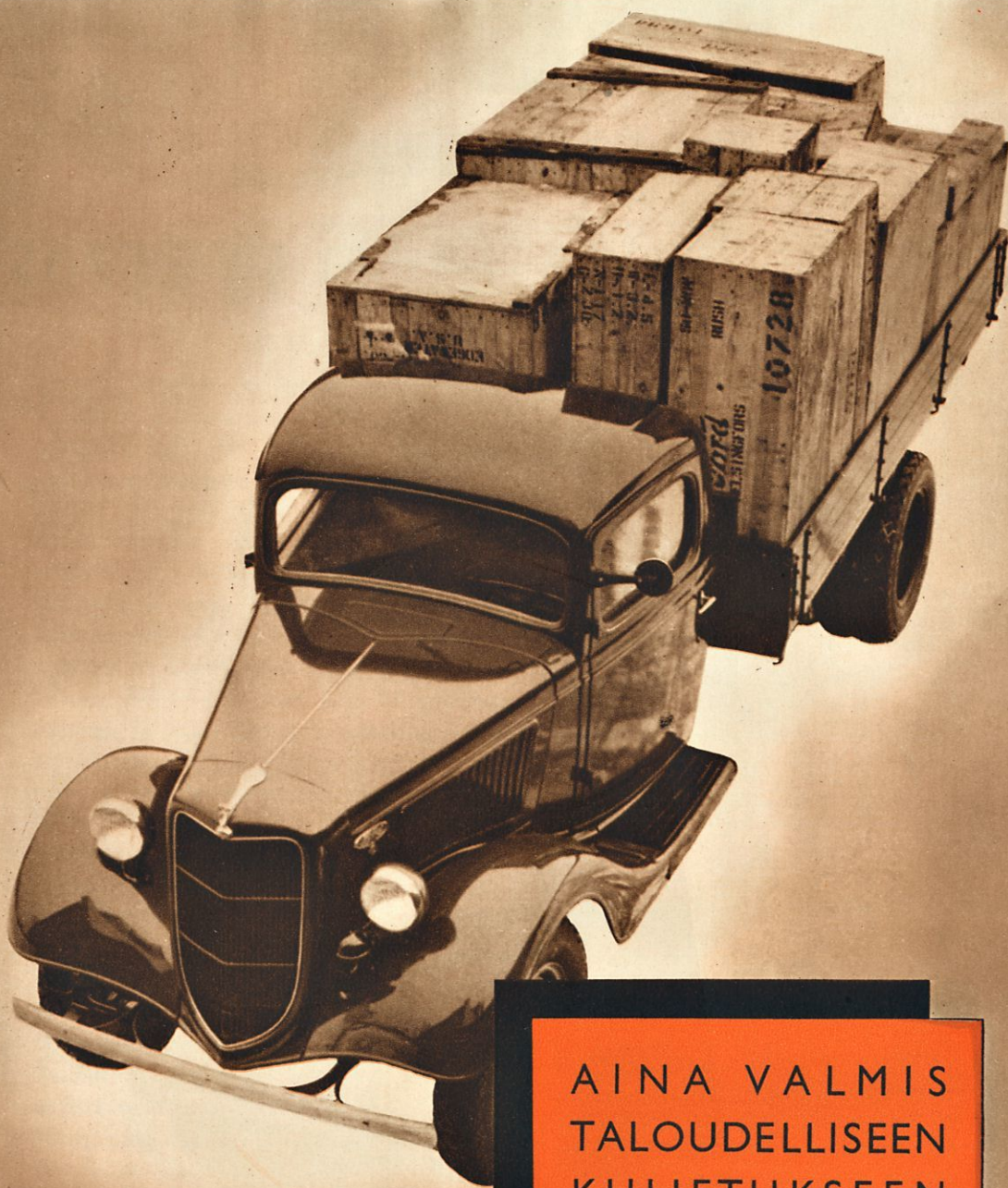
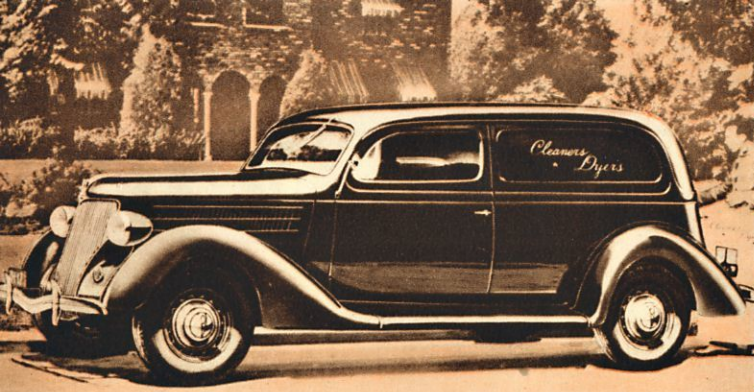


1936 FORD V-8



AINA VALMIS
TALOUDELLISEEN
KULJETUKSEEN



KOKEILTU,

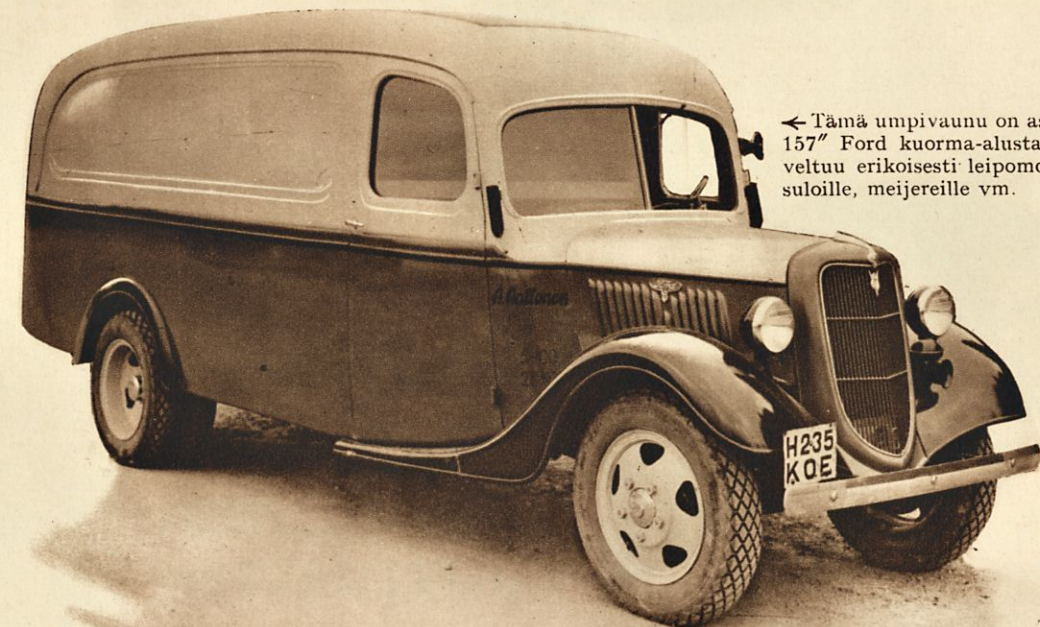
KOETELTU



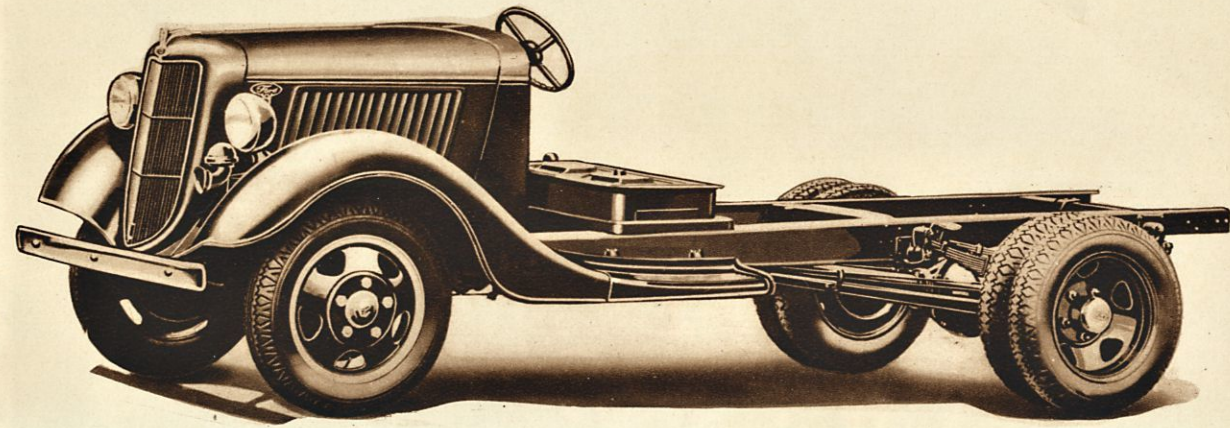
ja nyt taas

Tämä aistikas, kevyt kuljetusvaunu on rakennettu v. 1936 henkilövaunun alustalle. (Yllä vas.)

← Tässä on myös kevyt kuljetusvaunu umpinaisine ohjaajanhytteineen ja avonaisine kuormalavoineen. Kätevä ja sopiva vaunu nopeisiin kuljetuksiin.



← Tämä umpivaunu on asennettu 157" Ford kuorma-alustalle. Soveltuu erikoisesti leipomoille, pesuloille, meijereille vm.



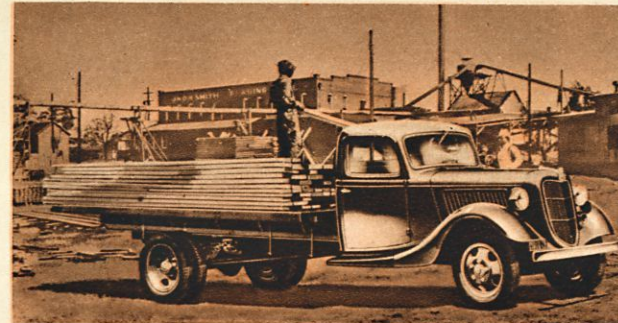
PARANNETTU

Ford kuljetus- ja kuormavaunut, sekä kevyet että raskaat, ovat kolmen vuoden aikana suorittaneet 10 miljardin kilometrin kuljetusurakan kaikilla maailman kullilla. Ne ovat hoitaneet kaikenkaltaisia tehtäviä raskaista pitkänmatkan kuljetuksista paikalliseen jakelupalveluun saakka... ja kaikista ne ovat suoriutuneet omistajien jakamattomaksi tyydytykseksi.

Näin on Ford-kuljetusneuvoja perin pohjaisesti ja säälimättömästi kokeiltu vuodesta vuoteen ja kilometristä kilometriin. Siten on tullut kouriintuntuvasti todistetuksi Ford-rakenteen ensiluokkaisuus, Ford-aineiden laatu ja Ford-ammattitaidon korkea taso — ja kaikki tämä on tapahtunut maailman suurimmalla koekentällä — jokapäiväisessä, arkisessa, keskeytymättömässä työssä.

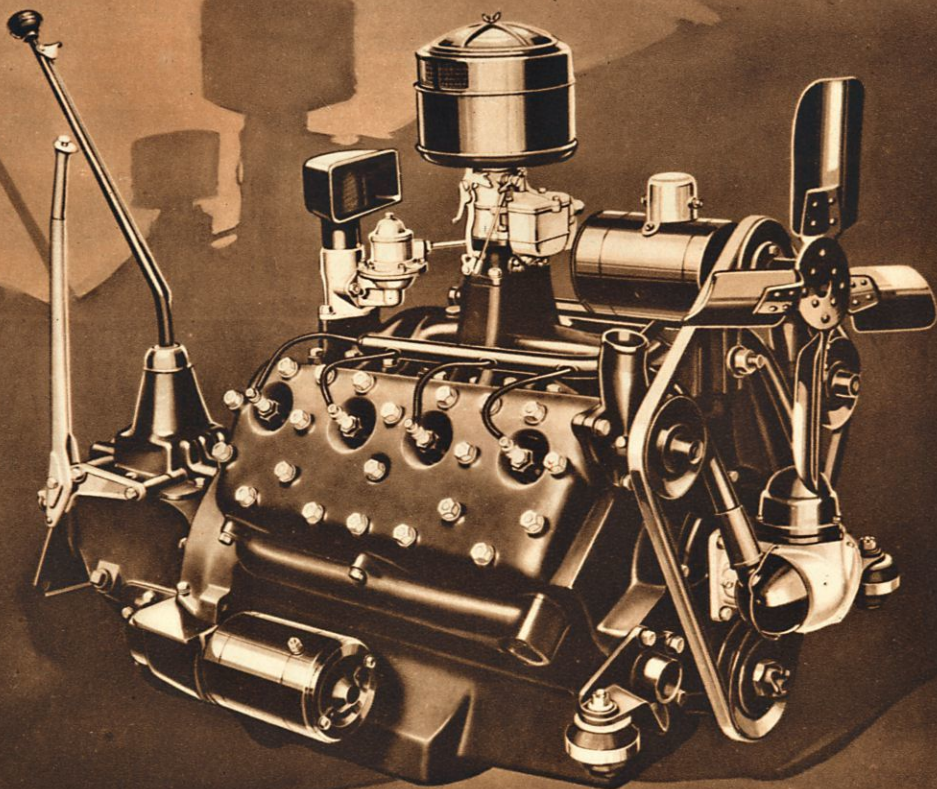
Ja kun nyt tarjoamme Teidän tarkastettavaksenne vuoden 1936 Ford V-8 kuormavaunun, on sitä vieläkin entisestään parannettu tulevaisuuden tarpeita silmälläpitäen. Tämän vuoden malleissa on tuuletus tehty entistä tehokkaammaksi. Taka-akselin halkaisijaa on suurennettu. Neularullalaakerit on lisätty murtoniveliin. Kuorma-auton ulkomuoto on muhkeampi ja siihen on tehty lukuisia muita parannuksia.

Paljon tilaa ottavan puutavaran kuljetukseen voidaan mukavimmin käyttää kuormalavaa ilman reunoja. ↓



Avonainen pakettilava henkilövaunun alustalla soveltuu mitä erilaisimpiin kuljetustehtäviin, joissa tarvitaan nopeutta sekä lastauksessa että ajossa. ↓





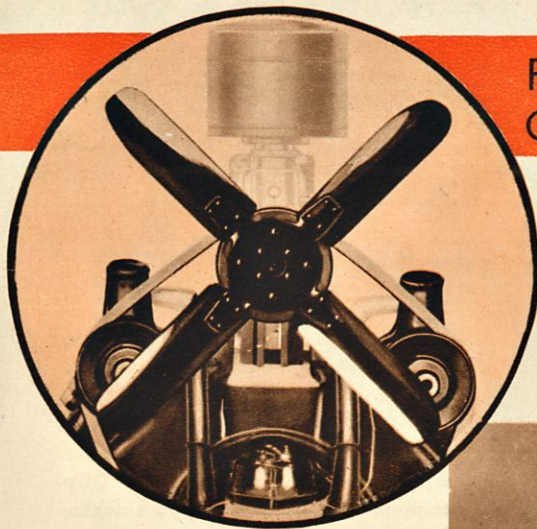
Ford V-8 kuormavaunun moottori kehittää enemmän kuin 80 hevosvoimaa. Kuluneen kolmen vuoden aikana se on todistanut luotettavuutensa mitä erilaisimmissa tehtävissä kevyistä kuljetuksista kaikkein raskaimpiin saakka. Se on voimakas moottori, mutta se noudattaa kuitenkin Fordin horjumatonta taloudellisuuden periaatetta polttoaineen ja öljyn kulutukseen nähden. Sitä on helppo hoitaa ja huoltaa ja sen käyttökustannukset tulevat huokeiksi.

Tämä on ainoa 8-sylinterinen kuormavaunumoottori huokeassa hintaluokassa. Seuraava Henry Fordin lausunto selittää V-kahdeksikon taloudellisuuden.

»Kahdeksan sylinterin käyttö ei merkitse kahden tai neljän ylimääräisen polttoaineen kuluttajan lisäämistä. Se ei ole esim. nelisylinterinen moottori kerrottuna kahdella. Meidän kahdeksansylinterinen moottorimme käyttää tavallisen nelisylinterisen moottorin polttoainemäärän ja jakaa sen kahdeksaan osaan. Hajoittamalla neljä suurem-

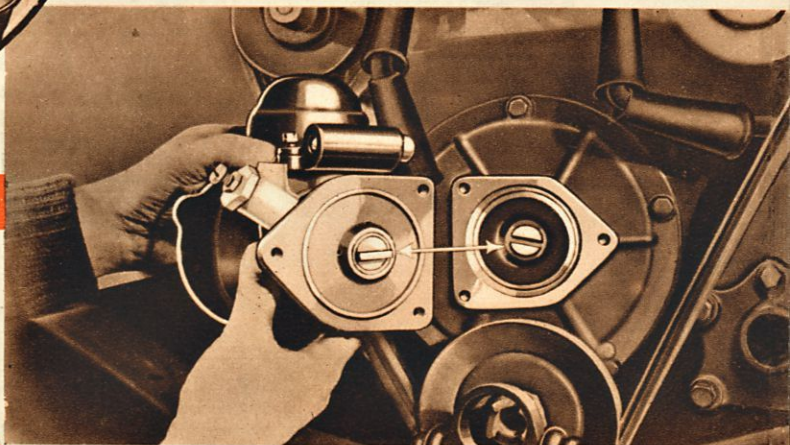
paa räjähdystä kahdeksaan pienempään saavutamme moottorin pehmeän ja äänettömän käynnin. Kahdeksan sylinteriä merkitsee sitä tapaa, jolla kaasu käytetään, eikä määrää. Ero on aivan sama kuin portaita noustessa: voitte ottaa joko neljä pitkää harppausta tai 8 tavallista askelta.»

FORD V-8:n MOOTTORIN OMINAISUUKSIA



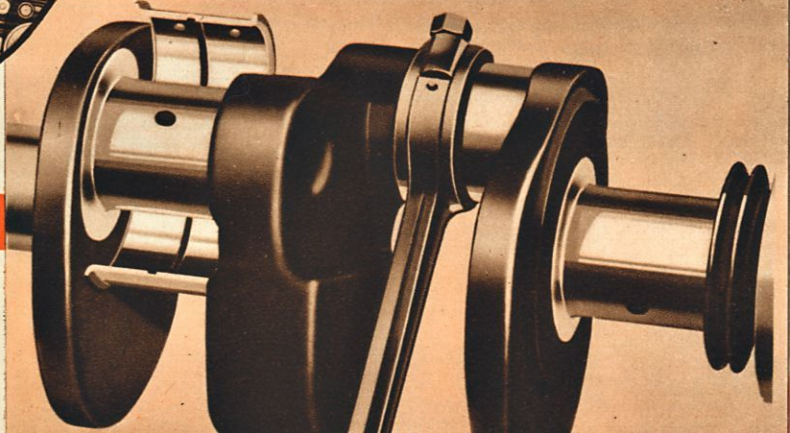
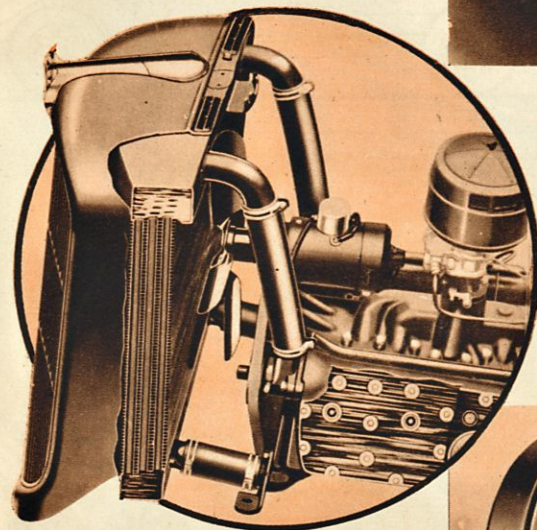
← Ford V-8 kuormavaunun nelhiipinen tuuletaja huolehtii tehokkaasti ilmavirtauksesta moottoriosaston läpi. Tuuletajan halkaisija on 19"

Virranjakaja, kondensaattori ja induktiokela sijoitetut tomunpitävään, vesitiiviiseen rasiaan. Virranjakajaa käyttää nokka-akselin pää, tehden hammasrattaat ja ketjut tarpeettomiksi. Täysin automaattinen sytytyksen säätö. ↓

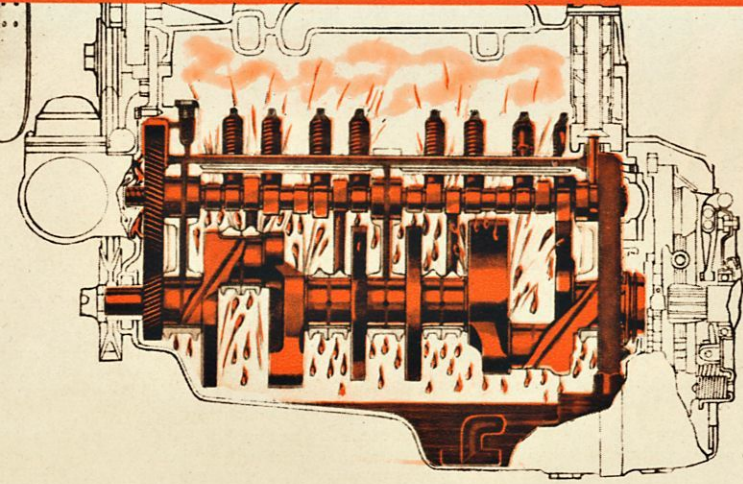


← Jäähdytysjärjestelmä on tehokas, moottorivai-
pan sivuaukot uudet ja vesivaipat sylinterien
pituiset. Vesivaipat ulottuvat kampikammion
yläreunaan saakka, avustaan öljyn lämpötilan
säättämistä.

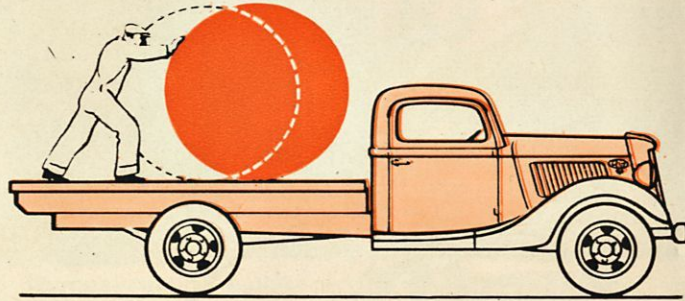
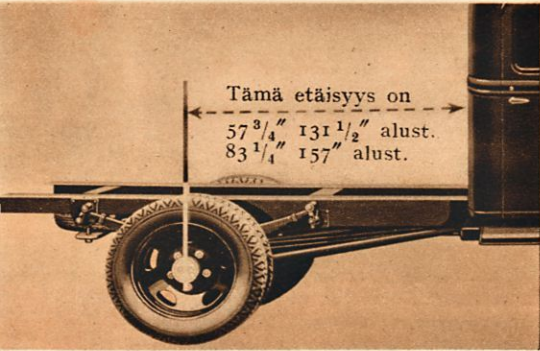
Erikoisen vankka kampiakseli on valettua teräs-
seosta. Sen kyky vastustaa taivutuspuristusta
on kaksi kertaa niin suuri kuin tavallisen taotun
akselin. Pinnat ovat poikkeuksellisen kovat ja
kulumista vastustavat. Vastapainot valetut
yhdeksi kappaleeksi akselin kanssa, joka on
staattisesti ja dynaamisesti tasapainoitettu. ↓



FORD V-8:n KUORMAVALAUNUJEN TARKKUUSRAKENNE JA LAATUAINEET TAKAAVAT PITKÄN PALVELUSIÄN JA HUOKEAT KÄYTTÖKUSTANNUKSET KAIKISSA OLOSUHTEISSA



← Kampiakseli, nokka-akseli ja kiertokangen laakerit saavat painevoitelun. Kiertokangen tapit, venttiilinnostajat, venttiilin varret, männät ja muut liikkuvat osat saavat höyry- ja roiskevoitelun kiertokankien laakereista. Öljypumppua käyttää hammaspyörä nokka-akselin takapäältä.

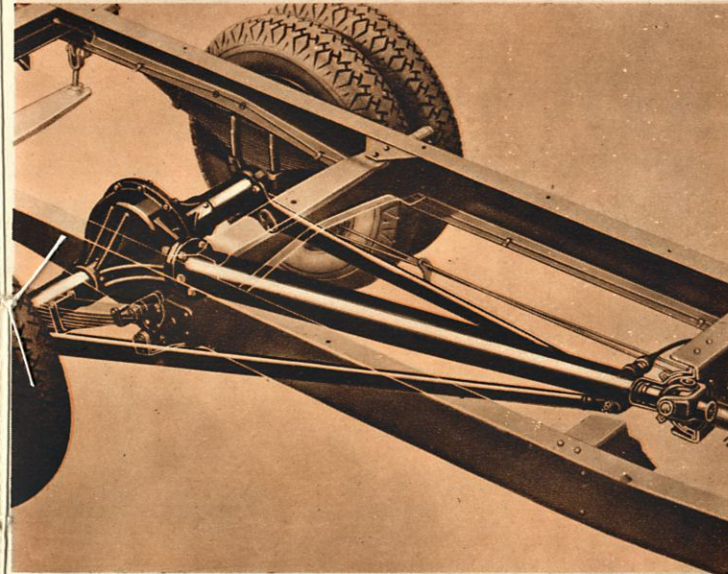


↑ Kuorman painopiste on taka-akselin etupuolella, mistä seuraa tehokkaampi jarrutus sekä renkaitten ja jarrujen tasaisempi kuluminen.

Kuva osoittaa, miten vesivaipat täydellisesti ympäröivät kaikki ne tärkeät kohdat, joissa kuumuutta syntyy. Vesivaipat ulottuvat sylinteriseinämien koko pituudelle taaten sylinterien yhdenmukaisen jäähtymisen ja säätelevät öljyn lämpö määrän kampiakammiossa. →

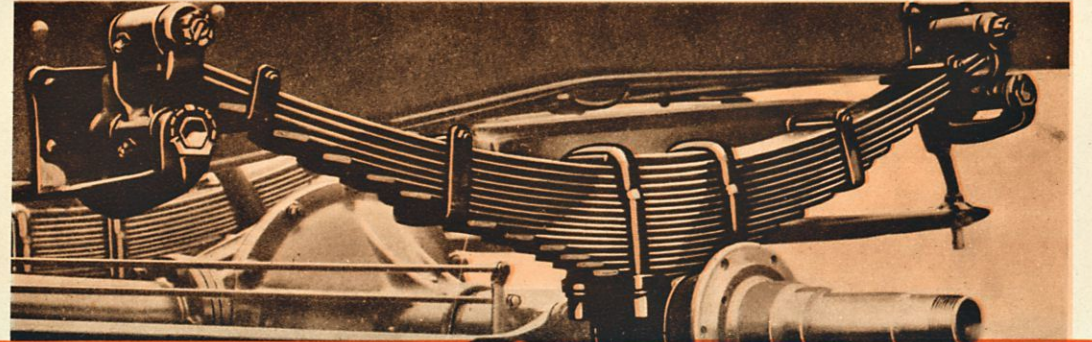


↑ Etujousi on sijoitettu 10 sm etuakselin etupuolelle. Tästä johtuva moottorin sijoitus tekee mahdolliseksi tavallista pitemmän konealustilan varaamisen kuormitukseen.



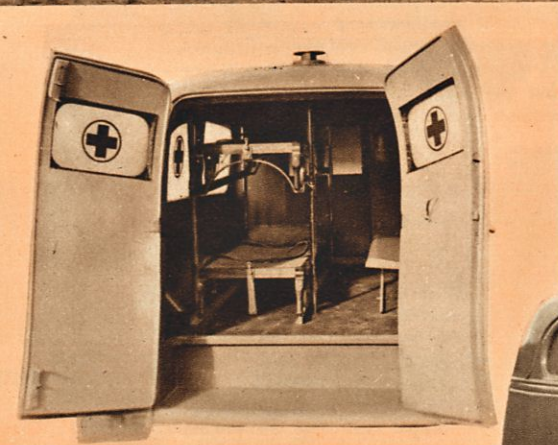
← Ford V-8 kuormavaunun konealusta on tavattoman vankka ja tukeva olematta silti liian painava. Valmistuksessa on käytetty ensiluokkaisia aineita ja rakennesuunnitelma on monivuotisten kokeilujen ja kokemusten tulos. Siinä on 39 rulla- ja kuulalaakeria, enemmän kuin 125 teräsvalua ja enemmän kuin 325 uuttausta. Tällainen rakenne on kalliimpaa, mutta kestävämpää ja luotettavampaa. *Fordiin voitte aina luottaa.*

Takajouset ovat puolielliptiset, pituus 50". Ne ovat vapaasti ripustetut kummastakin päästä, minkä rakenteen tekee mahdolliseksi kardaaniputkiveto. Erikoinen lisäjousi tulee käytäntöön suuremmissa kuormituksissa ja sen ansiosta on varsinainen jousi voitu tehdä joustavammaksi.

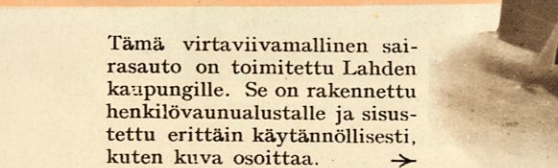




SOPIVA
ALUSTA
JA KORI
JOKA
TARKOI-
TUKSEEN

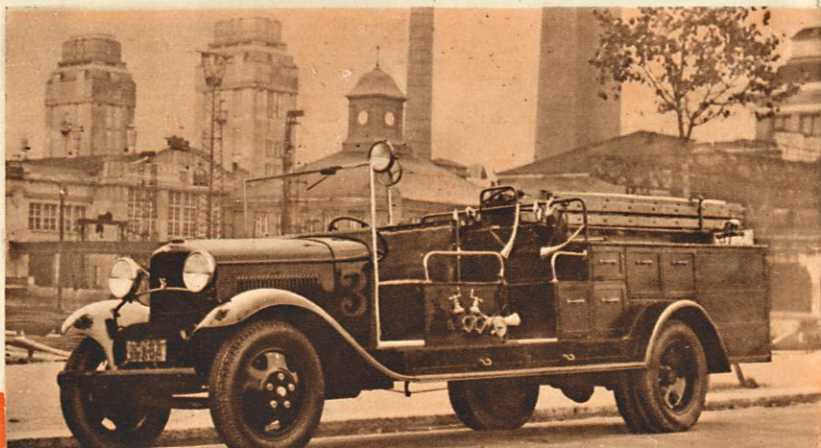


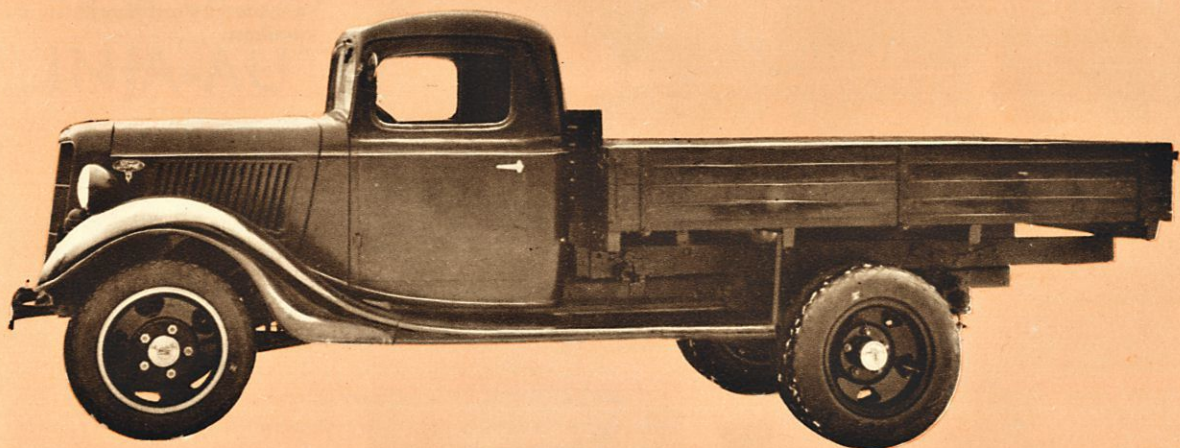
↑ Tässä umpinaisessa kuormavau-
nussa kuljetetaan helposti sär-
kyvää lasitavaraa. Korin sivu-
sa kaksoisovet, joten kuormi-
tus ja purkaminen käy helposti.



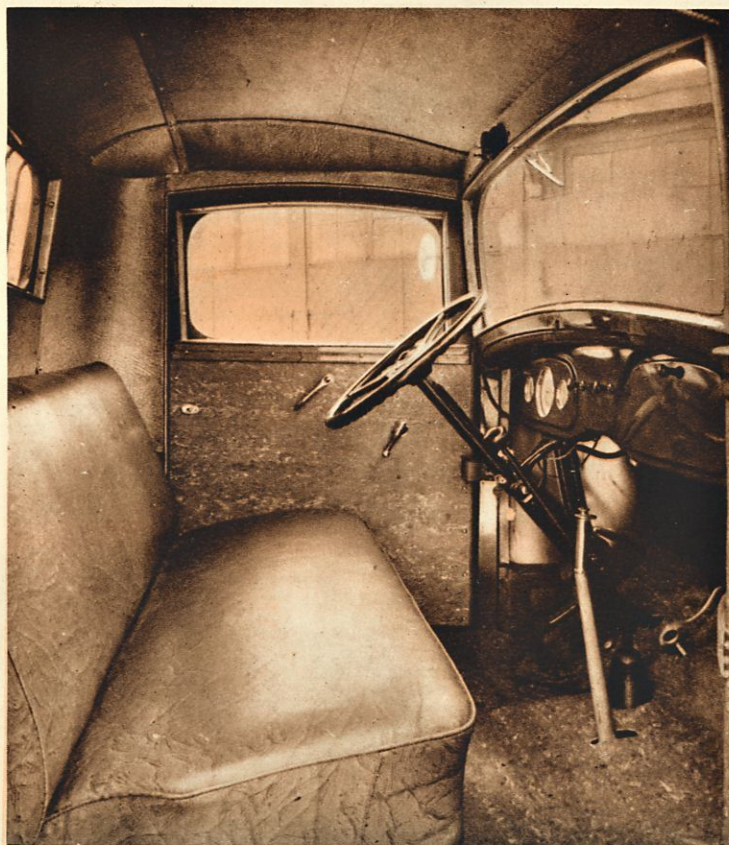
Tämä virtaviivamallinen sai-
rasauto on toimitettu Lahden
kaupungille. Se on rakennettu
henkilövaunualustalle ja sisus-
tettu erittäin käytännöllisesti,
kuten kuva osoittaa. →

Nopeutensa ja suuren kiihty-
väisyytensä vuoksi soveltuu
Ford V-8 kuormavaunun alusta
erinomaisesti paloautoksi. —
Vieraisessä kuvassa nähdään
Ahlströmin tehtaan komea
paloauto. →

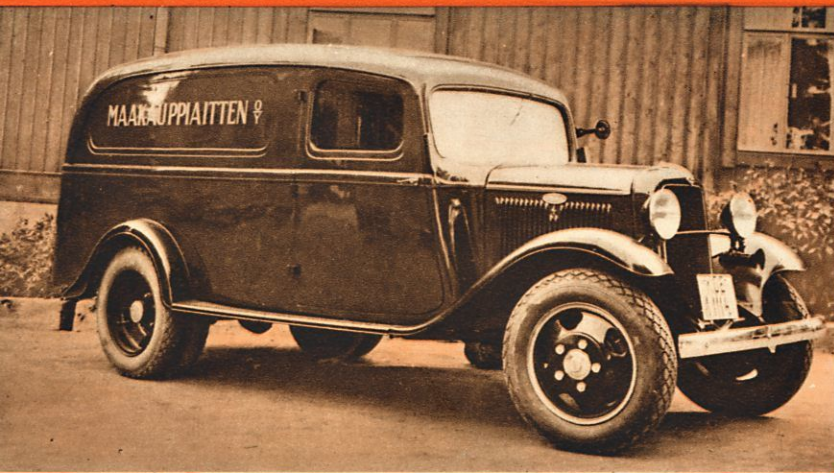




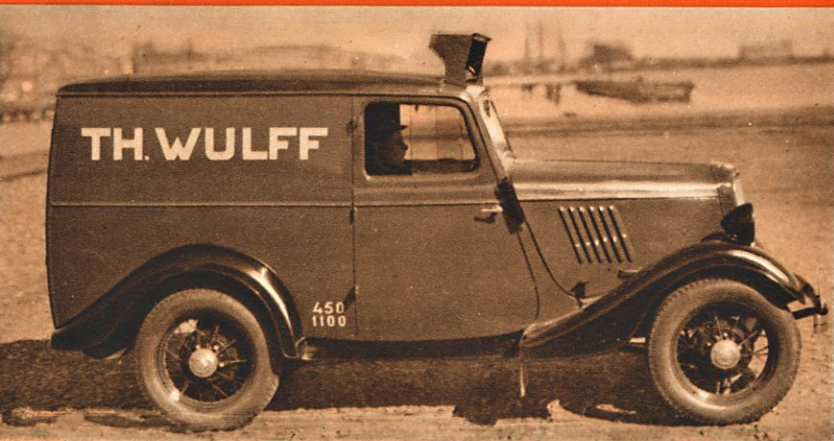
KOTIMAISIA LAATUKOREJA



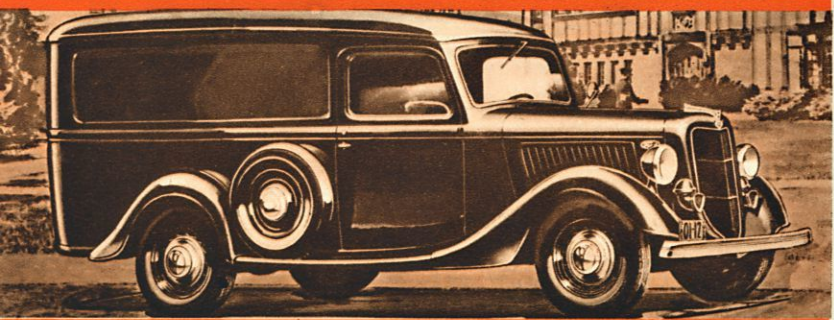
Suurin osa kuormavaunuko-
reista valmistetaan jo koti-
maassa. Jotta kuormavaunu-
jen ostajat saisivat korin, joka
vastaa Ford-auton korkeata
laatua, olemme sopineet joh-
tavien koritehtaitten kanssa
Ford-kuormavaunun hyttien
ja lavojen sarjavalmistuksesta.
Korit valmistetaan tarkan val-
vontamme alaisena, jotta ost-
tajille voitaisiin tarjota vain
parasta tavaraa. Hyttejä val-
mistetaan tilauksestamme va-
rastoon. Täten säästyy ostaja
turhalta odotukselta. Erikois-
koreja voidaan myös tilata ja
valmistaa kunkin ostajan kul-
jetustarpeita silmälläpitäen.



Tässä on aistikas kotimaassa valmistettu Ford-kuormavaunun umpikori.



Th. Wulff sanoo sanomalehti-ilmoituksessaan: »Viimeksi hankkimamme pieni ja nopea paketti-auto lisää vielä mahdollisuuksiamme tyydyttää asiakkaitten oikeutetut, nopeaan toimitukseen kohdistuvat vaatimukset.» Tämä on Ford Junior paketti-vaunun ansiota.



Tämä amerikkalainen paketti-vaunukori on asennettu Ford V-8 henkilövaunun alustalle. Varapyörä kiinnitetty vaunun sivuun.

Tässä nähdään Ahlströmin tehtaitten paloautosarja, johon kuuluu Ford T-mallinen kuormavaunu, Ford A-malli ja Ford V-8, kaikki tehokkaasti palvelleen paloturvallisuutta. ↓



FORD V-8 LINJA-AUTO

Ford V-8 linja-auton hieno ja uuden-
aikainen sisusta. →



Fordilla tulee autoilu, niin yksityinen kuin liikenneautoilukin, taloudelliseksi ja kannattavaksi. Sen todistaa yli 2 miljoonaa V-kahdeksikon omistajaa kautta maailman. Ei siis ole mikään ihme, että Ford on Suomessakin eniten myyty automerkki. Ford V-8:n soveltuvaisuus linja-autoksi perustuu erikoisen linjavaunu-alustan vankkuuteen, rakenteen kestävyyyteen ja moottorin toimintatehoon. Yli 80 hv. kehittävä, joustava-käyntinen moottori on säästeliäs polttoaineen kulutuksessa, kuten ohellisesta lausunnosta ilmenee. V-8-moottori on jo aikoja sitten sivuuttanut kokeiluasteen. Sitä on viiden vuoden aikana jatkuvasti parannettu ja se on nykyisessä muodossaan täydellisempi ja taloudellisempi kuin milloinkaan aikaisemmin.

TODISTUS

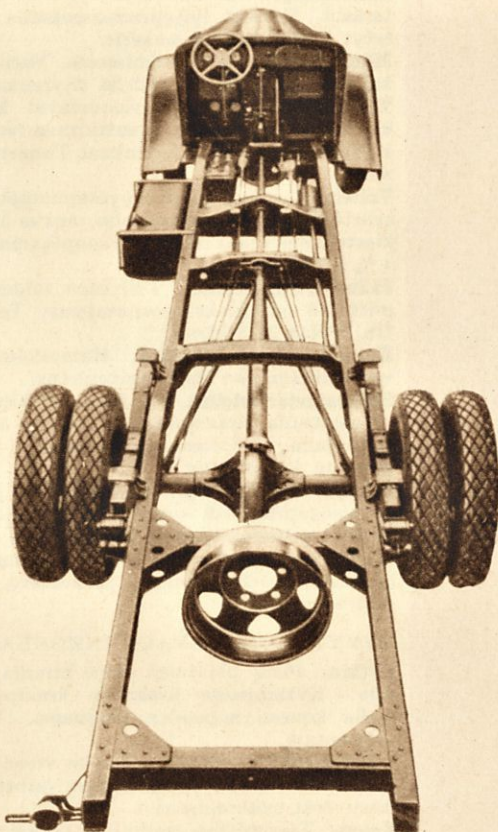
Kangasalla 3. 12. 1935.

Ford Motor Company of Finland O/Y. — Helsinki.

Marraskuun 18 p:nä 1935 päivätyn kirjeenne johdosta, joka koski tiedustelua Ford V-8 omnibusautosta, voin kaksivuotisen käytön aikana (ajo noin 200,000 km) todeta sen taloudelliseksi ja kestäväksi linja-autoksi. Bensiinin kulutus n. 18—20 l. 100 km kohti. Moottorin hiominen on toimitettu. On nykyäänkin hyvässä käytökunnossa.

Kunnioitetaan
N. T. Lahtinen.

Ford V-8:n linja-auton kehys on erikoisen lujatekoinen, kahdesta kohdasta taivutettu. Siinä on 12 voltin Bosch-generaattori, kaksinkertainen kennosto, 90 litran polttoainesäiliö, sekä mekaaniset että alipainejarrut. →



← Ford-alustalle rakennettu linja-auto-
kori, joka oli näytteillä Suurmessuilla 1935

V. 1936 Ford-kuorma- ja pakettivaunujen teknilliset erittelyt

Kuormavaunun moottori. 90° V-8, L-tyyppinen Läpim. 3 1/16" (77,79 mm). Iskunpiti. 3 3/4" (95,25 mm). Syl. til. 221 kuutiotaumaa (3,62 litraa). Puristussuhde 5,32 : 1. Jarr. hv. 80 kier.luvun ollessa 3.800 kier. min. Kolmesta kohdasta kiinnitetty kumialustoille.

Sylinterit. Sylinteriryhmä on valettu yhdeksi kappaleeksi kampikammion yläosan kanssa, varustettuina suurilla vesivaipoilla. Erikoismalliset, valurautaiset sylinterikannet.

Kampiakseli. Erikoista Ford-valuterästä. Staattisesti ja dynaamisesti tasapainoitettu. Vastapainot valetut yhdeksi kappaleeksi akselin kanssa. Kolme valtalaakeria, laakerien kok. pinta-ala 36 1/2 neliötuumaa (235 sm²).

Kiertokanget. Kuumakäsiteltyä hiilimanganiterästä. Vankat lyijypronssiseoksella päällystetyt kiertokanerien laakerit.

Männät. Kevyt alumiiniseosta. Varustettuina kahdella puristus- ja yhdellä öljyrenkaalla.

Venttiilit. Kuumuutta vastustavat krominikeliventtiilit suurine venttiilivarrenpäineen. Poistiventtiiliin istukkarenkaat Tungsten-teräksestä.

Voitelu. Tehokas hammaspyöräpumppu. Paine-syöttö kaikkiin kampiakselin, nokka-akselin ja kiertokanerien laakereihin. Kampiakammio vetää 4 3/4 l.

Jäähdytysjärjestelmä. 4-siipinen tuuletin, läpimitta 48 sm. Kaksi vesipumppua. Termostaattit. Vetää 23,5 litraa.

Kampikammion tuuletus. Kampikammion ja venttiilikammion ilmapirttuuletus.

Polttoainejärjestelmä. Kaksoisyläkaasuttaja varustettuna ilmanpuhdistajalla ja äänenvaimentajalla. Kaksoisimuputkisto. Bensiinipumppu kalvomallia.

Sytytys. Virranjakaja, kondensaattori ja kosketin vedenpitävässä kotelossa. Virranjakaja on täysin automaattinen. **Generaattori.** Ilmalla jäähdytetty, korkeatehoinen. **Kennosto.** 17-levyinen, vankkatekoinen ja kestävä, 96 amperintuntia.

KEVYT KUORMAVAUNUNKONEALUSTA.

Kytkin. Pieni polkimen paine hitailla nopeuksilla. Kytkinpaine lisääntyy keskipakoisvoimalla koneen nopeuden kasvaessa. Värinävaimentajaa.

Vaihdelaatikko. Kolme nopeutta eteen- ja yksi taaksepäin. Toisen ja kolmannen vaihteen hammaspyörät synkronisoidut.

Kehys. Taivutettua mallia. X-poikittuet, joiden päät ulottuvat sivutukien koko pituudelle.

Etuakseli. Vankka I-muotoinen kromiteräs-akseli. Kartiomaiset rullalaakerit etupyörissä.

Ohjaus. Kierukkamaiset rullalaakerit säätävät itsensä automaattisesti. Kolmihampainen sektori. Välytysuhde 17 : 1. Ohjauspyörän läpimitta 43 sm.

Jarrut. Parannetut mekaaniset täysin koteloitunut nelipyöräjarrut, sisältä laajenevaa rakennetta. Käyttökiilat ja kengät itsekäsitetyt, helposti aseteltavat. Jarruhinnan pinta-ala 186 neliötuumaa (1.200 sm²). Valurautaiset rummut, jäähdytys- ja vahvikkeinoineen.

Taka-akseli. 3/4 kuormittamaton, välytysuhde 4,11 : 1. Vetopyörän kummallakin puolella laakerit. Kartiopyöräveto. Kolmiotuet.

Jouset. Krominikkeliteräksessä. Poikittaiset sekä edessä että takana.

Iskunvaimentajat. Neljä Houdaille-nesteiskunvaimentajaa, kahtaalle vaikuttavat. **Renkaat.** 6,00 x 16. 30 naulan paine (2 kg). **Akseliväli** 112" (2,85 m).

RASKAS KUORMAVAUNUNALUSTA.

Kytkin. Iso, vankkarakenteinen, läpimitta 28 sm. Levynpaine lisääntyy keskipakoisvoiman vaikutuksesta konetta kiihdytettäessä.

Vaihdelaatikko. Vankkarakenteinen. 4 nopeutta eteenpäin. Vasta-akselin hammaspyörät laakeroitu kahdelle pitkälle rullalaakerille. Voimantottolaite.

Kehys. Korkealaatuista hiiliterästä, 5 poikittukea. Leveys kehyksen laidasta laitaan, hytini takaa kehyksen päähän, 38" (96 1/2 sm). Sivukappaleiden mitat: pituus (131 1/2" konealusta): 192,5/8" (4,89 m). Pituus (157" konealusta): 218 1/8" (5,54 m). Syvyys (suurin): 7" (17,8 sm). Leveys 2 3/4" (7 sm), paksuus 7/32" (5 1/2 mm). Pääpoikittuen syvyys 12 5/8" (31,8 sm).

Etuakseli. I-muotoinen, hiilimanganiterästä. Kartiomaiset rullalaakerit pyörissä.

Etujouset. Vankkarakenteinen, poikittainen. Kromiterästä. Pituus 36 7/8" (93,8 sm). Leveys 2 1/4" (5,7 sm).

Ohjaus. Kierukka ja sektori kuormavaunutekoa. Välytysuhde 17 : 1.

Taka-akseli. Täysin kuormittamaton. Kartiomaiset vetopyörät. Kaksinkertaiset rullalaakerit vetopyörässä. Kardaaniakseli- ja kolmiotukivet. Välytysuhteet joko 5.14 : 1 tai 6.6 : 1.

Jarrut. Mekaaniset nelipyöräjarrut. Jalkajarruissa sisältäpäin laajenevat 14 x 2 1/2" kengät. Käsijarrujen hinnat takarummuissa 14 x 1 1/2". Jarruhihnojen kokonaispinta-ala 470 3/4 neliötuumaa.

Takajouset. Vankkatekoiset, puolielliptiset. Kromiterästä. 50" pitkät, 2 1/2" leveät. Liikkuvat nivelet kummassakin päässä.

Kääntöympyrä. 131 1/2" konealusta, 46 jalkaa (14 m). 157" alusta 55 jalkaa (16,8 m). **Raideväli.** Edessä: 57" tuumaa (1,41 m). Takana: Yksinkert. pyör. 57 3/8" (1,46 m), kaksinkert. pyör. 65 tuumaa (1,65 m). **Akselinvälit.** 131 1/2" (3,34 m) ja 157" (4 m).

Varaamme oikeuden muutosten tekemiseen teknillisiin yksityiskohtiin ja varusteisiin.

FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O/Y
HELSINKI