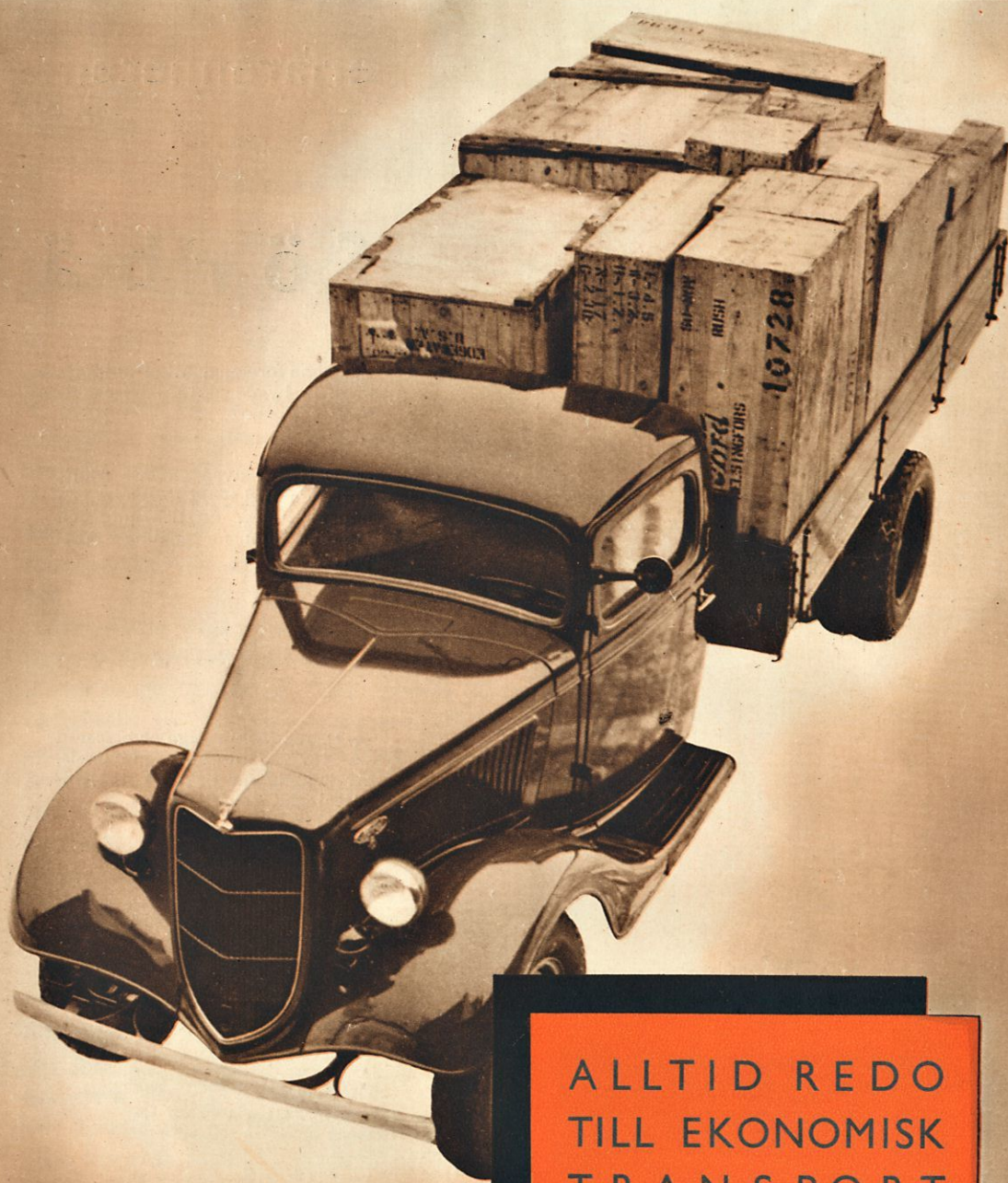
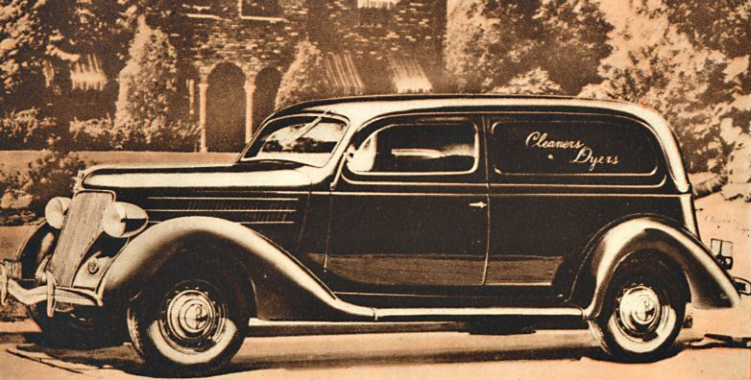


1936 FORD V-8



ALLTID REDO
TILL EKONOMISK
TRANSPORT



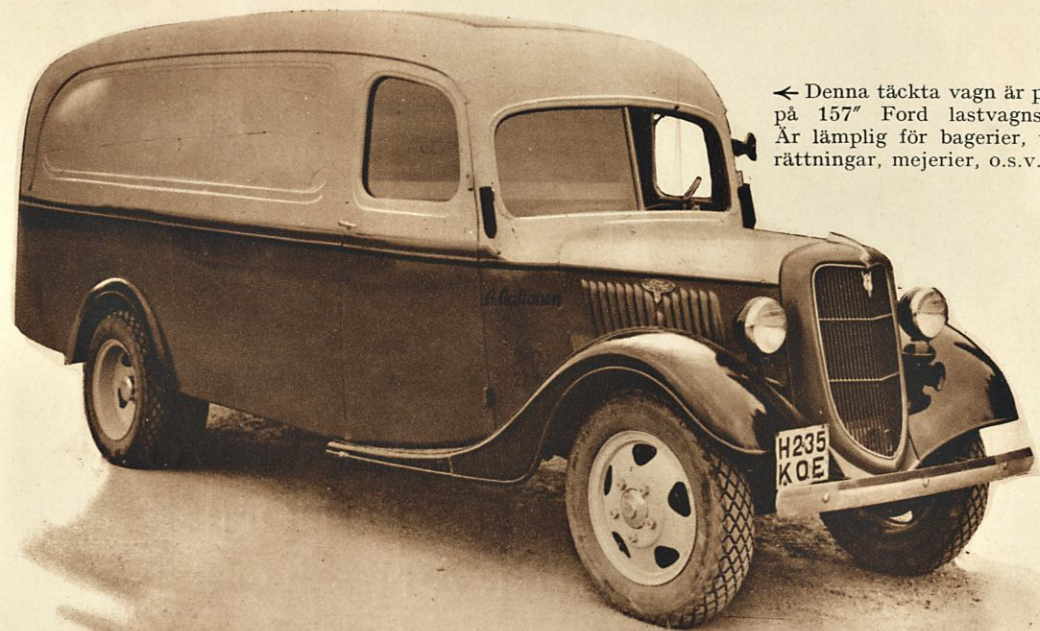
Erkänd av

erfarenheten

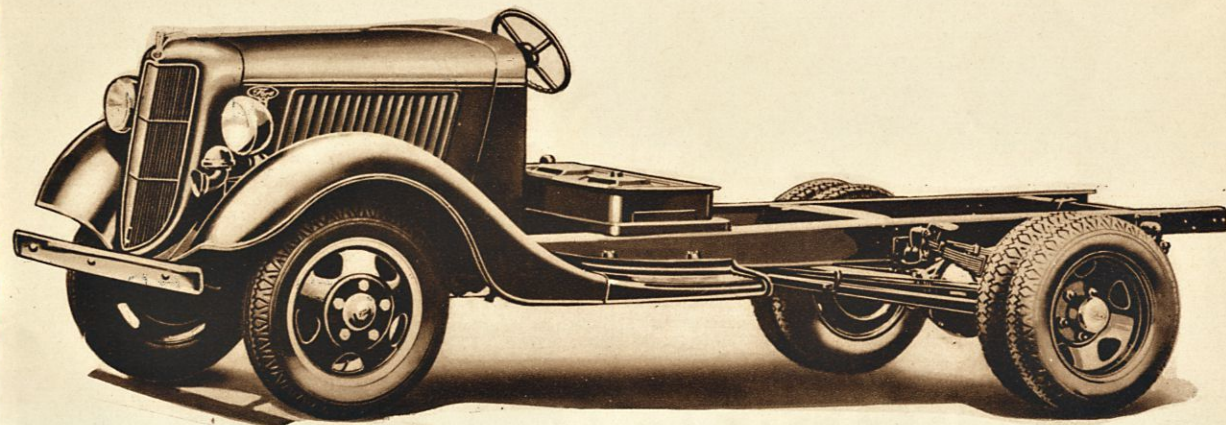


↑ Denna förnäma, lätta transportvagn är byggd på 1936 års paketvagnschassis.

← Detta är även en lätt transportvagn med täckt förarhytt och öppet lastflak. En behändig och lämplig vagn för snabba transporter.



← Denna täckta vagn är placerad på 157" Ford lastvagnschassis. Är lämplig för bagerier, tvättnrättningar, mejerier, o.s.v.



förbättrad för framtiden

Ford V-8 lastvagnar, såväl lätta som tunga, ha under tre års tid runtom i världen fullgjort en transportprestation av 10 miljarder kilometer. De ha utfört allehanda uppdrag från tunga, långväga transporter till lokal distribution . . . och de ha fullgjort alla sina uppgifter till ägarnas odelade belåtenhet.

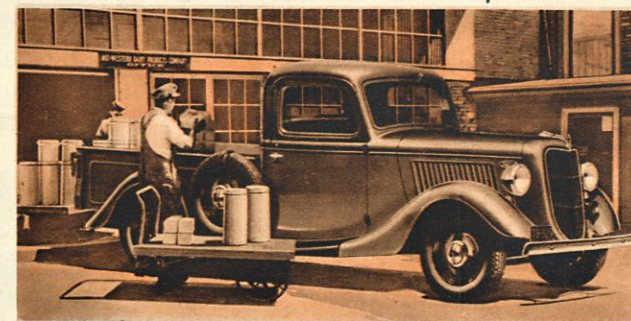
Sålunda ha Ford transportmedlen grundligt och obönhörligt prövats år för år och kilometer per kilometer. Och sålunda ha riktigheten av Ford-konstruktionen, Ford materialets kvalitet och Ford fack-kunskapens höga nivå bevisats på ett handgripligt sätt — och allt detta har ådagalagts på världens största provbana — i det alldagliga, oavbrutna arbetet.


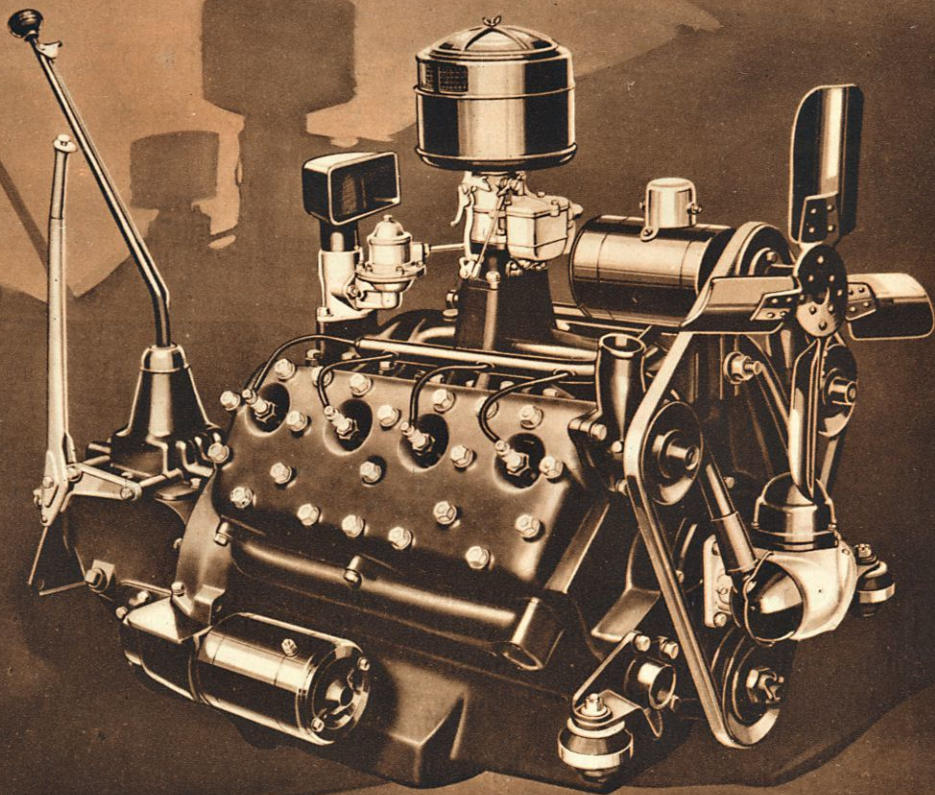
Då vi nu erbjuda Eder för prövning år 1936 Ford V-8 lastvagnen så har denna ytterligare förbättrats med iakttagande av framtida behov. I årets modeller har avkyllningen gjorts effektivare än förut. Bakaxeldiametern har förstörats. Universallänken har försetts med nårullager. Lastvagnens yttre utseende är trevligare, vartill kommer ännu ett rikligt antal andra förbättringar.

För transport av mycket skrymmande trävaror är det bekvämast att använda enbart lastflak utan kanter.



Öppet flak på paketvagnschassis, passar för de mest olika transportuppgifter, varvid snabbhet såväl betr. lastning som transport är nödvändig.





Ford V-8 lastvagnsmotorn utvecklar mera än 80 hkr. Under de sist förflutna fyra åren har den ådagalagt sin tillförlitlighet för de mest olika uppgifter från lätta transporter till de mest tunga. Det är en kraftig motor, men den uppfyller dock Fords ursprungliga ekonomiska princip med avseende å bränsle- och oljeförbrukning. Den är lättskött och lätt betjänad och dess underhållskostnader äro låga. Denna är den enda 8-cyl. lastvagnsmotorn i den låga prisklassen. Följande uttalande av Henry Ford förklarar V-åttans bränsle-ekonomi:

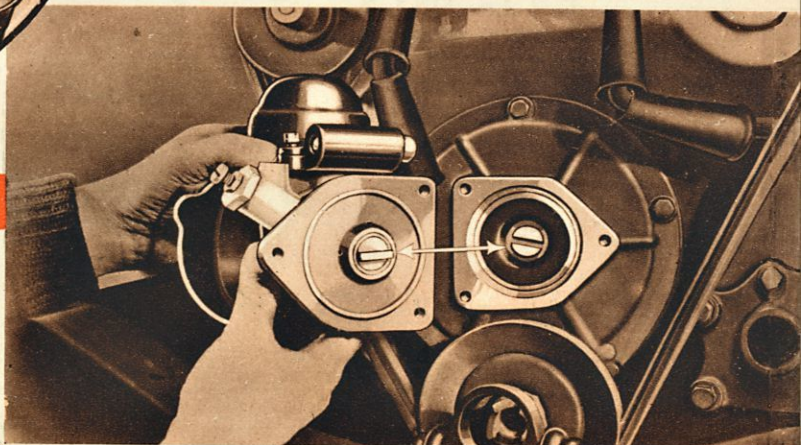
»Användningen av åtta cylindrar innebär icke två eller fyra extra bränsleförbrukare. Det är alls icke samma sak som exempelvis två 4-cyl. motorer. Vår 8-cyl. motor behöver icke större bränslemängd än en vanlig 4-cyl. motor, men fördelar bränslet i åtta delar i stället för fyra. Genom att

reducera fyra större explosioner till åtta mindre uppnå vi en jämnare och tystare gång. De åtta cylindrarna angiva endast sättet för bränslets fördelning, ej den använda bränslemängden. Skillnaden är alldeles densamma som att ta en trappa i fyra långa kliv eller i åtta vanliga steg.»

FORD V-8 MOTORNS EGENSKAPER

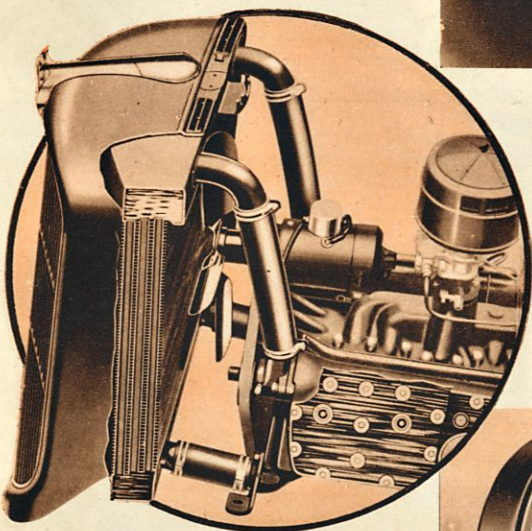
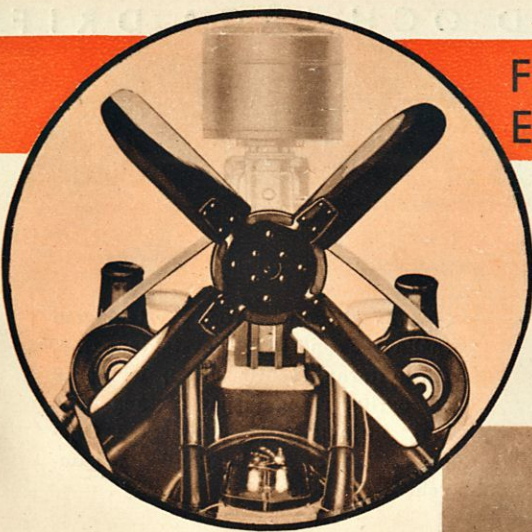
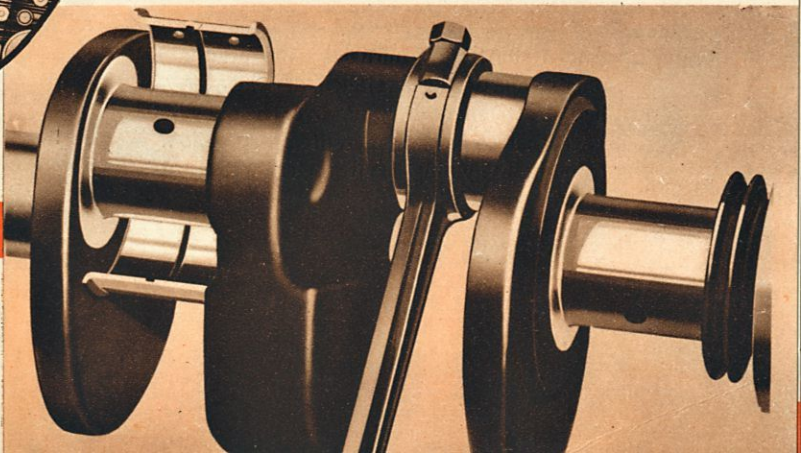
←Ford V-8 lastvagnens 4-bladiga fläkt ombesörjer en effektiv luftström till motorn. Fläktens diameter är 19".

Strömfördelaren, kondensatorn och induktionsspolen äro placerade i en dammsäker vattentät dosa. Strömfördelaren drives av kamaxeländan, varigenom kuggjul och kettingar kunnat undvaras. Helt automatisk tändningsreglering. ↓

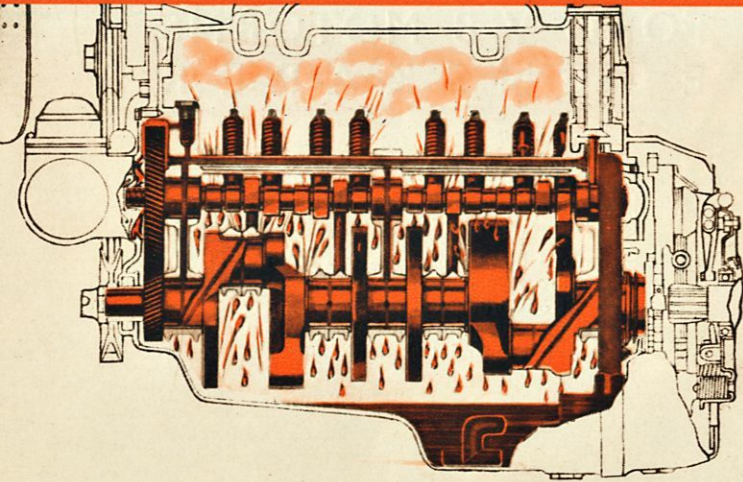


←Kylningssystemet är effektivt, motorhuvens sidoöppningar nya och vattenmantlarna av samma längd som cylindrarna. Vattenmantlarna nå till vevhusets övre kant och bidraga därigenom till att reglera oljetemperaturen.

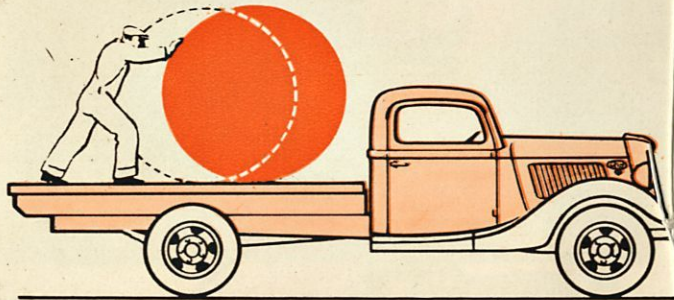
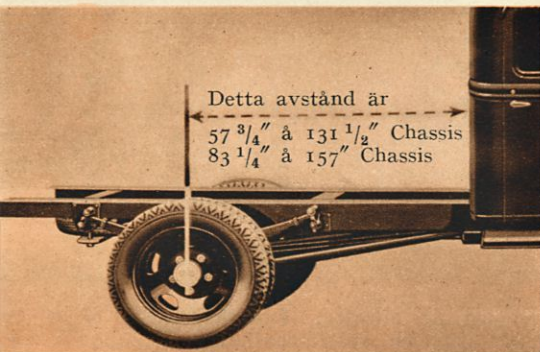
En synnerligen stadig vevaxel har gjutits av stållegering. Motstår växlande böjningspåkänningar dubbelt så länge som en smidd axel. Ytorna äro sällsynt hårda och motståndskraftiga mot slitage. Integrala motvikter. Statiskt och dynamiskt utbalanserad. ↓



FORD V-8 LASTVAGNARNAS PRECISIONSTILLVERKNING OCH HÖGA KVALITET GARANTERA EN LÅNG LIVSLÄNGD OCH LÅGA DRIFTSKOSTNADER I ALLA FÖRHÅLLANDEN

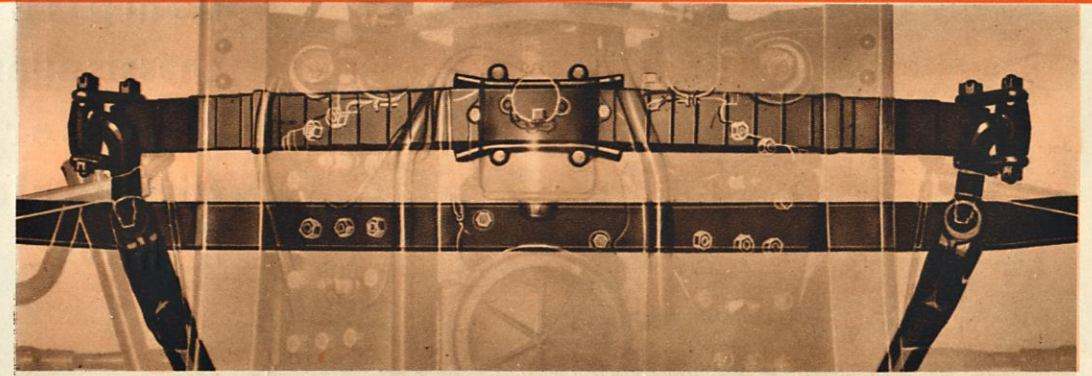


← Vevaxeln, kamaxeln och vevstaklagren erhålla trycksmörjning. Vevstaktapparna, ventillyftarna, ventilskaften, kannorna och övriga rörliga delar få ång- och stänksmörjning från vevstaklagren. Oljepumpen drives av kugghjulet i kamaxelns bakre ända.

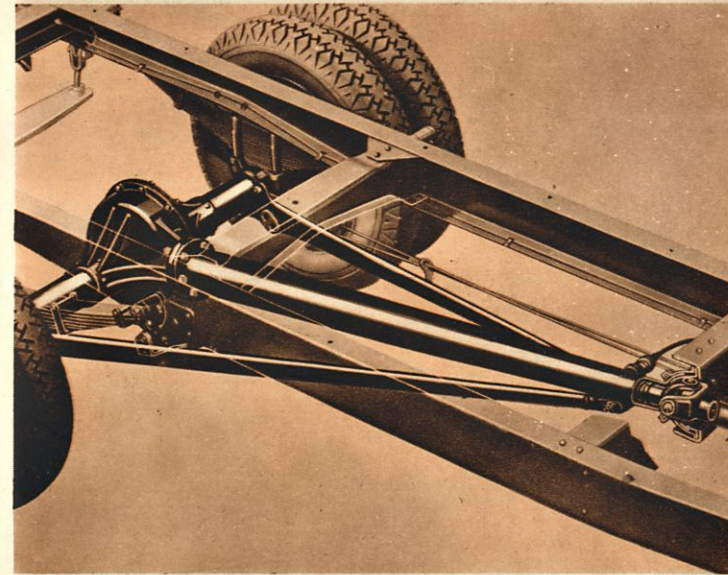


↑ Lastens tyngdpunkt befinner sig framom bakaxeln, vilket har till följd en effektivare bromsning samt jämnare ring- och bromsslitage.

Bilden illustrerar, huru vattenmantlarna helt omgiva alla de viktiga ställen, där värme utvecklas. Vattenmantlarna nå över hela cylinderväggarnas längd och garanterar därigenom en enhetlig avkylning samt reglera oljetemperaturen i vevhuset. →

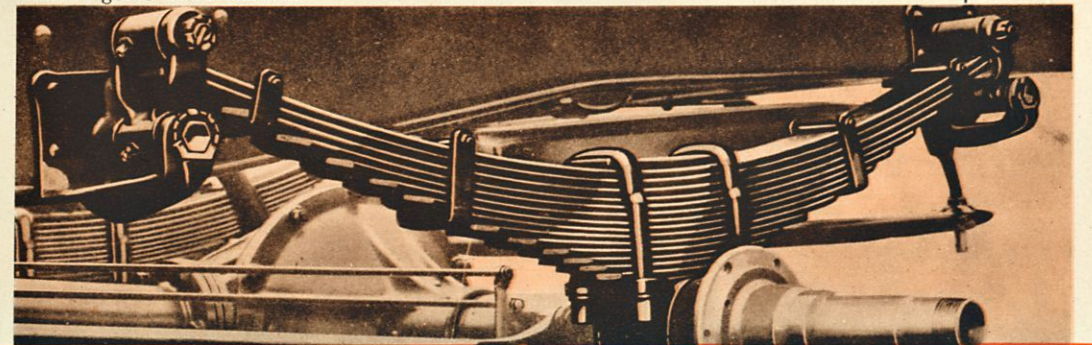


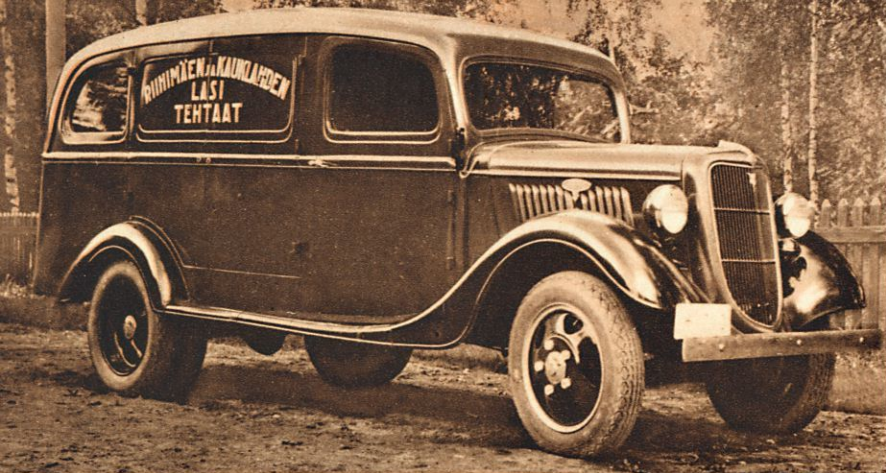
↑ Framfjäders är placerad 10 cm. framför framaxeln. Den härigenom erhållna motorplaceringen möjliggör reserverandet av en större del av chassiet än förut för belastningen.



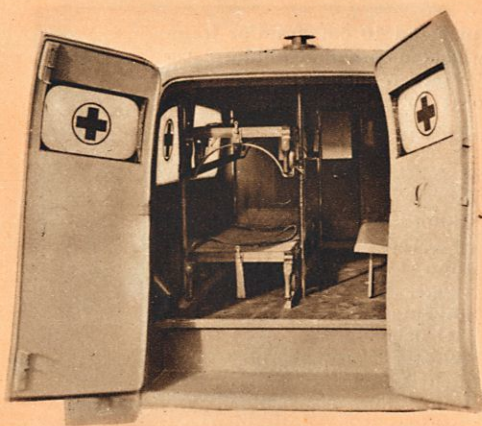
← Ford V-8 lastvagnschassiet är oerhört stadigt och kraftigt utan att därför vara alltför tungt. Vid tillverkningen har använts förstklassigt material och konstrueringen är resultatet av mångåriga experiment och erfarenheter. Där finns 39 rull- och kullager, mer än 125 stålsmiden och mer än 325 svetsningar. En sådan konstruktion är dyrare, men hållbarare och mera tillförlitlig. På en Ford kan Ni alltid lita.

Bakfjädrarna äro halvelliptiska, längd 50". De äro fritt upphängda i vardera ändorna, vilken konstruktion möjliggöres av kardanröret och kardandstagen. En speciell reservfjäder kommer till användning vid större belastning och tack vare densamma har den egentliga fjädern kunnat göras mera elastisk.

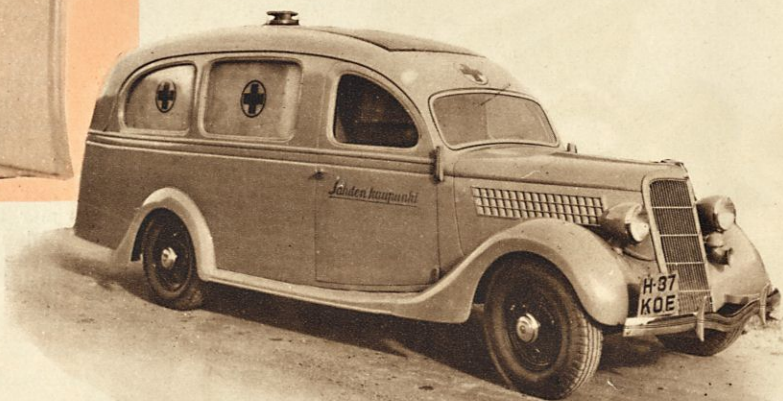




Lämpligt
chassiseller
karosseri
för varje
behov . . .



↑
I denna täckta lastvagn trans-
porterar lätt ömtåliga glas-
varor. I karosserisidan dubbel-
dörrar, varigenom lastningen
och lossningen underlättas.

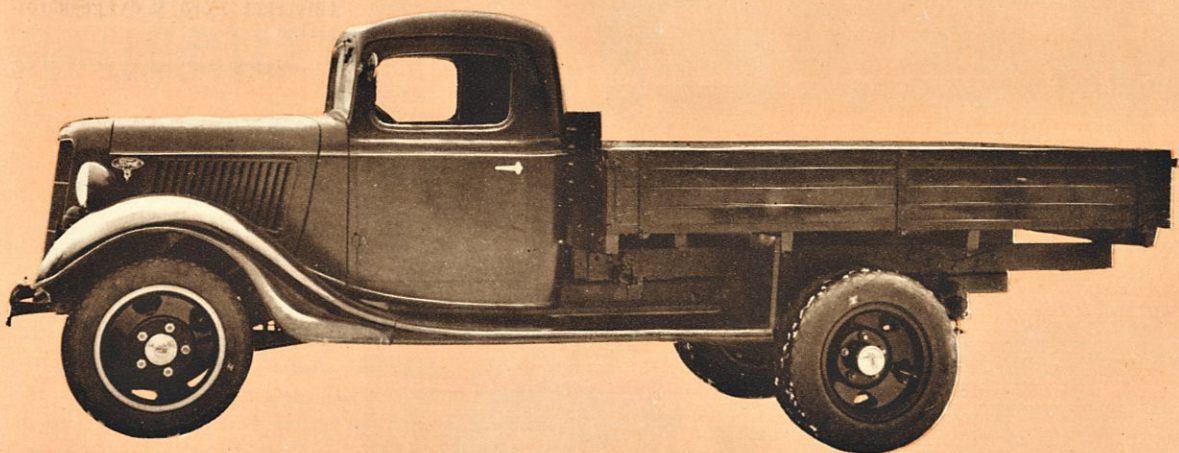


Denna ambulansbil av ström-
linjemodell har levererats till
Lahtis stad. Den är byggd på
ett Ford V-8 personvagnschas-
sis och inredd synnerligen prak-
tiskt, såsom av bilden framgår.



Tack vare sin snabbhet och
stora acceleration passar Ford
V-8 lastvagnschassiet utomord-
entligt väl till brandbil. Å
vidstående bild synes Ahlström-
fabrikernas ståtliga brandbil.

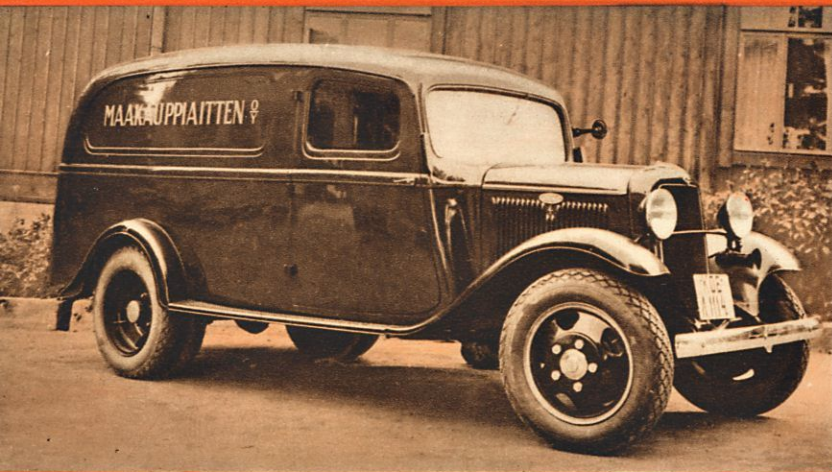




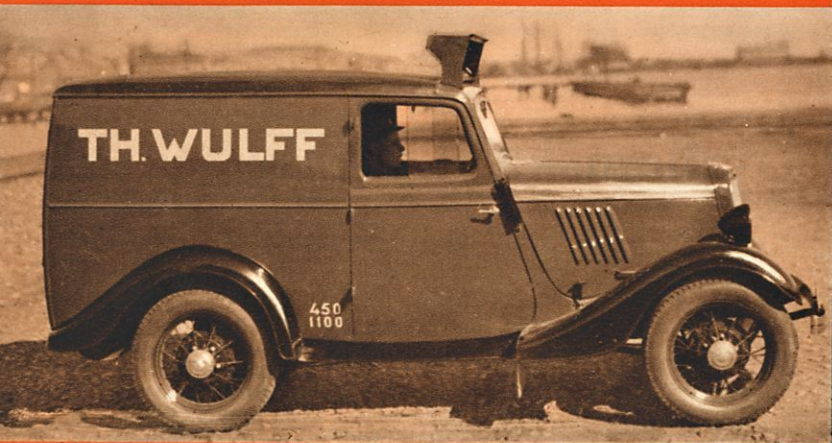
Förstklassiga inhemska karosserier



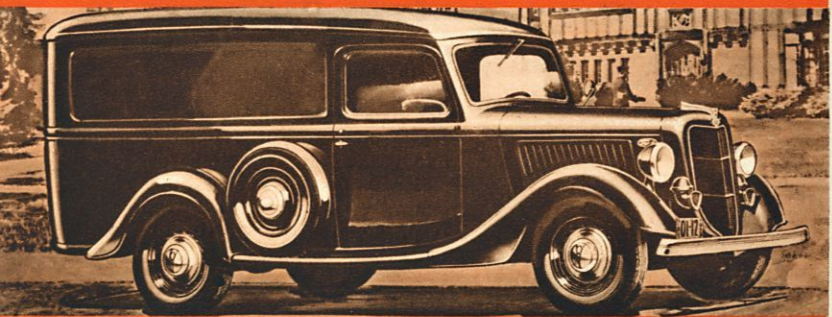
Största delen av lastvagnskarosserierna tillverkas numera i hemlandet. På det att lastvagnsköparna skola få ett karosseri, som motsvarar Fordbilens höga kvalitet, hava vi överenskommit med de ledande karosserifabrikerna om serietillverkning av Ford lastvagnshytter och flak. Karosserierna tillverkas under vår noggranna kontroll, så att köparna kunna offereras endast bästa vara. Hytterna tillverkas på vår beställning i lager. Härigenom besparas köparen onödig väntan. Specialkarosserier kunna även beställas och tillverkas i enlighet med resp. köparens transportbehov.



Här är ett smakfullt i hemlandet tillverkat Ford lastvagnskaroseri.



Th. Wulff säger i sin tidningsannons: »Den av oss senast anskaffade lilla och snabba paketbilen ökar ytterligare våra möjligheter att tillfredsställa kundernas berättigade fordringar med avseende å snabb leverans.» Detta är Ford Junior paketvagnens förtjänst.



Detta amerikanska paketvagnskaroseri är placerat på ett Ford V-8 personvagnschassis. Reservhjulet fastgjort i vagnens sida.

Här ses Ahlström-fabrikernas serie av brandbilar, till vilken höra lastbilar av Ford T-modell, Ford A-modell och Ford V-8, alla effektivt tjänande brandskyddet. ↓



FORD V-8 LINJEBILEN

Ford V-8 linjebilens eleganta och moderna interiör. →



Med Ford blir begagnandet av bil, såväl privat som för trafik, ekonomiskt och röntabelt. Det bevisas över 2 miljoner V-8 ägare över hela världen. Det är således intet under, att Ford även i Finland är det mest sålda bilmärket.

Ford V-8:s lämplighet för linjebil baserar sig på linjebilchassiets soliditet, konstruktionens hållbarhet och motorns effektivitet. Den mjuktgående motorn, som utvecklar över 80 hkr., är ekonomisk i bränsleförbrukning, såsom framgår av vidstående uttalande. V-8 motorn har redan för länge sedan passerat experimentstadiet. Den har under fem års tid oupphörligt förbättrats och den är i sin nuvarande form mera fullständig och ekonomisk än någonsin förut.

ÖVERSÄTTNING

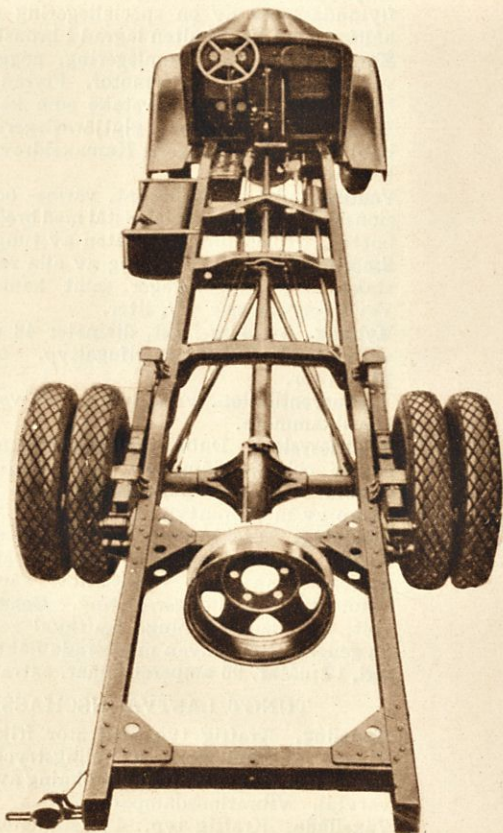
Kangasala 3. 12. 1935.

Ford Motor Company of Finland O/Y. — *Helsingfors.*

Med anledning av Edert brev av den 18 nov. 1935 betr. förträgan å Ford V-8 omnibussbil kan jag på grund av två års användning (ca 200.000 körda km) konstatera, att densamma är ekonomisk och hållbar såsom linjebil. Benzinförbrukningen ca 18—20 lit. per 100 km. Motorn har undergått slipning. Är även nu i gott, brukbart skick.

Högaktningfullt
N. T. Lahtinen

Ramen till Ford V-8 linjebilen är synnerligen stadigt byggd, böjd på två ställen. Den har en 12 volts Bosch generator, dubbelt batteri, 90 lit. benzinbehållare samt mekaniska och lågtrycksbromsar. →



← Å vidstående bild ses ett 24-pers. busskarosseri byggt på ett Ford chassis, vilket karosseri var utställt å stormässan 1935.

1936 års Ford last- och paketbilarnas specifikationer

Lastvagnsmotorn. Typ — 90° V-8 L-motor. Cyl.diam. $3\frac{1}{16}$ " (77,79 mm.); slaglängd $3\frac{3}{4}$ " (95,25 mm.). Cyl.vol. 3,621. Kompressionsförhållande 5,32:1. Effekt 80 bromsade hkr. vid 3,800 min.varv. Upphängning i gummi i 3 punkter.

Cylindrar. Cylinderblock och vevhus gjutna i ett stycke. Rikligt dimensionerade vattenmantlar, som sträcka sig ned i vevhuset. Speciella cylinderlock av gjutjärn.

Vevaxel. Speciellt Ford gjutstål. Helt utbalanserad och försedd med integrala motvikter. Vikt 26 kg. Tre ramlager, total lagerarea 235 kvcm.

Vevstakar. Smidda av specialhärdat manganstål. Noggrant avvägda och kontrollerade för varje motor. Monterade parvis sida vid sida på flytande lager av en speciallegering med hög hållfasthet. Kannbulten lagrad i bronsbussning.

Kannor. Av aluminiumlegering, noggrant avvägda satsvis för varje motor. Flytande kannbult, lagrad i såväl vevstake som kannan.

Kamaxel. Av hållbar gjutjärnslegering. Tre babbittfodrade ställager. Kamaxeldrev av hård bakelit.

Ventiler. Av specialhärdat, värme- och korrosionsbeständigt kromnickelstål med bred spindelbotten. Utblåsningssäten av tungstenstål.

Smörjning. Trycksmörjning av alla ram-, vevstaks- och kamaxellager samt kamaxeldrev. Vevhuset rymmer $4\frac{3}{4}$ liter.

Kyning. 4-bladig fläkt, diameter 48 cm. Två vattenpumpar av centrifugaltyp. Kapacitet $23\frac{1}{2}$ liter.

Vevhusventilation. Frisk luft genom vevhus och ventilkammare.

Bränslesystem. Dubbel fallförgasare med luftrenare och ljuddämpare. Insugningsrör med dubbla kanaler. Mekaniskt driven bränslepump av membrantyp.

Tändning. Direktdrivet system med strömfördelare, induktionsspole och kondensator i ett aggregat, inneslutet i vattentät kåpa. Helt automatisk tändningsreglering.

Generator. 6 volt, reglerbar laddning. Luftkyld genom den på generatorremskivan monterade fläkten. **Batteri.** 17 plåtar, 96 amperetimmar, extra kraftigt.

TUNGT LASTVAGNSCHASSI.

Koppling. Kraftig typ med stor friktionsyta, 28 cm i diameter. Kopplingstrycket ökar genom centrifugalkraften vid ökning av motorns varvtal. Vibrationsdämpare.

Växellåda. Kraftig typ. 4 hastigheter framåt. Alla drev utom backens löpa i kul- eller rullager. Försedd med lucka för kraftuttag.

Ram. Av högvärdigt kolstål med 5 tvärbalkar. Rambredd bakom förarhytten $96\frac{1}{2}$ cm. Sidobalkarnas dim.: längd (3,34 m. chassiet) 4,89 m. och (4 m. chassiet) 5,54 m.; största djup 17,8 cm.; bredd 7 cm.; tjocklek $5\frac{1}{2}$ mm.; huvudtvärbalkens djup 31,8 cm.

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

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

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

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

Bromsar. Mekaniska 4-hjulsbromsar med $35,5 \times 6,4$ cm expanderande bromsbackar, helt inkapslade. Expanderande handbromsband i bakre trummorna, $35,5 \times 3,8$ cm. Total bromsytta 3,068 kvcm.

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

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

Hjulbas. 3,34 ($131\frac{1}{2}$ ") och (4 m. (157").

LÄTT LASTVAGNSCHASSI.

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

Växellåda. Alla drev tystgående med snedskurna kuggar. Synkronisering mellan 2:dra och 3:dje växeln.

Ram. Dubbelsvängd med X-balkar, som bilda lādsektion med sidobalkarna och sträcka sig efter sidobalkarnas hela längd.

Framaxel. Kraftigt kromstålsmide i I-sektion. Justerbara, koniska rullager i framhjulen.

Styrinrättning. Självhämmande snäcka och sektor. Utväxling 17:1. Sektoraxeln lagrad i rullager och snäckan i koniska rullager. Ratt-diameter 43 cm.

Bromsar. Mekaniska, expanderande 4-hjulsbromsar, helt inkapslade. Flytande expandrar och självcentrerande bromsbackar med enkel justering för varje hjul. Total bromsytta 1,200 kvcm. Bromstrummor av gjutjärn med kraftiga flänsar, som giva ökad styrka och större kylta.

Bakaxel. Trekvarts avlastad. Lilla kardandrevet lagrat i båda ändar. Utväxling 4,11:1. Alla drivande och bromsande krafter upptagas av kardanrör och kardanstag.

Fjädrar. Av kromnickelstål. Transversaltyp både fram och bak.

Stötdämpare. Fyra Houdaille, hydrauliska, dubbelverkande. **Ringar.** $6,00 \times 16$, lufttryck 30 lbs. (2,1 kg.). **Spårvidd.** Fram 1,40 m., bak 1,48 m. **Hjulbas** 2,85 m. Vändningsdiameter 12 m.

Rätt till ändringar ifråga om specifikationer och utrustning förbehålles.