G·M·C

KUORMAVAUNUT

MALLIT T30 JA T42

©/y. Valio-Auto A/b.

GENERAL·MOTORS·TRUCKS

HELSINGIN
YLIOPISTON
KIRJASTO

81 00026

SISÄLLÖN TÄRKEIMMÄT KOHDAT

Oikea kuormavaunu kuhunkin erilaatuiseen kuljetukseen .. .. sivu 3
GMC-kuormavaunujen erikoisuuksia .. .. » 6
Tyyppi T 30, erikoisselostus .. .. » 10
Tyyppi T 30, korin mitat .. .. » 13
Tyyppi T 42, erikoisselostus .. .. » 14
Tyyppi T 42, korin mitat .. .. » 17
Vertaileva taulukko GMC, sarjan eri alusta-tyypeistä .. .. » 18

Kaikenlaiseen kuljetukseen

»Voitto tahi tappio riippuu monasti jakelu-järjestelmästä», toteavat liikemiehet, jotka koke-muksestaan ovat tulleet huomaamaan, kuinka tärkeä tämä liikkeen osa on.

Yksi ainoa, yleinen kaikkien kuljetusvai-keuksien ratkaisu on kuitenkin mahdoton. Kutakin erilaista kuljetusta varten on *yksi* kuormavaunutyyppi, joka sopii siihen tehtä-vään paremmin kuin mikään muu.

Uusi GMC-kuormavaunu on rakennettu juuri tähän tarkoitukseen, tarjoamaan kutakin esiintyvää kuljetusta varten siihen sopivan *erikoistyypin.*

GENERAL MOTORS NORDISKA A. B.

COPYRIGHT 1929
GENERAL MOTORS NORDISKA A. B.
ADV. 75 b. 4. 29.

Kaikki tässä luettelossa mainitut rakenteen ja varusteiden yksityisseikat on huolellisesti tarkistettu, mutta General Motors Nordiska A. B. pidättää kuitenkin itselleen oikeuden ilman ennakkoilmoitusta tehdä muutoksia niihin.

Vain yksi määrätynlainen kuormavaunu on ehdottomasti paras juuri Teidän kuljetustehtäviinne

Kutakin kuljetusta varten on tarjolla monia käypiä kuormavaunutyyppejä, mutta niiden joukossa vain yksi ainoa on ehdottomasti sopivin, joka paremmin kuin mikään muu vaunu soveltuu kuljetustehtäviinne.

Juuri tämä kuormavaunu Teidän on löydettävä, jotta kuljetuskustannuksenne laskevat. Jos valitsette jonkun toisen, vähemmän sopivan tyypin, voi Teille koitua puhdasta tappiota joka tunnista, jonka vaunu on liikkeellä.

Otaksukaamme, että ostatte esim. liika raskaan vaunun. Mikä on seuraus? Yksinkertaisesti se, että Teidän on kuljetettava tätä auton hyödytöntä kuollutta painoa yhtä mittaa edestakaisin joka päivä. Tällaisen hyödyttömän painon kuljettaminen maksaa Teille yhtä paljon kuin hyödyllisen kuormankin, joten huomaatte pian bensiini- ja rengaskuluista että kuljetuksessanne on jotain hullusti.

Yhtä tarkoituksetonta on myös valita liian kevyt vaunu. Jos vaunu on kuljetettaviin tavaroihin verrattuna liian kevyt, ei se kestä. Se joutuu rasituksiin, joita varten sitä ei ensinkään ole rakennettu, ja seurauksena on yhtämittaisia korjauksia sekä lyhyt kestävyysaika. Selvää on, että tämä ei ole omiaan alentamaan kuljetuskustannuksia.

Jos vaunu on liian raskas tai liian kevyt, liian hidas tahi vaikea ajaa, merkitsee tämä aina lisäkuluja ja estää monissa tapauksessa. Teitä täysin käyttämästä vaunua hyödyksenne. Moottorin voimakkuus, vaunun nopeus ja kantokyky sekä akseliväli ovat kaikki tekijöitä, joilla on tärkeä merkitys, kun valitsette vaunua, jolla tavaranjakelunne saadaan kannattavaksi.

Olette liikemies ja pyrkimyksenänne on lisätä ansioita ja pienentää menoja. Kuljetukset ovat menoja, joista ette *voi* päästä, mutta voitte supistaa niitä, — usein sangen huomattavasti — valitsemalla kuormavaunun, joka kaikin puolin sopii liikkeeseenne.

Älkää jättäkö huomioonottamatta sopimattoman kuljetuksen tappioita. Ne voivat nousta melkoisiin määriin ja ovat aivan tarpeettomia.

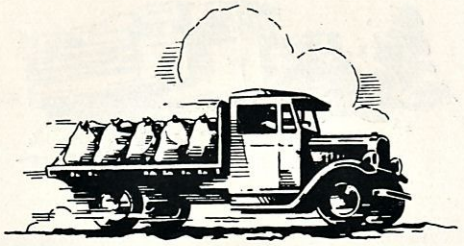
Meidän asiamme on tietää mihin vaunut kelpaavat, Teidän on tiedettävä mitä niiltä vaaditte

Ennenkuin ollenkaan voidaan ruveta valitsemaan sopivinta kuormavaunua johonkin kuljetukseen täytyy olla:

1. Tarkka tieto tavaroista, joita tullaan kuljettamaan sekä milloin ja missä kuljetukset tapahtuvat.
2. Valittavana sarja uudenaikaisia, nopeita kuormavaunuja.
3. Perinpohjainen tieto eri kuormavaunutyypeistä ja niiden ominaisuuksista. Tämä tieto on vain kuormavaunujen erikoistuntijalla.

Kuljetustehtävät ovat kaikissa kulttuurimaissa melkein samanlaiset. Samanlaatuisilla liikkeillä on samoja vaikeuksia voitettavana.

Meillä on monina vuosina ollut miehiä maailman kaikissa osissa tutkimassa näitä vaikeuksia sekä tekniikan että käytännön kannalta. Tulokset heidän tutkimuksistaan on nyt sovitettu sarjaan uudenaikaisia, nopeita kuusisylinterisiä GMC-kuormavaunuja, joilla voidaan ratkaista melkein kaikki kuljetusvaikeudet.



Teidän asianne on tietää, mitä haluatte vaunulla suorittaa. Vain Te tiedätte, mitä tavaroita on kuljetettava, missä kuljetukset tulevat tapahtumaan, kuinka pitkiä matkoja on kuljettava määrätyissä ajoissa, onko pysähdyttävä usein j. n. e. Kaikki nämä seikat *täytyy* ottaa huomioon vaunua valittaessa.

Meidän asiamme on tietää, mihinkä eri tyypit kelpaavat. Me tunnemme ne läpikotaisin. Olemme nähneet ne jo käytännössä monissa tuhansissa erilaisissa tarkoituksissa.

Esittäkää meille kuljetustehtävänne kaikki yksityiskohdat niin että voimme auttaa Teitä molemmanpuolisille tiedoille perustuvalla yhteistoiminnalla valitsemalla GMC:n parista kymmenestä eri mallista juuri sen kuormavaunun, joka parhaiten sopii kuljetuksiinne.

Voitte liittää nämä vaunut liikevälineisiinne ilman raskasta pääomansijoitusta käyttämällä GMC-vaunujen erikoisen mukavia maksuehtoja.

Liikeyrityksen kuljetustarpeen analysointi

Jokaista kuljetuslajia varten on olemassa erikoismallinen kuormavaunu. Kun yksityiskohtaisesti täytätte tämän lomakkeen, on meidän mahdollista suosittaa Teille vaunumalli, jolla voitte suorittaa kuljetuksenne taloudellisesti.

Päivämäärä .....

Liikkeen nimi: .....

Omistajan tai vastaavan johtajan nimi: .....

Täydellinen osoite: .....

I. Liikkeen tai työn nimi, jossa tarvitaan kuljetuksia: .....

(Ilmoittakaa tässä liikkeen laji: esim. sekatavarakauppa, putkijohtoliike, puutavarakauppias, maanviljelijä, karjakauppias j. n. e.)

II. Kuljetettavan tavaran laatu: .....

(Ilmoittakaa tässä ne erilaiset tavarat, jotka tavallisesti kuljetatte, esim. "laatikoita, joiden sisältö on erilainen, enimmäkseen poraliinia" tai "putkia, kiskoja, laatikoita, jotka sisältävät rautatavaroita"; "enimmäkseen huonekaluja ja talouskapineita" tai "hiekkaa, soraa, muurilaastia", "sahattua puutavaraa", "hiekkaa, rehuja ja lannoitusaineita", "karjaa" j. n. e.)

III. Lähempiä tietoja kuljetettavasta tavarasta:

a) ovatko tavarat *sekä* hauraita että arkoja: Kyllä: ..... Ei: .....

(»Kyllä» — vastauksessa ilmoittakaa esim. »munia», »hedelmiä» j. n. e.)

b) ovatko tavarat hauraita: Kyllä: ..... Ei: .....

(Jos vastaus on »kyllä», ilmoittakaa miksi, esim. »lasia» ja »porsliinia»)

c) ovatko tavarat arkoja: Kyllä: ..... Ei: .....

(Jos vastaus on »kyllä», ilmoittakaa miksi, esim. »voita», »kalaa»)

d) Onko kuljetettavat tavarat erikoisesti suojeltava:

1) Lämmöltä: .....

2) Kosteudelta ja vedeltä: .....

3) Pakkaselta: .....

Suosituksia:

1. Malli: ..... 2. Akseliväli: ..... 3. Rungon pituus: .....

4. Kori — koko ja malli: .....

5. Rengasvarusteet: ..... Edessä: ..... Takana: .....

6. Vaihtosuhde — Taka-akseli: .....

7. Nopeus — Säätäjän asettelu: .....

8. Ylimääräiset varusteet: .....

9. Huomautuksia: .....

Suosituksen laatinut: .....

Kautta: .....

Päivämäärä: .....

Hyväksynyt: .....

Päivämäärä: .....

Kuljetuskysymyksien ratkaisusta kaikissa maissa monina vuosina saavutettujen kokemuksien perusteella ovat General Motorsin kuljetusammattimiehet laatineet tämän kaavan, jonka avulla voidaan perusteellisesti analysoida kukin kuljetustehtävä, sekä sitten suositella ehdottomasti paras kuormavaunu kysymyksessä olevaan tarkoitukseen.

Uusien GMC-kuormavaunujen erikoisuuksia

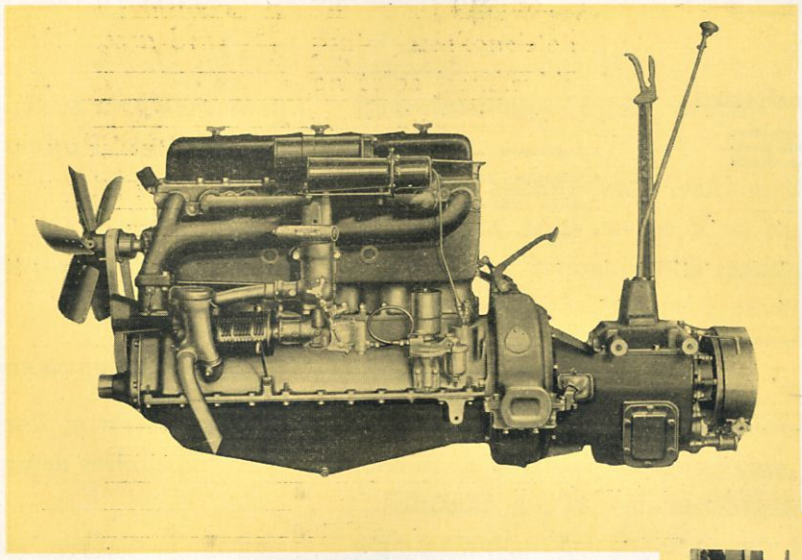
Kaikissa uusissa GMC-kuormavaunuissa sarjoissa T 30, T 42 ja T 60 on Buickin maailmankuulu kansiventtilimoottori.

Buick on yli 10 vouden ajan kuulunut maailman ensimäisiin henkilövaunuihin ja 9 vuotta sillä on ollut johtava asema yhä lukuisammiksi kasvavain kilpailijain joukossa.

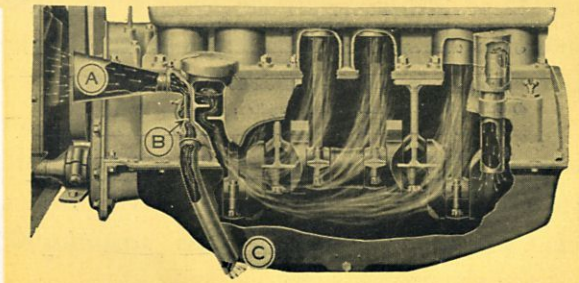
Tämä tavaton menestys on epäilemättä suureksi osaksi luettava sen erinomaisen 6-sylinterisen kansiventtiilimoottorin ansioksi. Menestys onkin ymmärrettävä, kun otetaan huomioon, että Buick-moottori on luonnollisen kehityksen tulos periaatteesta, joka 25 vuoden ajan on käytännössä osoittautunut joka suhteessa oikeassa.

Nyt on tämä kautta maailman hyväksi ja erinomaisen luotettavaksi tunnettu moottori tavattoman runsaine voimavaroineen sovitettu General Motorsin GMC-kuormavaunuihin. Niiden lujuus ja kestävyys on ainutlaatuinen, mutta samalla niillä on henkilövaunun vauhti ja joustavuus: ne voivat siis seurata nopeinta liikennettä. Moottoriin asetettu nopeuden säätäjä estää liian suuren vauhdin.

Uuden Buick-moottorin tärkeimpiä teknillisiä yksityiskohtia



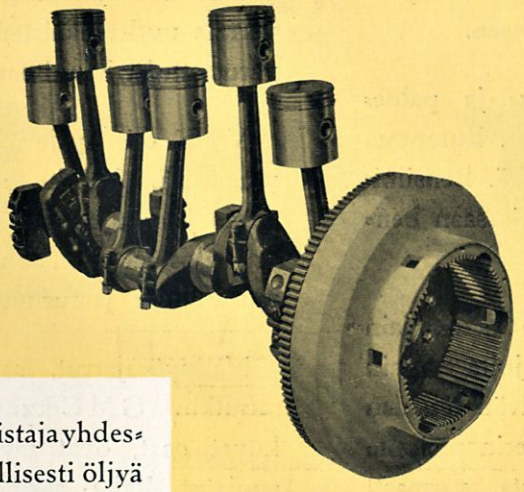
Buick-mottoori
Buickin kuusisylinterinen kansiventtiilimoottori, jonka käynti on äänetön ja täysin värinätön ja jolla on tavattomat voimavarat.

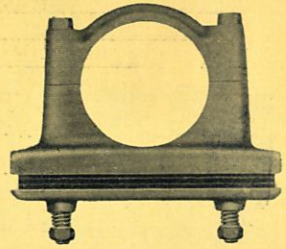


Kampikammiontuuletus
Kampikammion tuuletus tapahtuu imulla, joka poistaa melkein kokonaan öljyn turmeltumisen vaaran.

on tehokas kampikammiontuuletus. Se poistaa kampikammioon kerääntyvät bensiini- ja vesihöyryt ennenkuin ne ehtivät sekoittua öljyyn ja huonontaa sen voiteluominaisuuksia. Tämä lisää moottorin kestävyysikää ja käyttö käy taloudellisemmaksi.

Kampikammion tuuletus estää öljyn ohenemisen kampikammiossa. Ilmanpuhdistaja taas estää ilmassa aina löytyväin pöly- ja hiekkahiukkasten pääsyn öljyyn. Kampikammion tuuletus ja ilmanpuhdistaja yhdessä suojaavat siis täydellisesti öljyä ulkopuolisen lian aiheuttamalta turmeltumiselta. Siten ne melkoisesti lisäävät moottorin voimaa ja pidentävät sen ikää. Kaikki moottoriin tuleva ilma puhdistuu vahingollisista aineksista jo ennenkuin se pääsee kaasuttajaan.





Ilmanpuhdistaja

Ilmanpuhdistaja öljyllä kostutettuine suodattimineen estää lian ja pölyn pääsyn kaasuttajaan.

Kampiakseli

Buickin tukeva, staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu kampiakseli. Värinänvaimentaja näkyy ensimäisen ja toisen laakerin välissä.

Kumieristäjät

Kumieristeiset moottorin kiinnikket avustavat puolestaan värinän supistamista pienimpään määräänsä. Moottorin metalli ei kosketa kehyksen metalliin.

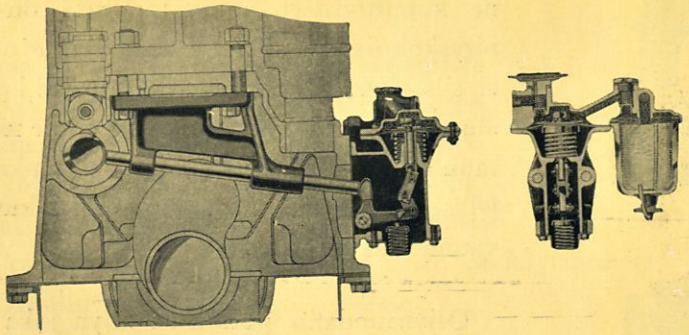
Buick-moottori on erikoisen tunnettu äänettömästä, värinättömästä käynnistään. Vastapainoilla sekä kierrontasaajalla varustettu, staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu kampiakseli supistaa värinän vähimpään määräänsä, ja moottorin joustavuus sekä voima lisääntyy samalla. Itse akseli on kookas ja tukeva sekä liikkuu neljän suuren laakerin varassa. Se on erikoisesti sovellettu kuormavaunun moottoriin. Värinää vaimentavat myös ne kumitiivisteet, joilla moottori on kiinnityskohdissaan eristetty alustasta. Moottori ei siis missään kohdassa välittömästi kosketa alustaan. Tämä erikoisuus, jota ei ole millään muulla kuormavaunulla, osoittaa kuinka huolellisesti General Motorsin GMC-kuormavaunut rakennetaan.

Öljynsuodatin puhdistaa öljyn joka kerta kun se käy öljypumpun kautta. Öljynsuodattimen, kampikammiontuuletuksen ja ilmanpuhdistajan ansiota on, että öljyä tuskin

tarvitsee muuttaa useammin kuin 4 kertaa vuodessa sen sijaan että ennen piti muuttaa jo joka 800 kilometrin jälkeen.

Kaasuttajalle syöttää bensiiniä yhdistetty imu- ja paine-pumppu, joka on kiinnitetty kampikammion sivulle. Pumppua käyttää nokka-akselin epäkesko vipuvarren välityksellä. Bensiini-pumpun yhteydessä on suodatin, jonka läpi kulkiessaan ben-siini puhdistuu ennenkuin se joutuu kaasuttajaan.

Tehokas jarrutus on aina ollut kuormavaunun rakentajain päävaikeuksia. Varsinkin GMC-kuormavaunuille, joita raskain kuormin ajetan henkilövaunun nopeudella, on tehtävän ratkaisu ollut mitä vaikein. Se on kuitenkin voitettu erinomaisella tavalla ja uusien GMC-kuormavaunujen tasaista, varmasti vaikuttavaa jarrutusta voidaan täysin verrata uudenaikaisten, nelipyöräjarruilla varustettujen henkilöautojen jarrutukseen.



Bensiinipumppu

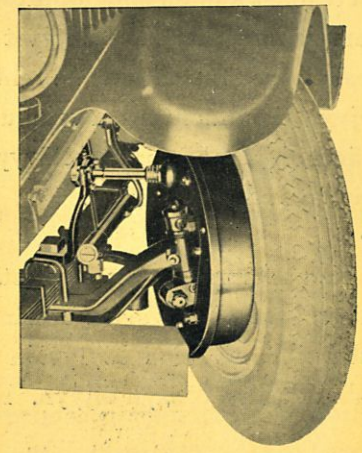
Yhdistetty imu- ja painepumppu syöttää paineella kaasuttajalle bensiiniä. Pumppuun on asetettu bensiininsuodatin.

Vasta esittelyajon jälkeen voi täysin ymmärtää, kuinka suurta huolta on pantu jarrukoneiston täydentämiseen. Se on tulos jarrukenkien kokonaan uudesta muovailusta jarrurummun suhteen.

Nelipyöräjarrut, samoin kuin kaikki muutkin GMC-kuormavaunujen liik-kuvat osat, ovat täysin peitetyt ja siis suojatut lialta sekä hiekalta. Kaikki jarrut ovat tavattoman kookkaita ja niissä käytetään erikoista jarruhihna-tyyppiä.

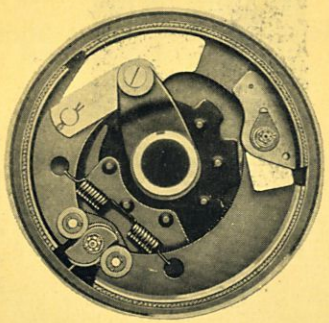
Taka-akselin mitat ovat niin runsaat, että se voi kestää suurta ylikuormitus-takin. On tuskin liikaa kehumista sanoa, että sitä normaalioloissa on mel-kein mahdotonta vahingoittaa.

Kardaaniakseli on tasapainoitettu, niin että vaihdelaatikon takalaakeri ja kar-daanipyörän etulaakeri eivät joudu kulu-maan. Kardaaninivelet samoin kuin taka-



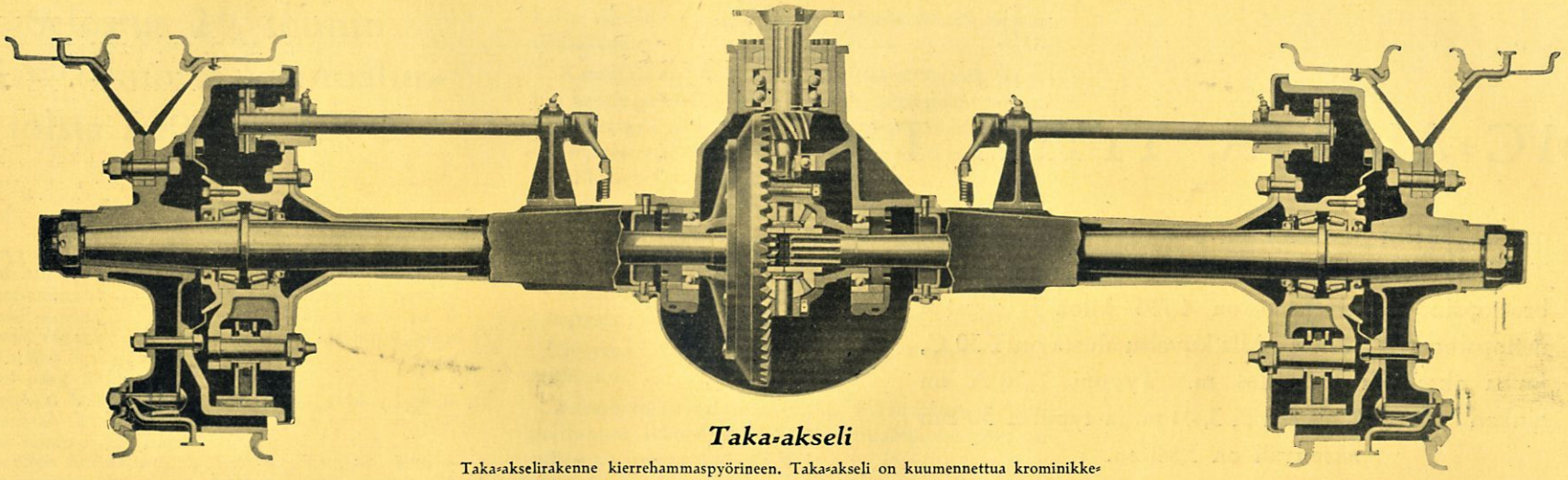
Nelipyöräjarrut

Ulkopuolisen etupyörän jarru irtaantuu käänteissä itsestään. Huomatkaa kuinka kookkaat ja luotettavat nämä jarrut ovat.



Jalkajarru

Jalkajarrut ovat mekaaniset, sisäpuoliset paisuntajarrut. Ne ovat Bendix-mallia samoin kuin etujarrut ja ovat täydelleen koteloidut.

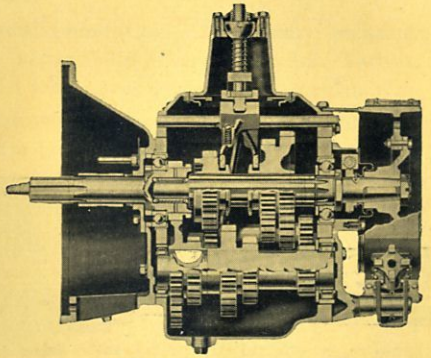


Taka-akseli

Taka-akselirakenne kierrehammaspyörineen. Taka-akseli on kuumennettua krominikke-literästä. Koko on tavallista tukevampi, jotta se kestää suurta ylimääräistäkin rasitusta.

akseli ovat rakennetut kestämään rasitusta, johon ne käytännössä tuskin koskaan joutuvat.

Vaihdelaatikossa, joka on kiinnitetty moottoriin, on 4 vaihdetta eteenpäin ja yksi taaksepäin. Näillä neljällä eri vaihteella voitte ajaa täysin kuormattua vaunua pohjattomilla teillä rasittamatta moottoria liikaa, mutta suorilla, tasaisilla teillä voitte



Vaihdelaatikko

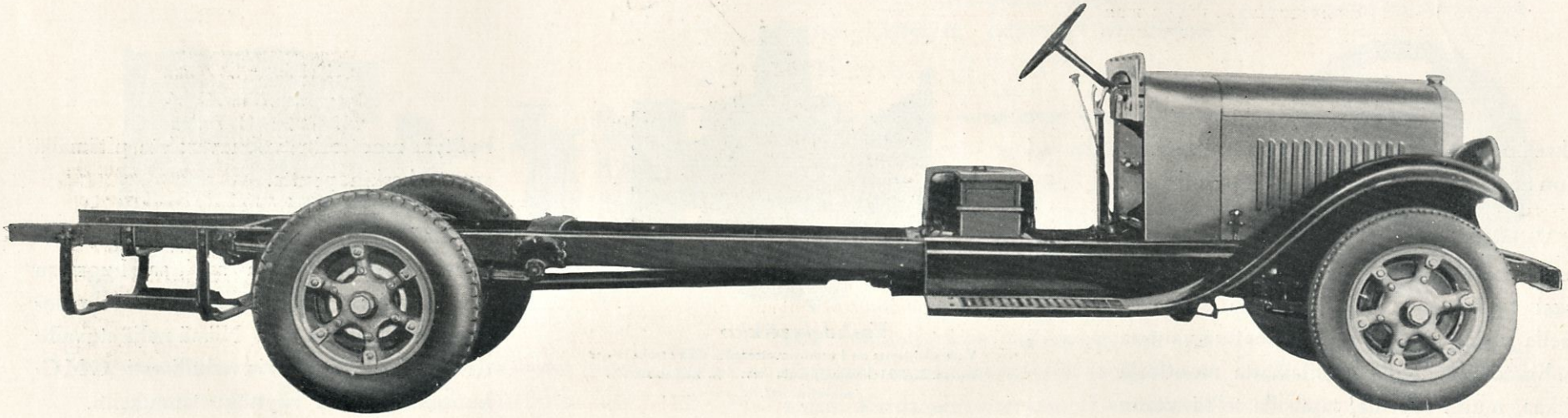
Vaihdelaitteessa on 4 vaihdetta eteenpäin säkä 1 taaksepäin. Kaikki hammaspyörät ovat 5 % karkaistua nikkeliteräst.

hyötyä moottorin voimavaroista pitämällä suurta keskinopeutta.

Tämä merkitsee sitä, että voitte jokaisessa ajon tilanteessa sovittaa kuorman ja vetovoiman suhteen niin että se muodostuu taloudelliseksi. Nämä neljä etuvaihdetta vaikuttavat hyvin edullisesti GMC-kuormavaunujen käyttökustannuksiin.

GMC-ALUSTA, TYYPPI T 30

on tarkoitettu korkeintaan 2¼ tonnin kuljetuksiin. Täydessä kunnossa olevan kuormavaunun suurin bruttopaino kuormineen on 4,795 kiloa ja alustan nettopaino 1,891 kiloa. Alla kuvattu alusta on T 30 C, jonka akseliväli on 4,166 m. Tyyppi T 30 A on hiukan lyhyempi, akseliväli 3,454 m. ja typpi T 30 B:n akseliväli on 3,861 m.



Selostus 2¼ tonnin GMC-kuormavaunualustoista T 30 B ja T 30 C

Yleiset mitat:

	T 30 A	*T 30 B*	*T 30 C*
Akseliväli	3,454 m.	3,861 m.	4,166 m.
Kääntösäde (sama oikealle ja vasemmalle)	7,772 »	8,382 »	8,839 »
Raideväli edessä	1,498 »	1,498 »	1,498 »
Raideväli takana	1,428 »	1,428 »	1,428 »
Konealustan leveys mitattuna etupyöräin napapapselien kohdalta	1,795 »	1,795 »	1,795 »
Konealustan leveys mitattuna takapyöräin napakapselien kohdalta	1,805 »	1,805 »	1,805 »
Suurin pituus	5,197 »	5,705 »	6,315 »

Moottori. Buickin kansiventtiilimoottori, 6-sylinterinen, sylinterien läpimitta 84,14 mm., iskun pituus 117,47 mm., sylinteritilavuus 3,92 l. Moottori jarruttaa 72,5 hv. 2,500 kierroksella minuutissa.

Tuulettaja. 4-siipinen, läpimitta 508 mm. kaksi kartio-rullalaakeria. Käyttö hihnalla nokka-akselin hihnapyörästä. Voidaan kiristää käsin.

Voitelu. Painevoitelu kampilaakereihin, kiertokangenlaakereihin, keinuvipuihin, venttiilinnostajain kuulakuppeihin, nokka-akselin etulaakeriin sekä generaattorin etulaakeriin. Muihin osiin räiskyvoitelu. Öljykaukaloon sovitettu hammaspyörämallinen öljypumppu, käyttö nokka-akselista kierrehammaspyörillä. Pumpussa itsetoimiva vähennysventtiili. Moottori tarvitsee täytettäessä öljyä 5,2 l.

Ilmanpuhdistaja. A. C.-mallinen öljyllä kostutettu suodatin kaasuttajassa.

Kaasuttaja. »Marvel» itsesäätävä ilmaventtiili sekä käsin säädettävä etulämmitys. Tyhjiömallinen nopeudensäätäjä.

Kampiakseli. Runsaasti hiilipitoista terästä, muottiin taottu sekä lämmöllä käsitelty. Vastapainoin tasapainoitettu, lisäksi 1:sen ja 2:sen kampilaakerin välissä värinäntasoittaja. 4 päälaakeria, kukin 60,32 mm. läpim. kiertokangenlaakerien läpim. 53,97 mm.

Sylinterit. Valurautaa, valettu yhteen ryhmään, joka on pulteilla kiinnitetty kampikammion yläosaan, sylinterinkansi irroitettava.

Kampikammio. Yläosa valurautainen tukevine vahvikelaippoineen. Öljykaukalo puristettu teräslevystä.

Sytytys. Puoleksi automaattinen, 6 voltin akkumulaattori.

Kennosto (akkumulaattori). »Willardin» 111 amperitunnin akkumulaattori eboniittilaatikossa, joka on suljettu varmuuslukolla.

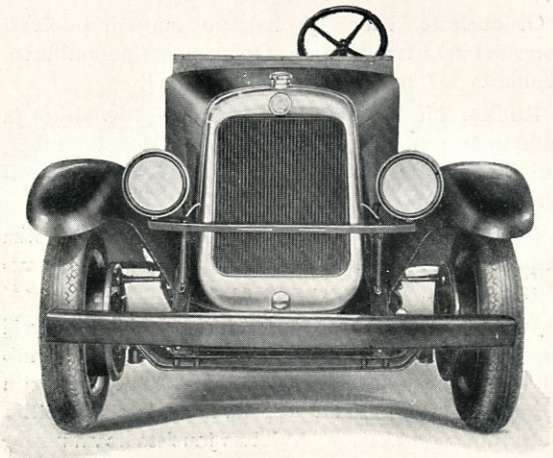
Generaattori. Delco-Remy, 6 voltin, kolmas harja säädettävä.

Käynnistinmoottori. Delco-Remy, mekaaninen kytkentä, vapaasti liikkuva säppipyörä. Tarttuu vauhtipyörään kun käynnistinpoljin painetaan alas.

Moottorin kiinnitys. Moottori kiinnitetty kolmesta kohdasta ja kumilla eristetty rungosta.

Kampikammiontuuletus. Tuulettajan synnyttämä ilmavirta painautuu suppilosta kampikammiossa olevan aukon ohi, jolloin se imee kampikammiosta kaikki vesi- ja bensiinihöyryt niin että kampikammio tulee siten tehokkaasti tuuletetuksi. Kampikammioon tuleva uusi ilma kulkee ilmanpuhdistajan läpi. Öljyn oheneminen supistuu täten vähimpään määräänsä.

Jäähdyttäjä. Litteäputkijäähdyttäjä vaakasuorine jäähdytyslevyineen, termostaattinen lämmönsäätö. Teräslevystä puristettu kromipäällysteinen jäähdyttäjän kehys. Jäähdytystöön mahtuu 17 l. Jäähdyttäjä on asetettu joustaville kumikappaleille.



Tukeva teräksestä puristettu puskuri kuuluu varsinaisiin varusteisiin.

Kytkin. Kaksoislevykytkin, 2 pyöritettävää ja 3 pyörittävää levyä.

Hallintalaitteet. Jarru- ja kytkinpolkimet samalla akselilla. Tarkistettavia. Vaihdetanko kiinnitetty suoraan vaihdelaatikon kanteen. Sytytyksen säätö ja käsikaasu.

Vaihdealatikko. Tukeva kuormavaunumallinen vaihdelaite liukuvin hammaspyörin, kiinnitetty moottoriin sekä kytkimeen. 4 nopeutta eteen- sekä yksi taaksepäin. Nikkeliteräksiset karkaistut hammaspyörät. Välityssuhteet:

Ykkönen	5,08 : 1
Kakkonen	3,29 : 1
Kolmonen	1,76 : 1
Nelonen	1 : 1
Taaksee	5,44 : 1

Nopeusmittarin hammaspyörä pääakselilla vaihdelaatikon takapäässä. Vaihdelaatikkoon mahtuu 3 l. öljyä.

Ohjauslaite. Ruuvi ja halaistu mutteri, puoleksi itseestävä sekä tarkistettava. Ohjauspyörä poimullinen. Läpimitta 457 mm. Välityssuhde 15,15 : 1.

Runko. N. k. »Fish-Belly»-tyyppiä. Sivukiskot ja poikkituet puristettua U-terästä. Kuusi poikkitukea. Kulmissa lujat vahvikkeet lävistäjän suuntaan vaikuttavaa rasitusta vastaan.

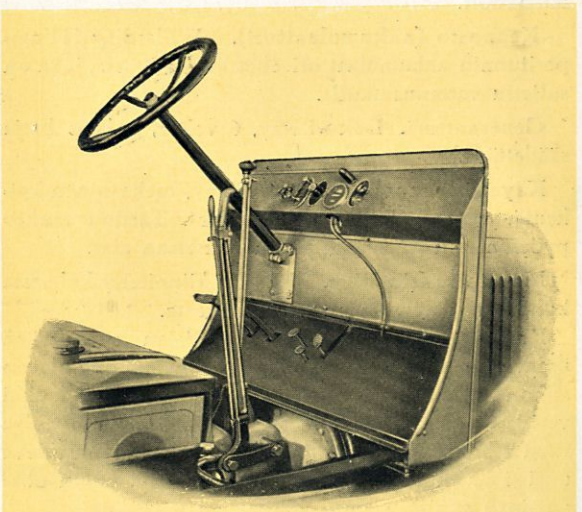
Rungonvoitelu. Kaikissa rungon kohdissa, jotka kaipaavat voitelua, on »Zerk» yhdysnippa paineerasvausta varten. Rasvapumppu seuraa mukana.

Jouset. Puolisoikeat jouset lämmöllä käsitellystä manganipiiteräksestä. Etu- ja takajouset ovat kiinnitetyt akselien yläpuolelle, edessä asetetut kiinteisiin pitimiin ja takapäästään yhdestä kappaleesta muottiin taottuihin riipukkeisiin. Kaikissa jousissa kovat pronssiholkit sekä voitelunipat rasvapumpulla voitelua varten.

	Etujouset	Takajouset
Liuskoja	7	9
Pituus	965 mm.	1,270 mm.
Leveys	63,5 »	76,2 »

Etuakseli. Mouttiin taottua, lämmöllä käsiteltyä erikoista I-terästä, käännettyä Elliot-mallia. Yhdystangossa kuulanivelet. Pyörän navassa Timken rullalaakerit, Kääntöpultissa myöskin Timken rullalaakerit pystysuoraan vaikuttavan paineen varalle.

Taka-akseli. Puoleksi uiva. Taka-akselin koppa adusoitua valurautaa, banjomallinen. Työntövoima vaikuttaa alustaan jousien ja kardaanitukien välityksellä. Kardaanipyörä ja tasauspyörästö kuulalaakeroitu. Välityssuhde 5,625 : 1.



Kojelaudassa on täydellinen kokoelma mittareita ja säätölaitteita, esim, matka- ja nopeusmittari, amperimittari, öljynpainemittari, ilmansäätö, etulämmityksen säätö, sytytyksen lukko, valojen katkaisija sekä käsikaasu ja sytytyksen säätövipu.

Kardaaniakseli. A-mallissa putkimainen akseli sekä 2 universaaliniveltä. B ja C-mallissa kaksi putkimaista akselia sekä kolme universaaliniveltä. Keskinivelessä itsesäätävä SKF kuulalaakeri veden- ja pölynpitävässä suojuksessa.

Jarrut. Jalkajarru: Sisäpuolinen Bendix-tyyppinen paisuntajarru joka vaikuttaa kaikkiin neljään pyörään. Etu- ja takajarrujen tasoitus mekaaninen. Itsetehostava kolmikenkäinen malli.

Käsijarru: Ulkopuolinen vannejarru, joka vaikuttaa vaihdelaatikon pääakseliin. Jarrurumpujen läpimitat:

Jalkajarru	Edessä 402 mm.
	Takana 409 »
Käsijarru	229 »

Pyörät. Valurautaiset, kuusi onttoa puolaa, läpimitta 20″.

Bensiinisäiliö. Kiinnitetty ajajan istuimen alle, menoputkessa bensiininsuodatin. Tilavuus 75 l.

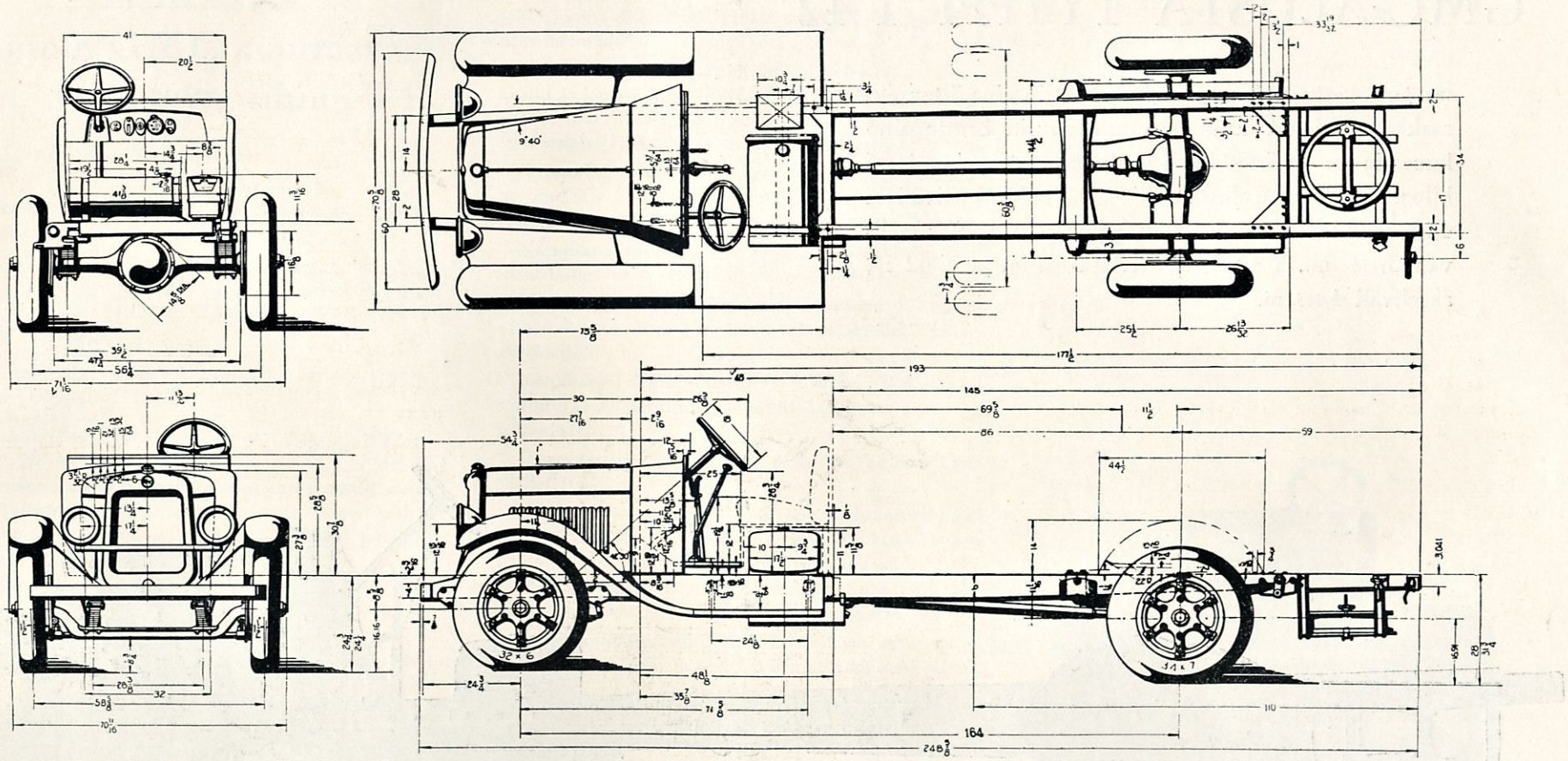
Bensiininsyöttö Yhdistetty imu- ja painepumppu, jota käyttää nokka-akselin epäkesko vipuvarren välityksellä. Pumpussakin on siivilä (katso teknillistä selostusta).

Puskuri. Puristettua U-terästä, pulteilla kiinnitetty kehyksen etupäähän.

Alustan varsinaiset varusteet. Torpedo etulevyineen, konepeitto, kojelauta (teräksestä puristettu), etulattia (puristettu teräksestä) öljynpaineen mittari, amperimittari, valojen ja sytytyksen katkaisija, nopeusmittari, valonheittäjät, sähkölamppu kojelaudassa, takalamppu, sähkötorvi, jonka nasta on ohjauspyörän keskellä, sytytys- ja kaasuvivut sekä kuristusläpän ja etulämmityksen säätövivut kojelaudassa. Numerolevyn pidin edessä ja takana. Varapyöränpidin, varavanne, työkalut.

Tyyppi T 30 C. MITAT KORIN VALMISTAMISTA VARTEN

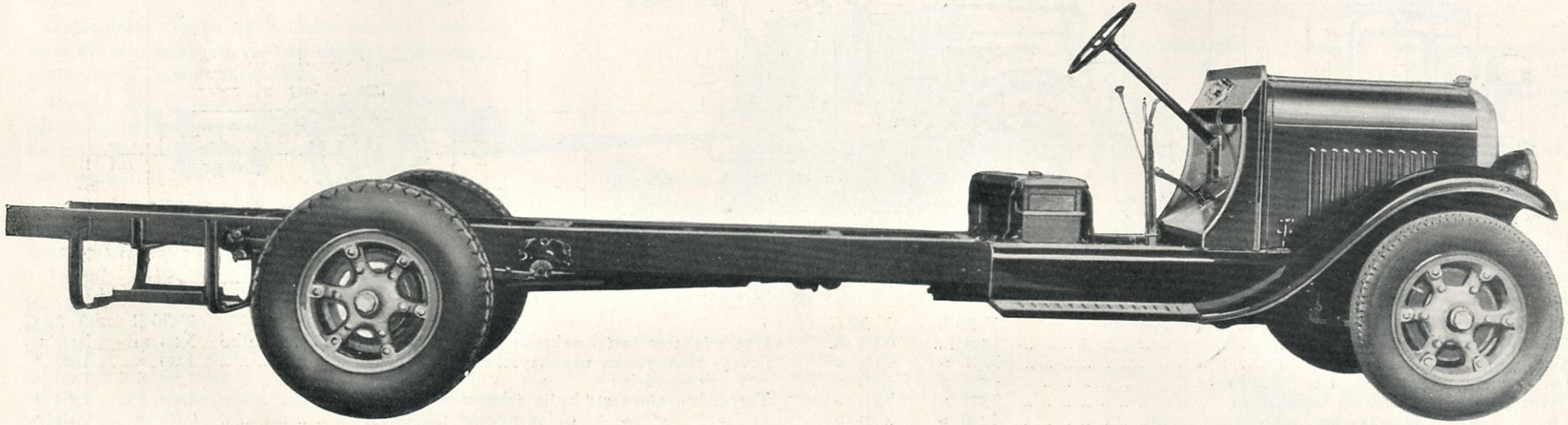
(Engl. tuumia)



Muutamia tärkeimpiä mittoja:	*T 30 B*	*T 30 C*
Koko pituus	5,705 m.	6,315 m.
Akseliväli	3,857 »	4,166 »
Torpeedon etuosasta kehyksen takapäähän	4,293 »	4,908 »
Hytin takaosasta kehyksen takapäähän	3,073 »	3,686 »
» » taka-akselin keskiviivaan	1,880 »	2,184 »
Hytin takaosasta taka-akselin keskiviivaan ynnä 40 %:n jatko	3,424 m.	3,870 m.
Leveys takapyörien napakapselien kohdalta	1,805 »	1,805 »
» etupyörien » »	1,795 »	1,795 »
Torpeedon etuosasta hytin takaosaan	1,219 »	1,219 »
» » ohjauspyörän takaosaan	0,676 »	0,676 »

GMC-ALUSTA TYYPPI T 42

on tarkoitettu raskaampiin kuljetuksiin aina 3 tonniin saakka. Valmiin kuormavaunun suurin bruttopaino kuormineen on 5,839 kiloa ja alustan nettopaino 2,095 kiloa. Alla kuvattu alusta on T 42 C., jonka akseliväli on 4,166 m. Lisäksi valmistetaan tyyppejä T 42 A, akseliväli 3,454 m., T 42 B, akseliväli 3,861 m. ja T 42 D, akseliväli 4,445 m.



Yleiskatsaus 3 tonnin GMC kuormavaunun alustatyyppeihin T 42

Yleiset mitat:

	C	*A*	*B*	*D*
Akseliväli	4,166 m.	3,454 m.	3,861 m.	4,445 m.
Kääntösäde (sama oikealle ja vasemmalle)	8,839 »	7,772 »	8,382 »	9,144 »
Raideväli edessä	1,489 »	1,489 »	1,489 »	1,489 »
» takana	1,476 »	1,476 »	1,476 »	1,476 »
Leveys etupyöräin napakapselien kohdalta ..	1,795 »	1,795 »	1,795 »	1,795 »
Leveys takapyöräin napakapselien kohdalta ..	1,880 »	1,880 »	1,880 »	1,880 »
Suurin pituus ..	6,315 »	5,197 »	5,705 »	6,696 »

Moottori. Buickin 6-sylinterinen kansiventtiilimoottori, sylinterin läpimitta 84,14 mm., iskun pituus 117,47 mm., sylinteritilavuus 3,92 l. Moottori jarruttaa 72,5 hv. 2,500 kierroksella minuutissa.

Tuulettaja. Nelisiipinen, läpimitta 508 mm., kaksi kartio-rullalaakeria. Käyttö hihnalla nokka-akselin hihnapyörästä. Käsin tarkistettava.

Voitelu. Painevoitelu kampilaakereihin, kiertokangen laakereihin, keinuvipuihin, venttiilinnostajain kuulakuppeihin, nokka-akselin etulaakeriin sekä generaattorin etulaakeriin. Muihin osiin räiskyvoitely. Öljykaukaloon sovitettu hammaspyörämallinen öljypumppu, jota käyttää nokka-akseli kierrehammaspyörien välityksellä. Pumppuun on asetettu automaattinen vähennysventtiili. Moottoriin mahtuu täytettäessä öljyä 5,20 l.

Ilmanpuhdistaja. A.C.-mallinen öljyllä kostutettu suodatin kaasuttajassa.

Kaasuttaja. »Marvel»-malli, itsesäätyvä ilmaventtiili sekä käsin säädettävä etulämmitys. Tyhjiömallinen nopeudensäätäjä.

Kampiakseli. Runsaasti hiilipitoista terästä, muottiin taottu ja lämmölla käsitelty. Tasapainoitettu vastapainoilla, lisäksi 1:sen ja 2:sen kammen välissä värinän vaimentaja. Päälaakereja 4, niiden läpimitta 60,32 mm.

Sylinterit. Valurautaa, valetut yhteen ryhmään, joka on pulteilla kiinnitetty kampikammion yläosaan. Sylinterinkansi irroitettava,

Kampikammio. Yläosa valurautainen tukevine vahvistuslaippoineen. Öljykaukalo puristettu teräslevystä.

Sytytys. Puoleksi automaattinen, asetettu 17° ennen ylintä kuolokohtaa käsisäädön ollessa täydellä etusytytyksellä.

Kennosto (akkumulaattori). Tyyppi »Willard», 6 voltin 111 amperitunnin, eboniittilaatikossa varmuuslukkoineen.

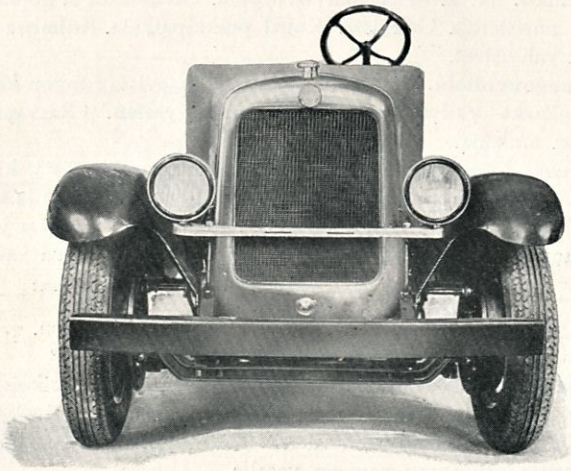
Generaattori. Delco-Remy 6 voltin, kolmas harja säädettävä.

Käynnistinmoottori. Delco-Remy, mekaaninen hammaspyöräkytkentä, tarttuu vauhtipyörään, kun käynnistinpoljin painetaan alas. Säppipyörä vapaasti liikkuva.

Moottorin kiinnitys. Moottori on kiinnitetty kolmesta kohdasta ja kumilla eristetty rungosta.

Kampikammion tuuletus. Tuulettajan synnyttämä ilmavirta painautuu suppilosta kampikammiossa olevan aukon ohi, jolloin se imee kampikammiosta kaikki vesi- ja bensiinihöyryt ja tuulettaa siten tehokkaasti kampikammion. Kampikammioon tuleva uusi ilma kulkee ilmanpuhdistajan läpi. Täten supistuu öljyn oheneminen pienimpään määräänsä.

Jäähdyttäjä. Litteä putkijäähdyttäjä vaakasuorine jäähdytyslevyineen kumityynyjen varassa. Kromilla päällystetty jäähdyttäjänkehys. Termostaattinen lämmönsäätö yläosan yhdistysputkessa. Jäähdytystöön mahtuu 19 l.



GMC T 42-alusta edestä.

Kytkin. Kaksoislamelli-tyyppi, 2 pyörivää sekä 2 pyörittävää levyä.

Vaihdelaatikko. Tukeva kuormavaunumallinen vaihdelaite liukuvin hammaspyörin, kiinnitetty moottoriin sekä kytkimeen. 4 nopeutta eteen sekä 1 taaksepäin. Hammaspyörät karaistua nikkeliterästä. Välityssuhteet:

Ykkönen	5,08:1
Kakkonen	3,29:1
Kolmonen	1,76:1
Nelonen	1:1
Taaksekäynti	5,44:1

Nopeusmittarin käyttöpyörä pääakselilla vaihdelaatikon takapäässä. Vaihdelaatikkoon mahtuu 3 l. öljyä.

Hallintalaitteet. Kytkimen ja jarrun polkimet samalla akselilla. Tarkistettavia. Vaihdetanko kiinnitetty suoraan vaihdelaatikon kanteen. Sytytyksen säätö ja käsikaasu.

Ohjauslaite. Ruuvi ja halaistu mutteri, puoleksi itsevaimentava ja tarkistettava. Ohjauspyörä poimullinen. Läpimitta 457 mm. Välityssuhde 17 : 1.

Runko. N. k. »Fish-Belly»-tyyppiä. Sivukiskot ja poikkipalkit ovat puristettua U-terästä. Kuusi poikkipalkkia. Kulmissa takana lujat vahvisteet.

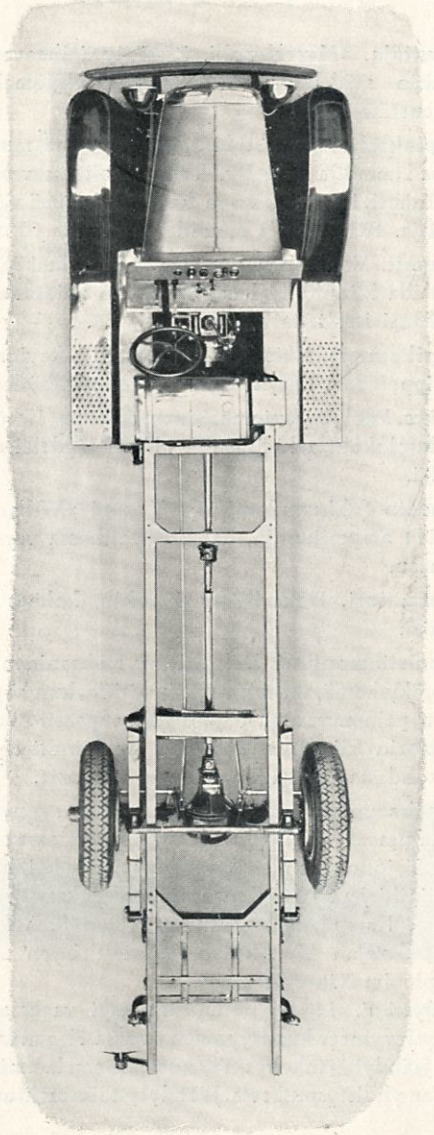
Rungonvoitelu. Kaikissa rasvausta kaipaavissa rungon kohdissa on »Zerk» yhdysnipat painerasvausta varten. Rasvapumppu seuraa mukana.

Jouset. Puolisoikeat kuumennettua manganipiiterästä, kiinnitetyt akselien yläpuolelle, etupää kiinni lujissa pitimissä ja takapää nivelissä. jotka on taottu yhdestä kappaleesta. Kaikissa jousissa on kovat pronssiholkit sekä voitelunipat ruiskuvoitelua varten.

	Etujouset	Takajouset
Liuskoja	7	11
Pituus	965 mm.	1,270 mm.
Leveys	63,5 »	76,2 »

Etuakseli. Muottin taottua, lämmöllä käsiteltyä, erikoista I-terästä, käännettyä Elliot-mallia. Yhdystangossa kuulanivelet. Pyöräin navassa Timken-rullalaakerit. Kääntöpulteissa Timken-rullalaakerit pystysuoran paineen varalle.

Taka-akseli. Puoleksi uivaa tyyppiä, banjomallinen takaakselin



koppa puristettua terästä. Työntö vaikuttaa runkoon jousien ja kardaanitukien välityksellä. Kardaanipyörät ja tasauspyörästö kuulalaakeroidut. Kardaanipyörät kierrehampaiset. Taka-akselit laakeroidut Timken rullalaakereilla, välityssuhde 6,571:1.

Kardaaniakseli. Kaksi putkenmuotoista akselia ja koime universaaliniveltä. Keskinivelessä on itsesäätävä SKF kuulalaakeri veden- ja pölynpitävässä suojuksessa.

Jarrut. Jalkajarru: Sisäpuolinen Bendix-mallinen paisuntajarru, joka vaikuttaa kaikkiin neljään pyörään. Etu- ja takajarrujen vaikutuksen tasaus mekaaninen. Itsetehostava kolmikenkäinen malli.

Käsijarru: Puristuva vannejarru, joka vaikuttaa jalkajarrusta riippumatta. Jarrurumpujen läpimitat:

Jalkajarru	Edessä 402 mm.
	Takana 438 »
Käsijarru	229 »

Pyörät. Valurautaiset, kuusi onttoa puolaa, läpimitta 20".

Renkaat. Edessä: Heavy Duty (vahvistetut) pallorenkaat 32 × 6,75—20.
Takana: H. D. (vahvistetut) kuormavaunun jättiläisrenkaat 36 × 8.

Bensiinisäiliö. Kiinnitetty ajajan istuimen alle. Menoputken suussa bensiininsuodatin. Tilavuus 95 l.

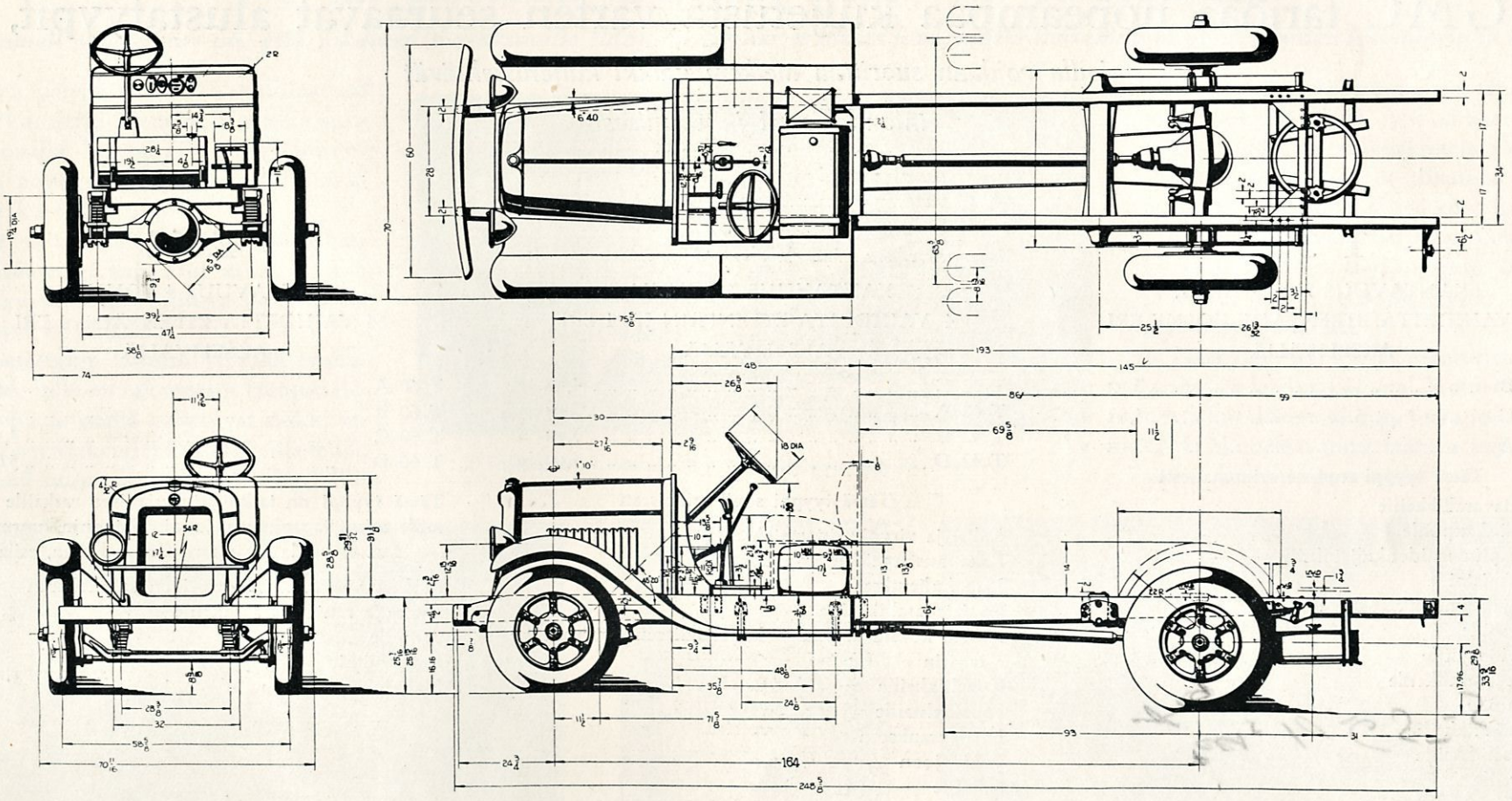
Bensiininsyöttö. Yhdistetty imu- ja painepumppu, jota käyttää nokka-akselin epäkesko vipuvarren välityksellä. Pumpussakin on bensiininsuodatin (katso teknillistä selostusta).

Puskuri. Puristettua U-terästä, pulteilla kiinnitetty kehyksen etupäähän.

Alustan varsinaiset varusteet. Torpeedo etulevyineen, konepelti, teräksestä puristettu kojelauta sekä etuosan lattia, öljynpaineen mittari, amperimittari, valojen ja sytytyksen katkaisija, nopeusmittari, sähkövalonheittäjät, sähkölamppu kojelaudassa, samoin takalamppu, sähkötorvi, jonka nasta on ohjauspyörän keskellä, sytytys- ja kaasuvivut sekä kuristusläpän ja etulämmityksen säätö kojelaudassa. Numerolevyn pidin edessä ja takana. Varapyörän pidin, varavanne, työkalut.

Tyyppi T 42 C. MITAT KORIN VALMISTAMISTA VARTEN

(Engl. tuumia)



Muutamia tärkeimpiä mittoja:

Koko pituus	6,315	m.	
Akseliväli	4,166	»	
Torpeedon etuosasta kehyksen takapäähän	4,902	»	
Hytin takaosasta » »	3,683	»	
» » taka-akselin keskiviivalle	2,184	»	
Hytin takaosasta taka-akselin keskiviivalle ynnä 40 %:n jatko	3,870	m.	
Leveys takapyörien napakapselien kohdalta	1,880	»	
» etupyörien » »	1,795	»	
Takimmaisten kaksoispyörien raideleveys	1,610	»	
Torpeedon etuosasta hytin takaosaan	1,219	»	
» » ohjauspyörän takaosaan	0,676	»	

GMC tarjoaa nopeampaa kuljetusta varten seuraavat alustatyypit,

joilla voidaan suorittaa melkein kaikki kuljetustehtävät taloudellisesti ja edullisesti

T 30

KANTAVUUS 2¼ TONNIA, 4 VAIHDETTA ETEENPÄIN, KOLME ERI AKSELIVÄLIÄ

T 30 B	3,861 m.
T 30 C	4,166 »
T 30 A	3,454 »

Tämä tyyppi sopinee erinomaisesti

Ruokatavaraliikkeille
Vähittäiskaupoille
Suurempiin maidonkuljetuksiin
Pikatoimistoille
Posti- ja lennätinlaitokselle
Leipomoille
Maanviljelijöille
Huonekaluliikkeille
Kutomoille
Huolintaliikkeille
Kuljetusliikkeille
Meijereille
Myllyille
Suuremmille rohdosliikkeille
Karjan kuljetukseen
Hiilen ja koksin jakeluun pienemmissä määrissä
y. m.

T 42

KANTAVUUS 3 TONNIA, 4 VAIHDETTA ETEENPÄIN JA 4 ERI AKSELIVÄLIÄ

T 42 C	4,166 m.
T 42 A	3,454 »
T 42 B	3,861 »
T 42 D	4,445 »

Tämä tyyppi sopii erikoisesti

Kalja- ja virvoitusjuomatehtaille
Rakennustarpeiden kuljetukseen
Jään kuljetukseen
Rautatavaraliikkeille
Hiilen, koksin ja puiden kuljettamiseen suuremmissa määrin
Koneliikkeille
Paperitehtaille
Lumiauraukseen
Tukinajoon
Sahoille
Tienrakennustöihin

T 60

KANTAVUUS 4 TONNIA, 4 VAIHDETTA ETEENPÄIN, 4 ERI AKSELIVÄLIÄ

T 60 A	3,556 m.
T 60 B	4,064 »
T 60 C	4,572 »
T 60 D	5,080 »

Tämä tyyppi on tarkoitettu erikoisen raskaille kuormille niissä tapauksessa, jolloin 3 tonnin kuormavaunua ei voida pitää tarpeeksi vahvana, esim:

Raskaampien rakennustarpeiden kuljetukseen
Kone- ja rautatavaraliikkeille
Sahoille
Kaivostöihin
Malminkuljetukseen

Ne on koeteltu General Motorsin koeradoilla

Kirjaimellinen totuus on, että jokainen markkinoille tuleva tyyppi tai malli on uusi, mutta kuitenkin jo yli miljoonan kilometrin ikäinen

Yötä päivää on GMC-kuormavaunuja koeajettu General Motorsin suurenmoisilla koeradoilla sekä suurimmalla nopeudella että hidasta, sitkeää vetoa koettelemalla.

Ne ovat täällä saaneet kestää raskaampia rasituksia kuin mitä ne koko kestävyysaikanaan joutuvat omistajansa hallussa kokemaan.

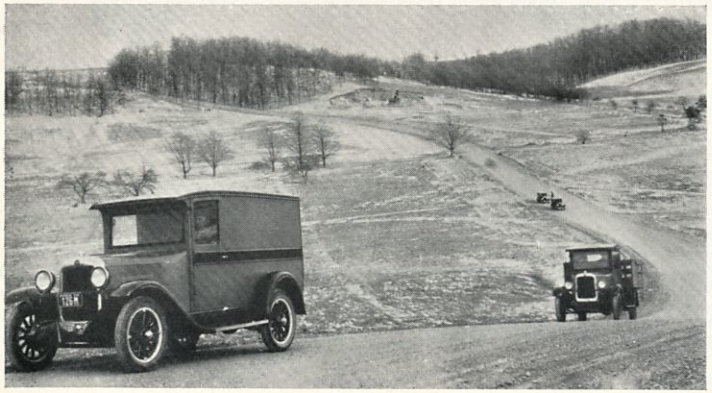
Koeratoihin kuuluu yli 1,000 tynnyrinalaa, jolle on rakennettu kiemurtelevia teitä ja näillä esiintyvät kaikki samanlaiset vaikeudet kuin oikeilla teillä.

Tässä suurenmoisessa ulkoilmalaboratoriossa on kuoppaisia, pohjattomia teitä, vaikeita mäkiä, jyrkkiä kaarteita, sekä sementtirata nopeuskokeita varten.

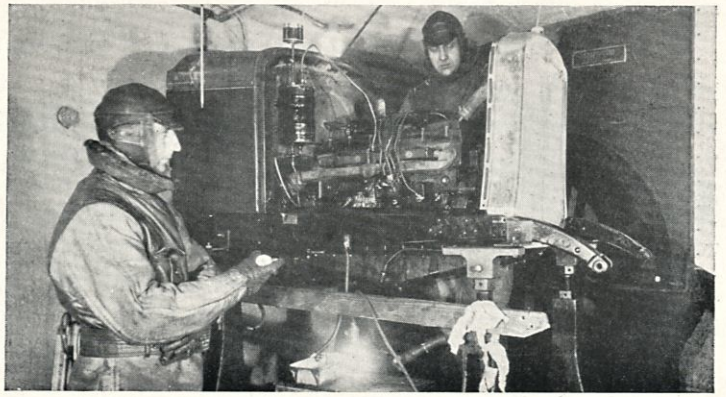
Ilmasta otettu yleiskuva 1,000 tynnyrinalan suuruisesta koerata-alueesta.

Jokainen merkki ja jokainen uusi malli on siis käytännössä koeteltu ennenkuin se lähetetään markkinoille. General Motors tietää, mihin vaunu kykenee, tietää, että se täyttää, mitä myytäessä luvataan.

Täten tuntien GMC-vaunujen erinomaisen laadun General Motors antaa niistä kirjallisen takuun, jossa jokainen GMC-kuormavaunu taataan vapaaksi aines- ja valmistusvioista.



Vaunuja ajetaan ylikuormitettuina yötä päivää yhtämittaa raivaamattomilla teillä, jyrkissä mäisssä sekä sementtiradoilla, missä ne saavat näyttää suurimman nopeutensa.



Tässä jääkaapissa saavat moottorit käydä lämpötilan ollessa paljon alle nollan. Insinöörit, jotka työskentelevät täällä, ovat puettuja kuin pohjoisnaparetkeä varten.

Esimerkkejä GMC-kuormavaunun-alustoille rakennetuista koreista

Joku GMC-malleista sopii täsmälleen juuri Teidän tarkoitukseenne

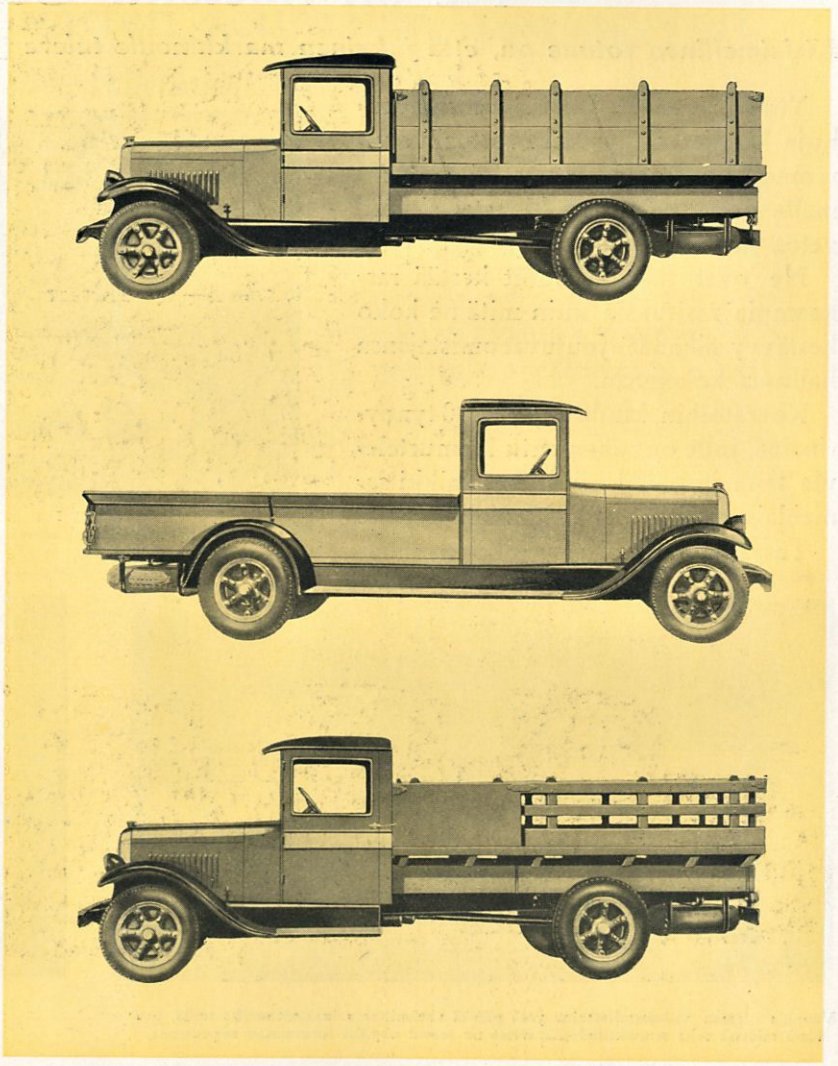
GMC-kuormavaunun erinomainen kestävyys pienentää korjaus- ja tarkistuskuluja. Buick-moottori antaa sille yhtä suuren keskinopeuden ja saman joustavuuden kuin uudenaikaisella henkilövaunulla on.

Huomattavan lyhyen kääntösäteen, helpon ohjauksen ja varmojen jarrujen avulla se kykenee notkeasti pujottelemaan eteenpäin tungoksessa. Sen ei tarvitse jäädä hitaampain vaunujen joukkoon, vaan se voi seurata nopeimpain vauhtia. Siten se ehtii useampia matkoja päivässä säästäen sekä aikaa että rahaa.

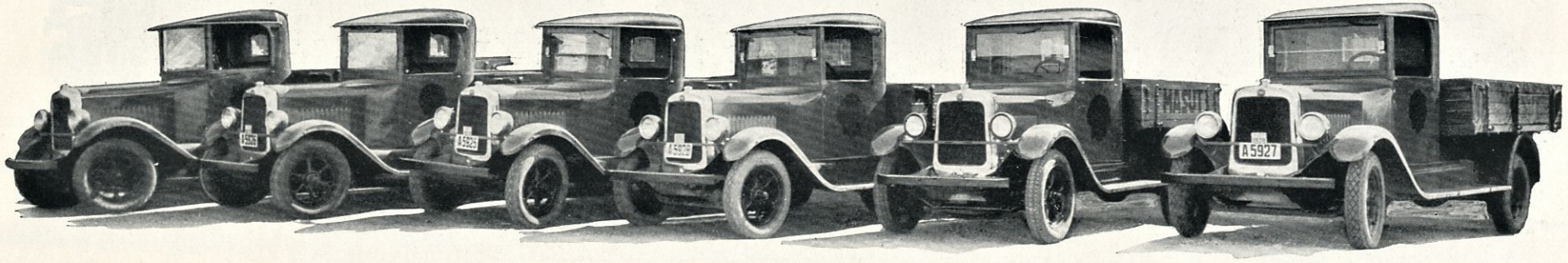
General Motors on rakentanut nämä GMC-vaunut tyydyttääkseen päivä päivältä yhä kasvavaa sellaisen kuormavaunun tarvetta, joka on yhtä notkea ja nopea kuin henkilövaunu ja joka säästeliäisyytensä sekä kestävyytensä vuoksi sopii edullisesti kaikenlaisiin kuljetuksiin.

Seuraavilla kuvilla on tarkoituksena vain antaa esimerkkejä GMC-vaunujen monipuolisesta käyttökelpoisuudesta kaikenlaatuisiin kuljetuksiin ja osoittaa kuinka helposti ne voidaan sovelluttaa kuhunkin erikoiseen tarkoitukseen.

Kaikkialla, missä GMC-kuormavaunu on otettu käytäntöön, ovat kuljetuskustannukset supistuneet. GMC-vaunu maksaa aina hintansa lyhyessä ajassa.

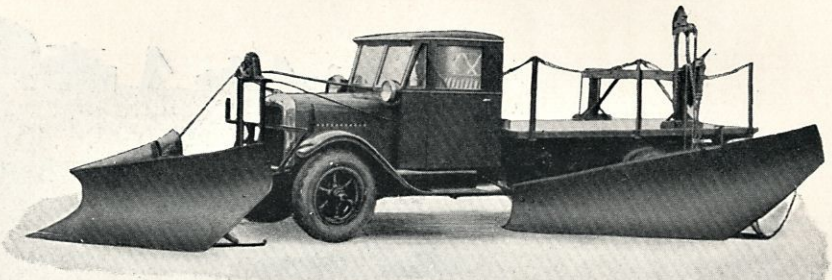


Suurelle GMC-alustalle rakennettu öljysäiliövaunu.



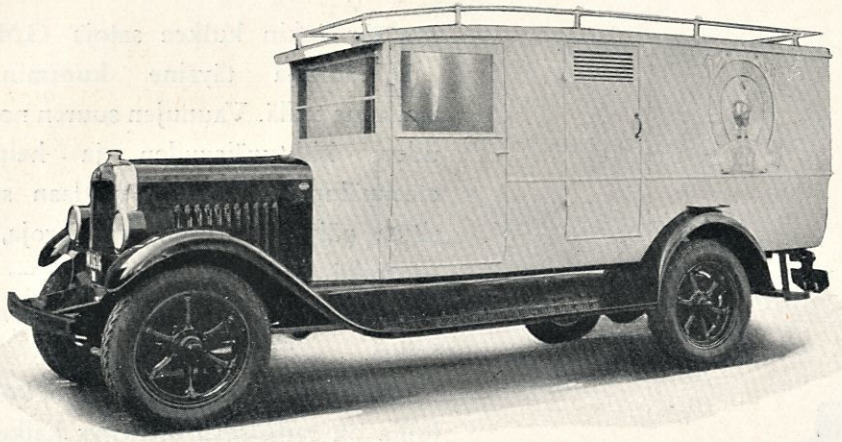
Vaikka uusi GMC on ollut markkinoilla vasta vähän yli vuoden, on sen erinomainen pystyväisyys ja säästeliäisyys saavuttanut niin suurta luottamusta, että muuan suuri liike esim on ostanut kokonaista 6 GMC-kuormavaunua.

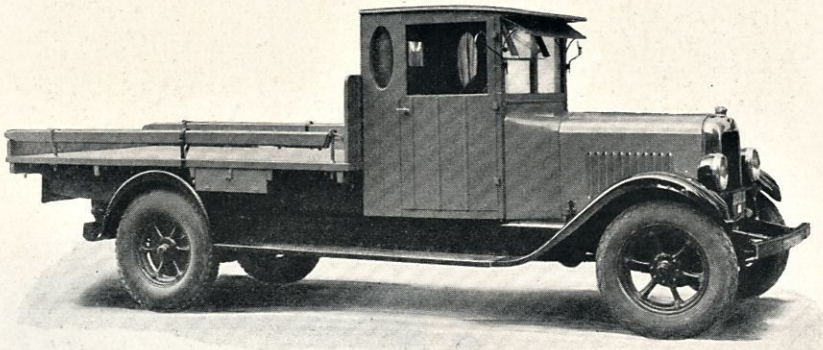
GMC-vaunu pystyy hyvin kulkemaan raskaissa talvikuljetuksissakin hankalilla teillä.



Tämä suurempityyppinen GMC on erikoisesti varustettu aurausta ja tietöitä varten.

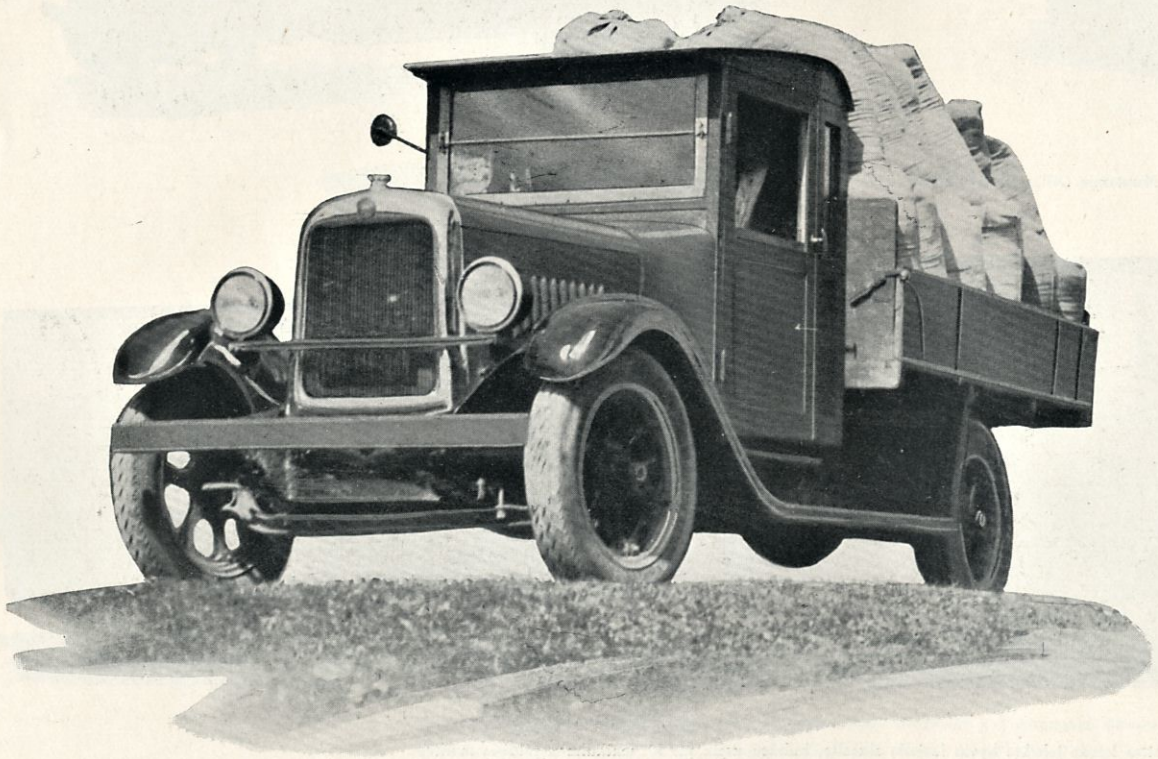
GMC:n nopeuden ja taloudellisen pystyväisyyden vuoksi hankkivat yhä useammat liikkeet itselleen tämän kuormavaunun.





Muutamia teillämme hyvin yleisiä G M C-kuormavaunutyyppejä.

Tämä suuri G M C-kuormavaunu suorittaa leivän jakelua hyvin laajalla alueella, kulkien usein yli 30 penikulman pituisia matkoja.



Tänäänkin kulkee satoja GMC-vaunuja täysine kuormineen maamme teillä. Vaunujen suuren nopeuden, kiihtyväisyyden ja helpon eteenpäinpääsyn avulla voidaan suorittaa päivässä useampia vuoroja, ja — mikä on vielä tärkeämpää — ne saadaan kaikki täsmällisesti suoritetuiksi.

Kustannukset tonnikilometriä kohti, joilla on ratkaiseva merkitys kaikessa kaupallisessa kuljetuksessa, ovat GMC vaunuilla mahdollisimman alhaiset.

GENERAL MOTORSIN TUOTE

ESSELTE