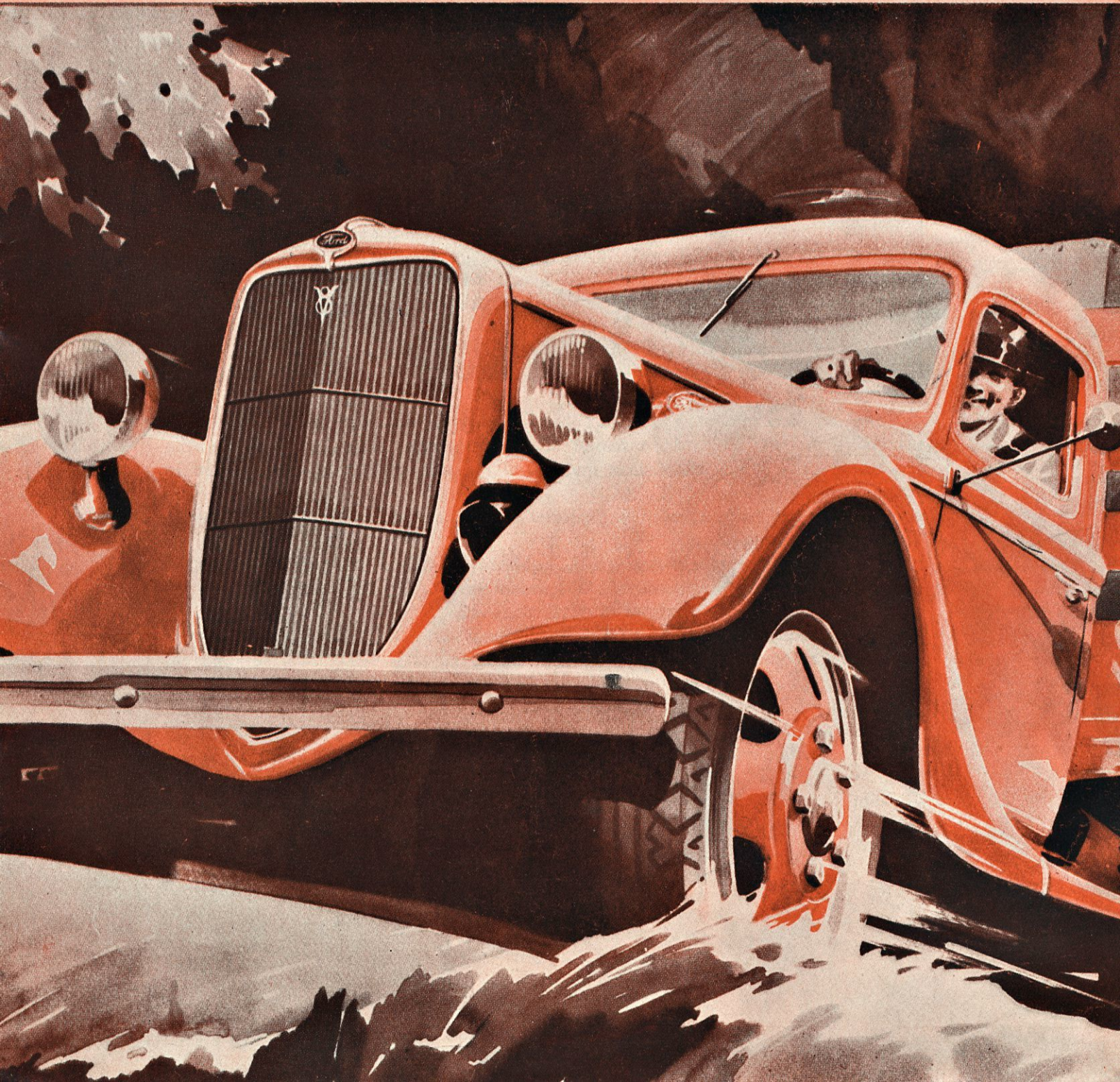


# FORD V-8

KUORMA-AUNUT 1935





# FORD V-8:N TYÖKYKY ON UUDENAIKAISEN KUORMA-AUTON TYÖKYKYÄ

## Miljoonain kilometrien taipaleilla kokeiltu ja koeteltu.

**T**uhansittain Ford V-8 kuormavaunuja on nyt liikkeellä, säästäten omistajiltaan rahaa ja palvellen heitä hyvin. Aika ja todellinen työ ovat todistaneet Ford V-8:n voimakkaaksi, luotettavaksi, taloudelliseksi moottoriksi kaikkein vaikeimmissakin tilanteissa.

Lukuisat V-8 kuorma-auton omistajat ovat ilmaisseet tyytyväisyytensä V-8 moottorin ainutlaatuisiin suorituksiin mitä erilaisimmissa olosuhteissa. Tukinkuljettajat, yksityiset liikkeenomistajat, maanviljelijät ja tehtailijat ovat tässä suhteessa yksimielisiä.

Joka alalla Ford V-8:n suorituskyky on osoittautunut uudenaikaisimmaksi, luotettavimmaksi ja taloudellisimmaksi, mitä kuorma-autonkuljettajalle milloinkaan on tarjottu.

Vuoden 1935 Ford V-8 kuormavaunuun sisältyy sellaisten ominaisuuksien yhdistelmä, joka on välttämätön sekä pitkämatkaisissa kuljetustöissä että tavain paikallisessa jakelussa.

Niinpä siinä on yllin kyllin voimaa raskaitten kuormien kuljetukseen, se on riittävän nopea pitkillä matkoilla ja samalla kätevä ja helppohoitoinen kaupunki-liikenteessä.

Jokainen kuorma-auton omistaja haluaa nykyisin sellaisen vaunun, joka on ulkonäöltään edustava, lisäten hänen liikkeensä nauttimaan arvonantoa. Samalla sen tulee kaikkia yksityiskohtiaan myöten olla käytännöllinen ja tarkoitukseensa soveltuva.

Juuri näiden periaatteiden mukaisesti on vuoden 1935 Ford V-8 kuormavaunu rakennettu.

Ford V-8 kuormavaunumoottori kehittää dynamometrikokeiden mukaan yli 80 hevosvoimaa. Enemmän kuin kahden vuoden aikana tämä moottori on todistanut taloudellisuutensa ja luotettavuutensa.

Näiden kahden vuoden aikana tämä moottori on voittanut niin monen kuorma-auton omistajan ihailun ja kunnioituksen, että V-8:n suorituskyky on tullut mittapuuksi, jota kuorma-auton kuljettajat käyttävät arvioidessaan eri kuorma-autojen suhteellista suorituskykyä.

Lukuunottamatta yhtä ainoata muutosta on vuoden 1935 Ford V-8 kuormavaunumoottori sama vankka, voimakas moottori, jonka polttoaineen kulutus, kuljettajain kokemusten mukaan, ei ole sen suurempi kuin nelosen.

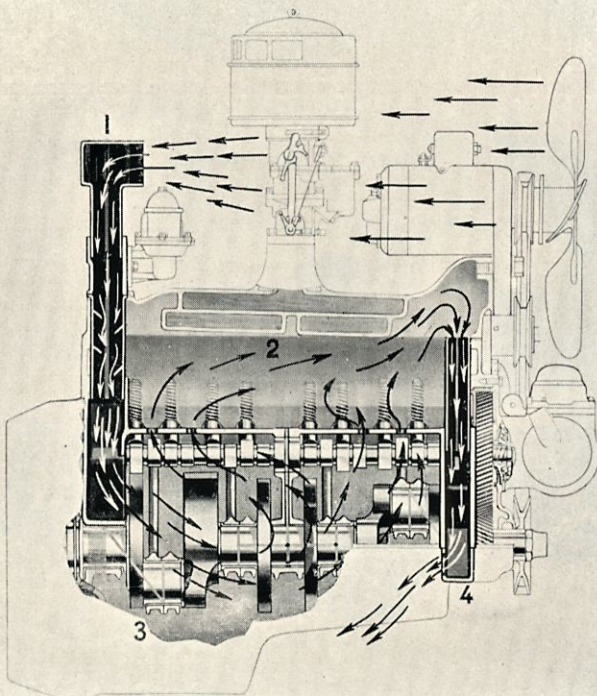
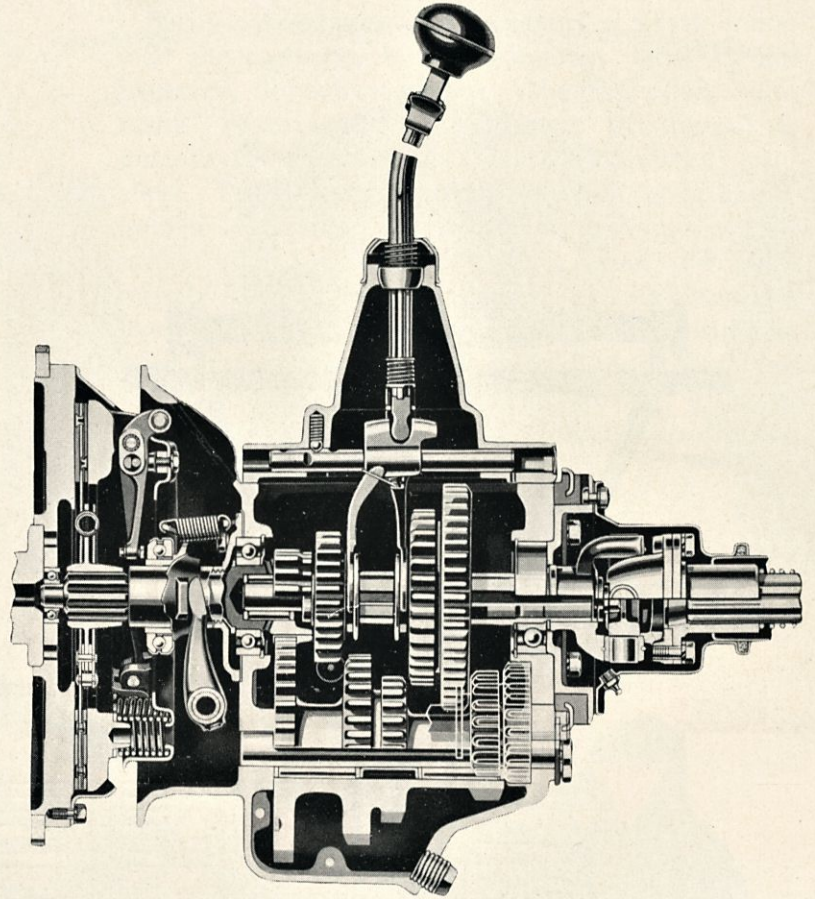
Tämä muutos on kampikammion ilmvirtatuuletus. Tätä samoin kuin muita rakenteellisia yksityiskohtia selostetaan seuraavilla sivuilla.





# KOTIMAISIA, KORKEALAATUISIA KOREJA SAATAVISSA JOKAISEEN KULJETUSTARPEESEEN

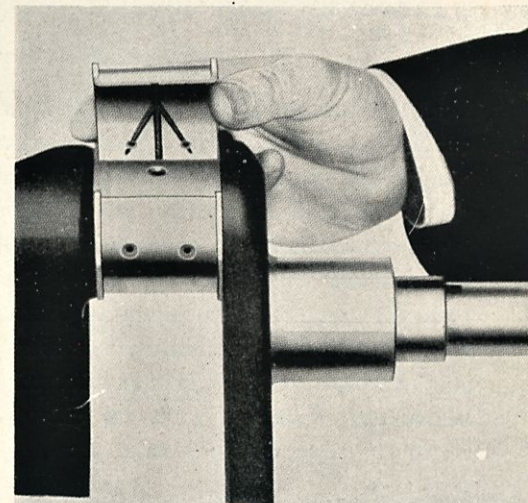
Uusi vankkarakenteinen kuorma-auto-tyyppinen kytkin on kestävämpi ja suorittaa vaihtamisen pehmeämmin. Uuden kytkimen poljinpaine on pienempi tyhjäkäyntinopeuksilla. Kytkimen irroitinvipujen päissä on painot, joten kytkinlevyn paine lisääntyy sadalla prosentilla keskipakoisvoiman vaikutuksesta moottorin nopeuden kasvaessa. Näin ollen vastus on riittävän suuri eikä luisuminen tule kysymykseen. Kytkimen halkaisijaa on suurennettu. Se on nyt 11 tuumaa, joten hankauspinnan suuruus on kokonaista 123 neliötuumaa (794 cm<sup>2</sup>). Kytkimen ja vaihdelaatikon kotelo ovat yhtä kappaletta. 4 nopeutta eteen- ja 1 taaksepäin. Kytkimen ilmatuuletus estää liikakuumenemisen.



Vankat, kuparilijjyiseksella päällystetyt kiertokangenlaakerit eivät helposti palaivätkä kulu. Nämä laakerit ovat täysin »uivaa» mallia, s.t.s. laakerin ja kiertokangen välillä on ohut öljykerros, ja samanlainen öljykerros on myös laakerin ja kampiakselin välillä. Niitä tapaa vain korkeahintaisissa raskeissa kuormavaunuissa, lentokonemoottoreissa ja kalleissa erikoismoottoreissa. →

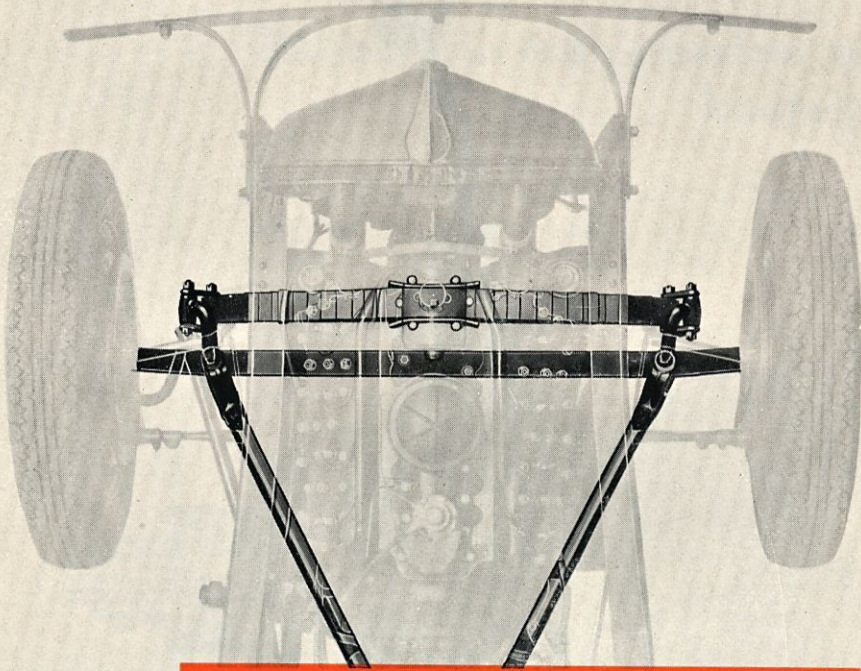
\*

← Viereinen piirros esittää ilman kiertokulkua uudessa kampiakammion tuuletusjärjestelmässä. Palamaton polttoaine, vesihöyryt ja muut kaasut poistuvat ilman mukana, joten öljyn oheneminen vähenee. Moottori on täten myöskin vähemmän kulumiselle altis.



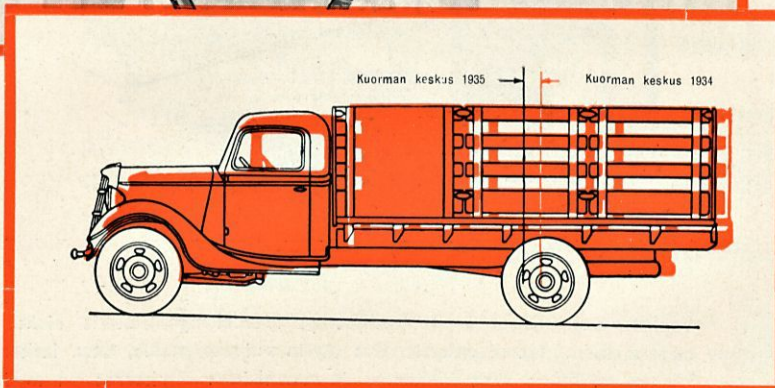


# RAKENTEELLISIA ERIKOISUUKSIA



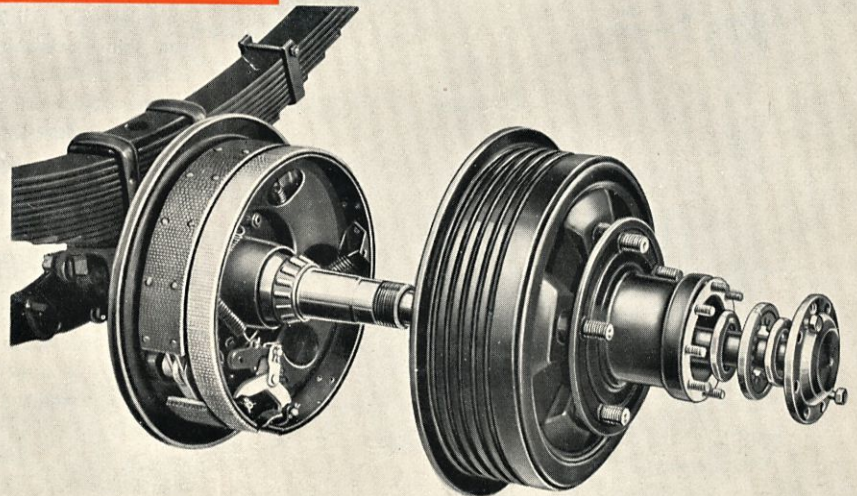
## Etuosan uusi rakenne

Etujousta on siirretty 10 sm etu-akselin etupuolelle. Moottoria on siirretty eteenpäin 22 sm. Tämä seikka yhdessä V-8:n tilaa säästävän rakenteen kanssa tekee mahdolliseksi pitemmän konealustatilan varaamisen kuormitukseen. Etäisyys hytin takaseinästä taka-akselin keskukseen on nyt  $16\frac{1}{2}$  sm suurempi kuin ennen, joten jyrkät käännökset voidaan helpommin suorittaa. Tämä rakenne siirtää koko lavaa eteenpäin ja parantaa kuorman tasaista jakautumista. Painon keskus on siirretty eteenpäin, joten suurempi osa kuormasta on nyt taka-akselin etupuolella. Kuorman lisääminen etuakselille ei ainoastaan aiheuta kuorman parempaa jakaantumista, vaan tekee myös jarrutoiminnan tehokkaammaksi ja renkaiden ja jarrujen kulumisen tasaisemmaksi.



## Tehokkaat, paremmin jäähdytetyt jarrut

Uudet, valurautaiset jarrurummut ovat varustetut jäähdytyspienoilla. Harvinaisen suuri vahvikepiena estää vääntymistä. Valurautainen jarrutus-pinta vähentää kulumista. Jarrukengän paine jakaantuu tasaisemmin uusmallisen jarrukoneiston ansiosta. Kuorman keskuksen siirtäminen eteenpäin parantaa jarrutoimintaa. Uusmallisessa käsijarruvivussa on kaksihampainen haka ja leveämpi sektori, jotka lisäävät kestävyyttä ja turvallisuutta. Käsijarru vaikuttaa takapyöriin ja on täysin riippumaton jalkajarrusta.



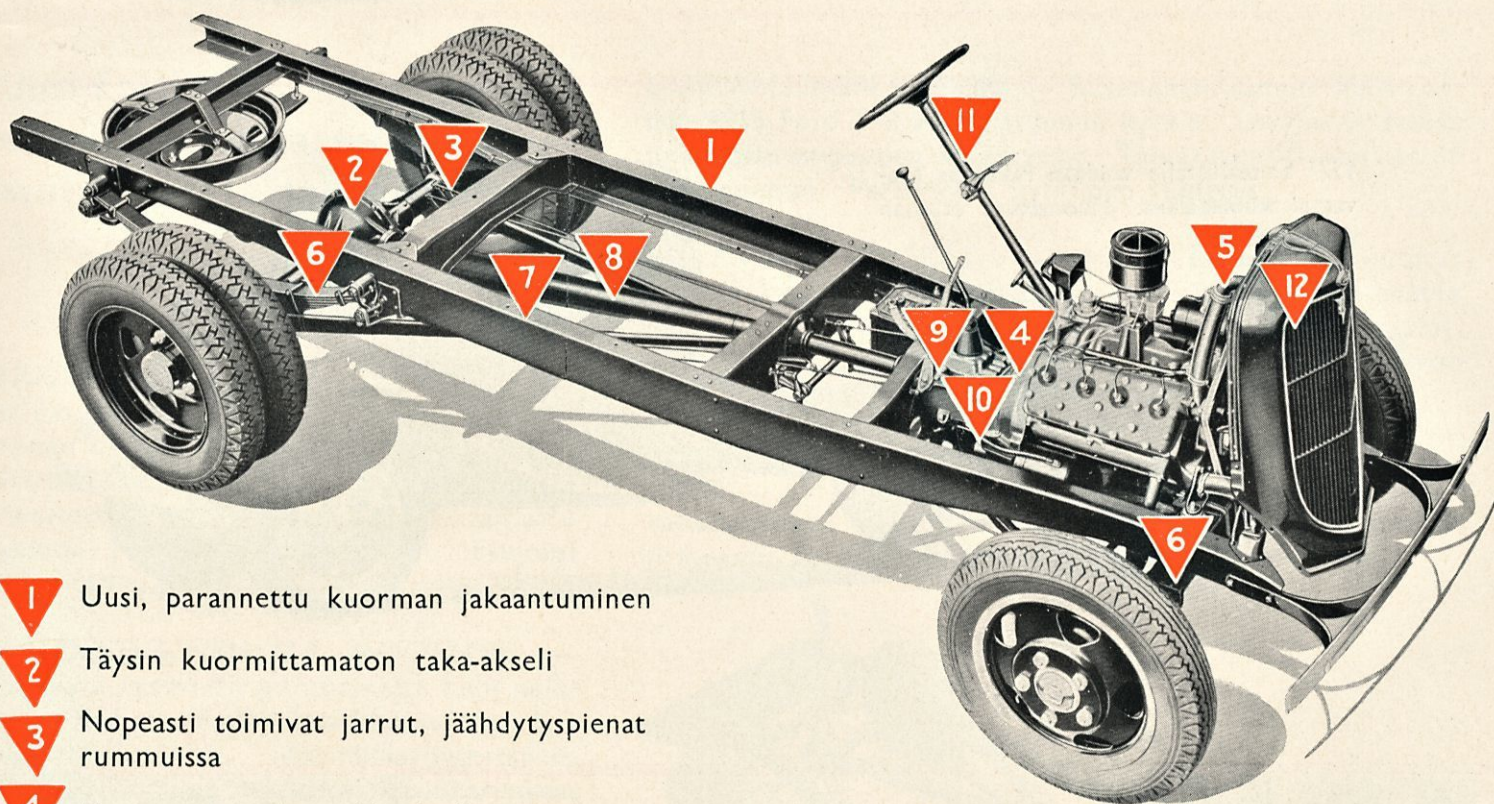


# KESTÄVYYTTÄ JA VOIMAA NOPEUTTA JA TUKEVUUTTA

## 131½" akselivälin konealusta kaksois- takapyörineen

Sekä 131½" että 157" konealustan vakiovarusteisiin kuuluvat: kromipäällysteiset etupuskurit, varapyörän kannatin, täydelliset sähkölaitteet, moottorivaippa, kojelauta, yhdistetty käynnistin- ja sytytyslukko, työkalut, etulokasuojat, astuinlaudat, viisi teräspyörää ja neljä rengasta.

80-hevosvoimainen V-8-moottori ei käytä enemmän polttoainetta kuin »nelonen». Uusi kampikammion ilmapirtatuuletus vähentää öljyn kulumista. Poistoventtiilien teräksiset istukkarenkaat pidentävät tarpeellisten venttiilihiomisten väli-aikaa. Täsmällisesti asetetut venttiilit eivät kaipa mitään tarkistusta. Vankat, kuparilyijyseoksella päällystetyt kiertokangenlaakerit eivät ole kulumiselle ja palamiselle alttiita. Kaikki liikkuvat osat ovat painoltaan keveitä, joten mahdollisimman suuri voimaprocentti jää hyödylliseen käyttöön. Kevytmetalliset valumännät. Erikoiset, kuorma-autotyyppiset sylinterikannet. Kaksoiskaasuttaja ja kaksoisimuputkisto.



- 1 Uusi, parannettu kuorman jakaantuminen
- 2 Täysin kuormittamaton taka-akseli
- 3 Nopeasti toimivat jarrut, jäähdytyspienat rummuissa
- 4 Uusi, suurempi, vankka kytkin
- 5 Uusi, suurtehoinen jäähdytysjärjestelmä
- 6 Uusi jousten kiinnitys
- 7 Suora, syvä, vankka kehys
- 8 Kardaaniakseliveto

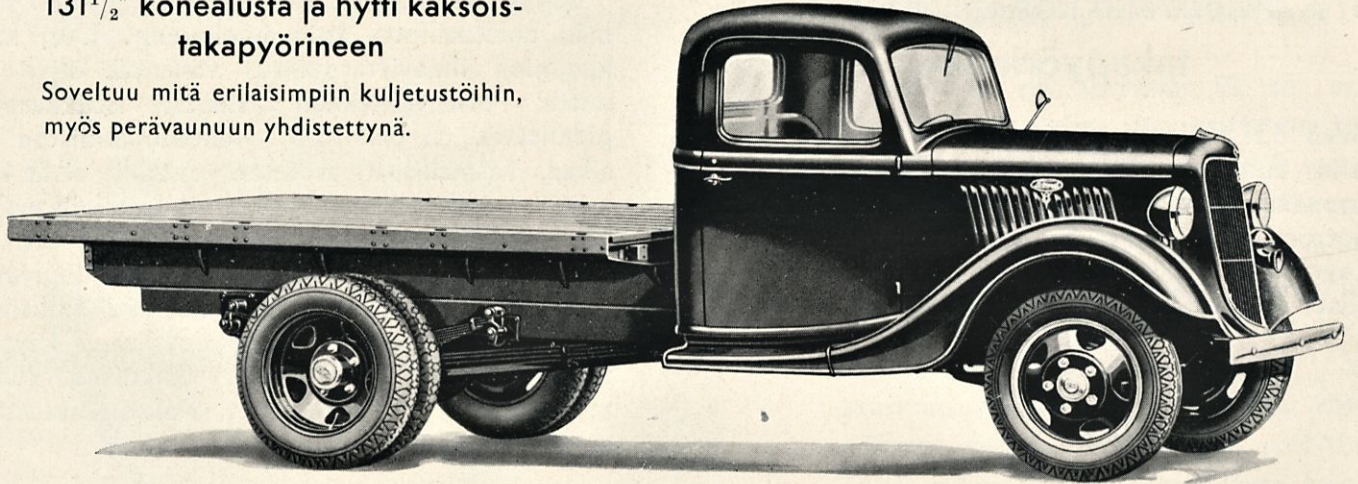
- 9 Vankka vaihdelaatikko, neljä nopeutta
- 10 Kytkin ja vaihdelaatikkokotelo yhdistetyt
- 11 Ohjauslaitteen välityssuhde 17 : 1.
- 12 Uusi, siro etuosa



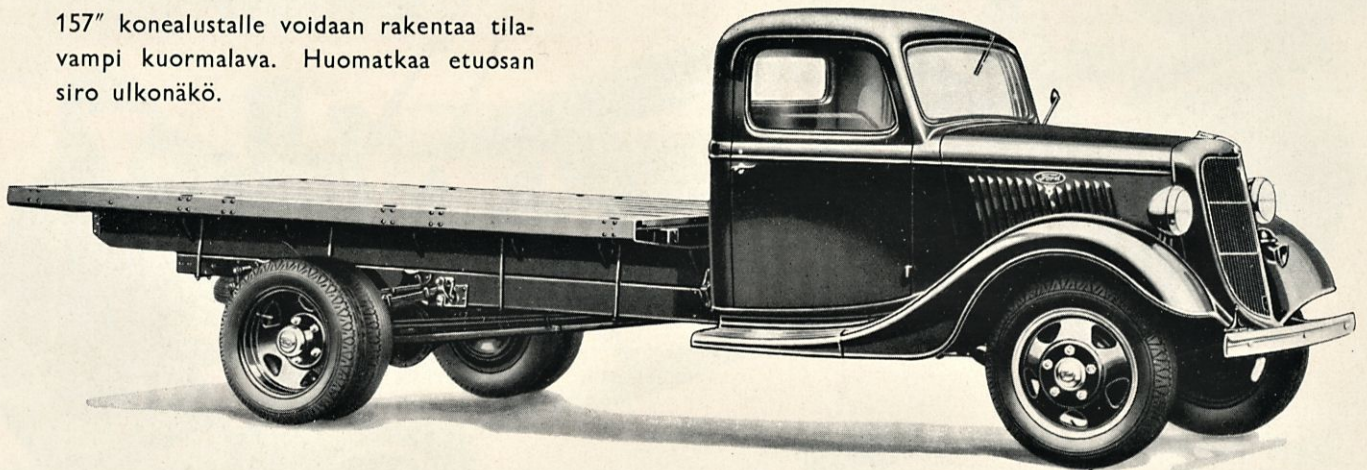
# V-8:N SUORITUSKYKY LIITTYNEENÄ TODISTETUSTI NELOSEN TALOUDELLI- SUUTEEN

131 $\frac{1}{2}$ " konealusta ja hytti kaksois-  
takapyörineen

Soveltuu mitä erilaisimpiin kuljetustöihin,  
myös perävaunuun yhdistettynä.



157" konealustalle voidaan rakentaa tila-  
vampi kuormalava. Huomatkaa etuosan  
siro ulkonäkö.



Vasemmanpuoleinen  
kuva osoittaa, miten  
etujousi on ripus-  
tettu etuakselin etu-  
puolelle ja kiinni-  
tetty pidennettyjen  
kolmiotukien päihin.

Oikeanpuoleisessa ku-  
vassa nähdään kuorma-  
vaunun uusi siro koje-  
lauta, johon kojeet on  
kätevästi ryhmitetty; oi-  
keassa laidassa on käytän-  
nöllinen säilytyslokeri.

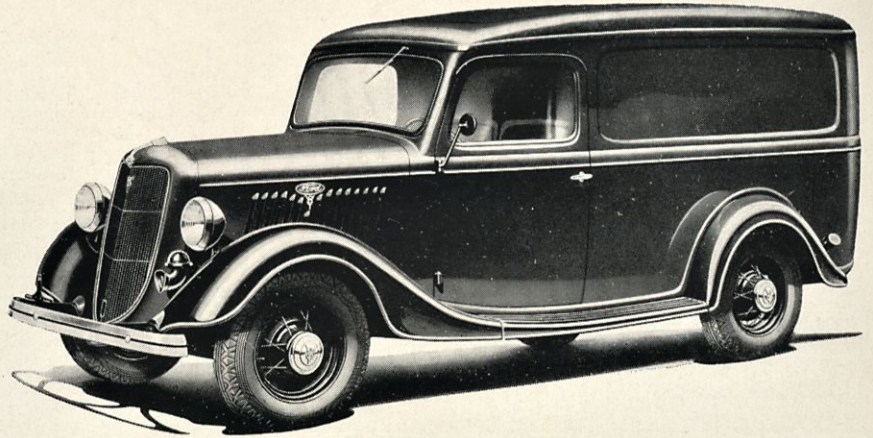




# FORD V-8 PAKETTIVAUNUT OVAT IHANTEELLISIA KEVYEN TAVARAN KULJETUKSEEN

## Umpinainen pakettivaunu 112" alustalla

Tämä suosittu pakettivaunumalli on saavuttanut mitä erilaisimpien liikehaarojen suosion, tarjoten harvinaisen runsaasti tavaratilaa. Sivuille voidaan maalata paitsi liikkeen nimeä, myös sopivia mainoksia. Kotimaiset autokoritehtaat valmistavat näitä koreja tilauksesta ostajan hyväksymien piirustusten mukaan.



**Uusi Ford V-8:n kevyt pakettivaunu on nopea, tarkoituksenmukainen ja taloudellinen.**

**Moottorin ja konealustan rakenteellisia yksityiskohtia.**

**UUSI ETUOSAN RAKENNE.** — Etujousta ja moottoria siirretty eteenpäin, joten suurempi osa konealustan pituudesta voidaan käyttää kuormitukseen. Kuorman keskusta muutettu eteenpäin, joten on aikaansaatu painon parempi jakaantuminen. Etujousi on pitempi.

**TALOUDELLINEN V-8 MOOTTORI.** — Ei käytä enemmän polttoainetta kuin nelonen. Kampikammion ilmavirtatuuletus. Kevytmetallimännät. Alumiinisylinterikansi. Poistoventtiilien teräksiset istukkarengaat tekevät venttiilihiomisen vain harvoin tarpeelliseksi. Kaksoisputouskaasuttaja ja kaksoisimuputkisto lisää huomattavasti polttoaineen säästöä.

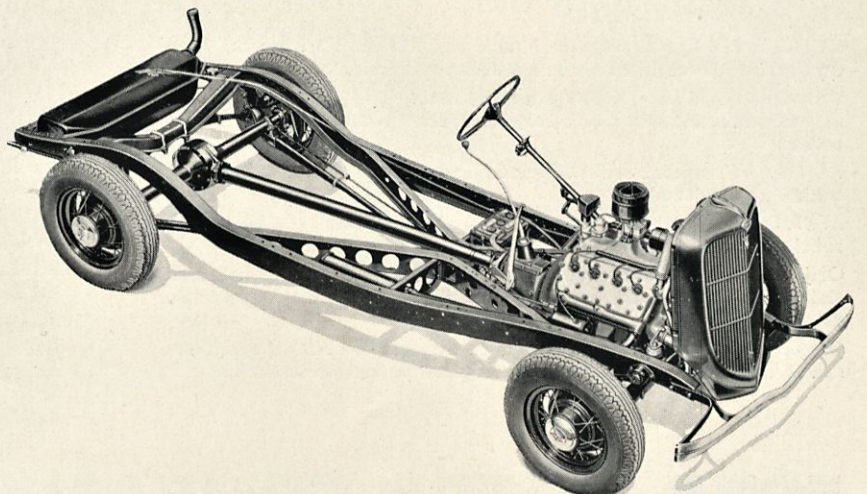
**KEHYS.** — Kehystä on huomattavasti vahvistettu. X-poikkitukien sivukappaleet ulottuvat kehyksen koko pituudelle.

**UUSIMALLINEN KYTKIN.** — Rakennettu samoin kuin vuoden 1935 Ford V-8 kuormavaunun kytkin. Levypaine kasvaa moottorin nopeuden lisääntyessä. Tyhjäkäynnillä poljinpaine on pienempi. Parannettu kytkimen tuuletus.

**PIENEMMÄT PYÖRÄT.** — Yhdeksi kappaleeksi uutetut teräspuolapyörät läpimitaltaan pienemmät kuin aikaisemmin (läpimitta nyt 16 tuumaa aikaisemman 17 tuuman asemesta). 4" vanteet. Suurempi rengas 6,00×16 takaa suuremman vetokyvyn ja helpomman ajon.

### 112" PAKETTIVAUNUN KONEALUSTA

Vakiovarusteisiin kuuluu: etu- ja takalamput, etulokasuoja, varapyörä ja kannatin, astuinlaudat, moottorin vaippa, kupu ja kojelauta.





# VUODEN 1935 FORD V-8 KUORMAVAUNUN TEKNILLISET ERITTELYT

KUORMAVAUNUN MOOTTORI. 90-asteen, V-8, L-muotoinen. Läpimitta  $3\frac{1}{16}$ " (77,79 mm). Iskunpituus  $3\frac{3}{4}$ " (95,25 mm). Sylinterin tilavuus 221 kuutiotaumaa (3,62 litraa). Puristussuhde 5,32 : 1. Jarrutettuja hevosvoimia 80 kierrosluvun ollessa 3.800 kierrosta minuutissa. Kolmesta kohdasta kiinnitetty kumialustoille.

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

KAMPIAKSELI. Erikoista Ford-valuterästä, varustettuna kulumista ehkäisevillä laakeripinnoilla. Staattisesti ja dynaamisesti tasapainoitettu. Vastapainot valettu yhdeksi kappaleeksi akselin kanssa. Kolmen valtaakkerin läpimitta 2" (50,8 mm). Laakerien kokonaispinta-ala  $36\frac{1}{2}$  neliötuumaa (235 sm<sup>2</sup>).

KIERTOKANGET. Kuumakäsiteltyä hiilmanganiterästä. Vankat lyijypronssiseoksella päällystetyt kiertokankien laakerit.

MÄNNÄT. Kevyet valumännät. Varustettuina kahdella puristus- ja yhdellä öljyrenkaalla.

VENTTIILIT. Kuumuutta vastustavat krominikkeliventtiilit suurennettuine venttiilinvarrenpäineen. Poistoventtiilin istukkarengas Tungsten-teräksestä. Kevyet, vankat venttiilinnostajat tarkkuusliikunta-varoineen.

VOITELU. Tehokas hammaspyöräpumppu. Painesyöttö kaikkiin kampiakselin, nokka-akselin ja kiertokangen laakereihin. Kampikammio vetää 5 litraa.

JÄÄHDYTYSJÄRJESTELMÄ. Jäähdyttäjällä on suuri pinta-ala. Kuusi- siipinen tuuletin, läpimitta 39,3 sm. Kaksi vesipumppua. Termostaattit. Vetää 23,6 litraa.

KAMPIKAMMION TUULETUS. Kampikammion ja venttiilikammion ilmavirtatuuletus.

POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ. Kaksoisputouskaasuttaja varustettuna ilmanpuhdistajalla ja äänenvaimentajalla. Kaksoisimuputkisto. Bensini-pumppu kalvomallia.

SYTYTYKS. Virranjakaja, kondensaattori ja kosketin vedenpitävässä kotelossa. Virranjakaja on täysin automaattinen.

GENERAATTORI. Ilmalla jäähdytetty, korkeatehoinen.

KENNOSTO. 17-levyinen, vankkatekoinen ja kestävä.

## PAKETTIVAUNUKONEALUSTA

KYTKIN. Pieni polkimenpaine hitailla nopeuksilla. Kytkinpaine lisääntyy keskipakoisvoimalla koneen nopeuden kasvaessa. Väriinävaimentaja, VAIHDELAATIKKO. Kolme nopeutta eteen- ja yksi taaksepäin. Jatkuvassa kosketuksessa olevat toisen vaihteen hammaspyörät synkronisoidut.

KEHYS. Taivutettua mallia. X-poikkituet, joiden päät ulottuvat sivutukien koko pituudelle.

ETUAKSELI. Vankka I-muotoinen kromiteräksaksi. Kartiomaiset rullalaakerit etupyörissä.

OHJAUS. Kierukkamaiset rullalaakerit säätävät itsensä automaattisesti. Kolmihammainen sektori. Välytysuhde 15 : 1. Ohjauspyörän läpimitta 43 sm.

JARRUT. Parannetut mekaaniset täysin koteloidut nelipyöräjarrut, sisältä laajenevaa rakennetta. Käyttökiilat ja kengät itsekeskittyvät,



helposti aseteltavat. Jarruhinnan pinta-ala 186 neliötuumaa (1.200 sm<sup>2</sup>) Valurautaiset rummut, jäähdytys- ja vahvikepienoineen.

TAKA-AKSELI.  $\frac{3}{4}$  kuormittamaton, välytysuhde 4,11 : 1. Veto- pyörän kummallakin puolella laakerit. Kartiopyöräveto. Kolmiotuet.

JOUSET. Krominikkeliteräksestä. Poikittaiset sekä edessä että takana. Pituus: edessä  $40\frac{1}{4}$ ", takana  $46\frac{1}{2}$ ". Leveys: edessä 2", takana  $2\frac{1}{2}$ ". Ripustimet ilman öljyalaakereita.

ISKUNVAIMENTAJAT. Neljä Houdaille-nesteiskunvaimentajaa, kah- taalle vaikuttavat.

PYÖRÄT. Teräspuolapyörät, uutetut yhdeksi kappaleeksi.

RENKAAT. 6,00 × 16. 30 naulan paine (2 kg).

AKSELIVÄLI 112" (2,85 m).

## KUORMA-AUTOALUSTA —

AKSELIVÄLI 131  $\frac{1}{2}$ " (3,34 m) JA 157" (4 m)

KYTKIN. Iso, vankkarakenteinen, läpimitta 28 sm. Levynpaine lisään- tyy keskipakoisvoiman vaikutuksesta konetta kiihdytettäessä.

VAIHDELAATIKKO. Vankkarakenteinen. 4 nopeutta eteenpäin. Vasta-akselin hammaspyörät laakeroitu kahdelle pitkälle rullalaakerille. Voimanottoalite.

KEHYS. Korkealaatuista hiiliterästä, 5 poikkitukea. Leveys kehyksen laidasta laitaa, hytin takaa kehyksen päähän, 38" (96  $\frac{1}{2}$  sm). Sivukappaleiden mitat: pituus (131  $\frac{1}{2}$ " konealusta): 192.5/8" (4,89 m). Pituus (157" konealusta): 218  $\frac{1}{8}$ " (5,54 m). Syvyys (suurin): 7" (17,8 sm). Leveys 2  $\frac{3}{4}$ " (7 sm), paksuus  $\frac{7}{32}$ " (5  $\frac{1}{2}$  mm.) Pääpoikkituen syvyys 12  $\frac{5}{8}$ " (31,8 sm). Paksuus  $\frac{7}{32}$ ".

ETUAKSELI. I-muotoinen, hiilmanganiterästä. Kartiomaiset rulla- laakerit pyörissä.

ETUJOUSET. Vankkarakenteinen, poikittainen. Kromiterästä. Pituus 36  $\frac{7}{8}$ " (93,8 sm). Leveys 2  $\frac{1}{4}$ " (5,7 sm).

OHJAUS: Kierukka ja sektori kuormavaunutekoa. Välytysuhde 17 : 1. Kartiomaiset laakerit säätävät itsensä automaattisesti kulu- misen mukaan.

TAKA-AKSELI. Täysin kuormittamaton. Kartiomaiset vetopyörät. Kaksinkertaiset rullalaakerit vetopyörässä. Kardaaniakseli- ja kolmio- tukivetot. Välytysuhde joko 5,14 : 1 tai 6,6 : 1.

JARRUT. Parannetut mekaaniset nelipyöräjarrut. Jalkajarruissa sisältä- päin laajenevat  $14 \times 2\frac{1}{2}$ " kengät. Käsijarrujen hihat takarummuissa  $14 \times 1\frac{1}{2}$ ". Jarruhihnojen kokonaispinta-ala 475  $\frac{3}{4}$  neliötuumaa.

TAKAJOUSET. Vankkatekoiset, puolielliptiset. Kromiterästä. 50" pitkät, 2  $\frac{1}{2}$ " leveät. Liikkuvat nivelet kummassakin päässä. Apu- jousset kuuluvat vakiovarusteisiin.

PYÖRÄT. 5 kartiomaista teräslautaspyörää.

KÄÄNTÖYMPYRÄ. 131  $\frac{1}{2}$ " konealusta, 46 jalkaa (14 m). 157" alusta 55 jalkaa (16,8 m).

RAIDEVÄLI. Edessä: 55  $\frac{1}{2}$  tuumaa (1,41 m). Takana: Yksinkert. pyör. 57  $\frac{3}{8}$ " (1,46 m), kaksinkert. pyör. 65 tuumaa (1,65 m).

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

Varaamme oikeuden muutosten tekemiseen hintoihin, teknillisiin yksityiskohtiin ja varusteisiin, milloin tahansa ja ennakolta ilmoitta- matta, ilman mitään edesvastausta.

# FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O.Y.

HELSINKI