

FORD PRESENTERAR NU



**EN NY SERIE AV LASTVAGNAR FÖR
ÅR 1938, DÄRIBLAND ETT FULL-
STÄNDIGT NYTT 1½ TONS CHASSI**

**NY STIL + NY KOMFORT + FÖR FÖRSTA GÅNGEN FÅS
NU TVÅ V-8 MOTORER ÄVEN I LASTVAGNSSERIEN**

FORD V-ÅTTANS SJUNDE SUCCÉ-ÅR

DEN NYA 1½ TONS FORD V-8 LASTVAGNEN GÖR FORSLING AV HALVTUNGA LASS MERA EKONOMISK ÄN FÖRR

Just vad man hittills saknat! Fords nya 1½ tons lastvagn är ekonomisk för transport av lass, som äro för lätta för 154 tums och 157 tums chassier och för tunga åter för 112 tums paketvagnar. Den nya lastvagnens axelavstånd är 122 tum och den är försedd med en ekonomisk men tillräckligt effektiv 60 hkr:s V-8 motor.

V-8 motorn upptar minsta möjliga plats, varigenom rikligt med utrymme lämnas för förarhytten och lastflaket. Detta nya chassi kännetecknas av samma kvalitetsegenskaper, vilka göra de större Ford-lastvagnarna så tillförlitliga. Ram, fjädrar och axlar ha konstruerats för att tåla en avsevärt större påfrestning än vad deras officiellt godkända kapacitet förutsätter. Men samtidigt har chassiet gjorts så lätt som möjligt. Karosserier för snart sagt vilket ändamål som helst kunna byggas till detta chassi.

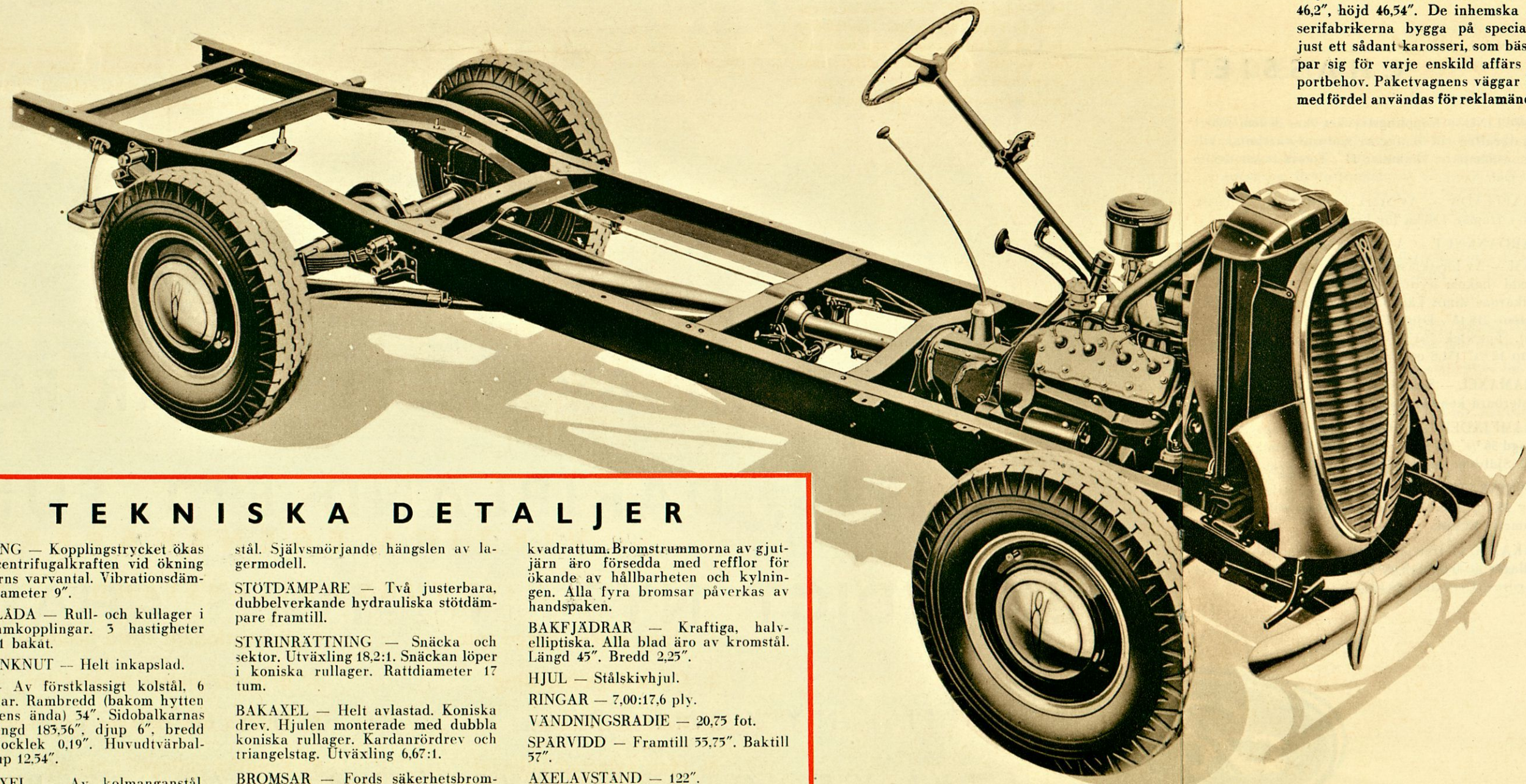
VEM BEHÖVER DEN NYA 1½ TONS LASTVAGNEN? Vem skulle ej behöva den? Den

FORD V-8
60 hkr.
'SPARMOTOR'

är nyttig och outhärlig för bagerier, lanthandlare, tvättinrättningar, vattenledningsaffärer; för mejerier, mjölkaffärer, jordbrukare, transportfirmor; för fabriker, speditörer och varuhus. Det finns väl knappast något område inom affärsvärlden, där man inte hade stor nytta av denna nya och behändiga Ford V-8 lätta lastvagn.

Nu då lönerna stiga och transportkostnaderna även i övrigt visa samma tendens, utgör den nya 1½ tons vagnen en välkommen hjälp för alla, som ha med transporter att skaffa. Den reducerar transportkostnaderna till ett minimum.

Nu borde Ni ta i närmare övervägande, om ej denna 1½ tons lätta lastvagn skulle spara tid och pengar för Er. Kunde Ni med dess tillhjälp utvidga Ert affärsföretag och öka antalet kunder? Ford-försäljaren diskuterar beredvilligt med Er dessa transportfrågor. Han har en mångsidig erfarenhet beträffande olika transportproblems lösning. Utnyttja hans sakkännedom. Det medför inga förpliktelser för Er.



TEKNISKA DETALJER

KOPPLING — Kopplingstrycket ökas genom centrifugalkraften vid ökning av motorns varvantal. Vibrationsdämpare. Diameter 9".

VÄXELLÄDA — Rull- och kullager i alla framkopplingar. 5 hastigheter framåt, 1 bakåt.

KARDANKNUT — Helt inkapslad.

RAM — Av förstklassigt kolstål. 6 tvärbalkar. Rambredd (bakom hytten till ramens ända) 34". Sidobalkarnas dim.: längd 185,56", djup 6", bredd 2,25", tjocklek 0,19". Huvudtvärbalkens djup 12,54".

FRAMAXEL — Av kolmanganstål. Justerbara, koniska rullager i hjulen.

FRAMFJÄDRAR — Transversaltyp. Längd 40,25 tum. Bredd 2". Av krom-

stål. Självsmörjande hängslen av laggermodell.

STÖTDÄMPARE — Två justerbara, dubbelverkande hydrauliska stötdämpare framtill.

STYRINRÄTTNING — Snäcka och sektor. Utväxling 18,2:1. Snäckan löper i koniska rullager. Rättdiameter 17 tum.

BAKAXEL — Helt avlastad. Koniska drev. Hjulen monterade med dubbla koniska rullager. Kardanrördrev och triangelstag. Utväxling 6,67:1.

BROMSAR — Fords säkerhetsbromsar, inifrån expanderande, självcenterande bromsbackar. Frambromsarna: 12 × 1,75". Bakbromsarna: 15,12 × 2,5". Bromsbandens totala yta 277

kvadrattum. Bromstrummorna av gjutjärn äro försedda med refflor för ökande av hållbarheten och kylningen. Alla fyra bromsar påverkas av handspaken.

BAKFJÄDRAR — Kraftiga, halv-elliptiska. Alla blad äro av kromstål. Längd 45". Bredd 2,25".

HJUL — Stålskivhjul.

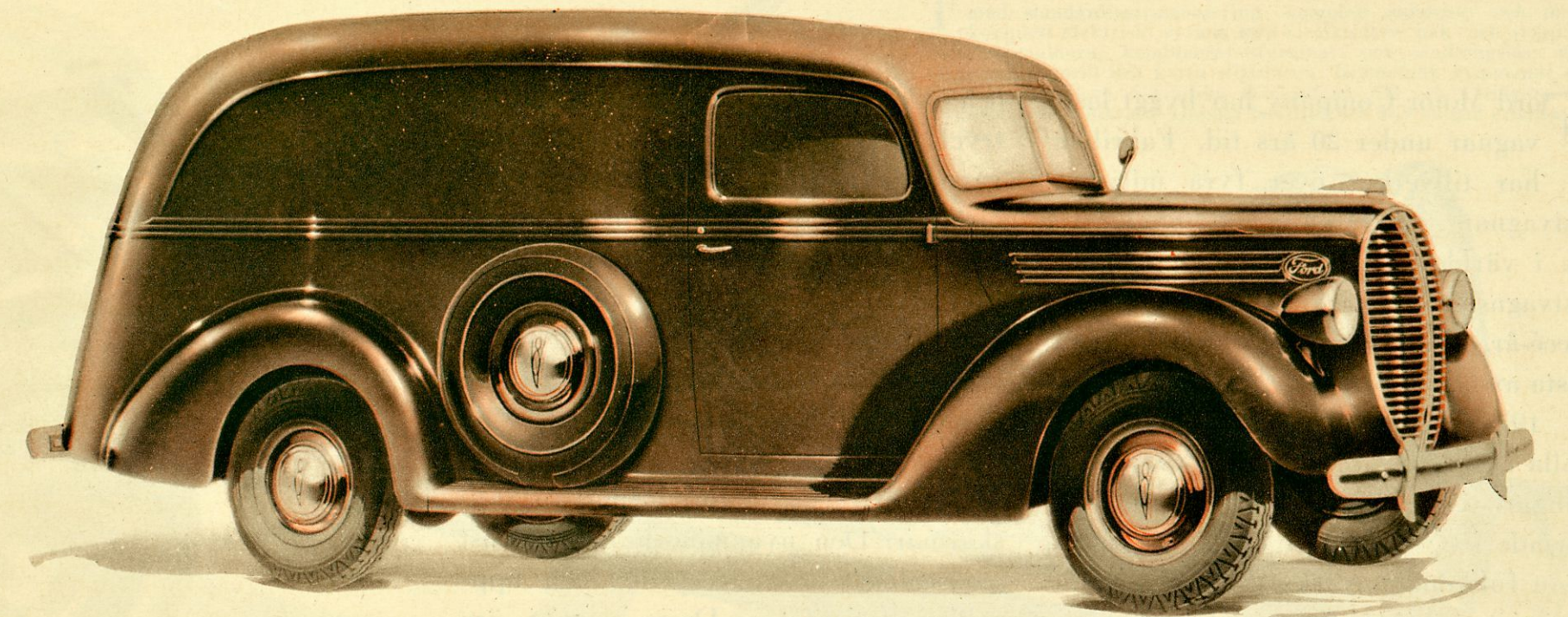
RINGAR — 7,00:17,6 ply.

VÄNDNINGSRADIE — 20,75 fot.

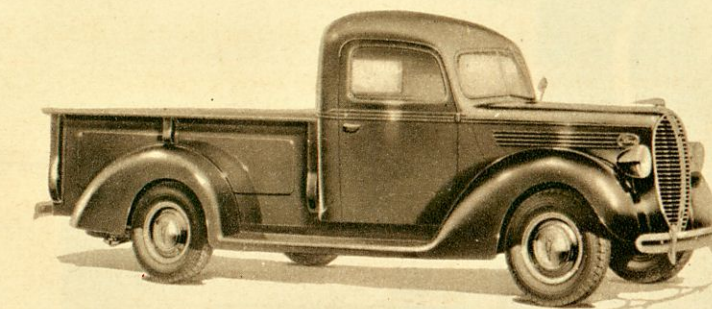
SPARVIDD — Framtill 55,75". Baktill 57".

AXELAVSTÅND — 122".

*
Rätt till ändringar förbehålles.

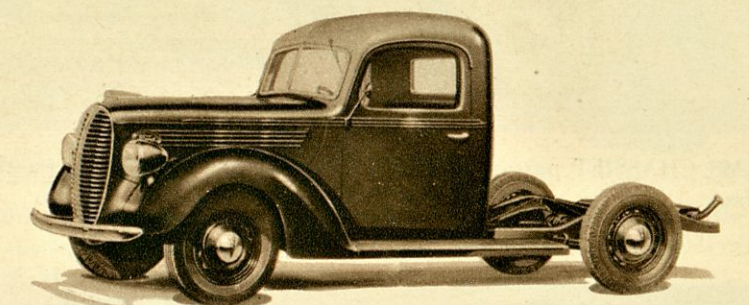


PAKETVAGN. På detta chassi kan en synnerligen praktisk paketvagn konstrueras. På bilden synes ett amerikanskt täkt karosseri för paketvagnar. Golvytans längd 107,27", bredd 55,4". Höjden är 55,21". Boxdörrens bredd 46,2", höjd 46,54". De inhemska karosserifabrikerna bygga på specialorder just ett sådant karosseri, som bäst lämpar sig för varje enskild affärs transportbehov. Paketvagnens väggar kunna med fördel användas för reklamändamål.



OPPET PAKETFLAK. Dylika stålflak äro mycket populära i Amerika. Liknande flak för olika ändamål ha även våra karosserifabriker börjat leverera.

112 CHASSI MED HYTT. På detta chassi kan man väl placera ett vanligt lastvagnsflak för transport av skrymmande, halvtunga lass. Med sin sparsamma 60 hkr:s motor är en sådan lastvagn synnerligen ekonomisk.



VIKTIGA EGENSKAPER

122 TUMS AXELAVSTÅND

1. Djup, starkt byggd ram
2. Centrifugalkoppling
3. Kardanrördrev
4. Helt avlastad bakaxel
5. Dubbla rullager i drevhjulen
6. Exceptionellt stora bromsar
7. Bromstrummor av gjutjärn
8. Snäcka och rullager i styrinrättningen
9. Koniska rullager i hjulen
10. 60 hkr. motor

PRÖVA DENNA 1½ TONS V-8 LASTVAGN I ERA EGNA TRANSPORTER

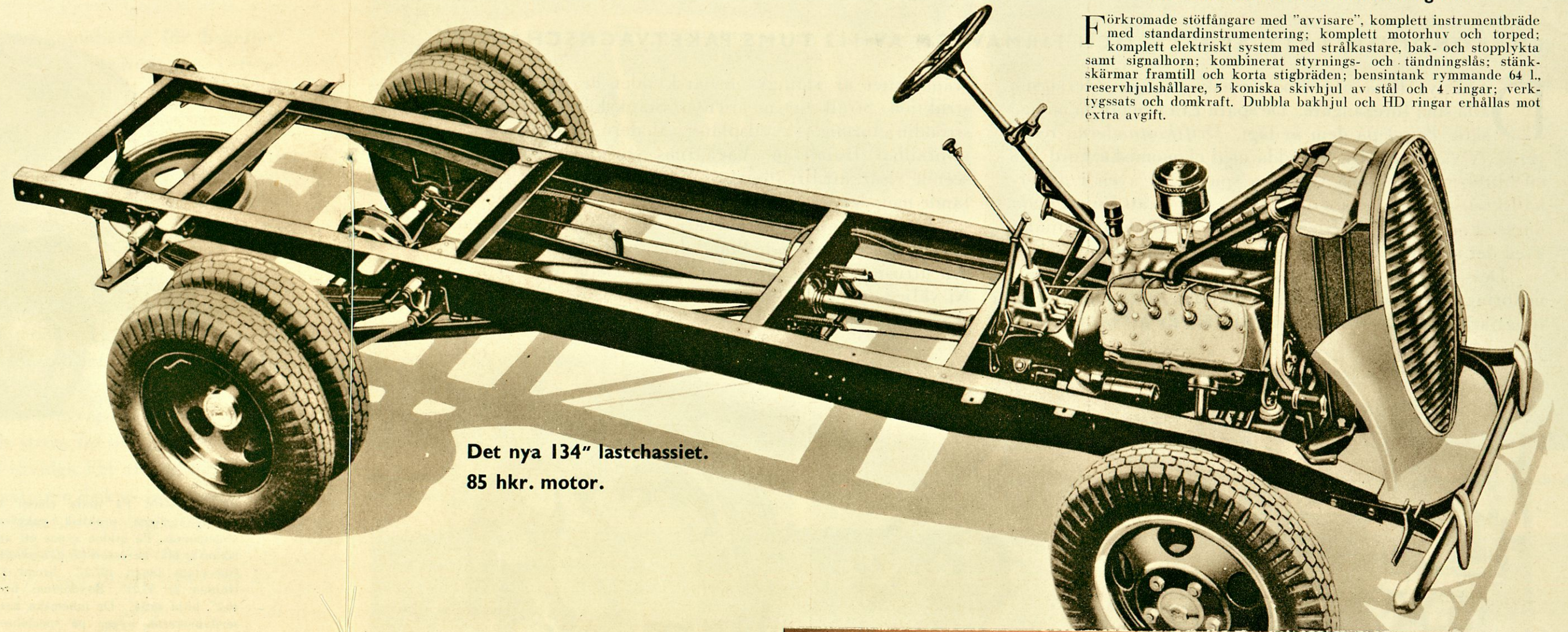
FÖR TYNGRE ARBETEN 134 OCH 157 TUMS CHASSIER MED EN KRAFTIGT BYGGD 85 HÄSTKRAFTERS LASTVAGNSMOTOR

Ford Motor Company har byggt lastvagnar under 20 års tid. Fabriken har tillverkat över fyra miljoner lastvagnar — mera än någon annan fabrik i världen. Den berömda Ford V-8 lastvagnsmotorn begynner nu sitt sjunde succé-år. Och detta års "upplaga" är den bästa av alla hittills.

1958 års lastvagnar äro förbättrade i alla avseenden för att göra varje kilo billigare i transport. V-8 motorn, som började sitt segertåg år 1952, är nu en ännu fullkomligare kraftkälla än förut. Chassiet med 151½ tums axelavstånd har ersatts med ett nytt 134 tums chassi, som givetvis tillåter en betydligt större lastareal än det förra. Bromsarna äro större

och nykonstruerade för att vid ett lättare tryck på pedalen stanna en tungt lastad vagn effektivare än förr. Den nya styrinrättningen gör manövreringen lättare. Framhjulens kungsbultar äro större och kraftigare.

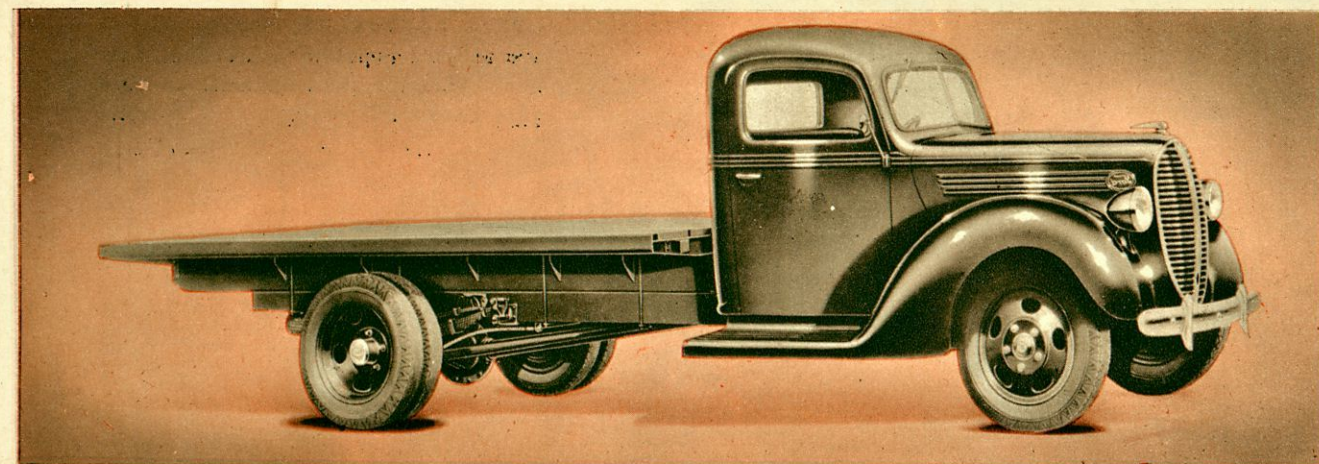
1958 års lastvagnar väcka i allmänheten förtroende för sina ägare. De äro kvalitetsprodukter, vilket redan synes på avstånd. Nytt kylarskydd. Nya framlyktor. Massiva, strömlinjeformiga stänkskärmar. Den nya motorhuvu är fäst med gångjärn vid torpeden och uppfällbar framifrån. Dessa vagnar äro fullt tidsenliga och moderna och ge även ett motsvarande intryck av Er affär.



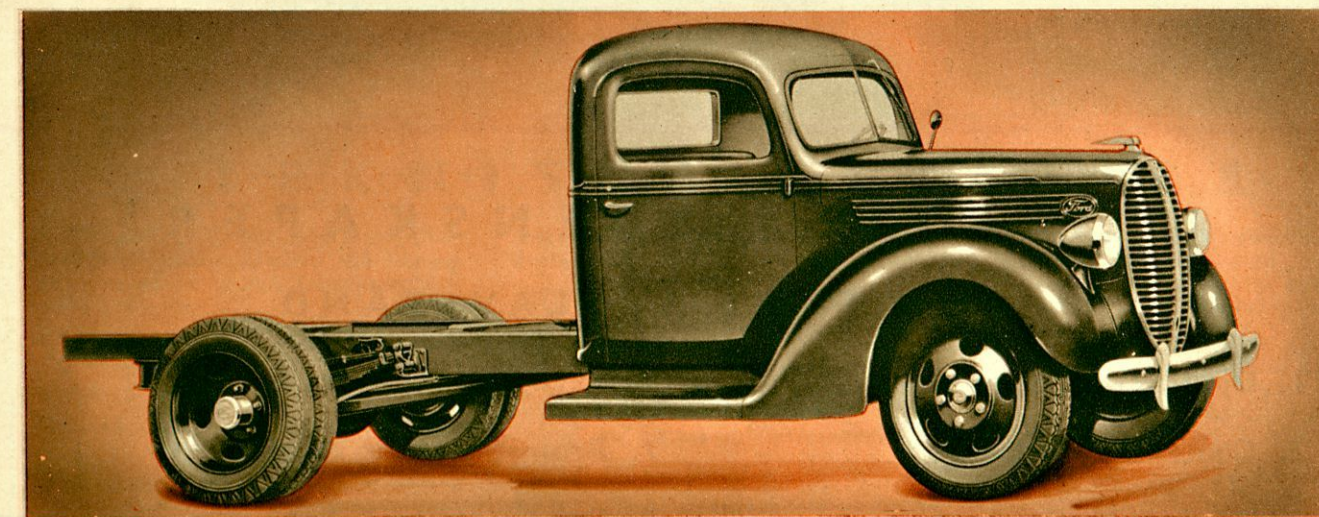
Det nya 134" lastchassiet.
85 hkr. motor.

Till chassiets standardutrustning hör:

Förkromade stötfångare med "avvisare", komplett instrumentbräde med standardinstrumentering; komplett motorhuv och torped; komplett elektriskt system med strålkastare, bak- och stopplykta samt signalhorn; kombinerat styrnings- och tändningslås; stänkskärmar framtill och korta stigbräden; bensintank rymmande 64 l. reservhjulshållare, 5 koniska skivhjul av stål och 4 ringar; verktygssats och domkraft. Dubbla bakhjul och HD ringar erhållas mot extra avgift.



FÖR 134 TUMS CHASSIET passar ett längre lastvagnsflak. Det är i synnerhet lämpat för släpvagnar, kippvagnar och tunga lass.



134 TUMS CHASSI. Tack vare förlängt axelavstånd har även avståndet mellan hytten och axeln ökats och är nu 60 tum. Härigenom har lastutrymmet framom bakaxeln blivit längre och en större del av lasten kan nu stuvras på denna sida om axeln, vilket givetvis är fördelaktigare för transporten. Ramens nya dimensioner underlättar fabriken av karosserier för specialändamål. Även 157 tums chassiets ram är av nya dimensioner.

CHASSIET I DETALJ

KOPPLING — Kopplingstrycket ökas genom centrifugalkraften vid ökning av motorns varvantal. Vibrationsdämpare. Diameter 11". Totala friktionsytan 800 cm².

VXXELLÄDA — Av stark konstruktion, 4 hastigheter framåt. Lucka för krafttag.

KARDANKNUT — Av nårlullagertyp.

RAM — Av förstklassigt kolstål, 6 tvärbalkar. Rambredd (bakom hytten till ramens ända) 34". Sidsbalkarnas dim.: Längd (154" chassi) 205,44", (157" chassi) 218,15". Djup 7" (17,8 cm). Bredd 2 3/4" (7,3 cm). Tjocklek 1/2" (5 1/2 mm). Huvudtvärbalkens djup 12 3/8" (31,8 cm).

FRAMAXEL — Smidd i I-sektion av kolmanganstål. Justerbara koniska rullager i hjulen.

FRAMFJÄDER — Starkt byggd, transversaltyp. Längd 56 7/8" (98,5 cm). Bredd 2 1/4" (5,7 cm). Av kromstål. Självsmörjande hängslen av lagermodell.

STYRINRÄTTNING — Snäcka och sektor. Utväxling 18,4:1. Snäckan löper i koniska rullager. Ratt-diameter 18 tum.

BAKAXEL — Helt avlastad. Koniska drev. Dubbla rullager i drevhjulen. Kardanaxel- och triangeltagdrev. Utväxling 5,14:1 eller 6,67:1.

BROMSAR — Fords säkerhetsbromsar. I fotbromsarna inifrån expanderande självförstärkande 15,2×2,5" bromsbackar. Bromsbandens totalyta 488,75 kvadrattum. Bromstrummorna av gjutjärn äro försedda med skåror för ökad av hållbarheten och kylningen. Handbromsarna verka självständigt på bakhjulen.

BAKFJÄDRAR — Kraftiga, halvelliptiska. Alla blad av kromstål. Längd 50 tum, bredd 2 1/2 tum.

HJUL — Fem koniska skivhjul av stål.

RINGAR — Framtill 6,00×20,6 ply. Baktill 52×6,8 ply. Dubbla bakhjul mm. erhållas mot extra avgift.

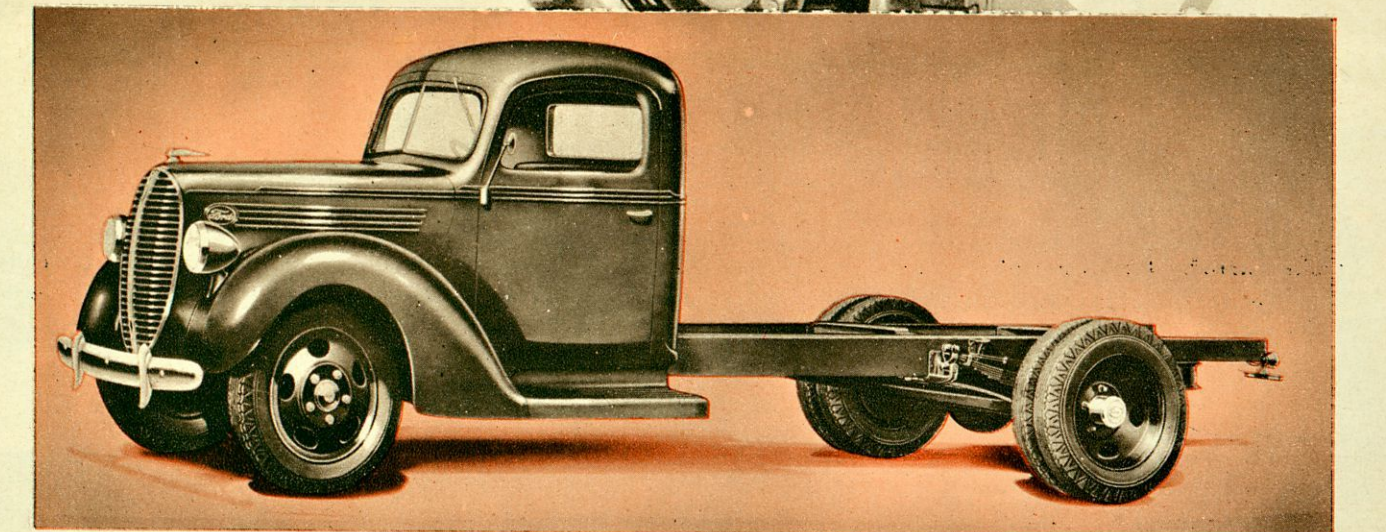
VÄXNINGSBRADIE — 154" chassi: 25 1/2 fot. 157" chassi: 27 1/2 fot.

SPARVIDD — Framtill 57 tum (1,4 m). Baktill med enkla hjul 57 3/8" (1,46 m), med dubbla hjul 65" (1,65 m).

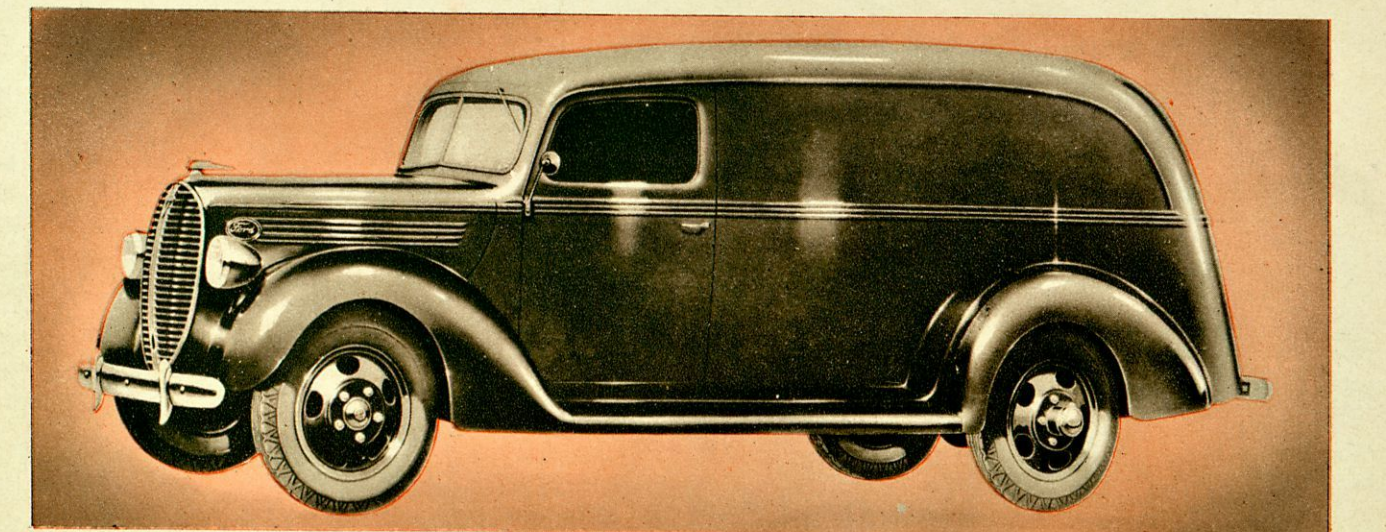
AXELAVSTÅND — 154 eller 157 tum.

*

Ford Motor Company förbehåller sig rätt till ändringar.



157 TUMS CHASSI. Avståndet från förarhyttens bakvägg till axeln 85,16 tum. Avståndet från hytten till ramens ända 155 tum. Detta långa chassi är speciellt lämpligt för långa flak, för tankvagnar, spannmålsvagnar och för forslig av boskap. En starkt byggd 85 hkr:s lastvagnsmotor.



TÄCKT VAGN. Detta täckta karosseri är byggt på det nya chassiet med 154 tums axelavstånd. Golvyttans längd är 119,27 tum, bredd 55,4 tum. Höjden 55,27 tum. Baktörens bredd 46,2 tum, höjd 46,54 tum. Från inhemska fabriker kan envar beställa karosseri av önskad modell.



DET LÖNAR SIG FÖR ER ATT PRÖVA FORD V-ÅTTANS PRESTATIONSFÖRMÅGA

FORD PAKETVAGNARNA ÄRO FÖRSEDDA MED DEN EKONOMISKA 60 hkr. V-8 MOTORN

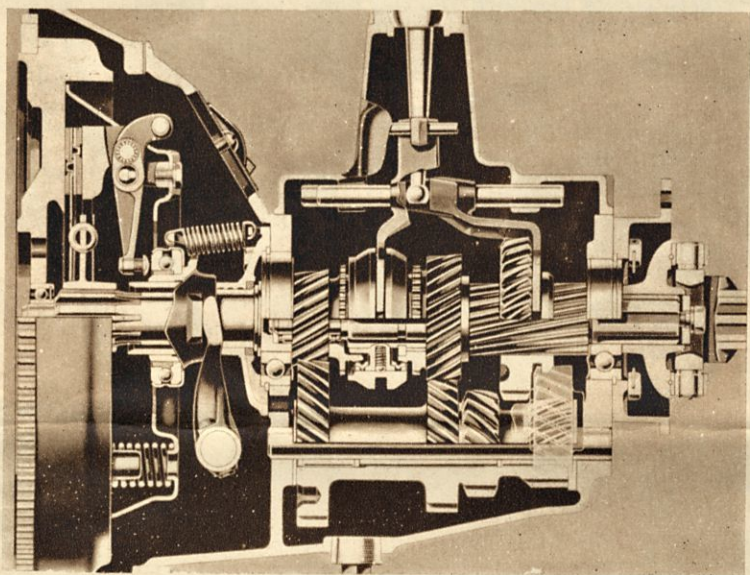
EN EKONOMISK, LÄTT ARBETS- OCH FIRMAVAGN AV 112 TUMS PAKETVAGNSCHASSIET

Dessa nya, lätta arbets- och firmavagnar äro överlägsna alla sina föregångare. De spara Era pengar på många sätt. *Priset* på dem är lågt. *Driftkostnaderna* reduceras, ty vagnarna äro försedda med ekonomiska Ford V-8 60 hkr:s motorer. Och slutligen sparas Ni även i *underhållskostnader*, ty varje Ford-del har tillverkats för att *hålla länge*. Fords utbytes-system för motorer och delar erbjuder även det mest ekonomiska sätt att underhålla en bil.

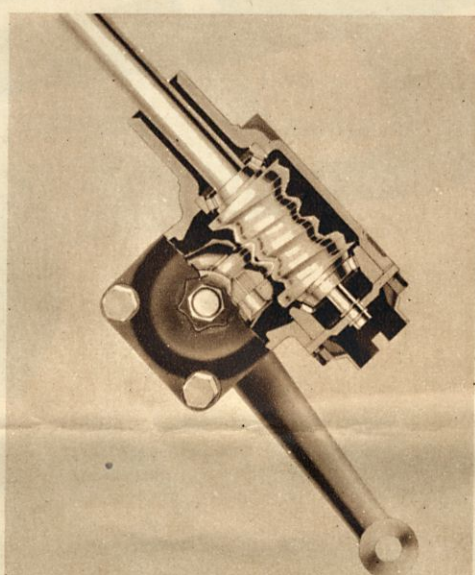
Dessa vagnar ha i främsta rummet konstruerats för att nedbringa transportkostnaderna för sina ägare, men samtidigt äro de en förstklassig reklam för Er affär. Det nya

frampartiet är ståtligt. Kylarskyddet är av stark konstruktion. Strålkastarna äro nya. Stänkskärmar med breda, strömlinjeformiga skyddsplåtar. Modern motorhuv, som är uppfällbar framifrån. Vagnarnas stilfulla, moderna utseende visar, att Ert företag följer med sin tid även beträffande metoder och teknisk utrustning.

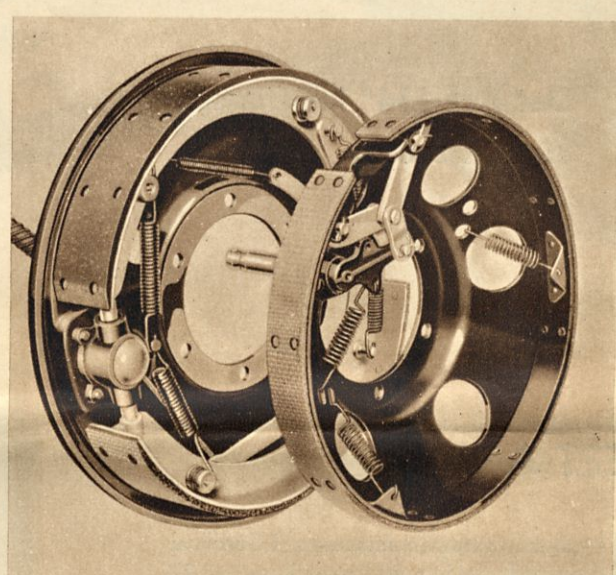
De nya Ford paketvagnarna äro lämpliga för transport av alla lättare lass. Bland dem finner Ni just den vagn och utrustning, som uppfyller Era speciella önskemål. Då Ni väljer en Ford, behöver Ni inte i något avseende nedskära Era krav.



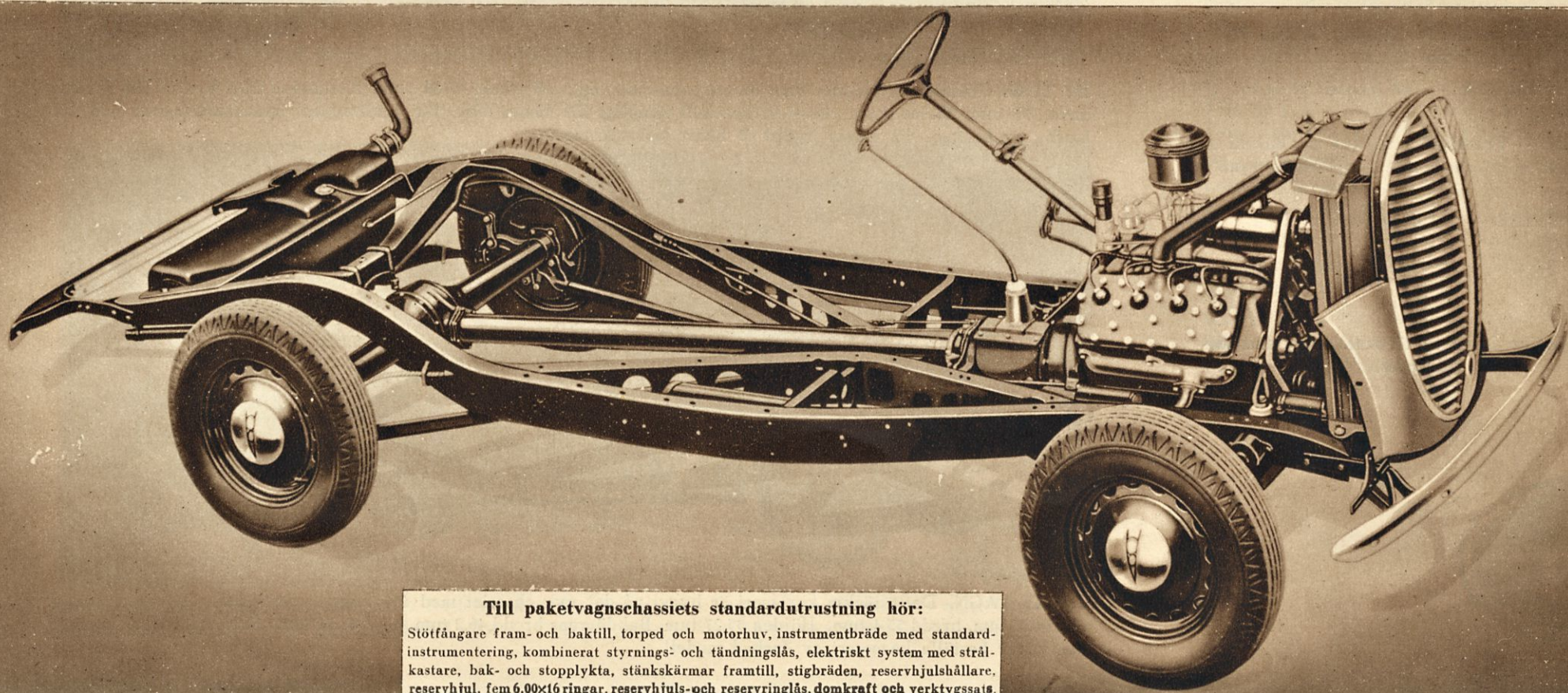
VÄXELLADAN. Rull- och kullager minska friktionen. Växlingen synkroniserad.



STYRINRÄTTNINGEN AV RULETYP gör styrningen smidig och lätt. Snäckan är monterad i koniska rullager för att minska friktionen. Styrinrättningens växlingsförhållande är 18,2:1.



Tack vare **FORD-SÄKERHETSBROMSARNA** behöves endast en lätt tramping på bromspedalen för att snabbt och säkert stanna vagnen. Bromsarna mäta hela 12 tum i genomskäring.

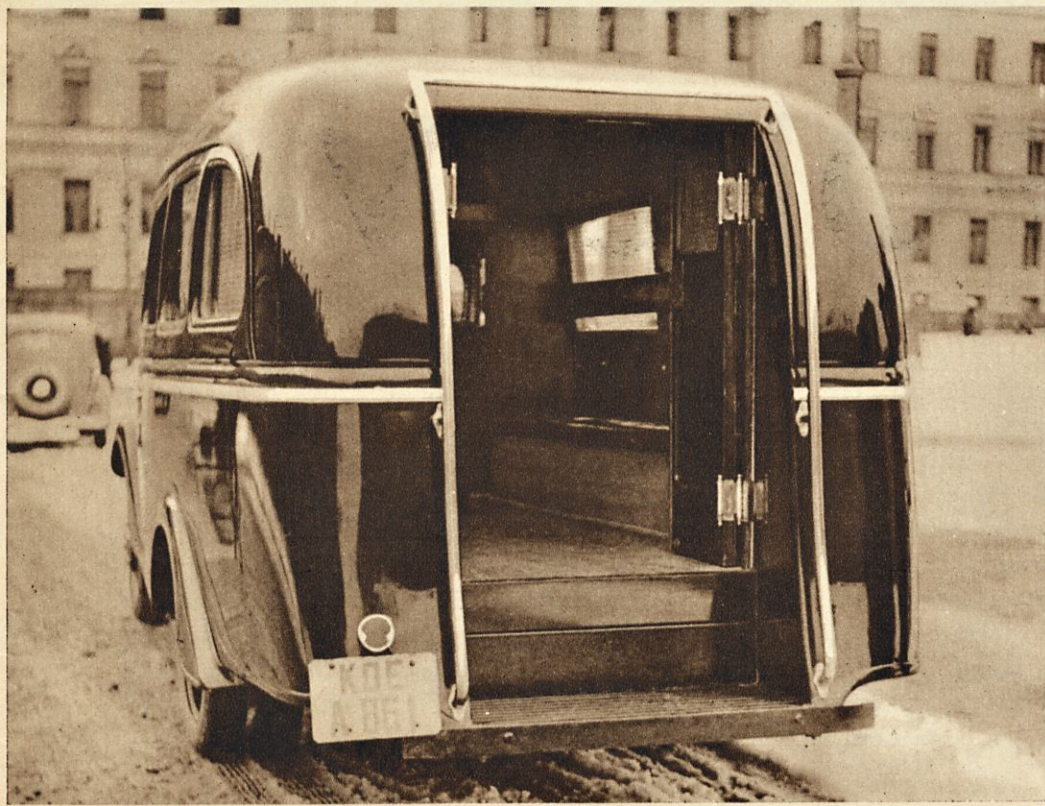


Till paketvagnschassiets standardutrustning hör:

Stötfångare fram- och baktill, torped och motorhuv, instrumentbräde med standard-instrumentering, kombinerat styrnings- och tändningslås, elektriskt system med strålkastare, bak- och stopplykta, stänkskärmar framtill, stigbräden, reservhjulshållare, reservhjul, fem 6.00x16 ringar, reservhjuls- och reservringlås, domkraft och verktygssats.

SNABB, LÄTT OCH SPARSAM

FORD V-8 LASTVAGNEN ÄR BEPRÖVAD I PRAKTIKEN



Kriminalpolisens nya vagn är byggd på ett Ford V-8 underrede. Endast en vagn som är utexperimenterad och prövad duger åt ordningsmakten.



Helsingfors Mejeriaffärs pålitliga Ford V-8:or ser till att huvudstadsborna få sin mjölk och sitt bröd hem i tid.



↑ Pauligs Ford V-8:or åter distribuera kaffet med precision och pålitlighet.

En på Ford V-8 monterad häändig kippanordning. →
Distribuering av från andra städer ankommande gods ombesörjes smärtfritt av järnvägens duktiga Ford-vagnspark.



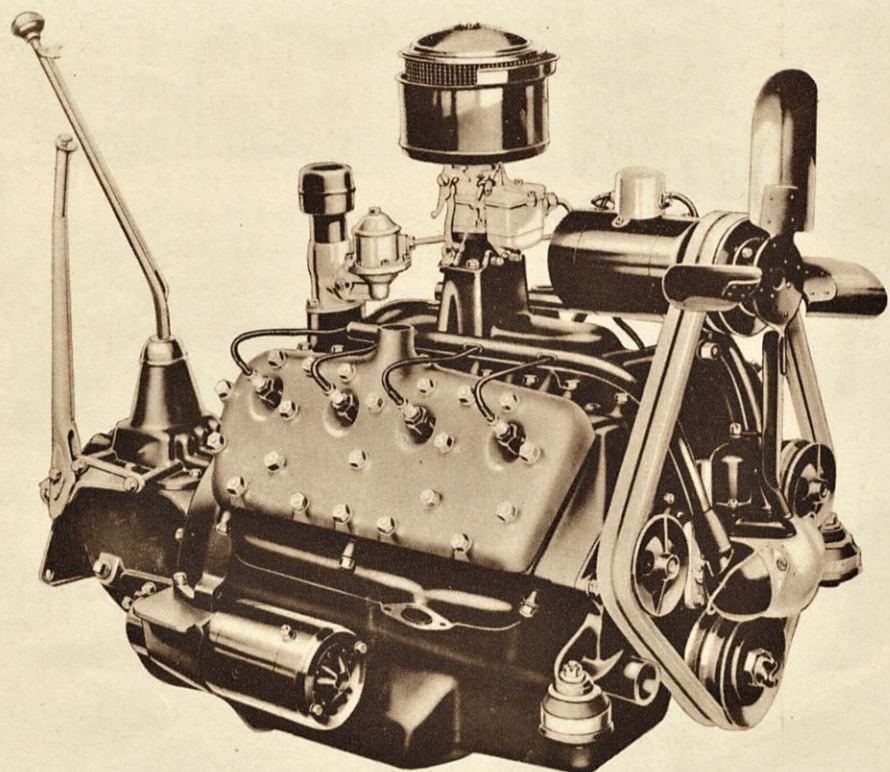
Här är en för vårt land säregen typ — en förening av last och linjebil — naturligtvis även den en Ford V-8.

Och sist publicera vi en robust Ford V-8 linjebil, såväl ägarens som passagerarnas stolthet.



ANHÅLL OM PROVKÖRNING AV FORDFÖRSÄLJAREN

DEN OUTTRÖTTLIGA DRAGGAREN AV TUNGA LASS



85 hkr:s lastvagnsmotor.

85

HÄSTKRAFTER

SPECIFIKATIONER

85 HKR:S MOTOR — Diameter 77,79 mm (5,062"). Slaglängd 95,25 mm (5 3/4"). Cyl.vol. 5,62 l. (221 kubiktum), 85 broms.hkr. 5,800 varv/min. Kompressionsförhållande 6,12:1.

60 HKR:S MOTOR — Diameter 66 mm (2,6"). Slaglängd 81,5 mm (5,2"). Cyl.vol. 2,25 l. (156 kubiktum) 60 broms.hkr. 5,500 varv/min. Kompressionsförhållande 6,6:1.

CYLINDERGRUPP — Halvstålgjute. Båda cylindergrupphalvorna gjutna i ett stycke med vevhuset. Vattenmantlar av cylinderväggarnas och vevhusets hela längd. Blanka, spegeljäma cylinderytor.

VEVAXEL — Av Ford-gjutstål. Helt avbalanserad. Balansvikterna fastgjutna. 5 huvudlager. Huvudlagrets lageryta i 85 hkr. motorn 55,5 kvadrattum, i 60 hkr. motorn 228 cm².

VEVSTAKAR — Av manganstål. Monterade parvis på helt flytande speciallager. Kanntapp-bussningar av brons.

KANNOR — Lättmetall. Helt flytande kanntappar. Lagerytor såväl i vevstake som kanna.

KAMAXEL — Av motståndskraftigt gjutjärn. 5 vitmetallager med stålboten. Kamaxelns kuggjul av pressad bakelit.

VENTILER — Alla inlopps- och utloppsventiler äro av värmemotståndskraftigt kromnickellegering. Ventilskaflets ändrar förstörade. Lätta, ihåliga, av ett enda stycke tillverkade ventillyftare.

AVLOPPSVENTILSÄTENAS RINGAR — Av tungstenstål.

MOTORNS SMÖRJNING — Direkt trycksmörjning i alla kamaxel-, vevaxel- och vevstaklager, även i kamaxeldrevet. Vevhusets oljevolum i 85 hkr. motorn 4 3/4 l., i 60 hkr. motorn 5 3/4 l.

VEVHUSETS VENTILATION — Direkt luftström genom vevhus och ventilkammare.

KYLNING — Två centrifugalpumpar, självsmörjande. Storleken av fläkten och utrymmet i kylaren varierar med de olika lastbilmodellerna. Lastbil-motorerna ha dubbelrem och effektivare vattenpumpar med breda kullager.

BRÄNSLESYSTEM — Dubbel fallförgasare, försedd med luftrenare och ljud-dämpare. Sugerösystem av Duplex-typ. Mekanisk bränslepump.

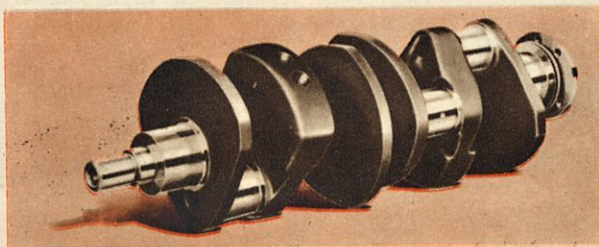
TÄNDNING — Strömfördelare och induktionsspole vattentätt inkapslade. Helautomatisk tändningsreglering.

BATTERI — 17 plåtar, 100 ampèretimmar.

FORD V-8

Lastvagnsköparna ha valt närapå en miljon Ford last- och paketvagnar försedda med den berömda V-8 motorn. Denna enorma åtgång utgör det bästa beviset för att Ford V-8 motorn är ekonomisk i både drift och underhåll. Tre ting äro nödvändiga för framställandet av en god motor: rätt motorkonstruktion — rätta råmaterial och precision i tillverkningen. Ford V-8 uppfyller alla dessa villkor.

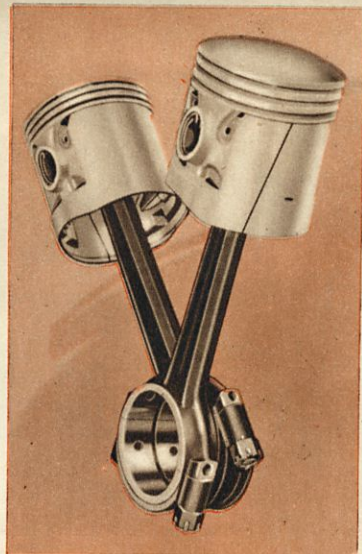
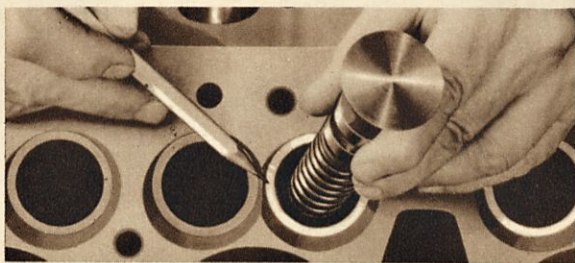
Ford V-8 begynte sitt segertåg år 1932. Konstruktionen visade sig rätt från början. Sedan dess har motorn ytterligare oavslutligt förbättrats och uppnått nya prestationsrekord. Nya material, bättre än tidigare, ha framställts. Vevaxeln av gjutstål, kamaxeln och kannorna av lättmetall ha ökat motorns livslängd. Nya tillverkningsmetoder och -maskiner samt nya kontrollanordningar ha skärpt precisionen hos tillverkningen. Ford V-8 motorn av i dag är den bästa Ford hittills har framställt.



Vevaxel av gjutstål — Huvudlagrens och vevstaktapparnas lager äro exceptionellt hårda. Även efter tusentals kilometers körning är slitaget knappt märkbart.

Vevstakarnas lager — Vevstakarnas flytande lager äro fritt rörliga. Härigenom utsättes ingen bestämd punkt för vevstakarnas tryck och slitaget minskas.

Ventilerna och ventilensätenas ringar — För att garantera god prestationsförmåga äro alla ventiler av värmemotståndskraftigt kromnickelstål — avloppsventilensätenas ringar av tungstenstål.



FORDS UTBYTES-SYSTEM FÖR MOTORER OCH DELAR SPARAR TID OCH PENGAR

Det finns ännu ett skäl, varför det blir så fördelaktigt att äga en 1938 års Ford last- eller paketvagn. Vi avse utbytes-systemet för motorer och övriga Ford-delar. Efter att ha använts tusentals kilometer kan Ford V-8 motorn i fabriken utbytas mot en helrenoverad motor, och detta kostar mindre än en vanlig fullständig motorreparation. Dessutom inbesparar Ni mycket tid, ty utbytet av motorn tar

endast några timmar i anspråk. I Ford-fabriken tas motorn, som skall förnyas, helt isär. Cylindrarna borras på nytt och göras spegelblanka. Vevaxlarna undersöks och förnyas vid behov. Nya lager, nya kannor, kanntappar, ringar och ventiler samt ventilljädrar monteras i motorn. Alla slitna delar ersätts med nya. Den förnyade motorn står redo att tjäna sin ägare fullt lika bra som en ny.

Helsinki 1938 Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Oy:n Syväpaino *KP 26*

NI KAN ALLTID LITA PÅ EN FORD