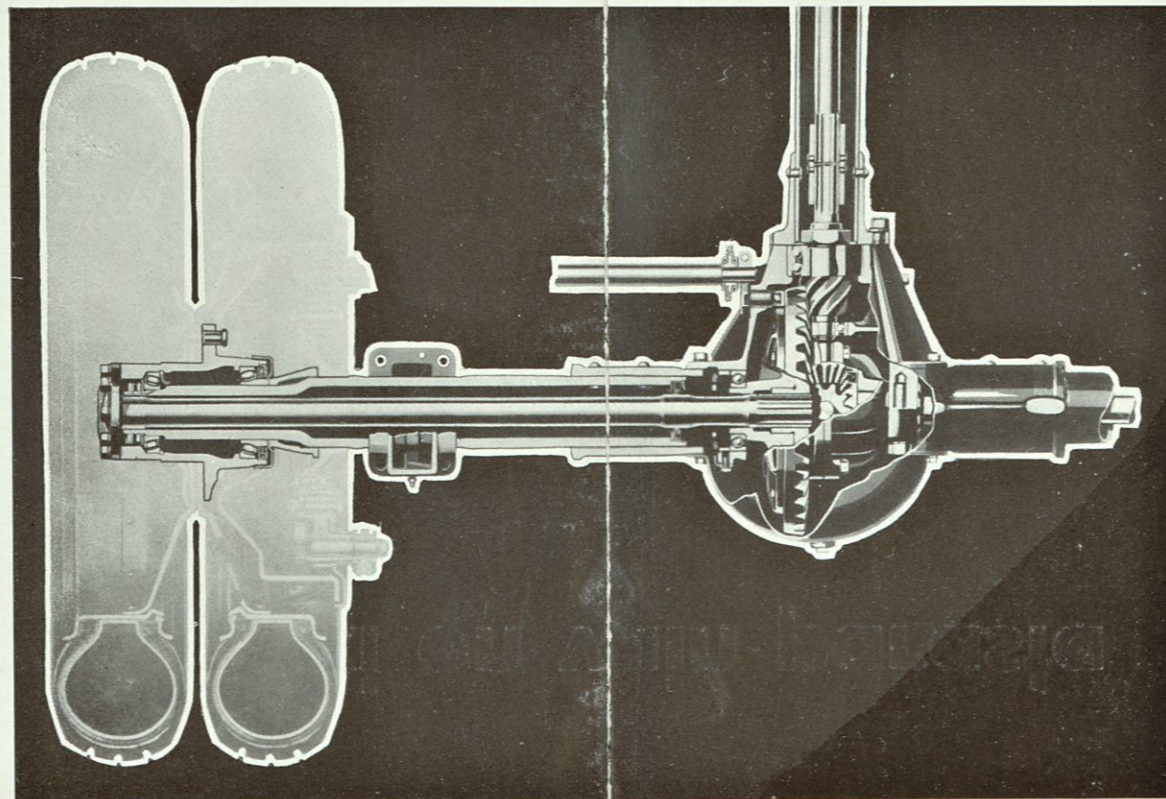


A black and white photograph showing the undercarriage of a vehicle, likely a truck or heavy-duty car. The image highlights the front suspension system, including the steering knuckle, ball joints, and control arms. A prominent Chevrolet bowtie logo is visible on the front suspension assembly. The tires have a distinct tread pattern. The overall scene is set against a dark background, emphasizing the mechanical components.

CHEVROLET
-YLLÄTYS

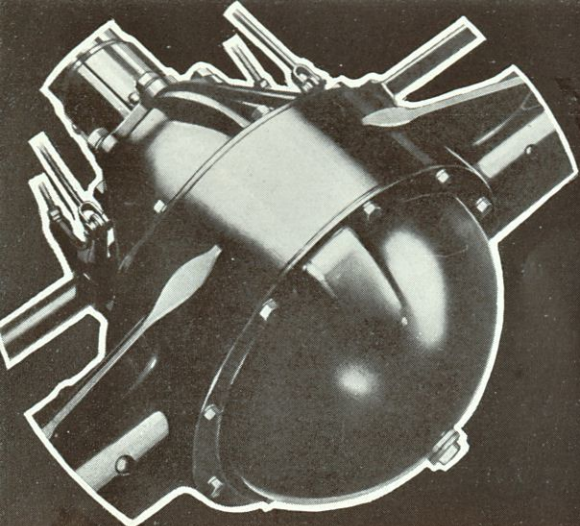
CHEVROLETISSA on nyt täysin vapaa taka-akseli!

Vaikka kuormittaisitte miten vain uutta Chevrolet-kuormavaunuanne — silti ei taka-akseli tule kuormitetuksi! Se rakenne, joka saa tämän aikaan, on luonnollisesti erittäin arvokas monestakin syystä. Vaunun koko paino on nyt uusirakenteisten rullalaakerien välityksellä välittömästi taka-akselin kopan varassa. Taka-akselilla on vain yksi tehtävä — **käyttää** pyöriä — ja tämä tehtävä tulee tällöin myös varmemmin ja tehokkaammin suoritetuksi. Varemmin oli vaunun paino taka-akselin varassa, mistä oli seurauksena aineksen ja laakerien kiristymistä. Toistuvat liikakuormittamiset **saattoivat** tällöin aiheuttaa taka-akselin murtumista. Nyt ei taittumisista käytännöllisesti

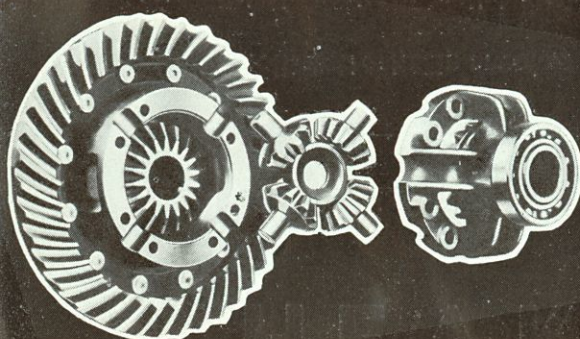


katsoen enää esiinny. Taka-akseli toimii aivan itsenäisesti, eikä koskaan tule kopan kanssa kosketuksiin. Taka-akselin irroittaminen on yksinkertainen tehtävä — tarvitsee vain irroittaa 8 mutteria, joilla akseli on kiinnitetty pyörään, ja sitten vetää akseli ulos. Ei tarvita edes nosturia — sillä pyöriä ei tarvitse irroittaa. Tasauspyörästäön kopan seinät on valmistettu paksummasta aineksesta kuin aikaisemmin — niissä kohdin, missä rasitukset ovat suurimmat, on aines erittäin paksua. Taka-akselin koppa on yhtenäisestä teräksestä, ilman jatkoksia, ja sitäpaitsi erikoisesti käsitelty, jolloin suurin mahdollinen kestävyys ja sitkeys on saavutettu.

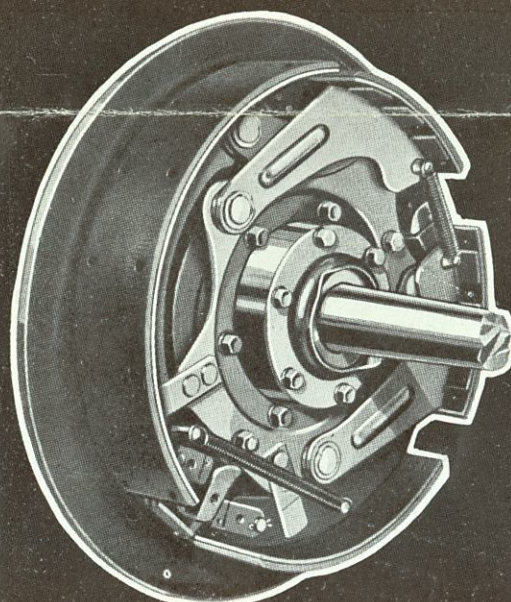
Vaunu, jossa kaikki on vain parasta



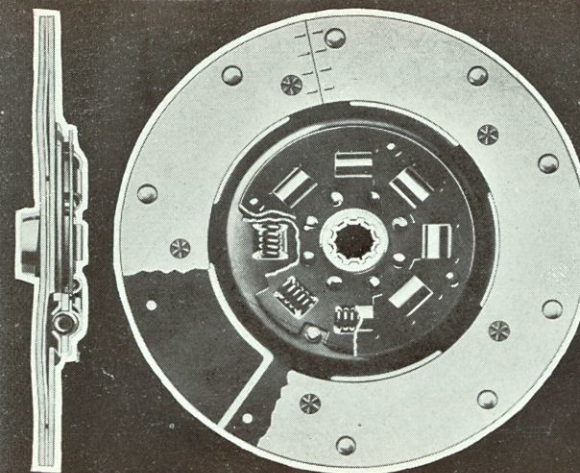
Taka-akselin kopassa on tarkastusluukku



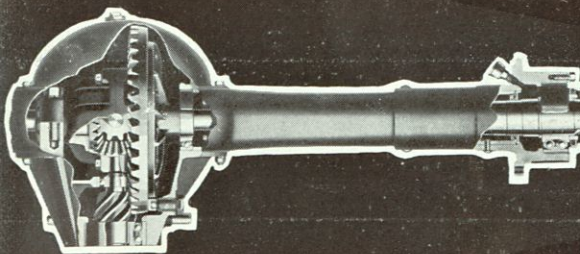
Tasauspyörästä, jossa on 4 tähtipyörää



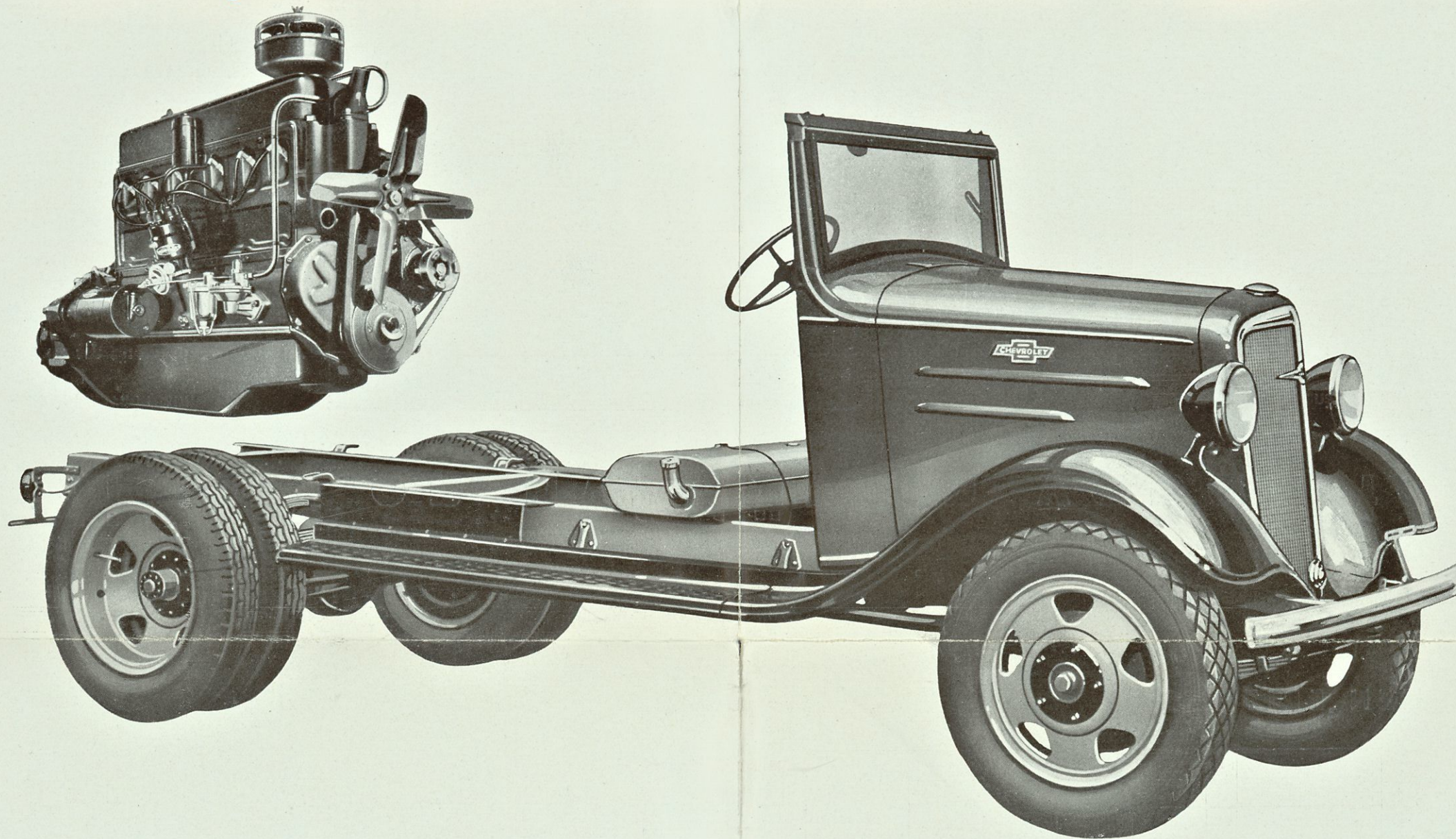
Erittäin tehokkaat Bendix-jarrut



Vahva kytkin



Kaksoislaakeroitu pienempi hammaspyörä



Alinoma uusia parannuksia — ja käänteentekeviä parannuksia — tämä on Chevrolet-kuormavaunuille tunnusomaista. Niistä mahdollisuuksista, jotka ovat kaikkien General Motorsin tehtaitten käytettävissä, johtuu, että voidaan luoda todella merkittäviä uusia rakenteita.

Kestävyys — tämä on kuormavaunun arvokkain ominaisuus. Kun nyt Chevrolet-kuormavaunu voi jälleen esittää joukon parannuksia, ovat niistä eniten hyötynneet kestävyys, luotettavuus ja kantokyky.

Arvokkain muutos on epäilemättä se, että kuorman paino ei enää ole taka-akselin vaan kopan varassa — **taka-akseli on kuormittamaton silloinkin, kun vaunu on kuormitettu.** Sekä taka-akseli että koppa on tehty vahvemmiksi kuin aikaisemmin. 12 vuoden kokeilujen jälkeen on Chevrolet-kuormavaunulle onnistuttu konstruoidaan kokonaan uusimallinen rullalaakeri — kantokykyisempi, kestävämpi kuin jokin toinen laakeri. Uuden laakerin rullat on muodoltaan tehty sellaisiksi, että ne muistuttavat pieniä tynnyreitä, ja liikkuvat ne kehää vasten, jonka pyöreys ei ole yhtä voimakas kuin rullien. Muodon hiuksenhienosta eroavaisuudesta johtuu, että vain pitkulaisen kuulun keskiosa liikkuu kehää vasten. Vasta kuormituksen ollessa täydellinen, puristuvat kuulat koko pituudeltaan kehää vasten — rullalaakerin kantokyky kasvaa näin ollen samassa suhteessa kuin kuorma lisääntyy! Kuulat on valmistettu suunnattoman sitkeästä, joustavasta erikoisteräksestä.

Alustan kantokyky on lisääntynyt alligaattorimallisten poikkitankojen ansiosta — ne on niitattu sekä kehyksen ylä- että alareunaan. Vaihdelaatikko on karaistusta teräksestä — valmistettu kestävämpään suoraan kuormitusta. Moottori on entistä vahvempi — nyt se kehittää 72 hv. 3.200 kierroksella minuutissa. Vahvempi moottori vaatii vahvemman kytkimen — Chevroletin uusi kytkin on myös vahvempi, pehmeämpi ja toimii kepeämmin.

Miksi ei Teidänkin kuormavaunne saisi näyttää edustavalta? Sehän on päivät läpeensä liikkeellä kaduilla ja toreilla — sitä ei voida välttää näkemästä. Se on myös liikkeen edustaja. Chevrolet-kuormavaunun koko jäähdyttävä on nyt hienosti kromattu, samaten puskurit, jotka nyt ovat isommat, antaen vaunulle täydellisemmän ulkoasun. Jäähdyttävä on alhaalta leveämpi, mistä johtuu, että vaunu näyttää tukevammalta. — Chevrolet-kuormavaunussa ei istuinta tarvitse kohottaa bensiinisäiliötä täytettäessä. Täyttäminen suoritetaan nyt istuimen sivusta tarvitsematta siirtää tätä — säästetään aikaa ja vaivoja.

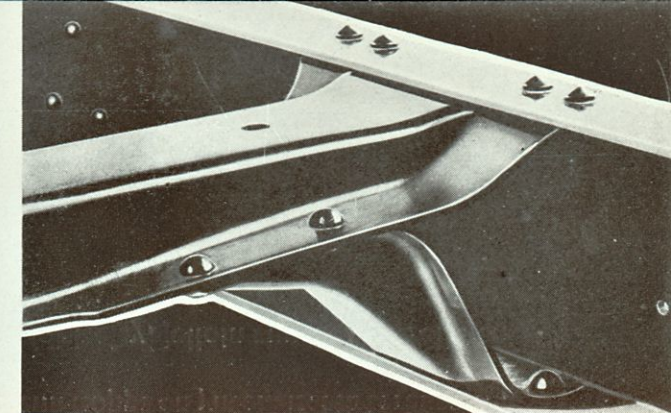
Käytännöllinen yksityiskohta kojetaulussa on lukittava lokero. Siinä voidaan säilyttää papereita, jotka eivät saa kadota y.m.

Monta muuta parannusta on tehty — pyytäkää lähintä Chevroletin myyjää esittelemään ne.

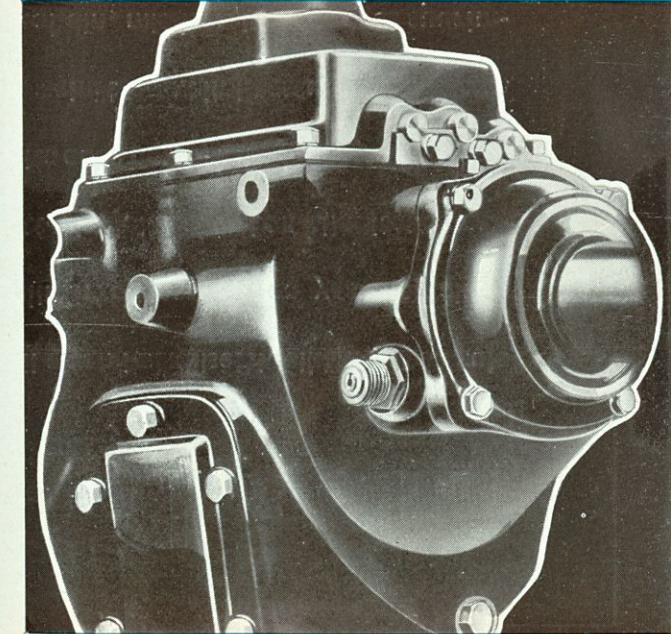
Chevrolet-moottori

on kuuluisaa kansiventtiilirakennetta, joka useitten vuosien kuluessa on osoittautunut parhaimmaksi kuormavaunumoottoriksi. Tämä luotettava moottori on rakennettu kovaa työtä silmälläpitäen, se kehittää yllin kyllin voimaa kaikilla nopeuksilla ja sen vääntömomentti on kuormavaunuille erittäin sopiva.

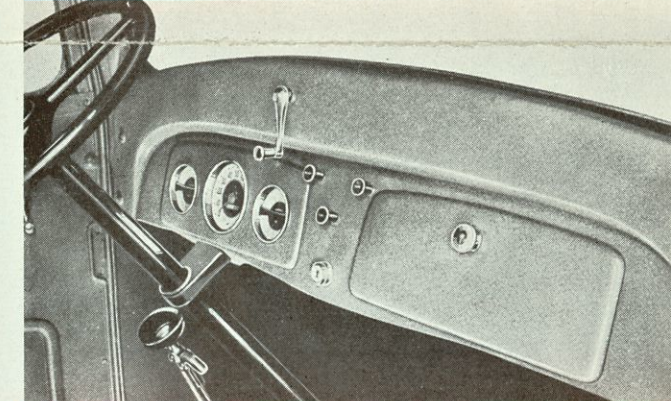
Tasapainoitettu yläimukaasuttaja on varustettu parannelulla ilmanpuhdistajalla. Tämä rakenne estää kaasua sekaantumasta vieraitten aineiden kanssa ja syöttää kaasua, joka nopeasti ja täydellisesti palaa. Jokainen bensiinipisara tulee tehokkaasti käytetyksi.



Alligaattorimallinen poikkikisko



4-vaihteinen vaihdelaatikko, jossa on voimansiirtolaite



Lokerolla varustettu kojelauta



Helpostäytettävä bensiinisäiliö



Komea etuosa

Chevrolet on todella luotettava

TEKNILLINEN ERITELMÄ

VÄLJYYSMITTA JA PAINO.

CHEVROLETIN KUORMAVAUNUMOOTTORI.

1. MOOTTORI.

CHEVROLET, 6-sylinterinen kansiventtiili-moottori, sylinteriläpimitä 84,14 mm, iskun pituus 101,6 mm, sylinteriläpimitä 3,39 litraa, puristusuhde 6 : 1, jarrutettuja hevosvoimia 72 hv. 3.200 kierr. minuutissa, suurin vääntömomentti 21,5 kgm 900—1.500 kierr. minuutissa. Moottori on kolmesta kohtaa kiinnitetty, edessä kumieristys.

- Sylinteriryhmä** on valettu yhteen kampikammion yläosan kanssa. Irroitettava kansi.
- Kampiakseli.** Muotoon taottu, lämmöllä käsitelty, staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu, painaa 31,3 kg, kolmesta kohtaa laakeroitu. Vastapainot ja väännönvaimentaja.
- Männät** tinalla päällystetyt, valuraudasta, kolme rengasta, kaikki männäntapin yläpuolella. Alin rengas öljyäästävä.
- Kiertokangas,** muotoon taottu, lämmöllä käsitelty. I-muotoa. Männäntappi on kiinnitetty lukkoruuvilla ja laakeroitu pronssihoikeilla mäntään.
- Nokka-akseli,** muotoon taottu, nokat ja akseli yhtä kappaletta, lämmöllä käsitellystä teräksestä. Kaikki nokat ja laakeripinnat karaistu ja hiottu. Kolmesta kohtaa laakeroitu, etumainen kiinteä, molemmat muut vaihdettavia.
- Venttiilit,** kansiventtiilirakennetta. Pakoventtiili, joka on ruiskujäähdytetty, on asetettu lähinnä syytystulppaa. Imuventtiili on kauimpana siitä. Kaikki venttiilit liikkuvat valurautahoikeissa, koko koneisto on koteloitu koppaan ja voideltu runsaasti onton vipuvarren akselin kautta.

2. BENSIINILAITTEET.

- Kaasuttaja.** Erikoinen CHEVROLET Carter-yläimukaasuttaja, varustettu kiihdytyspumppulla.
- Ilmanpuhdistaja,** erittäin tehokas, öljyllä kostutettua mallia. Ilmanpuhdistaja vaikuttaa myös imun- ja lieskavaimentajana.
- Imuputki,** D-mallia. Kaasekoitus kuumenee etulämmittäjässä pakokaasujen vaikutuksesta, jotka kulkevat T-muotoisen väipan kautta. Termostaattinen etulämmitys, jolla on pakoputkessa tasoinen, joka automaattisesti säättää etulämmityksen.
- Bensiinipumppu.** AC-mallia, asennettu kampikammion ja käyttää sitä nokka-akseli. Öljypysäytin ja lasikupu.
- Bensiinisäiliö** sijaitsee ohjaajan istuimen alla raskaammissa malleissa. Tilavuus 65 litraa. Täyttöaukon kansisäiliön oikealla puolella. Säiliö on kiinnitetty kahdella vanteella.
- Pakoputki,** moottorin vasemmalla puolella, siinä on neljä aukkoa moottoriin päin. Kumilla eristetty äänenvaimentaja.

3. JÄÄHDYTYSTÖ.

- Jäähdyttäjät** pystysuoraa kennomallia, kallella, ollen V-muotoinen. Varustettu kennomallisella ristikolla. Jäähdyttäjät on valmistettu messingistä, vaippa maalattu. Tilavuus 14,2 l.
- Vesipumppu** keskipakoisimallia.
- Tuuletaja,** nelisiipinen. Läpimitä 41 sm, säädettävä. V-muotoinen hihna.

4. VOITELUJÄRJESTELMÄ.

- Moottori voideltu** sekä pumpun että ruiskutusmenetelmän välityksellä. Öljysäiliön tilavuus 4,73 litraa.
- Kampikammion tuuletus.** Tuuletin yhdistetty öljyntäyttöaukkoon.

5. SÄHKÖLAITTEET.

- Generaattori,** Delco Remy, kolmas harja säädettävä. Tuuletuslaite, magneettinen relee generaattorin kopalla.
- Virranjakaja,** Delco Remy, imuautomaattinen, oktaanisäätö ja automaattinen lämmön säätö.
- Induktiokela** — Korkeajännityskela, tehokas suojuksansi; asennettu aivan jakajan yläpuolelle.
- Käynnistinmoottori** — Bendix-hammaspyörät, asennettu vauhtipyörän kopan oikealle puolelle. Välitys 14,6 : 1.
- Akku,** 6 voltin, 15 levyä, teho 90 ampeerituntia.

TAKA-AKSELIN VÄLITYS: Standard 6, 17—1.

Hyötykuormitus tonneissa	1 1/2		2 1/4		H.S. (3 tonnia)			B. 56
		*) y. k.	y. k.	y. k.	y. k.	y. k.	y. k.	Lin-jav.
Akselinväli englannin tuumissa	131	131	157	131	157	183	183	
Akselinväli metreissä	3,33	3,33	3,99	3,33	3,99	4,65	4,65	
Väliseinästä taka-akselin keskiviivaan	2,65	2,65	3,32	2,65	3,32	3,97	3,97	
Väliseinästä kehyksen takapäähän	3,54	3,54	4,20	3,54	4,20	5,44	5,44	
Pituus yhteensä	4,92	4,92	5,58	4,92	5,58	7,14	7,14	
Suurin leveys etulokasuojan yli	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	
Suurin leveys takapyörrien napojen yli								
(6,50/20 renkaat)	1,87	1,87	1,96	1,87	1,96	1,87	1,96	1,96
(7,00/20 renkaat)			2,04		2,04		2,04	2,04
Kehyksen leveys takaa	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91
Raideväli edessä	1,44	1,44	1,44	1,44	1,44	1,44	1,44	1,44
Raideväli takana	1,42	1,42	1,61	1,42	1,61	1,42	1,61	1,61
Kääntösäde	7,65	7,65	7,65	7,65	7,65	7,65	7,65	7,65
Alustan paino kiloissa	1500	1520	1570	1570	1620	1555	1590	1615
Sama H.S.						1670	1735	1790
Kokonaispaino kiloissa	3600	4400	4450	4450	4450	5400	5500	5600
Sama H.S.						5600	5600	5600

Alustan painossa otettu huomioon vesi, öljy, ja täysi bensiniisäiliö, työkalut, renkaat ja vararengas. Jos muunkokoisia renkaita käytetään muuttuu paino.

*) y ja k = yksink., kaksink. takapyörät.

JOUSET.

1 1/2 ja 2 1/4 tonnin alustoissa etujouset puolisoikeat, akselin yläpuolella, kromivanadiumteräksestä pituus 0,914 m, leveys 44,45 mm, 9 liuskaa. Takajouset akselin yläpuolella, kromivanadiumteräksestä, puolisoikeat, pituus 1,143 m, leveys 63,50 mm, 9 liuskaa 1 1/2 tonnin alustassa, 10 liuskaa 2 1/4 tonnin alustassa.

HS. Etujouset puolisoikeat, kromivanadiumteräksestä.

HS 131''—157''—183''

Pituus	914 mm
Leveys	44,45 ,,
Liuskoja	10 kpl

Takajouset puolisoikeat, kromivanadiumteräksestä.

Pituus	1,143 mm
Leveys	63,50 ,,
Pääjousessa liuskoja	10 kpl
Apujousessa ,,	6 ,,

Apujouset on asennettu pääjousten päälle kaikissa malleissa.