



TYÖKALUJA JA AUTOTARVIKKEITA



Melkeinpä päivittäin huomaatte tarvitsevanne työkaluja tai varusteita, joita ette ole tullut hankkineeksi. Edullisimmin ne voitte hankkia meidän kauttamme, sillä paitsi varsinaisia edustuksiamme, olemme yhteydessä satojen eri liikkeiden kanssa, ja voimme siis tarjota mitä erllaatuisimpia tavaroita. Hankintahinta on jokaista muuta edullisempi. Varastossammekin on joukko tavaraa, mikä tilanpuutteen tähden ei sisälly tähän luetteloon.

AUTOLA Oy.

Alennusmerkinnät

- A = 35% per 60 pv. + 5% kassa per 30 pv.
A 1 = 40% per 60 pv. + 5% kassa per 30 pv.
A 2 = 45% per 60 pv. + 5% kassa per 30 pv.
C = 25% per 60 pv. + 5% per 30 pv.
C 1 = 25% per 30 pv. + 5% per 10 pv.
C 2 = 25% per 30 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 nettohinta SPLITDORF n:o 1. 16:—
» » » n:o 2—12. 17:—
» » » Green Jacket 23:—
» » » H.D. 23:—

TYÖKALU- JA AUTOTARVIKE LUETTELO

v. 1930



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

Myynti- ja toimitusehdot:

Luettelossa esiintyvät hinnat ovat vapaasti Helsingissä. Ellei ostaja esitä erikoisvaatimuksia pakkauksen suhteen ei pakkauksesta veloiteta erikseen.

Hinnat kuvat ja mitat ovat sitoumuksetta.

Tavaravakuutuksesta huolehdimme vain pyydettyessä.

Ellei ole erikseen asiasta sovittu, pidämme toimitus- ja vastuovelvollisuutemme täytettynä niin pian kuin todistettavasti olemme luovuttaneet tavarankuljetuslaitokselle.

Ellei tilaaja määrää lähetystapaa tai jos joku muu kuin tilaajan määräämä lähetystapa näyttää tulevan halvemmaksi tavarankuljetuksen 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 kassalennusta.

Muistutukset on tehtävä 10 päivän kuluessa laskun päiväyksestä.

Ellei toimituksemme tyydytä tilaajaa, on tilaaja oikeutettu pätevänsyyn esittäen **heti** käyttämättömänä palauttamaan ostamansa tavarank. 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 tappioista emme vastaa.

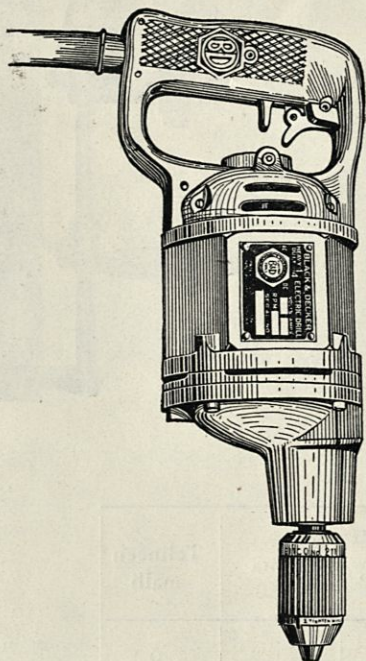
Tämä hinnasto kumoo kaikki aikaisemmat työkalu- ja tarvikehinnoittelut.

Helsingissä, 30 p. kesäk. 1930.

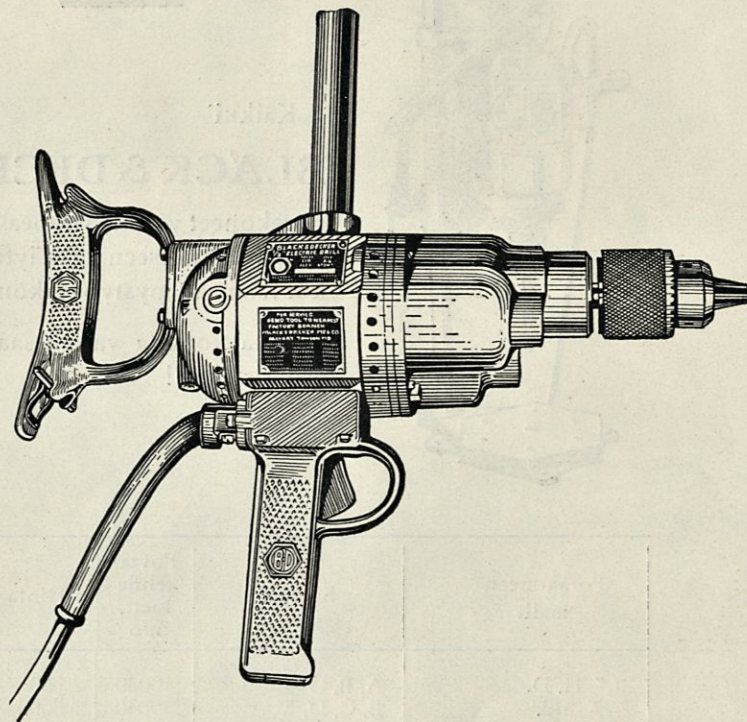
AUTOLA Oy.

BLACK & DECKER

Porakoneet



$\frac{1}{4}$ " HD porakone



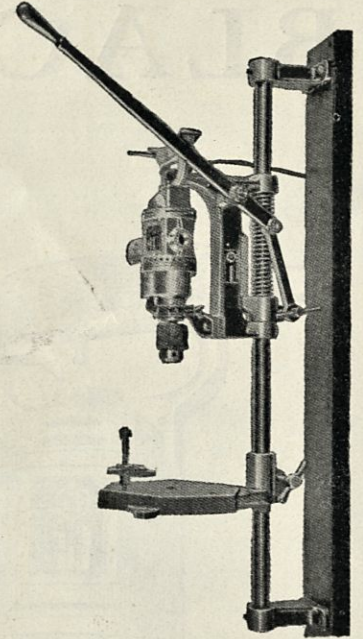
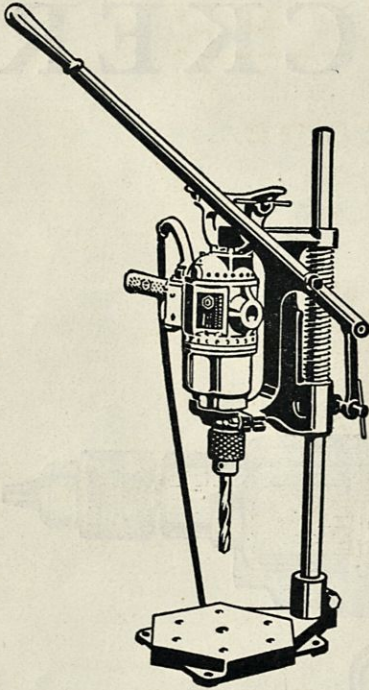
$\frac{1}{2}$ " Special porakone

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 universalimoottoreilla, jotka sopivat sekä tasa-että vaihtovirrälle.

$\frac{1}{4}$ "	LD kevyt malli	paino	2,25	kg,	2000	kier/min.	Smk.	1,050: —
$\frac{1}{4}$ "	HD raskas malli	»	3,3	»	2000	»	»	1,600: —
$\frac{5}{16}$ "	»	»	3,4	»	1400	»	»	2,000: —
$\frac{1}{2}$ "	specialmalli	»	5,7	»	400	»	»	1,900: —
$\frac{5}{8}$ "	»	»	7,9	»	500	»	»	2,800: —
$\frac{3}{4}$ "	raskasmalli	»	10,7	»	425	»	»	3,200: —
	»	»	10,7	»	900	»	»	3,300: —
1"	»	»	11,8	»	350	»	»	4,000: —
1 $\frac{1}{2}$ "	»	»	30,0	»	350	»	»	8,100: —

Tuumaluku antaa eri mallien poraustehon teräksessä.



Kaikki

BLACK & DECKER

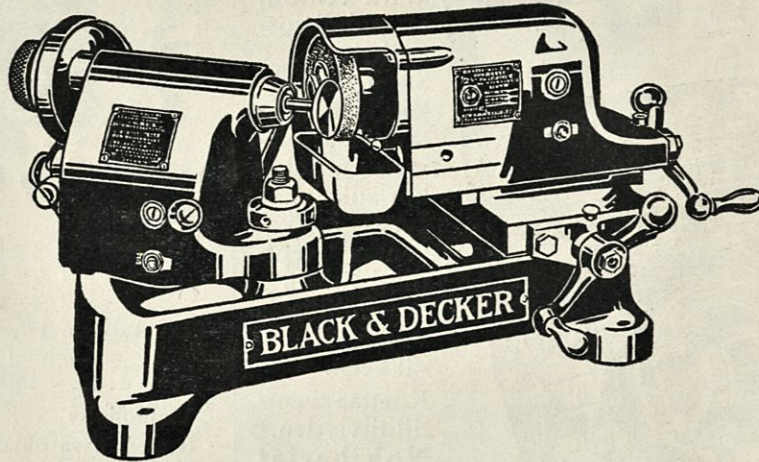
porakoneet voidaan nopeasti kiinnittää telineeseen ja käyttää siis korvaamaan pystyporakonetta.

Joka konetta varten saatavissa erikoisteline!

Porakoneen malli	Sarja	Pöytä-teline luett. n:o	Hinta	Seinä-teline luettelo n:o	Hinta	Telineen malli
1/4" H. D.	A, B, C	10040	600:—			5
5/16" Std.	B, C, D, E	10040	600:—			5
3/8" Std.	C, D, E	10120	1200:—	20120	1400:—	1
3/8" Std.	G	10140	1200:—	20120	1400:—	1
1/2" Std.	C	10130	775:—			1/2 Spec.
1/2" Spec.	C	10130	775:—			1/2 Spec.
1/2" Spec.	BBD, BB, BBW	10120	1200:—	20120	1400:—	1
1/2" H. D.	G, H, K	10160	1200:—	20160	1400:—	1
5/8" Spec.	A	10140	1200:—	20140	1400:—	1
5/8" Light	K, L	10160	1200:—	20160	1400:—	1
5/8" Light	M, P, PG	10150	1200:—	20150	1400:—	1
3/4" H. D.	A	10150	1200:—	20150	1400:—	3
3/4" H. D.	A	10160	1200:—	20160	1400:—	1
3/4" H. D.	B	10210	1200:—	20210	1400:—	3
3/4" H. D.	B	10210	1200:—	20210	1400:—	3
9/16" H. D.	G, H, K	10160	1200:—	20160	1400:—	1
5/8" H. D.	H, K, L	10220	1200:—	20220	1400:—	1
1" H. D.		10240	1200:—	20240	1400:—	3
N:o 2 ruuvimeisseli		10040	600:—			5
N:o 3 »	C	10120	1200:—	20120	1400:—	1
N:o 3 »	D	10140	1200:—	20140	1400:—	1
N:o 4 »	C, CR	10220	1200:—	20220	1400:—	1
N:o 41 »	A, AR	10220	1200:—	20220	1400:—	1
N:o 3 »	C	10140	1200:—	20140	1400:—	1
N:o 4 »	C, CR	10220	1200:—	20220	1400:—	1
N:o 2 kierrekone		10040	600:—			5

BLACK & DECKER

1/2" Venttiilihiomakone



Henkilö- ja kuorma-autojen venttiilejä varten.

Sopii 1/8"–1/2" venttiilivarsille.

Kulmasäätö 15°–90°.

Hinta Smk. 4500:—

Tarkkuussukka

on koeteltu ja taataan se 1/1000" tarkkuusrajaan. Sukka on varustettu erikoisleuoilla, jotka on siten kiinnitetty, että joka leuka tarttuu venttiilivarteen kahdesta eri kohdasta.

Kaksimoottoriveto.

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

Itsesäätävät laakerit.

Kummankin moottorin kuulalaakerit ja sukka-akselin laakerit ja liukupinnat ovat varustetut

automaattisesti toimivalla säädöllä. Mikään huolenpito tässä suhteessa ei ole tarpeen.

Täydellinen työkalusarja.

Koneen vakiovarusteisiin kuuluu laitteet hioma-ajan, venttiilipesäjärsimien ja venttiilipesälaikojen oikaisua varten. Lisäksi voidaan pieneen lisähintaan saada seuraavat lisälaitteet:

Mikrometriruuvilla varustettu jalusta Ford A venttiilivarsien hiomista varten 270:—

Teline venttiilinostajan hiomista varten 400:—

Teline virranjakajan kärkien ja vasaaran hiomista varten 315:—

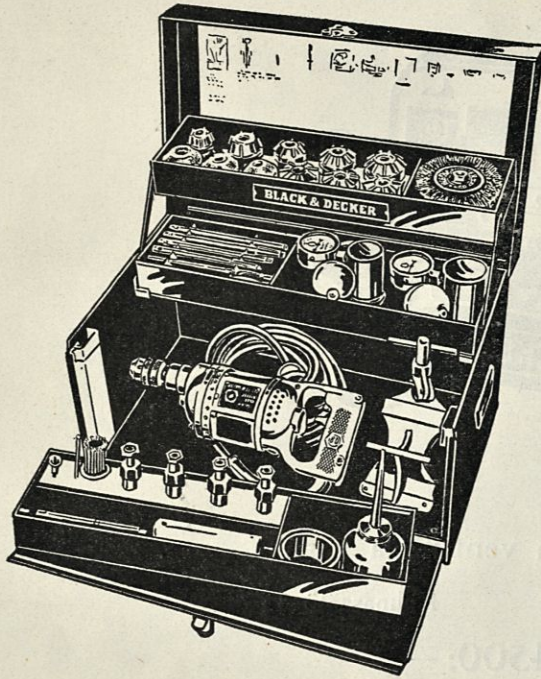
Saadaan 110, 220 ja 250 V. virtaa varten.

Suuremmille venttiilihiomakoneille erikoistarjous.

BLACK & DECKER

De Luxe työkalusto

Smk. 5000:—



De Luxe työkalusto käsittää:

1— 1/4" H. D. porakone	1600:—
1— Pöytäteline edellistä varten	80:—
1— Venttiilipesän hiomalaikka 1 3/4" x 45°	90:—
1— ——— ——— 1 7/8 x 45°	90:—
1— ——— ——— 2 1/8 x 45°	90:—
1— ——— jyrsin 1 3/4 x 45°	120:—
1— ——— ——— 1 7/8 x 45°	120:—
1— ——— ——— 2 1/8 x 45°	120:—
1— ——— pintajyrsin 1 3/4 x 20°	120:—
1— ——— ——— 1 7/8 x 20°	120:—
1— ——— ——— 2 1/8 x 20°	120:—
1— ——— nielujiyrsin 1 1/2 x 70°	120:—
1— ——— ——— 2 x 70°	120:—
1— Vääntöhylsy	30:—
1— Itsekeskittävä ohjaaja 5/16	150:—
1— ——— 11/32	150:—
1— ——— 3/8	150:—
1— Hiomalaikan ohjaaja täyd.	190:—
1— Kuulanivel	30:—
1— Irroituspuiikko	10:—
1— Teroituspuiikko	90:—
3— Jyrsimen ohjaajia	60:—
1— Nokiharja napoineen	50:—
1— Venttiiliohj. puhd. harja 5/16—23/64	50:—
1— ——— ——— 3/8—27/64	50:—

Jatkoe.

Mukavaan ja siroon metallilaatikkoon sovitettu valikoitu venttiili ja puhdistustyökalusto. Sopii melkein kaikkien käytännössä olevien autojen korjauksiin.

Jyrsii ja kaivaa venttiilistukan. Puhdistaa venttiilipesäkkeen.

Koettaa venttiilitiiviuden.

Nokiharjat

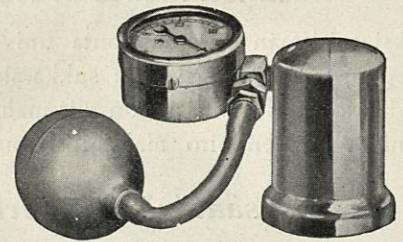
1/4" HD porakoneen vetäminä ovat maailman parhaimmat nokikolarit.

Tarkkuustyökalusto

Smk. 2400:—



1— Pöytäteline	80:—
1— Istukkakivi 1 3/4—45°	90:—
1— ——— 1 7/8—45°	90:—
1— ——— 2 1/8—45°	90:—
1— Istukkajyrsin 1 3/4—45°	120:—
1— ——— 1 7/8—45°	120:—
1— ——— 2 1/8—45°	120:—
1— Vääntöhylsy	30:—
1— Itsekeskittävä ohjaaja	150:—
1— ——— 11/32	150:—
1— ——— 3/8	150:—
2— Kiinnityshylsyä	90:—
1— Kuulanivel	30:—
1— Irroituspinna	10:—
1— Teroituspuiikko	60:—
1— Nokiharja navalla	60:—
1— ——— ilman napaa	30:—
1— Venttiiliohj. nokiharja 5/16—23/64	50:—
1— ——— 3/8—27/64	50:—
1— Teräslankaharja 4"	100:—
1— Napa edelliseen	40:—
1— Venttiilinkoettaja n:o 1	250:—
1— ——— n:o 2	250:—
1— Öljyrenkas, iso	—:—
1— ——— pieni	—:—

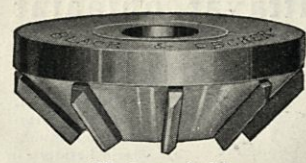


Venttiilinkoettaja

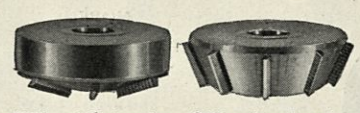
1— Teräslankaharja 4"	100:—	Jatkoa.
1— Napa edelliseen	40:—	
1— Venttiilin koettaja n:o 1	250:—	
1— ——— ——— n:o 2	250:—	
1— Öljykannu	—:—	
1— Öljyrenkas, pieni	—:—	
1— ——— , iso	—:—	

BLACK & DECKER

Venttiilipesän hioma- ja jyrsinlaikat



45° jyrsinlaikka



70° nielujyrsin 20° pintajyrsin



45° hiomalaikka

Jyrsinlaikat

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"	"	120:—
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:—
00268	1"	70°	120:—
00269	1 3/8"	"	120:—
00231	1 1/2"	"	120:—
00233	1 3/4"	"	120:—
00235	2"	"	120:—
00237	2 1/4"	"	120:—
00215	2 1/2"	"	150:—
00252	2 7/8"	"	150:—

Hiomalaikat

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:

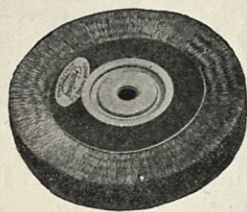
1-1 1/4" x 45°	Venttiilipesän jyrsin	} Smk. 120:— kpl.
1-1 7/8" x 45°	—»— —»—	
1-2 1/8" x 45°	—»— —»—	
1-1 3/4" x 20°	pintajyrsin	
1-1 7/8" x 20°	—»—	
1-2 1/8" x 20°	—»—	
1-1 1/2" x 70°	nielujyrsin	
1-2" x 70°	—»—	
1- Vääntöhyly		Smk. 30:—
1- Itsekeskittävä ohjaaja 5/16 (0,310"—0,325")		» 150:—
1- —»—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

BLACK & DECKER

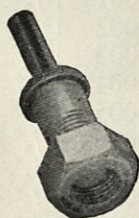
Teräslankaharjat, Laikan kiinnittimet ja Itsekeskittävät ohjaajat



Venttiilin
ohjauksen
puhdistus-
harja



4" teräsharja



Teräsharjan napa



Nokiharja napoineen

NOPEUS

Kun ohjaaja on paikoillaan piste-
tään vääntöpuik-
ko kuvassa näky-
vään aukkoon ja
väännetään oh-
jaaja kireälle.

45° jyrsin 20° ja
70° kavennus-
jyrsimet ja vent-
tiilipesän hioma-
laikka, joista jo-
kainen on kiin-
nitetty omaan pi-
timeensä, voidaan
nopeasti ja käte-
västi vaihtaa tä-
hän samaan va-
kavasti paikoil-
laan olevaan oh-
jaajaan

Ylikoko ei ole tar-
peellinen. Jokai-
nen ohjaaja laa-
jenee .015".

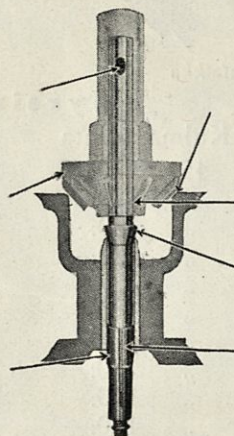
TARKKUUS

Venttiilipesä lei-
kataan ehdotto-
masti venttiilioh-
jaaja keskipis-
teenä.

Tanakka ohjaaja
antaa riittävän ta-
keen siitä, että
korjattu venttiili-
pesä on oikeassa
suhteessa venttiili-
liohjaukseen.

Tämä kartio kes-
kittää ohjaajan
yläpäästään.

Ohjaajan alapääs-
sä on kartio, joka
ohjaajaa kiinni
kierretessä painaa
kolmejakoi-
sen laajentajan ki-
ristysleuat vent-
tiiliohjauksen sei-
nämä vastaan
keskittäen jyrsi-
men ohjaajan ala-
päästään.



Itsekeskittävä ohjaaja

Noen puhdistustyökalut antavat parhaimman tuloksen
1/4 HD porakoneen" (2000 kierr/min.) pyörittäminä.

Venttiilinohjauksen puhdistajat

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

Nokiharjat

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

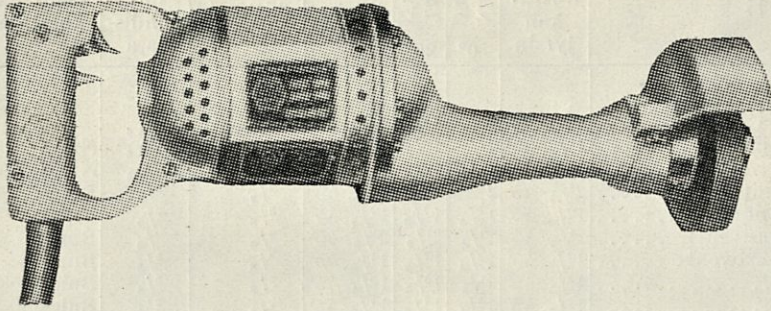
Teräslankaharjat

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.

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: -

00200	Vääntöhylsy	30: -
00116	Terotustappi	60: -
00118	Irroitustappi	10: -
00115	Kiinnityshylsy täyd.	190: -
00114	Sama ilman lisälaitteita	90: -
00117	Kuulanivel	30: -

B & D työkoneita ja lisälaitteita



Käsihiomakone



Liimapannu

Käsihiomakone 4"	Smk.	2,400:—
» 6"	»	3,600:—
Maalinihiomakone Universal		
Sander 7"	»	2,800:—
Maalinihiomakone Universal		
Sander 9"	»	3,600:—
Kuppiharja 5"	»	250:—
Smirgelikangaslaikat 7" .. kpl.	»	10:—
» 9" .. »	»	16: 50

Hiomakalusto edell. käsittää:

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

Hinnat: 7"	Smk.	550:—
» 9"	»	640:—

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

Kierrekone N:o 2

Liimapannu 220 v. vaihtov... »

Ruuvimeisseli N:o 1

Ruuvimeisseli N:o 2	Smk.	2,800:—
» » 3	»	3,600:—
Suunnanvaihtolaite edell.	»	400:—
Sähkösaaha 6"	»	4,000:—
» 8"	»	5,600:—
» 10"	»	6,800:—
Sähkövasara N:o 2	»	6,800:—
» » 4	»	7,800:—
» » 8	»	10,400:—
Venttiilipesähiomakone N:o 1	»	1,400:—

Venttiilihiomakoneita

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

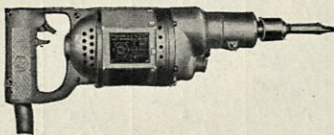
Kalvaimien teroitusteline sopii

5/8", 1" ja 2" koneisiin

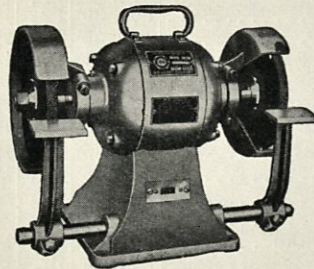
Rengaskorjauskalusto

käsittää:

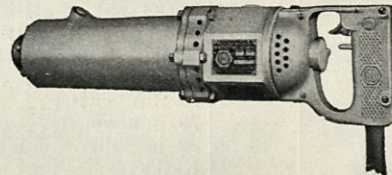
4" teräslankaharja	»	100:—
3" hiomalaikka	»	40:—
2 napaa edellisiin	»	40:—
pyöreä jyrsin	»	170:—
piikkijyrsin	»	120:—
porateline	»	80:—



Ruuvimeisseli



Pöytähiomakone



Sähkövasara

Black & Decker venttiilityökalutaulukko

Merkki	Vuosi	Malli	Ventti- li-istu- kan jyrsin	Nieli- jyrsin 70°	Taso- jyrsin 20°	Ventti- li-istu- kan kivi	Itsekes- kittävä ohjaaja	Ventt. ohj. puhdis- taja	Venttiilin koettaja
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
	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
Buick	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	Imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2
Chandler	1927-29	Pakoventt.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2
	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
Chevrolet	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	2, 30°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2
	1913-28	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	N:o 2
Chrysler	1929	Kaikki	1 ² / ₂ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ² / ₂	1 ² / ₂ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	Chevrolet
	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
De Soto	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
	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 ¹ / ₂	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	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	—
Gardner	1929-30	835-827-837, pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	—
	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
	1929-30	150, imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	N:o 1
Hudson	1917-28	136-40 kaikki	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—
	1928-29	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	—
Hupmobile	1928-29	Pakoventtiilit	2 ¹ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2
	1926-30	6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	23/ ₆₄	5/ ₁₆	N:o 1
Jordan	1926-30	8	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ³ / ₈	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	21/ ₆₄	5/ ₁₆	—
	1926-29	Pikku 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	—
La Salle	1927-29	Pieni 6	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	11/ ₃₂	5/ ₁₆	—
	1927-29	Pakoventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2
Lincoln	1927-29	Imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 2
	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 / ₂ , 45°	—	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—
	1927-29	Kaikki	1 ¹ / ₂ , 45°	1 ³ / ₈	1 ⁵ / ₈	1 ¹ / ₂ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—
Marquette	1929-30	78 imuventt.	1 ¹ / ₂ , 45°	1 ³ / ₈	—	1 ¹ / ₂ , 45°	5/ ₁₆	5/ ₁₆	—
	1929-30	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	—
	1929	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/ ₈	3/ ₈	N:o 1
	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
Nash	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	Ventti-	Nielu-	Taso-	Ventti-	Itsekes-	Ventti-	Venttiilin
			li-istu-	jyrsin	jyrsin					li-istu-	kittävä	ohj. puhdis-	koettaja
			kan	70°	20°	kan	ohjaaja	taja	
			jyrsin			kivi			
Oakland	1919-28	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	N:o 1
	1929	Imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	N:o 1
	1929	Pakovennttiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	N:o 1
Oldsmobile	1926-27	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	N:o 1
	1928	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	N:o 1
	1929	Imuventtiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	11/32	5/16	N:o 1
Packard	1929	Pakovennttiilit	1 ³ / ₄ , 30°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 30°	3/8	3/8	N:o 1
	1920-28	Kaikki	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	11/32	5/16	N:o 2
	1929-30	626-633 imuventtiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	11/32	5/16	N:o 2
	1929-30	626-633 pakovennttiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	11/32	5/16	N:o 1
Peerless	1929-30	640-645	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	11/32	5/16	N:o 2
Pierce-Arrow	1926-29	Kaikki	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/8	3/8	N:o 2
	1921-28	Suuri 6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ³ / ₄	—	1 ³ / ₄ , 45°	13/32	3/8	—
Pontiac	1921-28	Pikku 6	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	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	1 ³ / ₄ , 45°	3/8	3/8	N:o 2
	1929	133-43 pakovennttiilit	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/8	3/8	N:o 2
Reo	1926-29	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ³ / ₈	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	N:o 1
	1927-30	F. C. Mate ja Wolverine	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	—	1 ³ / ₄ , 45°	11/32	5/16	—
Studebaker	1927-30	F. C. Master	2 ¹ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	11/32	5/16	N:o 2
	1925-27	Dictator ja Stand. 6	1 ³ / ₄ , 25°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	—
	1928-30	Dictator 6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	N:o 2
Velie	1929-30	Dictator 8	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ³ / ₈	1 ³ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	5/16	5/16	N:o 1
	1926-28	Suuri 6 ja Commander 6	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/8	3/8	N:o 2
	1929-30	Commander 8	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ³ / ₈	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	5/16	5/16	N:o 1
	1928-30	President 8	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈	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	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	N:o 1
	1926-28	Suuri 6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/8	3/8	—
Whippet	1927-29	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	11/32	5/16	N:o 1

Merkki	Vuosi	Malli	Ventti-	Nielu-	Taso-	Ventti-	Itsekes-	Ventti-	Venttiilin
			li-istu-	jyrsin	jyrsin					li-istu-	kittävä	ohj. puhdis-	koettaja
			kan	70°	20°	kan	ohjaaja	taja	
			jyrsin			kivi			
Kuorma-autot	Brockway	1924-27	4, 5-R, T, 4	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂ , 45°	7/16	7/16
		1927	K16-3, K3, SK2	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	7/16	7/16
		1927	B. T.	2 ³ / ₄ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₄	2 ³ / ₄ , 45°	7/16	7/16
		1929	Junior, JF, CJB, B, F, E, EN, S, SY, EYW	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8
Federal	Kaikki	1929	KW, K	2 ¹ / ₄ , 45°	2	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₄ , 45°	7/16	7/16
		1929	KR, R, RT	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂ , 45°	7/16	7/16
		S2, R2, FW, UB6, UR6, 1B6, T6W, T6S, T2W, T2B, T20	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
		V2, W2, UL, X2, R3, W3, V3, UL3, X3	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂ , 45°	7/16	7/16	
G. M. C.	Kaikki	F6	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/8	3/8	
		1929	3F6, 3F, W, F7, A6, T3W, T22	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / 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°	7/16	7/16
		K15, K16, K17	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
		K41A, K41B, K41T	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
		K71A, K71B, K72, K101A, K101B	2 ¹ / ₄ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₄ , 45°	7/16	7/16	
		T20, Express	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / 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, pakovennttiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8
		1929, 1930	T11, T19	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ³ / ₈	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	5/16	5/16
		1929, 1930	T30, T42	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8
International	Kaikki	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, pakovennttiilit	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8
		1929, 1930	K102	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂ , 45°	7/16	7/16
		1921-25	21, 31, 33, 41, 43	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8
		1925-27	61, 62, 63, 94, 101, 102	2, 45°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈	2, 45°	3/8	3/8
		1928, 1929	Sp. Del.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	3/8	3/8
		1928, 1929	HS54	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	7/16	7/16

Merkki	Vuosi	Malli	Ventti- li-istu- kan jyrsin	Nielu- jyrsin 70°	Taso- jyrsin 20°	Ventti- li-istu- kan kivi	Itsekes- kittävä ohjaaja	Ventt. ohj. puhdis- taja	
International	1928, 1929	S24, SL34, SF34, SD44	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
	1928, 1929	S26, SL36, SF36, SD46, SF46, imuv. Pakovenntiilit	2, 30° 1 ³ / ₄ , 45°	1 ³ / ₄ 1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈ 1 ³ / ₄	2, 30° 1 ³ / ₄ , 45°	11/32 11/32	5/16 5/16	
Reo	Kaikki	HS74, HS104	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂ , 45°	7/16	7/16	
		T6, imuventtiilit T6, pakovenntiilit	— 2 ¹ / ₈ , 45°	2 ¹ / ₄ 2	2 ¹ / ₂ 2 ¹ / ₈	2 ³ / ₈ , 60° 2 ¹ / ₈ , 45°	7/16 3/8	7/16 3/8	
Republic	Kaikki	1928, 1929 1928, 1929	Speedwagon, Jr, DA, DC F N G Series	1 ³ / ₄ , 45° 2 ¹ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂ 1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45° 2 ¹ / ₈ , 45°	11/32 11/32	5/16 5/16	
		1928, 1929 1928, 1929 1928, 1929 1928, 1929	2, 2 ¹ / ₂ , 3 3 ¹ / ₂ , 4, 4 ¹ / ₂ , 5 75 88, 85, 15W, H1, 60, 58, L1, 65 25W, S25W, 30W	2 ¹ / ₈ , 45° 2 ¹ / ₂ , 45° 1 ³ / ₄ , 45° 2 ¹ / ₈ , 45°	2 2 ¹ / ₄ 1 ¹ / ₂ 2	2 ¹ / ₈ 2 ¹ / ₂ 1 ³ / ₄ 2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45° 2 ¹ / ₂ , 45° 1 ³ / ₄ , 45° 2 ¹ / ₈ , 45°	3/8 7/16 3/8 3/8	3/8 7/16 3/8 3/8
Stewart	Kaikki	1928, 1929	Fleetmaster, 75-6, F1, 88-6, 50, D1, 58-6, imuventtiilit	2, 30° 1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄ 1 ¹ / ₂	2, 30° 1 ⁷ / ₈ , 45°	11/32 11/32	5/16 5/16	
		1928, 1929	35	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂ , 45°	7/16	7/16	
Linja-autot	Kaikki	11- ³ / ₄ ton.	1 ⁵ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁵ / ₈	1 ⁵ / ₈ , 45°	5/16	5/16	
		12-1 ton.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	7/16	7/16	
		9-1 ¹ / ₂ ton.	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
		7-2 ton.	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	13/32	3/8	
		10-3 ¹ / ₂	2 ¹ / ₄ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₄	4 ¹ / ₄ , 45°	7/16	7/16	
		10X, 7X	2 ¹ / ₂ , 45°	2 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂ , 45°	7/16	7/16	
		Buddy	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	11/32	5/16	
		16X, 28X, 29X, imuventtiilit Pakovenntiilit	2, 30° 1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂ 1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈ 1 ³ / ₄	2, 30° 1 ³ / ₄ , 45°	11/32 11/32	5/16 5/16	
		16	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
		26XW, 18X, 19X, 22X	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
27X	2, 30°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈	2, 30°	3/8	3/8			
Brockway	»	1928-1929	J. B. F.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄ , 45°	5/16	5/16	
		1928-1929	J. B. - E. B.	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
		1928-1929	E. B. 4 - S. W.	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	3/8	3/8
		1928-1929	H. - J1	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	7/16	7/16
Dodge	1915-1929	Kaikki	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
International	»	1928-1929	15, imuventt.	2, 30°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈	2, 30°	11/32	5/16
		1928-1929	15, pakovennt.	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ³ / ₄ , 45°	11/32	5/16
Reo	1928-1929	G. B., F. B.	2 ¹ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	11/32	5/16	
Studebaker	1928-1930	Kaikki	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8	
Selden	1928-1929	Kaikki	2 ¹ / ₄ , 45°	2	2 ³ / ₈	2 ¹ / ₄ , 45°	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	
Fordson	...	Kaikki	1 ³ / ₄ , 45°	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄	1 ¹ / ₄ , 45°	5/16	5/16	
International	...	McCorm. D. Industrial ja 10-20	2 ¹ / ₈ , 45°	2	2 ¹ / ₈	2 ¹ / ₈ , 45°	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	
		McCorm. D. Farmall	1 ⁷ / ₈ , 45°	1 ³ / ₄	1 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈ , 45°	3/8	3/8	

Keystone Kalvainporia

KEYSTONE säädettävät kalvainporat valmistetaan parhaasta amerikkalaisesta erikoisteräksestä. Kaikki kuusi terää voidaan nopeasti irroittaa terotettavaksi.



Sarja 1 C S

(koot A—H kierreterillä)

Hinta Smk. 1490:—

Kalvaimen vääntövarret

N:o 1	1/4" — 1/2"	140: — kpl.
N:o 2	1/2" — 7/8"	160: — »
N:o 3	7/8" — 1 1/4"	195: — »

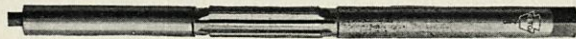
Sarja 1 C. Smk. 1200:—
(Koot A—H kulmaterillä)



Koko	Työ- laajuus	Terien pituus	Koko pituus	Hinta kpl	Lisäterät kpl.	Mutterit kpl.
Kulmaterillä						
A	1 1/2"	15/32" — 17/32"	1 15/16"	57/8"	130:—	12:—
B	9/16"	17/32" — 19/32"	2 1/8"	6 7/32"	135:—	12:—
C	5/8"	19/32" — 21/32"	2 1/4"	6 5/8"	140:—	12:—
D	11/16"	21/32" — 23/32"	2 1/2"	7 1/8"	145:—	12:—
E	3/4"	23/32" — 25/32"	2 23/32"	7 5/8"	150:—	14:—
F	13/16"	25/32" — 27/32"	2 15/16"	8 3/16"	155:—	14:—
G	7/8"	27/32" — 15/16"	3 1/4"	8 13/16"	170:—	16:—
H	1"	15/16" — 1 1/16"	3 9/16"	9 1/2"	190:—	16:—
I	1 1/8"	1 1/16" — 1 3/16"	3 3/8"	10 1/4"	230:—	20:—
J	1 1/4"	1 3/16" — 1 11/32"	4 5/32"	11	270:—	20:—
K	1 1/2"	1 11/32" — 1 17/32"	4 5/8"	12	320:—	20:—
Kierreterillä						
A	1 1/2"	15/32" — 17/32"	1 15/16"	57/8"	170:—	17:—
B	9/16"	17/32" — 19/32"	2 1/8"	6 7/32"	180:—	17:—
C	5/8"	19/32" — 21/32"	2 1/4"	6 5/8"	190:—	17:—
D	11/16"	21/32" — 23/32"	2 1/2"	7 1/8"	200:—	17:—
E	3/4"	23/32" — 25/32"	2 23/32"	7 5/8"	210:—	19:—
F	13/16"	25/32" — 27/32"	2 15/16"	8 3/16"	220:—	19:—
G	7/8"	27/32" — 15/16"	3 1/4"	8 13/16"	230:—	21:—
H	1"	15/16" — 1 1/16"	3 9/16"	9 1/2"	220:—	23:—

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

Kuningaspultin kalvaimet kartiolaajentajalla



	Suurilla terillä.	Kierreterillä		Suurilla terillä	Kierreterillä
11 5/10" × 9/16"	kpl. 250:—	kpl. 295:—	15 7/16" × 3/4"	kpl. 345:—	kpl. 390:—
13 7/8" × 5/8"	» 265:—	» 315:—	15 7/16" × 13/16"	» 375:—	» 450:—
14 7/8" × 11/16"	» 295:—	» 350:—	15 13/16" × 7/8"	» 405:—	» 485:—
15 1/16" × 47/64"	» 325:—	» 415:—	16 8/8" × 1"	» 450:—	» 565:—

Keystone kalvinporien ja jyrsimien vakiookoot tuumissa

Henkilöautot	Männän tappi	Venttiilin ohjaaja	Venttiilin nostaja	Kierto-kangen ala-laakeri	Kuningastapin holkki	Jousipultti	Venttiilipesän jyrsin		
							Keystone N:o	Istukka-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 ....	.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 ..	.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 / ₆₄	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 ⁵ / ₈ , 2 ¹ / ₈	11/16	11/16	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 .....	.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 ..	.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	3 ³ / ₆₄	2 ³ / ₈	15/16	3/4	4	45°	1 ¹ / ₂ -1 ⁷ / ₈
341A, 341B .....	.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	5 ⁵ / 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	5 ⁵ / 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	5 ⁵ / 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	3 ⁹ / ₆₄ , 5 ¹ / ₆₄	1 ³ / ₈ , 1 ¹ / ₂	9/16, 4 ⁷ / ₆₄	9/16	3	45°	1 ³ / ₈ -1 ¹¹ / ₁₆
1929 .....	.990	5/16	.990	2	4 ⁷ / 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 .....	.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
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, 1928-29 .....	.750	11/32	5/8	1 ¹⁵ / ₁₆	3/4	9/16, 5/8	2	45°	1 ⁵ / ₁₆ -1 ⁹ / ₁₆
Diana, 1928-29 .....	.859	3/8	3 ⁹ / 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	5/8	1 ¹ / ₂ , 1 ⁵ / ₈	3 ⁴ / ₁₆ , 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, 1928-29 .....	.859	3/8	11/16	2 ¹ / ₈	3/4	5/8, 3/4	4	45°	1 ¹ / ₂ -1 ⁷ / ₈
Senior Six 1928-29 ....	.859	3/8	11/16	2 ³ / ₈	7/8	5/8, 1	4	45°	1 ¹ / ₂ -1 ⁷ / ₈
Durant, A22 .....	.850	5/16	3 ⁹ / 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
Erskine, 1928-29 .....	.735	5/16	3 ⁹ / ₆₄	2	.619	5/8, 3/4	2	45°	1 ⁵ / ₁₆ -1 ⁹ / ₁₆
Essex, 1924-29 .....	.750	5/16	3/4	1 ¹³ / ₁₆	3 ⁴ / ₁₆ , .802	5/8	1	45°	1 ¹ / ₄ -1 ¹ / ₂
Falcon Knight, 1927-28 ..	.734	} Luistimoottori {	}	1 ⁷ / ₈	3/4	9/16	}	} Luistimoottori	
1929 .....	.796			1 ⁷ / ₈	3/4	5 ⁵ / ₆₄			
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
40 .....	.750	3/8	3 ⁹ / ₆₄	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 / ₆₄	2 ¹ / ₈	3/4	9/16	4	45°	1 ¹ / ₂ -1 ⁷ / ₈
80, 1927 .....	.875	3/8	3 ⁹ / ₆₄	2	1	5/8	5	45°	1 ⁵ / ₈ -2
Jr., 1927 .....	.859	3/8	3 ⁹ / ₆₄	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

Henkilöautot	Männän tappi	Venttiilin ohjaaja	Venttiilin nostaja	Kierto-kangen ala-laakeri	Kuningastapin holkki	Jousipultti	Venttiilipesän jyrin		
							Key-stone N:o	Istuk-ka kulma	Jyrsimen läpimitta
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
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	1 5/16	3/4	4, 30	45° 30'	1 1/2—1 7/8, 1 1/2—1 3/4
827-835-837, 1928-29 . . . . .	.859	3/8, 11/32	11/16	2 1/4	1 5/16	3/4	3, 30	45° 30'	1 3/8—1 11/16, 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	1 5/16	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	1 5/16	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	1 5/16	5/8, 3/4	2, 30	45° 30'	1 5/16—1 9/16, 1 1/2—1 3/4
Hudson, Super Six . .	1.093	3/8	1	2 1/4	.802	11/16	6	45°	1 11/16—2 1/16
Hupmobile, sarja R, 4 syl., 1918-25 . . . .	.865	3/8	5/8	1 3/4	2 7/32	1/2, 3/4	4	45°	1 1/2—1 7/8
Sarja E, 8 syl., 1925-27 . . . . .	.750	2 1/64	5/8	2 3/8	1 3/16	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	2 1/64	3/4	2 3/8	7/8	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Jewett, 6-55, 1923-25	1.000	3/8	3/4	2 3/8	3/4	5/8, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
6-40, NewDay, 1926	.734	3/8	3 9/64	2	3/4	5/8, 3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
Jordan, A, 1925-27 . .	.859	5/16	3/4	2 1/8	7/8	5/8, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
J, JE, 1926-29 . . . .	.859	5/16	3 9/64	2 1/4, 2 5/8	3/4	5/8, 7/8	3	45°	1 3/8—1 11/16
R, E, 1928-29 . . . .	.859	11/32, 3/8	3 9/64	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 . . . . .	.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 . . . . .	.750	11/32	5/8	2 1/8	1 3/16	5/8	3, 30	45° 30'	1 3/8—1 11/16, 1 1/2—1 3/4
La Salle, 303, 328, 1927-29 . . . . .	.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, 1920-29 . . . .	.875	3/8	1 1/8	2	1 3/16	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 . . . . .	.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	1 3/16	ei ole	1	45°	1 1/4—1 1/2
Marquette, 1929 . . . .	.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
6-58, 1923-25 . . . .	.859	3/8	3/4	2 1/4	3/4	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
A, 1925-27 . . . . .	.859	3/8	3 9/64	2	3/4	5/8, 3/4	4	45°	1 1/2—1 7/8
6-60, 1927 . . . . .	.734	3/8	3 9/64	2	3/4	5/8, 3/4	1	45°	1 1/4—1 1/2
6-72, 1928-29 . . . .	.859	2 1/64	3 9/64	2 1/4	3/4	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
8-80, 1928-29 . . . .	.859	2 1/64	3 9/64	1 7/8	1 5/16	5/8, 3/4	1	45°	1 1/4—1 1/2
Nash, 4 ja 6 syl., 1918-23 . . . . .	.937	5/8	4 1/64	2 11/32, 2 1/2	5 5/64	1/2, 5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Advanced Six, 1924-29 . . . . .	.937	3/8	4 1/64	2 1/4	5 5/64, 6 3/64	5/8, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
Special Six, 1924-29	.875	3/8	4 1/64	2 1/4, 2 1/8	5 5/64	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Light Six, 1925-27 . .	.750, .812	5/16	4 1/64	1 5/8	5 5/64	5/8, 3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
Standard Six, 1928-29 . . . . .	.937, .812	5/16	4 1/64	1 7/8	5 5/64	5/8, 3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
Oakland, 1924-25 . . .	.730	5/16	9/16	1 7/8	Erik. 7/8	5/8, 3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
1926-27 . . . . .	.917	5/16	5/8, 11/16	1 7/8	Erik. 7/8	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
1928-29	1.062	5/16	11/16	2 1/4	Erik. 7/8	5/8, 3/4	3	45°	1 3/8—1 11/16
Oldsmobile, 1924-28 .	.856	5/16, 11/32	5/8	1 7/8	3/4, .861	5/8	3	45°	1 3/8—1 11/16
4 syl., 1921-23 . . . .	.850	5/16	5/8	1 7/8	1	3/4	1	45°	1 1/4—1 1/2
30F, 1928 . . . . .	.843	3/8	5/8	1 7/8	.861	3/4	1	45°	1 1/4—1 1/2
1929 F . . . . .	.859	11/32	5/8	1 7/8	.862	3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
Overland, 91-92 . . . .	.734	5/16	5/8	1 3/8	9/16	9/16	4	45°	1 1/2—1 7/8

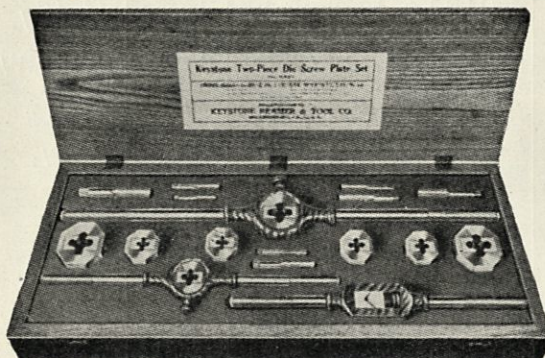
Henkilöautot	Männän tappi	Venttiilin ohjaaja	Venttiilin nostaja	Kierto-kangen ala-laakeri	Kunin-gastapin holkki	Jousi-pultti	Venttiilipesän jyrsin.		
							Key-stone N:o	Istuk-ka-kulma	Jyrsimen läpimitta
Overland , 93, 1925-26, 93A, 1927 .....	.734	$\frac{3}{8}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{17}{8}$	$\frac{9}{16}$	$\frac{11}{16}$	1	45°	$\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$
96, 1926-27 .....	.734	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{17}{8}$	$\frac{9}{16}$	$\frac{9}{16}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
Whippet, 96, 96A, 98, 98A, 1928-29.	.796	$\frac{11}{32}$	$\frac{5}{8}$	$1\frac{3}{8}, 1\frac{7}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{9}{16}$	2	45°	$\frac{15}{16}$ — $\frac{19}{16}$
Packard , 6 ja 8, 1921-24 .....	.750	$\frac{11}{32}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{13}{4}$	$\frac{3}{4}, 1$	$\frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
6, 326-333, 8, 236-243 .....	.875	$\frac{11}{32}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{21}{8}$	1	$\frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
626-633, 640-645..	.875	$\frac{11}{32}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{23}{16}$	Erik.	$\frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
Paige , 6-70	1.125	$\frac{3}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{23}{8}$	$\frac{13}{16}$	$\frac{5}{8}, \frac{7}{8}$	5	45°	$\frac{15}{8}$ —2
6-72, 6-75.....	1.000	$\frac{3}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{23}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{5}{8}, \frac{7}{8}$	4	45°	$\frac{11}{2}$ — $\frac{17}{8}$
6-45, 1927.....	.734	$\frac{3}{8}$	$\frac{39}{64}$	2	$\frac{3}{4}$	$\frac{5}{8}, \frac{3}{4}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
6-65, 1927.....	1.000	$\frac{3}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{23}{8}$	$\frac{51}{64}$	$\frac{5}{8}, \frac{7}{8}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
Peerless , 66, 67, 8 syl., 1924-26 .....	.875	$\frac{3}{8}$	1	$\frac{21}{8}$	$\frac{63}{64}$	$\frac{7}{8}$	31	30°	$\frac{13}{4}$ — $\frac{21}{4}$
70-72, 6 syl., 1924-27 .....	.750	$\frac{3}{8}$	$\frac{15}{16}$	$\frac{21}{8}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{3}{4}$	5	45°	$\frac{15}{8}$ —2
80, 6 syl., 1926-28 ..	1.000	$\frac{3}{8}$	$\frac{15}{16}$	$\frac{21}{8}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
69, 1927-28 .....	.875	$\frac{3}{8}$	$\frac{15}{16}$	$\frac{21}{8}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
90, 91, 1926-29 ..	1.125	$\frac{3}{8}$	$\frac{15}{16}$	$\frac{21}{8}$	$\frac{15}{16}$	$\frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{7}{8}$
6-60, 61, 1928-29..	.859	$\frac{11}{32}$	$\frac{15}{16}$	$\frac{17}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
6-81, 125 Str. 8, 1929 .....	.859	$\frac{3}{8}$	$\frac{15}{16}$	$2\frac{1}{8}, 2\frac{1}{4}$	$\frac{3}{4}, \frac{15}{16}$	$\frac{3}{4}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
Pierce Arrow , 80 ....	.875	$\frac{3}{8}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{23}{8}$	Erik.	$\frac{3}{4}$	5	45°	$\frac{15}{8}$ —2
33, 36.....	1.062	$\frac{13}{32}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{21}{4}$	Erik.	$\frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
Plymouth , 1928-29 ..	.750	$\frac{3}{8}$	$\frac{11}{16}$	$\frac{17}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{9}{16}, \frac{5}{8}$	2	45°	$\frac{15}{16}$ — $\frac{19}{16}$
Pontiac , 1927	1.062	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{8}$	2	$\frac{9}{16}$	$\frac{9}{16}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
1928-29	1.062	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{8}$	2	$\frac{47}{64}$	$\frac{9}{16}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
Reo , T6 .....	.984	$\frac{3}{8}$	1	$\frac{21}{4}$	$\frac{47}{64}$	$\frac{5}{8}$	5, 31	45° 30°	$\frac{13}{8}$ —2, $\frac{13}{4}$ — $\frac{21}{4}$
A (Flying Cloud) ..	.984	$\frac{11}{32}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{21}{16}$	.806	$\frac{5}{8}, \frac{7}{8}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
B2 (Flying Cloud) ..	.859	$\frac{11}{32}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{17}{8}$	.806	$\frac{5}{8}, \frac{7}{8}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
Roosevelt , 1929 ....	.750	$\frac{5}{16}$	$\frac{11}{16}$	2	.804	$\frac{5}{8}, \frac{3}{4}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
Star , 4 syl., 1924-25 ..	.750	$\frac{3}{8}$	$\frac{39}{64}$	$\frac{11}{2}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
4 syl., 1926-28 ....	.859	$\frac{3}{8}$	$\frac{39}{64}$	$\frac{11}{2}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{9}{16}$	4	45°	$\frac{11}{2}$ — $\frac{17}{8}$
6 » 1926-28 .....	.734	$\frac{3}{8}$	$\frac{39}{64}$	2	$\frac{3}{4}$	$\frac{9}{16}$	1	45°	$\frac{11}{4}$ — $\frac{11}{2}$
Studebaker , Big Six, 1922-27	1.000	$\frac{3}{8}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{25}{16}$	$\frac{13}{16}$	$\frac{3}{4}, 1$	5	45°	$\frac{15}{8}$ —2
Special Six, 1919-23	1.000	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{8}$	$1\frac{63}{64}$	$\frac{13}{16}$	$\frac{9}{16}, \frac{3}{4}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
Special Six, 1924-27	1.000	$\frac{3}{8}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{25}{16}$	$\frac{13}{16}$	$\frac{3}{4}, 1$	5	45°	$\frac{15}{8}$ —2
Light Six, 1920-24 ..	.687	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{23}{32}$	$\frac{11}{16}$	$\frac{9}{16}, \frac{3}{4}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
Light Six, myöh. 1924-25 .....	.875	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{23}{32}$	$\frac{11}{16}$	$\frac{9}{16}, \frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
Standard Six, 1925-27 .....	.875	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{8}$	2	1	$\frac{3}{4}, 1$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
President, 1928-29.	.937	$\frac{3}{8}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{21}{4}$	1	$\frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
Commander, 1928-29	1.000	$\frac{3}{8}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{25}{16}$	$1, \frac{13}{16}$	$\frac{3}{4}$	5	45°	$\frac{15}{8}$ —2
Dictator, 1928-29 ..	.875	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{3}{4}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
Stutz , AASarja, M,L6 L8, 1929 .....	.875	$\frac{3}{8}$	Erik.	$\frac{23}{8}$	$\frac{13}{16}$	$\frac{3}{4}, \frac{7}{8}$	4	45°	$\frac{1}{2}$ — $\frac{17}{8}$
Velie , 60, 1926-27 ..	.875	$\frac{21}{64}$	$\frac{39}{64}$	$\frac{21}{4}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{3}{4}, \frac{7}{8}$	2	45°	$\frac{15}{16}$ — $\frac{19}{16}$
50, 66, 1927-28 ..	.875	$\frac{3}{8}$	$\frac{7}{16}$	$\frac{21}{4}$	$\frac{15}{16}$	$\frac{3}{4}$	4	45°	$\frac{11}{2}$ — $\frac{17}{8}$
88, 1927-28 .....	.875	$\frac{5}{16}$	$\frac{11}{16}$	2	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	2	45°	$\frac{15}{16}$ — $\frac{19}{16}$
88, 1927-28 .....	.875	$\frac{11}{32}$	$\frac{11}{16}$	$2\frac{3}{8}, 2\frac{1}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	2, 30	30° 45°	$\frac{15}{16}$ — $\frac{19}{16}, \frac{11}{2}$ — $\frac{13}{4}$
77, 1928.....	.875	$\frac{3}{8}$	$\frac{11}{16}$	$\frac{21}{4}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$
Viking , 1929 .....	.855	$\frac{5}{16}, \frac{3}{8}, \frac{11}{32}$		2	$\frac{15}{16}$	.862	30	30°	$\frac{11}{2}$ — $\frac{13}{4}$
Willys-Knight , 64, 65, 67 .....	.937	Ei ole	Ei ole	$\frac{127}{32}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}, \frac{7}{8}$		Luisti-moottori	Luistimoottori
66, 66A .....	.875	Ei ole	Ei ole	$2\frac{1}{8}, 2\frac{3}{8}$	Erik. $\frac{3}{4}$	Ei ole		»	»
70 .....	.734	Ei ole	Ei ole	2	Erik. $\frac{3}{4}$	Ei ole		»	»
70A, 70B .....	.796	Ei ole	Ei ole	2	$\frac{13}{16}$	Ei ole		»	»
Wolverine .....	.859	$\frac{11}{32}$	$\frac{39}{64}$	$\frac{17}{8}$	.802	$\frac{5}{8}, \frac{7}{8}$	3	45°	$\frac{13}{8}$ — $\frac{11}{16}$

Kuormavaunut	Männän tappi	Venttiilin ohjaaja	Venttiilin nostaja	Kierto- kangen ala- laakeri	Kunin- gastapin holkki	Jousi- pultti	Venttiilipesän jyrsin		
							Key- stone N:o	Istuk- ka- kulma	Jyrsimen läpi- mitta
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
Chevrolet, 1923-28 ..	.850	5/16	3 9/64	1 1/2	9/16, 4 7/64	9/16	2	45°	1 5/16—1 9/16
1929 .....	.990	5/16	.990	2	1 7/64	9/16	0	45°	1 1/4—1 7/16
Federal, X2, 5 ton. ..	1.500	7/16	7/8	2 5/8	1 3/16	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	1 3/16	3/4, 7/8	5	45°	1 5/8—2
U2, 2 1/2 ton	1.375	7/16	3/4	2 1/8	1 3/16	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	1 3/16	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	1 3/16	3/4, 7/8	luistimoott.		luistimoottori
Ford, malli T .....	.738	5/16	2 9/64	1 1/4	1/2	1 11/16	2	45°	1 5/16—1 9/16
Malli A	1.000	5/16	5/8	1 1/2	1 3/16	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 1 3/16	3/4, 1	3	45°	1 3/8—1 11/16
1 1/2 ton, malli 30 ..	1.062	3/8	3/4	2	E 1 3/16	3/4, 1	4	45°	1 1/2—1 7/8
1 1/2 » » 30A ..	1.375	3/8	5/8	2	E 1 3/16	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	5 5/64	2	3/4	5/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
2 1/2 ton, mallit 41, K41, K52	1.231	3/8	5 5/64	2 1/8	1 1/8	5/8, 3/4	6	45°	1 11/16—2 1/16
3 1/2, 5 ton, mallit 71, K71, K72, K101, 102	1.294	7/16	5 5/64	2 3/8	1 1/4	1	8	45°	1 7/8—2 1/2
T20 .....	.750	3/8	1	2	7/8	3/4	2	45°	1 5/16—1 9/16
T40, 50 .....	.875	3/8	1	2 1/4	1 1/4	3/4, 1	4	45°	1 1/2—1 7/8
Graham, 3/4, 1 ton. ..	.812	3/8	5/8	1 5/8	3/4	3/4	4	45°	1 1/2—1 7/8
International, mallit 33, 43	1.300	3/8	5/8	2 1/4	6 3/64	3/4, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
Malli 53	1.300	3/8	5/8	2 5/8	1 1/4	3/4, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
Mallit 63, 103	1.300	3/8	5/8	2 5/8	1 7/32	3/4, 7/8, 1 1/4	4	45°	1 1/2—1 7/8
Malli 54L .....	.750	1 11/32	5/8	1 7/8	1	3/4, 7/8	2	45°	1 5/16—1 9/16
Mallit 54H, 54M ..	1.125	7/16	5/8	2 1/2	1 1/4	3/4, 7/8	7	45°	1 7/8—2 1/4
Malli LD .....	.740	3/8	5/8	2	1	3/4, 7/8	3	45°	1 3/8—1 1/2
Mallit S, SD, SL ..	.875	3/8	5/8	2	1	3/4, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
Nash, mallit 20-30- 5018 .....	.937	3/8	5/8	2 1/8	6 3/64	1	S	45°	1 3/4
Malli 4017	1.125	7/16	5/8	2 1/8	6 3/64	1	S	45°	2 1/8
Overland .....	.734	3/8	5/8	1 3/8	9/16	1 11/16	3	45°	1 3/8—1 11/16
Reo, F, Speed Wagon 1.225	1.225	3/8, 7/16	5/16	1 3/4	E 3/4	5/8, 7/8	{50	50°	1 11/16—1 5/16
							{S	45°	2 17/32
Republic, 1 1/4 ja 1 1/2 ton, mallit 75, 76, 77, 85, 86 .....	.875	3/8	5/8	2	3/4	5/8, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
1 1/2 ton, mallit 80, 81	1.125	3/8	5/8	2 1/8	7/8	5/8, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
2 ton, mallit 11X, 15, M15	1.125	3/8	3/4	2	7/8	5/8, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
3 ton, mallit 19, 25, M25	1.250	7/16	3/4	2 3/8	1	5/8, 7/8	7	45°	1 7/8—2 1/4
3 ton, mallit 19W, 25W	1.250	7/16	1 1/8	2 3/8	1	5/8, 7/8	7	45°	1 7/8—2 1/4
4 1/2 ton, mallit 20, 30, M30	1.375	7/16	3/4	2 1/4	1	1, 1 1/8, 1 3/8	7	45°	1 7/8—2 1/4
4 1/2 ton, malli 20W.	1.250	7/16	1 1/8	2 3/8	1	1, 1 1/8, 1 3/8	7	45°	1 7/8—2 1/4
1 1/4 ja 1 1/2 ton, mal- lit 75, 85	1.125	3/8	5/8	2 1/8	1	5/8, 7/8	4	45°	1 1/2—1 7/8
2 ton, malli 15W ..	1.000	3/8	3/4	2 1/4	1	5/8, 7/8	6	45°	1 11/16—2 1/16

Kuormavaunut	Männän tappi	Venttiilin ohjaaja	Venttiilin nostaja	Kiertokangenen alalaakeri	Kuningastapin holkki	Jousipultti	Venttiilipesän jyrsin		
							Keystone N:o	Istukka-kulma	Jyrsimen läpimitta
Republic , 4 ¹ / ₂ ton, malli 30W, S25W ..	1.250	7/16	3/4	17/8	1	1, 1 ³ / ₈ , 1 ³ / ₈	7	45°	17/8—21/4
5 ton, malli 35, M35	1.375	7/16	1	23/8	1	1, 1 ¹ / ₈ , 1 ³ / ₈	8	45°	17/8—21/2
White , 3/4 ja 2 ton, mallit 15,15A,20, 20D	1.047	3/8	51/64	23/16	Erik.	3/4	2	45°	1 ⁵ / ₁₆ —1 ⁹ / ₁₆
3 ja 5 ton, mallit 40, 40D, 45, 50 Bus. .	1.187	7/16	51/64	23/8	Erik.	1 ¹ / ₄	7	45°	17/8—21/4
5 ton, malli Old 45 .	1.375	7/16	51/64	21/4	Erik.	1 ³ / ₄	7	45°	17/8—21/4
2 ¹ / ₂ ton, mallit TGGN, GR50, 51 45D	1.187	7/16	51/64	21/4	Erik.	1 ¹ / ₄	7	45°	17/8—21/4
53, 56.	1.187	7/16	51/64	21/4	1 ¹ / ₁₆	3/4, 7/8, 1 ¹ / ₈	7	45°	17/8—21/4
54	1.250	9/16	51/64	2 ⁵ / ₈	Erik.	1 ¹ / ₂	8	45°	17/8—21/2
50B, 52	1.187	7/16	51/64	21/4	1 ¹ / ₁₆	3/4, 1 ¹ / ₄	7	45°	17/8—21/4

KEYSTONE kierrettyökalustoja

Kovapuulaatikossa



KEYSTONE kierrettyökalusto,

johon kuuluu 8 kierreleukaa, 8 kierretappia, 2 vääntösorkkaa kierreleukoja varten ja vääntösorkka kierretappeja varten.

KEYSTONE kierrettyökalusto n:o KX 31 Smk. 1,100:—.

SAE kierteillä.

Kierreleuat 1/4"—28, 5/16"—24, 3/8"—24, 7/16"—20, 1/2"—20, 9/16"—18, 5/8"—18, 3/4"—16.

Kierretapit 1/4"—28, 5/16"—24, 3/8"—24, 7/16"—20, 1/2"—20, 9/16"—18, 5/8"—18, 3/4"—16.

Vääntösorkat: kierreleuoille 1 kpl. 23"

» » 1 » 26"

» kierretapeille 1 » 15"

KEYSTONE kierrettyökalusto n:o KX 40. Smk. 1,795:—.

USS ja SAE kierteillä.

Kierreleuat 1/4"—20, 5/16"—18, 3/8"—16, 7/16"—14, 1/2"—13, 9/16"—12, 5/8"—11, 3/4"—10, 1/4"—28, 5/16"—24, 3/8"—24, 7/16"—20, 1/2"—20, 9/16"—18, 5/8"—18, 3/4"—16.

Kierretapit 1/4"—20, 5/16"—18, 1/8"—16, 7/16"—14, 1/2"—13, 9/16"—12, 5/8"—11, 3/4"—10, 1/4"—28,

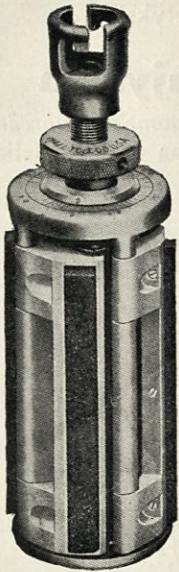
5/16"—24, 3/8"—24, 7/16"—20, 1/2"—20, 9/16"—18, 5/8"—18, 3/4"—16, 7/8"—18 ja 1/8", 1/4" putkitapit.

Vääntösorkat: kierreleuoille 1 kpl. 23"

» » 1 » 26"

» kierretapeille 1 » 15"

HALL sylinterihiomiskoneella



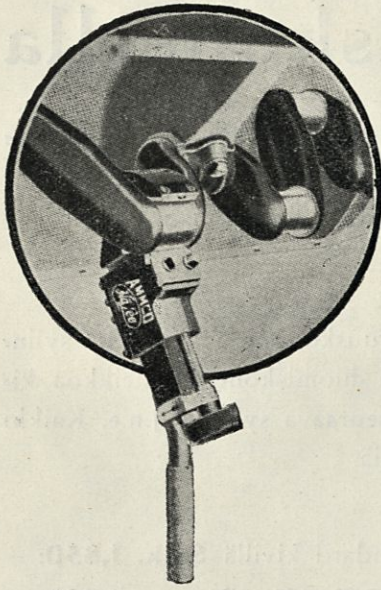
voitte suorittaa sylinterihiomisen nopeasti ja mikrometriasteikosta näette miten hiominen sylinterin sisällä edistyy.

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

HALL sylinterinhiomakone, malli UX, Standard kivillä Smk. 1,850:—
 —»— —»— **mallit OOX, OX, 1X, 2X » 1,750:—**

Malli	Hiomalaajuus	Kivien pituus	
		Karkeat	Hienot
UX Standard kivillä ja kivenpitimillä . . .	$2\frac{3}{4}'' - 4\frac{1}{8}''$ (70–105 mm)	4"	4"
UX Standard kivillä ja kivenpitimillä sekä Junior kivillä . . .	$2\frac{5}{8}'' - 4\frac{1}{8}''$ (65–105 mm)	4"	4"
N:o OOX . . .	$1\frac{3}{4}'' - 2\frac{1}{4}''$ (44–57 mm)	3"	3"
N:o OX . . .	$2\frac{1}{4}'' - 2\frac{5}{8}''$ (57–66 mm)	4"	4"
N:o 1X: Junior kivillä . . .	$2\frac{5}{8}'' - 3''$ (67–76 mm)	4"	6"
Standard kivillä . . .	$2\frac{7}{8}'' - 3\frac{1}{2}''$ (73–88 mm)	4"	6"
ylisuur. —»— . . .	$3\frac{1}{8}'' - 3\frac{5}{8}''$ (79–91 mm)	4"	6"
N:o 2X: Standard kivillä . . .	$3\frac{3}{8}'' - 4''$ (85–101 mm)	4"	6"
ylisuur. —»— . . .	$3\frac{3}{4}'' - 4\frac{3}{8}''$ (95–111 mm)	4"	6"
erikoissuur. —»— . . .	$4'' - 4\frac{5}{8}''$ (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:—



Soikeaksi kuluneen

Kammiakselin pyöristys

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

AMMCO kammitapin jyrsin

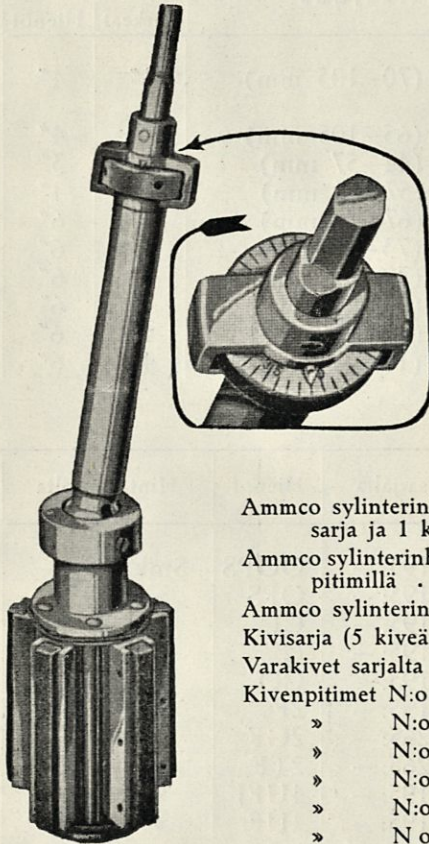
suorittaa tämän työn nopeasti ja tekee ehdottomasti pyöreän tapin, ilman että on välttämätöntä edes irroittaa kammiakselia kampiakammista.

AMMCO kammitapin jyrsin

N:o	Standarditerien pituus	Lisäterien pituus	Hinta Smk.
N:o 0 1 1/4" - 2 1/2" läpimitalle	1 1/8", 1 1/4", 1 5/16" 1 3/8", 1 7/16"		2,800:—
N:o 1 1 1/4" - 2 3/8" läpimitalle	1 1/2", 1 9/16", 1 3/4", 1 7/8", 2"	1 5/8", 1 11/16", 1 55/64", 1 15/16", 2 1/8", 2 3/16", 2 1/4"	2,800:—
N:o 2 1 3/4" - 3" läpimitalle	2", 2 1/4", 2 1/2", 2 3/4", 3"	1 5/8", 2 1/8", 2 3/16", 2 3/8", 2 7/16", 2 5/8", 2 13/16", 3 1/8", 3 1/4", 3 1/2", 4"	3,200:—

Kammitapin jyrsimen mukana seuraa 5 kpl. standarditeriä. Terät N:o 1 ja N:o 2 eivät sovi N:o 0 laitteeseen.

Lisäterät 1 1/8" - 2" pituiset hinta Smk. 85:— kpl.
» 2 1/8" - 3" » » » 95:— »
» 3 1/8" - 4" » » » 115:— »



AMMCO sylinterinhiomakone

on käytännöllisin saatavissa olevista sylinterinhiomakoneista.

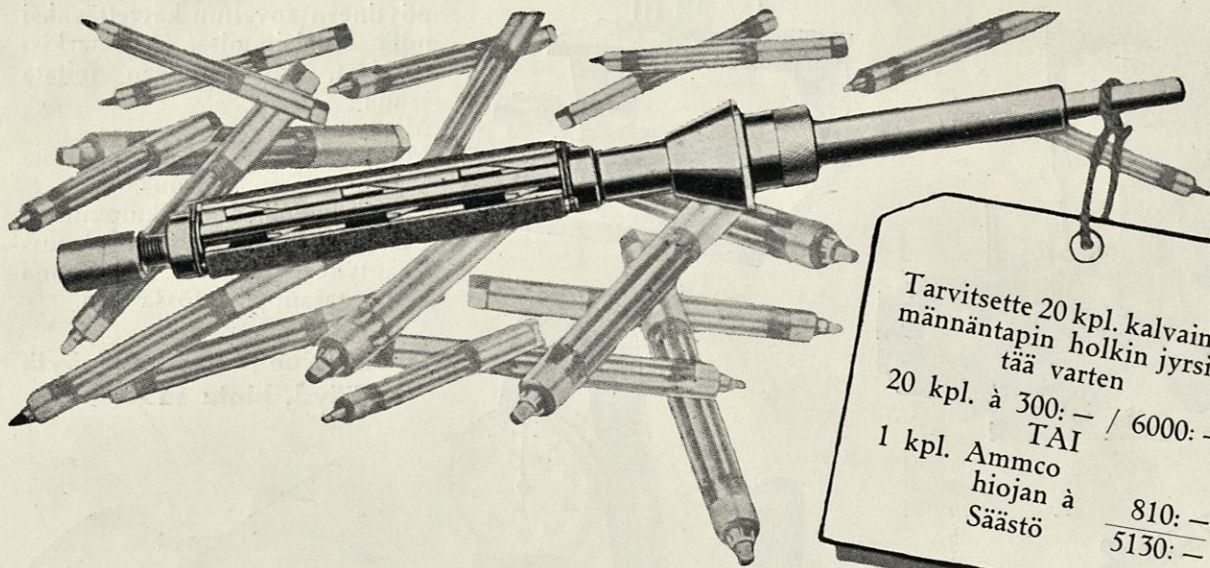
1. Mikrometrisäätö.
2. Pakkosityöttö kartiolaajentajalla
3. Vaihdeettavat kivenpitimet
4. 5-kivijärjestelmä

ovat ne kulmakivet, joihin perustuu Ammcon maailmanmaine.

Ammco sylinterinhiomakone, malli E 5-kivinen, varusteet: mikrometrisäätäjä, 1 kivisarja ja 1 kivenpitimet	2,600:—
Ammco sylinterinhiomakone, malli D. 5-kivinen varustettuna 1 kivisarjalla ja 1 kivenpitimillä	2,100:—
Ammco sylinterinhiomakone, malli D, täydellisenä, 2 5/8" - 4", 2 kivisarjalla	3,500:—
Kivisarja (5 kiveä) 2 eri karkeutta	300:—
Varakivet sarjalta (4 kiveä)	260:—
Kivenpitimet N:o 1, hiomalaajuus 2 5/8" - 3 1/8" sarja	550:—
» N:o 2, » 3" - 3 1/2" »	550:—
» N:o 3, » 3 1/2" - 4" »	550:—
» N:o 4, » 4" - 4 1/2" »	550:—
» N:o 5, » 4 1/2" - 5" »	550:—
» N:o 6, » 5" - 5 1/2" »	550:—

AMMCO HIOMAKONE

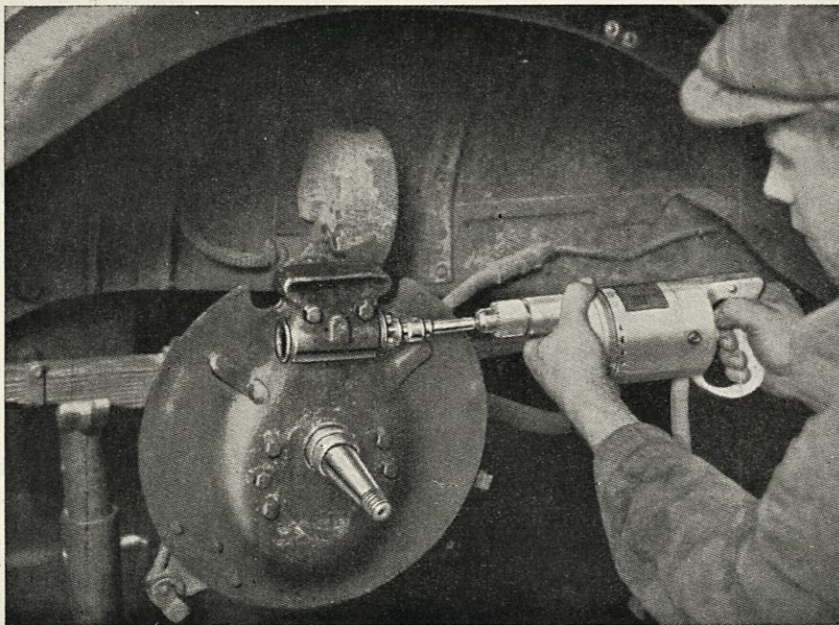
männäntapinholkin hiontaa varten



Tarvitsette 20 kpl. kalvaimia
männäntapin holkin jyrsin-
tää varten
20 kpl. à 300:— / 6000:—
TAI
1 kpl. Ammco
hiojan à 810:—
Säästö 5130:—

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

Nestejarrujen korjaus vaatii erikoistyökaluja onnistuakseen tyydyttävästi.



AMMCO neste-
jarrusylinterin
hiomakone

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

Hinta 695:—

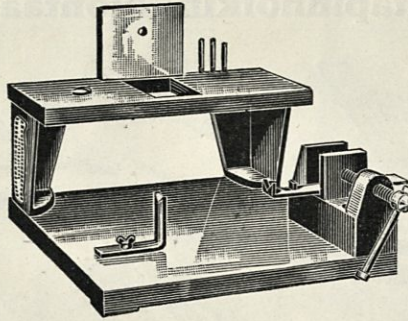
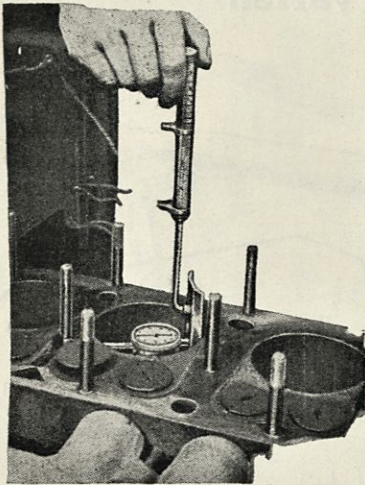
Varakivet
sarjalta

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

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



TARKKUUSMITTOJA



AMES tarkkuusmitta

pöytineen soveltuu käytettäväksi mitä erilaisimmissa konetarkistuksissa, sillä voidaan mitata esim.:

Männäntapin väljyys.

Männän väljyys.

Venttiilivarren suoruus.

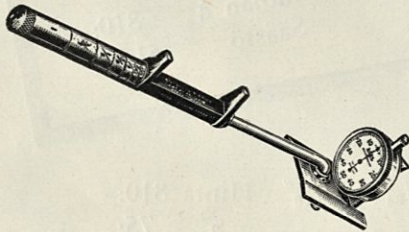
Venttiilin epätasainen kuluminen.

Laakerien kiristyslevyjen paksuus

Vääntyneen akselin aiheuttama heitto tasanpyörästössä y.m.

AMES Koe ja tarkistuspöytä

Täyd. hinta 1450:—



AMES sylinterin tarkkuusmitta

ilmoittaa heti milloin sylinteri, moottorin sydän, on korjauksen tarpeessa.

Mittaa läpimitat $2\frac{1}{2}''$ — $5\frac{3}{4}''$ väliltä 0,0005 tuuman tarkkuudella.

Kätevä ja varma käyttää. Välttämätön moottorihiomisissa.

Hinta Smk 755:—

AMES akselintarkkuusmitta

näyttää milloin akseli tai tappi on korjauksen tarpeessa. As-teikko 1/1000 tuumissa.

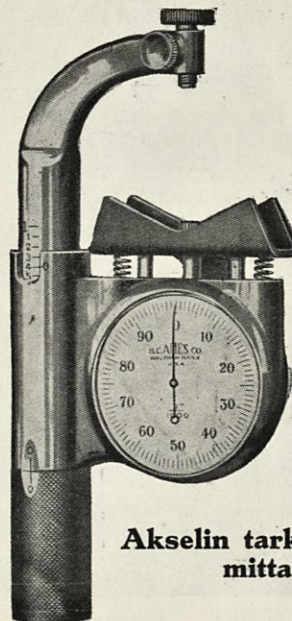
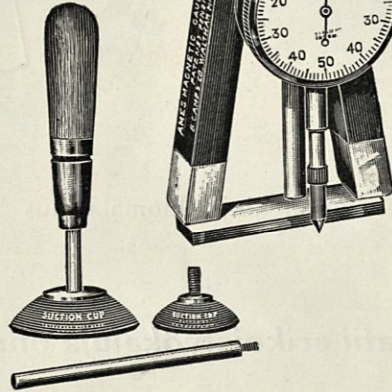
Koko N:o 1,

mittaa $1''$ — $2\frac{1}{4}''$ läpim.

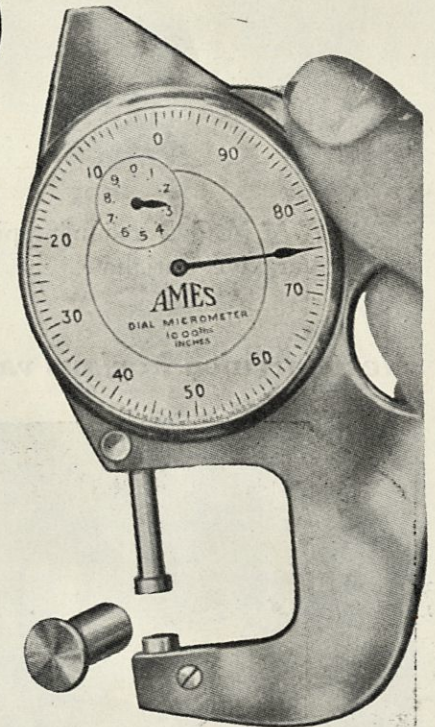
Koko N:o 2,

mittaa $2''$ — $3\frac{1}{4}''$ läpim.

Hinta Smk 755:—



Akselin tarkkuusmitta



AMES tasku mikrometri

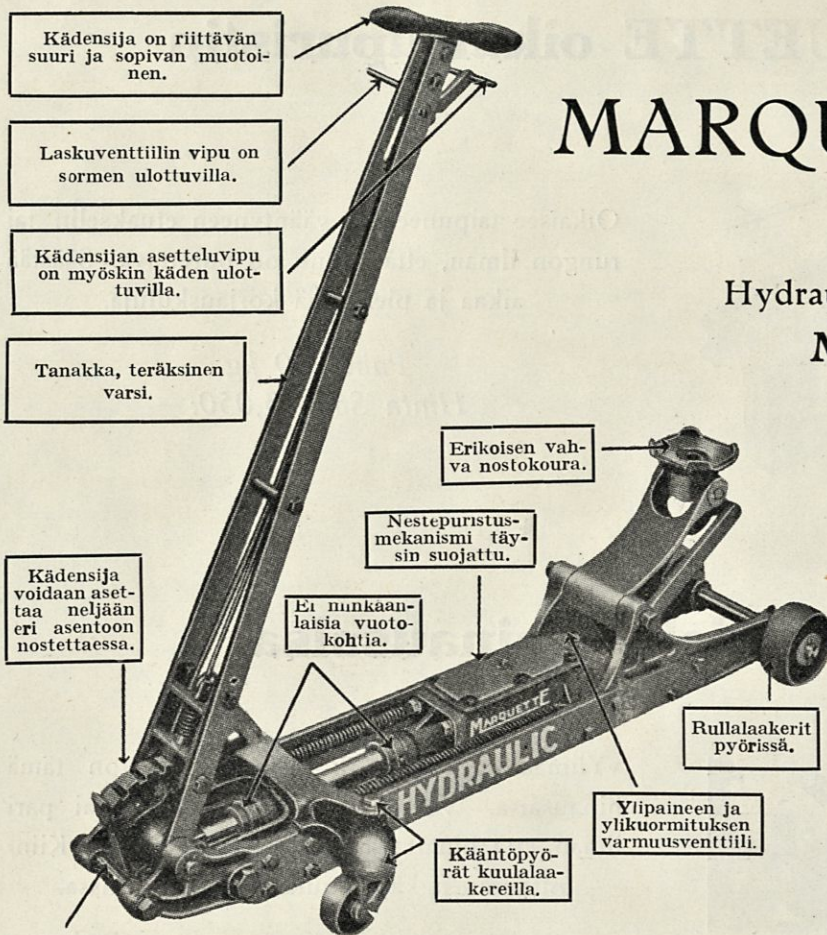
Erittäin kätevä koje kaikille, joiden täytyy suorittaa tarkkoja ja nopeita mittauksia. Ei kaipaa minkäänlaista säätämistä. Pikkuviisari näyttää tuuman kymmenesosat ja iso sadas- ja tuhannesosat.

Hinta Smk 520:—

MARQUETTE väkivipuja

Hydraulinen väkivipu

Malli H



Kädensija on riittävän suuri ja sopivan muotoinen.

Laskuventtiilin vipu on sormen ulottuvilla.

Kädensijan asetteluvipu on myös käden ulottuvilla.

Tanakka, teräksinen varsi.

Kädensija voidaan asettaa neljään eri asentoon nostettaessa.

Ei minkäänlaisia vuoto-kohtia.

Nestepuristuskoneiston täysin suojattu.

Erikoisen vahva nostokoura.

Rullalaakerit pyörissä.

Ylipaineen ja ylikuormituksen varmuusventtiili.

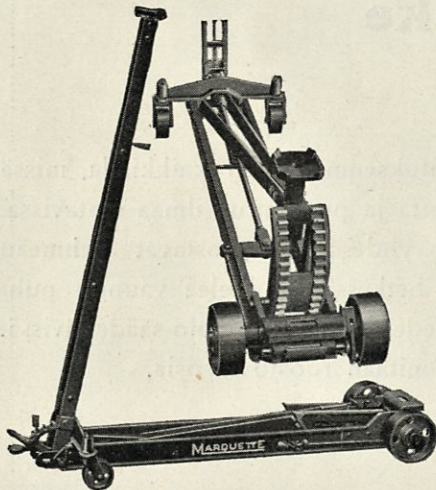
Kääntöpyörät kuulalaakereilla.

Vahva poikkituki suojelee nestepumppua.

Nostokorkeus 5"–18"
Kuormituskyky 2250 kg.
Kokonaispituus 127 cm.

Hinta Smk. 2,500:—

MARQUETTE Mekaaninen nostovipu Malli D



Yleisnostovipu. Ainoastaan 4" korkea, sopii matalimman akselin alle. Tällä nostovivulla voidaan nostaa mikä vaunu tahansa.

Nopeasti asetettavissa eri korkeuksille.

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

Kädensija voi toimia neljässä eri asennossa.

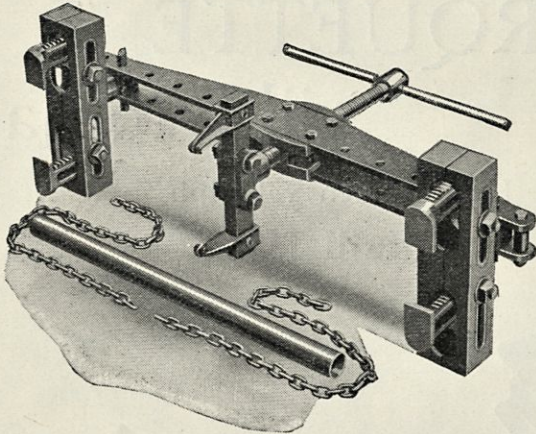
Nopea ja helppo yhden sormen säätö. Kun vaunua täytyy kohottaa paikassa, jossa on seinä tai toisia vaunuja tiellä, on kädensijan säätö erittäin suuriarvoinen.

Nostokorkeus 5 $\frac{1}{2}$ "–17 $\frac{1}{4}$ " Kuormituskyky 2250 kg.

Kääntösäde 11 $\frac{1}{2}$ "

Hinta Smk. 1,925:—

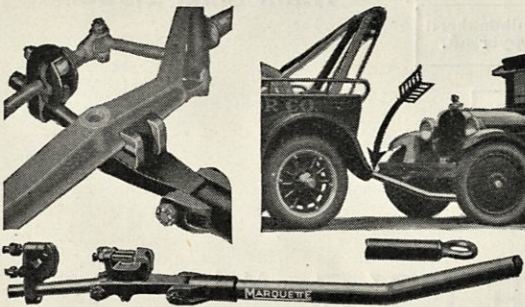
MARQUETTE oikaisupuristin



Oikaisee taipuneen ja vääntyneen etuakselin tai rungon ilman, että vaunu on purettava. Säästää aikaa ja pienentää korjauskuluja.

*Paino 80 kg.
Hinta Smk. 3,050:—*

Yhden miehen hinausaisa

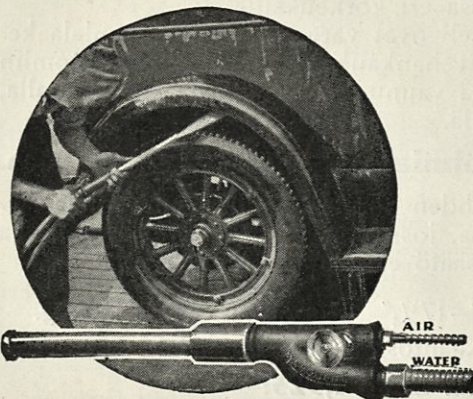


»Ylimääräinen mies korjaamollanne» on tämä hinausaisa. Voitte hinata sillä auton tai pari ilman, että hinattavaa autoa ohjaa kukaan. Kiinnittäminen käy muutamassa minuutissa.

Hinta Smk. 920:—

Kiihdytyssuulake

vaunun pesua varten.



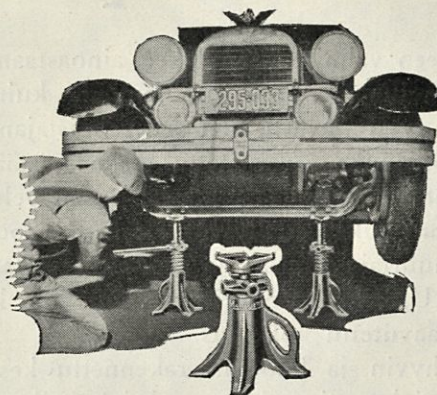
Erittäin tarkoituksenmukainen kaikkialla, missä on vesijohtovettä ja puristettua ilmaa saatavissa. Vesi ja ilma yhdessä muodostavat pehmeän suihkun, joka hetkessä huuhtelee vaunun puhtaaksi. Sekä veden että ilman tulo säädettävissä.

Ei mitään ruostuvia osia.

Hinta Smk. 950:—

Yhdistetty autopukki ja väkivipu, MARQUETTE

Nostoruuvin pituus 6"
Asetteluvarren pituus 7 ½"
Alin asento 10 ½"
Ylin asento 24"



Paino 9,5 kg.
Nostokyky 4 tonnia.
Hinta Smk. 550:—

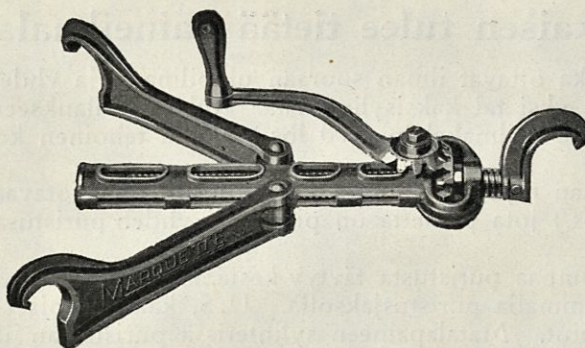
Mukavasti säädettävissä.

MARQUETTE Vannepihdit

N:o 1
Vaunun omistajia varten, sopii matalapaineisten renkaiden vanteille.

N:o 2
Vaunun omistajia varten, sopii kaikille taitettaville vanteille.

N:o 3
Autohalleja varten. Erittäin tanakka. Nopeasti säädettävissä eri vanteita varten.

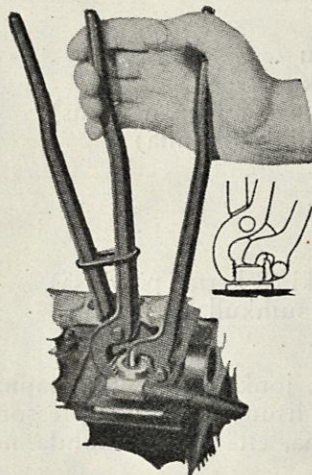


Hinnat:

N:o 1 Smk. 85:—
N:o 2 Smk. 110:—
N:o 3 Smk. 220:—

MARQUETTE akkumulaattoripihdit

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



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 tuotantomahdollisuuksin 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 kompressoreja. U.S. tehdas on uranuurtaja 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 kestäväseen monivuotista käyttöä. Jokainen osa on saanut tarpeeksi huomiota ja tarpeeksi kokeilutyötä osakseen kestääkseen todella rasitukset. Mainitsemme vain: teräksiset keskenään vaihtavat venttiilit, runsasmittaiset pronssi- tai rullalaakerit, tehokas laakerivoitelu, imupuolen äänenvaimentaja, hiotut ja kiilloitetut sylinterit, vauhtipyöräruulettaja, erikoisilmäsäiliö jne. Kaikki rakenteita, jotka yhdessä muodostavat sen hyväksitun kokonaisuuden, joka tunnetaan nimellä U.S. kompressorit.

Mitä jokaisen tulee tietää paineilmalaitteista.

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

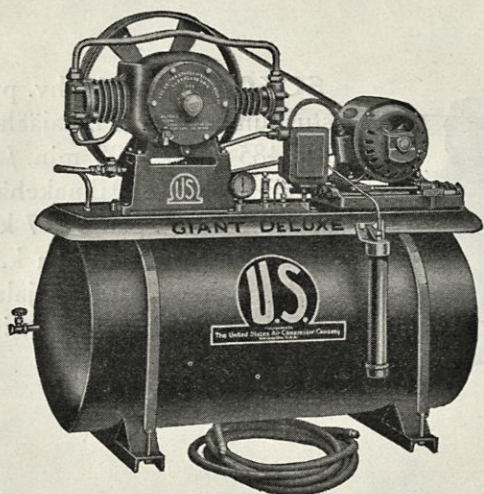
Jos paineilmaa tarvitaan myöskin muihin tarkoituksiin on suotavaa, että työpaine on vähintään 10 ilmakehää (150 lbs.) jota painetta on pidettävä yhden puristusasteen ilmakompressorien asiallisena ylärajana.

Tarvitessamme korkeampaa puristusta täytyy kestäväseen suunnitellun ilmakompressorin työkennellä kahdella tai useammalla puristusjaksolla. U.S. kaksijaksoiset kompressorit ovat erityisen huolellisesti 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.

Koska usein sattuu, että vastuuntunnetta vailla olevat myyjät myyvät paineilmalaitteita, joiden tehon pitäisi riittää mitä erilaisimpiin tarkoituksiin, julkaisemme tässä joidenkin paineilamalla toimivien laitteiden ilmakulutusta osoittavan taulukon.

	Ilman kulutus	
	minuuttilitroissa	kuutiojaloissa
Bensiini- tai öljypumppu	30	1
Autorenkaiden täyttöletku	45	1,5
Automaattiset ovenavaajat (jokainen avaus)	60	2
Paikkauspistooli (pyöreällä suihkulla) . . .	50	1,75
Ilmanpuhalluspistooli	85	3
Jousien rasvausrisku	100	3,5
Korkeapainerasvaaja	115	4
Jarrujen koettaja	145	5
Automaattinen nostokurki (8 kertaa päivässä)	170	6
Maalausruisku (litteällä suihkulla)	200	7
Ilmavasara (1/2")	550	20

Älkää valitko ilmakompressorit, jonka teho nipin napin riittää tarpeisiinne. Ostakaa mieluummin lähinnä suurempi koko. Ylisuuruisena kompressorinne saa aina silloin tällöin ylimääräisen »levon» ja rohkenemme väittää, että se ei unohda noita »lepohetkiään» vielä vanhoilla päivilläänkään.

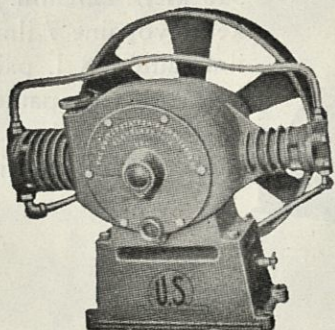


Giant de Luxe

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

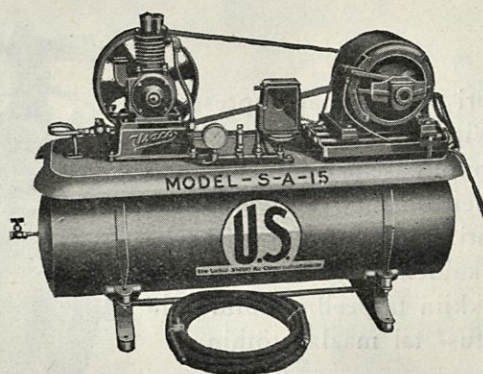
Moottori 1 hv., puristuspumppu 2 syl., ilma-
jäähdytetty, teho 127 min./l, korkein työpaine
14 ilmakehää, ilmasäiliö 227 l., teräsjalusta,
laitteen paino 245 kg. Varusteet: automaati-
on katkaisija, painemittari, 25 jalan ilma-
letku sulkuhanalla ja itsesulkevalla nippelillä.

Giant de Luxe on erittäin käytännöllinen
siellä, missä tarvitaan runsaasti korkeapai-
neista ilmaa. Sylinterien työskennellessä sar-
jassa saavutetaan suuri puristusaste (14 ilma-
kehää) vain $\frac{3}{4}$ -1 hv. moottoria käyttäen.
Suuren paine-eron ansiosta sujuu suurempien-
kin renkaiden täyttäminen sangen nopeasti.



De Luxe mallin kompressori

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

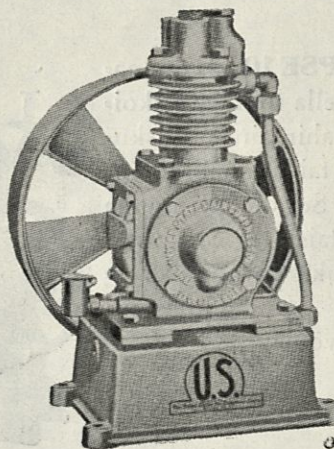


Malli SA-15

Hinta Smk. 7,700:—

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 sulkuhanalla ja itse-
sulkevalla nippelillä.

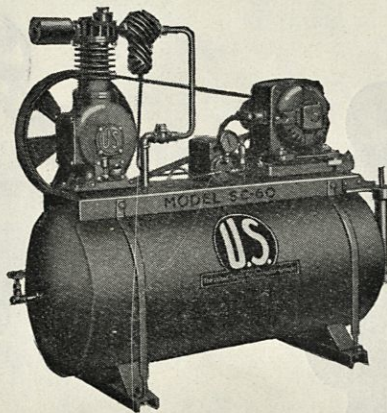
Malli SA-15 on eniten suositettu ilmapump-
puyhdistelmä autohalleja ja bensiiniasemia
varten. Sen tarvitsema voima on siksi vähäi-
nen, että moottori voidaan kytkeä valovirtaan.
Ilmamäärä riittää hyvin yhtä letkua käyttäen
autorenkaiden täyttämiseen, puhdistustöihin
tai paikkausruiskulla maalamiseen. On huo-
mattava, ettei laite ole tarkoitettu antamaan
paineilmaa enemmän kuin mitä tarvitaan suur-
ten kuormas- ja linjas-autorenkaiden täyttämiseen.



Malli SA-9

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

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



Mallit SC-60.

SC-60, moottori 1½ hv. puristuspumppu 1-syl. ilmajäähd. teho 485 kierr. 198 min. / 1. korkein työpaine 10 ilmakehää, ilmasäiliö 227 l. paino 237 kg. Varusteet: automaattinen katkaisija, painemittari, 25 jalan ilmaletku sulkuhanalla ja nipelillä.

HINNAT:

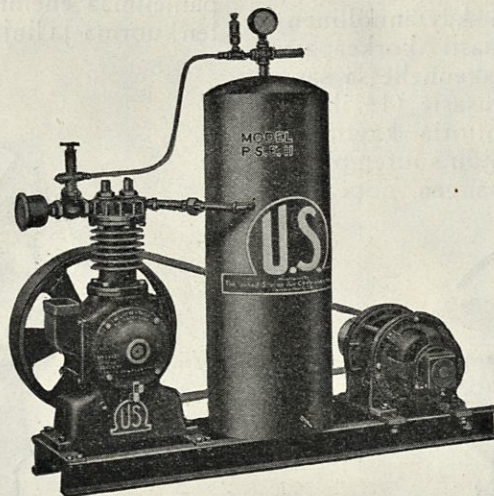
3-vaihe moottorilla	11800:—
1-vaihe — » —	12700:—
Tasavirta — » —	13400:—

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

HINNAT:

3-vaihe moottorilla	14700:—
1-vaihe — » —	15500:—
Tasavirta — » —	16300:—

Malli PSE 10-11 on matalapaineella toimiva erikoisen halpahintainen ruiskumaalaus- tai autohallikompressori. Se on pienin ja halpahintaisin U.S. kompressori joka voi tulla kysymykseen yhtämittaisessa maalaustyössä.



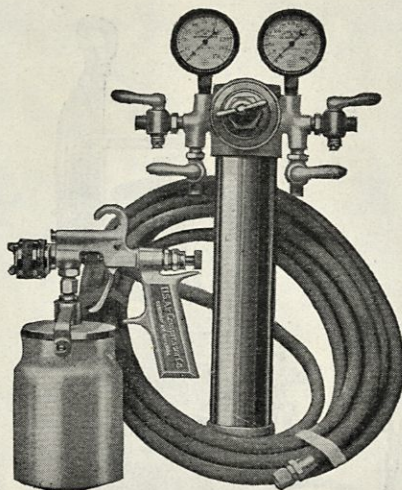
Malli PSE 10-11, moottori 1½ hv. puristuspumppu 1-syl. ilmajäähd. teho 540 kierr. 227 min. / 1. korkein työpaine 7 ilmakehää, ilmasäiliö 68 l. paino 154 kg. Varusteet: painemittari, automaattinen katkaisija tai tyhjänäkäyntiventtiili.

HINNAT:

Ilman teräsjalustaa		Teräsjalustalla	
3-vaihe moottorilla	7800:—	3-vaihe moottorilla	9200:—
1-vaihe — » —	8700:—	1-vaihe — » —	10000:—
Tasavirta — » —	9600:—	Tasavirta — » —	10900:—

U S maalauspistoolit

Ainutlaatuinen maaliaineen hajaantuminen on ominaista U. S. (De Vilbiss) maalauspistoolille. 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.



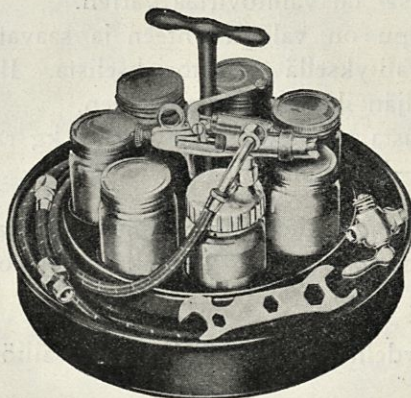
U. S. (de Vilbiss) maalauspistooli ilmanpuhdistajineen

Ilmanpuhdistaja ja paineen-säätäjä on välttämätön kunnollisessa maalaustyössä. Puristetussa ilmassa on aina vettä, öljyä ja tomua, jotka aineet täytyy tarkkaan poistaa ennen kuin paineilma päästetään maalin kanssa kosketuksiin. U. S. ilmanpuhdistaja on kovaa, nikkeli-päällysteistä pronssia. Sarja ylisuuruisia suodattimia poistaa vahingolliset vieraat ainekset suodatettavasta ilmasta.

HINNAT:

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

U. S. paikkauskalusto käsittelee paikkauspistoolin letkui-neen (15 jalkaa), 6 varasäiliötä ja telineen, jolla näitä laitteita voi mukavasti säilyttää ja kul-jettaa. U. S. paikkausruisku toimii tavallisen rengaspumpun syöttämänä (45–50 min). Sen rakenne on yksinkertainen, mutta käyttövarma.



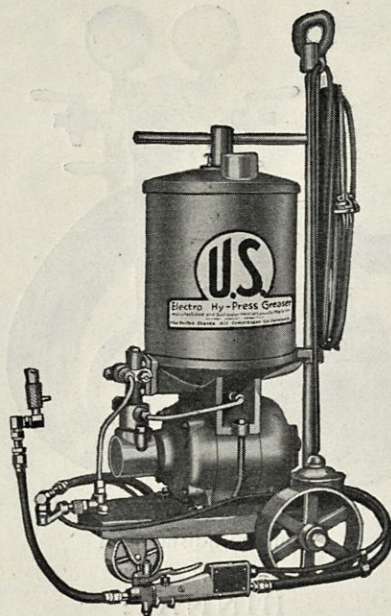
Touch-Up paikkauskalusto.

Samat periaatteet, jotka teke-vät U. S. maalauspistoolin kor-vaamattomaksi automaalaamoille, ovat tähän paikkauspis-tooliin sovitettuna takeena siitä, että U. S. paikkauskalusto on juuri se, mikä autohallien ja korjaamoiden on hankittava sil-loin kun niiden yhteydessä ei ole varsinaista automaalaamaa.

Hinta 1450: —

US Korkeapainerasvaaja

Pumppu aikaansaa jättiläispaineen jos laakeri on tukkeutunut, mutta mitään painetta ei muodostu, jos rasva pääsee vapaasti laakeriin.



Yllä kuvattu korkeapainerasvaaja on rakennettu autotalleja, korjaamoita, vaunujen jälleenyjiä ja autoliikkeenharjoittajia varten. Se sopii kaikille, joilla on kaksi tai useampia vau-
nuja rasvattavanaan.

Moottori: $\frac{1}{4}$ Hv. joko tasa- tai vaihtovirtaa varten.

Ilmapumppu ja rasvapumppu on valettu yhteen ja saavat ne kumpikin käyttövoimansa kuulalaakereidun kampiakselin välityksellä moottoriakselista. Ilmapumppu täyttää automaattisesti rasvasäiliön tyhjän osan neljän ilmakehän paineeseen.

Rasvasäiliö on painekoetetusta teräslevystä ja vetää 7 kg rasvaa.

Teho: 3500–5000 lbs (250–350 ilmak.)

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

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

Hinta 110 v. tasavirralla	6200:—
» 110 » 50 per virralla	6400:—

ACME QUALITY



ruisku- (pyroxyliini) värit

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

ACME värivalikoima 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 käytettävänä, 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 » » » » » » » » 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). Öljyperäinen täytemaali 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, tummaa tai vaaleata, kuivumisaika 1—3 tuntia. 1/1 gall. à 215:—.

Tätekitti (Putty) Suurempien naarmujen ja vikojen täyttämiseen ei ruiskutäyteväri riitä, vaan on korjattava kohta täytettävä kitillä (spaklattava). Paremman kestävyysden saavuttamiseksi ja työn helpoittamiseksi on alle ruiskutettava täytevärikerros. Öljypohjatyössä käytetään kitinä ohentamatonta täyteväriä, pyroxyliiniperäisessä taas erikoinen tätekitti, joka on helppokäyttöinen ja nopeasti kuivuva.

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

Ohentajat (Thinner). Ohentaja on erittäin tärkeä tekijä maalauksessa. Halpoja ohentajia on varottava, sillä kuta parempaa työtä halutaan, sitä parempaa ohentajaa on käytettävä Acme ohentaja N:o 711 on hyvin juokseva, miellyttävätuoksuinen ohentaja, joka synnyttää kiinteän, helposti kiilloitettavan pinnan. Ohentaja N:o 755 on jonkun verran hitaampi, edellistä vielä paremmin juokseva; sillä saavutetaan erikoisen korkea kii to; sitä on aina käytettävä, kun epäillä pohjan kestävyyttä. Ohentaja N:o 20 on Acmen paras ohentaja. Siihen soveltuu mitä sanottiin N:o 755:stä.

Thinner N:o 711 1/1 gall. à 120:— 5/1 gall. à 525:—
» » 755 1/1 » » 140:— 5/1 » » 650:—
» » 20 1/1 » » 160:—

Värit (Lacquer).

Värisyvyydessä, peittokyvyssä ja kestävyudessa ovat ACME värit vailla vertaa. Väriaine on erikoisen hienojakoista, joten niillä saavutetaan korkein kiilto. Paras esimerkki peittokyvystä on ohentaminen: ACME värejä on ohennettava suhteessa, 2 osaa ohentajaa 1 osaan väriä.

ACME mustat ansaitsevat oman lukunsa. *Gloss Black* on hyvin juokseva musta, joka antaa kiiltävän ja kestävän pinnan ilman jälkikiilloitusta. *Super Jet Black* on mustista mustin, siis paras markkinoilla. Se kuivuu satiini-aiseksi pinnaksi, joka kiilloitettuna antaa mitä loistavimman kiillon. *P. S. Black* on tarkoitettu vanhoille vaunuille. Se on siinä määrin sitovaa, ettei paljaitakaan paikkoja tarvitse pohjustaa. Se kuivuu puolikiiltäväksi ja on edelleen kiilloitettavissa. *Touch up Black* on paikkausmustaa. Se soveltuu paitsi paikkauksiin myös sivellinmaalaukseen paikoissa, joissa sivellin ehkä on ruiskua mukavampi, kuten tuulilasin kehyksiin, kojetauluihin, ikkunapieliin j.n.e. Ruiskukäyttöä varten se on ohennettava 25 %:lla ohentajaa. *Chassis Black* on halpa musta, joka on tarkoitettu konealustojen, kurasuojien alaosien y.m.s. maalaukseen.

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

HINNAT:

Madder Maroon	1/1 gall.	325:—
»	» 1/4 »	100:—
»	» 1/8 »	52:—
P. S. Black	1/1 »	180:—
Muut värit	1/1 »	305:—
»	» 1/4 »	95:—
»	» 1/8 »	48:—

Väritsvärit 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 kiilto aikaansaadaan erikoisella hiomatahnalla, jota ACME valmistaa kahta eri karkeutta.

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

1/4 gall. tölissä à 47:—

1/1 » » » 160:—

Apuaineet.

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

1/1 gall. 275:—, 5/1 gall. 1275:—.

Mist Kote pienentää huomattavasti lopullista kiilloitus-työtä. Viimeisen värikerroksen päälle ruiskutetaan kerros sitä, jolloin pienemmätkin epätasaisuudet täyttyvät. 3 tunnin kuivumisajan jälkeen antaa hiominen ainutlaatuisen 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 ruiskumaalauksessa ovat huolellisuus ja puhtaus. Maalattavan auton tulee olla ehdottomasti puhtaan, vapaan rasvasta ja kosteudesta. Myös maalaukseen käytetty paineilma ja itse maalaamo on pidettävä puhtaina. Värit on huolella siivilöitävä ja sekoitettava. Vasta tällöin voidaan saada hyvä tulos, jonka ACME laatu takaa.

ACME

paikkauskabinetti

kohottaa värinsekoitusmahdollisuutenne melkein rajattomiin. Tarvitsette vain muutamia harvoja perusvärejä voidaksenne itse sekoittaa kaikkien amerikkalaisten autojen paikkausvärejä. Siistissä metallilaatikossa on noin 500 eri värimallia. Lisäksi kuuluu värikabinettiin seuraavat värit:

1/1 gallonaa Super Jet Black	1/4 gallonaa Sienna N:o 830
1/1 » Black N:o 650	1/4 » Orange N:o 811
1/4 gallonaa White N:o 656	1/4 » Red N:o 806
1/4 » Prussian Blue N:o 810	1/4 » Vermillion N:o 831
1/4 » Ultramarine Blue N:o 821	1/4 » Umber N:o 829
1/4 » Yellow N:o 807	1/4 » Maroon N:o 809
1/4 gallonaa Green N:o 808	

Hinta Smk. 1800:—

PROTECT-O-LAC

peitesuopaa



Hinta Smk. 200:— gall.

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

Suosittellessanne asiakkaillenne akkumulaattoria muistakaa että

Prest-O-Lite

KULTAMITALI

akkumulaattorit edustavat uranuurtaja-merkkiä akkumulaattorien historiassa.

Askel askelelta 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 määrätietoisen 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 hehkuvässä helteessä että Pohjo-lan purevassa pakkasessa. Tarvittiin suuri joukko uusia mittauskoneita ja työtapoja metallioksiidien tutkimista varten. Huomattiin pian, ettei mikään metallioksiidi yksin kelpaa levyihin, vaan että pa-ras tulos saavutetaan sekottamalla suuri joukko erilaisia oksiideja. Sarja patenteja säilyttää näiden kalliiden kokeilujen vuosi vuodelta arvossa lisääntyvät tulokset *Prest-O-Lite* akkumulaattorien ostajia varten.

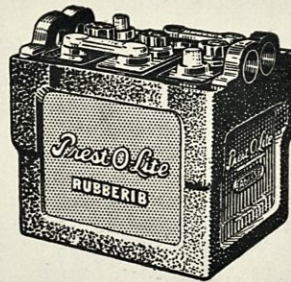
Korkea varautumiskyky.

Yksi monista oksiideista, joita *Prest-O-Lite* käyttää erikois-oksiidiseoksessaan, on harvinaisen hieno-jakoinen lyijyoksiidi, jota valmistetaan keittämällä sulaa lyijyä suljetussa kattilassa, kunnes lyijykaasu oksiidoituu. Oksiidi jäähdytetään ja kootaan kamelinkarvasuodattimilla. Tämä sangen kallis oksiidi, jota runsaasti käytetään *Prest-O-Lite* levyihin, vaikuttaa suorastaan käänteentekevästi ja suureksi osaksi sen ansiota on levyjen korkea varautumiskyky, josta *Prest-O-Lite* akkumulaattorit ovat tun-
netut kaikkialla maailmassa.



Alikoko — alikunto.

Te tiedätte, ettei suuri mies voi käyttää liian pieniä housuja. Tietäkää myös, että pieni akkumulaattori ei liioin voi käyttää suurta autoa.



RUBBERIB

„Maailman hienoin auto-
akkumulaattori”

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



Kiinalaiset maksavat lääkäri-
leen pysyessään terveinä. Jos
teidän akkumulaattorinne »pa-
remmat päivät» kuuluvat muis-
toihin, tiedustakaa meiltä, mil-
laista akkumulaattoria vaunune
tarvitsee. Neuvomme ei maksa
mitään.

Prest O Lite

AKKUMULAATTORIT

Haku		Sarja merkintä	Hinta	Teho amp.t.	Mitat			Sellin levy- luku
N:o	kirjain				Pituus	Leveys	Korkeus	
1	B	A=611=SF Rubberib	985:—	100	9"	7"	9 ⁵ / ₈ "	11
	C	613 J Standard	720:—	90	9"	7"	9 ¹ / ₈ "	13
	C	613 JE —»—	720:—	90	8 ¹³ / ₁₆ "	7"	8 ⁷ / ₈ "	13
	C	613 JL —»—	720:—	90	8 ¹³ / ₁₆ "	7"	8 ⁷ / ₈ "	13
2	E	A=613=SF Rubberib	1150:—	120	10 ⁵ / ₁₆ "	7"	9 ⁵ / ₈ "	13
	F	615=J Standard	865:—	105	10 ⁵ / ₁₆ "	7"	9 ¹ / ₈ "	15
	G	613=RF —»—	865:—	100	10 ⁵ / ₁₆ "	7"	9 ¹ / ₈ "	13
3	H	A=615=SF Rubberib	1310:—	135	11 ⁹ / ₁₆ "	7"	9 ⁵ / ₈ "	15
	J	615=RF Standard	1100:—	116	12"	6 ³ / ₄ "	9 ¹ / ₈ "	15
4	K	A=617=SF Rubberib	1510:—	115	13"	7"	9 ⁵ / ₈ "	17
	L	617=RF Standard	1240:—	132	13"	7"	9 ¹ / ₈ "	17
Special sarja		611=B	540:—	75	9 ¹ / ₁₆ "	7"	9 ³ / ₁₆ "	11
		613=B	625:—	90	9 ¹ / ₁₆ "	7"	9 ³ / ₁₆ "	13
		613=BE	625:—	90	8 ¹⁵ / ₁₆ "	7"	8 ¹³ / ₁₆ "	13
		613=BL	625:—	90	8 ¹⁵ / ₁₆ "	7"	8 ¹³ / ₁₆ "	13
Mercury sarja		613=N	580:—	80	9 ¹ / ₁₆ "	7"	9 ³ / ₁₆ "	13
		615=N	750:—	95	10 ³ / ₈ "	7"	9 ³ / ₁₆ "	15
		615=Y	930:—	116	12"	6 ³ / ₄ "	9 ¹ / ₈ "	15
		617=Y	1100:—	132	13"	7"	9 ¹ / ₈ "	17

Latausvirta ampereissa

Sellin levy- luku	Malli J		Malli RF		Malli SF		Malli JFK	
	alussa	lopusa	alussa	lopusa	alussa	lopusa	alussa	lopusa
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



Prest-O-Lite

AKKUMULAATTORIEN SUOSITTELU TAULUKKO

Vaunun nimi	Vuosi	Malli	Haku	
			N:o	Kir- jain
Ajax	1925-26	kaikki	1	B
Auburn . . .	1918-21	6-44, 6-59, 6-39B	1	B
	1921-25	kaik. paitsi 6-43, 4-44	2	F
	1925-27	6-43, 6-66, 4-44	1	B
	1928-29	76, 88, 6-80	1	C
	1928-29	8-88, 8-77, 115, 8-90, 120	2	G
Buick	1922-29	nelonen, Std. kuutonen	1	C
	1920-25	Master Six	2	F
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	kaikki	1	C
Chrysler . . .	1924	B (60-1927)	1	C
	1926-28	1-58, 50, 52	1	C
	1925-29	G, B, G-70, (H-60-1926), 62, 65	2	F
	1928-29	72, 75	3	J
	1926-29	E-80, 80	4	K
Cleveland . .	1919-26	kaikki	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
	1928-29	Standard "6",	2	F
	1929	Senior 6	3	J
Durant	1922-26	4 sylinterinen	1	B
	1922-26	6 —»—	2	F
	1929	55	1	C
	1927-28	M-2	1	B
	1927-29	R-2, 65	2	G
	1927-29	J, 75	2	E
Erskine	1927-29	kaikki	1	C
Essex	1922-29	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
	1928-29	A	1	C
Franklin . . .	1923-24	10-B, 10-C	3	H
	1925-29	10-C, 11-A, 11-B, 135, 137	4	K
	1929	130	3	J
Gardner . . .	1923-25	4-sylinterinen	1	B
	1925-27	6- —»—	2	E
	1925-29	8- —»—	4	K
	1928-29	120, 125	2	F
Gray	1922-26	kaikki	1	C
Graham-Paige	1928-29	610, 612	1	C
	1928-29	614, 615	2	F
	1928-29	619, 629, 835, 621, 827, 837	3	J
Hudson	1924-29	kaikki	2	F
Hupmobile . .	1922-25	4-sylinterinen	2	E
	1926-29	A, A-6, Century 6	2	F
	1925-29	E	4	K
	1928-29	M, Century 8	2	E

* Ilman korvia. Käännetyt navat.

** Ilman korvia.

Vaunun nimi	Vuosi	Malli	Haku	
			N:o	Kir- jain
Jewett	1922-26	kaikki	2	F
Jordan	1924-29	MX, L, Line 8, 8JE J, E, G,	2	F
	1926-27	Great Line 8	4	K
	1927-28	R	1	C
	1927-28	A, AA	3	J
La Salle . . .	1927-29	kaikki	2	F
Locomobile . .	1926-29	90, 8-70	4	K
	1925-27	Jr. 8	2	F
	1927-28	8-66, 8-80, 70	3	H
Marmon	1920-28	34, 74, 75	4	K
	1927	Little Marmon	2	F
	1928-29	68, 78	2	F
Marquette . . .	1929	kaikki	1	C
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	1923-25	4-sylinterinen	1	B
	1926-29	Light 6, Special 6, Std. 6	1	B
	1923-29	Advanced 6	2	E
Oakland	1920-29	kaikki	2	F
Oldsmobile . .	1924-29	kaikki	1	C
Overland . . .	1918-26	kaikki	1	B
Packard	1920-28	kaikki 6-sylinteriset	2	E
	1923-29	8-sylinteriset	4	K
	1928-29	Standard 8	3	H
Paige	1923-25	6-70	4	K
	1926-27	6-45, 6-65, 6-75	2	F
Peerless	1925-29	70, 72, 67, 69, 6-80, 6-90, 80, 91	2	F
	1927-29	6-60, 60, 61	1	B
	1928-29	8-69, 8-67, 125	4	K
	1921-28	32, 33, 36	4	K
Pierce Arrow	1924-29	80, 81, 133, 143	2	E
Pontiac	1926-29	kaikki	1	C
Plymouth . . .	1928-29	kaikki	1	C
Reo	1920-29	Flying Cloud, Master	2	E
	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
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 . .	1923-29	Standard 6, Dictator Commander	1	B
	1923-29	Big 6, Special 6, Com- mander, President	2	E
Stutz	1926-29	AA, BB	4	K
	1929	Blackhawk	2	F
Velie	1926 28	60, 66, 77	2	F
	1926-27	50	1	C
	1928	88	2	E
Whippet	1927-29	6-sylinterinen	2	G
	1926-29	4 —»—	1	B
Willys-Knight	1920-29	64, 65, 66, 66A	4	K
	1927-28	70, 70-A, 56	3	H
	1929	70-B	2	E
Wolverine . . .	1927-28		1	C

JOHNS MANVILLE

kaksois-

puristettu

jarrunauha

valmistetaan puhtaasta asbestista ja metallilankakudoksesta. Se on erittäin huolellisesti impregnoitua, joten vesi ja voiteluaineet eivät voi sitä pilata. Sen kudonta takaa suurimman mahdollisen kulutuskestävyyden 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: —	
	$3'' \times 3/16''$ 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: —
	$3'' \times 1/4''$ 185: —

JOHNS MANVILLEEN
voitte luottaa.



JOHNS MANVILLE

ääneton 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 vaunumerkkejä varten. Suosittelemme sitä ainoastaan umpinaisiin jarruihin, joihin ei pääse vettä, likaa, tomua j.n.e. Oikein säädettyinä ovat tällä kitkapinnalla varustetut jarrut äänettämiä. Jarrutus on hämmästyttävän 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. äänetöntä jarrupintaa. Näitä vaunuja varten suosittelemme kaksoispuristettua ja HD. jarrunauhaa.

J. M. ääneton jarrupinta levyinä:

1'×3'×5/32" levytä Smk. 390:— 1'×3'×3/16" levytä Smk. 426:— 1'×3'×1/4" levytä Smk. 580:—

J. M. ääneton jarrupinta renkaissa à 21 jalkaa (6,40 m.). Renkaan numerot ilmaisevat: kaksi ensimmäistä 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 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. 75:—
» N:o 102	» 135:—	» N:o 204	» 164:—	» N:o 319-R	» 320:—
» N:o 107	» 180:—	» N:o 205	» 325:—	» N:o 335-R	» 158:—
» N:o 112-R	» 350:—	» N:o 206	» 280:—	» 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	» 85:—
» N:o 202	» 250:—				

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.			
Brockway														
S-5-17	16	502-R	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	—	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times 5\frac{5}{32}$	8-16	834	28:—			
SK-4-11	16	»	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	—							
K, K2, J, T2	—	—	—	—	$3 \times \frac{3}{16} \times 48$	2	U.&S.							
K-2	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 52$	4	—							
K-2, K-3-10, KR2-4	16	503-R	620:—	8	—	—	—							
K-11-14, KR5-11	16	502-R	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-R	620:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13$	8	—							
KR-KR2, 3, 4 ..	18	»	—	8	—	—	—							
R-15	—	502-R	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{8}{16}$	8	—							
R2, RT3-8	21	504-R	770:—	8	$3\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{8}$	8	—							
T-T2-16	24	505-R	972:—	8	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	—							
SK-SK2, 3, 0 ..	—	370-R	410:—	8	$2 \times \frac{3}{16} \times 20$	8	—							
Buick														
1930 Marquette ..	12	227	135:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{3}{8}$	8	S.E. & T.	} $7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	10	718	24:—			
		533-F	—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$	2	E.J.							
1930, 40-118	14	533-F	110:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 7\frac{3}{4}$	2	E.J.							
1930 40-118	14	534-R	165:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$	2	T							
		534-R	—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 7\frac{3}{4}$	2	T							
		534-R	—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{3}{8}$	4	T							
1930, 50, 60-124, 132	15	535-F	130:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{2}$	2	E							
		535-F	—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 8\frac{9}{32}$	2	E							
1930, 50, 60-124, 131	15	536-R	194:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{2}$	2	T							
		5365R	—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 8\frac{9}{32}$	2	T							
		536-R	—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 6\frac{3}{8}$	4	T							
1929, 116" W.Base	12 ³ / ₈	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 38\frac{5}{8}$	2	U.J.E.							
1928, 115" W.Base	12 ³ / ₈	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 38\frac{5}{8}$	2	U.J.T.							
1927-1926, Stan- dard »6»	12	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 35\frac{9}{16}$	2	S.K.T.							
1929, 121", 129" W. Base	14	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 43\frac{3}{4}$	2	U.J.E.							
1928, 120", 128" W. Base	14	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 43\frac{3}{4}$	2	U.J.T.							
1927-1926, Master »6»	13 ⁵ / ₈	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{13}{16}$	2	S.K.T.							
	14	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 38\frac{5}{8}$	2	E. & T.							
1925, Master 45..	13 ⁵ / ₈	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	4	S.							
	12 ³ / ₈	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 33\frac{7}{8}$	4	E. & T.							
Standard »6»	12	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 35\frac{9}{16}$	2	S.							
	14	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 23\frac{5}{8}$	4	E. & T.							
1924, kaikki 4 syl.	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.							
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 26\frac{7}{8}$	4	E. & T.							
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{3}{4}$	4	E. & T.							
	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.							
1923, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 54, 55	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.							
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 38\frac{5}{8}$	2	U.							
34, 35, 36, 37 ..	—	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 35\frac{9}{16}$	2	S.							
	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 33\frac{7}{8}$	2	U.							
1922, 34, 35, 36, 37,	—	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 33$	2	S.							
	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 35$	2	U.							
1922, 48, 49, 50, 54, 55	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 45$	2	U.							
1921, 48, 49, 50 ..	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 41$	2	S.							
1922-1921, 44, 45, 46, 47	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 37$	2	S.							
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 41$	2	U.							
1920, K49, 50....	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.							
	—	—	—	—	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 43\frac{3}{8}$	2	U.							
K44, 45, 46, 47	—	—	—	—	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 38\frac{1}{4}$	2	U.							
	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 35$	2	S.							

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.		
Cadillac													
1929, 341B	16 ¹ / ₂	326-F	146:—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 16 ⁷ / ₈	2	S.J.E.	9 ¹ / ₂ × 6 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₈	4	946	52:50		
341 heinäk. 1928	16 ¹ / ₂	326-F	—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 7 ¹ / ₄	2	S.J.E.						
	16 ¹ / ₂	333-R	—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 16 ⁷ / ₈	2	SJT&K						
	16 ¹ / ₂	333-R	200:—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 7 ¹ / ₄	2	SJT&K						
	16 ¹ / ₂	333-R	—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 10 ⁵ / ₁₆	2	SJT&K						
1928, 341 ennen heinäkuuta 1927	16 ¹ / ₂	328-F	225:—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 11 ¹¹ / ₁₆	2	S.J.E.						
	16 ¹ / ₂	328-F	—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 27 ¹ / ₄	2	S.J.E.						
	16 ¹ / ₂	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 29 ¹ / ₄	2	U.J.T.						
	16 ¹ / ₂	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 16 ³ / ₁₆	2	U.J.T.						
	16 ¹ / ₂	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 40 ³ / ₈	2	K.						
1927-1926, 314 ..	17	329-F	206:—	6	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 11 ¹¹ / ₁₆	6	S.J.E.	9 ¹ / ₂ × 6 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₈	4	946	52:50		
	17	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 29 ¹ / ₄	2	U.J.T.						
	17	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 16 ³ / ₁₆	2	U.J.T.						
	17	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 47 ³ / ₈	2	K.						
	17	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 17 ⁹ / ₁₆	2	U.T.						
1925, V-63	17	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 19 ⁷ / ₈	4	S.T.						
	17	329-F	206:—	6	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 11 ¹¹ / ₁₆	6	S.J.E.						
	17	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 31 ¹ / ₈	2	U.T.						
	17	329-F	206:—	6	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 11 ¹¹ / ₁₆	6	S.J.E.						
1924, V-63	17	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 31 ¹ / ₈	2	U.T.						
	17	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 17 ⁹ / ₁₆	2	U.T.						
	17	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 47 ³ / ₈	2	S.T.						
1923, 63	—	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 51	2	S.T.	7 ⁵ / ₈ × 5 ³ / ₄ × 9 ¹ / ₆₄	16	709	20:—		
	—	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 54	2	S.T.						
	—	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 51	2	S.						
1922-1920, kaikki	—	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 54	2	U.						
	—	—	—	—	—	—	—						
	—	—	—	—	—	—	—						
	—	—	—	—	—	—	—						
	—	—	—	—	—	—	—						
	—	—	—	—	—	—	—						
	—	—	—	—	—	—	—						
	—	—	—	—	—	—	—						
Chandler													
1929, 65	9 ¹ / ₂	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 18	4	U.J.E.	8 ⁷ / ₈ × 6 ¹ / ₈ × 1 ¹ / ₈	2	862	31:50		
Royal 75 ..	9 ¹ / ₂	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 18	4	U.J.T.						
	—	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 22 ¹ / ₈	1	U.Kr.						
Big Six ja Royal 85 ..	10 ¹ / ₂	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 18 ⁷ / ₈	4	U.J.E.						
	10 ¹ / ₂	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 20 ¹ / ₂	4	U.J.T.						
	—	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 10 ³ / ₈	2	U.Kr.						
1928, Special Six	12	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 18	8	U.						
1928-1927 Big Six	8 ³ / ₈	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 22 ¹ / ₈	1	W.						
Royal	14	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 18 ⁷ / ₈	4	E.						
Eight	15	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 20 ¹ / ₂	4	T.						
1927, Special Six	8	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 21	1	W.						
	14	—	—	—	2 × 5 ⁵ / ₃₂ × 20 ¹ / ₂	8	S.						
	8 ³ / ₈	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 22 ¹ / ₈	1	W.						
Standard Six	12	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 18	8	S.						
	8 ³ / ₈	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 22 ¹ / ₈	1	W.						
1926, 35	—	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 21	1	W.						
	—	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 20 ¹ / ₂	4	U.						
1925	—	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 10 ³ / ₈	2	W.						
1924, 33	—	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 18 ⁷ / ₈	4	U.E.						
	—	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 20 ¹ / ₂	4	U.T.						
1923, 32	—	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 20 ¹ / ₂	4	U.						
1922-1920, New Series	—	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 10 ³ / ₈	2	W.						
	—	—	—	—	1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 23 ³ / ₈	2	U.						
	—	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 2	2	U.						
Chevrolet													
1929, Six	10 ¹ / ₂	313-F	75:—	4	1 ¹ / ₂ × 5 ⁵ / ₃₂ × 9 ¹ / ₃₂	4	S.J.E.	9 × 6 ¹ / ₄ × 1 ¹ / ₈	2	905	21:—		
	11	336-R	—	2	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 16 ¹³ / ₃₂	2	U.J.T.						
	11	336-R	164:—	2	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 13 ³¹ / ₆₄	2	U.J.T.						
	—	—	—	—	1 ¹ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 28	2	K.						
	—	—	—	—	1 ¹ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 28	2	S.						
1928, 2AB, 4-syl.	11	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 33 ¹⁵ / ₁₆	2	U.T.						
1928, 2AA	10 ¹ / ₂	313-F	75:—	4	1 ¹ / ₂ × 5 ⁵ / ₃₂ × 9 ¹ / ₃₂	4	S.E.						
1927-1926, Sarja V	11	—	—	—	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 33 ¹⁵ / ₁₆	2	U.						
	—	—	—	—	1 ¹ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 28	2	S.						
1925, Sarja K	—	—	—	—	1 ¹ / ₂ × 5 ⁵ / ₃₂ × 34	2	U.						
	—	—	—	—	1 ¹ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 28	2	S.						

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.				
Chevrolet kuormav.															
1929, Six	10 ^{1/2}	313-F	75:—	4	1 ^{1/2} × 5 ^{5/32} × 9 ^{1/32}	4	S.J.E.	} 9 × 6 ^{1/4} × 1 ^{1/8}	2	905	21:—				
	11	336-R	164:—	2	2 × 3 ^{3/16} × 16 ^{13/32}	2	U.J.T.								
11	336-R	—	2	2 × 3 ^{3/16} × 13 ^{51/64}	2	U.J.T.									
1928, AB Chassis, 4-syl.	—	—	—	—	1 ^{1/4} × 5 ^{5/32} × 28	2	S.								
	—	313-F	75:—	4	2 × 3 ^{3/16} × 33 ^{15/16}	2	U.T.								
1928, LM, 1 ton ..	—	—	—	—	1 ^{1/2} × 5 ^{5/32} × 9 ^{1/32}	4	S.E.								
1927-1925, sarj. X	—	—	—	—	2 × 3 ^{3/16} × 36 ^{23/32}	2	U.								
—	—	—	—	—	1 ^{3/4} × 5 ^{5/32} × 33 ^{13/33}	2	S.								
Chrysler															
Chrysler 1930, 66 .	11	104	96:—	2	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 9 ^{1/4}	2									
»	—	—	—	2	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 11 ^{1/2}	2									
» 70, 77 ..	14	105	138:—	2	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 13	2									
—	—	105	—	2	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 14 ^{29/32}	2									
1929-1928, 75.	14	105	138:—	2	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 13	4	S.E & T	10 × 6 ^{1/4} × 9 ^{9/64}	2	1033	59:—				
	14	105	—	2	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 14 ^{29/32}	4	S.E & T	9 ^{7/8} × 6 ^{3/4} × 1 ^{1/8}	2	929	31:—				
1929, Fargo, 6, Clipper	—	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 24 ^{5/8}	1	U.K.W	—	—	—	—				
—	15	—	—	—	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 15 ^{3/8}	4	S.E & T	} 11 × 6 ^{1/2} × 9 ^{9/64}	2	1142	66:—				
Imperial 80 ..	15	—	—	—	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 13 ^{7/32}	4	S.E & T								
—	—	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 24 ^{5/8}	1	U.T.								
Plymouth ..	11	104	96:—	2	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 9 ^{1/2}	4	S.E & T	4 lohk. jokaisessa							
1929, Fargo, 4, Packet	11	104	—	2	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 11 ^{1/2}	4	S.E & T	8 ^{7/8} × 5 ^{3/4} × 1 ^{1/8}	1	MS-	78:—				
	—	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 21 ^{3/8}	1	U.K.W	8 ^{7/8} × 5 ^{3/4} × 5 ^{5/32}	1	877a	78:—				
De Soto ..	11	104	96:—	2	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 9 ^{1/2}	4	S.E & T	} 8 ^{7/8} × 6 ^{1/8} × 1 ^{1/8}	2	862	31:50				
—	—	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 21 ^{3/8}	1	U.K.W								
—	12	—	—	—	2 × 3 ^{3/16} × 12 ^{7/8}	2	J.	8 ^{7/8} × 5 ^{3/4} × 1 ^{1/8}	1	877	78:—				
1928, 52, Mek.jarr.	12	—	—	—	2 × 3 ^{3/16} × 19 ^{5/32}	2	J.	8 ^{7/8} × 5 ^{3/4} × 5 ^{5/32}	1	878	78:—				
	7	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 24 ^{5/8}	1	K.	4 lohk. jokaisessa							
—	14	—	—	—	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 22 ^{1/2}	4	J.	9 ^{7/8} × 6 ^{3/4} × 1 ^{1/8}	2	929	31:—				
62, Nestej. }	14	—	—	—	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 11 ^{5/16}	4	J.	10 × 6 ^{1/4} × 9 ^{9/64}	2	1033	59:—				
72, Nestej. }	8	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 24 ^{5/8}	1	K.								
Imperial 80, nestej. ..	15	—	—	—	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 15 ^{9/16}	8	J.	} 11 × 6 ^{1/2} × 9 ^{9/64}	2	1142					
—	8	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 24 ^{5/8}	1	K.								
—	—	—	—	—	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 12 ^{7/8}	2	J.	4 lohk. jokaisessa							
1927, 50	—	—	—	—	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 19 ^{5/32}	2	J.	8 ^{7/8} × 5 ^{3/4} × 1 ^{1/8}	4	MS-	78:—				
	—	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 24 ^{5/8}	1	K.	8 ^{7/8} × 5 ^{3/4} × 5 ^{5/32}	4	877a	78:—				
—	—	—	—	—	2 × 3 ^{3/16} × 11 ^{3/4}	4	J.								
80	—	—	—	—	2 × 3 ^{3/16} × 23 ^{5/16}	4	J.								
—	—	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 24 ^{5/8}	1	K.								
60, 70.	—	—	—	—	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 11 ^{5/16}	4	J.								
1926, »58» 4 syl. 4-pyöräj. ..	—	—	—	—	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 22 ^{1/2}	4	J.	} läpikud. lamelliin							
»70» 6 syl. 4-pyöräj. ..	—	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 24 ^{5/8}	1	K.								
»58» 2-pyörä jarrulla ..	—	—	—	—	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 14 ^{5/16}	2	J.								
—	—	—	—	—	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 20 ^{1/4}	2	J.								
Imperial ..	—	—	—	—	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 11 ^{3/4}	4	J.								
Imperial ..	—	—	—	—	1 ^{3/4} × 3 ^{3/16} × 23 ^{5/16}	4	J.								
»80» 6 syl. ..	—	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 24 ^{5/8}	1	K.								
—	—	—	—	—	1 ^{1/2} × 3 ^{3/16} × 33 ^{7/8}	4	J.								
1925, kaikki	—	—	—	—	2 ^{1/4} × 3 ^{3/16} × 18 ^{1/8}	1	K.					7 ^{5/8} × 5 ^{7/8} × 9 ^{9/64}	7	710	22:—
Cleveland															
1926, 31, 4-pyöräj. }	8 ^{3/8}	—	—	—	1 ^{3/4} × 5 ^{5/32} × 22 ^{1/8}	1	V.	} 8 ^{7/8} × 6 ^{1/8} × 1 ^{1/8}	2	862	31:50				
	12	—	—	—	1 ^{3/4} × 5 ^{5/32} × 18	4	U.T.								
—	12	—	—	—	1 ^{3/4} × 5 ^{5/32} × 18	4	U.E.								
1926, 1925, 43, 4-pyöräj. }	8 ^{3/8}	—	—	—	1 ^{3/4} × 5 ^{5/32} × 22 ^{1/8}	1	V.	} 9 ^{7/8} × 6 ^{3/4} × 1 ^{1/8}	2	929	31:—				
	14	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 20 ^{1/2}	4	U.T.								
—	14	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 20 ^{1/2}	4	U.E.								
1924-1923, 42	—	—	—	—	1 ^{1/2} × 5 ^{5/32} × 21 ^{1/2}	1	V.								
—	—	—	—	—	2 × 5 ^{5/32} × 20 ^{1/2}	4	U.								
De Soto (Katso Chrysler)															

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.
Dodge henkilö- ja kuorma-autot											
1929, New Senior Six	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	953	39:—
DA1, Six	14	102		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$	4	S.E & T				
1929-1928, Senior Six	12	115	138:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{13}{16}$	8	S.E & T	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—
1929-1928, Senior Six	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T				
1928, Victory Six	12	101	110:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10$	4	S.E & T	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—
Standard Six	12	101		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	S.E & T				
124, 4 syl.	12	401	192:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	8	S.E & T	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—
128, 4 syl.	—	—		—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{15}{32}$	1	W.				
1927, A831146 ylöspäin	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 25\frac{25}{64}$	2	J.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—
Truck D 898575 ylöspäin	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{17}{64}$	2	J.				
1926-1925, kaikki	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{21}{32}$	4	K.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—
1924, A 173483 ylöspäin	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 25\frac{9}{64}$	2	J.				
1924-1922	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{31}{64}$	2	J.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1025	62:—
	—	—		—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{15}{32}$	1	K.				
	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 24\frac{25}{64}$	2	U.Y.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1025	62:—
	—	—		—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{21}{32}$	4	S.				
	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{17}{64}$	2	U.A.	$9 \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	8	907	26:—
	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 24\frac{25}{64}$	2	U.Y.				
	—	—		—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{21}{32}$	4	S.	$9 \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	8	907	26:—
	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{17}{64}$	2	U.A.				
	—	—		—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{3}{8}$	4	S.	$9 \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	8	907	26:—
	—	—		—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	4	S.				
Durant											
1929, Four 50	11	209	98:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E & T	lohkot $3\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{2}$	8	942	46:—
1929, Four 60, 66	11	203	125:—	2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12$	4	S.E & T				
1928, 55, 65	11	203		4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{4}$	8	S.E & T	$9\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	8	942	46:—
1929-1928, 75	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E & T				
1929, 70	12	204		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E & T	$9\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	8	942	46:—
	—	—		—	$2 \times \frac{5}{32} \times 37\frac{5}{32}$	2	U.T.				
1927-1924, »4», 4-pyörä	—	—		—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 35\frac{7}{16}$	2	S.T.	lohkot $3\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{2}$	12	1227	—
1924-1921, »4», 2-pyörä	—	—		—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 6\frac{3}{8}$	2	U.E.				
1922, »6»	—	—		—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 7$	2	S.E.	$12\frac{1}{8} \times 9\frac{1}{8} \times 3\frac{1}{16}$	10	853	26:—
1929 66, Six 40 (toukokuusta)	11	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 36$	2	S.				
Truck 1929 S-4, $\frac{1}{2}$ ton	—	—		—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 42\frac{1}{2}$	2	S.	$8\frac{5}{8} \times 6\frac{11}{16} \times \frac{1}{8}$	10	853	26:—
	—	—		—	$2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{4}$	4	U.				
Essex											
1929, Challenger	11	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E & T	Ei käytetä	3	408	17:—
1928, kaikki	11	203	125:—	2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{4}$	8	S.E & T				
1927-1924, C	14	—		—	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 35$	2	S.	$4\frac{7}{8} \times 3\frac{3}{32} \times \frac{1}{8}$	4	408	17:—
	14 $\frac{1}{2}$	—		—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 23\frac{1}{2}$	2	U.Y.				
1926-1920, A	—	—		—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{7}{8}$	2	U.A.	$4\frac{7}{8} \times 3\frac{3}{32} \times \frac{1}{8}$	4	408	17:—
	—	—		—	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 42\frac{1}{2}$	2	S.				
	—	—		—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{16}$	4	U.	$5\frac{5}{8} \times 3\frac{15}{16} \times \frac{1}{8}$	6	—	—
	—	—		—	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{2}$	1	J.T.				
Excelcior (moott. pyör.)											
1929, Super-X	—	—		—	$7\frac{1}{8} \times \frac{7}{32} \times 7\frac{71}{32}$	2	W.	$4\frac{7}{8} \times 3\frac{3}{32} \times \frac{1}{8}$	3	408	17:—
1928-1925, Super X, Twin	—	—		—	$1\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{4}$	1	S.				
1924-1920, Super X Twin	—	—		—	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{2}$	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.				
	—	—		—	$1 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{1}{2}$	1	S.	$5\frac{5}{8} \times 3\frac{15}{16} \times \frac{1}{8}$	6	—	—
	—	—		—			S.				

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.
Falcon-Knight											
1928-1927, sarja	12	204	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E. & T.	(4 lohk. jokaisessa) $\left. \begin{array}{l} 8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{1}{8} \\ 8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \\ 8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8} \end{array} \right\}$			
n:osta 15591 ...	12	204		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{7}{8}$	8	S.E. & T.				
Ennen sarja n:oa	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E. & T.				
15591	12	204		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{7}{8}$	8	S.E. & T.				
Fargo (Katso Chrysler)											
Federal kuormav.											
1929-1928, 2FW,	—	113	196:—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.J.T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$			
2F6	—	136-F		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{9}{16}$	2	S.J.E.				
	—		150:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 12$	2	S.J.E.				
	—			2	$3 \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{8}$	2	S.J.E.				
A6	16	113	196:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	8	S.E. & T.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$			
	—			4	$3 \times \frac{3}{16} \times 9\frac{1}{8}$	2	S.V.				
T3W, T7W ...	16	113-F	196:—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.J.E.				
	16	130-R	400:—	4	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	4	S.J.T.				
	—			6	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	2	W.	$13\frac{7}{8} \times 7\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$			
U5	17 $\frac{1}{4}$			2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 29\frac{3}{8}$	2	S.J.				
	17 $\frac{1}{4}$			2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{1}{16}$	2	S.J.				
	13			6	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	2	W.				
3B6, 2K6	—	396-R	808:—	2	$5 \times \frac{1}{4} \times 16\frac{3}{4}$	2	S.J.	$12\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$			
	—	396-R		2	$5 \times \frac{1}{4} \times 30\frac{1}{16}$	2	S.J.				
	—			6	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	2	W.				
	—	396-R	808:—	2	$5 \times \frac{1}{4} \times 16\frac{3}{4}$	2	S.J.				
UL7, 3C6	—	396-R		2	$5 \times \frac{1}{4} \times 30\frac{1}{16}$	2	S.J.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$			
	—			6	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	2	W.				
W4	—			2	$3\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 61\frac{5}{8}$	6	S.J.				
	—			6	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{59}{64}$	6	W.				
X8	24	505-R	972:—	8	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	S.J.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$			
	14 $\frac{1}{2}$			6	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{59}{64}$	6	W.				
1928, F6	16	364-R	258:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 42\frac{13}{16}$	4	S.				
	—			2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 51\frac{1}{2}$	2	S.				
U5, T2W, T6W.	—			6	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$			
	—			2	$5 \times \frac{1}{4} \times 51\frac{1}{2}$	2	S.				
2B6, 1K6	—			6	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
	—			2	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 47\frac{3}{8}$	2	S.				
T2B, T6B	—			2	$2 \times \frac{3}{16} \times 47\frac{3}{8}$	2	S.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$			
T20	16	502-R	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	S.				
1930-29 F1, 1 $\frac{1}{2}$ ton.	15	106F	150:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	2	E.				
	—			2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	2	E.				
1930 3F6, 3FW.	15	106	150:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	4	E. & T.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$			
	—			2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	4	E. & T.				
1930 2 $\frac{1}{2}$ ton. ...	16	107F	150:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	E.				
	—			2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	2	E.				
F7, 1 $\frac{1}{2}$ ton. ...	16	107R	180:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	2	T.	$13\frac{7}{8} \times 7\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$			
	—			2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{6}$	2	T.				
1930 4C-6	16	118F	355:—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	E.				
	—			2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	E.				
1930 F-8, 2 $\frac{1}{2}$ ton	16	118R	355:—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	T.	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$			
	—			2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	T.				
1930 T-22	16	502	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	E. & T.				
1930 UR5, 3- C-6, 4C-6	18	397-R	900:—	8	$5 \times \frac{1}{4} \times 13$	8	T.				
1928, UL5	—			2	$5 \times \frac{1}{4} \times 51\frac{1}{2}$	2	S.	$12\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$			
	—			6	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{15}{16}$	6	W.				
1928-1927, W4 ...	21			2	$3\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 61\frac{5}{8}$	2	S.				
	14 $\frac{1}{2}$			6	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{59}{64}$	6	W.				
X8	24			2	$4 \times \frac{1}{4} \times 71$	2	S.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$			
	14 $\frac{1}{2}$			6	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 4\frac{59}{64}$	6	W.				
FW	16	364-R	258:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 42\frac{13}{16}$	4	S.				
	—			1	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{4}$	1	W.				
1927, U5, 2B6, UL5	—			2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 50$	2	S.				

Vaunun määrittely	Jarrurum- läpimitta	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.
Federal Truck											
FK2	—	363-R	228:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 38$	4	S.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	953	39:—
S1-S2	—	502-R	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	4	S.				
1926, S-25-26, FK2	17 $\frac{1}{4}$	364-R	258:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 40\frac{13}{16}$	4	S.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	31:—
1926-1924, FK ..	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{3}{8}$	4	U.				
1926-1923, X2, X4	24	505-R	972:—	8	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	T.	$13\frac{7}{8} \times 7\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1309	120:—
W2, W3	21	504-R	770:—	8	$3\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{8}$	8	S.				
U2, U3, BB6 ..	18	503-R	620:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13$	8	S.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1130	80:—
1926-1922, B6M..	16	502-R	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	T.				
S-21, 22, 23, 27.	16	502-R	535:—	8	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	31:—
1925-1923, R2, R3	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 10\frac{7}{16}$	8	T.				
Fiat											
1926, 510, 505. ...	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{4}$	4	J.	—	—	—	—
11	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 15$	4	K.				
15	—	—	—	—	$2\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10$	4	K.	—	—	—	—
18P	—	—	—	—	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 11$	4	J.				
18BL	—	—	—	—	$3 \times \frac{3}{16} \times 11$	4	K.	—	—	—	—
OM	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{1}{2}$	4	J.				
1926-1924, 501 ..	—	—	—	—	$2\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 10$	4	K.	—	—	—	—
1924-1920, 510 ..	—	—	—	—	$2\frac{5}{32} \times \frac{1}{4} \times 17$	4	J.				
—	—	—	—	—	$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11$	4	K.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	$2\frac{3}{4} \times \frac{5}{16} \times 16$	4	J.				
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	4	K.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 11$	4	J.				
—	—	—	—	—	$3\frac{5}{8} \times \frac{3}{16} \times 11$	4	K.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{3}{16} \times 11$	4	J.				
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{4}$	4	J.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{4}$	4	K.				
Flint											
1928-1925, Junior	12	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 17\frac{1}{4}$	4	U.T.	Lohkot $3\frac{3}{4} \times 2\frac{1}{2}$	8	942	46:—
Z18	12	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 21\frac{3}{8}$	1	K.				
B60, 60,4-p. Br.	14	135	125:—	6	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{5}{16}$	12	S.E & T	$9\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	8	942	46:—
B40	7 $\frac{1}{2}$	—	—	—	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 4\frac{1}{4}$	2	K.				
E80, 80,4-p.jarr.	14	135	125:—	6	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{5}{16}$	12	S.E & T	Lohkot $3\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{2}$	12	1227	—
E-55.	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 18\frac{3}{16}$	1	K.				
1924-1923, E-55 ..	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{2}$	4	E.	$12\frac{1}{8} \times 9\frac{1}{8} \times \frac{3}{16}$	8	942	46:—
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 4\frac{1}{2}$	2	U.T.				
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{1}{2}$	2	S.T.	Lohkot $3\frac{3}{4} \times 2\frac{1}{2}$	8	942	46:—
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{7}{16}$	2	E.				
1924, H-40	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{7}{16}$	2	T.	$9\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	8	942	46:—
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 4\frac{1}{4}$	2	h.				
Ford henkilöv.											
1929, A	11	310	120:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{172}{182} \times 14\frac{3}{8}$	8	S.E & T	$9 \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$	2	955	39:—
—	—	—	—	—	$1 \times \frac{172}{182} \times 28\frac{3}{4}$	2	K.				
1928, A	11	310	120:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{172}{182} \times 14\frac{3}{8}$	8	S.E & T	$6\frac{3}{8} \times 4\frac{3}{8} \times \frac{9}{64}$	8	620	14:—
—	—	—	—	—	$1 \times \frac{172}{182} \times 28\frac{3}{4}$	2	K.				
1927-1926, T	—	—	—	—	$1\frac{3}{16} \times \frac{5}{32} \times 23\frac{1}{2}$	2	...	Ei käytetä	8	620	14:—
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 23\frac{1}{2}$	1	W.				
1925, T	—	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 31\frac{5}{8}$	2	K.	Ei käytetä	8	620	14:—
1924-1920, T	—	—	—	—	$1\frac{3}{16} \times \frac{5}{32} \times 23\frac{1}{2}$	3	W.				
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{8} \times \frac{5}{32} \times 23\frac{1}{2}$	3	W.	Ei käytetä	8	620	14:—
—	—	—	—	—	$1 \times \frac{172}{182} \times 28\frac{3}{4}$	2	K.				
Ford kuormav.											
1929-1928, AA,	11	310-F	120:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{172}{182} \times 14\frac{3}{8}$	4	S.J.E.	$9\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{9}{64}$	2	941	48:—
1 $\frac{1}{2}$ T	14	319-R	320:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{27}{32}$	4	S.J.E.				
1929, AA, Light..	11	310-F	120:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{172}{182} \times 14\frac{3}{8}$	8	S.E & T	$6\frac{3}{8} \times 4\frac{3}{8} \times \frac{9}{64}$	8	620	14:—
—	—	—	—	—	$1 \times \frac{172}{182} \times 28\frac{3}{4}$	2	K.				
1928, A, Light ...	11	310	120:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{172}{182} \times 14\frac{3}{8}$	8	S.E & T	Ei käytetä	8	620	14:—
—	—	—	—	—	$1 \times \frac{172}{182} \times 28\frac{3}{4}$	2	K.				

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.			
Ford														
1927-1926, kaikki	—	—			$1\frac{3}{16} \times \frac{5}{32} \times 23\frac{1}{2}$	2	W.	} Ei käytetä						
	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 23\frac{1}{2}$	1	W.							
1925, kaikki 1 ton.	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	T.							
	—	—			$1\frac{3}{16} \times \frac{5}{32} \times 23\frac{1}{2}$	3	W.							
1924-1920, kaikki 1 ton.	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	T.							
	—	—			$1\frac{1}{8} \times \frac{5}{32} \times 23\frac{1}{2}$	3	W.							
	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	T.							
Franklin														
1929, 130.	14	129-F	110:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{9}{16}$	4	S.J.E.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
	14	126-R	125:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{7}{8}$	2	S.J.T.							
	14	126-R		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{9}{16}$	2	S.J.T.							
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{2}$	1	K.							
135, 137.	14	129-F	110:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{9}{16}$	4	S.J.E.	} $11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1130	80:—			
	14	126-R		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{7}{8}$	2	S.J.T.							
	14	126-R	125:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{9}{16}$	2	S.J.T.							
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{2}$	1	K.							
1928-1927, Airman sarja	14	108-F	120:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{4}$	4	S.J.E.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
119", 128" W.B	14	102-R	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{4}$	2	S.J.T.							
	14	102-R		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{8}$	2	S.J.T.							
1927-1926, sarja II B	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 23\frac{7}{8}$	1	W.							
1925-1922, 10A, 10B, 10C	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 32\frac{1}{4}$	2	U.							
	—	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 23\frac{7}{8}$	1	U.							
	—	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 23\frac{7}{8}$	1	W.							
	—	—			$2\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 28$	2	T.							
Gardner														
1930, malli 150	—	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	—	} $8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:50			
	—	102		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$	4	—							
1929-1928, 85.	12	101	110:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10$	4	S.E & T							
120, 125.	12	101		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	S.E & T							
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24$	1	W.							
130, 95.	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
	14	102		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$	4	S.E & T							
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24$	1	W.							
1928, 90.	14	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T							
	6	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24$	1	W.							
80.	14	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T	} $8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:50			
	6	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24$	1	W.							
75.	14	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T							
	8	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24$	1	W.							
1927, 80.	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	W.							
	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 35$	4	S.E & T							
90.	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	W.							
1926, 6-A, 8-A	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.E & T							
1925, 8-A	—	—			$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.							
	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	2	W.							
1925-23, sarja 5.	—	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 17$	4	U.							
	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 20\frac{3}{4}$	1	W.							
Garford kuormav.														
1929, 20Y, 1T, S11Y, 1 $\frac{1}{2}$ T.	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 60\frac{1}{2}$	—	S.J.E.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
1929-1928, 30Z, 1 $\frac{1}{2}$ T, 40Z, 2T.	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 62\frac{1}{2}$	—	S.J.T.							
50Z, 2 $\frac{1}{2}$ T, 60Z, 3T.	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 60\frac{1}{2}$	—	S.	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	12	834	28:—			
70Z, 3 $\frac{1}{2}$ T, 80Z, 4T.	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 60\frac{1}{2}$	—	S.J.E.							
1928, 20Z, 1T, 25Z, 1 $\frac{1}{4}$ T.	—	—			$5 \times \frac{3}{16} \times 99$	—	S.J.T.							
S11Z, 1 $\frac{1}{2}$ T.	—	—			$3\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 121$	—	S.							
1927, 30-2 T. jälkeen 700	16	502R	535:—	8	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 123$	—	S.	} $10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1025	62:—			
	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 121$	—	S.							
	—	—			$3\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{16}$	8	S.	$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	10	834	28:—			

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.		
Garford													
20-1 T	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 20\frac{1}{2}$	4	U.	} $10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1025	62:—	—	
100-5 T	24	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 48\frac{3}{4}$	2	S.						
KB-21 hengen	—	—	—	—	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	S.	} —	—	—	—	—	
CB, 25-30 hengen	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{5}{8}$	8	U.						
1926, KB	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{5}{8}$	2	S.	} $9\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{3}{16}$	7	911	—	—	
CB	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{1}{4}$	2	S.						
1926-1924, 30, 2T, 700 saakka	16	502R	535:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 48$	4	J.	} $9\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{3}{16}$	14	911	—	—	
50, 50-6-S	18	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 44$	2	K.						
80	21	504R	770:—	8	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{16}$	8	J.	} $9\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{3}{16}$	7-14	911	—	—	
68D	—	503R	620:—	8	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 44$	2	K.						
15	16	502R	535:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 48$	4	J.	} $9\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{3}{16}$	—	—	—	—	
	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 50$	2	K.						
1926-1924, 30, 2T, 700 saakka	16	502R	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	—	—	—	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13$	8	M.						
80	21	504R	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	28:—	—	
68D	—	503R	620:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	M.						
15	16	502R	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	31:—	—	
	—	—	—	—									
G. M. C. kuormav.													
1929, T-11	11	402	144:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{7}{32}$	8	E.&T.	} —	—	—	—	—	
	16	201F	220:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{8}$	1	K.						
T-19, 1T	16	201F	220:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	4	S.J.E.	} $8\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	2	859	42:—	—	
	16	201F	220:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	2	S.J.E.						
	14	205	325:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.T.	} —	—	—	—	—	
	14	205	325:—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.T.						
	16	205	325:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{16}$	1	K.	} —	—	—	—	—	
	16	205	325:—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.E.						
T-30, 1 $\frac{1}{2}$ T	16	208R	395:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.E.	} —	—	—	—	—	
	16	208R	395:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.T.						
	16	208R	395:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.T.	} —	—	—	—	—	
	16	205	325:—	4	$3 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{11}{16}$	1	K.						
	16	205	325:—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.E.	} —	—	—	—	—	
	16	205	325:—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.E.						
T-42, 2T	17 $\frac{1}{4}$	207R	470:—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 12$	2	S.J.T.	} $8\frac{1}{8} \times 4\frac{5}{8} \times \frac{5}{32}$	4	888	56:—	—	
	17 $\frac{1}{4}$	207R	470:—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{3}{4}$	2	S.J.T.						
	17 $\frac{1}{4}$	207R	470:—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 19$	2	S.J.T.	} —	—	—	—	—	
	16	208F	395:—	4	$3 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{11}{16}$	1	K.						
	16	208F	395:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.E.	} —	—	—	—	—	
	16	208F	395:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.E.						
T-60, 2 $\frac{1}{2}$ T, T-80	18	225R	810:—	2	$4 \times \frac{5}{16} \times 16\frac{3}{4}$	2	S.J.T.	} —	—	—	—	—	
	18	225R	810:—	2	$4 \times \frac{5}{16} \times 12\frac{9}{64}$	2	S.J.T.						
	18	225R	810:—	2	$4 \times \frac{5}{16} \times 18\frac{31}{32}$	2	S.J.T.	} —	—	—	—	—	
	—	—	—	—	$3 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{11}{16}$	1	K.						
K102, K10T, K15T	—	505-R	972:—	8	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	Duplex	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	8	834	28:—	—	
1928-1927, T20	16	364-R	258:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 42\frac{13}{16}$	4	S.						
	16	205	325:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.E.	} $7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	10	732	25:—	—	
	16	205	325:—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.E.						
T40, T50	17 $\frac{1}{4}$	207R	470:—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 12$	2	S.J.T.	} $7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{5}{32}$	10	732	25:—	—	
	17 $\frac{1}{4}$	207R	470:—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{3}{4}$	2	S.J.T.						
	17 $\frac{1}{4}$	207R	470:—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 19$	2	S.T.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—	—	
1927, T2	—	363R	228:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 38$	4	S.						
K17, K32	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 46\frac{3}{4}$	4	U.	} —	—	—	—	—	
	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 46\frac{3}{4}$	4	S.						
1927-1925, T3	—	—	—	—	$2\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 21\frac{3}{4}$	4	J.	} —	—	—	—	—	
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{7}{16}$	2	K.						
1927-1924, K41, K52, 3 $\frac{1}{2}$ T, Big Brute	18	503R	620:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13$	8	S.	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	2	834	28:—	—	
K71, K72	21	504-R	770:—	8	$3\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{8}$	8	S.						
K101, K102, 5T, Big Brute	24	—	—	—	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	S.	} —	—	—	—	—	
1926, K17, K32, 4-pyöräj.	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 46\frac{3}{4}$	2	S.						
	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{4}$	12	U.	} —	—	—	—	—	
	—	—	—	—									

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.			
G. M. C. kuormav.														
T2	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22$	4	J.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
1925, T1	—	—		$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 45$	2	K.								
1925-1921, K16, K15	—	—		$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 21\frac{3}{4}$	4	J.								
	—	—		$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{7}{16}$	2	K.								
	—	—		$2\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 47$	2	J.								
	—	—		$2\frac{1}{8} \times \frac{3}{16} \times 49\frac{5}{8}$	2	K.		8	834	28:—				
Graham Brothers kuormav.														
1929-1928, SE ..	12	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	4	S.E & T	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
SD	12	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	4	S.E & T							
DE, $\frac{3}{4}$ ton. ...	14	102	135:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{15}{32}$	—	W.							
	14	102		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T							
	—	—		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$	4	S.E & T							
BE, IE, 1 ton. ...	15	106	150:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{15}{32}$	—	W.							
	15	106		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	4	S.E & T							
	—	—		2	$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	4	S.E & T							
ME, PE, LE, JE, ED, YE	16	107	180:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	—	W.							
1 $\frac{1}{2}$, 1 $\frac{3}{4}$, 2 T.	16	107		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.E & T							
	16	107		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{3}{8}$	4	S.E & T							
TE, OE, GE, ZE, HE, RE,	16	—		2	$3 \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	—	W.							
3 Ton	16	—	107:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{3}{8}$	2	S.J.E.							
	—	—		2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{3}{8}$	2	S.J.E.							
	—	—		2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 16\frac{19}{32}$	2	S.J.T.							
	—	—		2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 12\frac{9}{16}$	2	S.J.T.							
	—	—		—	$3 \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	—	W.		2	1025	62:—			
MD, MDX, LD, LDX, OD, ODR, ODX, TD, TDRT ..	16	113	196:—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	8	S.E & T							
DX, ED, EDX, JD-Coach ..	—	—		—	$3 \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	1	K.							
YD, YEX, nestejarruilla ..	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{31}{64}$	2	J.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
1928, SD, mek. jarr.	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 25$	2	J.							
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{2}$	1	K.							
BD, ID, IDX, mek. jarr. ...	—	350R	235:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$	4	J.							
	—	350R	235:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$	2	K.							
DD, DDX, mek. jarr. ...	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{17}{64}$	2	J.	} $10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1025	62:—			
	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 24\frac{25}{64}$	2	J.							
	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{21}{32}$	4	K.							
	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 24\frac{3}{8}$	2	U.							
	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	2	U.							
1927, kaikki	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	4	S.							
1926-1925, BB-1 ton, HB ..	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$	4	S.	} $9 \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	8	907	26:—			
CB, EB, KEB, FB, JB, LB, MB, XB, MBM, LMB, YB ..	—	364-R	258:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 41\frac{3}{4}$	4	S.							
1924-1923, 851 & ylösp.	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20$	4	S.							
1924-1922, 21, 529-39, 999	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 49\frac{1}{4}$	2	U.							
	—	—												
Graham-Paige														
1929, 621-827-837	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{4}$	4	S.E & T	} $8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$	4	875	44:—			
1928, 619-629-835	14	102		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$	4	S.E & T							
1929, 612.	12	101	110:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10$	4	S.E & T							
1928, 610.	12	101		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	S.E & T							
1929, 615.	14	102	135:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{4}$	4	S.E & T							
1929, 614 toukuusta 1928 ..	14	102		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$	4	S.E & T	} $9\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{9}{64}$	2	941	48:—			
1928, 614 toukokuuhun, 1928 ..	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{7}{8}$	4	U.E & T							
	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 23$	4	U.E & T							

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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 Paige													
610	12	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{3}{8}$	4	U.	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{3}{8}$	2	875	41:—		
	12	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	4	U.						
Harley-Davidson Moottoripyörät													
1929, F, FD, J, JD, JDH	—	—			$1 \times \frac{5}{32} \times 8\frac{3}{8}$	1	S.J.	$6\frac{11}{16} \times 5\frac{3}{32} \times .110$	4	614	18:—		
	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 9\frac{25}{64}$	1	U.T.						
	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 7\frac{23}{32}$	1	U.T.						
A, AA, B, BA, C, CM, D ..	—	—			$1 \times \frac{5}{32} \times 7\frac{7}{16}$	1	S.J.	$6\frac{9}{32} \times 4\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$	2	621	24:—		
	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 5\frac{11}{32}$	1	U.T.						
	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{13}{16}$	1	U.T.						
	—	—			$1 \times \frac{5}{32} \times 7\frac{7}{16}$	2	S.E.						
1928, A, AA, B, BA	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 5\frac{11}{32}$	1	U.T.						
	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{13}{16}$	1	U.T.						
F, FD, J, JD, FX, JX, FXL JXL, FDX, JDX, FDXL, JDXL	—	—			$1 \times \frac{5}{32} \times 8\frac{3}{8}$	2	S.E.	$6\frac{11}{16} \times 5\frac{3}{32} \times .110$	4	614	18:—		
	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 7\frac{23}{32}$	1	U.T.						
	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 9\frac{25}{64}$	1	U.T.						
1927-1926, F-J-FD-JD	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 9\frac{25}{64}$	1	U.	$6\frac{9}{32} \times 4\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$	2	621	24:—		
	—	—			$1 \times \frac{7}{32} \times 16\frac{1}{8}$	1	S.						
	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{13}{16}$	1	U.						
1927, A, B, AA, BA	—	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 5\frac{11}{32}$	1	U.						
	—	—			$2\frac{5}{32} \times 5\frac{3}{32} \times 6\frac{3}{8}$	1	U.						
	—	—			$1 \times \frac{3}{16} \times 7\frac{5}{8}$	1	U.						
1926, A-B-AA-BA	—	—			$1 \times \frac{3}{16} \times 5\frac{3}{4}$	1	U.	$6\frac{11}{16} \times 5\frac{3}{32} \times .110$	4	614	18:—		
	—	—			$2\frac{5}{32} \times 7\frac{3}{32} \times 6\frac{3}{8}$	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													
1929, iso Hudson	14	210	220:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	8	S.E & T	Ei käytetä					
1928-1927, kaikki	14	201			$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	8	S.E & T						
1927-1925, kaikki	14	201	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E & T						
1924 helmikuusta Super Six	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{8}$	2	U.A.						
1924 helmikuuhun Super Six	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 38$	2	S.						
1923-1920, Super Six, 7-0, 10-0, 11-0, 12-0	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 25\frac{1}{2}$	2	U.Y.						
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{8}$	4	S.						
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{1}{4}$	4	U.						
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{8}$	4	S.						
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{1}{4}$	4	U.						
Hupmobile													
1929, M, 8 syl., Century	12	401	192:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	8	S.E & T	$9\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{2} \times 9\frac{3}{8}$	2	941	48:—		
1929-1928, A, 6 syl.	12	401	192:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	8	S.E & T	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:—		
1928-1927, E-3 ..	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 23\frac{9}{32}$	4	J.	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times 9\frac{3}{8}$	4	875	41:—		
	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{32}$	4	J.						
	7 ¹ / ₂	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 22\frac{5}{8}$	1	K.						
1927-1925, A-1, 6 syl.	12	204F	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{3}{8}$	4	S.J.E.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:50		
	12	204F		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.						
	14	341-R	180:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{1}{8}$	2	UJT&K	$9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times 9\frac{3}{8}$	2	940	39:—		
	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{32}$	4	U.E & T						
	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 23\frac{9}{32}$	4	U.E & T						
1926, E-2, 8syl. ..	14	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 22\frac{5}{8}$	1	K.	$9\frac{3}{4} \times 7 \times 9\frac{3}{8}$	2	935	37:—		
	7 ¹ / ₂	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{32}$	4	J.						
1925, E-1, 8 syl. .	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 23\frac{9}{32}$	4	J.	$8\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times 9\frac{3}{8}$	2	856	31:—		
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 22\frac{5}{8}$	1	K.						
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 40$	2	U.						
R-14, 4 syl. ..	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{1}{8}$	2	S.						

Vaunun määrittely	Jarrurumun 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.
Hupmobile											
1924, R-12 & 13.	—	341-R	180:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{1}{8}$	2	U.	Jälk. 100,000	4	719	25:—
1923-1920, R-5 11	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{1}{8} \times 13\frac{3}{4}$	4	S.				
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 33\frac{1}{8}$	2	U.				
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{1}{8} \times 13\frac{3}{4}$	4	S.				
1920, R-1 ja 4	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{1}{8} \times 33\frac{7}{8}$	2	S.	$9\frac{5}{8} \times 7\frac{3}{8} \times \frac{1}{8}$	8	917	36:—
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 33\frac{1}{8}$	2	U.				
Indian Moottori- pyörät											
1929, Scout, 45, GP, GEP.	7	—	—	—	$1 \times \frac{1}{8} \times 6\frac{3}{8}$	2	S.J.E.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times \frac{1}{8}$	7	506	18:50
Big Chief, 74, HE, HEP	$6\frac{13}{16}$	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{1}{4}$	1	U.J.T.				
—	$6\frac{13}{16}$	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 6$	1	U.J.T.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times \frac{3}{16}$	1	516	27:50
—	—	—	—	—	—	—	—				
Indian 4, VE	7	—	—	—	$1 \times \frac{1}{8} \times 6\frac{3}{8}$	2	S.J.E.	$8\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{3}{32}$	4	890	23:—
—	$6\frac{13}{16}$	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{1}{4}$	1	U.J.T.				
—	$6\frac{13}{16}$	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 6$	1	U.J.T.				
Prince, L, LE	7	—	—	—	$1 \times \frac{1}{8} \times 6\frac{3}{8}$	2	S.J.E.	$6\frac{5}{8} \times 4\frac{7}{8} \times \frac{3}{32}$	4	628	15:—
—	$5\frac{3}{4}$	—	—	—	$1 \times \frac{3}{16} \times 5\frac{5}{16}$	2	U.J.T.				
Scout 37, G, GE	7	—	—	—	$1 \times \frac{1}{8} \times 6\frac{3}{8}$	2	S.J.E.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times \frac{3}{16}$	7	516	27:50
—	$6\frac{13}{16}$	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{1}{4}$	1	U.J.T.				
—	$6\frac{13}{16}$	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 6$	1	U.J.T.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times \frac{1}{8}$	1	506	18:50
—	—	—	—	—	—	—	—				
1928, Scout, GE, GEP	—	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times 8\frac{1}{4} \times 1$	1	U.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times \frac{1}{8}$	1	506	18:50
1928-1927, Prince, L & LE	—	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 6$	1	U.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times \frac{3}{16}$	6	516	27:50
1928-1926, Chief H, HE, HEP	—	—	—	—	$1 \times \frac{3}{16} \times 5\frac{5}{16}$	2	U.	$6\frac{5}{8} \times 4\frac{7}{8} \times \frac{3}{32}$	4	628	15:—
1927-1926, Scout, G, GE	—	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{3}{4}$	1	U.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times \frac{1}{8}$	2	506	18:50
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 6$	1	U.				
1926-1925, Prince, L-25	—	—	—	—	$1 \times \frac{1}{8} \times 16$	1	S.	$4\frac{7}{8} \times 3\frac{3}{32} \times \frac{1}{8}$	2	408	17:—
1925, Chief, H25, HP25	—	—	—	—	$1 \times \frac{1}{8} \times 16$	1	S.	$6\frac{5}{8} \times 4\frac{7}{8} \times \frac{9}{64}$	2	612	—
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 7\frac{3}{4}$	2	S.				
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 17\frac{7}{8}$	1	U.	$5\frac{5}{16} \times 3\frac{13}{32} \times \frac{1}{8}$	8	506	18:50
Standard N25, NP25, Scout G25	—	—	—	—	$1 \times \frac{1}{8} \times 16$	1	S.	$6\frac{5}{8} \times 4\frac{7}{8} \times \frac{9}{64}$	4	602	—
—	—	—	—	—	$1 \times \frac{1}{8} \times 17\frac{7}{8}$	1	U.				
International Harvester omnibussit											
1929-1927, 15 Bus	16	212F	226:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{11}{32}$	2	S.J.E.	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$	2	875	41:—
—	16	—	—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{4}$	4	S.J.E.				
—	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 22$	2	SJT&K				
—	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{4}$	2	SJT&K				
1926, 54M	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 34$	2	S.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	$3 \times \frac{1}{4} \times 48$	2	U.				
54L	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 41$	4	S.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 56$	2	S.W.				
1925, H1-33	—	—	—	—	$4 \times \frac{3}{16} \times 65$	2	U.T.				
—	—	—	—	—	$3 \times \frac{3}{16} \times 56$	2	S.T.				
1925, H31	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 56$	2	S.W.	$9\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{3}{16}$	10-14	911	—
—	—	—	—	—	$3 \times \frac{3}{16} \times 40$	2	S.W.				
—	—	—	—	—	$3 \times \frac{3}{16} \times 55$	2	U.T.				
—	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 57$	2	S.W.				
M22	—	—	—	—	$2\frac{3}{8} \times \frac{3}{16} \times 40$	2	S.T.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	$3 \times \frac{3}{16} \times 54$	2	U.T.				
54L	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 51$	2	S.W.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{4}$	4	S.T.				
—	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 48\frac{1}{2}$	2	S.T.				

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.		
International Harvester kuormav.													
1929, S-24-26 ..	16	212F	226:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{11}{32}$	2	S.J.E.	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$	2	875	41:—		
SL-34-36	16	212F	—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{4}$	4	S.J.E.						
SF-34-36	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 22$	2	SJT&R						
	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{4}$	2	SJT&R						
SD-44-46	16	212F	226:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{11}{32}$	2	S.J.E.						
SF-44-46	16	212F	—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{4}$	4	S.J.E.						
	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 18\frac{5}{8}$	2	S.J.T.						
	—	—	—	—	$3 \times \frac{1}{4} \times 23\frac{5}{8}$	2	S.J.T.						
	—	384-F	295:—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{5}{8}$	2	S.K.						
	—	384-F	—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 23\frac{5}{8}$	2	S.K.						
	—	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{3}{4}$	2	S.J.T.						
HS-54	17	213F	510:—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{13}{32}$	2	S.J.E.						
	17	213F	—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{9}{16}$	2	S.J.E.						
	17	213F	—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.						
	—	—	—	—	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 46\frac{9}{32}$	2	S.J.T.						
HS-54C	17	213F	510:—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{13}{32}$	2	S.J.E.						
	17	213F	—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{9}{16}$	2	S.J.E.						
	17	213F	—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.						
54	—	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{3}{4}$	2	S.J.T.						
	—	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 24\frac{1}{4}$	2	S.J.T.						
74	—	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 25\frac{1}{4}$	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.						
	—	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 30\frac{1}{4}$	2	S.J.T.						
HS-74	17	213F	510:—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{13}{32}$	2	S.J.E.						
	17	213F	—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{9}{16}$	2	S.J.E.						
	17	213F	—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.						
F-54C	—	—	—	—	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 46\frac{9}{32}$	2	S.J.T.						
F-74C, F-104C	—	—	—	—	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 48\frac{15}{16}$	2	S.J.T.						
	—	—	—	—	$4\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 48\frac{15}{16}$	2	S.J.T.						
HS-74C, HS-104C	17	213F	510:—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 11\frac{13}{32}$	2	S.J.E.						
	17	213F	—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{9}{16}$	2	S.J.E.						
	17	213F	—	2	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.						
Special Delivery	12	204F	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.						
	—	204F	—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{7}{8}$	4	S.J.E.						
	—	345-R	184:—	4	$2 \times \frac{5}{32} \times 18$	4	S.J.T.						
Six Speed Special	12	204F	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.						
	12	204F	—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{7}{8}$	4	S.J.E.						
	—	346-R	230:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 18$	4	S.J.T.						
1928, Special Delivery	—	345-R	184:—	4	$2 \times \frac{5}{32} \times 18$	4	S.						
Red Baby Coupe	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 11$	2	W.						
1929-1927, S-24, S-26, SL-34, SF-34	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 22$	4	S.						
SF-36, SL-36, 15B Coach	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{13}{16}$	4	S.						
1929-1928, SD-44, SD-46, SF-44, SF-46	—	384	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{3}{8}$	2	S.						
	—	398-R	435:—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 18\frac{3}{4}$	2	S.						
	—	384-F	295:—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 23\frac{7}{16}$	2	S.						
	—	398	—	2	$3 \times \frac{1}{4} \times 23\frac{7}{16}$	2	S.						
1927, SD-36, SD 34	—	364-R	252:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 43\frac{3}{4}$	4	S.						
	—	—	—	4	$4\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 50\frac{3}{8}$	2	T.						
1926, S, SD, SL ..	—	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 10\frac{3}{4}$	2	W.						
1926, 43, 63	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} \times 10\frac{3}{4}$	4	W.						
1926-1925, 94	—	—	—	—	$4 \times \frac{3}{16} \times 7\frac{1}{4}$	2	S.						
1926-1923, 103 ..	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 43\frac{3}{4}$	4	S.						
33	—	—	—	—	—	—	—						
Jewett													
1927-1926, 4-pyöräjarrut	12	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{5}{16}$	8	U.E. & T.	$(4 \text{ lohk. kussakin})$	—	877	78:—		
	6	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$	1	W.					$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	—	878	78:—

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.
Jewett											
1925, 4-pyöräjarrut (syysk.-jouluk.)	12 ¹ / ₁₆	—	—	—	1 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 14 ⁵ / ₁₆	8	U.E. & T.	7 ³ / ₄ × 5 ³ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	4	719	25:—
4-pyöräjarrut (tamm.-syysk.)	12 ¹ / ₁₆	—	—	—	2 × 5 ⁵ / ₃₂ × 18 ⁹ / ₁₆	1	W.				
1924, 4-pyöräjarrut	12	—	—	—	1 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 14 ⁵ / ₁₆	8	U.E. & T.	9 ³ / ₄ × 7 × 9 ⁹ / ₆₄	2	935	37:—
	12	—	—	—	2 × 5 ⁵ / ₃₂ × 18 ⁹ / ₁₆	1	W.				
	12	—	—	—	1 ³ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 9 ³ / ₄	4	U.E. & T.	7 ³ / ₄ × 5 ³ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	4	719	25:—
	12	—	—	—	2 × 5 ⁵ / ₃₂ × 24 ⁵ / ₈	1	W.				
Jordan											
1929, E, 6 syl.	14	109	164:—	4	1 ³ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 17	8	S.E & T	9 ³ / ₄ × 5 ¹ / ₂ × 9 ⁹ / ₆₄	2	941	48:—
G, 8 syl.	14	109	164:—	4	2 × 3 ³ / ₁₆ × 17 ⁵ / ₈	1	W.				
1928, »JE»	14	—	—	—	1 ³ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 17	8	S.E & T	9 ³ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	2	940	39:—
»RE»	8	—	—	—	2 × 3 ³ / ₁₆ × 24 ¹ / ₄	1	W.				
	14	—	—	—	2 × 3 ³ / ₁₆ × 18	8	U.E & T	8 ³ / ₄ × 5 ³ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	2	875	41:—
	6	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 23 ³ / ₈	1	U.K.W.				
1927–1926, Big 8	14 ³ / ₈	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 19	4	U.	9 ⁷ / ₈ × 6 ⁷ / ₈ × 5 ⁵ / ₃₂	2	931	42:—
Light 8	11 ⁵ / ₈	—	—	—	1 ³ / ₄ × 5 ⁵ / ₃₂ × 9 ¹ / ₂	4	U.				
1925–1924, A, 4-pyöräjarrut	14 ³ / ₈	—	—	—	2 × 3 ³ / ₁₆ × 18	8	U.	9 ³ / ₄ × 7 × 9 ⁹ / ₆₄	2	935	37:—
1924–1923, K & L	11 ⁵ / ₈	—	—	—	2 × 5 ⁵ / ₃₂ × 18 ⁹ / ₁₆	1	U.K.W.				
1923–1921, K, L, MX, H	15 ¹ / ₂	—	—	—	2 × 3 ³ / ₁₆ × 22 ¹ / ₈	2	U.	9 ⁷ / ₈ × 6 ⁷ / ₈ × 5 ⁵ / ₃₂	2	931	42:—
1922–1920, MX, H & M	—	—	—	—	1 ³ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 44	2	S.				
1921–1920, F	—	—	—	—	1 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 42 ¹ / ₂	2	S.	9 ⁷ / ₈ × 6 ⁷ / ₈ × 5 ⁵ / ₃₂	2	931	42:—
	—	—	—	—	1 ³ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 20 ³ / ₁₆	4	U.				
	—	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 22 ¹ / ₄	4	U.	9 ³ / ₄ × 7 × 9 ⁹ / ₆₄	2	935	37:—
	—	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 20	4	S.				
La Salle											
1929, 328	15	327F	122:—	2	2 × 3 ³ / ₁₆ × 15 ¹ / ₂	2	S.J.E.	9 ¹ / ₂ × 6 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₈	4	946	52:50
1928, 328 heinäkuusta	15	327R	122:—	2	2 × 3 ³ / ₁₆ × 6 ¹⁵ / ₃₂	2	S.J.E.				
	15	327R	122:—	2	2 × 3 ³ / ₁₆ × 15 ¹ / ₂	2	SJT&K	9 ¹ / ₂ × 6 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₈	4	946	52:50
	15	—	—	—	2 × 3 ³ / ₁₆ × 6 ¹⁵ / ₃₂	2	SJT&K				
1928–27, 303 heinäkuuhun 1928	15	328F	225:—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 11 ¹¹ / ₁₆	2	S.J.E.	7 ⁵ / ₈ × 5 ³ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	10	709	20:—
	15	328F	—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 27 ¹ / ₄	2	S.J.E.				
	15	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 29 ¹ / ₄	2	U.J.T.	9 ¹ / ₂ × 6 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₈	4	946	52:50
	15	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 16 ³ / ₁₆	2	U.J.T.				
	—	—	—	—	2 × 3 ³ / ₁₆ × 40 ³ / ₈	2	K.	7 ⁵ / ₈ × 5 ³ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	10	709	20:—
	—	—	—	—	2 × 3 ³ / ₁₆ × 40 ³ / ₈	2	K.				
Locomobile											
1929, 88, 86	14	201	220:—	2	2 × 3 ³ / ₁₆ × 15 ¹ / ₄	4	S.E & T	10 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1 ¹ / ₈	2	1025	62:—
1928, 8–80	14	201	—	4	2 × 3 ³ / ₁₆ × 11 ⁵ / ₈	8	S.E & T				
8–70	12	204	164:—	2	1 ³ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 12 ⁷ / ₈	4	S.E & T	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1 ¹ / ₈	2	929	31:—
	12	204	—	4	1 ³ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 9 ⁷ / ₈	8	S.E & T				
1928–1927, 90	16	202	250:—	2	2 × 3 ³ / ₁₆ × 17 ¹ / ₄	4	S.E & T	13 ¹ / ₂ × 9 ¹ / ₄ × 3 ³ / ₁₆	12	1311	—
	16	202	—	4	2 × 3 ³ / ₁₆ × 14	8	S.E & T				
1928–1926, M48	14	—	—	—	3 × 3 ³ / ₁₆ × 48 ⁵ / ₈	2	K.	13 ¹ / ₂ × 9 ¹ / ₄ × 3 ³ / ₁₆	24	1311	—
	16 ¹ / ₂	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 14 ¹ / ₂	4	J.				
	16	—	—	—	2 ¹ / ₂ × 3 ³ / ₁₆ × 13	4	E.	(Lohkoissa)	8	942	46:—
1927–1926, Jr. 8	12	204	164:—	2	1 ³ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 12 ⁷ / ₈	4	S.E & T				
	12	204	—	4	1 ³ / ₄ × 3 ³ / ₁₆ × 9 ⁷ / ₈	8	S.E & T	9 ¹ / ₂ × 6 ¹ / ₂ × 5 ⁵ / ₃₂	8	942	46:—
	—	—	—	—	—	—	—				

Vaunun määrittely	Jarrurummun läpimitta	Äänettömän jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn					
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau- nussa		Mitat	Kpl. vau- nusta	Sarja N:o	Hinta kpl.		
Locomobile													
1925, 48, 4-pyörä- jarrut	—	—	—	—	$3 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{1}{4}$	4	U.T.	(Lohkoissa)	11.666-8.625-.2187	6	—	—	
	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{3}{4}$	4	S.T.						
	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	4	S.E.						
1924, 48, 4-pyörä- jarrut	—	—	—	—	$3 \times \frac{3}{16} \times 48\frac{5}{8}$	2	U.T.	10 ²⁵ / ₃₂ × 8 ¹ / ₄ × .13	10	1024	62:—		
	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$	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.						
Marmon													
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)					
								$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{5}{32}$	1	878	78:—		
								$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	1	877	78:—		
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. jokais.)					
	12	204		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E & T	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{7}{8} \times \frac{5}{32}$	1	931	42:—		
								$9\frac{7}{8} \times 6\frac{7}{8} \times \frac{1}{8}$	1	930	31:—		
1928, E-75, 6 syl. .	16	202	250:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{4}$	4	S.E & T	$11\frac{7}{8} \times 6\frac{7}{8} \times \frac{1}{8}$	1	1129	—		
1927, 75	16	202		4	$2 \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{8}$	8	S.E & T	(4 lohk. jokais.)					
»Pikku Marmon»	12	204	250:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E & T	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{5}{32}$	1	877	78:—		
	12	204		4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E & T	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{5}{32}$	1	878	78:—		
1926, 74, 4-pyörä- jarrut	16 ⁵ / ₈	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 47\frac{3}{16}$	2	S.	$8\frac{3}{4} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$	13	858	27:—		
	17	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 5\frac{1}{4}$	2	U.T.						
	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.	$8\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$	18	843	26:—		
	17	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 5\frac{1}{4}$	2	U.T.						
	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.	$7\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	18	718	24:—		
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 5\frac{1}{4}$	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	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—		
	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.						
1928, 8-80	14	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 13$	4	U.E & T	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:50		
	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.						
1928-1927, 6-60. .	12	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{2}$	4	U.E & T	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—		
	12	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 19$	4	U.E & T						
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	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	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—		
	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.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—		
	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.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—		
	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	8	U.						
	—	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 13\frac{5}{8}$	8	J.						
A	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 18$	1	W.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—		
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{4}$	4	U.						
	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{1}{4}$	1	W.						
1924-1923, 6-40. .	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 22\frac{1}{8}$	4	U.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—		
	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 4\frac{1}{4}$	2	S.						
Nash													
1929, Special Six (400)	13	307-F	154:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{8}$	2	S.J.E.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—		
	13	307-F		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 16\frac{11}{16}$	2	S.J.E.						
	14	304-R	130:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 23$	2	U.J.T.						
	14	304-R		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 14\frac{1}{8}$	2	U.J.T.						
	6 ¹ / ₂	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{27}{32}$	2	U.W.						

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.			
Nash														
1929-1926, Advance Six (400).	16	301F	164:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 13\frac{7}{16}$	2	S.J.E.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1025	62:—			
	16	301F		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{5}{16}$	2	S.J.E.							
	16	301R	280:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{4}$	4	U.J.T.							
	$7\frac{1}{2}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 6\frac{27}{32}$	2	U.W.							
1929-1927, Standard Six (400)..	12	302-F	90:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 11\frac{1}{2}$	2	S.J.E.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	31:50			
	12	302-F		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 7\frac{13}{16}$	2	S.J.E.							
	14	302-R	148:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{5}{8}$	4	U.J.T.							
	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:oon A58246	13	304-F	138:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 15\frac{23}{32}$	2	S.J.E.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$		929	31:—			
	13	304-F		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 10\frac{29}{32}$	2	S.J.E.							
	14	304-R	190:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 23$	2	U.J.T.							
	14	304-R		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 14\frac{1}{8}$	2	U.J.T.							
	$6\frac{1}{2}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19$	1	U.W.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$		929	31:—			
	13	304-F	138:—	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	186:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{51}{64}$	2	U.J.T.							
	14	305-R		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 18$	2	U.J.T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$		929	31:—			
	$6\frac{1}{2}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 19$	1	U.W.							
	13	304-F	138:—	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.							
1926-1925, Special Six, Mallit 131, 132, 133 (sarja n:oon 54981 99999)	14	306-R	192:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{25}{64}$	2	U.J.T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	31:50			
	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.							
	12	303-F	100:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 14$	2	S.J.E.							
1926-1925, Ajax, Light Six	12	303-F		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 7\frac{13}{16}$	2	S.J.E.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	31:50			
	12	303-R	145:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{13}{32}$	4	U.J.T.							
	12	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 8\frac{1}{16}$	2	U.W.							
	—	301-F		2	$2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{5}{16}$	2	S.E.							
1925, Big Six, 161-9	—	301-F	164:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 13\frac{5}{16}$	2	S.E.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$		929	31:—			
	—	301-R	280:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{4}$	4	S.T.							
	—	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{3}{16}$	2	W.							
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 48\frac{3}{4}$	2	J.							
1924, 6 syl.	—	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 8\frac{7}{8}$	2	W.	$11\frac{7}{8} \times 8\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1131	46:—			
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 49\frac{1}{4}$	4	U.							
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 25\frac{7}{16}$	1	W.							
	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 50\frac{5}{8}$	2	U.							
Nash kuormav.								$11\frac{7}{8} \times 8\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	1131	46:—			
1927-1920, Quad	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 8\frac{3}{4}$	2	W.							
3018, 5018	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 48\frac{1}{2}$	2	U.							
2018	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{7}{16}$	1	W.							
Oakland								$8\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	2	859	42:—			
1929, Cosmopolitan Six	12	401	192:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	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.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	2	859	42:—			
	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.							
	$12\frac{3}{8}$	—			$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 22\frac{1}{8}$	2	U.E.							
1925-1924, 6-54. .	$12\frac{3}{8}$	—			$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{3}{8}$	2	U.E.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	31:50			
	$12\frac{3}{8}$	—			$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 17\frac{3}{4}$	4	U.T.							
	$12\frac{3}{8}$	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{1}{2}$	1	W.							
	6	—												
Oldsmobile								$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	31:50			
Viking 1929 V-29.	—	210	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{3}{16}$	8	S.E & T							
1929-1928, F-28	12	204-F	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.E.							
1928-1927, 30E ..	12	204-F		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.E.							
	$13\frac{31}{32}$	344-R	162:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 18\frac{5}{8}$	2	U.T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	31:50			
	$13\frac{31}{32}$	344-R		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 19$	2	U.T.							
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{8}$	1	W.							
	—	344-R	162:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 18\frac{5}{8}$	2	U.							
1926-1925, 30.	—	344-R		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 19$	2	U.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	31:50			
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{8}$	1	W.							
	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 18\frac{1}{8}$	2	U.							
	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 16$	2	U.							

Vaunun määrittely	Jarrurumun 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.
Oldsmobile											
1923, 43A, 47	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 35\frac{1}{8}$	2	S.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—
—	—	—	—	—	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 17\frac{3}{8}$	4	U.				
1922-1921, 43A, 47	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 35$	2	S.				
—	—	—	—	—	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 38\frac{1}{2}$	2	U.				
1922-1920, 45A, 45B, 46	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{5}{12}$	2	S.				
—	—	—	—	—	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 43\frac{1}{16}$	2	U.	} Kartiokytkin			
Overland henkilöautot											
1929, 96, 96A, Whippet 4	12	211-F	85:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 10\frac{3}{8}$	4	S.J.E.	} $7\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	736	29:—
—	14	342-R	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.J.T.				
1928, 98, Whippet 6	14	342-R	—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.J.T.				
—	11	209-F	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{2}$	4	S.J.E.				
1929, 98A, Whippet 6	14	342-R	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.J.T.				
—	14	342-R	—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.J.T.	} $8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	1	877	78:—
—	11	203-F	125:—	2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12$	2	S.E.				
1928, 93A, Whippet 6	11	203-F	—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{4}$	4	S.E.	} $8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:50
—	14	342-R	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.T.				
1928, 96, Whippet 4	14	342-R	—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.T.	} $7\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	736	29:—
—	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	} $8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:50
—	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E. & T				
1927, 93, Whippet 6	12	204	—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E. & T	} $8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:50
—	—	342-R	—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	S.T.				
1926, 93, 6 syl.	—	342-R	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	S.T.	} $7\frac{15}{16} \times 5\frac{7}{16} \times \frac{1}{8}$	2	729	—
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 15\frac{5}{16}$	2	S.E.				
1926-1925, 91, 4 syl.	—	—	—	—	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 27\frac{3}{16}$	2	S.	} $7\frac{15}{16} \times 5\frac{7}{16} \times \frac{1}{8}$	2	729	—
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 31\frac{3}{32}$	2	U.				
—	—	342-R	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.T.	} $7 \times 5\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	8	703	20:—
1925, 93, 6 syl	—	342-R	—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.T.				
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 6\frac{1}{4}$	1	W				
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{9}{16}$	1	W				
1924-1920, 4 syl., 91, 92	—	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 31\frac{1}{2}$	2	U.				
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 10\frac{3}{32}$	4	S.	} $7\frac{15}{16} \times 5\frac{7}{16} \times \frac{1}{8}$			
Overland kuormav.											
1929, 15, 16, 20, 21	14	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 16\frac{1}{2}$	4	S.J.E.	} $10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1025	62:—
—	14	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{1}{2}$	4	S.J.T.				
—	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{2}$	4	S.K.T.				
—	—	348-F	250:—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	4	S.J.E.				
25, 26	17	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 49$	2	S.J.T.				
—	12 ¹ / ₄	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 35$	2	S.K.	}			
Packard											
1929, 640, 645, Eight, 140" aks. väli	16	202	250:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 14$	8	S.E. & T	} $9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times .130$	4	954	39:—
—	16	202	—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{4}$	4	S.E. & T				
626, 633, Eight, 133" aks. väli	16	202	250:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 14$	8	S.E. & T				
—	16	202	—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{4}$	4	S.E. & T				
1928, 526, 533, Six	14	201	220:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	8	S.E. & T					} $11 \times 6\frac{1}{2} \times \frac{9}{64}$	2	1142	66:—
—	14	201	—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E. & T				
443, Eight, n:osta 225013	16	202	250:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 14$	8	S.E. & T	} $9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times .130$	4	954	39:—
—	16	202	—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 17\frac{1}{4}$	4	S.E. & T				
1927, Single Six, sarja n:osta 125013	14	201	220:—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	8	S.E. & T	} $9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{9}{64}$	4	940	39:—
—	14	201	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E. & T				
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 39\frac{5}{32}$	1	K.	}			
1927-26, suora kahd. n:osta 215000-225013	16	205	325:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 14$	8	S.E. & T	} $8\frac{3}{8} \times 6 \times \frac{11}{64}$	8	826	33:—
—	16	205	—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	4	S.E. & T				
1926, Single Six 326-333, sarj. n:osta 75000-125013	14	206	280:—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 11\frac{5}{8}$	8	S.E. & T	} $8\frac{3}{8} \times 6 \times \frac{11}{64}$	8	826	33:—
—	14	206	—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E. & T				
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 39\frac{9}{32}$	2	K.				

Vaunun määrittely	Jarrurum-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.				
Packard	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 15 \frac{7}{8}$	4	J.E.	$8^3/8 \times 6 \times 11/64$	8	826	33:—				
1926, Single Six, 326-333, sarja n:oon 75000 ..	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 10^{19}/32$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 8^3/4$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 12^{11}/16$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 10$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$1^3/4 \times 3/16 \times 39^9/32$	2	K.								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 15^7/8$	4	J.E.								
1926-1925, suora kahd., 236, 243, sarja numeroon 245000	—	—	—	—	$2^{1/2} \times \frac{1}{4} \times 10^9/16$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2^{1/2} \times \frac{1}{4} \times 12^3/32$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2^{1/2} \times \frac{1}{4} \times 8^{11}/16$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2^{1/2} \times \frac{1}{4} \times 10$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 15^7/8$	4	K.								
1925-1924, suora kahd., 4-pyöräj.	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 13^{11}/2$	4	J.E.								
—	—	—	—	—	$2^{1/2} \times \frac{1}{4} \times 20$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2^{1/2} \times \frac{1}{4} \times 21^{1/2}$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 13^{11}/2$	4	K.								
1925-1923, N:osta 30921A, Single Six, 4-pyöräj...	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 13^{11}/2$	4	J.E.								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 20^3/8$	2	J.T.								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 21^7/8$	2	J.T.								
1923, Single Six N:oon 30921 A	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 42^{11}/2$	2	K.								
1922, Single Six ..	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 16^5/16$	8	M.	$8 \times 6 \times 11/64$	8-12	808	26:—				
1922-1920, Twin Six	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 41^{11}/2$	2	J.								
—	—	—	—	—	$1^3/4 \times 3/16 \times 39^{11}/2$	2	K.								
—	—	—	—	—	$2^{1/2} \times \frac{1}{4} \times 53^5/64$	2	J.								
—	—	—	—	—	$2 \times 3/16 \times 47^{11}/2$	2	K.								
Paige	12	—	—	—	$1^3/4 \times 3/16 \times 9^3/8$	4	U.	$7^3/4 \times 5^3/4 \times 9/64$	4	719	25:—				
1927, 6-65	12	—	—	—	$1^3/4 \times 3/16 \times 19^{11}/2$	4	U.								
—	8	—	—	—	$2 \times 5/32 \times 24^5/8$	1	K.								
6-75	14	—	—	—	$2 \times 3/16 \times 11^3/4$	4	U.								
1926, 24-26	14	—	—	—	$2 \times 3/16 \times 22^7/8$	4	U.								
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.								
—	—	—	—	—	$2^{1/2} \times 3/16 \times 22^{11}/4$	4	U.								
—	—	—	—	—	$2 \times 5/32 \times 24^5/8$	1	W.								
—	—	—	—	—	—	—	—								
Peerless	16	121	188:—	4	$1^3/4 \times 3/16 \times 19^7/16$	8	S.E & T	$10^7/8 \times 6^3/4 \times 1/8$	2	1025	62:—				
1929, 8-125	—	—	—	—	$1^3/4 \times 5/32 \times 19^3/8$	1	W.								
—	12	101	140:—	2	$1^3/4 \times 3/16 \times 10$	4	S.E & T								
81, 61 (kuutoset) ..	12	101	—	2	$1^3/4 \times 3/16 \times 12$	4	S.E & T								
—	—	—	—	—	$1^3/4 \times 5/32 \times 19^3/8$	1	W.								
1929-1928, 91(Six)	14	102	135:—	2	$1^3/4 \times 3/16 \times 11^{11}/2$	4	S.E & T								
—	14	102	—	2	$1^3/4 \times 3/16 \times 15^{11}/16$	4	S.E & T								
—	7	—	—	—	$1^3/4 \times 5/32 \times 19^3/8$	1	W.								
1928, 91	14	—	—	—	$2 \times 5/32 \times 22^3/4$	4	J.								
1927, 90	14	—	—	—	$2 \times 5/32 \times 12^{11}/2$	4	J.								
—	7	—	—	—	$1^3/4 \times 5/32 \times 19^3/8$	1	K.								
1928-1927, 72	14 ³ /8	—	—	—	$1^3/4 \times 1/4 \times 36$	4	J.					$10^7/8 \times 6^3/4 \times 1/8$	2	1025	62:—
—	14	—	—	—	$1^3/4 \times 5/32 \times 38^3/4$	2	K.								
—	15 ¹ /2	—	—	—	$2 \times 3/16 \times 19^{11}/8$	4	U.E.								
—	15 ¹ /2	—	—	—	$2 \times 3/16 \times 23^5/16$	2	U.R.								
69	15 ¹ /2	—	—	—	$2 \times 3/16 \times 15$	2	U.R.								
—	15 ¹ /2	—	—	—	$1^3/4 \times 5/32 \times 17^{11}/4$	2	S.T.								
—	15 ¹ /2	—	—	—	$1^3/4 \times 5/32 \times 25$	2	S.T.								
1928-1926, 80	14	—	—	—	$2 \times 5/32 \times 12^{11}/2$	4	J.								
—	7	—	—	—	$2 \times 5/32 \times 22^3/4$	4	J.								
—	14 ³ /8	—	—	—	$1^3/4 \times 5/32 \times 19^3/8$	1	K.								
1926, 72	14 ³ /8	—	—	—	$1^3/4 \times 1/4 \times 14^{11}/8$	2	J.T.	$8^7/16 \times 6^{11}/4 \times 5/32$	10	834	28:—				
—	14 ³ /8	—	—	—	$1^3/4 \times 1/4 \times 21^7/8$	2	J.T.								
—	14	—	—	—	$1^3/4 \times 5/32 \times 19^3/8$	4	K.								
—	14 ³ /8	—	—	—	$1^3/4 \times 1/4 \times 18$	4	J.E.								
1925-1924, 66, 67, 4-pyöräjarrut ..	15 ⁵ /32	—	—	—	$2 \times 3/16 \times 20^3/16$	8	U.								
—	—	—	—	—	$2^{1/2} \times 3/16 \times 44$	2	S.								

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.			
Peerless														
70, 4-pyöräjarrut	14 ^{11/32}	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 18$	8	U.	$8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	10	834	28:—			
1924-1923, 66. ...	14	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 40\frac{13}{16}$	2	S.							
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{3}{8}$	4	U.							
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 44$	2	S.							
Pierce-Arrow														
1929, 125, 126. ...	15	214	235:—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{4} \times 14\frac{3}{8}$	4	S.E & T	$8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$	4	875	41:—			
	15	214		4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	8	S.E & T							
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{1}{16}$	1	W.							
1928-1926, 36 ..	14	312F.	178:—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15$	4	S. E.	Lamellijarru $4\frac{1}{8} \times 2\frac{3}{8} \times \frac{3}{16}$	1	400	—			
	15	526R.	260:—	4	$2\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 18$	4	S. T.					$10.970 \times 8.259 \times \frac{3}{16}$	8	1028
1928, 81	14	311	162:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15$	8	E. & T.	Lamellijarru $2\frac{5}{8} \times 1\frac{9}{16} \times \frac{3}{16}$	1	208	—			
1927-24, 80														
1926-1924, 33 ..	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$	4	E.	$4\frac{1}{8} \times 2\frac{3}{8} \times \frac{3}{16}$	1	400	—			
	—	—			$2\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{3}{4}$	4	T.							
	—	—			$3\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 51\frac{1}{8}$	2	U.							
1926-1921, 32, 33	—	—			$2\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{7}{8}$	4	S.					$4\frac{1}{8} \times 2\frac{3}{8} \times \frac{3}{16}$	1	1016	33:—
Plymouth														
Katso Chrysler														
Pontiac														
1929, kaikki	11	402	144:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{7}{32}$	8	S.E & T	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	2	859	42:—			
	11	313F.	75:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{32}$	4	S.J.							
1928	11	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{5}{16}$	2	U.T.	(jälk. kesäk.1928)	2	859	42:—			
	11	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$	2	S.K.T.							
	11	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{13}{16}$	2	J.							
1927-1926, kaikki	11	—			$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 28$	2	K.					(ennen kesäk.1928)	2	905	21:—
	—	—						$9 \times 6\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$	2					
Reo Henkilövaunut														
1929, Mate	12	101	110:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10$	4	S.E & T	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
1928-1927, Wolverine	12	101		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	S.E & T							
1929, Master	14	102	135:—	2	$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W.							
1928-1927, Flying Cloud	14	102		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$	4	S.E & T							
	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$	4	S.E & T	$9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{9}{64}$	2	940	39:—			
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{3}{4}$	1	W.							
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 7\frac{9}{16}$	1	W.							
1926-1924, T 6 ..	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.							
	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 45\frac{7}{8}$	2	U.							
1923-1920, T 6 ..	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 43$	2	U.							
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 39\frac{5}{8}$	2	S.	$6\frac{5}{8} \times 5\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	14	613	16:—			
Reo kuormav.														
1929-1928, BA-1/2 ton, Wolverine	12	101	110:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10$	4	J.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—			
	12	101		2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12$	4	J.							
DA, DC, 1 ton, Wolverine ..	15	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W.							
FA, FE, FF, 1 1/2 ton, FB, Bus, FC, FD, 2 ton	15	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{8}$	8	J.							
	15	—			$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{5}{8}$	1	W.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1130	80:—			
	15	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{8}$	4	J.							
	15	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{7}{8}$	4	J.							
	15	—			$3\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{8}$	1	W.							
GA, GC, 3 ton, GB, Bus, GD, Dump.	16 ^{1/2}	112-R	355:—	4	$3 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{8}$	4	S.J.T.	$11\frac{7}{8} \times 7\frac{1}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1130	80:—			
	15	113-F	196:—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{8}$	4	S.J.E.							
1927, G, W.	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 45\frac{7}{8}$	2	U.	$9 \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	10	907	26:—			
1927-1924, F, 1 1/4 ton.	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.							
	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 45\frac{7}{8}$	2	U.							
1923-1920, F, 1 1/4 ton.	—	—			$3 \times \frac{3}{16} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.					$6\frac{5}{8} \times 5\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	14	613	16:—
	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 43$	2	U.							
	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 39\frac{5}{8}$	2	S.							
Reo Taxi														
1926-1924	—	—			$2 \times \frac{3}{16} \times 39\frac{5}{8}$	2	S.	$6\frac{5}{8} \times 5\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	14	613	16:—			
	—	—			$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 43$	2	U.							

Vaunun määrittely	Jarrurumun 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.				
Republic kuormav.															
F, 10, 10E, 11, 10F	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 20$	4	S.	} $8 \times 6 \times \frac{5}{32}$ tai $8 \times 6 \times \frac{1}{8}$	8-16	807	28:—				
85, 86	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	4	U.								
75, $\frac{3}{4}$ ton. ..	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 20$	4	S.								
11X, A, 12, 12X,	—	—	—	—	$6 \times \frac{5}{16} \times 8$	2	W.								
19, 19W	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{2}$	4	S.								
	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{2}$	4	U.								
	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 24\frac{1}{2}$	4	S.	} $8 \times 6 \times \frac{1}{8}$	8-16	806	24:—				
	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 25\frac{1}{2}$	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.					} $8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$ $11\frac{1}{2} \times 7\frac{1}{2} \times \frac{9}{64}$	2	875	41:—
8-90	13 $\frac{3}{4}$	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.								
6-70, 8-80, en- simmäiset 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	39:—
1926, D-E6.	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.								
A8	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{7}{8}$	8	S.	} $7\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{4} \times \frac{9}{64}$	4	719	25:—				
1925-1923, Kaikki 4-pyöräjä.	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{1}{2}$	4	S.E.								
1923-1922, ensim. 3200 Cars	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{1}{2}$	4	S.T.	} $8 \times 6 \times \frac{1}{8}$	8	806	24:—				
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.	} Kartiokytkin							
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	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															
1929, New Phan- tom	—	528-F	230:—	8	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{16} \times 7\frac{1}{4}$	8	F.F.	} $13.8 \times 10.45 \times .25$	2	1313	150:—				
1928, Phantom ..	—	529-R	255:—	12	$2 \times \frac{1}{4} \times 5\frac{3}{4}$	12	J.T.								
	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{16} \times 6\frac{7}{8}$	8	S.	} $13.8 \times 10.45 \times .25$	2	1313	150:—				
	—	—	—	—	$2 \times \frac{1}{4} \times 5\frac{3}{4}$	12	S.								
Roosevelt (Katso Marmon)															
Selden kuormav.															
1929, 17A, 1 $\frac{1}{4}$ T, Pacemaker	15	106	150:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	8	E. & T.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—				
17B, 1 $\frac{1}{4}$ T, Pa- cemaker	15	106	150:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	2	W.								
37C, 2T, Pace- maker	15	106	150:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	8	E. & T.	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	12	834	28:—				
47, Roadmaster.	16	113	196:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 12\frac{1}{2}$	2	W.								
77	—	—	—	2	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 16\frac{5}{8}$	8	E. & T.	} $8\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	10	823	25:—				
47X-4X	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 45\frac{5}{16}$	4	W.								
1928, 21, 26, 27 ..	—	364-R	258:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 44\frac{1}{2}$	4	Duplex	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	12	834	28:—				
38, 39	16	350-R	235:—	2	$4 \times \frac{1}{4} \times 52$	2	J.T.								
41, 46, 47.	—	368-R	265:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 37$	2	W.	} $9\frac{1}{4} \times 6.459 \times \frac{3}{16}$	14	945	—				
1927-1926, Pace- maker	—	—	—	—	$5 \times \frac{1}{4} \times 48\frac{1}{2}$	2	J.T.								
Roadmaster ..	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 32\frac{1}{2}$	2	W.	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	8-16	834	28:—				
1927-1924, 50B, 53B	18	503-R	620:—	8	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 44\frac{3}{4}$	4	S.								
1927-1920, 5A, Unit 90	24	505-R	972:—	8	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 44\frac{5}{16}$	4	S.	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	18	823	25:—				
90A, DL	24	505-R	972:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13$	8	F. & U.								
3 $\frac{1}{2}$ A, Unit 70, 73B	21	504-R	770:—	8	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	S.	} $8\frac{1}{4} \times 6\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	8-16	814	28:—				
1926-1920, 1 $\frac{1}{2}$ A, Unit 30, 30C, 33B, TL, TWL ..	16	502-R	535:—	8	$4 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{3}{4}$	8	S.								
1924, 20	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 48$	2	S.	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	8-16	814	28:—				
	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 48$	2	U.								
	—	—	—	—	$2\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 43\frac{3}{4}$	2	S.								
JWL	—	—	—	—	$2\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 52\frac{1}{2}$	2	U.								

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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.				
Selden															
G.	—	358R8	302:—	8	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 16$	8	S.	} $8\frac{7}{16} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	8-16	834	28:—				
52	21	504-R	770:—	8	$3\frac{3}{4} \times \frac{1}{4} \times 15\frac{1}{8}$	8	S. & U.								
1924-1920, JWB, JWBL, NL ..	18	503-R	620:—	8	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13$	8	S.								
1923-1922, JC ..	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 46$	1	S.								
TXL	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 54\frac{1}{2}$	1	U.								
TXR	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 38\frac{1}{2}$	1	S.								
Unit 51, 53 ..	18	503-R	620:—	8	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 42\frac{1}{2}$	1	U.								
Unit 52,70B,NL	21	—	—	—	$3 \times \frac{3}{16} \times 50\frac{3}{4}$	1	U.								
Unit 31	18	503-R	620:—	8	$2 \times \frac{3}{16} \times 46$	1	U.								
1923-1920, 2 $\frac{1}{2}$ A, Unit 50, 50B, 53B	18	—	—	—	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 13$	8	S.								
Star															
1928, J (Six)	12	204	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	4	S.E & T					} $9\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$ (Lohk. $3\frac{3}{4} \times 2\frac{1}{2}$)	8	942	46:—
Six (California) R	12	204	—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	8	S.E & T								
M (Four)	11	203	125:—	2	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12$	4	S.E & T								
1927, M, 4 & R, 6 ..	11	—	—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{4}$	8	S.E & T								
S, Commercial ..	11	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 29\frac{3}{4}$	2	S.								
»Fleetruck»	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 14\frac{1}{2}$	4	U.								
1926, 4 & 6, nelip. jarrut	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 44\frac{1}{4}$	2	U.								
1925-1924, nelip. jarrut	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 40\frac{5}{8}$	2	S.								
1924-1923, C, F ..	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 31$	2	S.								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{5}{32} \times 14\frac{1}{2}$	4	U.								
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 6\frac{3}{8}$	2	U.E.								
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 27\frac{5}{8}$	2	U.T.								
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 7$	2	S.E.								
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 27$	2	S.T.								
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 30$	2	U.								
—	—	—	—	—	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 29$	2	S.								
Stearns-Knight															
1929, M6-80, N6-80	14	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 31\frac{7}{8}$	2	S.J.E.	} $10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1025	62:—				
1929-1927, H8-90 J8-90	14	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 44\frac{1}{2}$	2	S.J.T.								
1927, D	16	208	395:—	2	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.K.T.								
1926, S, B	16	208	—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	4	S.E & T								
—	16	208	—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 14$	8	S.E & T								
—	14	201	220:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E & T								
—	14	201	—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	8	S.E & T								
—	14	201	220:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E & T								
—	14	201	—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	8	S.E & T								
—	14	201	220:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E & T								
—	14	201	—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	8	S.E & T								
—	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 33\frac{3}{16}$	2	U.T.								
1925-1924, C, 4-pyöräj.	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 15$	2	U.T.								
—	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 25$	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, 24 X, 1 $\frac{1}{2}$ T ..	16	205-F	325:—	2	$2 \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.E.	} $8 \times 6 \times \frac{1}{8}$	14	806	24:—				
—	16	205-F	—	4	$2 \times \frac{1}{4} \times 14$	4	S.J.E.								
—	16	208-R	395:—	2	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$	2	S.J.T.								
—	16	208-R	—	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, 21 X ..	14	201	220:—	2	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$	4	S.E & T								
—	14	201	—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$	8	S.E & T								

Vaunun määrittely	Jarrurumun 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.
Stewart knormav.											
1927-1925, 18X Bus, 2 ¹ / ₂ T	16	208-F	395:—	2	2 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₄ × 17 ¹ / ₄	2	S.J.E.				
	16	208-F		4	2 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₄ × 14	4	S.J.E.				
	17 ¹ / ₄	207-R	470:—	2	3 × 1 ¹ / ₄ × 12	2	S.J.T.				
	17 ¹ / ₄	207-R		2	3 × 1 ¹ / ₄ × 19	2	S.J.T.				
	17 ¹ / ₄	207-R		2	3 × 1 ¹ / ₄ × 14 ³ / ₄	2	S.J.T.				
	16	202-F	250:—	2	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 17 ¹ / ₄	2	S.J.E.				
	16	202-F		4	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 14	4	S.J.E.				
	17 ¹ / ₄	207-R	470:—	2	3 × 1 ¹ / ₄ × 12	2	S.J.T.				
	17 ¹ / ₄	207-R		2	3 × 1 ¹ / ₄ × 19	2	S.J.T.				
	17 ¹ / ₄	207-R		2	2 × 1 ¹ / ₄ × 14 ³ / ₄	2	S.J.T.				
17X, Bus.	14	201-F	220:—	2	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 15 ¹ / ₄	2	S.J.E.				
	14	201-F		4	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 11 ³ / ₈	4	S.J.E.				
	16	205-R	325:—	2	2 × 1 ¹ / ₄ × 17 ¹ / ₄	2	S.J.T.				
	16	205-R		4	2 × 1 ¹ / ₄ × 14	4	S.J.T.				
1926, 24, Buddy..	—	—			2 × 1 ¹ / ₄ × 38 ¹ / ₄	2	J.	9 ⁷ / ₈ × 6 ³ / ₄ × 1 ¹ / ₈	2	929	31:—
	—	—			2 × 5 ⁵ / ₃₂ × 24 ⁵ / ₈	1	K.				
1926-1925, 10X..	—	—			2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 26 ⁵ / ₁₆	4	J.				
	—	—			5 × 3 ¹ / ₁₆ × 8	2	K.				
16, 16X, 17 ...	—	—			3 × 3 ¹ / ₁₆ × 41 ³ / ₄	2	J.	8 × 6 × 1 ¹ / ₈		806	24:—
17X & 18	—	—			4 × 1 ¹ / ₄ × 10 ¹¹ / ₁₆	2	K.				
1925, 20, Bus	—	—			4 × 3 ¹ / ₁₆ × 46 ¹ / ₂	2	J.	8 × 6 × 5 ⁵ / ₃₂	8-16	807	28:—
	—	—			4 × 1 ¹ / ₄ × 10 ¹¹ / ₁₆	4	K.				
7X	—	—			2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 49	2	J.				
	—	—			5 × 3 ¹ / ₁₆ × 8	2	K.				
9	—	—			2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 48 ¹ / ₂	2	J.				
	—	—			5 × 3 ¹ / ₁₆ × 8	2	K.				
1924, 10X, 4 ton. .	—	—			2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 26 ¹ / ₄	—	—				
	—	—			2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 21 ³ / ₈	—	—				
7X, 3 ton.	—	—			2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 48 ¹ / ₂	—	—				
9, 2 ton.	—	—			3 × 3 ¹ / ₁₆ × 41 ³ / ₄	—	—				
17, 1 ¹ / ₂ ton.	—	—			2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 35 ¹ / ₂	—	—				
16, 1 ton.	—	—			3 × 1 ¹ / ₄ × 122 ⁷ / ₈	1	J.				
1923, 10X	—	—			5 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₄ × 28 ¹ / ₄	1	K.	8 × 6 × 1 ¹ / ₈		806	24:—
	—	—			3 × 1 ¹ / ₄ × 51 ⁷ / ₈	—	J.				
1923, 7X	—	—			5 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₄ × 28 ¹ / ₄	1	K.	8 × 6 × 5 ⁵ / ₃₂	8-16	807	28:—
	—	—			2 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₄ × 51 ⁷ / ₈	1	J.				
9	—	—			5 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₄ × 28 ¹ / ₄	1	K.				
	—	—			2 × 3 ¹ / ₁₆ × 41 ³ / ₈	2	J.				
15	—	—			4 × 1 ¹ / ₄ × 26 ³ / ₄	1	K.				
	—	—			2 ¹ / ₂ × 3 ¹ / ₁₆ × 43 ¹ / ₄	1	J.				
16	—	—			2 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₄ × 25	1	K.				
	—	—									
Studebaker											
1929, 1 ¹ / ₂ T	11	203	125:—	2	1 ¹ / ₂ × 5 ⁵ / ₃₂ × 12	4	S.E & T				
	11	203		4	1 ¹ / ₂ × 5 ⁵ / ₃₂ × 9 ¹ / ₄	8	S.E & T				
3 ³ / ₄ T	12	204	164:—	4	1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 10 ¹⁷ / ₆₄	8	S.E & T				
	12	204		2	1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 12 ⁷ / ₈	4	S.E & T				
4T	12	204-F	164:—	2	1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 12 ⁷ / ₈	2	S.J.E.				
	12	204-F		4	1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 9 ⁷ / ₈	4	S.J.E.				
Commander, 6 & 8	14	201-R	220:—	2	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 15 ¹ / ₄	2	S.J.T.				
	14	201-R		4	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 11 ⁵ / ₈	4	S.J.T.				
President, 121 & 131", W.B.	12	204	164:—	2	1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 12 ⁷ / ₈	4	S.E & T	9 ³ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	2	940	39:—
	12	204		4	1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 10 ¹⁷ / ₆₄	8	S.E & T				
Dictator	12	214	235:—	2	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 14 ³ / ₈	4	S.E & T	8 ³ / ₄ × 5 ³ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	2	875	41:—
	12	214		4	2 ¹ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 12 ⁷ / ₈	8	S.E & T				
1929-1928, Erski- ne	12	204	164:—	2	1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 12 ⁷ / ₈	4	S.E & T	9 ³ / ₄ × 6 ¹ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	2	940	39:—
	12	204		4	1 ³ / ₄ × 3 ¹ / ₁₆ × 9 ⁷ / ₈	8	S.E & T				
1928, Commander	8	—			2 × 3 ¹ / ₁₆ × 24 ¹ / ₁₆	1	U.K.W.				
	11	203	125:—	2	1 ¹ / ₂ × 5 ⁵ / ₃₂ × 12	4	S.E & T				
1928, Commander	11	203		4	1 ¹ / ₂ × 5 ⁵ / ₃₂ × 9 ¹ / ₄	8	S.E & T	8 ³ / ₄ × 5 ³ / ₄ × 9 ⁹ / ₆₄	2	875	41:—
	14	201	220:—	2	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 15 ¹ / ₄	4	S.E & T				
1928, Commander	14	201		4	2 × 3 ¹ / ₁₆ × 11 ⁵ / ₈	8	S.E & T	11 × 6 ¹ / ₂ × 9 ⁹ / ₆₄	2	1142	66:—
	8	—			2 × 3 ¹ / ₁₆ × 24 ¹ / ₁₆	1	U.K.W.				

Vaunun määrittely	Jarrurummun 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															
President, 121" & 131", W.B.	14 14 8	201 201 —	220:—	2 4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{4}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 11\frac{5}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{1}{16}$	4 8 1	S.E. & T S.E. & T U.K.W.	} $8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$	2	875	41:—				
Dictator	12 8	204 —	164:—	2 4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 9\frac{7}{8}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{1}{16}$	4 8 1	S.E. & T S.E. & T U.K.W.					} $9\frac{3}{4} \times 5\frac{1}{2} \times \frac{9}{64}$	2	941	48:—
Light Bus	16 16	208 208	395:—	2 4	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 17\frac{1}{4}$ $2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 14$	4 8	S.E. & T S.E. & T								
1927, Erskine	11 11 15	203 — —	125:—	2 4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12$ $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 9\frac{1}{4}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 18\frac{9}{16}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 14$	4 8 1 4	S.E. & T S.E. & T U.K.W. S.E.	} $8\frac{3}{4} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{9}{64}$	2	875	41:—				
Standard Six	15 8	375-R —	250:—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	4 1	S.T. K.					} $9\frac{3}{4} \times 6\frac{1}{4} \times \frac{9}{64}$	2	940	39:—
Big Six	16 8	383-R —	298:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$ $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{7}{8}$ $3 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 1	S.E. S.T. K.									} $11 \times 6\frac{1}{2} \times \frac{5}{64}$	2	1142	66:—
75, Big Bus	17 17 17	207 207 207	470:—	2 2 2	$3 \times \frac{1}{4} \times 12$ $3 \times \frac{1}{4} \times 14\frac{3}{4}$ $3 \times \frac{1}{4} \times 19$	4 4 4	S.E. & T S.E. & T S.E. & T								
1926, Bus	16 —	317-F 383-R	168:— 298:—	4 4	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$ $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{7}{8}$ $3 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 1	S.E. U.T. K.	} $10 \times 7\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	2	1012	37:—				
Kaksois takapyörillä	16 15	527-R 375-R	238:— 250:—	4 4	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{1}{2}$ $3\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{7}{8}$ $2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$	4 4 4	S.T. S.T. U.T.								
1926-1925, Standard Six	15 8	— —	—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 14$ $2 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	4 1	S.E. K.					} $12 \times 8\frac{3}{4} \times \frac{5}{32}$	2	1225	52: 50
EQ, Spec. Six	16 8	379-F 383-R	195:— 298:—	4 4	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{5}{8}$ $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{7}{8}$ $3 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 1	S.E. U.T. K.								
ER, Big Six	—	—	—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{5}{8}$ $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{7}{8}$ $3 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 1	S.E. U.T. K.	} $12 \times 8\frac{1}{4} \times \frac{3}{16}$	2	1226	—				
1925-1924, EL, Spec. Six	—	379-F	195:—	4	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 14\frac{5}{8}$ $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 22\frac{7}{8}$ $3 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 1	S.E. U.T. K.								
EK, Big Six	—	—	—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 14$ $2 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 1	U.T. S.E. K.					} $10 \times 7\frac{1}{2} \times \frac{5}{32}$	2	1012	37:—
Standard Six	—	375-R	250:—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{1}{2}$ $2 \times \frac{3}{16} \times 14$ $2 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	4 4 1	U.T. S.E. K.								
	—	—	—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 24\frac{5}{8}$	1	K.								
Stutz															
1929, L, Blackhawk	16 8	122 —	176:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{4}$ $2\frac{1}{4} \times \frac{1}{8} \times 20$	8 1	S.E. & T U. E. T.	} $10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1025	62:—				
1929, M	16	109	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 17$	8	S.E. & T								
1928, BB	8	—	—	4	$2\frac{1}{4} \times \frac{1}{8} \times 20$	1	U.K.W.								
1927-1926, sarja A-A, 4-pyöräj.	14	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 6\frac{13}{16}$	24	S.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	929	31:—				
1925-1924, 695, 4-pyöräj.	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 18\frac{1}{2}$	1	W.								
692, 693, 694	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{4}$	4	U.								
695	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 44$	2	S.K.	} $8\frac{1}{8} \times 6\frac{3}{16} \times \frac{1}{8}$	14	817	24:—				
1924-1923, 690	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 45$	2	S.K.								
1924, Speedway 4	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 21\frac{5}{8}$	4	U.K.								
1923-1922, Sarja KLDH	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 45$ $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 21\frac{5}{8}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 44$ $2 \times \frac{3}{16} \times 21\frac{5}{8}$	2 2 2 4	S. U. S. S.								
	—	—	—	—	$1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{1}{2}$	4	S.	} $8\frac{1}{8} \times 6\frac{3}{16} \times \frac{1}{8}$	14	817	24:—				
	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 20\frac{3}{8}$	4	U.								
	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 20\frac{3}{8}$ $1\frac{1}{4} \times \frac{5}{32} \times 16\frac{1}{2}$	4 4	S. S.								
Velie															
1929-1928, 66, 68	14 14 6	102 102 —	135:—	2 2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 17\frac{1}{2}$	4 4 1	S.E. & T S.E. & T W.	} $8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31: 50				

Vaunun määrittely	Jarrurummun läpimitta	Äänettömön jarrunauhan			Jarrunauhan mitat		Jarrumalli	Kytkinlevyn					
		Sarja N:o	Hinta	Kpl. sarj.	Koko	Kpl. vau- nussa		Mitat	Kpl. vau- nussa	Sarja N:o	Hinta kpl.		
Velie													
77, 78	14 14 8	102 102 —	135:—	2 2 —	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 23$	4 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	31:—		
88, 90	14 14 8	102 102 —	135:—	2 2 —	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 11\frac{1}{2}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{1}{16}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 23$	4 4 1	S.E & T S.E & T W.						
1929-1927, Standard 6, Malli 50, 55	12 8	— —			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 29\frac{1}{2}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 19$	4 1	J. W.	} $8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8}$	2	862	31: 50		
1927, Special 6, Malli 60	14 8	— —			$2 \times \frac{5}{32} \times 35\frac{1}{4}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 24$	4 1	J. W.						
1926, 60	14 8	— —			$2 \times \frac{5}{32} \times 24\frac{3}{4}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 12$ $2 \times \frac{5}{32} \times 24$	4 4 1	U. U. W.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	31:—		
1925-1924, 56, 58, 60	— —	— —			$2 \times \frac{5}{32} \times 42\frac{1}{2}$ $2 \times \frac{5}{32} \times 24$	2 1	U. W.						
1923, 58	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 39$ $2 \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{16}$	2 4	S. U.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	31:—		
1922, 58	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 42\frac{1}{2}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{13}{16}$	2 4	S. U.						
1922-1920, 48, ...	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 35\frac{1}{4}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{13}{16}$	2 4	S. U.	} $9\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{8}$	2	929	31:—		
34	—	—			$1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 38\frac{3}{8}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{5}{32} \times 34$	2 2	S. U.						
1921, 48	—	—			$1\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 42\frac{1}{2}$ $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{16}$	2 4	S. U.						
48, 7	—	—			$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20$ $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{3}{16}$	2 4	S. U.						
Whippet (Katso Overland)													
White Truck													
1929-1928, 58, ...	— 16 $\frac{1}{2}$	325DS 314-R	506:— 650:—	4 4	$5 \times \frac{5}{16} \times 11\frac{3}{4}$ $5 \times \frac{5}{16} \times 15\frac{7}{32}$	4 4	W. S.J.T.	} $15 \times 10\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{8}$	2	1500	72:—		
1929-1927, 54, Bus	—	—	—	—	metallikengät	—	J.					} $14 \times 10 \times \frac{3}{16}$ (24-60° lohkoissa)	—	1406	50:—
55	13	325DS	506:—	4	$6 \times \frac{5}{16} \times 24$ $5 \times \frac{5}{16} \times 11\frac{3}{4}$	1 4	K. J.	} $15 \times 10\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{8}$	2	1500	72:—		
56	17 $\frac{1}{4}$	320-R	575:—	4	$5 \times \frac{5}{16} \times 26$ $4 \times \frac{5}{16} \times 17$ $5 \times \frac{5}{16} \times 24$	4 4 1	K. J. K.						
57	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 45\frac{1}{8}$ $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 41\frac{5}{16}$	2 2	S. K.	} $13\frac{1}{2} \times 9 \times 1\frac{1}{8}$	2	1304	65:—		
1929-1926, 15, $\frac{3}{4}$ ton, 15B	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 46$ $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 41\frac{5}{16}$	2 2	U. S.						
1929-1920, 20-2 ton, 20D, 20A ..	—	—	—	—	$3\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 51$ $3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 56$	2 2	S. U.						
1927-1926, 40A, 3-3 $\frac{1}{2}$ ton.	13	325DS	506:—	4	$5 \times \frac{5}{16} \times 11\frac{3}{4}$	4	*	} $15 \times 10\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{8}$	2	1500	72:—		
1929-1926, 52, Heavy Duty, 52T, 51A	—	—	—	—	$5 \times \frac{5}{16} \times 26$	4	S.						
50B, 25 henk. omnibus	13	325DS	506:—	4	$5 \times \frac{5}{16} \times 11\frac{3}{4}$ $4 \times \frac{5}{16} \times 17$	4 4	J. S.	} $15 \times 10\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{8}$	2	1500	72:—		
53, 14 henk. omnibus	17 $\frac{1}{4}$	320-R	575:—	4	$5 \times \frac{5}{16} \times 24$ $5 \times \frac{5}{16} \times 11\frac{3}{4}$	2 4	* S.						
1927-1926, 50A & 51, 2 $\frac{1}{2}$ ton.	13	325DS	506:—	4	$3\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 24\frac{1}{2}$ $2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} \times 54\frac{1}{2}$	4 2	S. U.						
1926, 15-45	—	—	—	—	$2\frac{1}{2} \times \frac{3}{16} \times 50\frac{7}{8}$ $5 \times \frac{5}{16} \times 26$	2 4	S. S.						
1926-1920, 40, 40D, 45, 45D ..	13	325DS	506:—	4	$5 \times \frac{5}{16} \times 11\frac{3}{4}$	4	S. *						

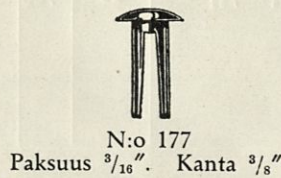
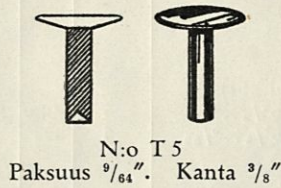
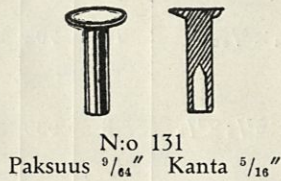
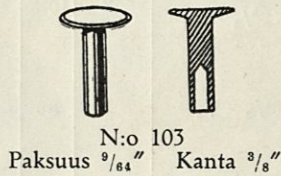
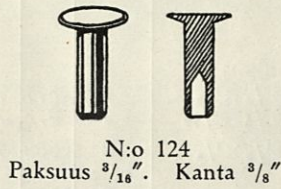
* Kaksoiskengät.

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.		
Willys-Knight henkilöv.													
1929, 70B, 56	12	204-F	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.J.E.	(90° lohkot)	1	877	78:—		
	14	204-F	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.						
66B	14	342-R	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 21\frac{5}{8}$	2	U.J.T.	$8\frac{7}{8} \times 5\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	1	878	78:—		
	11	342-R	164:—	2	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 13\frac{1}{4}$	2	U.J.T.						
1928, 66-A	—	209	98:—	4	$1\frac{1}{2} \times \frac{5}{32} \times 12\frac{1}{4}$	8	S.E. & T	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	953	79:—		
1927, 66	—	210	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	4	U.E.						
1928, 70-A	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40$	2	S.T.	$10\frac{7}{8} \times 6\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$	2	1025	62:—		
	1927, 66	—	370R4	212:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 20$	2							U.T.
1928, 70-A	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.T.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:50		
	1927-1926, 70.	—	359-R	188:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 20$	2							U.T.
1926-1925, 65, 66, 4-pyöräj.	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.T.	$7 \times 5\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	10	703	20:—		
	1924-1922, kaikki	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 15\frac{5}{16}$	4	S.E.						
1921-1920, kaikki	—	—	—	—	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 20\frac{1}{2}$	1	W.	$9\frac{15}{16} \times 6\frac{7}{8} \times \frac{1}{8}$	2	933	39:—		
	1921-1920, kaikki	—	210	163:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 15\frac{11}{16}$	4							SE
	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.T.	$7 \times 5\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	10	703	20:—		
	—	370R4	212:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 20$	2	U.T.						
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.T.	$9\frac{15}{16} \times 6\frac{7}{8} \times \frac{1}{8}$	2	933	39:—		
	—	—	—	—	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.						
	—	—	—	—	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 42\frac{5}{8}$	2	U.	$9\frac{15}{16} \times 6\frac{7}{8} \times \frac{1}{8}$	2	933	39:—		
	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 13$	4	S.						
	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 44\frac{1}{2}$	2	U.						
Willys-Knight kuormav.													
1929, T-101, T-103	12	204-F	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.J.E.	(90° lohkot)	1	930	31:—		
	14	204-F	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.						
1928, T-100	14	370R4	212:—	4	$2 \times \frac{3}{16} \times 20$	2	U.J.T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	1	—	—		
	12	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.J.T.						
	12	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.K.T.	$9\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{5}{32}$	1	—	—		
	12	204-F	164:—	4	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 10\frac{17}{64}$	4	S.J.E.						
	12	204-F	164:—	2	$1\frac{3}{4} \times \frac{3}{16} \times 12\frac{7}{8}$	2	S.J.E.	$8\frac{7}{8} \times 6\frac{1}{8} \times \frac{1}{8}$	2	862	31:50		
	—	—	—	—	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{16} \times 42$	4	U.J.T.						
Willys-Knight Taxicab													
1927-1926, 65.	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.	$7 \times 5\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	10	703	20:—		
1925-1923, 64.	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 20$	2	U.Y.						
	—	—	—	—	$2 \times \frac{3}{16} \times 19\frac{1}{4}$	2	U.L.	$7 \times 5\frac{1}{4} \times \frac{5}{32}$	10	703	20:—		
	—	—	—	—	$1\frac{5}{8} \times \frac{5}{32} \times 40\frac{7}{16}$	2	S.						
	—	—	—	—	$1\frac{7}{8} \times \frac{5}{32} \times 42\frac{5}{8}$	2	U.						
Wolverine (Katso Reo)													

Merkkien selitys.

- A = ala, alapuolinen
 E = eteen, etu, etupyörä
 J = jalkajarru
 K = käsijarru
 Kr = käsijarru kardaaniin
 M = molemmat
 S = sisäpuolinen
 T = taka, taakse, takapyörä
 U = ulkopuolinen
 W, V = voimansiirtoakseli, — n
 Y = ylä, yläpuolinen

Jarruniittejä



Puolionttoja, puhtaasta messingistä

Pituus	N:o	$\frac{6}{16}$ "	$\frac{8}{16}$ "	$\frac{10}{16}$ "	$\frac{12}{16}$ "
Hinta 1000 kpl. laatikolta	124	220:—	250:—	280:—	320:—

Pituus	N:o	$\frac{6}{16}$ "	$\frac{8}{16}$ "	$\frac{10}{16}$ "	$\frac{12}{16}$ "
Hinta 1000 kpl. laatikolta	103	160:—	180:—	210:—	230:—

Pituus	N:o	$\frac{6}{16}$ "	$\frac{8}{16}$ "	$\frac{10}{16}$ "	$\frac{12}{16}$ "
Hinta 1000 kpl. laatikolta	131	150:—	170:—	190:—	210:—

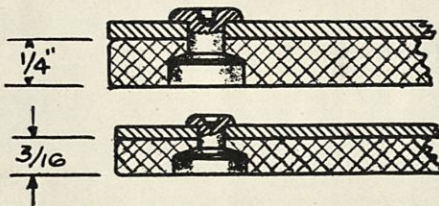
Onttoniittejä, alumiinista

Pituus	N:o	$\frac{6}{16}$ "	$\frac{8}{16}$ "	$\frac{10}{16}$ "	$\frac{12}{16}$ "
Hinta 1000 kpl. laatikolta	5	110:—	120:—	135:—	150:—

Halkoniittejä, puhtaasta messingistä

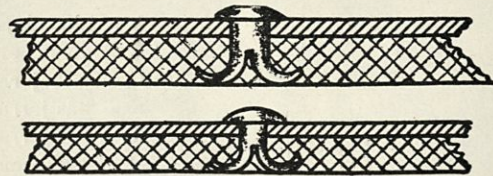
Pituus	N:o	$\frac{6}{16}$ "	$\frac{8}{16}$ "	$\frac{10}{16}$ "	$\frac{12}{16}$ "
Hinta 1000 kpl. laatikolta	176	90:—	100:—	120:—	130:—
	177	165:—	190:—	235:—	275:—

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.

AUTOSHYNE

VÄRIPITOINEN KIILLOITUSAINE



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

Varastossa aina seuraavia värejä:

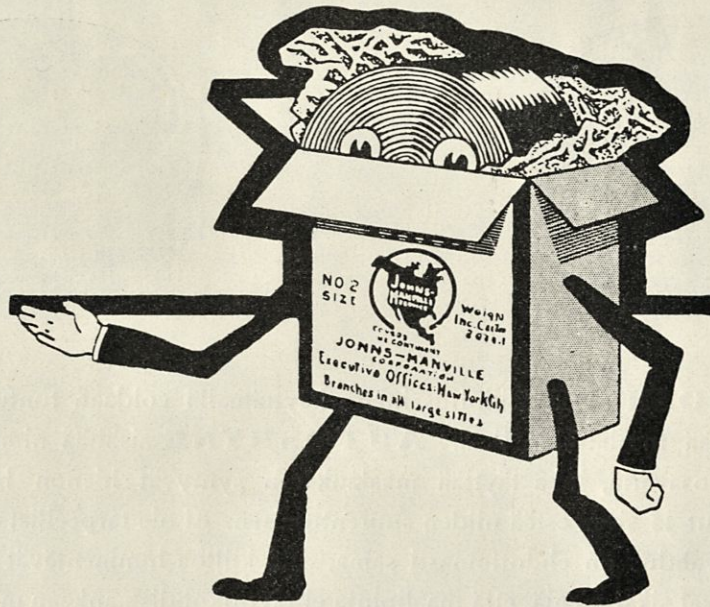
Väritöntä
 Punakeltaista
 Vaaleansinistä
 Tummansinistä
 Harmaata
 Ruskeaa
 Vaaleanvihreää
 Tummanvihreää
 Punaista
 Mustaa

Autokleen puhdistuainetta.

Rasian väri on aina sama kuin kiilloitusaineen väritäytteen.

Hinta Smk. 30:— rasia.

J. M. eristysnauha



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

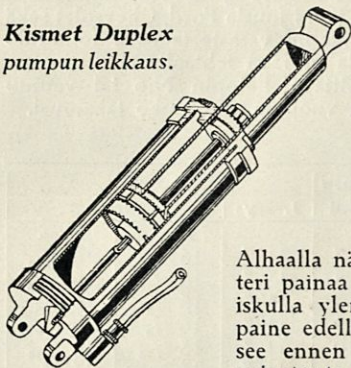
J. M. eristysnauha on hyvää, sen kuivumattomuus on taattu, se on siis eristysnauhan myyjälle sekä kestävyydeltään, että hinnaltaan sovelias. Toimitetaan:

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

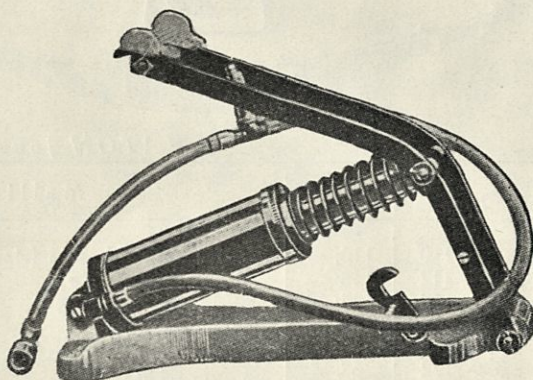
KISMET JALKAPUMPPUJA

rakennetaan käyttäjää silmälläpitäen antamaan tälle paljon ilmaa

*Kismet Duplex
pumpun leikkaus.*



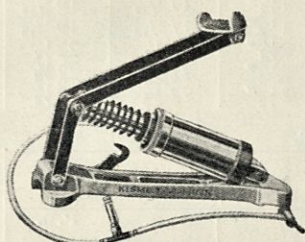
Alhaalla näkyvä isoläpimittainen sylinteri painaa tilavuutensa ilmaa jokaisella iskulla ylempään sylinteriin, jossa sen paine edelleen nousee. Tämä merkitsee ennen tuntemattoman nopeata ja vaivatonta pumppuamista.



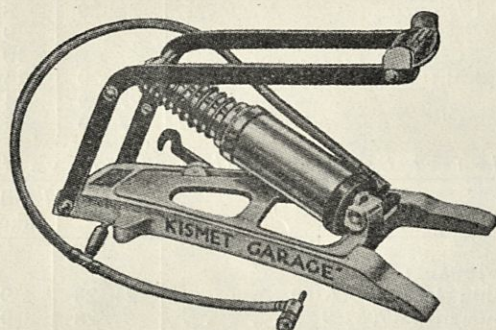
Kolmea kokoa puulaatikoissa.

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

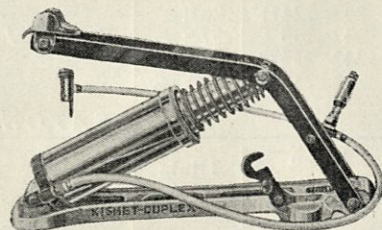
Kismet-pumpulla Te saatte renkasiinne ilmaa pienimmällä mahdollisella vaivalla, olipa sitte kysymys isosta matalapainerenkaasta tai 8–10 ilmakehää vaativasta jättiläisrenkaasta.



Kismet Junior.



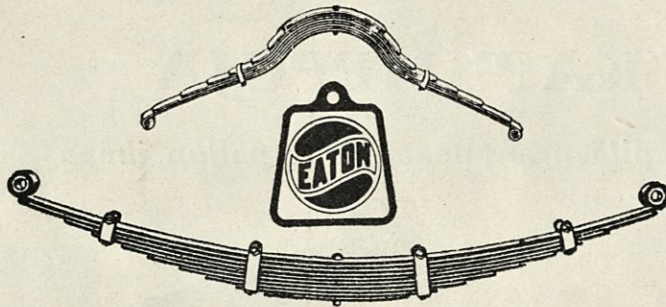
Kismet Garage.



Kismet Duplex.

Hinnat:

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



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 toimituksella suoraan tehtaalta.

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

EATON jouset Ford autoja varten.

Eaton N:o	Hinta	Malli	Vuosi	Lehti- luku	Jousen		
					Leveys	Pituus	
					L. p.	P. p.	
399-110	110:—	Etujouset: T kaikki (standard)	14-25	7	1 1/2"	16 11/16	16 11/16
399-112	148:—	» » »	14-25	8	1 1/2"	16 11/16	16 11/16
399-150	148:—	» » »	26-27	8	1 1/2"	16 1/8	16 1/8
399-152	165:—	» » »	26-27	9	1 1/2"	16 1/8	16 1/8
399-170	175:—	A » »	28-29	10	1 1/2"	16 9/16	16 9/16
399-122	268:—	AA » »	28-29	12	1 1/2"	16 9/16	16 9/16
399-111	385:—	Henkilöv. takajouset: T kaikki (stand.)	14-27	8	2	25 3/8	25 3/8
399-113	415:—	T (4-ovinen Sedan)	24-27	9	2	25 3/8	25 3/8
399-123	390:—	A Phaeton, Coupé, Spt	28-29	8	2 1/4"	25 1/4	25 1/4
399-131	430:—	A 2- & 4-ov Sedan	28-29	10	2 1/4"	25 1/4	25 1/4
399-125	275:—	Kuormav. takajouset: T 1 ton.	17-27	9	3"	—	18 1/8
399-135	695:—	AA 1 ton.	28-29	16	2 1/4"	17 9/16	18 9/16
399-143	610:—	AA 1 ton.	28-29	13	2 1/4"	17 9/16	18 9/16

EATON jouset Chevrolet autoja varten.

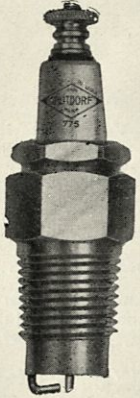
Eaton N:o	Hinta	Malli	Vuosi	Lehti- luku	Jousen		
					Leveys	Pituus	
					L. p.	P. p.	
242-190	140:—	Henkilöv. etujouset: K. & V.	25-26	7	1 1/2"	17"	19 1/8"
242-192	140:—	Capitol AA	27	7	1 1/2"	17 1/16	19 1/16
242-194*	160:—	National Ab, AC, 6syl.	28-29	7	1 1/2"	17 1/16	19 1/16
242-233	260:—	Henk. v. takajouset: V. Sedan, Cch, Land.	26	8	1 1/2"	27 1/16	27 1/16
242-261	260:—	Cap. AA, Cch, Land.	27	8	1 1/2"	27 1/16	27 1/16
242-271	260:—	National AB, Touring, AC, V. Cab.	28-29	7	1 1/2"	27 1/16	27 1/16
242-273*	280:—	AB, AC, 6syl. Sedan, Cch, Imp.	28-29	8	1 1/2"	27 1/16	27 1/16
242-222	175:—	Kuormav. etujouset: R, X, 1 ton. Cap. & Nat., LM, LO, L.P.	25-28	8	1 1/2"	17 1/16	19 1/16
242-222 G	215:—	Sa		9	1 1/2"	17 1/16	19 1/16
242-222 H	245:—	Sa		10	1 1/2"	17 1/16	19 1/16
242-224*	195:—	LP. 1 ton. LO, 1 1/2 ton.	28-29	8	1 1/2"	17 1/16	19 1/16
242-224 G*	235:—	»		9	1 1/2"	17 1/16	19 1/16
242-224 H*	265:—	»		10	1 1/2"	17 1/16	19 1/16
242-253	570:—	Kuormav. takaj.: LM, LO, LF, LQ, 1 1/2 t.	27-29	13	2 1/2"	22 1/2	22 1/2
242-253 G	650:—	»	27-29	14	2 1/2"	22 1/2	22 1/2
242-253 H	690:—	»	27-29	15	2 1/2"	22 1/2	22 1/2

EATON jouset Essex ja Buick autoja varten.

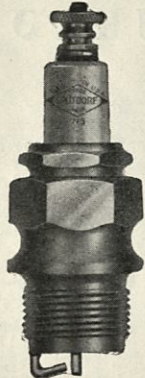
Eaton N:o	Hinta	Malli	Vuosi	Lehti- luku	Jousen		
					Leveys	Pituus	
					L. p.	P. p.	
383-124	364:—	Essex etujouset:					
383-130	300:—	6syl. vaunuihin 168840-506269.	24-28	9	2	16 1/2	19 1/2
		6syl. sarja numerosta 706269	28	9	2	16 1/2	19 1/2
383-121	424:—	Essex takajouset:					
		6syl. Sedan s. n:sta 769711 Coach s. n:sta 772735	28	8	2	26 5/16	28 9/16
211-170	350:—	Buick etujouset:					
	350:—	Mallit: 28-47, 47, S, 48, 51, 58	1928	11	2	17 1/8	19 7/8
		29-41, 47, 51	29	11	2	17 1/8	19 7/8
211-274	350:—	28, 50	28				
		29-49, 50, 50L, 57	29	12	2	17 1/8	19 7/8
211-272	335:—	28-54, 55	28	12	2	17 1/8	19 7/8
211-160	300:—	2-25	28	10	2	17 1/8	19 1/4

* Varustettu iskunvaimentajalehdillä.

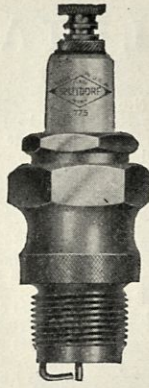
SPLITDORF SYTYTYSTULPAT



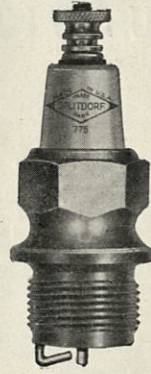
N:o 1. $\frac{1}{2}$ " Spec. Ford T mallia varten.



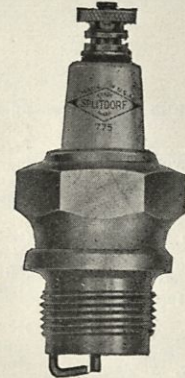
N:o 2. $\frac{7}{8}$ "—18 Studebaker Special vuoteen 1927.



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

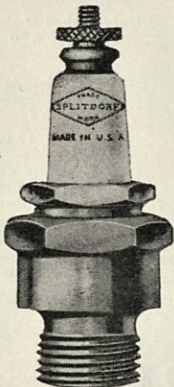
sytytystulppia valmistaa SPLITDORF ELECTRICAL Co. (perust. 1858), eräs Amerikan vanhimmista sytytyslaitetehtaista.

Moottorinne sytytystoiminta on verrattavissa hermostotoimintaan; jos hermosto on epäkunnossa, ei moottorinne toimi. Jotta siis saisi te moottorinne käyttövarmaksi **käyttäkää aina** sitä Splitdorf-tulppaa, jota tehdas suosittelee juuri Teidän vaunuunne varten. — Ei ole samantekevää missä kohdin räjähdyskammiota 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 eristysporssi on erikoisella tavalla suojattu särkymsvaaralta. **Eristys on ehdottomasti varma, murtumaton ja vuotamaton.** SPLITDORF sytytystulppia on varastossa sopivia kokoja jokaista autoa ja moottoripyörää varten.

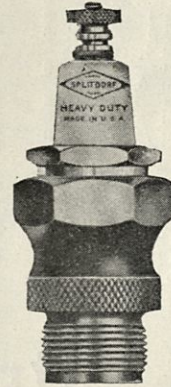
Ford sytytystulpat ovat pakatut 4 kpl. rasioihin.

Hinnat

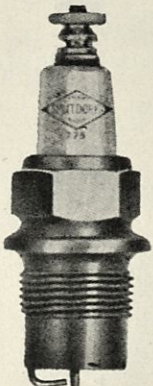
Splitdorf n:o 1	à 23:—, 4 kpl. 90:—
» n:o 2—11	à 24:—
» Green Jacket	à 30:—
» HD	à 30:—



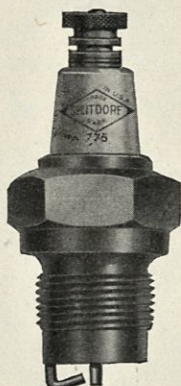
HD N:o 25



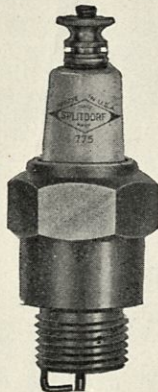
HD N:o 14



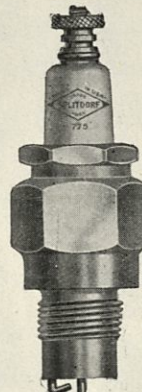
N:o 7 $\frac{7}{8}$ "—18 SAE pitkä



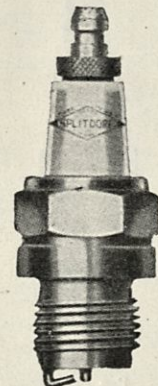
N:o 8 $\frac{7}{8}$ "—18 pitkä, Ford A y.m.



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



N:o 10. m/m kierreinen pitkä, Hudson Essex y.m.



N:o 11. m/m kierreinen Nash 1929 y.m.

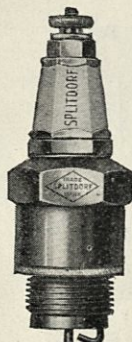
SPLITDORF SYTYTYSTULPPIEN SUOSITTELU TAULUKKO

Henkilöautoja		N:o		N:o		N:o		N:o		Venemoottorit	
Ajax	6	Flint	6	Nash Adv. & Spec. vuoteen 1929 ...	7	Studebaker President ja Commander, vuoteen 1929	8	Garford 1 T	4	Caille 36-46	25
Auburn, vuoteen 1929	4 tai 14	Ford T	1	Nash 1929-31, 6-syl. 9	9	Stutz 4	6	Garford	8	" B. ja E. ...	12
Auburn, vuoteen 1929 H.C.	5 tai 15	Ford A	8	" 1929-30, 8-syl. 11	11	" 6	8	G.M.C. malli y.Z 6 t.14	14	" B. kilpakone 25	25
Auburn, vuoteen 1929 LC	4	Franklin, sarjaan 12, 7	7	Oakland, vuodesta 1924	8	" 8	9	v:teen 1928	7	Caille Liberty 6 tai 14	14
Buick 1924-28	7	Franklin, sarja 12-B	10	Oldsmobile v:teen 1926	7	Velie 66	7	G.M.C. Buick moot. 1929	9	Chrysler	6 tai 14
" 1929-30	9	Franklin Airman ..	9	Oldsmobile sarja F 9	9	Viking 8	9	G.M.C. Pontiac moottorit	8	Dodge	8
Cadillac, vuoteen 1928	6	Gardner ...	4 tai 14	" E 5	5	Whippet 4 & 6, vuoteen 1928	6	G.M.C. malli W 6 t.14	14	Elto F ...	6 tai 14
Cadillac, vuoteen 1929	9	Graham Paige 610, 614, 619, 629 ..	8	" 8 " 6, t. 14	14	Whippet 4 1929 ..	6	Graham Brothers 4 8	8	Elto, muut ma lit 25	25
Chandler 1923	6	Graham Paige 835 9	9	Overland 4	3	" 6 1929 ..	8	" " 6, 6 t. 14	14	Evinrude ..	6 tai 14
Chandler Pikes Peak	8	Hudson, vuoteen 1921	6	" 6	4	Willys Knight 4 ..	4S	I.H.C. Sarja 4&6 6 t.14	14	Gray Cont. HC ..	12
Chandler, Muut mallit	8	Hudson 1922 25 ..	9	Packard, vuoteen 1927	6	" 6 ..	5	I.H.C. Sp. Del. 6 t. 14	14	Gray 8-100 Std. ..	12
Chevrolet vuoteen 1928	8	" 1926-28 ..	10	Packard, vuoteen 1929	8	" 56-70 5	5	I.H.C. H.S. sarja 6, 14	14	Gray 4-30, 4-40 ..	8
Chevrolet 1929	9	" 1929	9	Packard 8, 1929, ..	14	" 66-A 6 t.14	14	I.H.C. 6 speed spec.	6 t. 14	Gray 4 50, 4-75, 6-40 8	8
Chrysler, vuoteen 1930	6 tai 14	Hupmobile 8, vuoteen 1927	6	Paige	6	Wolverine, vuoteen 1928	5	I.H.C. muut mallit 7	7	Gray 6-60, 6-72, 6-90	6 tai 14
Chrysler 1930	9	Hupmobile 1928 ..	9	Peerless	6	Wolverine B	9	Nash	6	Johnson	12
Cleveland	8	Hupmobile, Century 8	9	" 81	9	Kuorma- ja Omnibus vaunuja		Packard	6 tai 14	Kermath	6
De Soto	9	Hupmobile, Century 8	9	" 61&91 ..	14	Brockway, Wisc. moottorit	7	Pierce Arrow R-9 ..	9	Kermath 125, 150, 200	25
Diana	6	Hupmobile 6, vuoteen 1930	8	" 611929, 6 t. 14	14	Brockway, Cont. moottorit	5	" Fleet Arrow 6 t.14	14	Lockwood	25
Dodge 4	8	Hupmobile 6 & 8 1930	9	Pierce Arrow 6, tai 14	14	Republic, vuoteen 1928	5	" muut mallit 6 t. 14	14	Scripps	7
Dodge 6	6	Jewett	6	Plymouth, vuoteen 1929	6	Republic 1928 ..	6	Republic vuoteen 1928	6	" F 4-6	6
Durant 4, vuoteen 1928	6	Jordan JE & G ..	9	Plymouth 1929 ..	9	Reo, vuoteen 1927 3 BA, DA, DG 9	9	" muut mallit 6 t. 14	14	" F6, G6, H6 9	9
Durant 6, vuoteen 1928	5	" muut mallit 6	6	Pontiac	8	" muut mallit 6 t. 14	14	Republic 1928 ..	6	Universal 100 hv. 6	6
Durant 55 ja 65 ..	8	Kissel, 6 & 8 ..	6	Reo, vuoteen 1926 13	13	Selden	4	Stewart	4	" 6-70 ..	8
Durant 75	9	LaSalle, vuoteen 1929 6	6	Reo Flying Cloud A 6	6	Stewart	4	Studebaker ..	4 tai 14		
Erskine, vuoteen 1929	8	" 1929-30 ..	9	Rolls Royce 40-50 7	7	Studebaker ..	4 tai 14	Velie Del.	7		
Erskine 1929	6	Lincoln, vuoteen 1928	6	" 4-65 10	10	Studebaker, v:teen 1926	8	Velie Speed Wagon 5	5		
Essex, vuoteen 1921 6	6	Lincoln 1928-29 ..	8	Star	8	Studebaker 1927 ..	8	White 3/4 & 2 ton. A9	A9		
Essex 1922-25	9	Locomobile	6	Stearn-Knight 6, 6 t. 14	14	Studebaker Dictator 1929	4 tai 14	Wolverine	4		
Essex 1926-28	10	Marmon 68-75 4 tai 14	14	" 8 ..	8						
Essex, Challenger .	9	" 78	5	Studebaker, v:teen 1926	8						
		Marquette	9	Studebaker 1927 ..	2						
		Moon	6	Studebaker Dictator 1929	4 tai 14						
		Nash Light Six & Standard	6								

Green Jacket sytytystulppia



P-179
1/2"



P-785
7/8"
SAE-kierteillä



P-148
1/2"



P-126
1/2"

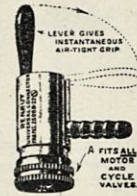


P-163
7/8"

Kumivasaroita Pumpunnippeleitä



N:o	08 (pehmeä)	Smk.	60:—
»	016	»	80:—
»	024	»	100:—
»	041	»	160:—
»	8 (kova)	»	60:—
»	16	»	80:—
»	24	»	100:—
»	41	»	160:—

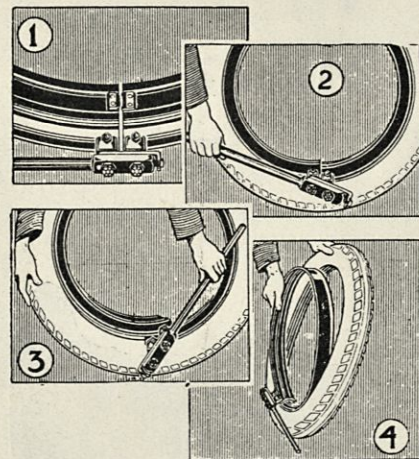


Thumlock, ilmapumppuja varten	Smk.	15:—
Varakumit edell.	»	2:—
Schrader, automaattinen	»	45:—
Varakumit	»	3:—



Varapaikkoja

N:o	1	Smk.	9: 50
»	2	»	13:—
»	3	»	26:—
Garage	.....	»	110:—



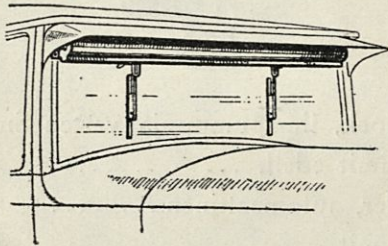
H F vanteenkatkaisija
Smk. 250:—

Kumiliimaa

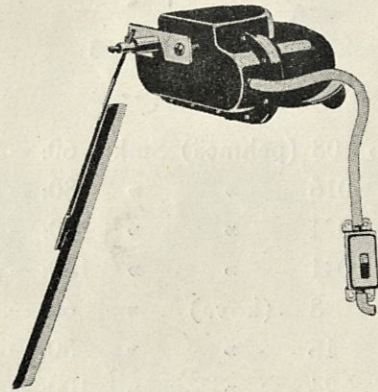


Koko	$\frac{3}{4} \times 4$	Smk.	3: 50
»	1×4	»	4: 50

Tuulilasin kuivaajia

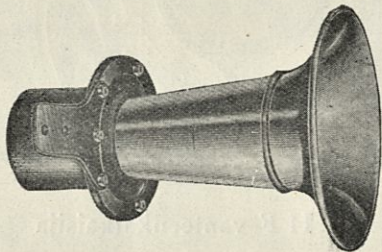


Trico Vision allimulla toimiva.
Hinta 420:—



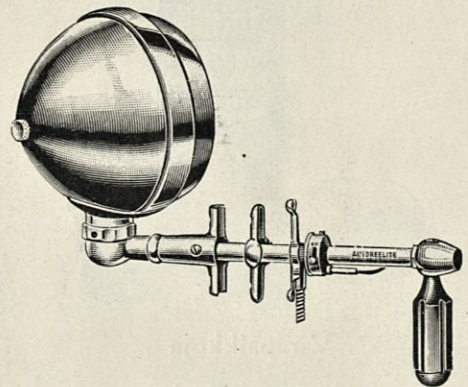
Stromberg sähkökäyttöinen.
Hinta 485:—

Merkinantorvia



Klaxon 12 v.	350:—
Packard 6 v.	1100:—
Stoy, iso 6 & 12 v.	500:—
Stoy, pieni 6 & 12 v. ...	400:—
Schwarze, iso 6 v.	450:—

Hakija- valonheittäjiä



Currus, kokoniklattu	500:—
Currus, Lux malli (musta lakeeraus)	450:—
Yöhaukka	400:—
Spot Little	80:—



KANT-RUST

Ihmeellinen ruosteöljy

Se ikäänkuin imeytyy ruosteeseen, liottaa ja poistaa sen, ja mikä tärkeintä, se estää ruosteen muodostumisen. Samalla se voitelee hankauspinnat jättäen niille kestävän grafiittikerroksen. Se lopettaa esim. ruostuneiden jousien kitinän, irroittaa kiinniruostuneet pultit ja mutterit y.m.

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

KANT RUST

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

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

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

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

WINTER KANT RUST

merkitsee samaa autonne vaihdelaatikkolle, mitä jäätymätön neste merkitsee vaununne jäähdytysjärjestelmälle.

Sekottakaa tölkki Winter Kant Rust öljyä vaununne vaihdelaatikkoon ja toinen tasanpyörästökoppaan. Voitte huolelta jättää vaununne kovimpaankin pakaseen, sillä Winter Kant Rust estää



voiteluaineiden jäykistymisen. Vaihtaminen käy pänsä yhtä helposti kuin kesälläkin.

Kampikampioon sekoitetaan Winter Kant Rustia tölkki jokaista 4 öljylitraa kohti. Erikoinen talviöljy jää siten tarpeettomaksi.

Hinta tölkiltä Smk. 30: —

PYRENE



Tarvittaessa Pyrene tulensammuttajaa käännetään kädensijaa vasemmalle kunnes varmistinhaka aukeaa ja männän varren päässä oleva jousi työntää männän hieman ulos.

Pumppu on kahtaanne vaikuttava, joten jokainen männän pituussuuntaan tapahtuva liike aiheuttaa nesteen suihkuamisen.



Suunnatkaa

nestesuihku palon reunaan, ei siis keskelle lieskaa. Jos palo on astiassa, suunnataan nestesuihku vastakaiselle laidalle – ei palaan nesteeseen, vaan nestepinnan yläpuolelle.



Pyrene varatäyte

Pyrene tulensammuttaja

Tulensammuttaja

on lain määräämä varuste jokaisessa liikenneautossa, se on tarpeellinen jokaisessa autossa, moottoriveneessä, bensiini-asemilla, autotalleissa, kaikkialla, missä tulenarkoja nesteitä käsitellään, sekä sähkölaitoksissa.

Se on ainoa tulensammuttaja, jossa seuraavat ominaisuudet ovat yhdistyneinä:

Luotettava, tehokas myös bensiini- ja öljypaloissa, kestävä -50° C. pakkasta, neste ei syövytä eikä ruostuta mitään, räjähdysvapaa, ei vahingoita mitään, pieni ja helppo käsitellä, voi toimia missä asennossa ja mihin suuntaan tahansa, ei automaattinen, vaan täysin käyttäjänsä määrättävissä, tuntee tarinälle, riippumaton säännöllisestä hoidosta, helppo täyttää käytön jälkeen, kestävyys käytännöllisesti katsoen rajaton, aina valmis heti samuttamaan.

Englantia puhuvissa maissa on Pyrene tulensammuttajasanan synonyymi, sillä Pyrene on yhtä levinnyt kuin esim. Kodak-valokuvauuskone. Pyrene sammuttajaa on käytännössä kautta koko maailman yli 5,000,000.

Suomen valtiolaitoksista käyttävät sitä m. m. Autopataljoona, Hyökkäysvaunupataljoona, Rannikkotyöstö, Rannikkolaitue, Sotasatama j. n. e.



Pyrene teline

Pyrene tulensammuttaja



Hinnat:

Pyrene Standard	575:—
„ Junior	395:—
„ sammuttajapumppu 2 gall.	2200:—
„ varatäyte gall.	400:—
„ Standard varatäyte	100:—
„ Junior	60:—

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

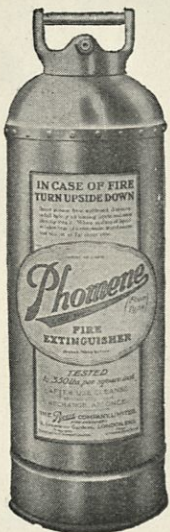
Käyttäkää ainoastaan alkuperäistä Pyrene nestettä sammuttajianne täyttäessänne, siten varmennatte tuloksen.

Phomene vaahtosammuttajat

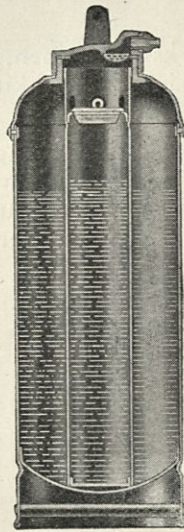
Nykyään sattuu usein tulipaloja sellaisissa helposti syttyvissä aineissa, kuten bensinissä, paloöljyssä, vernissoissa j.n.e., joita ei voida vedellä tai tavallisella tulensammuttajalla sammuttaa. Tämä on johtanut kehittämään kokonaan uudelle pohjalle perustuvan metoodin, vaahtosammutuksen, joka antaa tarpeellisen suojan sielläkin, missä vesi on tehoton. **Phomene** vaahtosammuttaja on englantia puhuvissa maissa sangen laajalle levinnyt ja varsinkin öljyliikkeiden, laivanvarustajien ja muiden sellaisten 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 hiilihappopitoista vaahtoa moninkertainen tilavuusmäärä ja tämä vaahto suihkuu paineen vaikutuksesta monia metrejä suulakkeesta. Vaahto leviää palavalle pinnalle, jäädyttää sen, ehkäisee ilman luoksepääsyn ja sammuttaa siten tulen. Sen jäädytyskyky on niin suuri, ettei se vallitsevissa korkeissa lämpötiloissakaan kuivu, vaan kykenee tehokkaasti estämään myöskin uudelleensyttymisen. 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:—

Pyrene
TRADE MARK

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*.

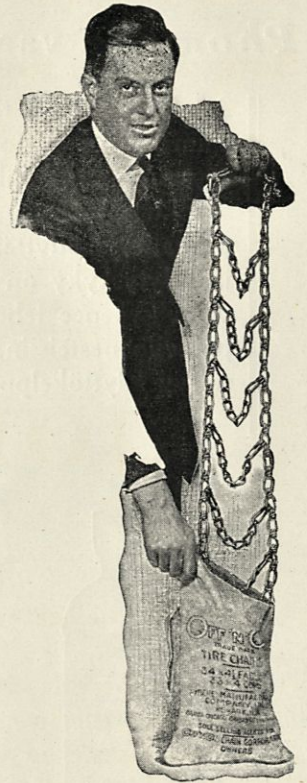
[Kaikki nämä vaatimukset täyttää parhaiten *Pyrene-lumiketju*, joka on sama kuin aikaisemmin nimellä Off'N'On kaupassa hyväksi tunnettu lumiketju.]

Pyrene lumiketjun poikkilenkit ovat öljykaraistuja, joten niiden lujuus, jota ei kiiltävällä metallilla päällystäminen suinkaan korota, on taattu. Ruostevapaaksi on ketju tehty galvanoimalla sivuketjut huolellisesti.

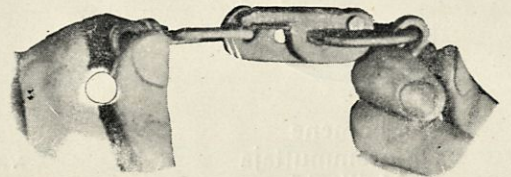
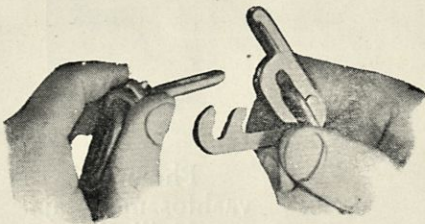
Pitäkää aina mukanne muutamia ruostumattomia *Pyrene* varalenkkejä; joskus niitä kuitenkin tarvitaan.

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 kestämaan kuorma-auto- ja omnibussiliikenteen ankaria rasituksia. Ne ovat valmistetut parhaasta teräksestä, uutetut ja öljykaraistut huolellisesti. Käyttäkää *Pyrene*-ketjuja siellä, missä kaikkien muiden ketjujen kestävyys on kysymyksenalainen.



»MAAILMAN PARAS KETJULUKKO»



YKSINKERTAINEN — VARMA

JOHNS MANVILLE

Seigelite-tiiviste

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

Seigelite tiivistettä suositellaan erikoisesti kaikkialle, missä on käytetty korkkitiivisteitä, tiivistepahvia tai paperia. Se kestävä 110° C (200° F) kuumuuden.

Seigelite ei sovi sylinterikannen eikä pakoputken tiivisteiksi.

Hinnat 24"×36" levyitä	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.

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

Service-tiivistelevyt ovat erikoisesti rakennetut autokorjaamojen jokapäiväistä tarvetta silmällä pitäen. Suosittelemme sitä etupäässä sylinterikannen ja imu- ja pakoputken tiivisteiksi.

Service-tiiviste on valmistettu asbestikuiduista, jotka on kyllästetty korkea kuumuutta kestäväällä erikoiseoksella. 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 huoltotiiviste senvuoksi edullisimmaksi.

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

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

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

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

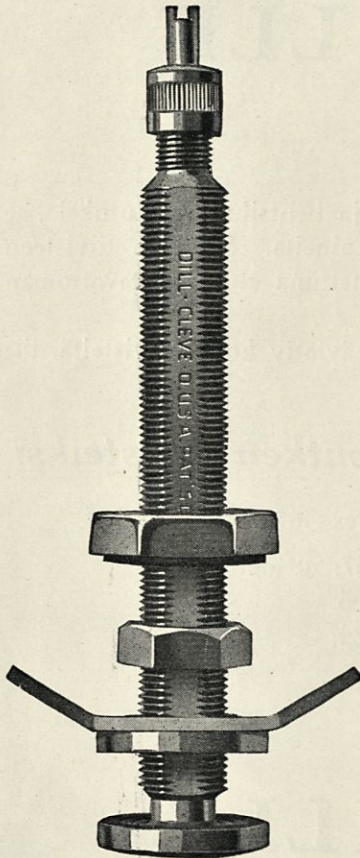
DILL VENTTIILEJA

Dill venttiilit

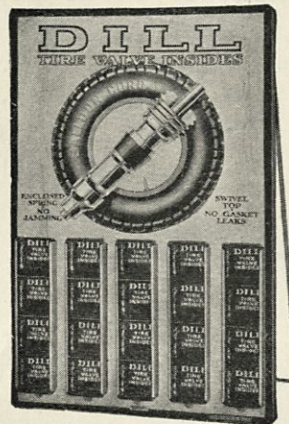
ovat tulleet yhä laajempaan käytäntöön niin Amerikassa kuin meilläkin. Suuret rengastehtaat varustavat renkaansa DILL standard ja DILL yksikapseliventtiileillä.

Säästyksenne venttiilihäiriöistä, katsokaa, että sisärenkaissanne on DILL-venttiilit ja DILL-varusteet.

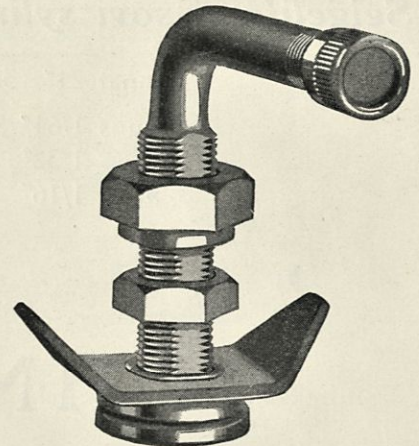
Meillä on täydellinen varasto DILL-venttiilejä ja venttiilinosia.



Suora venttiili



Venttiilinelataulukko



Polvi venttiili

Suorat DILL venttiilit

3" ja 3 1/2" korkeapainerenkaille sekä 4,40 matalapainerenkaille.

N:o VS-6 pituus 2 5/8" Smk. 14: — kpl.
N:o VS-7 » 3 1/8" » 15: — »

3 1/2"—5" korkeapainerenkaille sekä kaikille matalapainerenkaille, paitsi 4,40, aina 7,50 asti.

N:o VS-4 pituus 3 3/8" Smk. 16: — kpl.
N:o VS-5 » 3 3/4" » 17: — »

Jättiläisilmaventtiilit (6" ja suuremmille renkaille)

N:o VS-8 pituus 5 3/4", kiinnityslaipan leveys 1 1/4" Smk. 22: — kpl.

N:o VS-9 pituus 4 1/2", kiinnityslaipan leveys 1 1/4" » 23: »

N:o VS-21 pituus 3 3/4", kiinnityslaipan leveys 1 1/4" » 22: — »

Polvi venttiilit

N:o VS-27 vaakasuora pituus 1 5/8", (3 1/2" ja 31 x 4" renk.) Smk. 19: — kpl.

N:o VS-24 vaakasuora pituus 1 3/4", (4", [paitsi 31 x 4"], 4 1/2" ja 5") » 21: — »

Kaksoispolvijättiläisventtiilit

N:o VS-40 kiinnityslaipan leveys 1 1/16", vaakasuora pituus 2 1/16", 5" ja 6" sekä 6,75 matalapainerenkaille Smk. 40: — kpl.

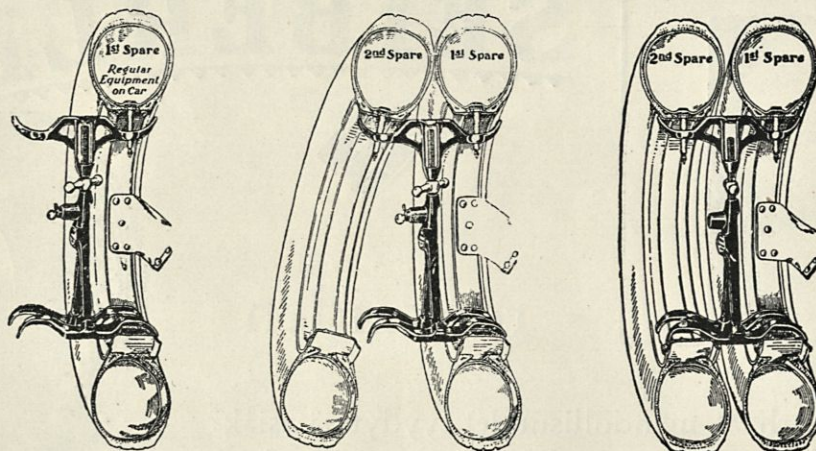
N:o VS-41 kiinnityslaipan leveys 1 1/4", vaakasuora pituus 2 1/2", 7" ja 8" 7,50", 8,25 ja 9,00 matalapainerenkaille » 45: — »

N:o 100 Venttiilineläula, 5 kpl. rasioissa » 11: — ras.

N:o 641 Venttiilihattu, standardmalli, 5 kpl. rasioissa » 11: — ras.

N:o 840 DILL Instant-On, yhdistetty tomu- ja venttiilihattu, pituus 2 3/8", 5 kpl. rasioissa » 45: — ras.

N:o 6001 Venttiilikorjauslaikka » 20: — kpl.



DUPLEX

KAKSOISVARARENKAANPIDIN

tekee mahdolliseksi kuljettaa vaunun mukana sen vararenkaanpitimellä kaksi vararengasta vanteineen sekä lukita kummatkin vanteet renkaineen amerikalaisella lukolla.

Duplex 1013 18"–20" vanteille sopii erikoisesti vaunuihin Chrysler »60» ja »70» ja 1927 Reo varustettuna 18"×4" vanteille (5,25–6,20 renkaille) ja La Salle puupyörillä 20"×4 1/2" (6,00 renkaille)

Hinta 450:—

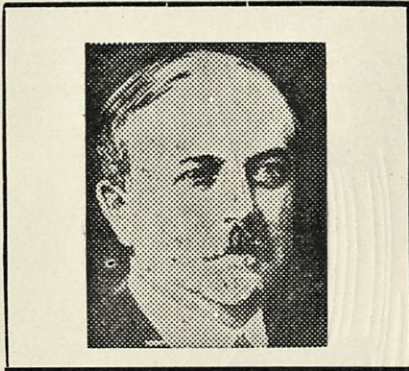
Duplex 1002, sopii 19–20–21" vanteille 4, 4 1/2" leveille, 5,25, 5,77, 6,00 ja 6,20 renkaille

Hinta 450:—

Duplex n:o 1014, sopii 18×4 1/2 vanteelle

Hinta 450:—

Tilatessa ilmoittakaa vaunumerkki ja rengaskoko

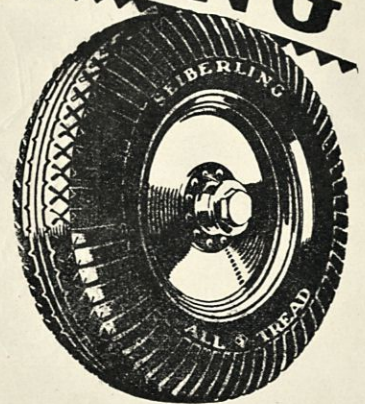


FRANK A. SEIBERLING

SEIBERLING



renkaiden



myyjällä on parhaat mahdollisuudet tyydyttää asiakkaansa, sillä hänellä on tarjolla mitä monipuolisin valikoima hyviä renkaita:

Henkilöautoja varten:

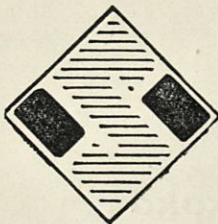
PATRICIAN tavallinen, sivuvahvistettu
 DOUBLE SERVICE erikoisvahvistettu, 6 kudoskerrosta
 SPECIAL SERVICE erikoisvahvistettu, 6 kudoskerrosta, sivuvahvistettu

Kuorma- ja omnibusvaunuja varten:

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

Seiberling jälleenmyyjällä on taattuna hyvä ansio työstään johtuen Seiberling renkaiden myyntiperiaatteista.

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



PUNAINEN KIRJAIN

Tiedustelkaa jälleenmyyntiehtojamme!

AUTOLA Oy.



PUNAINEN KIRJAIN

SISÄLLYSLUETTELO

A	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Acme selluloosavärejä	31-33	N
Akkumulaattoreita	34-36	A
Akkumulaattori- pihtejä	24	L
Akselinoikaisija	25	L
Akselintarkkuusmittoja	22	N
Aluminiumniittejä	64	A
Ames tarkkuusmittoja	22	N
Ammco työkoneita	20-22	N
Apuaineita maalaukseen	32	N
Autom. paineilmalaitteita	26-28	N
Autojousia	68	
» Ford		A 2
» Chevrolet		C 2
» Buick, Essex		C 2
Autopukkeja	25	L
Autoshyne kiilloitusaine	65	A 1

B		
Black & Decker työkaluja	1-9	N
» » » suosittelutaulukko	10-12	

D		
De Luxe työkalusto	6	N
Dill venttiilejä	78	A
Duplex vararenkaanpitimiä	79	A

E		
Eaton jousia	68	
» » Ford		A 2
» » Chevrolet, Buick ja Essex		C 2
Eristysnauhaa	66	A

H		
Hakijavalonheittäjiä	72	D
Halkoniittejä	64	A
Hall sylinterin hiomakoneita	19	N
Hall sylinterin hiomakiviä	19	N
Hinausaisa	24	L
Hinauskytkin- naisa	24	L
Hiomakalusto maalin hiontaa varten ..	9	N
Hiomakiviä, maalinhiomakoneeseen ..	9	N
» sylinterihiomakon.	19-20	N
» jarrusyl. »	21	N
» männän tapin holkin hio- makoneeseen	21	N
Hiomakoneita, venttiiliin	5	N
» käsi-	9	N
» pöytä-	9	N
Hiomalaikkoja	7	N
Hydraulisia väkivipuja	23	L

I		
Ilmakompressoreja	26-28	N
Ilmanpuhdistajia	29	N
Ilmanpumpun nippeleitä	71	A
Ilmapumppuja, jalka-	67	D
» kone-	26-28	N
» Kismet	67	D
Ilmasuulake	24	L
Itsekeskittäviä ohjaajia	7	N

J	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Jalkapumppuja	67	D
Jarrunauhaa	37-38	A
Jarruniittejä	64	A
Johns-Manville tuotteet	37-65, 66	A
Jousia	68	
» Ford		A 2
» Buick, Chevrolet, Essex		C 2
Jyrsimen ohjaajia	7	N
Jyrsinlaikkoja	7	N
Jyrsinteriä, kampiakselin kalv.	20	N
» säädettäviin kalvaimiin	13	L

K		
Kaksoispolviventtiilejä	78	A
Kaksoispuristettua jarrunauhaa	37	A
Kaksoisvararenkaan pitimiä	79	A
Kalvaimia, säädettäviä	13	L
» kuningaspultin	13	L
Kalvainporia	13	L
Kalvainteriä, sääd. kalv.	13	L
» kampiaks. kalv.	20	N
Kampiakselin kalvaimia	20	N
Kant Rust ruosteöljyä	73	A
Keystone työkalut	13-18	L
Ketjulukkoja, Pyrene	76	A
Kierrekoneita	9	N
Kierrettyökalustoja	18	L
Kiihdyttäjäsulake	24	L
Kiilloitusaineita maalaukseen	32	N
Kiilloitusaineita	65	A 1
Kittiä, ruiskumaalaukseen	33	N
Kivenpitimiä, syl. hiomakoneeseen.	20	N
Kiviä, sylinterihiomakoneisiin	19-20	N
» männäntapin holkin hiomakon.	21	N
» jarrusyl. hiomakoneisiin.	21	N
Kismet jalkapumppuja	67	D
Koe- ja tarkistus- pöytä	22	N
Korkeapainerasvaaja	30	N
Kulmaventtiilejä	78	A
Kumikorjauskalusto	9	N
Kumiliimaa	71	A
Kumivasaroita	71	E
Kuningaspultin holkin kalvaimia	13	L
Kuppiharjoja	9	N
Kylmiä paikkoja	71	A
Kyökinlamellipintoja	39-63	A
Käsihiomakoneita	9	N
Käsi- porakoneita	3	N

L		
Lamellipintoja	39-63	A
Liimaa, kumia varten	71	A
Liimapannuja	9	N
Lumiketjuja	76	A
Lumiketjun lukkoja	76	A

M		
Maalauspistooleja	29	N
Maalausruiskuja	29	N
Maalinhiomakone	9	N
Marquette työkaluja	23-25	L
Mekaanisia väkivipuja	23-25	N
Merkinantotorvia	72	D
Messinkiniittejä	64	A
Murtonivel, venttiilikorjauksiin	7	N
Männäntapin holkin hiomakone	21	N

N	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Nestejarrusyl. hiomakone	21	N
» hiomakiviä	21	N
Nesteväkipuja	23	L
Nippeleitä, ilmapumpun	71	A
Nippelikumia	71	A
Nokiharjoja	8	N
Nokiharjan napoja	8	N
Nostopukkeja	25	L
Nostovipuja	23—25	L

O	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Ohentajaa	31	N
Ohjaajan irroitettavia	7	N
Ohjaajia, itsekesk.	7	N
Oikaisupuristin	24	L
Onttoniittejä	64	A

P	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Paikkausmustaa	32	N
Paikkausruiskuja	29	N
Paikkausruiskukalusto	29	N
Paikkausväräkabinetti	33	N
Paineilmakompressorit	26—28	N
Painerasvaaja	30	N
Painesäätöventtiilejä	29	N
Peitesuopaa	33	N
Pesusuulake	24	L
Phomene vaahtosammuttajia	76	C 1
Pohjavärejä	31	N
Polvi-venttiilejä	78	A
Porakoneen telineet	4	N
Porakoneet	3	N
Prest-O-Lite akkumulaattoreja	34—36	A
Puhdistusaineita	65	A 1
Puhdistusharjoja, venttiilikorjaukseen ..	8	N
Pumpun nippeleitä	71	A
Puoliontoja niittejä	64	A
Pyrene ketjulukkoja	76	A
Pyrene lumiketjuja	76	A
Pyrene tulensammuttajia	74	C 1
Pyrok syliniivärejä	31—33	N
Pöytähiomakoneita	9	N

R	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Raaminoikaisija	23	L
Rasvauskone	30	N
Rengaskorjauskalusto	9	N
Rengasventtiilejä	78	A
Ruiskuvärejä	31—33	N
Ruosteöljyä	73	A
Ruuvimeisseleitä	9	N

S	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Seigelite-tiiviste	77	A
Selluloosavärejä	31—33	N
Service-tiiviste	77	A
Sisärengasventtiilejä	78	A
Smirgelikangaslaikkoja	9	N
Smirgelikiviä, jarrusyl. hiomakon.	21	N
» männäntapin holkin hio-		
» makoneeseen	21	N
» sylint. hiomakoneeseen ..	19—20	N
Suojus-suopaa	33	N

Sivu- numero	Alennus- kirjain
Suoria venttiilejä	A
Sylinteritarkkuusmitta	N
Sytytystulppia	22
Sähköporakoneet	69—70
Sähköruuvimeisseleitä	X
Sähkösafoja	3
Sähkötorvia	9
Sähkövaroita	9
	72
	9
	N

T	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Talviöljyä	73	A
Tarkkuusmittoja	22	N
Tarkkuustyökalu	6	N
Taskumikrometrejä	22	N
Telineet porakoneille	3	N
Terotustappi	7	N
Terotusteline kalvaimille	9	N
Teräslankaharjoja	8	N
Tiivisteitä	77	A
Tomuhattuja	78	A
Tulensammuttajanestettä	74—75	C 1
» täytettä	74—75	C 1
Tulensammuttajia	74—75	C 1
Tuulilasit kuivaajia	72	D
Työkalu de Luxe	6	N
Täytekeitä	31	N
Täytevärejä	31	N

U	Sivu- numero	Alennus- kirjain
U.S. paineilmakoneet	26—30	N

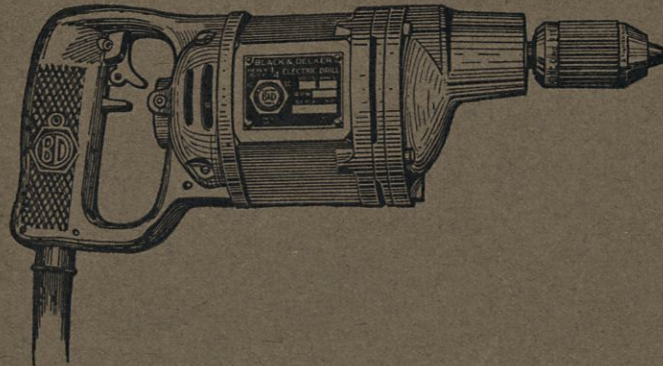
V	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Vahtosammuttajia	76	C 1
Valonheittäjiä	72	D
Vannepihtejä	25	L
Vanteenkattaisijoita	25—71	L
Varapaikkoja	71	A
Vararenkaan pitimiä	79	A
Varatäytettä, tulensammuttajiin	74—75	C 1
Vasaroita, kumisia	71	E
Venttiilihiomakoneita	5	N
Venttiilejä	78	A
Venttiilihattuja	78	A
Venttiilikorjauslaikka	78	A
Venttiileneuloja	78	A
Venttiilinkoettajia	6	N
Venttiilohj. puhdistusharja	8	N
Venttiilipesän hiomakoneet	7	N
» hiomalaikkoja	7	N
» jyrinlaikkoja	7	N
Winter Kant Rust	73	A
Väkipuja	23—25	L
Värejä, ruiskumaalaukseen	31—33	N
Värikabinetti	33	N
Väripoistajaa	32	N
Väriohentajaa	31	N
Vääntöhyly, jyrsimiä varten	7	N

Y	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Yhden miehen hinausaisa	24	L

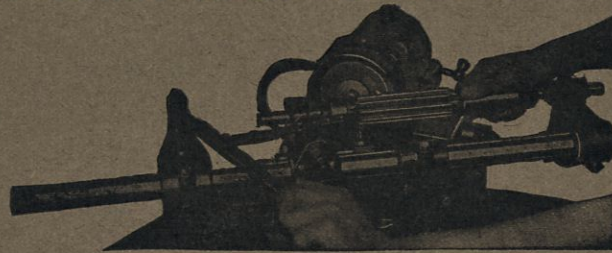
Ä	Sivu- numero	Alennus- kirjain
Äänetöntä jarrunauhaa	37—63	A

Tarvitsetteko jotain?

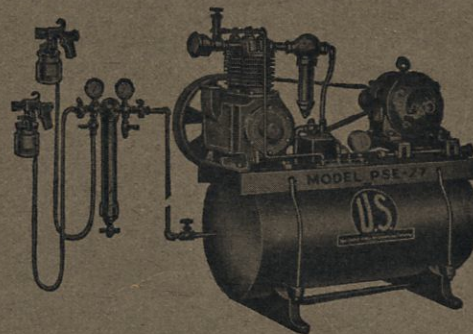
PORAKONEEN —



ERIKOISTEROITUSKONEEN —



ILMAKOMPRESSORIN —



*Tiedustelkaa muiltakin
Verratkaa laatua
Verratkaa hintaa:
Ostatte meiltä*

TAI EHKÄ KOKO AUTOKORJAAMON KALUSTON?

**Pyytäkää aina
erikoistarjouksiamme**