T.				
	—	—			$3 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{11}{16}$	1	K.				
	16	208	395:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.E.				
	16	205	—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{2}$	2	S.J.E.				
	16	205	—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 12$	2	S.J.T.				
	17 $\frac{1}{4}$	207	—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				
	17 $\frac{1}{4}$	207	—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 19$	2	S.J.T.				
	—	—			$3 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{11}{16}$	1	K.				
T-60, 2 $\frac{1}{2}$ T, T-80	18	225	810:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.E.				
	18	225	—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{2}$	2	S.J.E.				
	18	225	—	2	$4 \times \frac{5}{16} \times 16\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				
	18	225	—	2	$4 \times \frac{5}{16} \times 12\frac{19}{64}$	2	S.J.T.				
	—	—			$4 \times \frac{5}{16} \times 18\frac{31}{32}$	2	S.J.T.				
K402, K40T, K15T	24	505	972:—	8	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	*	$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	8	834	26:—
1928-1927, T20 ..	16	364	258:—	2	$2\frac{1}{1} \times \frac{3}{16} \times 42\frac{13}{16}$	4	S.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	10	732	22:50

* Kaksoiskengät.

Vaunun määrittely	Jarrumun läpi-mitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
G. M. C. kuormav.											
T40, T50	{ 16 16 $17\frac{1}{4}$ $17\frac{1}{4}$ $17\frac{1}{4}$ $17\frac{1}{4}$	205 205 207 207 207 363	323:— 470:— 228:—	4 2 2 2 2 2	$2 \times \frac{1}{4} \times 14$ $2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$ $3 \times \frac{1}{4} \times 12$ $3 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{3}{4}$ $3 \times \frac{1}{4} \times 19$ $2\frac{1}{4} \times 3\frac{1}{16} \times 38$	4 2 2 2 2 4	S.J.E. S.J.E. S.J.T. S.J.T. S.T. S.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 5\frac{5}{32}$	10	732	22: 50
1927, T2	$17\frac{1}{4}$										929 30:—
K17, K32	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 46\frac{3}{4}$ $2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 46\frac{3}{4}$ $2\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 21\frac{3}{4}$ $2 \times 3\frac{3}{16} \times 11\frac{7}{16}$	4 4 4 2	U. S. J. K.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2		
1927-1925, T3	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —							
1927-1921, K41, K52, 3½T, Big Brute	18 24	503 504	620:— 770:—	8 8	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 13$ $3\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 15\frac{1}{8}$	8 8	S. S.	$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times 5\frac{5}{32}$	2	834	26:—
K71, K72											
K101, K102, 5T Big Brute	24				$4 \times 1\frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	S.				
1926, K17, K32, 4- pyöräj.	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —	$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 46\frac{3}{4}$ $2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 14\frac{1}{4}$ $2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 22$ $2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 45$	2 12 4 2	S. U. J. K.				
T2	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 21\frac{3}{4}$ $2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 11\frac{7}{16}$ $2\frac{3}{8} \times 3\frac{3}{16} \times 47$ $2\frac{1}{8} \times 3\frac{3}{16} \times 49\frac{5}{8}$	4 2 2 2	J. K. J. K.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
1925, T1	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —							
1925-1921, K16, K15	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —				$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times 5\frac{5}{32}$	8	834	26:—
Graham Brothers kuormav.											
1929-1928, SE	{ 12 12 —	— — —	— — —	— — —	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 18$ $2 \times 3\frac{3}{16} \times 18$ $2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 17\frac{15}{32}$	4 4 —	S.E & T S.E & T W.				
SD	— — —	— — —	— — —	— — —	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$ $1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{5}{8}$ $2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 17\frac{15}{32}$	4 4 —	S.E & T S.E & T W.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
DE, ¾ ton.	{ 14 14 —	102 102 —	135:— 135:— —	2 2 —	$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$ $2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$ $2 \times 5\frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 —	S.E & T S.E & T W.				
BE, IE, 1 ton	{ 15 15 —	106 106 —	150:— 150:— —	2 2 —	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$ $2 \times 3\frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$ $2 \times 3\frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	4 4 —	S.E & T S.E & T W.				
ME, PE, LE, JE, ED, YE 1½, 1¾, 2T	{ 16 16 —	107 107 —	180:— 180:— —	2 2 —	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$ $2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$ $3 \times 3\frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	4 4 —	S.E & T S.E & T W.				
TE, OE, GE, ZE, HE, RE, 3 Ton	{ 16 16 —	107 107 —	180:— 180:— —	2 2 —	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$ $2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$ $3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2 2 2	S.J.E. S.J.E. S.J.T.				
MD, MDX, LD, LDX, OD, ODR, ODX, TD, TDRT	{ 16 —	113 —	196:— —	— —	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$ $3 \times 3\frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	8 1	S.E & T K.				
DX, ED, EDX, JD-Coach ..											
YD, YEX, nes- tejarruilla											
1928, SD, mek.jarr.											
BD, ID, IDX, mek. jarr.	{ — — —	350 350 —	235:— 235:— —	2 2 —	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 14\frac{31}{64}$ $2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 25$ $2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 17\frac{1}{2}$	2 2 1	J. J. K.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
DD, DDX, mek. jarr.	{ — — —	— — —	— — —	2 2 —	$2\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$ $2\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$ $2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{7}{64}$	4 2 2	J. K. J.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1025	56:—
1927, kaikki	{ — — —	— — —	— — —	— — —	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 24\frac{3}{8}$ $2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$ $1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2 2 4	U. U. S.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	8	907	24:—
1926-1925, BB- 1 ton, HB	{ — — —	— — —	— — —	— — —	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$	4	S.	$10 \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$			

Vaunun määrittely	Jarruruummun läpimitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sar-ja N:o	Hinta kpl.
Graham Brothers kuormav.											
CB, EB, KEB, FB, JB, LB, MB, XB, MBM LMB, YB ..	—	364	258:—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$	4	S.	$9 \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	8	907	24:—
1924–1923, 851 & ylösp.	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 20$	4	S.				
1924–1922, 21, 529 –39, 999	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 49\frac{1}{4}$	2	U.				
Graham Henkilö- ja Kuormav.											
1930, Standard 6 .	12	101	110:—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 10$	4	S.E. & T.				
	12	101	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 12$	4	S.E. & T.	$9\frac{1}{4} \times 5\frac{1}{2} \times 9\frac{9}{64}$	2	956	31: 50
	6	—	—	2	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	U.W.				
Special 6	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E. & T.				
	14	102	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{1}{8}$	4	S.E. & T.	$9\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{2} \times 9\frac{9}{64}$	2	941	43:—
	6	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 5\frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	U.W.				
Standard & Spe- cial	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{1}{8}$	4	S.E. & T.				
	14	102	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{1}{8}$	4	S.E. & T.				
	8	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 5\frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	U.W.	$11 \times 6\frac{1}{2} \times 9\frac{9}{64}$	2	1142	60:—
Kuormav. »Paige»	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E. & T.				
	8	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{1}{8}$	4	S.E. & T.				
	—	—	—	2	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	U.W.				
Graham-Paige											
1930 Custom 8 ..	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 11\frac{1}{4}$	4	S.E. & T.				
1929, 621–827–837	14	102	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$	4	S.E. & T.	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{9}{64}$	4	875	37:—
1928, 619–629–835	14	102	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 10$	4	S.E. & T.				
1929, 612	12	101	110:—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 12$	4	S.E. & T.				
1929, 615	12	101	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 23$	4	S.E. & T.				
1929, 614 touko- kuusta 1928 ..	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 11\frac{1}{4}$	4	S.E. & T.				
1928, 614 touko- kuuhun, 1928 ..	—	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$	4	S.E. & T.	$9\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{2} \times 9\frac{9}{64}$	2	941	43:—
610	12	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 23$	4	U.	$11 \times 6\frac{1}{2} \times 9\frac{9}{64}$	2	875	37:—
	12	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 9\frac{9}{8}$	4	U.				
	—	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	4	U.				
Harley-Davidson moottoripyörät											
1930, V, VM, VG, VL	8	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 9\frac{1}{16}$	2	S.T.				
	6 ¹ / ₂	—	—	2	$1 \times 5\frac{5}{32} \times 8\frac{3}{8}$	2	S.K.	$6\frac{11}{16} \times 5\frac{3}{32} \times .110$	6	614	18:—
	6	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 5\frac{11}{32}$	1	U.J.T.				
B, BAF	6	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 6\frac{13}{16}$	1	U.J.T.				
	6	—	—	2	$1 \times 5\frac{5}{32} \times 7\frac{7}{16}$	2	S.K.	$6\frac{3}{64} \times 4\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	1	629	24:—
C, CM, D, DLF..	6	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 5\frac{11}{32}$	1	U.T.	$6\frac{9}{32} \times 4\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	621	24:—
	6 ¹ / ₂	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 6\frac{13}{16}$	1	U.T.				
	6	—	—	2	$1 \times 5\frac{5}{32} \times 8\frac{3}{8}$	2	S.K.				
1929, F, FD, J, JD, JDH	—	—	—	2	$1 \times 5\frac{5}{32} \times 8\frac{3}{8}$	1	S.J.				
	—	—	—	2	$1\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 9\frac{25}{64}$	1	U.T.	$6\frac{11}{16} \times 5\frac{3}{32} \times .110$	4	614	18:—
	—	—	—	2	$1\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 7\frac{23}{32}$	1	U.T.				
A, AA, B, BA, C, CM, D ..	—	—	—	2	$1 \times 5\frac{5}{32} \times 7\frac{7}{16}$	1	S.J.				
	—	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 5\frac{11}{32}$	1	U.T.				
1928, A, AA, B, BA	—	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 6\frac{13}{16}$	1	U.T.	$6\frac{9}{32} \times 4\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	621	18:—
	—	—	—	2	$1 \times 5\frac{5}{32} \times 7\frac{7}{16}$	2	S.E.				
F, FD, J, JD, FX, JX, FXL	—	—	—	2	$1 \times 5\frac{5}{32} \times 8\frac{3}{8}$	2	S.E.				
JXL, FDX, JDX, FD XL, JD XL	—	—	—	2	$1\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 7\frac{23}{32}$	1	U.T.				
	—	—	—	2	$1\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 9\frac{25}{64}$	1	U.T.				
1927–1926, F–J– FD–JD	—	—	—	2	$1\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 9\frac{25}{64}$	1	U.	$6\frac{11}{16} \times 5\frac{3}{32} \times .110$	4	614	24:—
	—	—	—	2	$1\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 7\frac{23}{32}$	1	U.				
	—	—	—	2	$1 \times 7\frac{7}{32} \times 16\frac{1}{8}$	1	S.				

AUTOLA Oy.

Vaunun määrittely	Jarruru- rum- mun läpi- mitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarru- malli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau- nussa		Mitat	Kpl. vau- nussa	Sar- ja N:o	Hinta kpl.
Harley-Davidson Moottoripyörät											
1927, A, B, AA, BA	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{13}{16}$	1	U.				
	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 5\frac{11}{32}$	1	U.				
	—	—			$\frac{25}{32} \times \frac{5}{32} \times 6\frac{3}{8}$	1	U.				
	—	—			$1 \times \frac{3}{16} \times 7\frac{5}{8}$	1	U.				
	—	—			$1 \times \frac{3}{16} \times 5\frac{3}{4}$	1	U.				
	—	—			$\frac{25}{32} \times \frac{7}{32} \times 6\frac{3}{8}$	2	S.				
	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 9\frac{25}{64}$	1	Y.				
1925–1923, VTwin	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 7\frac{23}{32}$	1	A.				
	—	—			$1 \times \frac{7}{32} \times 16\frac{1}{8}$	1	—				
Hudson											
1930, Super »8» ..	12	233	118:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{3}{8}$	8	S.E.&T.				
1929, Dover, $\frac{3}{4}$ ton	11	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E.&T.				
1929, iso Hudson	14	210	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{16}$	8	S.E. & T				
1928–1927, kaikki.	14	201	220:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{3}{8}$	8	S.E. & T				
	14	201			$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E. & T				
1927–1925, kaikki.	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{8}$	2	U.A.				
1924 helmikuusta	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 38$	2	S.				
Super Six	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 25\frac{1}{2}$	2	U.Y.	Ei käytetä			
1924 helmikuuhun	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{8}$	4	S.				
Super Six	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{1}{4}$	4	U.				
1923–1920, Super Six, 7–0, 10–0, 11–0, 12–0	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{8}$	4	S.				
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{1}{4}$	4	U.				
Hupmobile											
1931–30, H ja U..	15	405	204:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{9}{32}$	8	S.E.&T.	$9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times 130$	4	954	35:—
S (Six)	11	402	144:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{3}{32}$	8	S.E.&T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
C (Eight)	14	407	216:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{2}$	8	S.E.&T.	$9\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{2} \times 9\frac{9}{64}$	2	944	43:—
1929, M, 8 syl., Century....	12	401	192:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	8	S.E.&T.				
1929–1928, A, 6 syl.	12	401	192:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	8	S.E. & T	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 23\frac{9}{32}$	4	J.				
1928–1927, E-3 ..	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{32}$	4	J.	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{9}{64}$	4	875	37:—
	7 $\frac{1}{2}$	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 22\frac{5}{8}$	1	K.	$8\frac{1}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{9}{64}$	1	880	—
1927–1925, A-1, 6 syl.	12	204	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.J.E.				
	12	204		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{1}{8}$	2	UJT&K				
	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{32}$	4	U.E & T	$9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times 9\frac{9}{64}$	2	940	35:—
1926, E-2, 8syl. .	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 23\frac{9}{32}$	4	U.E & T	tai			
	7 $\frac{1}{2}$	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 22\frac{5}{8}$	1	K.	$9\frac{3}{4} \times 7 \times 9\frac{9}{64}$	2	935	33:—
1925, E-1, 8 syl. .	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{32}$	4	J.				
R-14, 4 syl. .	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 23\frac{9}{32}$	4	J.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 22\frac{5}{8}$	1	K.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 40$	2	U.				
	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{1}{8}$	2	S.				
1924, R-12 & 13..	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{1}{8}$	2	U.				
1923–1920, R-5 11	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{1}{8} \times 13\frac{3}{4}$	4	S.	Jälk. 100,000			
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 33\frac{1}{8}$	2	U.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{9}{64}$	4	719	23:—
1920, R-1 ja 4 ..	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{1}{8} \times 13\frac{3}{4}$	4	S.	1–100,000			
	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{1}{8} \times 33\frac{7}{8}$	2	S.	$9\frac{5}{8} \times 7\frac{3}{8} \times 1\frac{1}{8}$	8	917	32:—
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 33\frac{1}{8}$	2	U.				
Indian Moottori- pyörät											
1930, LE-201 ...	$5\frac{3}{4}$	—			$1 \times \frac{3}{16} \times 5\frac{15}{16}$	2	S.J.T.	$6\frac{5}{8} \times 4\frac{7}{8} \times \frac{3}{32}$	4	628	15:—
	7	—			$1 \times \frac{1}{8} \times 6\frac{3}{8}$	2	U.J.T.				
1930, GE-101, GEP-101, HEP- 302, 402.....	$6\frac{13}{16}$	—			$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{1}{4}$	1	S.J.T.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times 1\frac{1}{8}$			
	$6\frac{13}{16}$	—			$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 6$	1	S.J.T.				
	7	—			$1 \times \frac{1}{8} \times 6\frac{3}{8}$	2	U.J.T.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times 1\frac{1}{16}$			

Vaunun määrittely	Jarrumummun läpimitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sar-ja N:o	Hinta kpl.
Indian moottorip.											
1929, Scout, 45, GP, GEP	7 6 ¹³ / ₁₆	—			1 × 1/ ₈ × 6 ³ / ₈ 1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 8 ¹ / ₄ 1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 6	2 1 1	S.J.E. U.J.T. U.J.T.	5 ⁵ / ₁₆ × 3 ¹³ / ₃₂ × 1/ ₈ 5 ⁵ / ₁₆ × 3 ¹³ / ₃₂ × 3/ ₁₆	7 1	506 516	18: 50 27: 50
Big Chief, 74, HE, HEP ..	6 ¹³ / ₁₆	—									
Indian 4, VE ..	7 6 ¹³ / ₁₆ 6 ¹³ / ₁₆	—			1 × 1/ ₈ × 6 ³ / ₈ 1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 8 ¹ / ₄ 1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 6	2 1 1	S.J.E. U.J.T. U.J.T.	8 ¹ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × 3/ ₃₂	4	890	23: —
Prince, L, LE ..	7 5 ³ / ₄	—			1 × 1/ ₈ × 6 ³ / ₈ 1 × 3/ ₁₆ × 5 ¹⁵ / ₁₆	2 2	S.J.E. U.J.T.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 3/ ₃₂	4	628	15: —
Scout 37, G, GE ..	6 ¹³ / ₁₆ 6 ¹³ / ₁₆	—			1 × 1/ ₈ × 6 ³ / ₈ 1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 8 ¹ / ₄ 1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 6	2 1 1	S.J.E. U.J.T. U.J.T.	5 ⁵ / ₁₆ × 3 ¹³ / ₃₂ × 3/ ₁₆ 5 ⁵ / ₁₆ × 3 ¹³ / ₃₂ × 1/ ₈	7 1	516 506	27: 50 18: 50
1928, Scout, GE, GEP	— —	—			1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 6 1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 6	1 1	U. U.	5 ⁵ / ₁₆ × 3 ¹³ / ₃₂ × 1/ ₈ 5 ⁵ / ₁₆ × 3 ¹³ / ₃₂ × 3/ ₁	1 6	506 516	18: 50 27: 50
1928-1927, Prince, L & LE ..	—	—			1 × 3/ ₁₆ × 5 ¹⁵ / ₁₆	2	U.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 3/ ₃₂	4	628	15: —
1928-1926, Chief H, HE, HEP ..	— —	—			1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 8 ³ / ₄ 1 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 6	1 1	U. U.	5 ⁵ / ₁₆ × 3 ¹³ / ₃₂ × 1/ ₈	2	506	18: 50
1927-1926, Scout, G, GE ..	—	—			1 × 1/ ₈ × 16	1	S.	4 ⁷ / ₈ × 3 ³ / ₃₂ × 1/ ₈	2	408	17: —
1926-1925, Prince, L-25 ..	—	—			1 × 1/ ₈ × 5 ⁷ / ₈	1	S.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 3/ ₃₂	4	628	15: —
1925, Chief, H25, HP25	— — Standard N25, NP25, Scout G25	— — —			1 ¹ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 7 ³ / ₄ 1 ¹ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 17 ⁷ / ₈ 1 × 1/ ₈ × 16 1 × 1/ ₈ × 17 ⁷ / ₈	2 1 1 1	S. U. S. U.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄ 5 ⁵ / ₁₆ × 3 ¹³ / ₃₂ × 1/ ₈	2 8	612 506	— 18: 50
International Harvester, omnibussit											
1929-1927, 15 Bus ..	16 16 — —	212 212 — —	226: —	2 4	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 4 ¹¹ / ₃₂ 2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 12 ¹ / ₄ 2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 22 2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 17 ¹ / ₄	2 4 2 2	S.J.E. S.J.E. SJT&K SJT&K	8 ³ / ₄ × 5 ³ / ₄ × 9/ ₆₄	2	875	37: —
1926, 54M	— —	— —			2 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 3 ⁴ 3 × 1/ ₄ × 48	2 2	S. U.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄	4	602	—
54L	—	—			2 ¹ / ₄ × 1/ ₄ × 41	4	S.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄	4	602	—
1925, H1-33	— —	— —			2 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 56 4 × 3/ ₁₆ × 65 3 × 3/ ₁₆ × 56	2 2 2	S.W. U.T. S.T.	9 ¹ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆	10-14	911	—
1925, H31	— —	— —			2 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 56 3 × 3/ ₁₆ × 40 3 × 3/ ₁₆ × 55	2 2 2	S.W. S.W. U.T.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄	4	602	—
M22	— — —	— — —			2 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 57 2 ³ / ₈ × 3/ ₁₆ × 40 3 × 3/ ₁₆ × 54	2 2 2	S.W. S.T. U.T.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄	4	602	—
54L	— —	— —			2 × 3/ ₁₆ × 51 2 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 20 ¹ / ₄ 2 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 48 ¹ / ₂	2 4 2	S.W. S.T. S.T.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄	4	602	—
International Harvester, kuormav.											
1929, S-24-26 ..	16 16 — —	212 212 — —	226: —	2 4	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 4 ¹¹ / ₃₂ 2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 12 ¹ / ₄ 2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 22 2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 17 ¹ / ₄	2 4 2 2	S.J.E. S.J.E. SJT&R SJT&R	8 ³ / ₄ × 5 ³ / ₄ × 9/ ₆₄	2	875	37: —
SL-34-36	—	—			2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 12 ¹ / ₄	4	S.J.E.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄	4	602	—
SF-34-36	—	—			2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 22	2	SJT&R	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄	4	602	—
SD-44-46	16 —	212 —	226: —	2 4	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 4 ¹¹ / ₃₂ 2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 12 ¹ / ₄	2 4	S.J.E. S.J.E.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄	4	602	—
SF-44-46	— —	384 384	295: —	2 2	3 × 1/ ₄ × 18 ⁵ / ₈ 3 × 1/ ₄ × 23 ⁵ / ₈ 2 × 1/ ₄ × 18 ⁵ / ₈ 2 × 1/ ₄ × 23 ⁵ / ₈	2 2	S.J.T. S.J.T. S.K. S.K.	6 ⁵ / ₈ × 4 ⁷ / ₈ × 9/ ₆₄	4	602	—

Vaunun määrittely	Jarrumun läpi-mitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
International, Harvester, kuormav.	—	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				
	HS-54	16	213	510:—	$5 \times \frac{1}{4} \times 24\frac{1}{4}$	2	S.J.T.				
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{13}{32}$	2	S.J.E.				
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{9}{16}$	2	S.J.E.				
		—	—	—	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.				
	HS-54C	16	213	510:—	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 46\frac{9}{32}$	2	S.J.T.	$11\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 5\frac{5}{32}$	2	1148	92:—
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{13}{32}$	2	S.J.E.				
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{9}{16}$	2	S.J.E.				
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.				
	54	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				
	74	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 24\frac{1}{4}$	2	S.J.T.				
		—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{1}{4}$	2	S.J.T.				
		—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 30\frac{1}{4}$	2	S.J.T.				
		—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{1}{4}$	2	S.J.T.				
	HS-74	16	213	510:—	$5 \times \frac{1}{4} \times 30\frac{1}{4}$	2	S.J.T.	$13\frac{7}{8} \times 8 \times 5\frac{5}{32}$	2	1315	106:—
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{13}{32}$	2	S.J.E.				
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{9}{16}$	2	S.J.E.				
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.				
	F-54C	—	—	—	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 46\frac{9}{32}$	2	S.J.T.	$11\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 5\frac{5}{32}$	2	1148	92:—
	F-74C, F-104C	—	—	—	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 48\frac{15}{16}$	2	S.J.T.				
	HS-74C, HS-104C	16	213	510:—	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 48\frac{15}{16}$	2	S.J.T.				
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{13}{32}$	2	S.J.E.	$13\frac{7}{8} \times 8 \times 5\frac{5}{32}$	2	1315	106:—
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{9}{16}$	2	S.J.E.				
		16	213		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.				
	Special Delivery $\frac{3}{4}$ ton.	12	204	164:—	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.				
		12	204		$4\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.J.E.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	1	877	75:—
		16	345	184:—	$2\frac{1}{4} \times 5\frac{5}{32} \times 18$	4	S.J.T.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 5\frac{5}{32}$	1	878	75:—
	Six Speed Special 1 ton. ...	12	204	164:—	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.	(4 lohk. kussakin)			
		12	204		$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 8\frac{7}{8}$	4	S.J.E.				
		16	346	230:—	$2\frac{1}{2} \times 5\frac{5}{32} \times 18$	4	S.J.T.				
	1928, Special Deli very	16	345	184:—	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 18$	4	S.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	1	—	—
	Red Baby Coupe	—	—	—	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 11$	2	W.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 5\frac{5}{32}$	1	—	—
	1929-1927, S-24, S-26, SL-34, SF-34	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 22$	4	S.				
	SF-36, SL-36, 15B Coach	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{13}{16}$	4	S.				
	1929-1928, SD-44, SD-46, SF-44, SF-46	—	384	295:—	$2 \times 1\frac{1}{4} \times 18\frac{3}{8}$	2	S.	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{9}{64}$	4	875	37:—
		—	398	435:—	$3 \times 1\frac{1}{4} \times 18\frac{3}{8}$	2	S.				
		—	384	295:—	$2 \times 1\frac{1}{4} \times 23\frac{7}{16}$	2	S.				
	1927, SD-36, SD 34	—	398	435:—	$3 \times 1\frac{1}{4} \times 23\frac{7}{16}$	2	S.				
	1926, S, SD, SL ..	—	364	258:—	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 43\frac{3}{4}$	4	S.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{9}{64}$	4	719	23:—
	1926, 43, 63	—	—	—	$4\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 50\frac{3}{8}$	2	T.				
		—	—	—	$5 \times 1\frac{1}{4} \times 10\frac{3}{4}$	2	W.				
	1926-1925, 94....	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4} \times 10\frac{3}{4}$	4	W.	$10\frac{3}{8} \times 7\frac{7}{8} \times 5\frac{5}{32}$	8	1017	52:—
	1926-1923, 103 ..	—	—	—	$4 \times 3\frac{3}{16} \times 74$	2	S.				
	33	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 43\frac{3}{4}$	4	S.				
Jewett	1927-1926, 4-pyö-räjarrut	12	—	—	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 14\frac{5}{16}$	8	U.E.	(4 lohk. kussakin)			
		6	—	—	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	& T.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	—	877	75:—
	1925, 4-pyöräjär-rut	12 ^{1/16}	—	—	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 14\frac{5}{16}$	8	W.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 5\frac{5}{32}$	—	878	75:—
	(syysk.-jouluk.)	—	—	—	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	W.				
	4-pyöräjärrut (tamm.-syysk.)	12 ^{1/16}	—	—	$1\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 14\frac{5}{16}$	8	U.E.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{9}{64}$	4	719	23:—
		—	—	—	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	W.				
		12	—	—	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 9\frac{3}{4}$	4	U.E.	$9\frac{3}{4} \times 7 \times 9\frac{9}{64}$	2	935	33:—
		—	—	—	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W.				
	1924, 4-pyöräjar-rut	12	—	—	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 19\frac{1}{2}$	4	U.E.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{9}{64}$	4	719	23:—
		—	—	—	$2 \times 5\frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W.				

Vaunun määrittely	Jarrumun läpimitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Jordan											
1930, Speedway sarja	16	146	202: —	4	$2 \times 3/16 \times 19$	8	S.E.&T.	$10^{7/8} \times 6^{3/4} \times 1/8$	2	1025	56: —
8	—	—			$2 \times 3/16 \times 24^{1/4}$	1	U.W.				
Sarja 70	12	227	135: —	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 13^{3/8}$	8	S.E.&T.	$9^{3/4} \times 5^{1/2} \times 9/64$	2	944	43: —
E, 6 syl.....	16	109	164: —	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 17$	8	S.E.&T.				
G sarja 80, 8 syl.	—	—			$2 \times 3/16 \times 18^{9/1}$	1	K.				
Sarja 90, 8 syl...	16	109	164: —	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 17$	8	S.E.&T.	$9^{3/4} \times 5^{1/2} \times 9/64$	2	944	43: —
—	—	—			$2 \times 3/16 \times 24^{1/4}$	1	K.				
1929, E, 6 syl. .	14	109	164: —	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 17$	8	S.E. & T	$8^{3/4} \times 5^{3/4} \times 9/64$	2	875	37: —
—	—	—			$2 \times 3/16 \times 17^{5/8}$	1	W.				
G, 8 syl.	14	109	164: —	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 17$	8	S.E. & T	$9^{3/4} \times 6^{1/4} \times 9/64$	2	940	35: —
—	—	—			$2 \times 3/16 \times 24^{1/4}$	1	W.				
1928, »JE»	14	—			$2 \times 3/16 \times 18$	8	U.E & T	$9^{3/4} \times 6^{1/4} \times 9/64$	2	931	38: —
8	—	—			$2^{1/2} \times 3/16 \times 23^{3/8}$	1	U.K.W.				
»RE»	12	—			$1^{3/4} \times 5/32 \times 19$	4	U.	$8^{3/4} \times 5^{3/4} \times 9/64$	2	875	37: —
12	—	—			$1^{3/4} \times 5/32 \times 9^{1/2}$	4	U.				
6	—	—			$2 \times 5/32 \times 18^{9/16}$	1	U.K.W.				
1927–1926, Big 8 .	$14^{3/8}$	—			$2 \times 3/16 \times 18$	8	U.	$9^{7/8} \times 6^{7/8} \times 5/32$	2	931	38: —
$11^{5/8}$	—	—			$2^{1/2} \times 3/16 \times 22^{3/8}$	1	W.				
Light 8	$14^{3/8}$	—			$2 \times 3/16 \times 18$	8	U.				
1925–1924, A, 4- pyöräjarrut... .	$14^{5/8}$	—			$2^{1/2} \times 3/16 \times 23^{3/8}$	1	W.	$9^{3/4} \times 7 \times 9/64$	2	935	33: —
1924–1923, K & L	—	—			$2^{1/2} \times 3/16 \times 23^{3/8}$	1	W.				
1923–1921, K, L, MX, H	$15^{1/2}$	—			$2 \times 3/16 \times 22^{1/8}$	2	U.	$9^{3/4} \times 7 \times 9/64$	2	935	33: —
—	—	—			$1^{3/4} \times 3/16 \times 44$	2	S.				
1922–1920, MX, H & M	14	—			$1^{1/2} \times 3/16 \times 42^{1/2}$	2	S.	$9^{7/8} \times 6^{7/8} \times 5/32$	2	931	38: —
—	—	—			$1^{3/4} \times 3/16 \times 20^{3/16}$	4	U.				
1921–1920, F	—	—			$2^{1/2} \times 3/16 \times 22^{1/4}$	4	U.				
—	—	—			$2^{1/2} \times 3/16 \times 20$	4	S.				
La Salle											
1930, 340	15	327	122: —	2	$2 \times 3/16 \times 15^{1/2}$	4	S.E.&T.	$10 \times 7 \times .135$.445	4		
15	327	—			$2 \times 3/16 \times 6^{15/32}$	4	S.E.&T.				
15	327F	122: —			$2 \times 3/16 \times 15^{1/2}$	2	S.J.E.	$9^{1/2} \times 6^{1/2} \times 1/8$	4	946	47: —
15	327F	—			$2 \times 3/16 \times 6^{15/32}$	2	S.J.E.				
1929, 328.....	15	327R	122: —	2	$2 \times 3/16 \times 15^{1/2}$	2	SJT&K	$9^{1/2} \times 6^{1/2} \times 1/8$	4	946	47: —
1928, 328 heinäkuusta	15	327R	—		$2 \times 3/16 \times 6^{15/32}$	2	SJT&K				
15	—	—			$2 \times 3/16 \times 9^{1/4}$	2	SJT&K				
15	328F	225: —			$2^{1/4} \times 3/16 \times 11^{11/16}$	2	S.J.E.	$9^{1/2} \times 6^{1/2} \times 1/8$	4	946	47: —
15	328F	—			$2^{1/4} \times 3/16 \times 27^{1/4}$	2	S.J.E.				
1928–27, 303 heinäkuuhun 1928	15	—	—		$2^{1/2} \times 3/16 \times 29^{1/4}$	2	U.J.T.	$7^{5/8} \times 5^{3/4} \times 9/64$	10	709	18: —
15	—	—			$2^{1/2} \times 3/16 \times 16^{3/16}$	2	U.J.T.				
—	—	—			$2 \times 3/16 \times 40^{3/8}$	2	K.	Ennen kesäk. 1927			
Lincoln											
1930.....	16	208	395: —	4	$1/2 \times 1/4 \times 14$	8	S.E.&T.	$7^{3/4} \times 5^{3/4} \times 9/64$	12–14	719	23: —
16	208	—			$2^{1/2} \times 1/4 \times 17^{1/4}$	4	S.E.&T.				
—	—	—			$1^{3/8} \times 1/4 \times 47^{1/8}$	1	S.K.				
1929–1927	16	208	395: —	4	$2^{1/2} \times 1/4 \times 14$	8	S.E.&T.	$8^{3/4} \times 6^{3/4} \times 9/64$	14	858	25: —
16	208	—			$2^{1/2} \times 1/4 \times 17^{1/4}$	4	S.E.&T.				
1927.....	16	—	—		$3 \times 1/4 \times 22^{1/4}$	2	S.K.				
—	—	—			$2 \times 1/4 \times 24^{1/2}$	4	U.T.				
1926–1923	16	—	—		$3 \times 1/4 \times 22^{1/4}$	2	S.K.	$13^{1/2} \times 9^{1/4} \times 3/16$	12	1341	—
—	—	—			$2^{1/2} \times 3/16 \times 20^{13/32}$	4	U.T.				
Locomobile											
1929, 88, 86.....	14	201	220: —	2	$2 \times 3/16 \times 15^{43/64}$	4	S.E & T	$10^{7/8} \times 6^{3/4} \times 1/8$	2	1025	56: —
1928, 8–80	14	201	—	4	$2 \times 3/16 \times 11^{7/8}$	8	S.E & T				
8–70	12	204	164: —	2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	4	S.E & T	$9^{7/8} \times 6^{3/4} \times 1/8$	2	929	30: —
—	12	204	—	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 10^{17/64}$	8	S.E & T				
1928–1927, 90.....	16	202	250: —	2	$2 \times 3/16 \times 17^{3/8}$	4	S.E & T	$13^{1/2} \times 9^{1/4} \times 3/16$	12	1341	—
—	16	202	—	4	$2 \times 3/16 \times 14^{1/8}$	8	S.E & T				

Vaunun määrittely	Jarruru- mum- läpi- mitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarru- malli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau- nussa		Mitat	Kpl. vau- nusta	Sar- ja N:o	Hinta kpl.
Locomobile											
1928-1926, M48 . .	14	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 48\frac{5}{8}$	2	K.				
	16 ^{1/2}	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$	4	J.	$13\frac{1}{2} \times 9\frac{1}{4} \times 3\frac{1}{16}$	24	1311	—
	16	—			$2\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{16} \times 13$	4	E.				
1927-1926, Jr. 8 . .	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E & T	(Lohkoissa)			
	12	204		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E & T	$9\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2} \times 5\frac{5}{32}$	8	942	46:—
1925, 48, 4-pyörä- jarrut	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 2\frac{1}{4}$	4	U.T.				
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{3}{4}$	4	S.T.				
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	4	S.E.	(Lohkoissa)			
1924, 48, 4-pyörä- jarrut	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 48\frac{5}{8}$	2	U.T.	11.666-8.625-.2187	6	—	—
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$	4	S.T.				
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	4	S.E.				
1923-1920, kaikki	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$	4	S.				
	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 48\frac{5}{8}$	2	U.	$10\frac{25}{32} \times 8\frac{1}{4} \times .13$	10	1024	62:—
Marmon											
1930, 8-69	12	233	118:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{3}{8}$	8	S.E. & T.	4 lohk. jokaisessa			
Iso 8	15	231	175:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{3}{8}$	8	S.E. & T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{7}{8} \times 5\frac{5}{32}$	1	931	38:—
Eight 79	14	240	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{16}$	8	S.E. & T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{7}{8} \times 1\frac{1}{8}$	1	930	30:—
1929, Roosevelt . .	11	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E. & T.	4 lohk. jokaisessa			
								$10\frac{7}{8} \times 6\frac{7}{8} \times 5\frac{5}{32}$	1	1041	105:—
								$10\frac{7}{8} \times 6\frac{7}{8} \times 1\frac{1}{8}$	1	1042	105:—
1929-1928, 68&78 . .	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E. & T.	(4 lohk. jokaisessa)			
	12	204		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E. & T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{7}{8} \times 5\frac{5}{32}$	1	931	38:—
1928, E-75, 6 syl. .	16	202	250:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 17\frac{3}{8}$	4	S.E. & T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{7}{8} \times 1\frac{1}{8}$	1	930	30:—
1927, 75	16	202		4	$2 \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{8}$	8	S.E. & T.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	1	1129	—
»Pikku Marmon» . .	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E. & T.	(4 lohk. jokais.)			
	12	204		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E. & T.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	1	877	75:—
								$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 5\frac{5}{32}$	1	877	75:—
1926, 74, 4-pyörä- jarrut	16 ^{5/8}	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 47\frac{3}{16}$	2	S.				
	17	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 54$	2	U.T.	$8\frac{3}{4} \times 6\frac{3}{4} \times 9\frac{9}{64}$	13	858	25:—
	16 ^{5/8}	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 35$	2	U.E.				
1925-1924, 34, 74, 4-pyöräjarrut	16 ^{5/8}	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 47\frac{3}{16}$	2	S.				
	17	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 54$	2	U.T.	$8\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{8}$	18	843	24:—
	16 ^{5/8}	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 35$	2	U.E.				
1924-1920, 34, 2- pyöräjarrut	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 47\frac{1}{8}$	2	S.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	18	718	22:—
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 54$	2	U.				
Moon											
1929-1928, 6-72 . .	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{2}$	4	U.E & T.				
	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 19$	4	U.E & T.				
	6	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{5}{8}$	1	U.K.W.				
	14	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 13$	4	U.E & T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
1928, 8-80	14	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 23$	4	U.E & T.				
	8	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	U.K.W.				
	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{2}$	4	U.E & T.				
1928-1927, 6-60 . .	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 19$	4	U.E & T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	1	W.				
1928-1926, 8-75, Sarja A	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{2}$	4	U.E & T.				
	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 19$	4	U.E & T.				
	6	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 18$	1	W.				
Diana	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{5}{8}$	4	U.				
	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	4	U.				
	8	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W.				
1925, London .. Newport Metro- politan.....	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 17$	8	U.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
A	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	8	U.				
	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	8	J.				
1924-1923, 6-40 . .	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 18$	1	W.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{4}$	4	U.				
6-58	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{1}{4}$	1	W.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 22\frac{1}{8}$	4	U.				
	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 44$	2	S.				

Vaunun määrittely	Jarrummun läpi-mitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Nash											
1930, kaks.sytytys	15	231	175: —	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{3}{8}$	8	S.E.&T.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1025	56:—
8 (490).....	13	226	140: —	1	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{4}$	8	S.E.&T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
Kaks.syty.6 (480)	12	403	164: —	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.E.&T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
Yks.syty. 6 (450)	13	307-F	129: —	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{8}$	2	S.J.E.				
	13	307-F		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 16\frac{11}{16}$	2	S.J.E.				
1929, Special Six (400)	14	304-R	193: —	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 23$	2	U.J.T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
	14	304-R		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 14\frac{1}{8}$	2	U.J.T.				
	6 $\frac{1}{2}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{27}{32}$	2	U.W.				
1929-1926, Advance Six (400).	16	301F	150: —	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.				
	16	301R	236: —	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{4}$	4	U.J.T.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1025	56:—
	7 $\frac{1}{2}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{27}{32}$	2	U.W.				
1929-1927, Standard Six (400)..	12	302-F	103: —	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 11\frac{1}{2}$	2	S.J.E.				
1928-1927, Ajax, Light Six,.....	12	302-F		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 7\frac{13}{16}$	2	S.J.E.				
1928-1927, Ajax, Light Six,.....	14	302-R	176: —	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{5}{8}$	4	U.J.T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{1}{16}$	2	U.W.				
1928-1927, Special Six, Mallit 131, 132, 133, 231, sarja n:o:n	13	304-F	129: —	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 15\frac{23}{32}$	2	S.J.E.				
13	304-F			2	$2 \times \frac{5}{32} \times 10\frac{29}{32}$	2	S.J.E.				
14	304-R	193: —		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 23$	2	U.J.T.				
sarja n:o:n	14	304-R		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 14\frac{1}{8}$	2	U.J.T.				
A58246	6 $\frac{1}{2}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19$	1	U.W.				
1927-1926, Special Six, Mallit 131, 132, 133, 231, (sarja n:o:n 54981 99999)	13	304-F	129: —	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 15\frac{23}{32}$	2	S.J.E.				
13	304-F			2	$2 \times \frac{5}{32} \times 10\frac{29}{32}$	2	S.J.E.				
14	305-R	193: —		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{51}{64}$	2	U.J.T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	30:—
14	305-R			2	$2 \times \frac{5}{32} \times 18$	2	U.J.T.				
	6 $\frac{1}{2}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19$	1	U.W.				
1926-1925, Special Six, Mallit 131, 132, 133 (sarja n:o:n 54980) ..	13	304-F	129: —	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 15\frac{23}{32}$	2	S.J.E.				
13	304-F			2	$2 \times \frac{5}{32} \times 10\frac{29}{32}$	2	S.J.E.				
14	306-R	193: —		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{35}{64}$	2	U.J.T.				
14	306-R			2	$2 \times \frac{5}{32} \times 19\frac{21}{64}$	2	U.J.T.				
	6 $\frac{1}{2}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19$	1	U.W.				
1926-1925, Ajax, Light Six.....	12	303-F	103: —	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 14$	2	S.J.E.				
12	303-F			2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 7\frac{13}{16}$	2	S.J.E.				
12	303-R	176: —		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{13}{32}$	4	U.J.T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{1}{16}$	2	U.W.				
1925, Big Six, 161 —9	—	301-F	150: —	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{5}{16}$	2	S.E.				
—	301-F			2	$2 \times \frac{5}{32} \times 13\frac{5}{16}$	2	S.E.				
—	301-R	236: —		4	$2\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{4}$	4	S.T.				
—	—			4	$3\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{3}{16}$	2	W.				
1924, 6 syl.....	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 48\frac{3}{4}$	2	J.				
—	—				$3\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{7}{8}$	2	W.				
Nash kuormav.											
1927-1920, Quad .	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 49\frac{1}{4}$	4	U.				
—	—				$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 25\frac{7}{16}$	1	W.				
3018, 5018	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 50\frac{5}{8}$	2	U.	$11\frac{7}{8} \times 8\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1131	41:—
2018	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 8\frac{3}{4}$	2	W.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 48\frac{1}{2}$	2	U.				
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{7}{16}$	1	W.				
Oakland											
1930, kahdeksikko	12	403	164: —	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.E & T	$\begin{cases} 8\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \\ 9\frac{5}{8} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \end{cases}$	2	859	22:—
1929, Cosmopolitan Six	12	401	192: —		$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	8	S.E & T				
AAS	12 $\frac{3}{8}$	—			$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 34\frac{9}{16}$	4	J.				
	6	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{1}{2}$	1	K.				
1927-1926, kaikki.	12 $\frac{3}{8}$	—			$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{7}{16}$	4	J.				
	6	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{1}{2}$	1	K.				
	12 $\frac{3}{8}$	—			$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{8}$	4	J.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	2	859	22:—
1925-1924, 6-54..	12 $\frac{3}{8}$	—			$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{8}$	2	U.E.				
	12 $\frac{3}{8}$	—			$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{3}{8}$	2	U.E.				
	12 $\frac{3}{8}$	—			$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 17\frac{3}{4}$	4	U.T.				
	6	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{1}{2}$	1	W.				

Vaunun määrittely	Jarrumun läpimitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sar-ja N:o	Hinta kpl.
Oldsmobile											
1930, F-30	12	233	118:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{3}{8}$	8	S.E.&T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
1930, Viking V-30	14	210	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{16}$	8	S.E.&T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	953	31:50
1929, Viking V-29											
1929, F-29, 1928, F-28	12	204	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.E.				
1928-1927, 30E . . .	13 ²¹ / ₃₂	—		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.E.				
1928-1927, 30E . . .	13 ²¹ / ₃₂	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 18\frac{5}{8}$	2	U.T.				
1926-1925, 30	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 19$	2	U.T.				
1924, 30	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{8}$	1	W.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2		24:—
1923, 43A, 47	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 18\frac{5}{8}$	2	U.				
1922-1921, 43A, 47	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 19$	2	U.				
1922-1920, 45A, 45B, 46	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{8}$	1	W.				
Overland henkilö-autot											
1930, M 96A, Whippet 4	11	211	85:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 10\frac{3}{8}$	4	S.J.E.				
1929, 96, 96A, Whippet 4	12	342	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.J.T.	$7\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	736	26:—
1928, 98, Whippet 6	12	342		2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.J.T.				
1929, 98A, Whippet 6	11	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{2}$	4	S.J.E.				
1929, 98A, Whippet 6	12	342	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.J.T.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	1	877	75:—
1928, 98A, Whippet 6	12	342		2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.J.T.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{32}$	1	878	75:—
1928, 93A, Whippet 6	11	203	125:—	2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12$	2	S.E.				
1928, 93A, Whippet 6	11	203		4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{4}$	4	S.E.				
1928, 96, Whippet 4	14	342	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
1928-1926, 96 Whippet 4	14	342		2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.T.				
1928-1926, 96 Whippet 4	11	203	125:—	2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12$	4	S.E. & T				
1928-1926, 96 Whippet 4	11	203		4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{4}$	8	S.E. & T	$7\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	736	26:—
1927, 93, Whippet 6	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E. & T				
1926, 93, 6 syl.	—	342	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E. & T				
1926, 93, 6 syl.	—	342		2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	S.T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	24:—
1926-1925, 91, 4 syl.	—	—		2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	S.T.				
1926-1925, 91, 4 syl.	—	—		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 15\frac{15}{16}$	2	S.E.				
1925, 93, 6 syl.	—	342	164:—	2	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 27\frac{3}{16}$	2	S.	$7\frac{15}{16} \times 5\frac{7}{16} \times 1\frac{1}{8}$	2	729	—
1924-1920, 4 syl., 91, 92	—	—		2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 31\frac{3}{32}$	2	S.U.				
Overland kuormav.											
1929, 96-A, Whippet 4	11	211	85:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 10\frac{3}{8}$	4	S.J.E.				
1929, 96-A, Whippet 4	14	342	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.J.T.	$7\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	736	26:—
1/2 ton	14	342		2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.J.T.				
G-101, Whippet 6, 1 1/2 ton	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.J.E.				
G-101, Whippet 6, 1 1/2 ton	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.	4 lohk. jokaisessa			
1929, 15, 16, 20, 21	14	347	250:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 20$	2	U.J.T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{5}{8} \times 1\frac{1}{8}$	—	958	75:—
1929, 15, 16, 20, 21	14	347		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.J.T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{5}{8} \times \frac{5}{32}$	—	957	75:—
1929, 15, 16, 20, 21	14	—		4	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.K.T.				
1929, 15, 16, 20, 21	14	—		4	$2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{1}{2}$	4	S.J.E.				
1929, 15, 16, 20, 21	14	—		4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{1}{2}$	4	S.J.T.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1025	56:—
1929, 15, 16, 20, 21	—	—		4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{2}$	4	S.K.T.				

Vaunun määrittely	Jarruruummun läpimitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Overland kuormav.											
25, 26	{ 17 12 ¹ / ₄	348	250:—	4	2 ¹ / ₄ × 3/ ₁₆ × 21 ¹ / ₂ 5 × 1/ ₄ × 49 2 ¹ / ₂ × 3/ ₁₆ × 35	4 2 2	S.J.E. S.J.T. S.K.	{ 10 ⁷ / ₆ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	1025	56:—
Packard											
1030, 726, 127 ¹ / ₂ " aks. väli	16	228	216:—	2	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 17 ¹ / ₄	4	S.E.&T.	{ 11 × 6 ¹ / ₂ × .137	2	1142	60:—
733, 134 ¹ / ₂ " aks. väli	16	228		4	1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 14	8	S.E.&T.				
740, 140 ¹ / ₂ " aks. väli	16	202	250:—	4	2 × 3/ ₁₆ × 14 ¹ / ₈	8	S.E.&T.	{ 9 ³ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × .130	4	954	35:—
745, 145 ¹ / ₂ " aks. väli	16	202		2	2 × 3/ ₁₆ × 17 ³ / ₈	4	S.E.&T.				
1929, 640, 645, Eight, 140" aks. väli	16	202	250:—	4	2 × 3/ ₁₆ × 14 ¹ / ₈ 2 × 3/ ₁₆ × 17 ³ / ₈	8 4	S.E. & T S.E. & T	{ 9 ³ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × .130	4	954	35:—
626, 633, Eight, 133" aks. väli	16	202	250:—	4	2 × 3/ ₁₆ × 14 ¹ / ₈ 2 × 3/ ₁₆ × 17 ³ / ₈	8 4	S.E. & T S.E. & T	{ 11 × 6 ¹ / ₂ × 9/ ₆₄	2	1142	60:—
1928, 526, 533, Six	14	201	220:—	4	2 × 3/ ₁₆ × 11 ⁷ / ₈	8	S.E. & T				
443, Eight, n:oista 225013	16	202	250:—	2	2 × 3/ ₁₆ × 15 ⁴³ / ₆₄	4	S.E. & T	{ 9 ³ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × .130	4	954	35:—
1927, Single Six, sarja n:oista 125013.....	14	201	220:—	2	2 × 3/ ₁₆ × 17 ⁷ / ₈ 2 × 3/ ₁₆ × 15 ⁴³ / ₆₄	8 4	S.E. & T S.E. & T	{ 9 ³ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × .130	4	954	35:—
1927-26, suora kahd. n:oista 215000—225013	16	205	323:—	4	2 × 1/ ₄ × 14 ¹ / ₄ 2 × 1/ ₄ × 17 ¹ / ₂	8 4	S.E. & T S.E. & T	{ 8 ³ / ₈ × 6 × 11/ ₆₄	8	826	29:—
1926, Single Six 326-333, sarj. n:oista 75000—125013.....	14	206	275:—	4	2 × 1/ ₄ × 11 ⁵ / ₈ 2 × 1/ ₄ × 15 ³ / ₄	8 4	S.E. & T S.E. & T	{ 8 ³ / ₈ × 6 × 11/ ₆₄	8	826	29:—
13/4 × 3/ ₁₆ × 39 ⁹ / ₃₂						2	K.				
2 × 1/ ₄ × 15 ⁷ / ₈						4	J.E.				
2 × 1/ ₄ × 10 ¹⁹ / ₃₂						2	J.T.				
2 × 1/ ₄ × 8 ³ / ₄						2	J.T.				
2 × 1/ ₄ × 12 ¹ / ₁₆						2	J.T.				
2 × 1/ ₄ × 10						2	J.T.				
1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 39 ⁹ / ₃₂						2	K.				
2 × 1/ ₄ × 15 ⁷ / ₈						4	J.E.				
2 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 10 ⁹ / ₁₆						2	J.T.				
2 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 12 ³ / ₃₂						2	J.T.				
2 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 8 ¹¹ / ₁₆						2	J.T.				
2 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 10						2	J.T.				
2 × 1/ ₄ × 15 ⁷ / ₈						4	K.				
2 × 1/ ₄ × 13 ¹ / ₂						4	J.E.				
2 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 20						2	J.T.				
2 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 21 ¹ / ₂						2	J.T.				
2 × 1/ ₄ × 13 ¹ / ₂						4	K.				
2 × 1/ ₄ × 21 ¹ / ₂						4	J.E.				
2 × 1/ ₄ × 20 ³ / ₈						2	J.T.				
2 × 1/ ₄ × 21 ⁷ / ₈						2	J.T.				
2 × 1/ ₄ × 42 ¹ / ₂						2	K.				
1923, Single Six N:oon 30921 A					2 × 1/ ₄ × 16 ⁵ / ₁₆	8	M.				
1922, Single Six					2 × 1/ ₄ × 44 ¹ / ₂	2	J.				
1922-1920, Twin Six					1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 39 ¹ / ₂	2	K.	{ 8 × 6 × 11/ ₆₄	8-12	808	24:—
Paige					2 ¹ / ₂ × 1/ ₄ × 53 ⁵ / ₆₄	2	J.				
1927, 6-65	{ 12 12 8	—			2 × 3/ ₁₆ × 47 ¹ / ₂	2	K.				
6-75	14	—			1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 9 ³ / ₈	4	U.				
1926, 24-26.....	14	—			1 ³ / ₄ × 3/ ₁₆ × 19 ¹ / ₂	4	U.				
					2 × 5/ ₃₂ × 24 ⁵ / ₈	1	K.	{ 7 ³ / ₄ × 5 ³ / ₄ × 9/ ₆₄	4	719	23:—
					2 × 3/ ₁₆ × 11 ³ / ₄	4	U.				
					2 × 3/ ₁₆ × 22 ⁷ / ₈	4	U.				

Vaunun määrittely	Jarrumun läpi-mitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Paige											
1925-1924, 21-24, 4-pyöräjarrut	—	—			$2 \times 3/16 \times 13^{5/8}$	4	U.				
1924, 21-24, 2- pyöräjarrut	—	—			$2 \times 3/16 \times 26^{3/16}$	4	U.				
	—	—			$2^{1/2} \times 3/16 \times 22^{1/4}$	4	U.				
	—	—			$2 \times 5/32 \times 24^{5/8}$	1	W.				
Peerless											
1930, Standard 8 .	12	233	118:-	4	$1^{1/2} \times 3/16 \times 13^{3/8}$	8	E. & T.				
Master 8	14	210	863:-	4	$2 \times 3/16 \times 15^{3/16}$	8	E. & T.				
Custom 8	15	231	175:-	4	$2 \times 3/16 \times 16^{3/8}$	8	E. & T.				
1930-61A	12	101	110:-	2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 10$	4	S.E. & T.				
1929-61 kuutoset	12	101		2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 12$	4	S.E. & T.				
1929-81	—	—		1	$1^{3/4} \times 5/32 \times 19^{3/8}$	1	W.				
1929, 8-125. . . .	16	121	188:-	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 19^{7/16}$	8	S.E. & T				
	—	—		1	$1^{3/4} \times 5/32 \times 19^{3/8}$	1	W.				
81, 61 (kuutoset) . .	12	101	110:-	2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 10$	4	S.E. & T				
	12	101		2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 12$	4	S.E. & T				
	—	—		1	$1^{3/4} \times 5/32 \times 19^{3/8}$	1	W.				
1929-1928, 91(Six)	14	102	135:-	2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 11^{1/2}$	4	S.E. & T				
	14	102		2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 15^{1/8}$	4	S.E. & T				
	7	—		1	$1^{3/4} \times 5/32 \times 19^{3/8}$	1	W.				
1928, 91	14	—		1	$1 \times 5/32 \times 22^{3/4}$	4	J.				
1927, 90	14	—		2	$2 \times 5/32 \times 12^{1/2}$	4	J.				
	7	—		2	$2^{3/4} \times 5/32 \times 19^{3/8}$	1	K.				
1928-1927, 72. . . .	14 ^{3/8}	—		1	$1^{3/4} \times 1/4 \times 36$	4	J.				
	14	—		1	$1^{3/4} \times 5/32 \times 38^{3/4}$	2	K.				
	15 ^{1/2}	—		2	$2 \times 3/16 \times 19^{1/8}$	4	U.E.				
	15 ^{1/2}	—		2	$2 \times 3/16 \times 23^{5/16}$	2	U.R.				
69	15 ^{1/2}	—		2	$2 \times 3/16 \times 15$	2	U.R.				
	15 ^{1/2}	—		1	$1^{3/4} \times 5/32 \times 17^{1/4}$	2	S.T.				
	15 ^{1/2}	—		1	$1^{3/4} \times 5/32 \times 25$	2	S.T.				
1928-1926, 80. . . .	14	—		2	$2 \times 5/32 \times 12^{1/2}$	4	J.				
	14	—		2	$2 \times 5/32 \times 22^{3/4}$	4	J.				
	7	—		1	$1^{3/4} \times 5/32 \times 19^{3/8}$	1	K.				
	14 ^{3/8}	—		2	$1^{3/4} \times 1/4 \times 14^{1/8}$	2	J.T.				
1926, 72	14 ^{3/8}	—		2	$1^{3/4} \times 1/4 \times 21^{7/8}$	2	J.T.				
	14	—		2	$1^{3/4} \times 5/32 \times 19^{3/8}$	4	K.				
	14 ^{3/8}	—		1	$1^{3/4} \times 1/4 \times 18$	4	J.E.				
1925-1924, 66, 67, 4-pyöräjarrut	15 ^{1/2}	—		2	$2 \times 3/16 \times 20^{3/16}$	8	U.				
	15 ^{5/32}	—		2	$2^{1/2} \times 3/16 \times 44$	2	S.				
70, 4-pyöräjarrut	14 ^{11/32}	—		2	$2 \times 3/16 \times 18$	8	U.				
	14	—		2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 40^{13/16}$	2	S.				
1924-1923, 66. . . .	—	—		2	$2^{1/2} \times 3/16 \times 21^{3/8}$	4	U.				
	—	—		2	$2^{1/2} \times 3/16 \times 44$	2	S.				
Pierce-Arrow											
1930, 133-43, A, B, C	15	212	226:-	4	$2^{1/4} \times 3/16 \times 12^{1/4}$	8	S.E. & T.				
	15	212	226:-	2	$2^{1/4} \times 3/16 \times 14^{11/32}$	4	S.E. & T.				
	8	—		2	$2 \times 3/16 \times 24^{1/16}$	1	U.K.W.				
1929, 125, 126. . . .	15	214	235:-	2	$2^{1/4} \times 3/16 \times 14^{11/32}$	4	S.E. & T				
	15	214		4	$2^{1/4} \times 3/16 \times 12^{1/4}$	8	S.E. & T				
	—	—		2	$2 \times 3/16 \times 24^{1/16}$	1	W.				
1928-1926, 36. . .	14	312F.	178:-	4	$2^{1/4} \times 3/16 \times 15$	4	S. E.	Lamellijarru			
	15	526R.		4	$2^{3/4} \times 3/16 \times 18$	4	S. T.	$4^{1/8} \times 2^{3/8} \times 3/16$	1	400	—
								$10.970 \times 8.259 \times 3/16$	8	1028	—
1928, 81	14	311	162:-	4	$2 \times 3/16 \times 15$	8	E. & T.	Lamellijarru			
1927-24, 80	14	311	162:-	4	$2 \times 3/16 \times 15$	8	E. & T.	$2^{5/8} \times 1^{9/16} \times 3/16$	1	208	—
								$11^{7/8} \times 7^{1/4} \times 1/8$	2	1130	71:—
Pierce-Arrow kuor-mavaunut											
1930, WC	12	—			$6 \times 1/4 \times 9^{13/16}$	2	U.				
	19 ^{1/4}	—			$4^{3/4} \times 7/32 \times 18$	4	S.T.				
	9 ^{7/8}	—			$5 \times 1/4 \times 26^{7/8}$	1	U.				
HB	9 ^{1/4}	—			$4^{3/4} \times 7/32 \times 18$	4	S.T.				

Vaunun määrittely	Jarrumun läpimitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Pierce-Arrow kuorm.											
RD, RF	12 22 ¹ / ₄	—			6 × 1 ¹ / ₄ × 9 ¹³ / ₁₆ 4 ³ / ₄ × 7 ¹ / ₃₂ × 20 ²⁷ / ₃₂	2 4	U. S T				
1929-1928, Fleet Arrow	14 15 ¹ / ₂	—			2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 15 2 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 18 3 × 3 ¹ / ₁₆ × 24 ³ / ₈	4 4 1	S J E. S.J.T. W.	11 ⁷ / ₈ × 7 ¹ / ₄ × 1/ ₈ (10 ⁹ , ₇₀ × 8 ²⁵ , ₉ × 3 ¹ / ₁₆) Hammast.lamelli	2 8	1130 1028	71: —
1929-1925, Z Bus.	—	—			5 × 1 ¹ / ₄ × 27 ³ / ₈ 5 × 1 ¹ / ₄ × 51 ¹ / ₂	2 2	W. S.				
Plymouth											
Katsa Chrysler											
Pontiac 1930	11	404	133:	—	4 1 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 15	8	S.E & T				
1929, kaikki	11	402	144:	—	4 1 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 1 ³ / ₃₂ 4 1 ¹ / ₂ × 5 ¹ / ₃₂ × 9 ¹ / ₃₂	8 4	S.E & T S.J.	8 ⁷ / ₈ × 5 ¹ / ₂ × 5 ¹ / ₃₂ (jälk. kesäk.1928)	2	859	42:—
1928	11	313F.	72:	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 33 ¹⁵ / ₁₆ 11 ¹ / ₄ × 5 ¹ / ₃₂ × 28	2 2	U.T. S.K.T.	8 ⁷ / ₈ × 5 ¹ / ₂ × 5 ¹ / ₃₂ (ennen kesäk.1928)	2	859	42:—
1927-1926, kaikki	11	—			2 × 3 ¹ / ₁₆ × 33 ¹³ / ₁₆ 11 ¹ / ₄ × 5 ¹ / ₃₂ × 28	2 2	J. K.	9 × 6 ¹ / ₄ × 1/ ₈	2	905	19:—
Reo Henkilövaunut											
1929, Mate	12	101	130:	—	2 1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 10	4	S.E & T				
1928-1927, Wolve-rine	12	101	—		2 1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 12 2 × 5 ¹ / ₃₂ × 24 ⁵ / ₈	4 1	S.E & T W.	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	929	30:—
1930, 20-25	14	102	135:	—	2 1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 11 ¹ / ₂	4	S.E & T				
1929, Master	14	102	—		2 1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 15 ¹ / ₁₆	4	S.E & T				
1928-1927, Flying Cloud	—	—			2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 12 ³ / ₄ 2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 7 ⁹ / ₁₆	1 1	W. W.	9 ³ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × 9 ¹ / ₆₄	2	940	35:—
1926-1924, T 6 ..	—	—			2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 40 ⁷ / ₁₆ 2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 45 ⁷ / ₈	2 2	S. U.				
1923-1920, T 6 ..	—	—			2 × 3 ¹ / ₁₆ × 43 2 × 3 ¹ / ₁₆ × 39 ⁵ / ₈	2 2	U. S.	6 ⁵ / ₈ × 5 ¹ / ₈ × 1/ ₈	14	613	16:—
Reo kuormav.											
1930-1928, BA-1/2 ton, Wolverine ..	12 12	101 101	110:	—	2 1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 10 2 1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 12	4 4	J. J.				
DA, DC, 1 ton, Wolverine ..	15	—			2 × 5 ¹ / ₃₂ × 24 ⁵ / ₈ 2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 15 ⁵ / ₈	1 8	W. J.	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	2	929	30:—
FA, FE, FF, 1½ ton, FB, Bús, FC, FD, 2 ton	16 16 —	—			2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 16 ⁵ / ₈ 2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 17 ¹ / ₈ 3 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 14 ¹ / ₈	4 4 1	J. J. W.				
GA, GC, 3 ton, GB, Bus, GD, Dump.	16 ¹ / ₂ 16	112-R 113-F	355: 196:	—	4 3 × 1 ¹ / ₄ × 17 ¹ / ₈ 4 2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 16 ⁵ / ₈	4 4	S.J.T. S.J.E.				
1927, G, W.	—	—			3 × 3 ¹ / ₁₆ × 45 ⁷ / ₈ 3 × 3 ¹ / ₁₆ × 40 ⁷ / ₁₆	2 2	U. S.	9 × 6 ³ / ₄ × 1/ ₈	1	907	24:—
1927-1924, F, 1 ¹ / ₄ ton.	—	—			3 × 3 ¹ / ₁₆ × 45 ⁷ / ₈ 3 × 3 ¹ / ₁₆ × 40 ⁷ / ₁₆	2 2	U. S.				
1923-1920, F, 1 ¹ / ₄ ton.	—	—			2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 43 2 × 3 ¹ / ₁₆ × 39 ⁵ / ₈	2 2	U. S.	6 ⁵ / ₈ × 5 ¹ / ₈ × 1/ ₈	14	613	16:—
Reo Taxi											
1926-1924	—	—			2 × 3 ¹ / ₁₆ × 39 ⁵ / ₈ 2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 43	2 2	S. U.	6 ⁵ / ₈ × 5 ¹ / ₈ × 1/ ₈	14	613	16:—
Republic kuormav.											
1930, C-1	15	106	150:	—	2 2 × 3 ¹ / ₁₆ × 15 ⁵ / ₁₆	2	J.T.				
D-4	15 16	106 107	—		2 2 × 3 ¹ / ₁₆ × 12 ¹ / ₂ 2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 16 ⁵ / ₈	2 4	J.T. S.E.&T.				
F-4	16 16 16	107 212 212	180: 226: 230:	—	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 13 ⁵ / ₈ 2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 12 ¹ / ₄ 2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 17 ¹ / ₂	4 4 4	S.E.&T. S.J.E. S.J.T.				
H-4	16 16	547 212	226: 482:	—	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 14 ¹ / ₃₂ 2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 22 2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 12 ¹ / ₄	2 4 4	S.J.E. S.J.T. S.J.E.	8 ⁵ / ₃₂ × 5 ⁷ / ₈ × 1/ ₈	10-14	869	33:—

Vaunun määrittely	Jarruru- rum- mun läpi- mitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarru- malli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau- nussa		Mitat	Kpl. vau- nussa	Sar- ja N:o	Hinta kpl.
Republie kuormav.											
A-1	16	107	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	8	E. & T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	30:—
	$17\frac{1}{4}$	207		2	$3 \times \frac{1}{4} \times 12$	2	S.J.E.				
L-1	$17\frac{1}{4}$	207	470:—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{3}{4}$	2	S.J.E.	$8\frac{5}{32} \times 5\frac{7}{8} \times \frac{1}{8}$	14	869	33:—
	$17\frac{1}{4}$	207		2	$3 \times \frac{1}{4} \times 19$	2	S.J.E.				
M-1	18	322	660:—	4	$5 \times \frac{1}{4} \times 19$	4	S.T.				
	18	322		4	$5 \times \frac{1}{4} \times 19$	4	S.T.				
F, 10, 10E, 11, 10F	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 20$	4	S.				
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	4	U.				
85, 86	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 20$	4	S.	$8 \times 6 \times \frac{5}{32}$ tai	8-16	807	23:—
	—	—			$6 \times \frac{5}{16} \times 8$	2	W.				
75, $\frac{3}{4}$ ton. ..	—	—			$2 \times \frac{3}{4} \times 18\frac{1}{2}$	4	S.	$8 \times 6 \times \frac{1}{8}$	8-16	806	22:—
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{2}$	4	U.				
11X, A, 12, 12X,	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 24\frac{1}{2}$	4	S.				
19, 19W	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 25\frac{1}{2}$	4	U.				
Rickenbacker											
1927, 6-70, 8-80, jälkeen 700 ..	$13\frac{3}{4}$	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 17\frac{1}{2}$	8	S.	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$	2	875	37:—
8-90	$13\frac{3}{4}$	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.	$11\frac{1}{2} \times 7\frac{1}{2} \times \frac{9}{64}$	4	1143	76:—
6-70, 8-80, en- simäiset 700 ..	$13\frac{3}{4}$	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 17\frac{1}{2}$	8	S.	$9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{9}{64}$	2	940	35:—
1926, D-E6	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.		4	719	23:—
A8	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.				
1925-1923, Kaikki 4-pyöräj.	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{1}{2}$	4	S.E.	$8 \times 6 \times \frac{1}{8}$	8	806	22:—
1923-1922, ensim. 3200 Cars	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{1}{2}$	4	S.T.				
1922, A	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 10\frac{7}{8}$	2	U.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	2	U.				
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 43\frac{7}{8}$	2	J.				
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
Rolls Royce											
1930-1929, New Phantom	15	528	230:—	8	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{16} \times 7\frac{1}{4}$	8	J.E.	$13.8 \times 10.45 \times .25$	2	1343	135:—
	—	—			$2 \times \frac{1}{4} \times 5\frac{3}{4}$	12	J.T.				
1930-1928, Silver Ghost	—	—			Valurautaa		W.				
	—	—			$2 \times \frac{1}{4} \times 5\frac{3}{4}$	12	S.				
1928, Phantom ..	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{16} \times 6\frac{7}{8}$	8	S.	$13.8 \times 10.45 \times .25$	2	1343	135:—
	—	—			$2 \times \frac{1}{4} \times 5\frac{3}{4}$	12	S.				
1927-1920, All ..	17	529	255:—	12	$2 \times \frac{1}{4} \times 6$	12	J.				
	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 5$	4	K.				
Roosevelt (Katso Marmon)											
Selden kuormav.											
1930, 7 ja 17C	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	2	S.J.E.	$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	6-14	834	26:—
	14	102			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{8}$	2	S.J.E.				
	16	107	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	S.J.T.				
	16	107			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.T.				
	$8\frac{1}{4}$	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 12$	2	W.				
37C	16	107	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	4	S.E.&T.	$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	6-14	834	26:—
	16	107			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.E.&T.				
	$8\frac{1}{4}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 12$	2	W.				
39C	16	107	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
	16	107			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
39C Bus	16	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	S.J.T.				
	16	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	S.J.T.				
	16	107	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	S.J.T.				
47CB	16	107			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
	16	107			$4 \times \frac{5}{16} \times 13\frac{35}{64}$	2	S.J.T.				
47CB Bus	17	—			$4 \times \frac{5}{16} \times 17\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				
	17	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	S.J.E.	$9\frac{1}{4} \times 6.459 \times \frac{3}{16}$	10-14	945	
	16	107	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2	S.J.E.				
47CD	17	—			$4 \times \frac{5}{16} \times 13\frac{35}{64}$	2	S.J.T.				
	17	—			$4 \times \frac{5}{16} \times 17\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				

AUTOLA Oy.

Vaunun määrittely	Jarruru- rum- mun läpi- mitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarru- malli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau- nussa		Mitat	Kpl. vau- nussa	Sar- ja N:o	Hinta kpl.
Selden kuormav.											
1929, 17A, 1 $\frac{1}{4}$ T, Pacemaker	15	106	150: —	2	$2 \times 3/1_6 \times 15^5/1_6$	8	E. & T. W.	$97/8 \times 6^3/4 \times 1/8$	2	929	30: —
17B, 1 $\frac{1}{4}$ T, Pa- cemaker	15	106	150: —	2	$2 \times 3/1_6 \times 15^5/1_6$	8	E. & T. W.	$87/1_6 \times 6^{1/4} \times 5/3_2$	12	834	26: —
37C, 2T, Pace- maker	16	113	196: —	4	$2^{1/4} \times 3/1_6 \times 16^5/8$	8	E. & T. W.	$81/4 \times 6^{1/2} \times 5/3_2$	10	823	20: —
47, Roadmaster.	—	—	378: —	315: —	$2^{1/2} \times 3/1_6 \times 45^5/1_6$ $4 \times 1/4 \times 52$	4	Duplex J.T.	$87/1_6 \times 6^{1/4} \times 5/3_2$	12	834	26: —
77	—	—	—	—	$2^{1/2} \times 3/1_6 \times 37$ $5 \times 1/4 \times 48^{1/2}$	2	W. J.T.	$91/4 \times 6.459 \times 3/1_6$	14	945	—
47X—4X	—	—	—	—	$2^{1/2} \times 3/1_6 \times 32^{1/2}$	2	W.				
1928, 21, 26, 27 . . .	—	364	258: —	2	$2^{1/4} \times 3/1_6 \times 41^{1/2}$	4	S.				
38, 39	16	350	235: —	2	$2 \times 3/1_6 \times 41^{1/2}$	4	S.				
41, 46, 47	—	368	265: —	2	$2^{1/4} \times 3/1_6 \times 46$	4	S.				
1927–1926, Pace- maker	—	364	258: —	2	$2^{1/4} \times 3/1_6 \times 41^{3/4}$	4	S.				
Roadmaster	—	378	315: —	2	$2^{1/2} \times 3/1_6 \times 44^5/1_6$	4	S.				
1927–1924, 50B, 53B	18	503	620: —	8	$3^{1/2} \times 1/4 \times 13$	8	F. & U.				
1927–1920, 5A, Unit 90	24	505	972: —	8	$4 \times 1/4 \times 17^{3/4}$	8	S.	$81/4 \times 6^{1/2} \times 5/3_2$	18	823	20: —
90A, DL	24	505	972: —	8	$4 \times 1/4 \times 17^{3/4}$	8	S.				
3 $\frac{1}{2}$ A, Unit 70, 73B	21	504	770: —	8	$3^{3/4} \times 1/4 \times 15^{1/8}$	8	S.				
1926–1920, 1 $\frac{1}{2}$ A, Unit 30, 30C,	16	502	535: —	8	$3^{1/4} \times 1/4 \times 11^{5/1_6}$	8	S.	$87/1_6 \times 6^{1/4} \times 5/3_2$	8–16	814	28: —
1924, 20	—	—	—	—	$2^{1/4} \times 5/3_2 \times 48$ $2^{1/2} \times 1/4 \times 48$	2	S.				
JWL	—	—	—	—	$2^{3/4} \times 1/4 \times 43^{3/4}$ $2^{3/4} \times 1/4 \times 52^{1/2}$	2	S. U.				
G.	—	358	302: —	8	$1^{3/4} \times 3/1_6 \times 16$	8	S.				
52	21	504	770: —	8	$3^{3/4} \times 1/4 \times 15^{1/8}$	8	S. & U.				
1924–1920, JWBL, JWBL, NL	18	503	620: —	8	$3^{1/2} \times 1/4 \times 13$ $2 \times 3/1_6 \times 46$	8	S.				
1923–1922, JC	—	—	—	—	$2 \times 3/1_6 \times 54^{1/2}$	1	S.				
TXL	—	—	—	—	$1^{3/4} \times 3/1_6 \times 38^{1/2}$ $2^{1/2} \times 3/1_6 \times 42^{1/2}$	1	S.				
TXR	—	—	—	—	$3 \times 3/1_6 \times 50^{3/4}$ $2 \times 3/1_6 \times 46$	1	U.	$87/1_6 \times 6^{1/4} \times 5/3_2$	8–16	834	26: —
Unit 51, 53	18	503	620: —	8	$3^{1/2} \times 1/4 \times 13$	8	S.				
Unit 52, 70B, NL	21	—	—	—	$3^{3/4} \times 1/4 \times 15^{1/8}$	8	S.				
Unit 31	18	503	620: —	8	$3^{1/2} \times 1/4 \times 13$	8	S.				
1923–1920, 2 $\frac{1}{2}$ A, Unit 50, 50B, 53B	18	—	—	—	$3^{1/2} \times 1/4 \times 13$	8	S.				
Star											
1928, J (Six)	12	204	164: —	2	$1^{3/4} \times 3/1_6 \times 12^{7/8}$	4	S.E & T				
Six (California) R	12	204	—	4	$1^{3/4} \times 3/1_6 \times 10^{17/64}$	8	S.E & T				
M (Four)	11	203	125: —	2	$1^{1/2} \times 5/3_2 \times 12$	4	S.E & T				
1927, M, 4 & R, 6	11	—	—	4	$1^{1/2} \times 5/3_2 \times 9^{1/4}$	8	S.E & T				
S, Commercial	11	—	—	—	$1^{1/2} \times 5/3_2 \times 29^{3/4}$	2	S.				
»Fleettruck»	—	—	—	—	$2 \times 5/3_2 \times 14^{1/2}$	4	U.				
1926, 4 & 6, nelip. jarrut	—	—	—	—	$2^{1/2} \times 3/1_6 \times 44^{1/4}$	2	U.				
1925–1924, nelip. jarrut	—	—	—	—	$2^{1/2} \times 3/1_6 \times 40^{5/8}$	2	S.	$9^{1/2} \times 6^{1/2} \times 5/3_2$ (Lohk. 3 $3^3/4$ × 2 $1^{1/2}$)	8	942	46: —
1924–1923, C, F	—	—	—	—	$2 \times 5/3_2 \times 31$	2	S.				
	—	—	—	—	$2 \times 5/3_2 \times 14^{1/2}$	4	U.				
	—	—	—	—	$1^{1/2} \times 5/3_2 \times 6^{3/8}$	2	U.E.				
	—	—	—	—	$1^{1/2} \times 5/3_2 \times 27^{5/8}$	2	U.T.				
	—	—	—	—	$1^{1/2} \times 5/3_2 \times 7$	2	S.E.				
	—	—	—	—	$1^{1/4} \times 5/3_2 \times 27$	2	S.T.				
	—	—	—	—	$1^{1/2} \times 5/3_2 \times 30$	2	U.				
	—	—	—	—	$1^{1/4} \times 5/3_2 \times 29$	2	S.				

Vaunun määrittely	Jarruruummun läpimitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Stearns-Knight											
930, H8-90, 137 aks. v.	16	232	290: —	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{5}{16}$	8	S.E.&T.	$9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{9}{64}$		2	940 35: —
S8-90, 145 aks.											
1929, M6-80, N6-80	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 31\frac{7}{8}$	2	S.J.E.				
	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 44\frac{1}{2}$	2	S.J.T.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$		2	1025 56: —
1929-1927, H8-90 J8-90	16	208	395: —	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{7}{4}$	4	S.K.T.				
	16	208		4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 14$	8	S.E. & T	$9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{9}{64}$		4	940 35: —
1927, D	14	201	220: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{43}{64}$	4	S.E. & T	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$		2	1025 56: —
	14	201		4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{7}{8}$	8	S.E. & T				
1926, S, B	14	201	220: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{43}{64}$	4	S.E. & T				
	14	201		4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{7}{8}$	8	S.E. & T				
C	14	201	220: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{34}{64}$	4	S.E. & T				
	14	201		4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{7}{8}$	8	S.E. & T				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{5}{16}$	2	U.T.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 15$	2	U.T.				
1925-1924, C, 4-pyöräj.	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 25$	2	S.T.				
	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.T.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 21\frac{7}{8}$	2	U.E.				
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{4}$	2	U.E.				
Stewart kuormav.											
1928, 24X, $4\frac{1}{2}$ T	16	205	323: —	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{2}$	2	S.J.E.				
	16	205		4	$2 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{1}{4}$	4	S.J.E.				
1927, 20 Bus	16	208	395: —	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.T.				
	16	208		4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.T.				
1927, 20 Bus	—	—			$2 \times \frac{1}{4} \times 44$	2	S.				
17	15 $\frac{1}{2}$	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$	2	S.				
19	—	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 48$	2	S.				
1927-1926, 21X ..	14	201	220: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{43}{64}$	4	S.E. & T				
	14	201		4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{7}{8}$	8	S.E. & T				
1927-1925, 18X Bus, $2\frac{1}{2}$ T	16	208	395: —		$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.E.				
	16	208			$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.E.				
17 $\frac{1}{4}$	207	470: —	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 12$		2	S.J.T.				
17 $\frac{1}{4}$	207			4	$3 \times \frac{1}{4} \times 19$		S.J.T.				
17 $\frac{1}{4}$	207				$2 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				
16	202	250: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{4}$		2	S.J.E.				
16	202				$2 \times \frac{3}{16} \times 14$	4	S.J.E.				
17X, Bus	17 $\frac{1}{4}$	207	470: —	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 12$	2	S.J.T.				
	17 $\frac{1}{4}$	207		4	$3 \times \frac{1}{4} \times 19$	2	S.J.T.				
	17 $\frac{1}{4}$	207			$2 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{3}{4}$	2	S.J.T.				
14	201	220: —	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{43}{64}$		2	S.J.E.				
16X, Bus, $1\frac{1}{4}$ T	14	201			$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{7}{8}$	4	S.J.E.				
	16	205	323: —	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{2}$	2	S.J.T.				
	16	205		4	$2 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{1}{4}$	4	S.J.T.				
1926, 21, Buddy	—	—			$2 \times \frac{1}{4} \times 38\frac{1}{4}$	2	J.				
	—	—		4	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
1926-1925, 10X	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 26\frac{5}{16}$	4	J.				
16, 16X, 17	—	—			$5 \times \frac{3}{16} \times 8$	2	K.				
17X & 18	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$	2	J.				
1925, 20, Bus	—	—			$4 \times \frac{1}{4} \times 10\frac{11}{16}$	2	K.				
7X	—	—			$4 \times \frac{3}{16} \times 46\frac{1}{2}$	2	J.				
9	—	—			$4 \times \frac{1}{4} \times 10\frac{11}{16}$	4	K.				
1924, 10X, 4 ton	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 49$	2	J.				
7X, 3 ton	—	—			$5 \times \frac{3}{16} \times 8$	2	K.				
9, 2 ton	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 48\frac{1}{2}$	2	J.				
17, 4 $\frac{1}{2}$ ton	—	—			$5 \times \frac{3}{16} \times 8$	2	K.				
16, 1 ton	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 26\frac{1}{4}$	—					
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{3}{8}$	—					
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 48\frac{1}{2}$	—					
	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$	—					
	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 35\frac{1}{2}$	—					

Vaunun määrittely	Jarrumun läpimitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Stewart kuormav.											
1923, 10X	—	—			$3 \times 1/4 \times 122^{7/8}$	1	J.				
1923, 7X	—	—			$5^{1/2} \times 1/4 \times 28^{1/4}$	1	K.				
9	—	—			$3 \times 1/4 \times 51^{7/8}$	—	J.				
15	—	—			$5^{1/2} \times 1/4 \times 28^{1/4}$	1	K.	$8 \times 6 \times 1/8$		806	22:—
16	—	—			$2 \times 3/16 \times 41^{3/8}$	2	J.	tai			
					$4 \times 1/4 \times 26^{3/4}$	1	K.	$8 \times 6 \times 5/32$	8-16	807	23:—
					$2^{1/2} \times 3/16 \times 43^{1/4}$	1	J.				
					$2^{1/2} \times 1/4 \times 25$	1	K.				
Studebaker											
1930, President	15	214	235:—	4	$2^{1/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	8	S.E.&T.	$8^{3/4} \times 5^{3/4} \times 9/64$	4	875	37:—
135" aks.väli ..	15	214		2	$2^{1/4} \times 3/16 \times 14^{3/8}$	4	S.E.&T.				
125" aks.väli ..	—	—									
Commander, 6 ja 8	12	204	164:—	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 10^{17/64}$	8	S.E.&T.	$9^{3/4} \times 5^{1/2} \times 9/64$	2	941	43:—
Dictator 6 ja 8	12	204		2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	4	S.E.&T.				
Erskine 53	12	233	118:—	4	$1^{1/2} \times 3/16 \times 13^{3/8}$	8	S.E.&T.			956	31:50
1930, 99 ja 111 ..	17 ^{1/4}	207	470:—	2	$3 \times 1/4 \times 12$	4	S.E.&T.	$11 \times 6^{1/2} \times 9/64$	4	1142	60:—
	17 ^{1/4}	207		2	$3 \times 1/4 \times 14^{3/4}$	4	S.E.&T.				
	17 ^{1/4}	207		2	$3 \times 1/4 \times 19$	4	S.E.&T.				
					90^0 lohkot. Käsij.	$13^{3/4} \times 8^{3/4} \times 1/4$					
88 ja 77	16	208	395:—	4	$2^{1/2} \times 1/4 \times 14$	8	S.E.&T.				
	16	208		2	$2^{1/2} \times 1/4 \times 17^{1/4}$	4	S.E.&T.				
					90^0 lohkot. Käsij.	$13^{3/4} \times 8^{3/4} \times 1/4$					
Hearse ja Ambulance	15	214	235:—	4	$2^{1/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	8	S.E.&T.	$9^{3/4} \times 5^{1/2} \times 9/64$	2	941	43: -
146" aks.väli ..	15	214		2	$2^{1/4} \times 3/16 \times 14^{3/8}$	4	S.E.&T.				
8 syl., 30	8	—		2	$2 \times 3/16 \times 24^{1/16}$	1	W.				
	15	214	235:—	4	$2^{1/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	8	S.E.&T.				
40.....	15	214		2	$2^{1/4} \times 3/16 \times 14^{3/8}$	4	S.E.&T.				
	8	—			$2 \times 5/32 \times 24^{5/8}$	1	W.				
Hearse ja Ambulance	15	214	235:—	4	$2^{1/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	8	S.E.&T.	$8^{3/4} \times 5^{3/4} \times 9/64$	4	875	37:—
156" aks.väli ..	15	214		2	$2^{1/4} \times 3/16 \times 14^{3/8}$	4	S.E.&T.				
8 syl.	8	—		2	$2 \times 3/16 \times 24^{1/16}$	1	W.				
	20.....	12	204	164:—	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 10^{17/64}$	8	S.E.&T.			
	12	204		2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	4	S.E.&T.				
1929, New Dictator 6 ja 8, 115" aks.väli, kesäkuusta	11	203	125:—	4	$1^{1/2} \times 5/32 \times 9^{1/4}$	8	S.E.&T.	$9^{1/4} \times 5^{1/2} \times 9/64$	2	956	31:50
	11	203		2	$1^{1/2} \times 5/32 \times 12$	4	S.E.&T.				
1929, 77, 2 ^{1/2} T	16	208	390:—	4	$2^{1/2} \times 1/4 \times 14$	8	S.E.&T.	$8^{3/4} \times 5^{3/4} \times 9/64$	4	875	37:—
88, 3T	16	208		2	$2^{1/2} \times 1/4 \times 17^{1/4}$	4	S.E.&T.				
	21	—		2	$2 \times 1/4 \times 8^{1/2}$	2	W.				
99, 3 ^{1/2} T	17 ^{1/4}	207	470:—	2	$3 \times 1/4 \times 12$	4	S.E.&T.	$11 \times 6^{1/2} \times 9/64$	4	1142	60:—
111, 25 hengen	17 ^{1/4}	207		2	$3 \times 1/4 \times 14^{3/4}$	4	S.E.&T.				
Bus	17 ^{1/4}	207		2	$3 \times 1/4 \times 19$	4	S.E.&T.				
	21	—			$2^{1/2} \times 1/4 \times 8^{1/2}$	2	W.				
1929, 1 ^{1/2} T	11	203	125:—	2	$1^{1/2} \times 5/32 \times 12$	4	S.E & T	$8^{3/4} \times 5^{3/4} \times 9/64$	4	875	37:—
	11	203		4	$1^{1/2} \times 5/32 \times 9^{1/4}$	8	S.E & T				
3/4 T	12	204	164:—	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 10^{17/64}$	8	S.E & T				
	12	204		2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	4	S.E & T				
	12	204	164:—	2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	2	S.J.E.				
1T	12	204	220:—	4	$1^{3/4} \times 3/16 \times 10^{17/64}$	4	S.J.E.				
	14	201		2	$2 \times 3/16 \times 15^{43/64}$	2	S.J.T.				
	14	201		4	$2 \times 3/16 \times 11^{7/8}$	4	S.J.T.				
Commander, 6 & 8	12	204	164:—	2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	4	S.E & T	$9^{3/4} \times 6^{1/4} \times 9/64$	2	940	35:—
President, 121" & 131", aks. v.	15	214	235:—	2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 10^{17/64}$	8	S.E & T				
	15	214		4	$2^{1/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	4	S.E & T			875	37:—
Dictator	12	204	164:—	2	$1^{3/4} \times 3/16 \times 12^{7/8}$	4	S.E & T	$9^{3/4} \times 5^{1/2} \times 9/64$	2	940	35:—
	8	—		4	$2 \times 3/16 \times 24^{1/16}$	1	U.K.W.				

Vaunun määrittely	Jarruruumun läpimitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.
Studebaker											
1929-1928, Erskine	11	203	125:—	2	$1\frac{1}{2} \times 5/32 \times 12$	4	S.E & T	$8^3/4 \times 5^3/4 \times 9/64$	2	875	37:—
	11	203	—	4	$1\frac{1}{2} \times 5/32 \times 9\frac{1}{4}$	8	S.E & T				
	14	201	220:—	2	$2 \times 3/16 \times 15\frac{4}{3}/64$	4	S.E & T				
1928, Commander	14	201	—	4	$2 \times 3/16 \times 11\frac{7}{8}$	8	S.E & T	$11 \times 6\frac{1}{2} \times 9/64$	2	1142	60:—
	8	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 24\frac{1}{16}$	1	U.K.W.				
President, 121" & 131", aks. välä	14	201	220:—	2	$2 \times 3/16 \times 15\frac{4}{3}/64$	4	S.E & T				
	14	201	—	4	$2 \times 3/16 \times 11\frac{7}{8}$	8	S.E & T	$8^3/4 \times 5^3/4 \times 9/64$	2	875	37:—
	8	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 24\frac{1}{16}$	1	U.K.W.				
Dictator	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E & T				
	12	204	—	4	$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 9\frac{7}{8}$	8	S.E & T	$9^3/4 \times 5\frac{1}{2} \times 9/64$	2	941	43:—
	8	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 24\frac{1}{16}$	1	U.K.W.				
Light Bus	16	208	395:—	2	$2\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	4	S.E & T				
	16	208	—	4	$2\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 14$	8	S.E & T				
	11	203	125:—	2	$1\frac{1}{2} \times 5/32 \times 12$	4	S.E & T				
1927, Erskine ..	11	203	—	4	$1\frac{1}{2} \times 5/32 \times 9\frac{1}{4}$	8	S.E & T	$8^3/4 \times 5^3/4 \times 9/64$	2	875	37:—
	11	—	—	2	$2 \times 5/32 \times 18\frac{9}{16}$	1	U.K.W.				
	15	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 14$	4	S.E.				
Standard Six ..	15	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 21\frac{1}{2}$	4	S.T.	$9^3/4 \times 6\frac{1}{4} \times 9/64$	2	940	35:—
	8	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
	16	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 14\frac{1}{2}$	4	S.E.				
Big Six	16 ^{5/16}	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 22\frac{7}{8}$	4	S.T.	$11 \times 6\frac{1}{2} \times 9/64$	2	1142	60:—
	8	—	—	3	$3 \times 3/16 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
	17 ^{1/4}	207	470:—	2	$3 \times 1/4 \times 12$	4	S.E & T				
75, Big Bus ..	17 ^{1/4}	207	—	2	$3 \times 1/4 \times 14\frac{3}{4}$	4	S.E & T				
	17 ^{1/4}	207	—	2	$3 \times 1/4 \times 19$	4	S.E & T				
1926, Bus	16	—	—	4	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 14\frac{1}{2}$	4	S.E.				
	16	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 22\frac{7}{8}$	4	U.T.				
Kaksois takapyörillä	16 ^{5/16}	527	238:—	4	$3 \times 3/16 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
1926-1925, Standard Six	15	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 14\frac{1}{2}$	4	S.E.				
	15	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 21\frac{1}{2}$	4	S.T.				
	8	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 14$	4	S.E.	$10 \times 7\frac{1}{2} \times 5/32$	2	1012	33:—
EQ, Spec. Six ..	16	379	195:—	4	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 14\frac{5}{8}$	4	S.E.				
ER, Big Six ..	16 ^{3/8}	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 22\frac{7}{8}$	4	U.T.	$12 \times 8\frac{3}{4} \times 5/32$	2	1225	47: 50
	8	—	—	3	$3 \times 3/16 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
1925-1924, EL, Spec. Six ..	—	379	195:—	4	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 14\frac{5}{8}$	4	S.E.				
EK, Big Six ..	16 ^{1/2}	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 22\frac{7}{8}$	4	U.T.	$12 \times 8\frac{1}{4} \times 3/16$	2	1226	—
Standard Six ..	—	—	—	3	$3 \times 3/16 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
	—	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 21\frac{1}{2}$	4	U.T.				
	—	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 14$	4	S.E.	$10 \times 7\frac{1}{2} \times 5/32$	2	1012	33:—
Kutz				2	$2 \times 3/16 \times 24\frac{5}{8}$	1	K.				
1930, MA, MB ..	16	109	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 17$	8	S.E & T				
	8	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8} \times 20$	1	U.K.T.				
1929, L, Blackhawk	16	122	176:—	4	$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 18\frac{1}{4}$	8	S.E & T				
	8	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8} \times 20$	1	U. E. T.				
1929, M	16	109	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 17$	8	S.E & T	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1/8$	2	1025	56:—
1928, BB	8	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8} \times 20$	1	U.K.W.				
1927-1926, sarja A-A, 4-pyöräj.	14	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 61\frac{13}{16}$	24	S.				
1925-1924, 695, 4-pyöräj.	—	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 3/16 \times 18\frac{1}{2}$	1	W.				
	—	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 20\frac{1}{4}$	4	U.				
	—	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 44$	2	S.K.				
692, 693, 694 ..	—	—	—	1	$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 45$	2	S.K.				
	—	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 21\frac{5}{8}$	4	U.K.				
695	—	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 45$	2	S.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1/8$	2	929	30:—
	—	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/16 \times 21\frac{5}{8}$	2	U.				
1924-1923, 690 ..	—	—	—	1	$1\frac{3}{4} \times 3/16 \times 44$	2	S.				
	—	—	—	2	$2 \times 3/16 \times 21\frac{5}{8}$	4	S.				
1924, Speedway 4 ..	—	—	—	1	$1\frac{1}{4} \times 5/32 \times 16\frac{1}{2}$	4	S.				
1923-1922, Sarja KLDH	—	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 5/32 \times 20\frac{3}{8}$	4	U.	$8\frac{1}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1/8$	14	817	22:—
	—	—	—	1	$1\frac{1}{4} \times 5/32 \times 16\frac{1}{2}$	4	S.				

Vaunun määrittely	Jarrumun läpimitta	Äänettömön jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau-nussa		Mitat	Kpl. vau-nussa	Sar-ja N:o	Hinta kpl.
Velie											
1929-1928, 66, 68 .	14	102	135: —	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1/\frac{1}{8}$	2	862	24: —
	14	102	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 15\frac{1}{8}$	4	S.E & T				
	6	—	—	2	$2 \times 5/\frac{32}{3} \times 17\frac{1}{2}$	1	W.				
77, 78	14	102	135: —	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1/\frac{1}{8}$	2	929	30: —
	14	102	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 15\frac{1}{8}$	4	S.E & T				
	8	—	—	2	$2 \times 5/\frac{32}{3} \times 23$	1	W.				
88, 90	14	102	135: —	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1/\frac{1}{8}$	2	1025	56: —
	14	102	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 15\frac{1}{8}$	4	S.E & T				
1929-1927, Stan-dard 6, Malli 50, 55	12	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 5/\frac{32}{3} \times 29\frac{1}{2}$	4	J.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1/\frac{1}{8}$	2	862	24: —
	8	—	—	2	$2 \times 5/\frac{32}{3} \times 19$	1	W.				
1927, Special 6, Malli 60	14	—	—	2	$2 \times 5/\frac{32}{3} \times 35\frac{1}{4}$	4	J.				
	8	—	—	2	$2 \times 5/\frac{32}{3} \times 24$	1	W.				
1926, 60	14	—	—	2	$2 \times 5/\frac{32}{3} \times 24\frac{3}{4}$	4	U.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1/\frac{1}{8}$	2	929	30: —
	8	—	—	2	$2 \times 5/\frac{32}{3} \times 12$	4	U.				
1925-1924, 56, 58, 60	—	—	—	2	$2 \times 5/\frac{32}{3} \times 24$	1	W.				
1923, 58	—	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 5/\frac{32}{3} \times 39$	2	S.				
	—	—	—	2	$2 \times 5/\frac{32}{3} \times 21\frac{5}{16}$	4	U.				
1922, 58	—	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3/\frac{1}{16} \times 42\frac{1}{2}$	2	S.				
1922-1920, 48	—	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 19\frac{13}{16}$	4	U.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1/\frac{1}{8}$	2	929	30: —
	34	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 35\frac{1}{4}$	2	S.				
	—	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 19\frac{13}{16}$	4	U.				
1921, 48	—	—	—	2	$1\frac{1}{2} \times 3/\frac{1}{16} \times 42\frac{1}{2}$	2	S.				
	—	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3/\frac{1}{16} \times 20\frac{3}{16}$	4	U.				
48, 7	—	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/\frac{1}{16} \times 20$	2	S.				
	—	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/\frac{1}{16} \times 20\frac{3}{16}$	4	U.				
Whippet (Katso Overland)											
White kuormav.											
1929-1928, 58	—	325	506: —	4	$5 \times 5/\frac{1}{16} \times 11\frac{3}{4}$	4	W.	$15 \times 10\frac{1}{2} \times 1/\frac{1}{8}$	2	1500	65: —
1929-1927, 54, Bus 54A	16 $\frac{1}{2}$	314	650: —	4	$5 \times 5/\frac{1}{16} \times 15\frac{17}{32}$	4	S.J.T.				
	—	—	—	—	metallikengät	—	J.	$14 \times 10 \times 3/\frac{1}{16}$ (24-60° lohkoissa)	—	1406	50: —
55	13	325	506: —	4	$6 \times 5/\frac{1}{16} \times 24$	1	K.				
56	—	—	—	4	$5 \times 5/\frac{1}{16} \times 11\frac{3}{4}$	4	J.				
	17 $\frac{1}{4}$	320	575: —	4	$5 \times 5/\frac{1}{16} \times 26$	4	K.				
57	—	—	—	4	$4 \times 5/\frac{1}{16} \times 17$	4	J.	$15 \times 10\frac{1}{2} \times 1/\frac{1}{8}$	2	1500	65: —
1929-1926, 45, $\frac{3}{4}$ ton, 15B	—	—	—	4	$5 \times 5/\frac{1}{16} \times 24$	1	K.				
	—	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 45\frac{1}{8}$	2	S.				
1929-1920, 20-2 ton, 20D, 20A	—	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/\frac{1}{16} \times 41\frac{5}{16}$	2	K.				
	—	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 46$	2	U.				
	—	—	—	2	$2\frac{1}{2} \times 3/\frac{1}{16} \times 41\frac{5}{16}$	2	S.	$13\frac{1}{2} \times 9 \times 1/\frac{1}{8}$	2	1304	59: —
1927-1926, 40A, 3- $\frac{3}{2}$ ton	13	325	506: —	4	$3\frac{1}{2} \times 3/\frac{1}{16} \times 51$	2	S.				
1929-1926, 52, Heavy Duty, 52T, 51A	—	—	—	2	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 56$	2	U.				
	—	—	—	2	$3\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4} \times 56$	2	U.				
	—	—	—	2	$5 \times 5/\frac{1}{16} \times 26$	4	S.	$15 \times 10\frac{1}{2} \times 1/\frac{1}{8}$	2	1500	65: —
	—	—	—	2	$5 \times 5/\frac{1}{16} \times 26$	4	S.				
Willys-Knight henkilöv.											
1930, M98B, Willys Six	14	—	—	—	$4\frac{1}{2} \times 5/\frac{32}{3} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E.&T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1/\frac{1}{8}$	2	862	24: —
1930-1929, 66-B (Great Six)	14	210	163: —	4	$2 \times 3/\frac{1}{16} \times 15\frac{3}{16}$	8	S.E.&T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1/\frac{1}{8}$	2	953	35: —

* Kaksoiskengät.

AUTOLA Oy.

Vaunun määrittely	Jarruru- mum läpi- mitta	Äännettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarru- malli	Kytkinlevyn			
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau- nussa		Mitat	Kpl. vau- nussa	Sar- ja N:o	Hinta kpl.
Willys-Knight henkilöv.											
1930, 70-B, 6 syl.	12	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 13\frac{1}{2}$	8	S.E & T	(90° lohkot)	1	877	75:—
1929, 70B, 56	12	204	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.J.E.				
	12	204	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.				
	14	—	—	2	$1\frac{7}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.J.T.				
66B	14	—	—	2	$1\frac{7}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.J.T.				
	11	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times 5\frac{5}{32} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E & T				
	—	240	163:—	4	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	4	U.E.				
1928, 66-A	—	—	—	2	$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 40$	2	S.T.				
1927, 66	—	370	212:—	4	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 20$	2	U.T.				
	—	—	—	2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.T.				
1928, 70-A	—	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 20$	2	U.T.				
1927-1926, 70	—	—	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.T.				
	—	—	—	4	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{15}{16}$	4	S.E.				
	—	210	163:—	4	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 20\frac{1}{2}$	1	W.				
1926-1925, 65, 66, 4-pyöräj.	—	—	—	4	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 15\frac{11}{16}$	4	SE				
	—	370	212:—	4	$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.T.				
1924-1922, kaikki	—	—	—	2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 20$	2	U.T.				
1921-1920, kaikki	—	—	—	2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.T.				
	—	—	—	2	$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.				
	—	—	—	2	$1\frac{7}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 42\frac{5}{8}$	2	U.				
	—	—	—	4	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 13$	4	S.				
	—	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 44\frac{1}{2}$	2	U.				
Willys-Knight kuormav.											
1930-1929, 15, 1 $\frac{1}{2}$ ton	14	334	180:—	4	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 16\frac{1}{2}$	4	S.J.E.	(90° lohkot)	2	1025	56:—
16, 1 $\frac{1}{2}$ ton	14	525	265:—	4	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 22\frac{1}{2}$	4	S.J.T.				
20, 2 ton	—	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 17\frac{1}{2}$	2	S.KT.				
25, 2 $\frac{1}{2}$ ton	14	348	250:—	4	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	4	S.J.T.				
26, 2 $\frac{1}{2}$ /ton	14	—	—	2	$5 \times 1\frac{1}{4} \times 49$	2	S.J.T.				
	—	—	—	1	$2\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16} \times 35$	1	S.K.T.				
1929, T-101, T-103	12	204	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.J.E.				
	12	204	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.				
	14	370	212:—	4	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 20$	2	U.J.T.				
	14	—	—	2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.J.T.				
1928, T-100	12	204	164:—	4	$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.K.T.				
	12	204	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.J.E.				
	12	204	—	2	$1\frac{3}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.				
	—	—	—	4	$2\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{16} \times 42$	4	U.J.T.				
Willys-Knight Taxi											
1927-1926, 65	—	—	—	2	$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.	(90° lohkot)	10	703	18:—
	—	—	—	2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 20$	2	U.Y.				
	—	—	—	2	$2 \times 3\frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.L.				
	—	—	—	2	$1\frac{5}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.				
	—	—	—	2	$1\frac{7}{8} \times 5\frac{5}{32} \times 42\frac{5}{8}$	2	U.				
Wolverine (Katso Reo)											

Merkkien selitys.

A = ala, alapuolinen

Kr = käsijarru kardaaniin

U = ulkopuolinens

E = eteen, etu, etupyörä

M = molemmat

W, V = voimansiirtoakseli, — n

J = jalkajarru

S = sisäpuolinens

Y = ylä, yläpuolinens

K = käsijarru

T = taka, taakse, takypyörä

AUTOLA Oy.

Suositellessanne asiakkailenne akkumulaattoria muistakaan, että



Prest-O-Lite

KULTAMITALI



akkumulaattorit edustavat urauurtaja-merkkiä akkumulaattorien historiassa.

Askel askeelta ja osa osalta on näiden akkumulaattorien valmistustavat ja aineet kohonneet sille korkealle tasolle, jolle kahdenkymmenen vuoden suurta kärsivällisyyttä kysyvä kokeilu ja vuosi vuodelta suunnattomasti kasvava valmistus ne oikeuttaa.

Lajitellut metallioksiidit.

Vuosien huolellisen ja määritietoisen kokeilun tuloksena on **Prest-O-Lite** löytänyt vastauksen kysymykseen, mitä metallioksiidia on käytettävä akkumulaattorilevyihin, jotta levyt säilyttäisivät varautumiskykynsä ja pitkän ikänsä kaikissa olosuhteissa, sekä Etelän hehkuvassa helteessä että Pohjolan purevassa pakkasessa. Tarvittiin suuri joukko uusia mittauskoneita ja työtapoja metallioksiidien tutkimista varten. Huomattiin pian, ettei mikään metallioksiidi yksin kelpaa levyihin, vaan että paras tulos saavutetaan sekottamalla suuri joukko erilaisia oksiideja. Sarja patentteja säilyttää näiden kalliiden kokeilujen vuosi vuodelta arvossa lisääntyvät tulokset **Prest-O-Lite** akkumulaattorien ostajia varten.

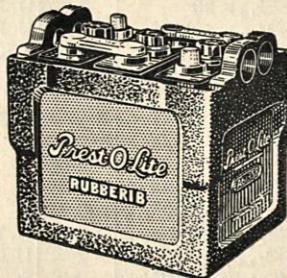
Korkea varautumiskyky.

Yksi monista oksiideista, joita **Prest-O-Lite** käyttää erikois-oxsiidiseoksessaan, on harvinaisen hienojakoinen lyijyoksiidi, jota valmistetaan keittämällä sulaa lyijyä suljetussa kattilassa, kunnes lyijykaasu oksiidoituu. Oksiidi jäähdytetään ja kootaan kamelin karvasuodattimilla. Tämä sangen kallis oksiidi, jota runsaasti käytetään **Prest-O-Lite** levyihin, vaikuttaa suorastaan käanteentekevästi ja suureksi osaksi sen ansiota on levyjen korkea varautumiskyky, josta **Prest-O-Lite** akkumulaattorit ovat tunnetut kaikkialla maailmassa.



Alikoko — alikunto.

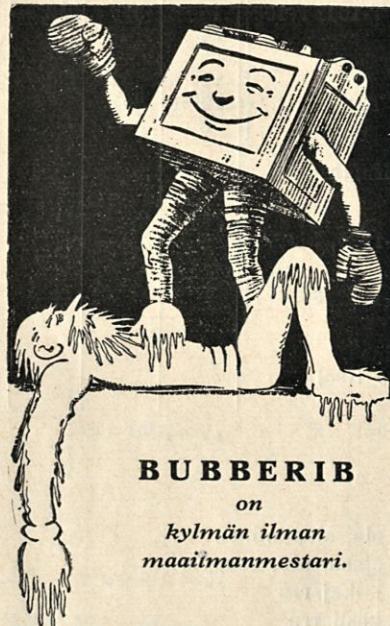
Te tiedätte, ettei suuri mies voi käyttää liian pieniä housoja. Miksi siis kerta toisensa perästä ostatte suurelle autollene varusteita, jotka on tehty pikkuautoja varten.



RUBBERIB

„Maailman hienoin autoakkumulaattori“

Tämän ostavat ne, jotka vaativat parasta. Johtavat loistomerkit jättävät tehtaan »R u b b e r i b» akkumulaattorinaan.



BUBBERIB

*on
kylmän ilman
maailman mestari.*

Prest-O-Lite

A K K U M U L A A T T O R I T

Haku-	N:o	Kirjain	Sarjamerkintä	Levyrakenne	Hinta	Teho amp.t.	Mitat			Sellin levy- luku
							Pituus	Leveys	Korkeus	
1	B	A-611-SF	Rubberib	High Heavy	985:-	100	9"	7"	9 ⁵ / ₈ "	11
	C	613 J	Standard .	Standard	720:-	90	9"	7"	9 ¹ / ₈ "	13
	D	611-R-F	. . . . .	Heavy	720:-	83	9"	7"	9 ¹ / ₈ "	13
2	E	A-613-SF	Rubberib	High Heavy	1150:-	120	10 ⁵ / ₁₆ "	7"	9 ⁵ / ₈ "	13
	F	615-J	Standard . .	Standard	865:-	105	10 ⁵ / ₁₆ "	7"	9 ¹ / ₈ "	15
	G	613-RF	--»-- . . .	Heavy	865:-	100	10 ⁵ / ₁₆ "	7"	9 ¹ / ₈ "	13
3	H	A-615-SF	Rubberib	High Heavy	1310:-	135	11 ⁹ / ₁₆ "	7"	9 ⁵ / ₈ "	15
	J	615-Y	Mercury . .	Heavy	930:-	116	12"	6 ³ / ₄ "	9 ¹ / ₈ "	15
4	K	A-617-SF	Rubberib	High Heavy	1510:-	155	13"	7"	9 ⁵ / ₈ "	17
	L	617-Y	Mercury . .	Heavy	1100:-	132	13"	7"	9 ¹ / ₈ "	17
Mercury sarja		613-N	. . . . .	Special	580:-	80	9 ¹ / ₁₆ "	7"	9 ³ / ₁₆ "	13
		615-N	. . . . .	»	750:-	95	10 ³ / ₈ "	7"	9 ³ / ₁₆ "	15

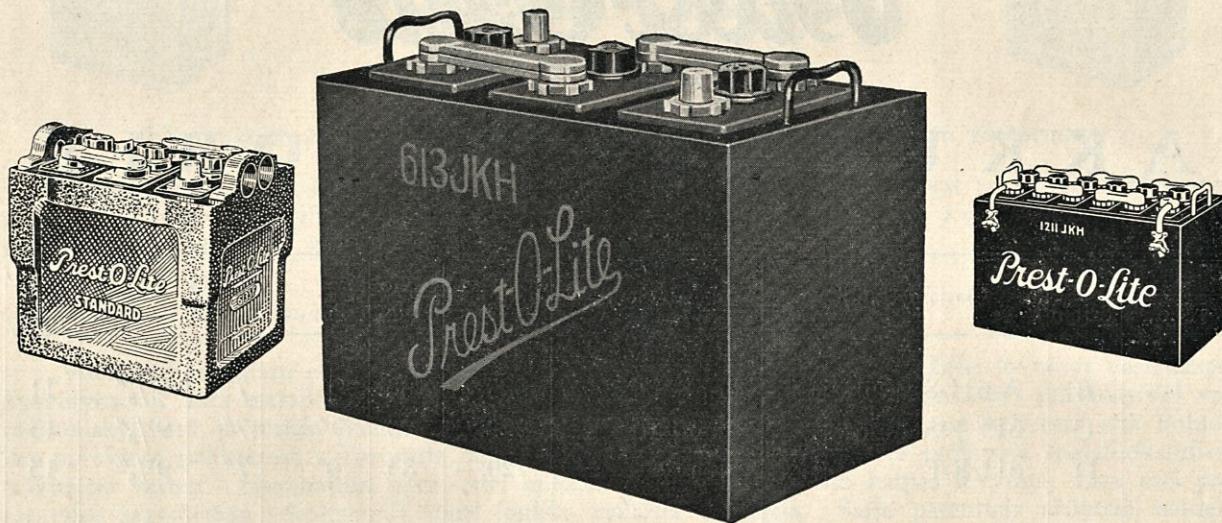
Latausvirta ampereissa

Sellin levyluku	Malli J		Malli RF		Malli SF		Malli JK	
	alussa	lopussa	alussa	lopussa	alussa	lopussa	alussa	lopussa
7	6.0	3.0	7.5	3.75	8.0	4.00	9.0	4.5
9	8.0	4.0	10.0	5.00	10.5	5.25	12.0	6.0
11	10.0	5.0	12.5	6.25	13.5	6.75	15.0	7.5
13	12.0	6.0	15.0	7.50	16.0	8.00	18.0	9.0
15	14.0	7.0	17.5	8.75	18.5	9.25	21.0	10.5
17	16.0	8.0	20.0	10.00	21.0	10.50	24.0	12.0

AUTOLA Oy.

Prest-O-Lite

Omnibus ja kuormavaunu
AKKUMULAATTORIT.



Tarjoamme täydellisen sarjan omnibus- ja kuormavaunun akkumulaattoreita, jotka ovat rakennetut juuri tästä tarkoitusta varten.

Nopeasti kehittynyt omnibusliikenne on opettanut harjoittajansa tietämään, ettei muutaman sadan markan akkumulaattorin sijoittaminen omnibusautoon maksa vaivaa. Halpa voi outenan olla »ihan yhtä hyvä», mutta kolealla säällä se ei saa autoa käyntiin ja sen hyvyys on pelottavan lyhyt-aikainen. Valotkin palavat kirkkaasti vain sen ajan, jonka ohjaaja painaa kaasupoljinta.

Verratkaa levypaksuutta Prest-O-Liten ja minkä tahansa muun akkumulaattorin välillä, Prest-O-Lite on aina parhaimman rinnalla.

Paljous yksin ei vielä määrää akkumulaattorilevyn kelpoisuutta — lyijyoksien laatu on siinä ratkaiseva. Kokonainen patenttsarja suojelee Prest-O-Lite erikoisoksiideja — ne ovat omaisuksien arvoisia tehtaalle senvuoksi, että ne ovat korvaamattomia akkumulaattorien käyttäjille.

Prest-O-Lite N:o	Hinta Smk.	Volttia	Amp. tuntia	Levyjä sellissä	M i t a t		
					Pituus	Leveys	Korkeus
611JKH	1600:—	6	100	11	11 ¹ / ₁₆	7 ⁵ / ₁₆	9 ³ / ₄
613JKH	1800:—	6	120	13	13 ³ / ₁₆	7 ⁷ / ₁₆	9 ³ / ₄
615JKH	2000:—	6	140	15	14 ⁷ / ₈	7 ⁷ / ₁₆	9 ³ / ₄
623JKX	2800:—	6	215	23	22 ⁵ / ₈	7 ⁷ / ₁₆	10 ³ / ₈
615KRCB	3050:—	6	178	15	18 ¹³ / ₁₆	7 ⁷ / ₁₆	10 ³ / ₄
611SFB	1100:—	6	100	11	9	7	9 ⁵ / ₈
613SFB	1350:—	6	120	13	10 ⁵ / ₁₅	7	9 ⁵ / ₈
615SFB	1600:—	6	135	15	11 ⁹ / ₁₆	7	9 ⁵ / ₈
617SFB	1850:—	6	155	17	13	7	9 ⁵ / ₈
611RFB	980:—	6	83	11	9	7	9 ¹ / ₈
613RFB	1200:—	6	100	13	10 ⁵ / ₁₆	7	9 ¹ / ₈
67KPKB	1250:—	6	72	7	* 8 ⁷ / ₁₆	7 ⁹ / ₁₆	9 ³ / ₄
69KPKB	1600:—	6	96	9	* 10 ¹ / ₂	7 ⁹ / ₁₆	9 ³ / ₄
611KPKB	2100:—	6	120	11	* 12 ³ / ₄	7 ⁹ / ₁₆	9 ³ / ₄

* Lisää pituuteen 1¹/₂" kädensijoja varten.

AUTOLA Oy.



Prest-O-Lite

AKKUMULAATTORIEN SUOSITTELUTAULUKKO

Vaunun nimi	Vuosi	Malli	Haku N:o	Kir-jain
Ajax	1925–26	kaikki	1	B
Auburn	1925–27	6-43, 6-66, 4-44	1	D
	1928–30	76, 88, 6-80, 6-85, 8-95	1	C
	1926–29	8-88, 8-77, 115, 8-90, 120	2	G
	1930	125	2	F
	1929	Cord	2	G
	1930	»	3	H
Buick	1922–29	nelonen, Std. kuutonen	1	C
	1922–29	Master Six	2	F
	1930	40–49	1	B
	1930	50, 57, 60, 67	2	E
Cadillac	1920–30	kaikki	6	N
Chandler	1918–27	kaikki	2	G
	1927–29	31, 43; Special 6, 65	1	C
	1928–29	Big 6, Royal 8, 75	2	F
Chevrolet . . .	1923–28	kaikki	1	C
	* 1929–30	kaikki	1	C
Chrysler	1924	B (60-1927)	1	C
	1926–28	58, 50, 52	1	C
	1925–30	G, B, G-70, (H-60-1926), 62, 65, 66, 70	2	F
	1928–29	72, 75	3	J
	1926–30	E-80, 80 Imperial	4	K
	1930	77	3	H
Cleveland	1919–26	kaikki	1	C
De Soto	1930	CF (8 syl.)	2	F
	1930	K (6 syl.)	1	C
Diana	1925–27	kaikki	3	H
Dodge	1926–27	kaikki 6 voltin	2	E
	1928	Victory 6	2	E
	1928	Senior 6	3	H
	1928–30	Standard 6, DC-8	2	F
	1929	Senior 6	3	J
	1930	DD Six	1	C
	1930	Senior	3	H
Durant	1929	55	1	C
	1927–28	M-2	1	D
	1927–30	R-2, 65, 614	2	G
	1927–30	J, 75, 6-17	2	E
Erskine	1927–29	kaikki	1	C
	1930	kaikki	1	B
Essex	1922–30	kaikki	1	C
Falcon	1927–28	kaikki	3	H
Flint	1924–27	Jr., Z-18, 40, 60	1	B
	1924–27	E-55, 80, E-80	2	E
Ford	1919–27	kaikki	1	C
	** 1928–30	A	1	C
Franklin	1925–30	10-C, 11-A, 11-B, 135, 137, 145, 147	4	K
	1929	130	3	J
Gardner	1925–27	6-sylinterinen	2	E
	1925–29	8- — »—, 130	4	L
	1928–29	120, 125, 136, 140	2	F
	1930	150	4	K
Gray	1922–26	kaikki	1	C
Graham-Paige	1928–30	610, 612, Std. 6	1	C

Vaunun nimi	Vuosi	Malli	Haku N:o	Kir-jain
Graham-Paige	1928–30	614, 615, Spec. 6, Std. 8	2	F
	1928–29	619, 629, 835, 621, 827, 837	3	J
	1930	Custom	3	H
Hudson	1924–30	kaikki	2	F
Hupmobile . . .	1926–30	A, A-6, Century 6, S	2	F
	1925–28	E	4	K
	1928–30	M, Century 8, C	2	E
	1930	H.U.	3	H
Jordan	1924–30	MX, L, kahdeksikot 8JE	2	F
	1926–27	J, E, G, 8 T	4	K
	1927–28	suuri kahdeksikko	1	C
	1927–28	R	3	J
	1930	A, AA	2	F
La Salle	1927–29	8 G	3	H
	1930	kaikki	2	F
Lincoln	1920–30	kaikki	6	N
Locomobile . . .	1926–29	90, 8-70	4	K
	1925–27	Jr. 8	2	E
	1927–28	8-66, 8-80, 70	3	H
Marmon	1920–28	34, 74, 75	4	K
	1927–30	Pikk Marm. 8-69, 8-79	2	F
	1928–29	68, 78	2	F
	1930	Big 8	3	H
Marquette . . .	1929–30	katsuo Buick		
Moon	1920–29	6-40, 6-50, 6-60, 6-62, A sarja	1	C
	1923–29	6-58, London, 6-72	2	F
	1928–29	8-80, 8-82, 8-92	4	K
Nash	1926–30	Light 6, Special 6, Std. 6	1	B
	1923–30	Advanced 6, Special	2	E
	1930	8	3	H
Oakland	1920–30	kaikki	2	F
Oldsmobile . . .	1924–30	kaikki	1	C
Packard	1920–28	kaikki 6-sylinteriset	2	E
	1923–30	8-sylinteriset 740, 745		
	1928–30	Big 8	4	K
	1928–30	Standard 8, 726, 733	3	H
	1928–30	Std. 6	2	F
Paige	1926–27	6-45, 6-65, 6-75	2	F
Peerless	1925–30	70, 72, 67, 69, 6-80, 6-90, 80, 91, A	2	F
	1927–29	6-60, 60, 61	1	B
	1928–30	8-69, 8-67, 125, B	4	K
	1930	81, 91	1	C
Pierce Arrow . . .	1921–28	32, 33, 36	4	K
	1924–29	80, 81, 133, 143	2	E
	1930	132, 125, 139, 126	3	H
Pontiac	1926–30	kaikki	1	C
Plymouth	1928–30	kaikki	1	C
Reo	1920–30	Flying Cloud, Master	2	E
	1930	Flying Cloud	1	C
	1928–29	Mate	1	C
Rickenbacker . . .	1922–27	6-sylinterinen	2	G
	1925–27	8- — »—	4	K
	1927	8-80	2	G
Rolls Royce . . .	1925–27	kaikki	4	K
	1928	kaikki	4	K
	1928	1928	9	T
	1930	kaikki	6	N
Roosevelt	1929	kaikki	2	F

* Ilman korvia. Käännetyt navat.

** Ilman korvia.

Vaunun nimi	Vuosi	Malli	Haku	
			N:o	Kirjain
Star	1923-27	kaikki	1	C
Stearns Knight	1928-29	F6-85, G8-85, H8-90, J8-90, M6-80, M, N	4	K
Studebaker . .	1923-30	Standard 6, Dictator 6, 8, Commander 6, 8	1	B
	1923-30	Big 6, Special 6, Com- mander, President 8	2	E
Stutz	1926-30	AA, BB, Big 8	4	K
	1929-30	Blackhawk	2	F
Velie	1926-28	60, 66, 77	2	F

Vaunun nimi	Vuosi	Malli	Haku	
			N:o	Kirjain
Velie	1926-27	50	1	C
		88	2	E
Wiking	1930	V-30	2	F
Whippet	1927-29	6-sylinterinen	2	G
	1926-30	4 —> 96-A	1	D
Willys-Knight	1920-30	64, 65, 66, 66A, 66B	4	K
	1927-28	70, 70-A, 56	3	H
	1929-36	70-B	2	E
Wolverine . . .	1927-28		1	C

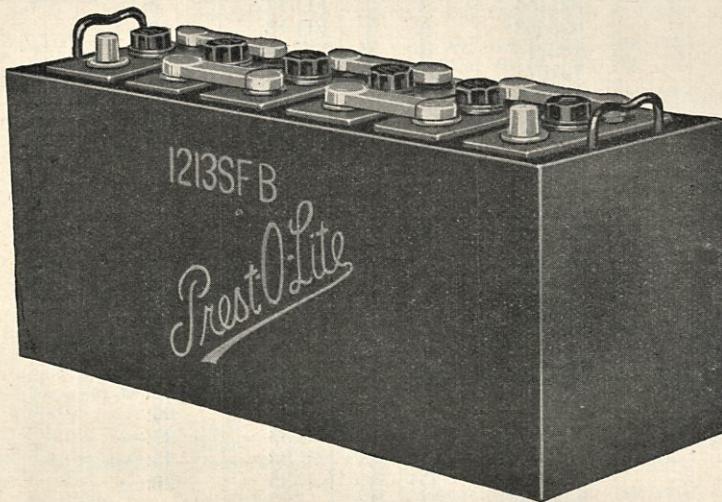
Prest-O-Lite

Suosittelutaulukko.

Nimi	Vuosi	Malli	Prest O'Lite n:o	Nimi	Vuosi	Malli	Prest O'Lite n:o
Omnibusautot.							
Brockway	1926-27-28	EB, EB-4, T	129 JKH	Brockway	T 1929-30	JB, GJB, JF, EN	
	1926-27-28	H, J, JI	(2) 613 JKH			JBF, CJBF, E25,	
	1929-30	EB, SW, EB-4,	613 SFB (2)			E8, S, S-spec., E7,	
		SW, H, JI	613 JKH (2)			EY, EYW, SY,	
		L-H				CSW	
Garford	1925	12 voltin	1213 JKH-3		T 1929	613 RFB	
	1925	6	617 JKH		T 1929-30	615 SFB	
	1928	KB	615 SFB			613 JKH	
Graham Bros	1925-27	Katuvaunu	1211 JKH	Chevrolet	T 1926-27-28-29-30	129 JKH	
Int. Harv.	1926-27-28	Malli 15	611 KPKB		T 1929	617 SFB	
Pierce Arrow	1925-27	Z	1213 JKH	Diamond	T 1925-27-28	Ainoastaan valot	
Reo	1925	4 syl., 6 syl.	617 SFB		T 1929	615 JKH	
	1926-27-28-29	W, GB, FB	623 JKK		T 1929-30	611 SFB	
Selden	1923-25	Pacemaker	129 JKH		T 1929-30	69 KPKB	
	1926-27-28	Roadmaster	1213 JKH	Diamond	T 1929-30	611 RFB	
		21B, 41B			T 1929-30	67 KPKB	
Stewart	1927-28	16, 16X, 17, 17X	613 SFB			615 JKH	
	1928	Special	1213 JKH-3	Federal	T 1922-24		
	1927		615 JKH		T 1924	Käyn. ja valot	
Studebaker	1925-27	Sedan	613 SFB			FX (Spread Wagon)	
	1925-27	Parlor car	617 SFB		T 1925-26	613 SFB	
	1927-28	Kaikki	1213 JKH		T 1925-26	Käyn. ja valot	
	1929	88, 77 Jr., 99	1213 JKH		T 1927	Ainoastaan valot	
		HD, 111	1213 JKH			FW käyn. ja valot	
White	1925-26	50, 50A	1213 JKH			tai valot.	
	1927	50B, 53	1215 JKH		T 1927	613 SFB	
	1928	50B	1215 JKH-3			2E, 6FK (käyn. ja valot)	
	1928	53	1213 JKH-3		T 1927	615 SFB	
	1927-28	54	1217 JKH-3		T 1928	617 SFB	
	1929-30	53, 65	1213 JKH-3			Suuret mallit	
	1929-30	50B	1215 JKH-3			F-6 (valot)	
	1929-30	54, 59	1217 JKH-3			W-4 (valot)	
Willys Knight	1928	Kaikki	1211 JKH		T 1928	611 SFB	
Kuorma-autot.							
Brockway	T 1922-23-24-25	Kaikki	615 SFB	Ford	T 1927-28-29-30	Kaikki	611 RFB
	T 1926-27-28	E, EY, S, SY, E9	615 SFB				
	T 1926-27-28	K, KR, R, KHB, RH, TH	613 JKH	Garford	T 1922-23	613 SFB	
	1928		617 SFB		T 1925	617 SFB	
	1928		1211 SFB		T 1925	Speedwagon	
	1928		1213 JKH		T 1927-28	613 SFB	
	T 1929		1211 SFB		T 1927-28	KB, BB, 50, 65	

AUTOLA Oy.

Nimi	Vuosi	Malli	Prest O'Lite n:o	Nimi	Vuosi	Malli	Prest O'Lite n:o
G. M. C.	1927	50-6-5	1215 JKH	Int. Harvester	T 1930	A-3	615 SFB
	T 1928	30	617 SFB		T 1930	A-4, A5, W1, W-2, W3, W4, W-5	617 SFB
	T 1922-26	Kaikki	615 SFB		Pierce Arrow	T 1923-24-25	
	T 1927	T-20	611 SFB		27-28	XA, XB	67 KPKB
	T 1927	T-40, T-50	613 SFB		T 1923-27-28	Ainoastaan valot	615 JKH
	T 1927	K17, K32, K52,			1929	Kaikki	613 SFB
	T 1927	K72, K102, T2	615 SFB				
	T 1928	Ainoastaan valot	67 KPKB				
	T 1928	T11, T19, T20A, T20B, T20C, T21	611 SFB				
	T 1928	T40A, T40B, T40C, T40D, R40E, T50T, T50A, T50B, T50C, T50D, T50E	613 SFB				
	T 1928	K54T, K54A, K54B, K54C, K56T, K56A, K56B, K56E, K56C, K72T, K72A, K72B, K102A, K102B, K10T, K15T	615 SFB				
	T 1929	SD, DD, DDX, BP, MD, OD	611 JKH				
	T 1929		617 SFB				
Graham Bros	T 1928-29		613 SFB	Reo	T 1919-27-28-29	Speed Wagon	613 SFB
Int. Harv.	T 1925	LD	611 RFB		1925-27-28	19, 20, 35, 11X, 75, 10F	615 SFB
	T 1925	S, 33, 43, 63, 94, 104	613 RFB		1929-30	Kaikki	613 RFB
	T 1925	SL	613 RFB		1929-30	Special	617 SFB
	T 1925	54, 54-LI, 54-K, 54-H, 54HI	611 KPKB				
	T 1926-27-28	Spec. Del'y ja	611 RFB				
		Six Speed Spec.	611 RFB				
	T 1926-27-28	Kaikki muut mal- lit	613 RFB				
	T 1929	Spec. Del'y ja	611 RFB				
	T 1929	Six Speed Spec.	611 RFB				
	T 1930	S-24, S-26, S-34, S-36	613 RFB				
	T 1929	A-1, A-2	613 RFB				
	T 1929	HS-54, HS-74, 104C	613 RFB				
	T 1929	SF-44, SF-46, SL34	613 RFB				



Virranjakajan osia

A = Kiinteä kosketinvarsi tai ruuvi, B = Liikkuva varsi, C = Pyörrin, D = Kansi, E = Vastus, F = Kondensaattori.

N:o	Hinta kpl.	Vastaan No:a	Osa	N:o	Hinta kpl.	Vastaan No:a	Osa
AL-13	33:—	IG-1298	F	DR-183	30:—	821589	D
AL-21	9:—	IG-111	A	DR-184	71:—	811341	D
AL-22	20:—	IG-2469 A	B	DR-186	80:—	813597	D
AL-23	9:—	IB-24	A			814541	
AL-24	20:—	IB-2053	B	DR-187	30:—	823294	
AL-26	14:—	IB-1048	C	DR-188	70:—	816779	D
AL-28	30:—	IB-2090	F	DR-189	115:—	822465	
AL-34	12:—	IG-1320	C			821138	D
AL-36	72:—	IG-1323	D			821488	D
AL-61	9:—	IB-24	A			813488	
AL-62	23:—	IG-3664	B	DR-190	70:—	825409	D
		IGB 3664		DR-191	70:—	824735	D
		IGH-3664		DR-193	150:—	825430	D
AL-63	30:—	IGB-1025	F	DR-194	185:—	37603	D
AL-64	14:—	IGB-1002	C	DR-210	30:—	821156	F
AL-66	30:—	IG-2671	F			17254	
AL-68	38:—	IGB-1031	D	DR-211	30:—	813231	F
AL-70	30:—	IGE-1016	C	DR-212	30:—	813512	F
DR-101	10:—	12411	A	DR-216	30:—	819661	F
DR-102	20:—	12413	B	DR-217	30:—	16398	F
DR-108	20:—	16587	B	DR-218	30:—	820384	F
DR-113	8:—	805929	A	DR-219	30:—	826947	F
DR-114	17:—	806856	B	DR-220	30:—	825564	F
DR-117	12:—	813235	A	DR-221	30:—	829533	F
DR-118	18:50	813238	B	DR-222	30:—	825449	F
DR-119	10:—	816917	A	DR-230	12:—	15762	E
DR-120	19:—	816791	B	DR-236	12:—	806462	E
DR-121	12:—	820598	A	DR-237	12:—	—	E
		819628		FD-11	23:—	A-12300	F
DR-123	12:—	820558	A	FD-13	9:—	A-12172	A
DR-125	12:—	819630	A	FD-15	7:—	A-12200	C
DR-127	12:—	821154	A	FD-17	9:—	—	A
DR-129	12:—	825452	A	FD-18	19:—	—	B
DR-143	40:—	18221	C	NE-1	12:—	10034	A
DR-145	15:—	12167	C	NE-12	45:—	16876	F
DR-146	15:—	15325	C	NE-15	15:—	16825	C
DR-147	14:—	16299	C	NE-17	68:—	16332	D
DR-149	14:—	16801	C	NE-22	23:—	16868	B
DR-151	11:—	806973	C			19628	
DR-154	15:—	811324	C			21097	
DR-156	11:—	811732	C	NE-23	23:—	19119	F
DR-157	10:—	816774	C	NE-24	45:—	21163	F
		827936		NE-25	12:—	19959	A
DR-160	15:—	813490	C	NE-26	23:—	19796	B
DR-161	40:—	825438	C	NE-27	15:—	19845	C
DR-162	40:—	37598	C	NE-28	70:—	19613	D
DR-169	80:—	15715	D	NE-29	80:—	16333	D
DR-174	90:—	16802	D	NE-30	85:—	20153	D
DR-175	105:—	16054	D	NE-31	70:—	20958	D
		16719		NE-32	95:—	17300	D
DR-176	90:—	16803	D	NE-33	27:—	20491	C
		16927		NE-34	15:—	20984	C
DR-179	30:—	806980	D	NE-35	20:—	20877	C
DR-183	30:—	818425	D				

Virranjakajan osien, käynnistinjousien ja sytytyskelojen sopivaisuus.

91

Vaunu	Vuosi	Malli	Sytytysjärjestelmä	Kiinteä kosketinvarsitai ruuvi	Liikkuva varsi	Pyörrin	Kansi	Vastus	Käyntiinpano-jousi	Sytytys-puola	Kondensaattori
AJAX	1925—1926	Kaikki	Auto Lite	AL 1	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1L	AL 109	AL 13
AUBURN	1919—1924	6-51	Remy	DR 109	DR 110	DR 151	DR 180	DR 236	BX 1RX	DR 440	DR 213
	1923—1925	43 6-syl.	Remy	DR 113	DR 114	—	DR 180	DR 236	BX 1RX	DR 440	—
	1925—1926	66 6-syl.	Remy	DR 117	DR 118	DR 156	DR 185	DR 236	BX 1RX	DR 440	DR 211
	1925—1926	88 8-syl.	Remy	DR 117	DR 118	DR 160	DR 189	DR 236	BX 1RX	DR 440	—
	1926	44 4-syl.	Remy	DR 113	DR 114	DR 151	DR 179	DR 236	BX 1RX	DR 440	—
	1927—1928	Kaikki 6-syl.	Remy	DR 119	DR 120	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 444	DR 212
	1927 ja 1928	77, 88	Delco-Remy	{ *DR 121	\$DR 118	DR 160C	—	—	BX 1RX	DR 442	DR 216
				{ *DR 125							
	1928	76 6-syl.	Jos Delco Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 186	—	BX 1RX	DR 442	DR 210
	1928	110, 115	Delco-Remy	{ *DR 121	DR 118	DR 160	—	—	BX 1RX	DR 442	DR 218
	1929	120	Delco-Remy	{ *DR 125	\$DR 118	DR 160	—	—	BX 1RX	DR 442	DR 220
				{ *DR 121							
	1929	6-80	Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 186	—	BX 1RX	DR 442	DR 210
	1929	Etupyöräveto	Delco-Remy	{ *DR 121	\$DR 118	DR 160C	DR 189	—	BX 1RX	DR 442	DR 216
				{ *DR 125							
	1929	8-90	Delco-Remy	{ *DR 121	DR 118	DR 160C	—	—	BX 1RX	DR 442	DR 220
				{ *DR 125							
	1929	Taxicab	Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 186	—	BX 1RX	DR 442	DR 210
BUICK	1921 ja 1922	6-syl.	Delco	DR 101	DR 104	DR 145	DR 166	—	—	—	—
	1922—1924	4-syl.	Delco	DR 101	DR 106	DR 146	DR 168	DR 226	—	DR 208	—
	1923—1925	Kaikki 6-syl.	Delco	DR 101	DR 106	DR 146	DR 169	DR 230	—	DR 206	—
	1926 ja 1927	K ikki	Delco-Remy	DR 101	DR 106	DR 146	DR 169	DR 230	—	DR 206	—
	1928	Kaikki	Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 188	DR 230	—	DR 210	—
	1929	116, 121, 129	Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 190	—	—	DR 422	DR 210
CADILLAC ...	1920—1923	Kaikki	Delco	DR 101	DR 102	DR 145	DR 167	DR 232	—	DR 420	—
	1924	Kaikki	Delco	DR 101	DR 104	DR 145	—	DR 232	—	DR 420	—
	1925	63 8-syl.	Delco	DR 101	DR 102	DR 159	DR 167	DR 232	—	DR 420	—
	1926	Kaikki	Delco	DR 101	DR 106	DR 146	DR 169	DR 230	—	DR 422	DR 217
	1927—1929	Kaikki	Delco-Remy	DR 101	DR 108	DR 149	DR 176	—	—	DR 442	DR 217
CHANDLER .	1923—1926	Kaikki	Bosch	BO 31	BO 32	BO 33	BO 35	—	BX 1R	BO 110	BO 37
	1927	31, 35, 43 6-syl.	Jos Delco Remy	DR 119	DR 120	DR 157	DR 187	—	1926 ja 1927	DR 442	DR 212
			637V tai 637X						Big 6 ja 8		
	1927	31-35 6-syl.	Jos Delco Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 442	DR 216
	1927	37 8-syl.	633B tai 636C	DR 119	DR 118	DR 160	DR 189	—	Special 6	DR 442	DR 216
			Delco-Remy	{ *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1LX	DR 442	DR 216
	1927	43	Delco-Remy	DR 119	DR 120	DR 157	DR 187	—	BX 1L	DR 442	DR 212
	1928	8-syl.	Delco-Remy	{ *DR 121	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1RX	DR 442	DR 216
				{ *DR 125							
	1928	Standard Six	Delco-Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 442	DR 220
	1928	Big Six	Delco-Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 442	DR 216
CHANDLER-CLEVELAND	1928 ja 1929	65	Jos 641C	DR 127	DR 118	DR 158	DR 191	—	BX 1RX	DR 442	DR 210
	1928 ja 1929	75	Auto Lite	{ AL 61	AL 62	AL 64	AL 68	—	BX 1RX	AL 109	AL 32
CHEVROLET	1922—1927	490, F13 Superior, Superior K pass., Utility Express 4-syl.	Jos Remy 374A	{ *AL 61	\$AL 62	AL 69	AL 76	—	BX 1RX	AL 109	AL 29
				{ *AL 59	DR 113	DR 114	DR 151	DR 179	DR 236	BX 1RX, alkaen mootorista Noasta 306444K	—
	1927 ja 1928	Kaikki	Jos Delco Remy 635B	DR 119	DR 118	DR 157	DR 183	DR 236	BX 1R	DR 440	—
	1929	Kaikki	Delco-Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1R	DR 442	DR 219
CHRYSLER .	1923 ja 1924	Kaikki B-6-syl.	Delco-Remy Jos Remy 636A	DR 115	DR 116	DR 154	DR 191	DR 236	BX 1RX	DR 140	DR 211
	1925	tai 656A	DR 117	DR 118	DR 156	DR 191	DR 236	BX 1RX	DR 440	Jos 636A	DR 211
	1926 ja 1927	A 70 paitsi 70G 6-syl.	Jos Remy 636B	DR 117	DR 118	DR 156	DR 186	DR 236	BX 1RX	DR 440	Jos 656A
	1926 ja 1927	50 4-syl.	Remy	DR 119	DR 120	DR 157	DR 183	—	BX 1RX	DR 440	DR 212
	1926	Imperial 80 6-syl.	Remy	DR 117	DR 118	DR 156	DR 186	—	BX 1RX	DR 441	DR 212
	1926 ja 1927	60	Remy	DR 119	DR 120	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 441	DR 212
	1925	58	Remy	DR 117	DR 118	DR 156	DR 182	DR 236	BX 1RX	DR 441	DR 211
	1927 ja 1928	70G, 72, 80E 6-syl.	Delco-Remy	{ *DR 123	\$DR 118	DR 158	DR 186	—	—	DR 440	DR 212
	1928	80 6-syl.	Delco-Remy	{ *DR 121	DR 118	DR 158	DR 186	—	BX 1RX	DR 441	DR 212
	1928	52 4-syl.	Delco-Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 183	—	BX 1RX	DR 441	DR 216
	1928	62 6-syl.	Delco-Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 441	DR 216
	1929	65 ja De Soto	Delco-Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 441	DR 220
	1929	Jos Delco Remy 639X	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 441	DR 216	

* Tarvitaan yksi kumpaakin.
§ Tarvitaan kaksi. x Tai DR 114.

Vaunu	Vuosi	Malli	Sytytysjärjestelmä	Kiinteä kosketinvarsi tai ruuvi	Liikuva varsi	Pyörrin	Kansi	Vastus	Käytinpano-jousi	Sytytyspuola	Kondensaattori
	1929 1929	Plymouth 75 ja 80	Delco-Remy Delco-Remy	DR 119 *DR 121 *DR 123	DR 118 \$DR 118	DR 157 DR 158	DR 183 DR 186	—	BX 1RX BX 1RX	DR 441 DR 441	DR 216 DR 212
CLEVELAND	1923—1926	Kaikki	Bosch	BO 31	BO 32	BO 33	BO 35	—	BX 1L myöh. 1926 BX 1R	BO 110	BO 37
DE SOTO	1928 ja 1929 1929	Kaikki Kaikki	Jos Delco Remy Jos North East	DR 119 NE 25	DR 118 NE 26	DR 157 NE 34	DR 187 NE 31	—	BX 1RX BX 1RX	DR 441 —	DR 220 NE 23
DIANA.....	1925 1926 ja 1927 1926	Kaikki Kaikki Kaikki	Delco Jos Delco 5293 Jos Delco 5287	DR 101 DR 101 DR 101	DR 106 DR 108 DR 108	— DR 149	DR 175 DR 176 DR 176	DR 230 DR 230 DR 230	BX 1RX BX 1RX BX 1RX	DR 422 DR 422 DR 422	DR 217 DR 217 DR 217
DODGE	1919—1926	4-syl.	North East	NE 1	NE 2	NE 5	NE 7	—	Huhtik. 11 pistä 1926	NE 130	NE 11
	1926—1928 1927—1929 1928 ja 1929	Sarja 128 Senior 6 Victory 6 ja Standard 6	North East North East North East	NE 1 NE 1 NE 25	NE 22 NE 22 NE 26	NE 15 NE 15 NE 27	NE 17 NE 29 NE 28	— — —	BX 1RX BX 1RX BX 1RX	— — —	NE 12 NE 12 NE 23
DURANT	1921—1924 1921—1925 1922—1925	4-syl. 6-syl. A22, A23, A24, A25, Export 4-syl.	Auto Lite Auto Lite Auto Lite	AL 1 AL 1 AL 41	AL 2 AL 2 AL 42	AL 4 AL 4 AL 4	AL 5 AL 6 AL 5	AL 15 AL 15 —	BX 1L BX 1LX BX 1L	AL 107 AL 108 AL 108	AL 7 AL 7 —
	1925 1926 1928 1928 1928 ja 1929	4-syl. 6-syl. 55 R-2 (65) J-75, D-60	Auto Lite Auto Lite Auto Lite Auto Lite Auto Lite	AL 41 AL 1 AL 61 AL 61 AL 61	AL 42 AL 10 AL 62 AL 62 AL 62	AL 4 AL 34 AL 64 AL 64 AL 64	AL 5 AL 36 AL 68 AL 68 AL 68	AL 15 — — — —	BX 1L — BX 1L BX 1L BX 1L	AL 107 AL 107 AL 108 AL 108 AL 108	AL 7 AL 13 AL 33 AL 32 AL 63
DURANT-STAR	1928 ja 1929	M-2, M-4	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 65	—	BX 1L	AL 108	AL 63
ESSEX	1922 ja 1923 1922—1925	Kaikki Kaikki 4-syl.	Delco Bosch	DR 101 BO 31	DR 102 BO 32	DR 145 BO 33	DR 165 BO 34	DR 231 —	1922-23 BX 1RX 1924-25 BX 1L	DR 420 BO 110	— BO 37
	1925 ja 1926 1926—1928 1929	Kaikki 6:t Kaikki 6:t Kaikki	Bosch Auto Lite Auto Lite	BO 31 AL 23 AL 61	BO 32 AL 24 AL 62	BO 33 AL 26 AL 64	BO 35 AL 27 AL 68	— — —	BX 1L — BX 1L	BO 110 AL 109 AL 109	BO 37 AL 28 AL 63
FALCON-KNIGHT	1927 ja 1928	Kaikki	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	—	AL 109	AL 13
FLINT	1924 ja 1925	Kaikki	Auto Lite	AL 41	AL 42	AL 4	AL 6	—	1923-27 BX 1LX	AL 107	AL 7
	1926 1923—1925 1924 ja 1925 1926 ja 1927 1926 ja 1927	Kaikki 55 6-syl. Kaikki 6:t Kaikki 6:t Kaikki 8:t	De Jon De Jon Auto Lite Auto Lite De Jon	AL 1 AL 1 AL 21 AL 21 AL 21	AL 14 AL 14 AL 22 AL 22 AL 22	— — 4 34 34	AL 36 — AL 6 AL 36 AL 36	— — — Junior 8 BX 1RX	Except Malli 16-40 AL 108 AL 108 AL 107	— — AL 13 AL 7 AL 13 AL 13	
FORD	1917—1926 1928, loka-kuuhun myöh. 1928 ja 1929	4-syl. A, AA	Atwater Kent Ford	AK 41 FD 13	AK 42 FD 14	AK 43C FD 15	AK 46 —	—	BX 1L BX 1L	— FD 160	— FD 11
FRANKLIN .	1924—1927 1927—1928	11A-B 6-syl. Airman sarja 6-syl.	Atwater Kent	AK 51 NE 1	AK 52 NE 22	AK 23C NE 15	— NE 29	—	BX 1LX BX 1LX	AK 100 NE 132	— NE 12
	1929	Kaikki	Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 190	—	BX 1LX	—	DR 210
GARDNER .	1925 ja 1926 1925 ja 1926 1925—1927	3H ja 8H 8-syl. 6-syl.	Remy Remy Jos Remy 636H tai 626P	DR 113 DR 117 DR 117	DR 114 DR 118 DR 118	— DR 160 DR 156	DR 180 DR 189 DR 184	DR 236 DR 236 DR 236	BX 1RX BX 1RX BX 1RX	— DR 440 DR 440	— DR 211 DR 211
	1927 ja 1928	8-75, 8-80, 8-85, 8-88	Delco-Remy	{ DR 121	§DR 118	DR 160C	DR 189	—	BX 1RX	DR 440	DR 216
	1927—1929	8-90, 95, 120, 125, 130	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	§DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1RX	DR 440	DR 216
GRAHAM-PAIGE	1928 1928 1928 1929 1929	619-629, 614 610 835 612, 615 621 827, 837, 8-syl.	North East North East North East Delco-Remy Delco-Remy Delco-Remy	NE 25 NE 25 NE 25 DR 119 DR 127 { *DR 129	NE 26 NE 26 NE 26 DR 118 DR 118 \$DR 118	NE 27 NE 35 NE 35 DR 157 DR 158 DR 162	NE 28 NE 32 NE 32 DR 187 DR 191 DR 193	— — — BX 1R	BX 1RX BX 1L BX 1R BX 1R BX 1R	NE 133 NE 133 — DR 442 DR 442	NE 23 NE 23 — DR 216 DR 210 DR 442
HUDSON.....	1922 ja 1923 1922—1926 1922—1926 1927 ja 1928 1929	Kaikki Kaikki Export Super 6 —	Delco Bosch Delco Auto Lite	DR 101 BO 31 DR 101 AL 21	DR 102 BO 32 DR 102 AL 22	DR 145 BO 33 DR 159 AL 34	DR 166 BO 35 DR 166	DR 228 — DR 225 — —	— — — — —	DR 420 BO 110 DR 420 AL 109 AL 109	— BO 37 — AL 13 AL 13

* Tarvitaan yksi kumpaan.

§ Tarvitaan kaksi. x Tai DR 114.

Vaunu	Vuosi	Malli	Sytytys-järjestelmä	Kiinteä kosketin-varsi tai ruuvi	Liikkuva varsi	Pöyrrin	Kansi	Vastus	Käyntipanajousi	Sytytys-puola	Kondensaattori
HUPMOBILE	1918—1923 1924 ja 1925	Kaikki Kaikki	Atwater Kent Westinghouse	AK 21 WS 21	AK 22 WS 22	AK 23 —	AK 24 —	—	BX 1L BX 1LX BX 1L jos malli R BX 1LX	AK 100 —	— WS 26
	1924—1926	6-syl.	Delco 516, 533, 549, 575	DR 101	DR 106	DR 146	DR 172	—	DR 422	DR 205	
	1925 ja 1926	6-syl.	Auto Lite	AL 1	AL 10	AL 34	AL 36	—	BX 1LX	AL 108	AL 13
	1924 ja 1925	8-syl.	Atwater Kent	AK 61	AK 62	AK 10C	—	—	BX 1LX	AK 101	AK 59
	1925 ja 1926	8-syl.	Delco	DR 101	DR 106	DR 146	—	—	BX 1LX	DR 422	—
	1925 ja 1926	Sarja E-8-syl.	Deleo	DR 101	DR 108	—	DR 175	—	BX 1LX	DR 442	DR 217
	1926 ja 1927	Sarja A-6-syl.	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1LX	AL 109	AL 13
	1927 ja 1928	Sarja E2-3-8-syl.	Deleo-Remy	DR 101	DR 108	DR 149	DR 176	—	BX 1LX	DR 442	DR 217
	1928 ja 1929	Sarja A kaikki 6:t	Auto Lite, jälk. Sarja A Sarj. No A75001	AL 61	AL 62	AL 34	AL 36	—	BX 1LX	AL 109	AL 66
	1928	E-3	Deleo-Remy	{ DR 121 *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1LX	AL 109	DR 217
	1928 ja 1929	M, Century 8	Auto Lite	{ AL 59 *AL 61	\$AL 62	AL 69	AL 76	—	BX 1LX	AL 109	AL 29
JEWETT	1925	—	Remy	DR 113	DR 114	—	DR 180	—	BX 1LX	—	—
	1922—1925	Kaikki	Atwater Kent	AK 41	AK 42	AK 44C	AK 47	—	BX 1LX	AK 100	AK 48
	1926 ja 1927	Kaikki	Remy	DR 119	DR 120	DR 157	DR 187	—	BX 1LX	DR 444	DR 212
JORDAN	1924—1926	A ja J	Bosch	BO 31	BO 32	—	—	—	BX 1RX	BO 110	BO 37
	1926 ja 1927	J	Auto Lite	AL 23	AL 24	—	—	—	BX 1RX	AL 109	AL 28
	1927 ja 1928	R	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1RX	AL 109	AL 13
	1927 ja 1928	JE	Jos Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 69	AL 76	—	BX 1RX	AL 109	AL 66
	1928	JE	Jos Auto Lite	AL 23	AL 24	AL 72	—	—	BX 1RX	AL 109	AL 28
	1929	E	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 68	—	BX 1RX	AL 109	AL 63
	1929	G	Auto Lite	{ *AL 61 *AL 59	\$AL 62	AL 71	AL 75	—	BX 1RX	AL 109	AL 30
LA SALLE...	1927—1929	Kaikki	Deleo-Remy	DR 101	DR 108	DR 149	DR 176	—	—	DR 442	DR 217
LINCOLN	1925 ja 1926	—	Jos Deleo 2178 tai 2159	DR 101	DR 104	—	—	DR 230	—	DR 422	—
	1926 ja 1927	—	Jos Deleo Remy 5226	DR 101	DR 104	—	—	—	—	DR 442	—
	1927—1929	—	Jos Deleo Remy 4029	DR 101	DR 104	DR 143	DR 195	—	—	DR 442	—
LOCOMOBILE	1923—1925	—	Delco	DR 101	DR 102	DR 159	—	—	BX 1LX	—	—
	1925 ja 1926	Junior 8	De Jon	AL 1	AL 14	—	—	—	BX 1LX	—	—
	1926 ja 1927	33-90	Je Jon	AL 1	AL 14	—	—	—	—	—	—
	1927 ja 1928	(Continental 8) 8-70	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1RX	DR 442	DR 216
MARMON	1923—1925	Kaikki	Delco	DR 101	DR 104	DR 145	DR 171	DR 230	—	DR 442	—
	1926 ja 1927	Kaikki 6:t	Delco-Remy	DR 101	DR 108	—	—	DR 230	BX 1R	DR 442	DR 217
	1927 ja 1928	Kaikki 8:t	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1R	DR 442	DR 216
	1928 ja 1929	8-78 ja Roosevelt	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1R	DR 442	DR 216
	1929	68	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	\$DR 118	—	—	—	BX 1R	DR 442	DR 222
MAXWELL...	1917—1922	Kaikki	Atwater Kent	AK 21	AK 22	AK 23	AK 24	—	1917-22 BX 1R 1922-24	—	—
	1922—1923	Sarja no:sta 281965	Remy	DR 109	DR 110	DR 151	DR 179	DR 236	BX 1RX	AK 101	—
	1923—1925	Myöhäisempi	Remy	DR 113	DR 114	DR 151	DR 179	DR 236	BX 1RX	DR 440	—
	1923—1925	1923—1925	DR 113	DR 114	DR 151	DR 179	DR 236	BX 1RX	DR 140	—	—
MOON	1923 ja 1924	Kaikki	Delco	DR 101	DR 106	—	DR 173	DR 230	BX 1RX	DR 422	DR 207
	1925 ja 1926	Kaikki	Delco	DR 101	DR 106	DR 147	DR 170	DR 230	BX 1RX	DR 422	DR 205
	1927 ja 1928	(Continental 26L) 6-60	Jos Delco Remy	DR 101	DR 106	DR 147	DR 170	—	BX 1RX	DR 444	DR 205
	1927 ja 1928	(Continental 26L) 6-60	Jos Delco Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 444	DR 216
	1927 ja 1928	(Continental 11E) 6-syl. 6-72	639L	DR 127	DR 118	DR 158	DR 191	—	BX 1RX	DR 442	DR 210
	1927 ja 1928	8-80	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1RX	DR 442	DR 216
NASH	1922—1924 1922—1924	6-syl. 4-syl.	Delco	DR 101	DR 104	DR 145	DR 171	—	—	DR 420	—
	1925 ja 1926	6-syl.	Delco	DR 101	DR 104	DR 145	DR 168	—	—	DR 420	—
	1925 ja 1926	Advance 6	Jos Delco 553	DR 101	DR 106	DR 147	DR 170	DR 227	—	DR 420	DR 205
	1925—1928	161-2-4-6-8-9	Jos Delco 5263	DR 101	DR 106	DR 146	DR 172	DR 230	—	DR 422	DR 206
	1927	Kaikki Light 6:t	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1LX	AL 109	AL 13
		Special 6	Jos Delco Remy	DR 117	DR 118	DR 156	DR 191	—	—	DR 442	DR 211
		Advance 6	636L tai 636M								

* Tarvitaan yksi kumpaanakin.

§ Tarvitaan kaksi. x Tai DR 114.

Vaunu	Vuosi	Malli	Sytytys-järjestelmä	Kiinteä kosketinvarsitai ruuvi	Liikkuvavarsi	Pyörrin	Kansi	Vastus	Käyntiinpanojousi	Sytytyspuola	Kondensaattori	
NASH	1927	Special 6 Advance 6, 131-3	Jos Delco Remy 4015 tai 5288	DR 101	DR 106	DR 147	DR 170	DR 230	—	DR 442	DR 205	
	1928	Special 6 Advance 6	Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 191	—	—	DR 442	DR 210	
	1928 ja 1929	400 sarja Special Six Advanced Six	Auto Lite	\$AL 61	\$AL 62	AL 70	AL 74	—	BX 1LX	\$AL109	\$AL 66	
	1928 ja 1929	400 sarja Standard Six	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 68	—	BX 1LX	AL 109	AL 63	
	1929	6-44	Remy 606D	DR 113	DR 114	DR 153	DR 181	DR 236	BX 1LX	DR 440	DR 214	
OAKLAND ...	1923	6-54	Remy	DR 115	DR 116	DR 156	DR 191	DR 236	BX 1RX	DR 440	DR 215	
	1924 ja 1925	6-54	Remy	DR 113	DR 116	DR 156	DR 191	DR 236	BX 1RX	DR 440	—	
	1925—1927	Greater 6 6-54c—6-64	Remy	DR 117	DR 118	DR 156	DR 191	DR 236	1926-27 BX 1R	DR 440	DR 211	
	1928 ja 1929	Cosmopolitan Six 6-212	Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 191	DR 236	BX 1R	DR 440	DR 210	
	1929	6-syl.	Remy	DR 109	rDR 110	DR 151	DR 179	DR 236	1920-21 BX 1L	DR 440	—	
OLDSMOBILE	1921 ja 1922	6-syl.	Delco	DR 101	DR 102	DR 148	DR 173	—	BX 1RX	DR 421	DR 207	
	1924 ja 1925	6-syl. 30	Delco	DR 101	DR 106	DR 148	DR 170	DR 230	BX 1RX	DR 442	DR 207	
	1925	Sarja D30-E30	Delco	DR 101	DR 106	DR 147	DR 170	—	BX 1RX 1926 alk. moottori noista E10700 BX 1R	DR 422	DR 205	
	1927	Sarja E	Jos Delco Remy 637T	DR 119	DR 120	DR 157	DR 187	—	DR 442	DR 212		
	1927—1929	E-6 F28, F29	Jos Delco Remy 639E	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	--	DR 442	DR 216		
OVERLAND	1924	Kaikki	Auto Lite	AL 1	AL 2	AL 4	AL 5	AL 15	BX 1L	AL 108	AL 7	
	1925 ja 1926	4-syl.	Auto Lite	AL 41	AL 42	AL 4	AL 6	AL 15	BX 1L	AL 108	AL 13	
	1925 ja 1926	6-syl.	Auto Lite	AL 1	AL 10	AL 34	AL 36	—	BX 1L	AL 108	AL 17	
	1924 ja 1926	91-92-96	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 4	AL 5	—	BX 1L	AL 109	AL 7	
	1925	93	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 4	AL 6	—	BX 1L	AL 109	AL 3	
	1925—1928	93A-93	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1L	AL 109	AL 13	
	1927—1928	96 ja 96A, Whippet	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 65	—	BX 1L	AL 109	AL 63	
PACKARD ...	1928 ja 1929	98 ja 99A, Whippet Six	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 68	—	BX 1L	AL 109	AL 63	
	1923	IM	Delco 5256	DR 101	DR 106	—	DR 173	—	BX 1RX	DR 420	DR 207	
	1923—1926	8-syl.	Delco 5260	DR 101	DR 102	—	DR 176	—	BX 1RX	DR 420	DR 207	
	1926 ja 1927	3-36, 3-43, 4-43, 8-syl.	Jos Delco Remy 4008	DR 101	DR 108	DR 149	DR 176	—	BX 1RX	DR 442	DR 217	
	1923—1927	1-36-143-236-243, 3-36, 3-43 8-syl.	Jos Delco Remy 4014	DR 101	DR 102	DR 159	DR 175	—	BX 1RX	DR 442	—	
	1923—1927	226, 233, 326, 243, 4-26, 4-33 6-syl.	Jos Delco Remy 5249 tai 4010	DR 101	DR 104	DR 145	DR 171	DR 233	BX 1RX	DR 442	—	
	1926 ja 1927	4-26, 433, 5-26, 5-33 6-syl.	Jos Delco Remy 4009	DR 101	DR 108	DR 149	DR 174	—	BX 1RX	DR 442	DR 217	
	1927	5-26, 2-33 6-syl.	Jos Delco Remy 656J	*DR 121	\$DR 118	DR 158	DR 186	—	BX 1RX	DR 442	DR 212	
	1928	4-43 8-syl.	Delco-Remy	*DR 123	\$DR 118	DR 162	DR 194	—	BX 1RX	DR 442	DR 217	
	1928	526 ja 533	Delco-Remy	*DR 125	\$DR 118	DR 158	DR 186	—	BX 1RX	DR 422	DR 212	
PAIGE	1928 ja 1929	6-26, 6-33, 6-40, 6-45	North East	*DR 121	\$NE 25	NE 33	NE 30	—	BX 1RX	—	NE 12	
	1924—1926	Kaikki	Atwater Kent	AK 41	AK 42	AK 44C	AK 47	—	—	AK 100	AK 48	
	1927	8-85	Delco-Remy	*DR 121	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1RX	DR 442	DR 216	
PEERLESS...	1927	6-45	Delco-Remy	*DR 125	DR 119	DR 120	DR 157	DR 187	—	BX 1LX	DR 442	DR 212
	1925	69 8-syl.	Delco	DR 101	DR 108	DR 149	DR 176	DR 230	BX 1RX	DR 422	DR 217	
	1926—1928	Kaikki 8:t	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1RX	AL 109	AL 13	
	1926 ja 1927	90-6-60	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1RX	AL 109	AL 13	
	1924—1928	90-6-syl. 70-72	Delco-Remy	DR 101	DR 106	—	DR 230	BX 1RX	DR 442	DR 206		
	1928	91	Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 191	—	BX 1RX	DR 442	DR 210	
	1928 ja 1929	61	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 68	—	BX 1RX	AL 109	AL 63	
PIERCE ARROW	1928 ja 1929	90	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1RX	AL 109	AL 13	
	1928 ja 1929	81	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 68	—	BX 1RX	AL 108	AL 32	
	1924—1926	33-6-syl.	Delco	DR 101	DR 106	—	DR 230	—	DR 442	—		
	1925—1928	80-81-FA 6-syl.	Delco-Remy	DR 101	DR 104	DR 145	DR 171	DR 230	—	DR 442	—	
	1927 ja 1928	80	De Jon	AL 1	AL 14	—	—	—	—	—	—	
PLYMOUTH H.	1927 ja 1928	36	De Jon	AL 1	AL 14	—	—	—	—	—	—	
	1929	125 ja 126	Delco-Remy	*DR 129	\$DR 118	DR 161	—	—	—	DR 441	DR 222	
	1929	Kaikki	Jos Delco Remy 630B	DR 119	DR 118	DR 157	DR 183	—	BX 1RX	DR 441	DR 218	

* Tarvitaan yksi kumpaanikin.
§ Tarvitaan kaksi. x Tai DR 114.

AUTOLA Oy.

Vaunu	Vuosi	Malli	Sytytys-järjestelmä	Kiinteä kosketinvarsitai ruuvi	Liikkuvavarsi	Pyörrin	Kansi	Västus	Käynnipanajousi	Sytytyspuola	Kondensaattori	
PONTIAC	1926 ja 1927	Kaikki	Jos Delco Remy 635T	DR 119	DR 118	DR 157	DR 183	—	BX 1RX	DR 441	DR 216	
			Remy	DR 119	DR 120	DR 157	DR 187	—	BX 1R	DR 442	DR 212	
REO	1928	6-28	Delco-Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1R	DR 442	DR 216	
	1929	6-29	Delco-Remy	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1R	DR 442	DR 216	
REO	1919—1925	6-syl. T6	North East Jos North East 10695	NE 1 NE 1	NE 2 NE 2	NE 5 NE 5	— NE 8	—	—	NE 131	NE 10	
	1925 ja 1926	T6 Wolverine	Jos North East 10789	NE 1	NE 22	NE 15	NE 29	—	BX 1RX	NE 132	NE 12	
REO	1926—1928	Flying Cloud Remy	DR 117	DR 118	DR 156	DR 186	—	—	—	DR 441	DR 211	
	1927	Flying Cloud Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 186	—	—	—	DR 441	DR 210	
REO	1928 ja 1929	Wolverine North East	NE 1	NE 22	NE 34	NE 31	—	—	BX 1RX	NE 132	NE 24	
	1929	Flying Cloud Master	DR 127	DR 118	DR 158	DR 186	—	—	—	DR 441	DR 210	
REO	1929	Flying Cloud Mate	Delco-Remy	DR 127	DR 118	DR 158	DR 191	—	BX 1RX	DR 441	DR 210	
	1929	Kaikki	Auto Lite Remy	AL 1 DR 117	AL 2 DR 118	AL 4	AL 6	—	BX 1R	—	AL 7	
RICKEN-BACKER.....	1922 ja 1923	—	Bosch	BO 31	BO 32	BO 33	BO 35	—	—	BO 110	BO 37	
	1926	6-syl.	Delco	DR 101	DR 106	—	—	—	—	DR 442	DR 217	
ROLLS-ROYCE	1924 ja 1925	8-syl.	Delco	DR 101	DR 108	—	DR 175	DR 236	—	DR 442	DR 217	
	1926	8-syl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
ROLLS-ROYCE	1924 ja 1926	Kaikki	Bosch	BO 31	BO 32	—	—	—	—	BO 110	BO 37	
	1929	Kaikki	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1R	—	DR 216	
STAR	1922 ja 1923	C & F 4-syl.	Auto Lite	AL 1	AL 2	AL 4	AL 5	AL 15	BX 1L	AL 108	AL 7	
	1924 ja 1925	4- ja 6-syl.	Auto Lite	AL 1	AL 2	AL 4	AL 5	AL 15	BX 1L	AL 108	AL 13	
STAR	1925 ja 1926	F-L-M	Auto Lite	AL 1	AL 10	AL 34	AL 36	AL 15	BX 1L	AL 108	AL 13	
	1925 ja 1927	Kaikki	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 4	AL 5	—	BX 1L	AL 109	AL 7	
STAR	1928	C-75, D6-85, S-85	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 65	—	BX 1L	AL 108	AL 63	
	1926 ja 1927	R	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 4	AL 6	—	BX 1L	AL 109	AL 7	
STAR	1928 ja 1929	M-2, M-4	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 65	—	BX 1L	AL 108	AL 63	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
STEARNS KNIGHT	1923—1927	F6-85, 12 volt	De Jon	AL 1	AL 14	—	—	—	BX 2LX	DR 444	—	
	1928 ja 1929	H, J, 8-90	Jos De Jon	\$AL 61	\$AL 60	AL 73	—	—	BX 2RX	AL 109	—	
STUDEBAKER	—	H, J, 8-90	IAA 4002	—	—	—	—	—	BX 2RX	—	—	
	—	—	Jos De Jon	{ *AL 59	\$AL 60	AL 73	—	—	—	—	—	
STUDEBAKER	1922—1926	Kaikki	Wagner	WA 1	WA 4	WA 9	WA 7	WA 12	BX 1RX	WA 150	WA 13	
	1920—1922	Light 6	Remy 606A	DR 111	DR 112	DR 152	DR 181	DR 236	BX 1RX	DR 440	DR 214	
STUDEBAKER	1922	Spec. 6 ja Big 6	Remy 358B	DR 109	DR 110	DR 155	DR 184	DR 236	BX 1RX	DR 440	—	
	1923—1926	Kaikki	Remy	DR 115	DR 116	DR 155	DR 184	DR 236	BX 1RX	DR 440	DR 213	
STUDEBAKER	1924—1926	EM-ER	Wagner	WA 1	WA 4	WA 9	WA 7	—	BX 1RX	WA 150	WA 13	
	1924—1926	EQ, ET, EL, EK	Wagner	WA 1	WA 4	WA 9	WA 7	—	BX 1RX	WA 150	—	
STUDEBAKER	1925—1927	Coach A-DM, Z2	Jos Delco Remy	DR 115	DR 116	DR 154	DR 184	DR 236	BX 1RX	DR 444	DR 213	
	1926 ja 1927	EU, ET, ER, EP	626R-626W-626X-626S	DR 117	DR 118	DR 156	DR 191	DR 236	BX 1RX	DR 444	DR 211	
STUDEBAKER	1927	EQ-Hearse H	Jos Delco Remy	636N-636P6	DR 113	DR 116	DR 154	DR 184	DR 236	BX 1RX	DR 444	DR 213
	1927	ET, EQ, EU, ET, EW, E2	Jos Delco Remy	626X	DR 113	DR 116	DR 154	DR 184	DR 236	BX 1RX	DR 444	DR 221
STUDEBAKER	1927	BA-Bus 12 volt	Delco-Remy	DR 113	DR 116	DR 154	DR 184	—	—	DR 444	DR 213	
	1928 ja 1929	6-syl. Commander, Standard 6	Delco-Remy	DR 117	DR 118	DR 156	DR 191	—	—	DR 444	DR 221	
STUDEBAKER	1928	Dictator	Delco-Remy	FA-8-syl.	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	DR 441	DR 216
	1928	President	JosDelcoRemy	{ *DR 121 *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	—	DR 441	DR 216	
STUDEBAKER	1928	President	JosDelcoRemy	{ *DR 129 *DR 123	\$DR 118	DR 161	DR 193	—	—	DR 441	DR 222	
	1929	Commander 8	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	—	DR 441	DR 216	
STUDEBAKER	1929	President	Delco-Remy	{ *DR 129 *DR 123	\$DR 118	DR 162	DR 193	—	—	DR 441	DR 222	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
STUTZ	1923 ja 1924	Kaikki	Remy	DR 113	DR 114	—	DR 184	—	1923-25 BX 1RX	DR 440	DR 213	
	1925 ja 1926	Kaikki 6:t	Delco	DR 101	DR 106	DR 146	DR 169	—	—	DR 422	DR 217	
STUTZ	1926 ja 1927	8-syl.	Jos Delco 5296	DR 101	DR 108	—	—	DR 235	—	DR 422	DR 217	
	1927	8-syl.	Jos Delco 4022	DR 101	DR 120	—	—	—	—	DR 422	DR 217	
STUTZ	1928	8-syl.	Jos Delco Remy	DR 101	DR 118	—	—	—	—	DR 442	DR 217	
	1929	Sarja B.B	4028	DR 101	DR 118	DR 163	DR 189	—	—	DR 422	—	
STUTZ	1929	Black Hawk 6	Delco-Remy	DR 101	DR 118	DR 160	DR 164	—	—	DR 422	DR 216	
	1929	Black Hawk 8	Delco-Remy	{ *DR 121 *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 164	—	—	DR 422	DR 217	
STUTZ	1929	M, Large 8	Delco-Remy	DR 101	DR 118	DR 164	—	—	—	DR 422	DR 217	

* Tarvitaan yksi kumpaakin.

§ Tarvitaan kaksi. x Tai DR 114.

Vaunu		Vuosi	Malli	Sytytys-järjestelmä	Kiinteä kosketin-varsi tai ruuvi	Liikkuvan varsi	Pyörrin	Kansi	Vastus	Käyn-tiimpajousi	Sytytys-puola	Konden-saattori	
VELIE	1925	—	60 (Velie 50) 50 malli 66	Westinghouse Remy Remy Auto Lite	WS 21	WS 22	—	DR 180	DR 236	BX 1RX	—	WS 26	
	1926	—			DR 119	DR 120	—	DR 191	—	BX 1RX	—	DR 211	
	1925	60 (Velie 50)			DR 117	DR 118	DR 156	DR 191	—	BX 1RX	DR 446	AL 13	
	1926 ja 1927	50 malli 66			AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1RX	AL 107	tai AL 109	
	1926 ja 1927	60 (Velie 62)			Jos Deleo Remy 637H tai 637P	DR 119	DR 120	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 444	DR 212
	1927 ja 1928	60	88-8-syl.	Delco-Remy	Jos Deleo Remy 633A	DR 119	DR 118	DR 157	DR 187	—	BX 1RX	DR 444	DR 216
	1928	88-8-syl.			{ *DR 121	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1RX	DR 444	DR 218	
	1928	98			{ *DR 125	\$DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1RX	DR 444	DR 216	
	1928	98	(Lycoming 4HM)	{ *DR 125 { *DR 121	DR 121	DR 118	DR 160	DR 189	—	BX 1RX	DR 444	DR 216	
WILLYS-KNIGHT	1922—1925	—			De Jon	AL 1	AL 2	AL 4	AL 5	—	BX 1RX	AL 108	—
	1926	4-syl.	Auto Lite	Auto Lite	AL 1	AL 10	AL 34	—	—	BX 1RX	AL 108	AL 13	
	1925 ja 1926	6-syl.			AL 1	AL 10	AL 34	AL 36	—	BX 1RX	AL 108	AL 13	
	1925	64-65-67	Auto Lite	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 4	AL 5	—	BX 1RX	AL 107	7	
	1925 ja 1926	66			AL 1	AL 14	—	—	—	1927 BX1RX	—	—	
	1926 ja 1928	66A-66-70-70A	Auto Lite	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	—	AL 109	AL 13	
	1928 ja 1929	56			AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1RX	AL 109	AL 13	
	1929	70B			AL 61	AL 62	AL 34	AL 36	—	BX 1RX	AL 109	AL 66	
	1927—1929	Whippet 4	Auto Lite	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 65	—	BX 1L	AL 109	AL 63	
	1927 ja 1928	Whippet 6	Auto Lite	Auto Lite	AL 21	AL 22	AL 34	AL 36	—	BX 1L	AL 109	AL 13	
	1929	6-syl.	Auto Lite	Auto Lite	AL 61	AL 62	AL 64	AL 68	—	BX 1L	AL 109	AL 63	

Käynnistinjousia

N:o	Kierteet	Bendix N:o	Hinta
BX-1L	7-vas.	L-10-6	15:—
BX-1R	7-oik.	R-10-6	15:—
BX-1LX	7-vas.	L-11-6X	24: -
BX-1RX	7-oik.	R-11-6X	24: -

Pultteja ja muttereja aina varastossa.

Sytytyskeloja

N:o	Vastaa	Hinta
AL-109	Auto Lite 1G 4070	170:—
DR-422		170:—
DR-440		170:—
DR-411	Delco Remy N:o 525-E	170:—
DR-442		170:—
DR-444		170:—
TD-160		170:—
UC-150		170:—
UC-175		190:—
UC-200		220:—

Valokatkaisijointa

N:o SLS-1	Hinta 18:—
» SLS-2	» 40:—

Valohimmentäjiä

N:o DS-40	Hinta 50:—
-----------	------------

* Tarvitaan yksi kumpaakin.

§ Tarvitaan kaksi. x Tai DR 114.

Hiihlilaakereita

N:o	Hinta	M i t a t			S o p i i
		U. I	S. I.	P.	
CB-101	23: —	2 ¹¹ / ₁₆ "	1 ¹¹ / ₃₂ "	7/ ₁₆ "	Chevrolet 1925–28, Pontiac 1926–28
CB-102	23: —	2 ¹ / ₈ "	1 ¹ / ₂ "	5/ ₈ "	» 1929.
CB-103	45: —	2 ¹ / ₈ "	1 ¹ / ₂ "	5/ ₈ "	Nash 1925–29, Velie 1926–28.
CB-104	40: —	2 ⁴ / ₈ "	1 ¹ / ₂ "	5/ ₈ "	Oldsmobile 1928–29.
CB-106	48: —	3"	1 ³ / ₄ "	5/ ₈ "	Brockway 1927–28, Diana 1926–28, Garford 1927, Locomobile 1927–28, Moon 1926–29, Peerless 1926–28, Reo Wolverine 1927–29, Reo kuor. 1927–29, Stearns Knight 1927–28, Stewart 1926–28
CB-107	35: —	2 ⁵ / ₈ "	1 ¹ / ₂ "	5/ ₈ "	Velie 1928.
CBS-90	25: —	2 ¹ / ₆ "	1 ⁵ / ₃₂ "	—	Erskine 1927–29.
					Chevrolet 1925–29 (irroitushylsy).

Sulakkeita

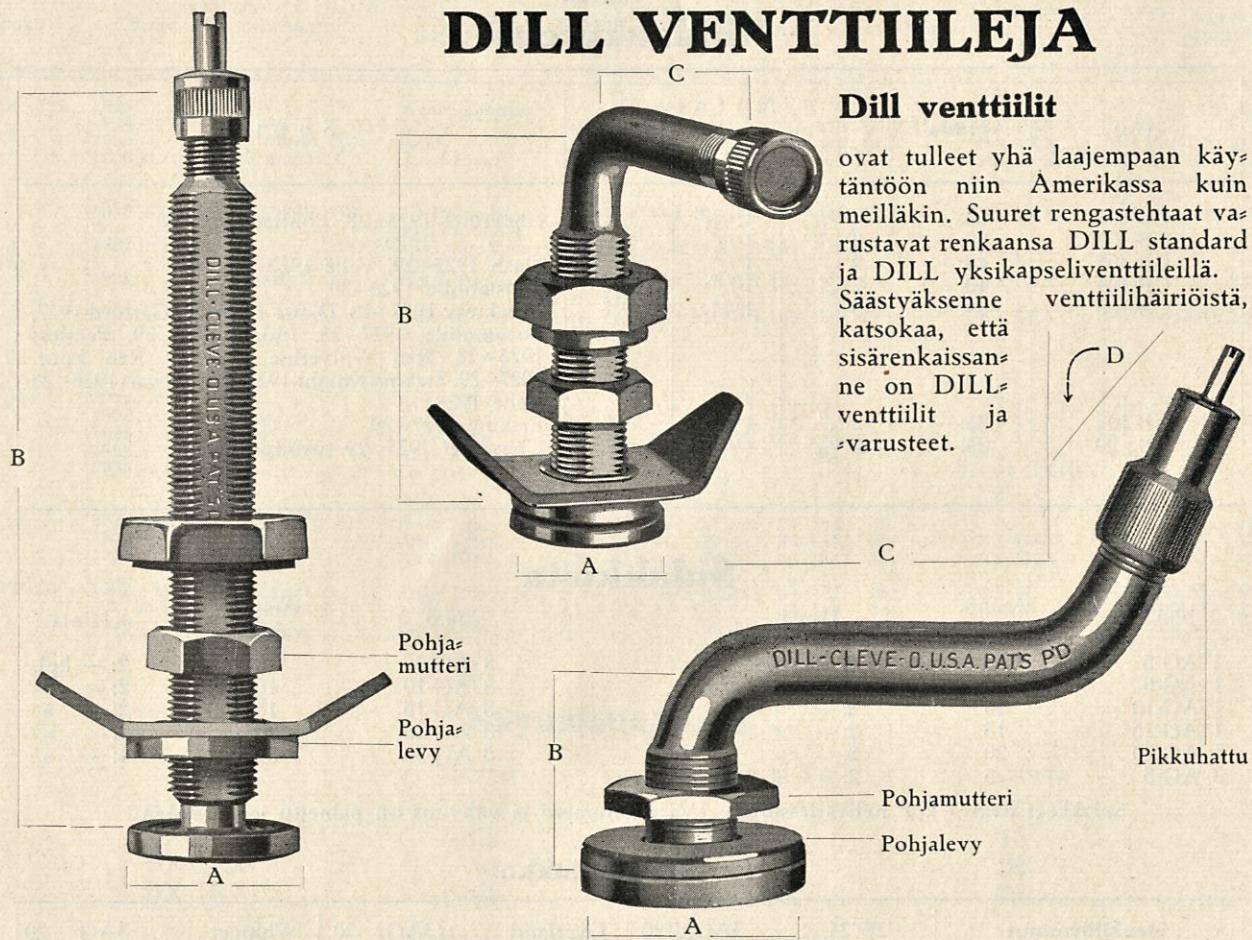
N:o	Ampm. vahvuus	Hinta	N:o	Ampm. vahvuus	Hinta
1 AG-5	5	2: — kpl.	3 AG-6	6	2: — kpl.
1 AG-6	6	2: — »	3 AG-10	10	2: — »
1 AG-10	10	2: — »	3 AG-15	15	2: — »
1 AG-15	15	2: — »	3 AG-20	20	2: — »
1 AG-20	20	2: — »	5 AG-30	30	4: — »
3 AG-5	5	2: — »			

Sulakkeet ovat 5 kpl neliväriratioissa. Varastonumero ja vahvuus on painettu joka rasiaan.

Suosittelutaulukko

Henkilövaunut				Kuormavaunut	
Ajax	1/3AG 20	'23-'25	3AG 5-20	Overland	3AG 20
	1/AG 5	2H, 4HM ..	3AG 20	{1AG 5	Whippet 3AG 20
		'27' 28	3AG 10	Packard	1AG 5
Auburn	3AG 20	Graham-Paige..	1AG 6	{1AG 5	Willys Knight {3AG 20
Chandler '29	1AG 20	Hudson, O.S..	1AG 7 ¹ / ₂	Twin Six ...	3AG 10
muut mallit	1/AG 5	{3AG 20		Paige 6-72	3AG 5-10
	3AG 20	muut mallit .	3AG 20	'26-'28	1AG 6
Chevrolet	3AG 15	'27' 29	3AG 20	{3AG 20	Brockway 3AG 5
Chrysler	3AG 20	Jewett,		Peerless 56....	3AG 15
Cleveland	1/AG 5	New Day ..	7AG 6	1AG 10	Chevrolet 3AG 10
	3AG 20	{3AG 10-20		muut mallit .	Diamond T ... 3AG 10
De Soto	3AG 10	6-45.....	3AG 10-20	{3AG 20	Dodge '22-'25- 3AG 10
Dodge '22-'25	3AG 10	muut mallit .	3AG 5-10	'26-'27	3AG 6
'26-'27	3AG 6	Jordan, M, MX	3AG 10	'28-'29	1AG 10
Dodge		A, J.....	1AG 7 ¹ / ₂	Federal	3AG 20
Victory Six .	1AG 6	R, JE, JJ ..	1AG 5	Garford	1AG 5
'28-'29	1AG 10	Kissel	3AG 20	{3AG 20	3AG 20
Durant	1/3AG 20	Maxwell		G. M. C., T20	
	1/AG 5	'22' 24	3AG 15-20	T40, T50....	3AG 20
Erskine	3AG 20	Nash 691-8,		T11, T19....	3AG 15
Essex C	1/AG 5	161-9	3AG 10	Reo	3AG 6-20
	3AG 20	Lite six	3AG 20	Republic 75, 85	1AG 20
Essex A	1/AG 5	{1AG 5		muut mallit .	1AG 20
	3AG 10	sarja 400....	3AG 20	Stewart	3AG 15
muut mallit .	3AG 20	Oakland		Studebaker	
Flint	3AG 20	'22' 23	3AG 5	Bus	3AG 10-20
Franklin 10a ..	3AG 6-20	'24' 28	3AG 15	White	3AG 5-10
10b, 10c, 11		'29'	3AG 20		
12, 12B	3AG 20	Oldsmobile		Moottoripyörät	
Gardner		43A	1AG 20	Knight	3AG 20

DILL VENTTIILEJA



Dill venttiilit

ovat tulleet yhä laajempaan käytäntöön niin Amerikassa kuin meilläkin. Suuret rengastehtaat varustavat renkaansa DILL standard ja DILL yksikapseliventtiileillä. Säästyäksenne venttiilihäiriöistä, katsokaa, että sisärenkaisenne on DILL venttiilit ja -varusteet.

C

Pohjamutteri

Pohjalevy

Pikkuhattu

A

B

A

Dill N:o	Hinta kpl.	Vastaan Schrader N:o a	Venttiilit				Vakiosat				Käyttö
			A	B	C	D	Pikkuhattu	Vanne-mutteri	Pohjamutteri	Pohjalevy	
VS— 2	13: 50	724	59/64"	3 1/8"	—	—	641	943	211	700	Kaikki 5,00, 5,25, 5,50, 6,00, 6,50, 7,00, -18-19
VS— 4	14: —	725	59/64"	3 3/4"	—	—	641	943	211	700	» 32×4"-5", kaikki 7,30, 7,00-20,-21
VS— 5	16: —	792	59/64"	4 1/8"	—	—	641	943	211	700	33×5, 32×6, 36×6
VS— 6	12: 50	777	13/16"	3"	—	—	641	2360	226	701	30×3 1/2
VS— 74	12: —	888	13/16"	2 13/16"	—	—	641	2360	226	701	4,40, 30×4,50, (Ford A 1928-1929)
VS— 84	12: —	—	13/16"	2 5/8"	17/32"	—	643	2360	226	701	4,50, 4,75,-19,-20,21
VS— 97	14: 50	6392	59/64"	2 15/16"	1 1/4"	—	643	945	211	700	30×5, 5,00, 5,25, 5,50, 6,00, 6,50, 7,00-18-19
VS—127	12: —	6700	13/16"	2 3/8"	1 7/32"	—	643	955	226	701	Kaikki 4,50, 4,75-19-20-21
VS— 24	17: 50	4136	59/64"	2 5/32"	1 3/4"	90°	642	212	211	700	4,40 4,75, 5,00, 5,25, 5,50, 5,77
VS— 25	17: 50	4137	59/64"	2 5/32"	1 15/16"	90°	642	212	211	700	5", 5,25, 6,00, 6,50, 7,00, 7,30
VS— 21	19: 50	2033	1 1/16"	4 1/8"	—	—	641	943	211	418	6", 7"
VS— 8	21: —	—	1 1/4"	4 1/8"	—	—	641	943	211	405	7", 8", 9" korkeapaine
VS— 9	23: —	2415	1 1/4"	4 7/8"	—	—	641	941	211	405	käytetään V-S 8 asemasta pitempää ventt. tarv.
VS— 11	20: 50	—	1 1/4"	3 3/4"	—	—	641	943	211	405	» » 8 » lykyemp. » »
VS— 59	21: 50	—	1 1/16"	2 3/4"	—	—	641	943	211	418	Kaikki 7,00, 7,50, 8,25
VS— 40	32: —	6080	1 1/16"	1"	2 1/16"	20°	646	—	211	418	30×5
VS— 41	38: —	—	1 1/4"	1"	2 1/2"	20°	646	—	211	405	32×6, 37×6, 34×7, 38×7, 750 kuormav. matal.
VS— 71	33: —	6161	1 1/16"	1 1/8"	2 1/2"	30°	646	—	211	418	Kaikki 6", 7", 7,50"
VS— 72	41: —	6061	1 1/4"	1 1/8"	2 3/4"	30°	646	—	211	405	» 8", 8,25, 9,00
VS— 73	42: —	—	1 1/4"	1 1/8"	3"	45°	646	—	211	405	7", 8", 9", 8,25-20, 9,00, 9,75
VS—116	28: —	—	1 1/16"	1 1/8"	1 5/8"	30°	646	—	211	418	30×5, 32×6-5", 6", 7", 600-20
VS—126	43: —	—	1 1/4"	1 1/8"	3 3/8"	45°	646	—	211	405	Kaikki 8", 9", 10", 9,75, 10,50, 12,00, 12,75
VS—137	19: —	—	sama koko kuin VS—116	—	—	—	—	—	—	—	—

Venttiilivarusteita



Venttiilineuloja

DILL.....	11: — ras.
SCHRADER	10: — »
Irtonaisia	1: 90 kpl.

Pikkuhattuja, irtonaisia:

DILL n:o 641, 642 ..	1: 60 kpl.
» » 643.....	1: — »
» » 646.....	6: 50 »



Pikkuhattuja.

Hinta 10: —
5 kpl. rasilta



Venttiilineuloja.

Hinta 10: —
5 kpl. rasilta

Venttiilihattuja:

Tomuhattuja

DILL patentihattu ..	5: — kpl.
» tavallinen hattu	1: 60 »
SCHRADER tav. »	1: 40 »

Pikkuhattuja rasioissa à	5 kpl.
SCHRADER n:o 880	10: — ras.

Venttiilimuttereita:

N:o 212	1: 50 kpl.
» 943	1: — »
» 945	1: — »
» 955	1: — »
» 2360	1: 25 »
» 211	—: 75 »
» 226	—: 55 »

Lukko- ja pohjalevyjä:

N:o 700	—: 45 kpl.
» 701	—: 45 »
» 405	1: 40 »
» 418	1: 25 »

Venttiilineuloja.

Hinta 10: —
5 kpl. rasilta



Kierteenkorjaaja.
Hinta 20: — kpl.

DILL
patentti-
hattu.
Smk. 5: —
kpl.



MUELLER bentsiinisäiliöntulppa ei voi kadota, sillä se on ruuveilla kiinnitetty.

Mueller bentsiinisäiliön tulpat valmistetaan puristetusta teräksestä. Patentoitut kehys sopii jokaiseen täytöaukkoon. Kerran paikoilleen kiinnitettyyn pysyy se tehtävässään siksi, kunnes ruuvaatte kehyksen irti. Tiiviste estää polttoaineen ulosroiskumisen ja vuodon.

HINTA:

12 kpl. laatikolta

Smk. 300: —

Huolto tai bentsiiniasema ilman Muelleria on kuin apteekki ilman korkkeja.

Hinta 28: — kpl.



AUTOLA Oy.

AUTOSHYNÉ

VÄRIPITOINEN KILLOITUSAINE



AUTOSHYNÉ kiilloitusainetta käyttämällä voidaan tuntuvasti pidentää maalausen ikää. **AUTOSHYNÉ** sisältää nimittäin selluloosaväriä, joka täyttää maalaukseen syntyvät hienon hienot naarmut ja siten estää niiden suurentumisen. Ei ole tarpeellista, että värvivahdus on ehdottomasti sama, sillä kiiltoa himmentävät naarmut ovat siksi pieniä, että maalipinta ei täytökokohdistaankaan muutu.

Varastossa aina seuraavia värejä:

- Väritöntä
- Punakeltaista
- Vaaleansinistä
- Tummansinistä
- Harmaata
- Ruskeaa
- Vaaleanvihreää
- Tummanvihreää
- Punaista
- Mustaa

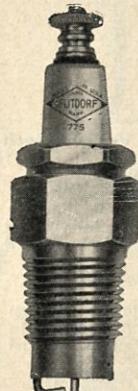
Autokleen puhdistuainetta.

Rasian väri on aina sama kuin kiilloitusaineen väritäytteen.

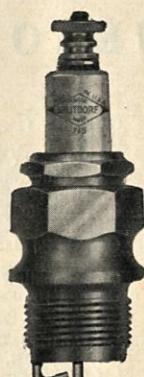
Hinta Smk. 30: - rasia.

AUTOLA Oy.

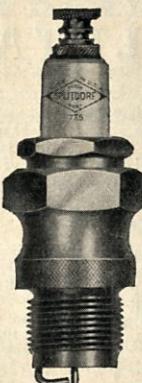
SPLITDORF SYTYTYSTULPAT



N:o 1. $\frac{1}{2}$ " Spec. Ford T
mallia varten.



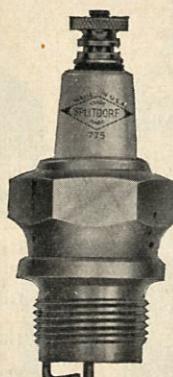
N:o 2. $\frac{7}{8}$ " -18 Studebaker
Special vuoteen 1927.



N:o 4. $\frac{7}{8}$ " -18 pitkä-
alustainen



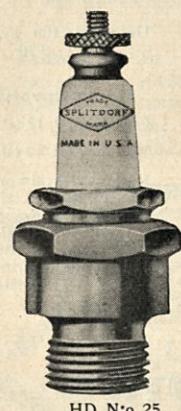
N:o 5
 $\frac{7}{8}$ " -18 Regular



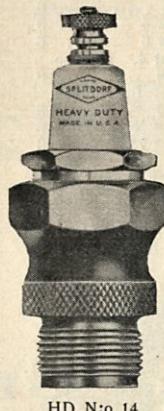
N:o 6
 $\frac{7}{8}$ " -18 Standard

SPLITDORF

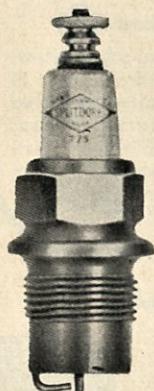
Sytytystulppia valmistaa SPLITDORF ELECTRICAL Co. (perust. 1858), eräs Amerikan vanhimista sytytyslaitetehtaista. Moottorin sytytystoiminta on verrattavissa hermostotoimintaan; jos hermosto on epäkunnossa, ei moottorinne toimi. Jotta siis saisitte moottorinne käyttövarmaksi **käyttääkää aina** sitä Splitdorf-tulppaa, jota tehdas suositteli juuri Teidän vaunuanne varten. — Ei ole samantekevää missä kohdin räjähdykskamioita kipinä iskee. Moottorinne antaa täyden tehonsa vain silloin kun sytytyskipinä on kohdassa, joka tarkoissa kokeiluissa on havaittu edullisimmaksi. **Splitdorf sytytystulppa** antaa Teille AINA voimakkaan, tehokkaan kipinän ja takaa moottorin käyttövarmuuden. SPLITDORF sytytystulpan eristysporslini on erikoisella tavalla suojaatu särkymisvaaralta. **Eristys on ehdotomasti varma, murtumaton ja vuotamaton.** SPLITDORF sytytystulppia on varastossa sopivia kokoja jokaista autoa ja moottoripyörää varten. Ford sytytystulpat ovat pakatut 4 kpl. rasioihin.



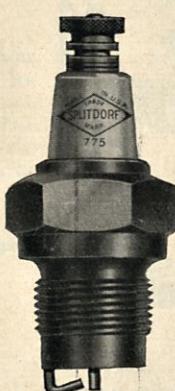
HD N:o 25



HD N:o 14



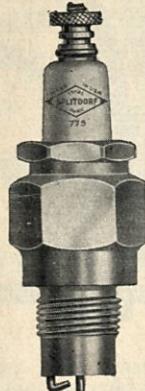
N:o 7
 $\frac{7}{8}$ " -18 SAE pitkä



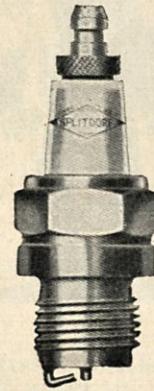
N:o 8
 $\frac{7}{8}$ " -18 pitkä, Ford A y.m.



N:o 9. Standard m/m
kiertelä, Buick 1929 y.m.



N:o 10. m/m kiertelä,
Hudson Essex y.m.



N:o 11. m/m kiertelä,
Nash 1929 y.m.

AUTOLA Oy.

SPLITDORF SYTYTYSTULPPIEN

SUOSITTELUTAULUKKO

Henkilöautoja	N:o	N:o	N:o	N:o	Venemoottorit
Flint	6	Nash Adv. & Spec.	Studebaker Presi-	Garford 1 T	N:o
Ajax	6	vuoteen 1929 .. .	dent ja Comman-	Garford	Caille 36-46
Auburn, vuoteen 1929	4 tai 14	7	der, v. 1929 4 tai 14	G.M.C. malli Y.Z 6 t.14	25
Franklin, sarja 12, 7		" 1929-30, 8-syl. 9	Stutz 4	" B. ja E.	
Franklin, sarja 12-B 10		" 1929-30, 8-syl. 11	" 6	" B. kilpakone 25	
Franklin Airman ..	9	Oakland, vuodesta	" 8	Caille Liberty 6 tai 14	
Gardner	14	1924	" 9	Chrysler	
Graham Paige 610,	614, 619, 629 ..	8	Velie 66	Dodge	
Graham Paige 835 9		Oldsmobile vteeen	Velie 77—88	Elto F	
Hudson, vuoteen 1928	7	1926	5	Elto, muut mallit 25	
" 1929-30	9	Oldsmobile saria F 9	Viking 8	Evinrude	
Cadillac, vuoteen 1928	6	" E 5	Whippet 4 & 6, vu-	Gray Cont. HC	
Cadillac, vuoteen 1929	9	Overland 4	teen 1928	Gray 8-100 Std.	
" 1930	9	" 6	Whippet 4 1929 .. .	Gray 4-30, 4-40 .. .	
Chandler Pikes Peak 8		Packard, vuoteen	" 6 1929	Gray 4 50, 4-75, 6-40 8	
Chandler, Muut mallit	8	1927	Willys Knight 4 .. .	Gray 6-60, 6-72,	
Chevrolet vuoteen 1928	8	Packard, vuoteen	4S	6-90	
Chevrolet 1929	8	1929	" 56-70 5	Johnson	
Chrysler, vuoteen 1930	6 tai 14	Packard 8, 1929, ..	" 66-A 6t.14	Kermath	
Chrysler 1930	9	Paige	Wolverine, vuoteen	Kermath 125, 150,	
Cleveland	8	Peerless	1928	200	
De Soto	9	Jewett	Wolverine B	Lockwood	
Diana	6	Jordan JE & G ..	9	Scripps	
Dodge 4	8	" muut mallit 6	Pierce Arrow 6, tai 14	" F-4-6	
Dodge 6	6	Kissel, 6 & 8 .. .	7	" F6, G6, H6 9	
Durant 4, vuoteen 1928	6	LaSalle, vuoteen 1929 6	Brockway, Wisc.	Universal 100 hv. 6	
Durant 6, vuoteen 1928	5	" 1929-30	moottorit	" 6-70	
Durant 55 ja 65	6	Lincoln, vuoteen	Brockway, Cont.	Cleveland, 9, 12 tai 25	
Durant 75	9	1928	moottorit	Exelsior, A9, 12 tai 25	
Erskine, vuoteen 1929	8	Lincoln 1928-29 ..	Replic, vuoteen	Harley Davidsson	
Marmon 68-75 4 tai 14		8	1928	2 syl.	
" 78	5	Rolls Royce 40-50 9	Reo, vuoteen 1926 3	9, 12 tai 25	
Marquette	9	" 4-65 10	Reo Flying Cloud A 6	Harley Davidsson	
Moon	6	Star	" C 9	1 syl.	
Nash Light Six &		Stearn-Knight 6,6 t.14	Diamond T	Indian	
Standard	6	" 8	Dodge 4	9 tai 25	
Essex, Challenger ..	9	Studebaker, vteeen	" 8	Indian Ace & Prince	
		1926	4 tai 14	9 tai 14	
		1927			
		1928			
		1929			
		1930			
		1931			
		1932			
		1933			
		1934			
		1935			
		1936			
		1937			
		1938			
		1939			
		1940			
		1941			
		1942			
		1943			
		1944			
		1945			
		1946			
		1947			
		1948			
		1949			
		1950			
		1951			
		1952			
		1953			
		1954			
		1955			
		1956			
		1957			
		1958			
		1959			
		1960			
		1961			
		1962			
		1963			
		1964			
		1965			
		1966			
		1967			
		1968			
		1969			
		1970			
		1971			
		1972			
		1973			
		1974			
		1975			
		1976			
		1977			
		1978			
		1979			
		1980			
		1981			
		1982			
		1983			
		1984			
		1985			
		1986			
		1987			
		1988			
		1989			
		1990			
		1991			
		1992			
		1993			
		1994			
		1995			
		1996			
		1997			
		1998			
		1999			
		2000			
		2001			
		2002			
		2003			
		2004			
		2005			
		2006			
		2007			
		2008			
		2009			
		2010			
		2011			
		2012			
		2013			
		2014			
		2015			
		2016			
		2017			
		2018			
		2019			
		2020			
		2021			
		2022			
		2023			
		2024			
		2025			
		2026			
		2027			
		2028			
		2029			
		2030			
		2031			
		2032			
		2033			
		2034			
		2035			
		2036			
		2037			
		2038			
		2039			
		2040			
		2041			
		2042			
		2043			
		2044			
		2045			
		2046			
		2047			
		2048			
		2049			
		2050			
		2051			
		2052			
		2053			
		2054			
		2055			
		2056			
		2057			
		2058			
		2059			
		2060			
		2061			
		2062			
		2063			
		2064			
		2065			
		2066			
		2067			
		2068			
		2069			
		2070			
		2071			
		2072			
		2073			
		2074			
		2075			
		2076			
		2077			
		2078			
		2079			
		2080			
		2081			
		2082			
		2083			
		2084			
		2085			
		2086			
		2087			
		2088			
		2089			
		2090			
		2091			
		2092			
		2093			
		2094			
		2095			
		2096			
		2097			
		2098			
		2099			
		2100			
		2101			
		2102			
		2103			
		2104			
		2105			
		2106			
		2107			
		2108			
		2109			
		2110			
		2111			
		2112			
		2113			
		2114			
		2115			
		2116			
		2117			
		2118			
		2119			
		2120			
		2121			
		2122			
		2123			
		2124			
		2125			
		2126			
		2127			
		2128			
		2129			
		2130			
		2131			
		2132			
		2133			
		2134			
		2135			
		2136			
		2137			
		2138			
		2139			
		2140			
		2141			
		2142			
		2143			
		2144			
		2145			
		2146			
		2147			
		2148			
		2149			
		2150			
		2151			
		2152			
		2153			
		2154			
		2155			
		2156			
		2157			
		2158			
		2159			
		2160			
		2161			
		2162			
		2163			
		2164			
		2165			
		2166			
		2167			
		2168			
		2169			
		2170			
		2171			
		2172			
		2173			
		2174			
		2175			
		2176			
		2177			
		2178			
		2179			
		2180			
		2181			
		2182			
		2183			
		2184			
		2185			
		2186			
	</td				

Pyrene tulensammittaja

Tulen sammittaja



Tarvittaessa Pyrene tulensammittajaa käännetään kädensjaa vasemmalle kunnes varmistinhaka aukeaa ja mänän varren päässä oleva jousi työntää mänän hieman ulos.

Pumppu on kahtaanne vaikuttava, joten jokainen mänän pituussuuntaan taaptuva liike aiheuttaa nesteen suihuamisen.



Suunnatkaa

nestesuihku palon reunaan, ei siis keskelle lieskaa. Jos palo on astiassa, suunnaataan nestesuihku vastakkaiselle laidalle – ei palavaan nesteesee, vaan nesteripinan yläpuolelle.



Pyrene varatäyte

on lain määräämä varuste jokaisessa liikenneytössä, se on tarpeellinen jokaisessa autossa, moottoriveneessä, bensiiniasemissa, autotalleissa, kaikkialla, missä tulenarkoja nesteitä käsitellään, sekä sähkölaitoksissa.

Se on ainoa tulensammittaja, jossa seuraavat ominaisuudet ovat yhdistyneinä:

Luotettava, tehokas myös bensiini- ja öljypaloissa, kestää – 50° C. pakkasta, neste ei syöväty eikä ruostuta mitään, räjähdysvapaa, ei vahingoita mitään, pieni ja helppo käsitellä, voi toimia missä asennossa ja mihin suuntaan tahansa, ei automaattinen, vaan täysin käyttäjänsä määrättäväissä, tunteeton tärinälle, riippumaton säännöllisestä hoidosta, helppo täyttää käytön jälkeen, kestävyys käytännöllisesti katsoen rajaton, aina valmis heti sammuttamaan.

Englantia puhuvissa maissa on Pyrene tulensammittajasanan synonyymi, sillä Pyrene on yhtä levintynyt kuin esim. Kodak-valokuvauskone Pyrene sammittajana on käytännössä kautta koko maailman lähes 6,000,000.

Suomen valtiolaitoksista käyttävät sitä mm. Autopataljoona, Hyökkäysvaunupataljoona, Rannikkokyistö, Rannikkolaivue, Sotasatama j.n.e.

Pyrene teline tulensammittaja

Hinnat:

Pyrene Standard	575:—
" Junior.....	395:—
" sammittajapumppu 2 gall.	2200:—
" varatäyte gall.	400:—
" Standard varatäyte	100:—
" Junior	60:—



Pyrene neste ei johda sähköä. Se soveltuu ilman vaaraa käytettäväksi sähkölaitoksissa, olkoon toiminnassa olevan laitteen jännitys vaikkapa 100 000 volttia.

Käytökseen ainoastaan alkuperäistä Pyrene nestettä sammuttajianne täytääsänne, siten varmennatte tuloksen.

Phomene vaahtosammuttajat

Nykyään sattuu usein tulipaloja sellaisissa helposti syttvissä aineissa, kuten bensiinissä, paloöljyssä, vernissoissa j.n.e., joita ei voida vedellä tai tavallisella tulensammuttajalla sammuttaa. Tämä on johtanut kehittämään kokonaan uudelle pohjalle perustuvan metoodin, vaahtosammutuksen, joka antaa tarpeellisen suojan sielläkin, missä vesi on tehoton. **Phomene** vaahtosammuttaja on englantia puhuvissa maissa sangen laajalle levinyt ja varsinkin öljyliikkeiden, laivanvarustajien ja muiden seuraisten käyttämä. Sitä rakennetaan useampia eri malleja, joista joku aina varmuudella soveltuu kysymykseentulevaan tapaukseen.

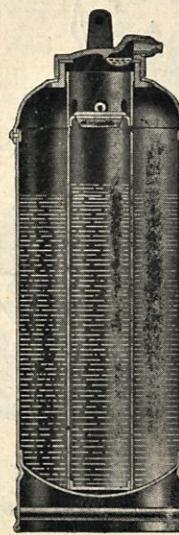
Phomene vaahtosammuttajan toimintatapa on seuraava:

2/3 laitteesta on täytetty erällä nesteellä ja sen sisäpuolelle on upotettu pienempi säiliö, jossa on toista nestettä. Kun nämä kaksi nestettä pääsevät yhtymään, kehitty runsaasti hiilihappoista vaahtoa moninkertainen tilavuusmäärä ja tämä vaahto suihkuua paineen vaikutuksesta monia metrejä suulakkeesta. Vaahto leviiä palavalle pinnalle, jäähdyttää sen, ehkäisee ilman luoksepääsyn ja sammuttaa siten tulen. Sen jäähdytyskyky on niin suuri, ettei se vallitsevissa korkeissa lämpötiloissaakaan kuivu, vaan kykenee tehokkaasti estämään myöskin uudelleensytyttymisen. Vaahto ei liukene palaviin nesteisiin, joten, mikäli on kysymys suuremmista määristä, palamaton osa säilyy käyttökelpoisena. Laitteen täyttäminen on helppo: täytteet liuotetaan veteen ja neste kaadetaan säiliöihin.



Phomene
vaahtosammuttaja
Malli F 1
ilman sulkuhanaa.

Hinta 875:—



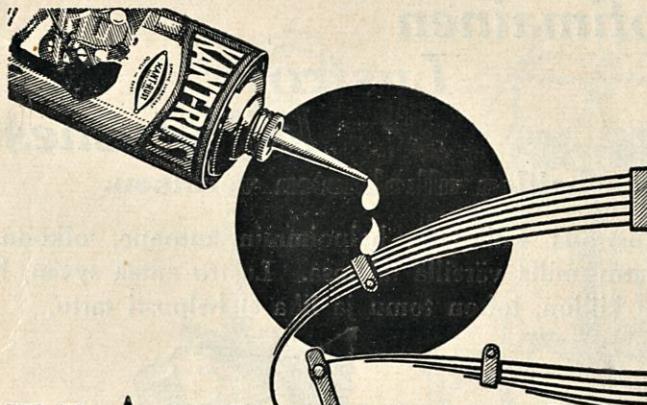
Phomene
vaahtosammuttajan
läpileikkaus
Phomene varatäyte
75:—



Phomene
vaahtosammuttaja
Malli F 3
sulkuhanalla.

Hinta 950:—

Ihmeellinen ruosteöljy



KANT-RUST

Se ikäänsuin imetyy ruosteeseen, liuottaa ja poistaa sen, ja mikä tärkeintä, se estää ruosten muodostumisen. Samalla se voitelee hankauspinnat jättääni nille kestävän grafiittikerroksen. Se lopettaa esim. ruostuneiden jousien kitinän, irroittaa kiinni-ruostuneet pultit ja mutterit y.m.

Kaasuttajan ilma-aukkoon tiputettuna se poistaa noen ja liottaa irti pikeentyneet venttiilit tai mänänrenkaat.

KANT RUST

on voittamaton aine, koettakaa sitä, niin tulette olemaan tytyväinen.

Saatavana $\frac{1}{10}$ l. ja $\frac{1}{2}$ litran kannuissa.

Hinta $\frac{1}{10}$ l. kannulta Smk. 18:—
» $\frac{1}{2}$ » » » 50:—



$\frac{1}{10}$ l. tölkki.
Hinta 18:—



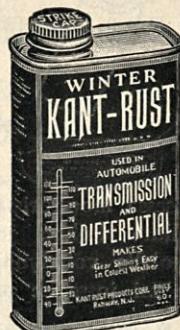
KANT-RUST voiteluruisku.
Hinta Smk. 210:—

$\frac{1}{2}$ l. Kant-Rust öljyä
sisältyy hintaan.

WINTER KANT RUST

merkitsee samaa autonne vaihdelaati-
kolle, mitä jäätymätön neste merkitsee
vaununne jäähytysjärjestelmälle.

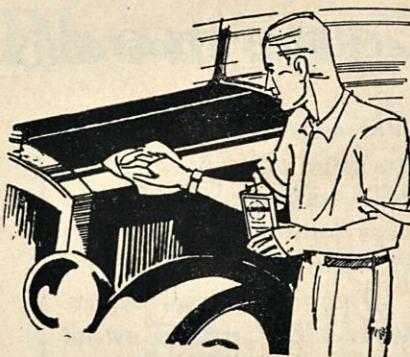
Sekottakaa tölkki Winter Kant Rust
öljyä vaununne vaihdelaatikkoon ja toi-
nen tasauspyörästökoppaan. Voitte huo-
letta jättää vaununne kovimpaankin pak-
kaseen, sillä Winter Kant Rust estää



voiteluaineiden jäykistymisen. Vaihta-
minen käy päänsä yhtä helposti kuin
kesälläkin.

Kampikampioon sekotetaan Winter
Kant Rustia tölkki jokaista 4 öljylitraa
kohti. Erikoinen talviöljy jää siten tar-
peettomaksi.

Hinta tölkiltä Smk. 30:—



**Kotimainen
Lustro
kiillotusneste**

on parhaiden ulkolaisten veroinen.

Lustrolla kiillotatte helpoimmin autonne, olkoon se maalattu millä väreillä tahansa. Lustro antaa syvän, hohavan kiillon, johon tomu ja lika ei helposti tarttu.



HINNAT:

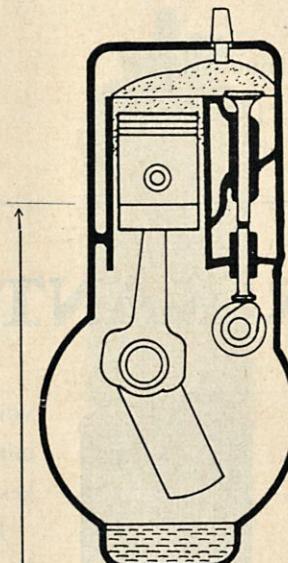
Pienet purkit ($\frac{1}{8}$ l.)
Smk. 12: —

Suuret purkit ($\frac{1}{2}$ l.)
Smk. 35: —

MIRACLE OIL
ylävoiteluöljyä.

Ylävoitelun tarpeellisuuden myöntävät ammattimiehet yksimielisesti. Männän ylimmät renkaat ja pakoventtiilit työskentelevät kuivina, ellei ylävoiteluöljyä käytetä. Pakoventtiilien palaminen ja mänänrenkaiden pikeytyminen jopa suorastaan moottorin kiinnileikkaaminen ovat ylävoiteluhäiriöiden tuhoisia seurauksia. Mutta silloinkin, kun suuria vahinkoja ei tapahdu, työskentelee moottorinne heikontunein voimin ilman tehokasta ylävoitelua.

Tavallinen moottoriöljy ei soveltu ylävoiteluun, sillä se palaa räjähdykskammiossa ja muodostaa vain karstaa sylinteriin, edistäen siis — eikä ehkäisten — mänänrenkaiden pikeentymistä.



Jokaisessa moottorissa on »kuollut» kohta, jonka yläpuolelle voitelyöljy ei pääse tai jossa se palaa.

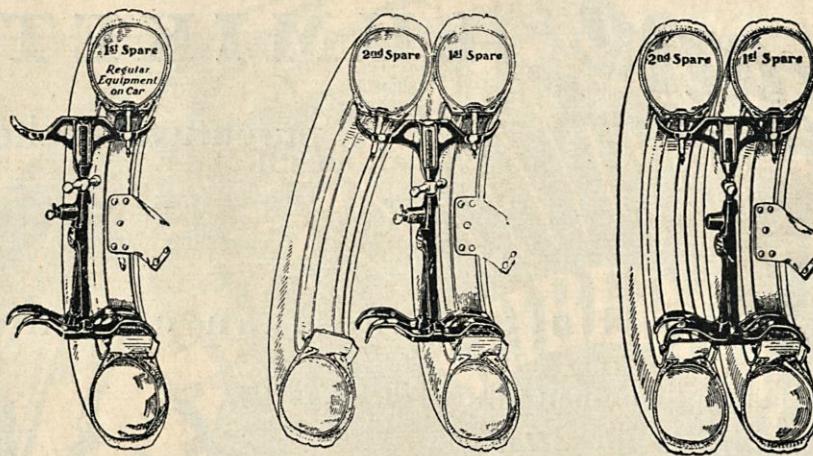
Hinta $\frac{1}{4}$ gall. tölkiltä Smk. 100:—. rianne käyttämällä Miracle öljyä!

MIRACLE OIL

on ylävoitelun onnellinen ratkaisu. Miracle Oil ei pala korkeisakaan lämpötiloissa. Kitkahäviöiden pienemisestä on seuraukseen moottorinne lisätynyt teho (15–35%) ja pienentynyt polttoaineen kulutus (10–20%).

Vaikkakaan emme ilmaiseksi jakale Miracle öljyä, ei sen käyttö maksa mitään, sillä öljyn hinnan (n. 30 penniä bents.litraa kohti) korvaa polttoaineen säästö.

Kysykää asiaa kilpaajajilta. Heidän erilaisten »soppiensa» suuri salaisuus on ylävoitelun ratkaiseminen. He tavoittelevat kylläkin vain tehoa, mutta tavalliselle kuolevaiselle on säästö ainakin yhtä tärkeää. Säästääkää moottorianne käyttämällä Miracle öljyä!



DUPLEX

KAKSOISVARARENKAANPIDIN

kuljettaa vaunun mukana sen vararenkaanpitimellä *kaksi* vararengasta vanteineen. Voitte *lukita* kummatkin vanteet renkaineen amerikalaisella lukolla.

Duplex 1013 18"-20" vanteille sopii erikoisesti vaunuuihin Chrysler »60» ja »70» ja 1927 Reo varustettuna 18"×4" vanteille (5,25–6,20 renkaille) ja La Salle puupyörillä 20"×4½" (6,00 renkaille)

Hinta 450:—

Duplex 1002, sopii 19–20–21" vanteille 4, 4½" leveille, 5,25, 5,77, 6,00 ja 6,20 renkaille

Hinta 450:—

Duplex n:o 1014, sopii 18×4½" vanteelle

Hinta 450:—

Tilatessa ilmoittakaa vaunumerkki ja rengaskoko



LUMIKETJUT

pureutuvat tiehen.

Hyvältä lumiketjulta vaaditaan ennen kaikkea,
 että sillä on mahdollisimman suuri *liukuvastus*,
 että se on *kestävä* ja *luotettava*,
 että se on *helposti käsiteltävä*.

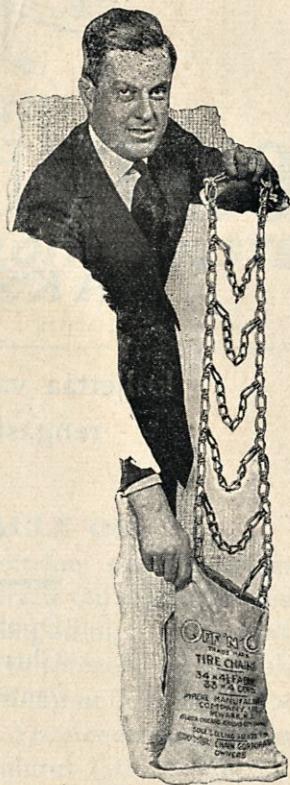
[Kaikki nämä vaatimukset täyttää parhaiten *Pyrene-lumiketju*, joka on sama kuin ai- kaisemmin nimellä Off'N'On kaupassa hyväksi tunnettu lumiketju.]

Pyrene lumiketjun poikkilenkit ovat öljykaraistuja, joten niiden lijuus, jota ei kiltävällä metallilla päälystämisen suinkaan korota, on taattu. Ruostevapaaksi on ketju tehty galvanoimalla sivuketjut huolellisesti.

Pitääkää aina mukananne muutamia ruostumattomia *Pyrene* varalenkejä; joskus niitä kuitenkin tarvitaan.

Pyrene lukkolaite on vertaansa vailla, yksinkertainen, mutta tehokas. Sen avulla voidaan ketjun pituus säätää 1 cm tarkkuudella ja siten estää ketju kuluttamassa rengasta.

Pyrene kuorma-autoketjut ovat erikoisesti rakennetut kestävään kuorma-auto- ja omnibussiliikenteen ankaria rasituksia. Ne ovat valmistetut parhaasta teräksestä, uutetut ja öljykaraistut huolellisesti. Käytäkää Pyrene-ketjuja siellä, missä kaikkien muiden ketujen kesävyyssä on kysymyksenälainen.



»MAAILMAN PARAS KETJULUKKO»



YKSINKERTAINEN — VARMA

AUTOLA Oy.



SEIBERLING

renkaiden

myynti kasvaa ahtaista ajoista huolimatta — tekisi mieli melkein sanoa: niiden vuoksi, sillä juuri tukalana aikana on tärkeää, että renkaat ovat ehdottomasti luotettavia. Niinpä eräs suuri asiakkaamme kertoo:

— Rengassarja, käsittävä 6 kpl. $34 \times 7,50$ ulkorengasta, jonka ostimme teiltä viime vuonna, on nyt pyörinyt 105000 km. ja joka rengas on vielä ajokunnossa. Olemme todenneet, että huonoin Seiberling, joka meille on sattunut, on kaksi kertaa parempi kuin paras rengas, joita olemme myös käyttäneet.

Autoliikkeet ja korjauspajat!

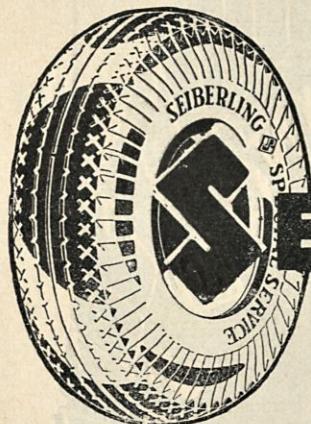
Myykää SEIBERLING renkaita!
Siten palvelette parhaiten asiakkaitanne.

A U T O L A Oy.

AUTOLA Oy.

Huipputuloksia ajokilometrikilpailussa on joka renkaalla, mutta keskkestävyys on Seiberlingeissä niin tavattomasti muita suurempia, että useat asiakkaamme eivät sano ymmärtävänsä kuinka ollenkaan muita renkaita voidaan myydä.

Joko Teillä on Seiberling?



SEIBERLING

t a r j o a a

Frank A. Seiberling



Henkilöautoja varten:

PATRICIAN tavallinen, sivuvahvistettu
 DOUBLE SERVICE erikoisvahvistettu, 6 kudoskerrosta
 SPECIAL SERVICE erikoisvahvistettu, 6 kudoskerrosta,
 sivuvahvistettu

Kuorma- ja omnibusvaunuja varten:

SPECIAL SERVICE erikoisvahvistettu sivuvahvikkein
 SPECIAL SERVICE
 EXTRA PLY erikoisvahvistettu erikoiskerroksilla,
 sivuvahvistettu
 SPECIAL TRUCK
 SERVICE matalapainerengas kuorma- tai omnibus-
 liikenteeseen.

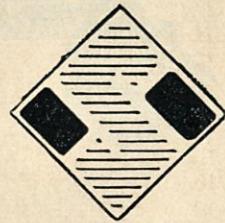
Vakavaraisia ja tarmokkaita myyjiä otetaan paikkakunnille, joissa aikaisemmin ei ole Seiberling edustajaa.



PUNAINEN KIRJAIN

Tiedustelkaa jälleenmyyntiehtojamme!

A U T O L A O y.



PUNAINEN KIRJAIN

A U T O L A O y.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu-	Alennus-			Sivu-	Alennus-
	numero	kirjain			numero	kirjain
A					J	
Acme selluloosavärejä	42–45	N	Jalkapumppuja	41	D	
Akkumulaattoreita	84–89	A	Jarrunauhaa	51–52	A	
Akkumulaattoripihtejä	35	L	Jarruniittejä	48	A	
Akselinoikaisija	34	L	Johns-Manville tuotteet	49–83	A	
Akselintarkkuusmittoja	29	N	Jousia	47		
Aluminumiittejä	48	A	» Ford		A 2	
Ames tarkkuusmittoja	29	N	» Buick, Chevrolet, Essex		A 2	
Ammco työkoneita	25–27, 31	N	Jyrsimen ohjaajia	9	N	
Äpuaineita maalaukseen	44	N	Jyrsinlaikkoja	8	N	
Autom. paineilmalaitteita	36–40	N	Jyrsinteriä, kampiakselin kalv	25	N	
Autojousia	47		» säädetäviin kalvaimiin	17	L	
» Ford		A 2				
» Chevrolet		A				
» Buick, Essex		A				
Autoshyne kiilloitusaine	100	A 1				
B						
Black & Decker työkaluja	3–12	N	K			
» » » suosittelutaulukko	13–15		Kaksoispolyvientiilejä	98	A	
Bendix jousia	96	A	Kaksoispuuristettua jarrunauhaa	51	A	
Bents. säiliön tulppia	99	A	Kaksoisvararenkaan pitimiä	107	A	
D			Kalvaimia, säädetäviä	17	L	
De Luxe työkalusto	7	N	» kuningaspultin	16	L	
Dill venttiilejä	98–99	A	Kalvaimien väントvarsia	17	I	
Duplex vararenkaanpitimiä	107	A	Kalvainporia	17	L	
E			Kalvainteriä, sääd. kalv	17	L	
Eaton jousia	47		» kampiaks. kalv	25	NN	
» » Ford		A 2	Kampiakselin kalvaimia	25	N	
» » Chevrolet, Buick ja Essex		A	Kant Rust ruosteöljyä	105	A	
Eristysnauhaa	49	A	Keystone työkalut	16–17	L	
G			Ketjulukkoja, Pyrene	108	A	
Grafiittilaakereita	97	A	Kierrekoneita	12	N	
H			Kierretyökalustoja	16	L	
Halkoniittejä	48	A	Kiertokangen tarkistaja	27	N	
Hall syl. porauskoneita	24	N	Kiihdyytäjäsuulake	35	L	
Hall sylinterin hiomakoneita	23	NN	Kiilloitusaineita maalaukseen	44	NN	
Hall sylinterin hiomakiviä	23	N	Kiilloitusaineita	100	A 1	
Hililaaakereita	97	A	Kiilloitusaineita	106	B	
Hinausaisa	34	L	Kittiä, ruiskumaalaukseen	43	NN	
Hinauskytkinäisa	34	L	Kivenpitimiä, syl. hiomakoneeseen	25	NN	
Hinausnosturi	31	N	Kiviä, sylinderihiomakoneisiin	23, 25	NN	
Hinausnosturi	32	L	» mänäntapin holkin hiomakon	26	NN	
Hiomakalusto maalin hiontaa varten	11	N	» jarrusyl. hiomakoneisiin	26	NN	
Hiomakiviä, maalinhiomakoneeseen	11	NN	Kismet jalkapumppuja	41	D	
» sylinderihiomakon	23, 25		Koe- ja tarkistuspöytä	29	NN	
» jarrusyl. »	27	N	Korkeapainerasvaaja	40	NN	
» mänän tapin holkin hio- makoneeseen	26	N	Kudottua jarrunauhaa	51	A 3	
Hiomakoneita, venttiilin	6	NN	Kulmamittoja	28	N	
» käsi	12	NN	Kulmaventtiilejä	98	A	
» pöytä	12	N	Kumikorjauskalusto	12	N	
Hiomalaikkoja	10–11	N	Kuningaspultin holkin kalvaimia	16	L	
Hydraulisia väkivipuja	33	L	Kuppiharjoja	11	N	
I			Kytkinlamellipintoja	53–83	A	
Ilmakompressoreja	36–38, 40	N	Käsihiomakoneita	12	N	
Ilmanpuhdistajia	39	NN	Käsiporakoneita	3–4	N	
Ilmapumppuja, jalka-	41	D	Käynnistinjousia	96	A	
» kone	36–38, 40	N	L			
» Kismet	41	D	Lamellipintoja	53–83	A	
Ilmasuulake	35	L	Liimapannuja	12	N	
Itsekeskittäviä ohjaajia	9	N	Lumiketjuja	108	A	
			Lumiketjun lukkoja	108	A	
			Lustro kiillotusnestettä	106	B	
			M			
			Maalauspistooleja	39–40	N	
			Maalausruiskuja	39–40	NN	
			Maalinhiomakone	11	N	
			Marquette työkaluja	32–35	L	
			Mekaanisia väkivipuja	33	N	
			Messinkiniittejä	48	A	
			Miracle öljyä	106	A	
			Moottorikoettaja	26	NN	
			Murtonivel, venttiilikorjauksiin	9	N	
			Mänäntapin holkin hiomakone	26	NN	

	Sivu- numero	Alennus- kirjain		Sivu- numero	Alennus- kirjain
N					
Nestejarrusyl. hiomakone	27	N	Suoria venttiilejä	98	A
» hiomakiviä	27	N	Sylinterinpurauskoneita	24	N
Nesteväkipuja	33	L	Sylinteritarkkuusmitta	28, 30	N
Nokiharjoja	10	N	Sytytyskeloja	96	A
Nokiharjan napoja	10	N	Sytytyslaitteiden osia	90–96	A
Nostokurki	31	N	Sytytystulppia	101–102	X
» 	32	L	Sähkökäillottaja	12	N
Nostovipuja	32–33	L	Sähköporakoneet	3–4	N
O			Sähköruuvimeisseleitä	12	N
Ohentaja	43	N	Sähkösahoja	12	N
Ohjaajan irroittaja	9	N	Sähkövarasaroita	12	N
Ohjaaja, itsekesk.	9	N			
Oikaisupuristin	32, 34	L	T		
Onttoniittejä	48	A	Talviöljyä	105	A
P			Tarkkuusmittoja	28–30	N
Paikkausmustaa	43	N	Tarkkuustyökalusto	7	N
Paikkausruiskuja	39–40	N	Taskumikrometrejä	29	N
Paikkausruiskulusto	39–40	N	Telineet porakoneille	4	N
Paikkausvärikabinetti	45	N	Terotustappi	9	N
Paineilmakompressorit	36–40	N	Terotusteline kalvaimille	12	N
Painerasvaaja	40	N	Teräslankaharjoja	10	N
Painesäätöventtiilejä	39	N	Tiivisteitä	50	A
Peitesuopaa	45	N	Tomuhattuja	99	A
Pesušulake	35	L	Tulensammuttajanestettä	103–104	C 1
Phomene vaahdosammuttajia	104	C 1	» täytteitä	103–104	C 1
Pohjavärejä	42	N	Tulensammuttajia	103–104	C 1
Polttoainesäiliön tulppia	99	A	Työkalusto de Luxe	7	N
Polviventtiilejä	98	A	Täyttekittiä	42	N
Porakoneen telineet	5	N	Täyttevärejä	43	N
Porakoneet	3–4	N			
Porasukkia	10	N	U		
Prest-O-Lite akkumulaattoreja	84–89	A	Ulkomikrometrejä	28	N
Puhdistusaineita	100	A 1	U.S. paineilmakoneet	36–40	N
Puhdistusharjoja, venttiilikorjaukseen	10	N			
Puolionttoja niittejä	48	A	V		
Puristuskoettaja	26	N	Vaahdosammuttajia	104	C 1
Pyrene ketjulukkoja	108	A	Varakappaleita	97	A
Pyrene lumiketjuja	108	A	Vararenkaan pitimiä	107	A
Pyrene tulensammuttajia	103	C 1	Varatäytteitä, tulensammuttajiin	103–104	C 1
Pyroksyliinivärejä	42–45	N	Venttiilihiomakoneita	6	N
Pyörrinviivaaja	46	L	Venttiilejä	98	A
Pöytähiomakoneita	12	N	Venttiiliohj. kalvainporia	17	L
R			Venttiilihattuja	99	A
Raaminoikaisija	34	L	Venttiilikorjauslaikka	99	A
Raidotuskone	46	L	Venttiilineuloja	99	A
Rasvauskone	40	N	Venttiiliinkoettajia	7	N
Reikäsahoja	12	N	Venttiililohj. puhdistusharja	10	N
Rengaskorjauskalusto	12	N	Venttiilipesän hiomakoneet	6	N
Rengasventtiilejä	98–99	A	» hiomalaioccoja	8	N
Ruiskuvärejä	42–45	N	» jyrsinlaikoccoja	8	N
Ruosteöljyä	105	A	Viivauskone	46	L
Ruuvimeisseleitä	12	N	Virranjakajan osia	90	A
S			Winter Kant Rust	105	A
Saponilakkoja	42–45	N	Väkivipuja	33	L
Seigelite-tiiviste	50	A	Värejä, ruiskumaalaukseen	42–45	N
Selkälava	34	L	Värikabinetti	45	N
Selluloosavärejä	42–45	N	Värinpoistajaa	44	N
Service-tiiviste	50	A	Väriohentajaa	43	N
Sisämikrometrejä	28	N	Vääntöhylsy, jyrsimiä varten	9	N
Sisärengasventtiilejä	98	A	Vääntösorkkia	17	L
Smirgelikangaslaikkoja	11	N			
Smirgelikiviä, jarrusyl. hiomakon	27	N	Y		
» männäntapin holkin hio			Yhden miehen hlnausaisa	34	L
» makoneeseen	26	N	Yleishiomakoneita	11	N
» sylint. hiomakoneeseen	23, 25	N	Ylävoitelöljyä	106	A
Sulakkeita	97	N			
Suoju-suopaa	45	N	Ä		
Aänetonä jarrunauhaa			Aänetonä jarrunauhaa	52–83	A
Ö					
Öljypaine nostolaitte			Öljypaine nostolaitte	30	N

AUTOLA Oy.

HELSINKI
Heikink. 9

19.

TILAUS

Pyydän heti lähetämään

Nimi:

Postiosote:

Rautatieasema:

AUTOLA Oy.

HELSINKI
Heikink. 9

19

TILAUS

Pyydän heti lähetämään

Nimi:

Postiosote:

Rautatieasema:

**TYÖKALU-
JA
AUTOTARVIKE-
LUETTELO**

N:o 2.

**AUTOLA Oy.
HELSINKI.**