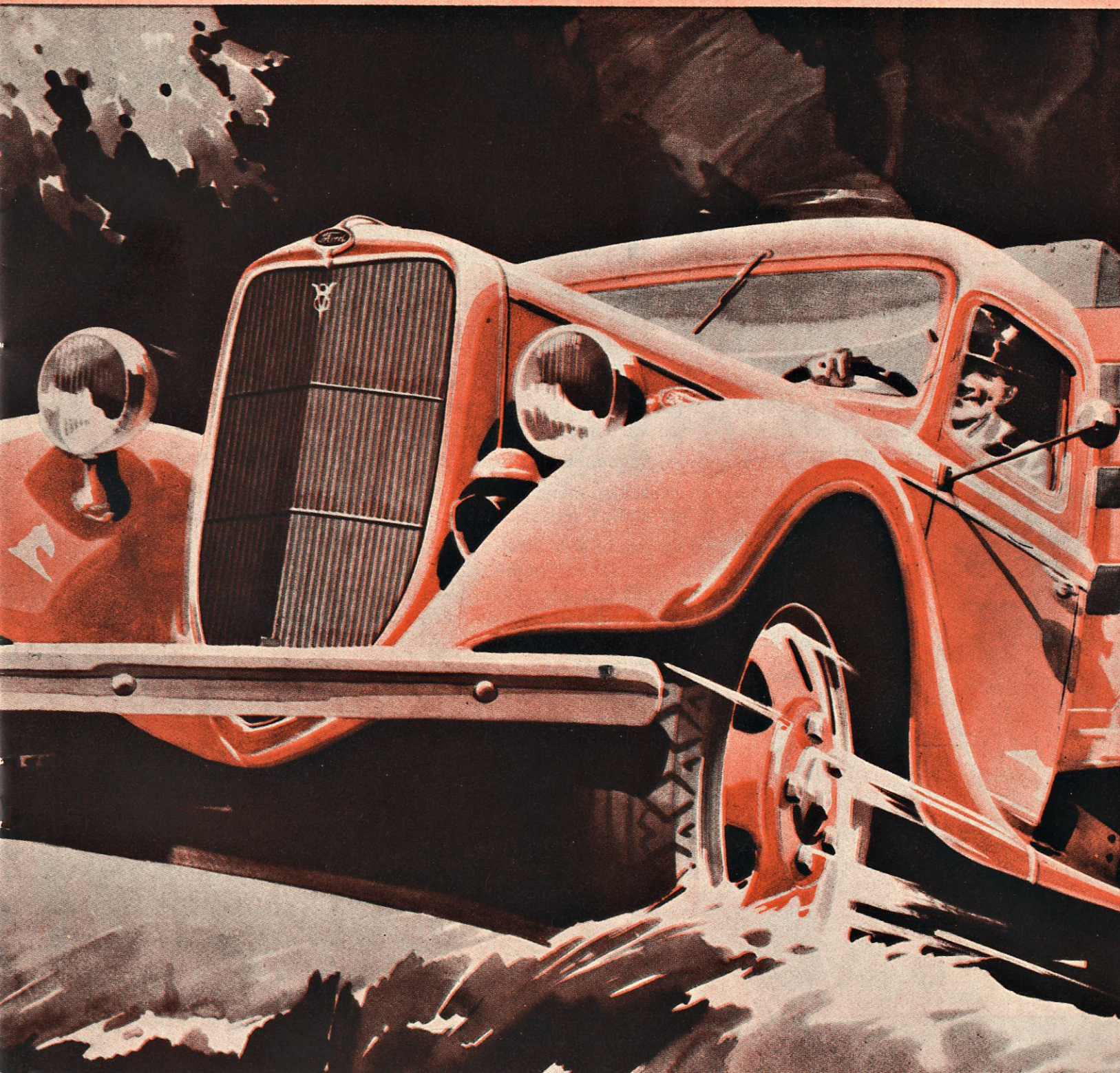


# FORD V-8

LASTVAGNAR 1935





# STYRKA OCH KRAFT FÖR TUNGA TRANSPORTER SAMT SNABBHET OCH UTSEENDE FÖR DISTRIBUTIONSTJÄNST ÄRO KOMBINERADE I 1935 ÅRS FORD V-8 LASTVAGN

## Prövad och erkänd under hundratusentals mils körning

Tusentals Ford V-8 lastvagnar såväl tunga som lätta tjänstgöra i dag och spara pengar åt sina ägare. Tiden och verklighetens många gånger fantastiskt svåra prov hava bevisat, att Ford V-8 är en kraftig, pålitlig och ekonomisk motor för kommersiellt bruk av alla slag.

Hundratala brev från V-8 lastvagnsägare vittna om deras stora belåtenhet med V-8 motorns enastående prestationer under de mest olika körförhållanden. Timmerkörare, privata industriidkare, jordbrukare och fabrikanter äro eniga i detta hänseende.

Inom alla grenar av affärlivet har Ford V-8 lastvagnen visat sig vara den modernaste, den mest pålitliga och den mest ekonomiska lastvagn, som någonsin erbjudits.

1935 års Ford V-8 lastvagnen har tillräckligt kraft för transport av tunga lass, den är tillräckligt snabb på långa landsvägsresor och samtidigt behändig och lätthanterlig i stadstrafik.

Varje lastvagnsägare vill nuförtiden hava en sådan vagn, som är till det yttre representativ och sålunda ökar firmans anseende. Samtidigt bör den i alla detaljer vara praktisk och väl lämpad för sitt ändamål.

1935 års Ford V-8 lastvagnen är konstruerad just enligt dessa principer.

Ford V-8 lastvagnen utvecklar mer än 80 br. hkr. enligt dynamometerprov. Under mer än två år har denna motor bevisat sin driftsekonomi och tillförlitlighet i det praktiska livet.

Under dessa två år har denna motor tillvunnit sig så många lastvagnsägares beundran och respekt att uttrycket »V-8 prestation» blivit mera än en fras. Det har blivit en måttstock, som den moderna lastvagnsföraren använder, då det gäller att värdesätta en lastvagns prestationer.

Med undantag för en enda förändring är 1935 års Ford V-8 lastvagnsmotorn samma goda kraftiga motor, vars driftsekonomi är lika förmånlig som en »fyras». Denna förändring består i tillkomsten av en anordning för frisklufts-ventilering av vevhuset.

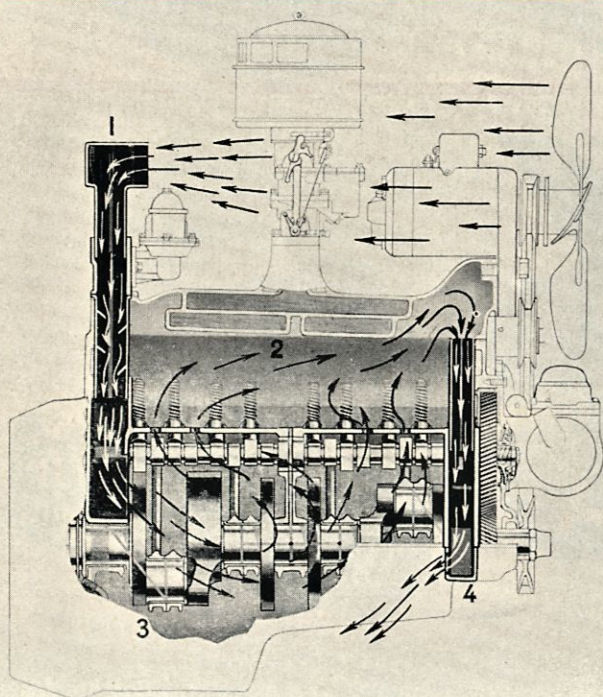
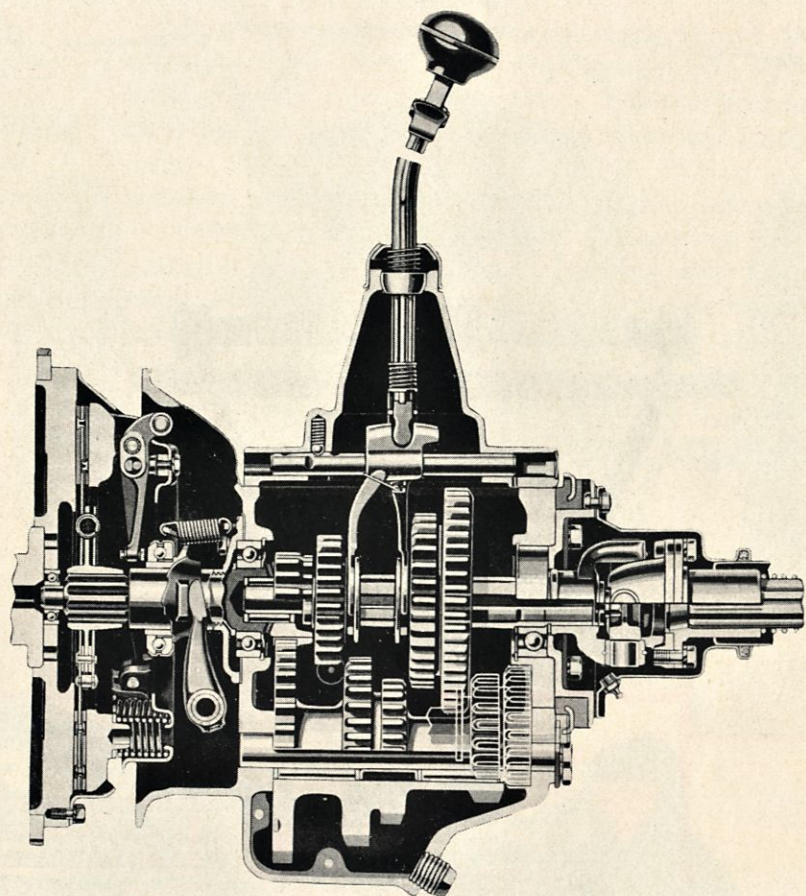
Denna samt en mängd andra konstruktionsdetaljer beskrivas på följande sidor.





# INHEMSKA HYTTOR OCH FLAK ERHÅLLAS FÖR ALLA TRANSPORTBEHOV

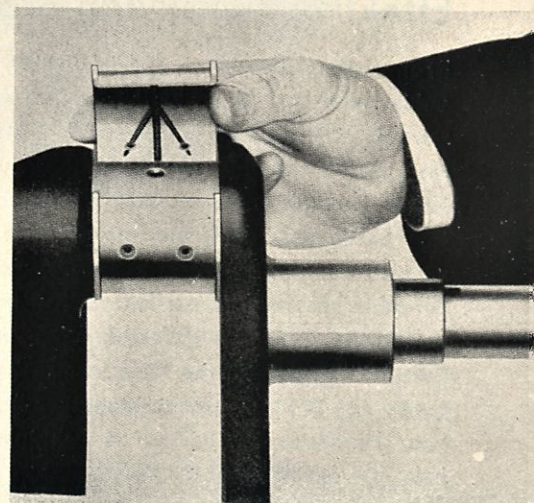
En ny, extra kraftig koppling ger smidigare kraftöverföring och ökad livslängd åt de kraftöverförande delarna. Denna nya koppling har lägre pedaltryck vid tomgångshastighet. Kopplingsarmarna äro i sina yttre ändar försedda med tyngder, och kopplingstrycket ökar mera än 100% genom centrifugalkraften, då motorn ökar i varvtal. Denna detalj minskar väsentligt möjligheterna för kopplingen att slira. Kopplingsdiametern har ökats till 28 cm, vilket ger en friktionsyta av 794 kvcm. Kopplingskåpan är integral med växellådshuset, som innesluter den för tung tjänst konstruerade växellådan, vilken ger 4 hastigheter. Kopplingen är ventilerad för minskning av friktionsvärmen.



Motorn är försedd med extra kraftiga vevstakslager av en högvärdig koppar och blylegering, som är ytterst motståndskraftig mot höga temperaturer och förebygger varmgång, uthamring och flagnig. Dessa lager äro av s.k. flytande typ och lämna ett oljeskikt mellan lagret och vevstaken samt ett annat mellan lagret och vevaxeln. De återfinnas endast i dyrbara, tunga lastvagnar, i flygmaskinsmotorer och i dyrbara specialbeställda motorer. →

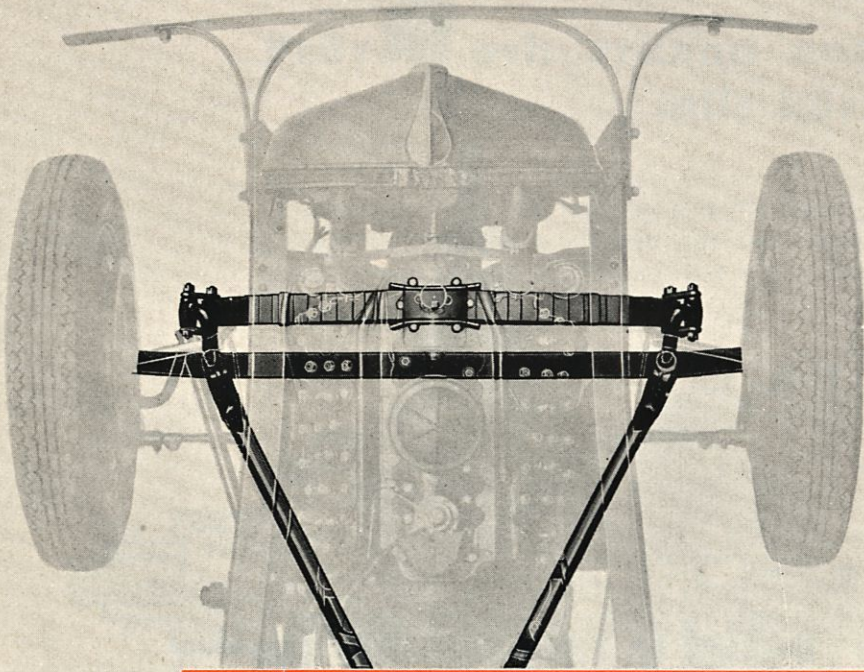
\*

← Diagram visande luftströmningen med det nya friskluftventilationssystemet för vevhuset. Oförbränd bensin, vattenångor och andra dunster avlägsnas snabbt och effektivt, vilket minskar oljeutspädningen. Likaså sker en utvandring av syrliga gaser, varigenom risken för frätning reduceras. Slambildningen blir också väsentligt reducerad.



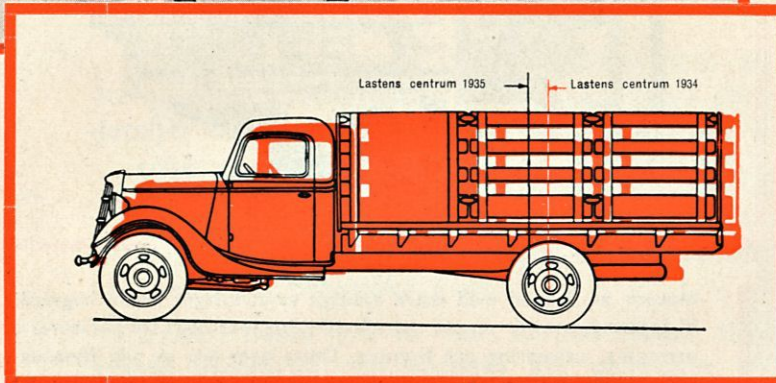


# INTRESSANTA KONSTRUKTIONSDETALJER



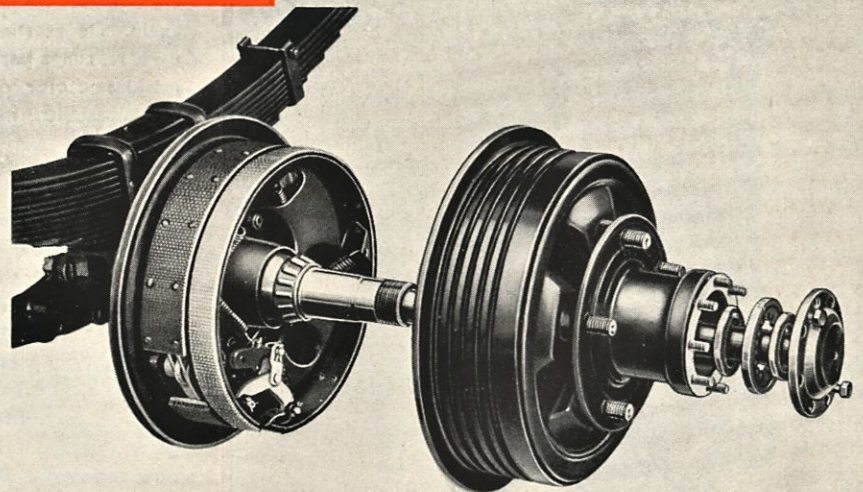
## Nykonstruerat framparti.

Framfjädersystemet har flyttats 10 cm framför framaxeln, och motorn har framflyttats 22 cm. Detta i förening med V-motorns utrymmesbesparande konstruktion gör, att mera av den totala chassilängden kan utnyttjas för lasten. Avståndet från förarhyttens bakstycke till bakaxelns centrum har ökat med  $16\frac{1}{2}$  cm, vilket möjliggör tvärsvingar med tvåhjuliga släpvagnar av normal bredd. Den nya konstruktionen minskar också överhänget och medger en mera idealisk fördelning av lasten. Belastningscentrum har framflyttats, så att större del av lasten vilar framför bakaxeln. Den ökade belastningen på framaxeln medför icke blott bättre fördelning av lasten utan även bättre bromseffekt och en jämnare förslitning av ringar och bromsar.



## Effektiva, flänskylda bromsar

Bromstrummorna äro av specialgjutjärn och försedda med integrala kylflänsar. En extra förstärkningsfläns tjänar till att förebygga deformation. Bakre trummorna äro stålmonterade. Gjutjärnet i trummorna minskar risken för repor. Bromsbackarnas tryck blir mera jämnt fördelat genom en nykonstruerad expandermekanism. Fördelningen av bromseffekten har förbättrats genom att vagnens belastningscentrum framflyttats. Nykonstruerad handbromspak med tvåtandat och bredare spärsegment ger ökad säkerhet. Handbromsen verkar på bakhjulen och är helt oberoende av fotbromsen.



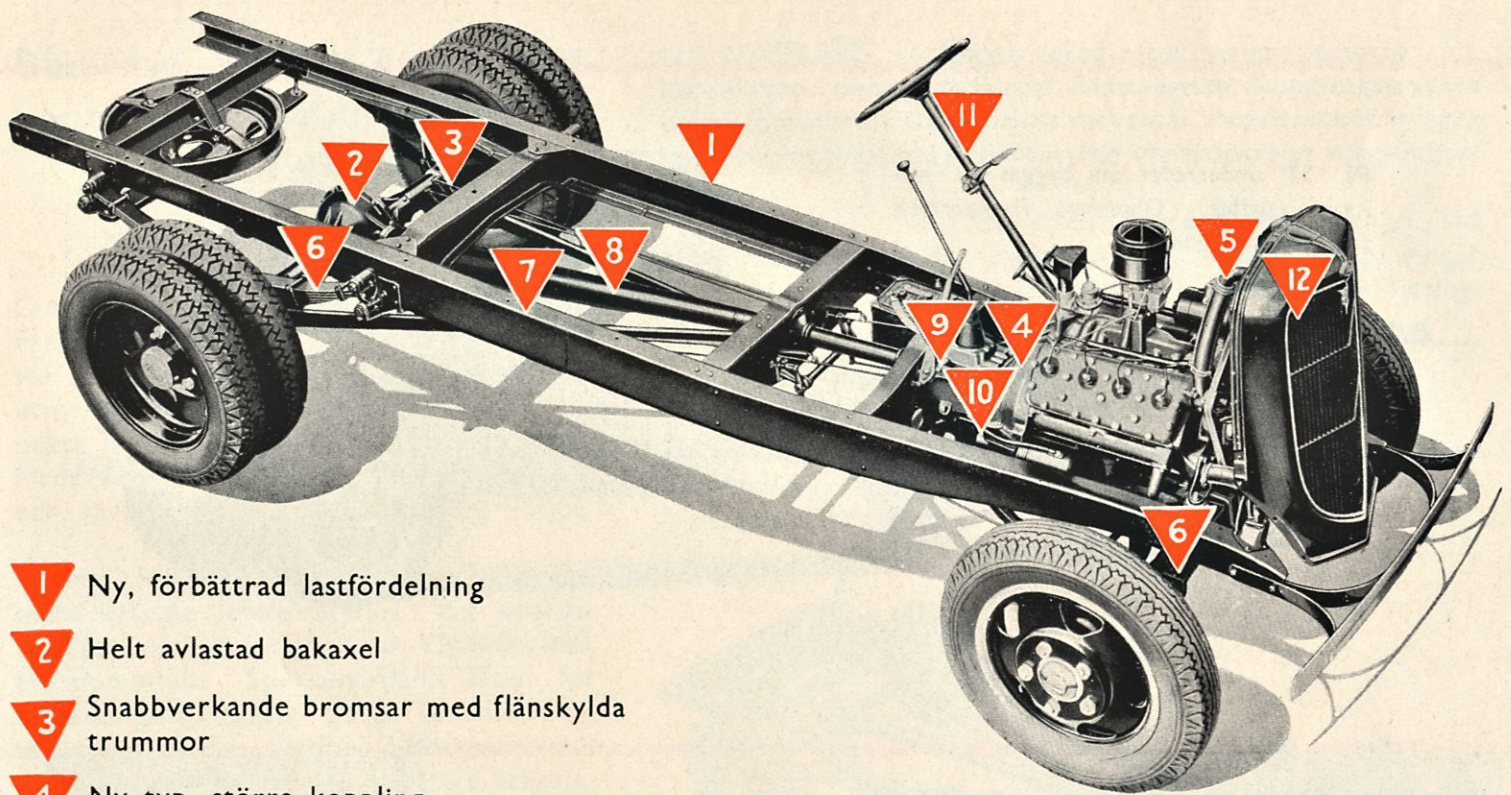


# HÅLLBARHET OCH KRAFT SNABBHET OCH STABILITET

131½" (3.34 m.) chassi med dubbla bakhjul.

Standardutrustningen (även för 157" — 4 meters — chassiet) omfattar: krompläterad främre stötfångare, reservhjulshållare, komplett elektriskt system, torped- och motorhuv, instrumentbräda, tändnings- och styrinrättningslås, verktyg, framskärmar, fotsteg, fem skivhjul och 4 ringar.

V-8 motorn, 80 hkr., drar ej mera bensin än en »fyra». — Nytt ventilationssystem för vevhuset minskar oljeutspädningen. — Specialhårdade säten för utblåsningsventilerna öka väsentligt gångtiden mellan ventilslipningarna. — Precisionsinställda ventiler, som ej fordra någon justering — Vevstaklager av högvärdig bronslegering, som utesluter risk för varmgång, uthamring eller flagning. Alla rörliga delar äro lätta och frigöra en större procent kraft för nyttigt ändamål. — Lätta kannor av aluminiumlegering. — Speciella cylinderlock av lastvagnstyp. — Dubbel fallför-gasare och insugningsrör med dubbla kanaler ge bättre bränsleekonomi.



1 Ny, förbättrad lastfördelning

2 Helt avlastad bakaxel

3 Snabbverkande bromsar med flänskylda trummor

4 Ny typ, större koppling

5 Nytt, högeffektivt kylsystem

6 Ny fjäderupphängning

7 Rak, djup och kraftig ram

8 Kardanrörsdrift

9 Kraftig växellåda för 4 hastigheter

10 Kopplingskåpa och växellådshus i ett stycke

11 Styrutväxling 17:1

12 Nytt framparti, vackert utformat

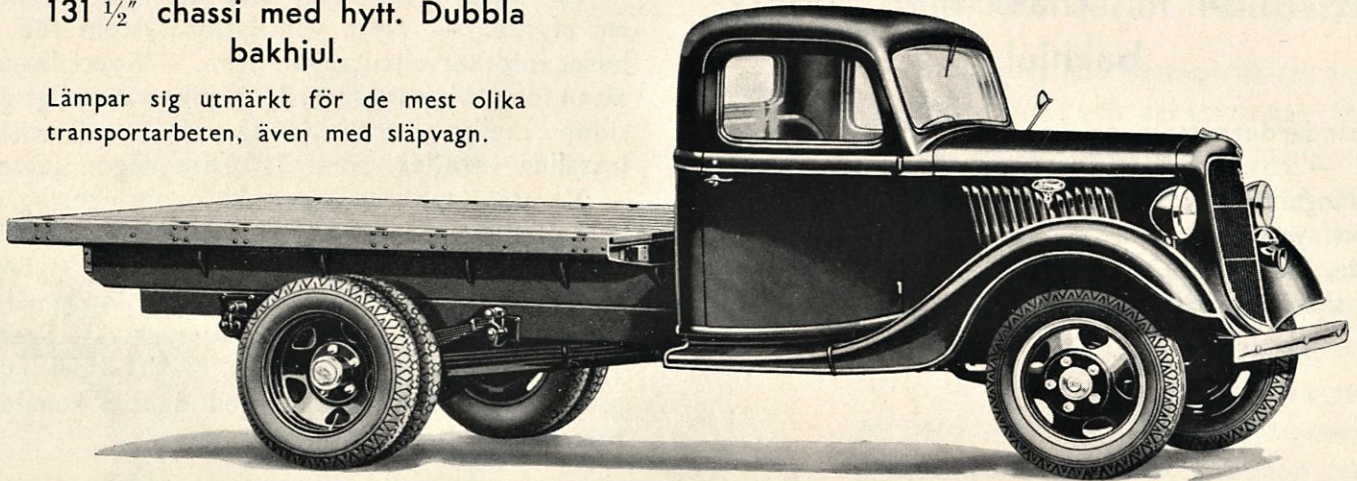


# FORD V-8

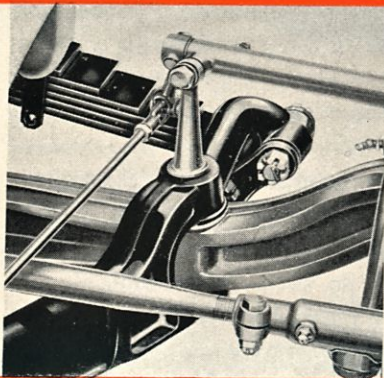
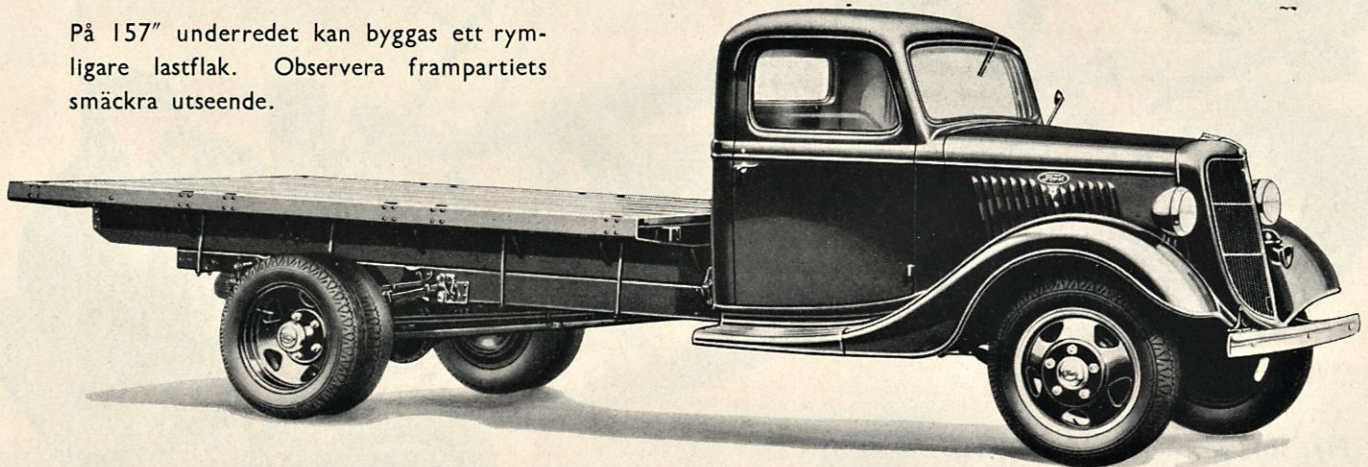
## PRESTATION MED BEVISAD 4-CYLINDRIG EKONOMI

131 ½" chassi med hytt. Dubbla bakhjul.

Lämpar sig utmärkt för de mest olika transportarbeten, även med släpvagn.



På 157" underredet kan byggas ett rymligare lastflak. Observera frampartiets smäckra utseende.



Bilden till vänster visar, huru framfjädersystemet är upphängt vid främre axelns framsida och fäst vid de förlängda triangelstagen.

På den högra bilden syns lastvagnens nya, tilltalande instrumentbräda, varå instrumenten äro behändigt grupperade. I högra kanten finnes ett praktiskt förvaringsfack.



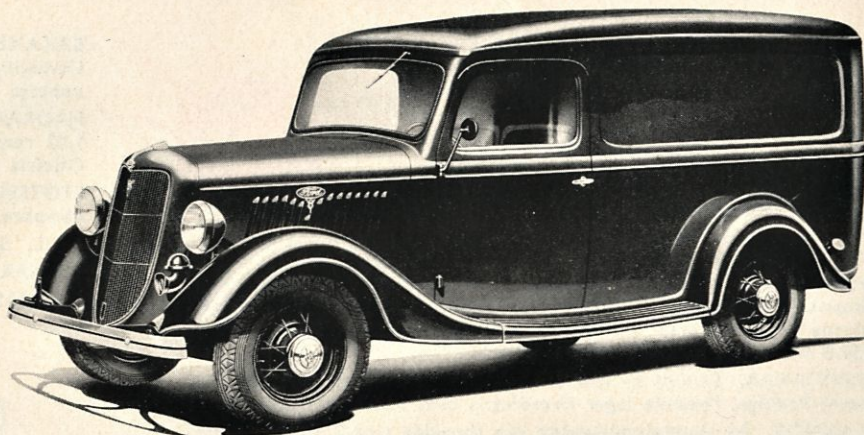


# DEN NYA FORD V-8

## LÄTTA LASTVAGNEN ÄR SNABB OCH EKONOMISK

### Täckt paketvagn på 112" underrede.

Denna omtyckta paketvagns modell har vunnit stor popularitet inom de mest olikartade transportgrenar genom att den erbjuder rikligt utrymme. Å dess sidor kan målas förutom firmanamnet även lämpliga reklamer. Inhemska karosseriefabriker tillverka dessa paketkarosserier på beställning enligt köparens ritningar.



Den nya Ford V-8 lätta lastvagnen är snabb, ändamålsenlig och ekonomisk.

#### Några konstruktionsdetaljer.

OMKONSTRUERAT FRAMPARTI. — Framfjäders och motorn ha flyttats fram, varigenom större del av chassiets längd kan utnyttjas för last. Belastningscentrum har också framflyttats, vilket ger bättre viktfordelning. Framfjäders har gjorts längre, och hela frampartiets stadga har ökat.

EKONOMISK V-8 MOTOR. — Drar ej mera bränsle än en »fyra». Ny vevhusventilation. Lättviktskannor. Cylinderlock av aluminium. Specialhårdade säten för utblåsningsventilerna göra ventilslipning sällan nödvändig. Dubbel fallförgasare och dubbla insugningskanaler ge bättre bränsleekonomi.

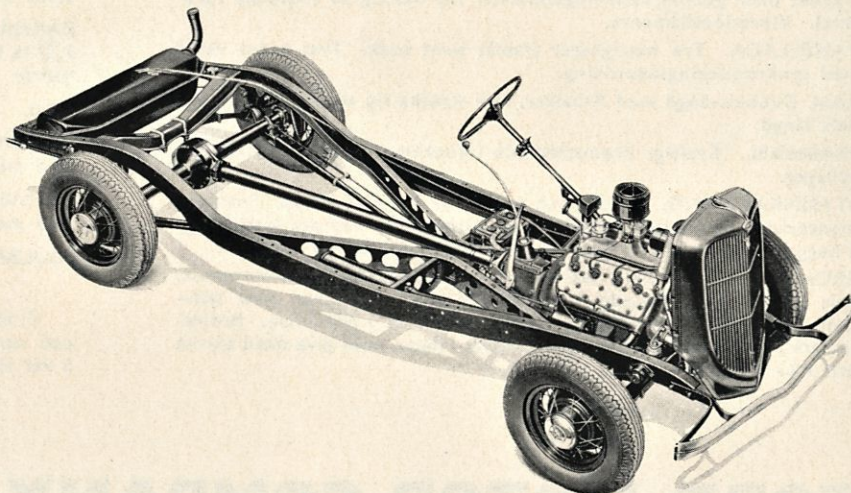
RAMEN. — Har väsentligt förstärkts genom tillkomsten av ytterligare tvärbalkar. — X-balkarna sträcka sig utefter ramens hela längd och giva ökad styrka åt sidobalkarna.

NY KOPPLING. — Konstruerad efter samma princip som kopplingen i den tunga Ford V-8 lastvagnen. Kopplingstrycket ökar i förhållande till motorns varvantal. Pedaltrycket är lägre vid tomgångshastighet. Förbättrad ventilation av kopplingen.

MINDRE HJUL. — I ett stycke svetsade stålekerhjul med mindre diameter (16" i stället för 17"). 4" fälg. Större ringar (6.00×16) ge bättre gripförmåga och behagligare åkning.

#### 112" PAKETVAGNSUNDERREDE

— Standardutrustningen omfattar: strålkastare och baklykta, framskärmar, reservhjul med hållare, fotsteg, motorhuv, torped och instrumentbräda samt stötfångare.





# SPECIFIKATION

XIV Auburn  
Ford II

**LASTVAGNSMOTORN.** Typ 90° V-8 L-motor. Slaglängd 3 3/4" (95,25 mm), cylinderdiameter 3 1/16" (77,79 mm). Cylindervolym 3,62 liter. Kompressionsförhållande 5,32 : 1. Effekt 80 bromsade hkr. vid 3.800 minutvarv. Upphängning i gummi i tre punkter.

**CYLINDRAR.** Cylinderblock och vevhus gjutna integralt, försedda med rikligt dimensionerade vattenmantlar. Finpolerade cylinderväggar. Speciella cylinderlock av gjutjärn.

**VEVAXEL.** Speciellt Ford gjutstål med extra slitstarka lagerytor. Statiskt och dynamiskt utbalanserat samt försedd med motvikter, gjutna integralt med axeln. Tre ramlager med en diameter av 2" (50,8 mm). Total ramlageryta 235 kvcm.

**VEVSTAKAR.** Smidda av specialhärdat manganstål och försedda med extra kraftiga, flytande lager överdragna med bly-kopparlegering.

**KANNOR.** Av aluminiumlegering och försedda med 2 kompressionsringar samt 1 oljering.

**VENTILER.** Av specialhärdat kromnickelstål med bred spindelbotten. Specialhärdate utblåsningsventilsäten av tungstenstål. Lätta, breda ventillyftare med precisionsinställt ventilspeglum.

**SMÖRJNING.** Effektiv oljepump driver oljan till alla vevaxel, nock-axel och vevstaklager. Vevhuset rymmer 5 l.

**KYLSYSTEM.** Kylare med stor kylningsyta. Sexbladig fläkt, 39,3 cm i diameter. 2 vattenpumpar. Termostater. Kapacitet 2,3,6 liter.

**VEVHUSVENTILATION.** Friskluft genom vevhus och ventilkammare. BRÄNSLESYSTEM. Dubbel fallföregasare med luftrenare och ljuddämpare. Insugningsrör med dubbla kanaler. Bensinpump av membran-typ.

**TÄNDNING.** Direktdrivet system med strömfördelare, induktions-spole och kondensator i ett aggregat. Helt automatisk tändnings-reglering.

**GENERATOR.** Luftkyld med hög kapacitet.

**BATTERI.** 17 plåtar, extra kraftigt.



**BAKAXEL.** Trekvarts avlastad. Lilla kardandrevet lagrat i båda ändar. Utväxlingsförhållande 4.11 : 1. Kardanrör med kardanstag, som upptaga alla drivnings- och bromsningspåkänningar.

**FJÄDRAR.** Av kromnickelstål. Transversal typ fram och bak. Längd 1,02 resp. 1,18 m, bredd 51 mm resp. 57 mm för fram- och bakfjäder. Oljefria hängslebusningar.

**STÖTDÄMPARE.** Fyra Houdaille hydrauliska, dubbelverkande stöt-dämpare.

**HJUL.** Stålekerhjul, svetsade i ett stycke.

**RINGAR.** 6,00 x 16, lufttryck 30 lbs. (2 kg).

**HJULBAS.** 112" (2,85 m).

## TUNGT LASTVAGNSCHASSI

(131 1/2" = 3,34 m och 157" = 4 m.)

**KOPPLING.** Kraftigt typ för tung tjänst. 28 cm i diameter. Kopplings-trycket ökar genom centrifugalkraften vid ökning av motorns varv-antal.

**VÄXELLÅDA.** Konstruerad för tung tjänst. 4 hastigheter framåt. Mellanaxeldreven monterade på två långa rullager. Anordning för kraftuttag.

**RAM.** Av högvärdigt kolstål med 5 tvärbalkar. Rambredd bakom förar-hytten 96 1/2 cm. Sidobalkarnas dimensioner — längd 4,89 m (131 1/2" chassiet) och 5,54 m (157" chassiet), största djup 17,8 cm, bredd 7 cm, Huvudtvärbalkens djup 31,8 cm. Tjocklek 7/32".

**FRAMAXEL.** Kraftig konstruktion och smidd i I-sektion av kol-manganstål. Koniska hjulrullager.

**FRAMFJÄDRAR.** Extra kraftig, transversaltyp. Kromstål. Längd 93,8 cm. Bredd 5,7 cm.

**STYRINRÄTTNING.** Snäcka och sektor, lastvagnstyp. Utväxlings-förhållande 17 : 1. Koniska rullager med automatisk slitagejustering.

**BAKAXEL.** Helt avlastad. Spiralskurna drev. Lilla kardandrevet lag-rat i båda ändar och stora drevet försett med tryckplatta. Hjulen monterade direkt på kåporerna med dubbla koniska rullager. Kardanrör med kraftiga kardanstag. Utväxling 5.14 : 1 eller 6.6 : 1 efter önskan.

**BROMSAR.** Förbättrade mekaniska fyrhjulsbromsar. Inkaplade, expanderande bromsbackar, 35 1/2 x 6,4 cm. Expanderande hand-bromsband i bakre trummorna, 35 1/2 x 3,8 cm. Total bromsyta 3.065 kvcm.

**BAKFJÄDRAR.** Halvelliptiska, extra kraftiga fjädrar av kromstål, 1,27 m långa och 6,4 cm breda. Fri upphängsling i båda ändar. Hjälpfjädrar höra till standard utrustning.

**HJUL.** Fem skivhjul av stål.

**VÄNDNINGSDIAMETER.** 131 1/2"-chassiet 14 meter, 157"-chassiet 16,8 meter.

**SPÅRVIDD.** Fram 1,41 meter, bak 1,46 meter, vid dubbla bakhjul 1,65 meter.

**HJULBAS.** 131 1/2 (3,34 m) och 157" (4 m).

Vi förbehålla oss rätt till ändringar i fråga om priser, specifikationer och utrustning utan avisering och utan några som helst förpliktelser å vår sida.

## LÄTT LASTVAGNSCHASSI

**KOPPLING.** Lågt pedaltryck vid tomgångshastighet. Kopplings-trycket ökar genom centrifugalkraften vid ökning av motorns varv-antal. Vibrationsdämpare.

**VÄXELLÅDA.** Tre hastigheter framåt samt back. Tyst andra växel med synkroniseringsanordning.

**RAM.** Dubbelsvängd med X-balkar, som sträcka sig efter sidobalkarnas hela längd.

**FRAMAXEL.** Kraftigt kromstålsmide i I-sektion. Koniska framhjuls-rullager.

**STYRINRÄTTNING.** Snäcka och sektor av s.k. timglastyp. Snäckan, monterad i två koniska rullager, som automatiskt upptaga förslitning-3-kuggad sektor. Utväxling 15 : 1. Ratt diameter 43 cm.

**BROMSAR.** Förbättrade mekaniska, expanderande fyrhjulsbromsar, helt inkaplade. Flytande bromsbackar som expanderar med själv-centrering och enkel justering. Total bromsyta 1.200 kvcm. Broms-trummor av specialgjutjärn med kraftiga ribbor, som giva ökad styrka och större kylta.

# FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O.Y.

HELSINGFORS

HELSINGIN

YLIOPISTON

KIRJASTO

Tilgmanns Tryckeri, Helsingfors

KPa 66