

Vejledning

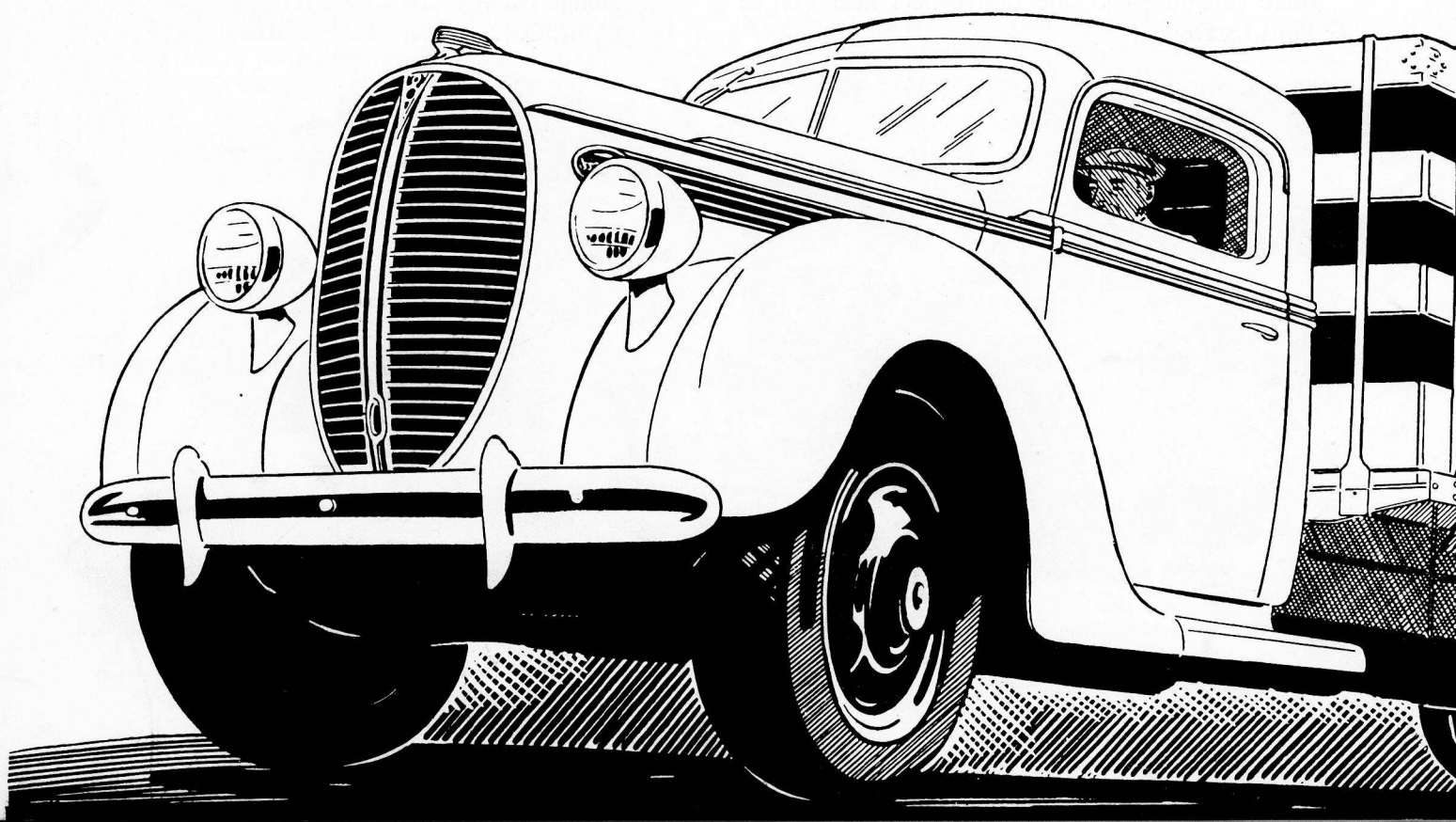
ved Salg af Lastvogn

Hvad enhver Lastvognsælger bør vide om Ford V-8
Lastvognen for 1938

*Kendsgerninger om Ford Lastvognens Konstruktion, dens Yde-
dygtighed, Driftsøkonomi, nye og bevarede Specialkonstruk-
tioner, i Sammenligning med andre amerikanske Lastvogne*

Efter en Artikel af Murray Fahnestock, S. A. E.,
trykt i „FORD DEALER & SERVICE FIELD“ for Maj 1938

1938



Kendsgerninger og Tal, som vil interessere Lastvognkøbere

PRISEN for en Lastvogn med Førerhus og andet Udstyr beløber sig til en betydelig Sum. Derfor bør Valget af en Lastvogn overvejes meget grundigt af Køberen.

Naar store Virksomheder køber Lastvogne, danner deres professionelle Indkøbere sig sædvanligvis et Overblik ved Sammenligninger mellem de vigtigste af de Lastvognsmærker, der er under Overvejelse.

Denne vor »Vejledning ved Salg af Lastvogn« giver Oplysninger om de vigtigste, amerikanske Lastvognsmærker samlet fra Kilder, som vi tror er paalidelige. Megen Tid har det taget at samle disse Oplysninger og ordne dem praktisk overskueligt, men vi tror, at Resultatet af vort Arbejde vil spare megen Tid for Lastvognssælgeren og give ham Kendsgerninger og Tal, som ellers ikke er let tilgængelige.

I 1937 solgte Ford flere Lastvogne end nogen anden Fabrikant!

Ford solgte 189271 Lastvogne i 1937, hvilket er 6,8 % mere end i 1936. Hvis Ford ikke saa sent i Efteraaret havde paabegyndt Fabrikationen, vilde Fords Fremgang have været endnu større. Det fremgaar med Tydelighed heraf, at Ejere af en saavel som flere Lastvogne saavel som Forretningsverdenen i sin Helhed anerkender den nuværende Ford Lastvognskonstruktion.

Mere end 40 % af alle Lastvogne i hele Verden er Ford Lastvogne!

Det er en forbavsende Erklæring. Men man maa ikke glemme, at de to største Automobilfabrikker i Verden (uden for U. S. A.) er Fordfabrikken i Dagenham, England, og Fordfabrikken i Windsor, Kanada. Disse to Fabrikker forsyner alle Landene indenfor det britiske Empire og flere andre Lande med Fordvogne.

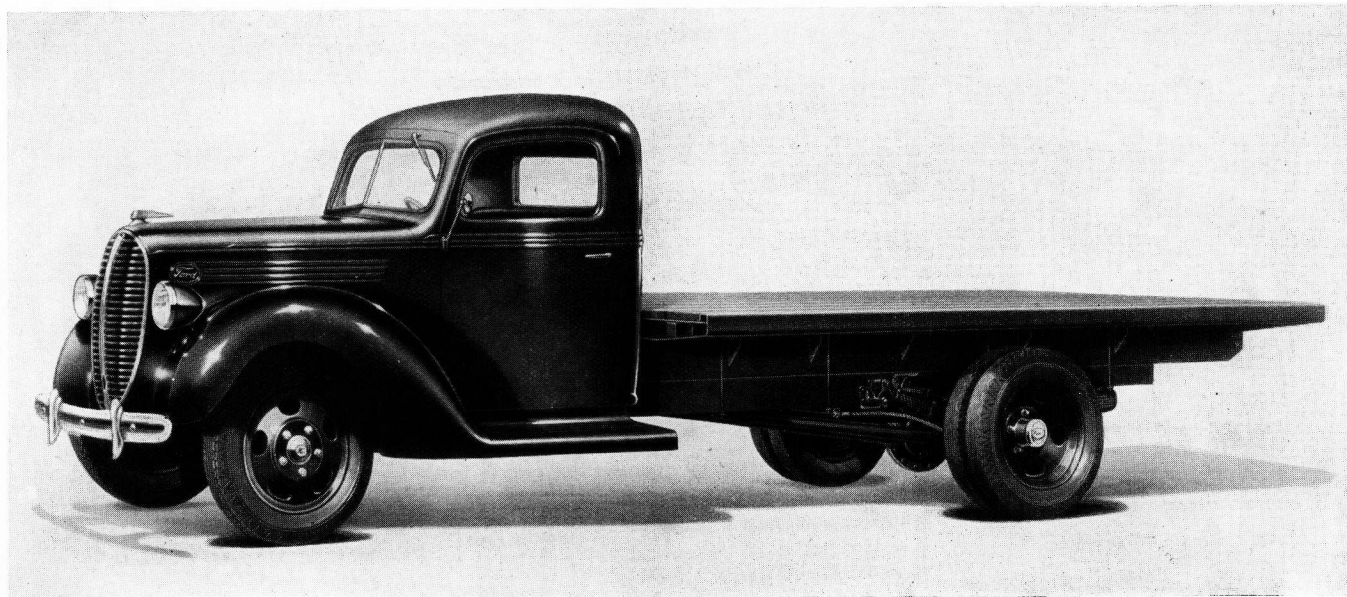
For at afgøre, hvilke Lastvogne der i Virkeligheden fremstilles i »Massefabrikation«, tog vi selve Indregistreringstallene for 1937. Vi fandt, at i 1937 solgte følgende fem amerikanske Fabrikker mere end 90 % af alle Lastvogne i U. S. A.:

Ford	30,65 %
Chevrolet	29,68 %
International	12,33 %
Dodge	10,37 %
G. M. C.	7,05 %

De resterende 9 % af alle Lastvogne var fordelt mellem et meget stort Antal Fabrikker. Ingen af dem kunde siges at drive »Massefabrikation«.

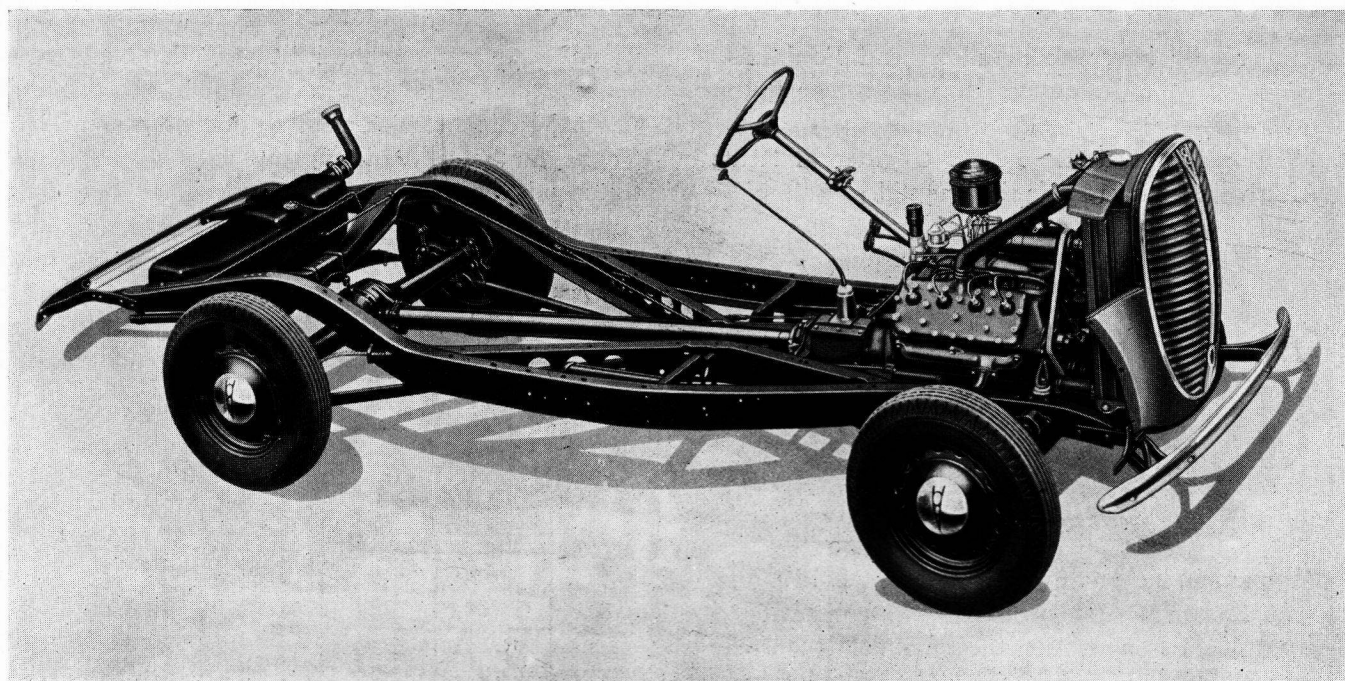
De amerikanske Indregistreringstal for hele 1937 er som følger:

Ford	189271	Lastvogne
Chevrolet	183673	»
International	76310	»
Dodge	64123	»
G. M. C.	43516	»



157" Ford V-8 Lastvognmodel 1938 med fladt Lad.

40 % af alle Lastvogne i Verden er Fordvogne



112" Ford V-8 Varevognschassis for 1938.

Naar en Forretningsmand overvejer Købet af Lastvogn, begrænser han klogeligt sin Sammenligning til de Mærker, som sælges i de største Antal, af flere vigtige Grunde:

For det første: Fabrikker, som fremstiller Lastvogne i store Antal, er i Stand til — og vil sædvanligvis ogsaa — fabrikere deres Vogne med bedre Materialer under Anvendelse af den bedste Arbejdskraft. En af Hovedgrundene er, at de kan købe Raamaterialerne til lavere Priser og kan fabrikere med større Driftsøkonomi.

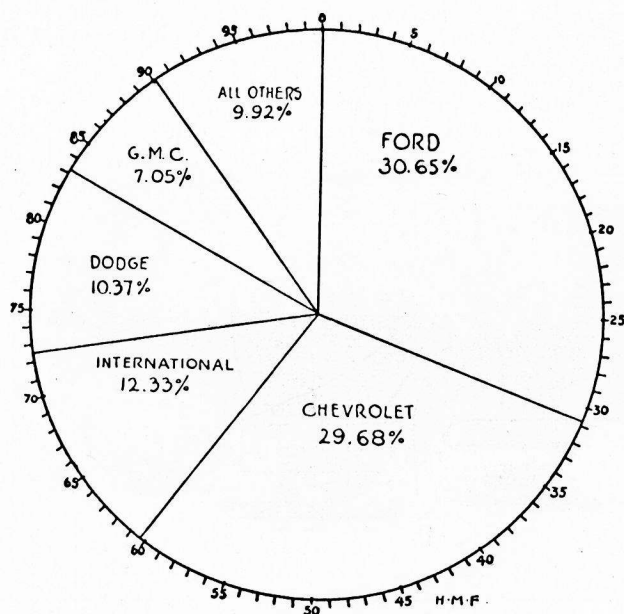
For det andet: Fabrikker, som fremstiller Lastvogne i store Antal, yder som Regel langt bedre Service gennem deres større og mere talrige Forhandlervirksomheder, som atter har større og mere komplette Lagre af Reservedele. Saadanne Forhandlers Værksteder er bedre udrustede til Eftersyn og Reparation.

For det tredje: Da de har flere Forhandlere og Reparationsværksteder, vil der være et større Marked for brugte Lastvogne af de kendte Mærker, som fremstilles i store Antal. Følgelig vil Afskrivningerne blive mindre paa Lastvogne af disse Mærker.

For det fjerde: Fabrikker, som fremstiller Lastvogne i store Antal, har Raad til at betale hundrede Gange saa meget til deres Konstruktører, og disse har et langt større Fond af Erfaringer fra Lastvogne i daglig Brug. De Lastvogne, som fremstilles i Storfabrikationen, er sædvanligvis bedst og mest hensigtsmæssigt konstrueret. Derfor vil saadanne Vogne være de mest driftsikre og de letteste at reparere.

International, Dodge og G. M. C. fremstiller et stort Udvalg af forskellige Modeller Lastvogne. Følgen er, at den begrænsede Storfabrikation, som disse Fabrikker kan have, bliver yderligere delt mellem de forskellige Modeller. Lastvognsfabrikker, som fremstiller 5000 Vogne om Aaret og ti forskellige Modeller, fabrikere i Gennemsnit ca. 500 Lastvogne aarligt af hver Model.

En Lastvogn eller to om Dagen, eller 500 Lastvogne om Aaret, er imidlertid ikke Storfabrikation — i den Betydning Ordet har, naar det gælder Ford og Chevrolet, som hver fabrikere fra 5000 til 10.000 Motorer om Dagen!



Indregistreringstallene for 1937 viser, at Ford er i Spidsen.

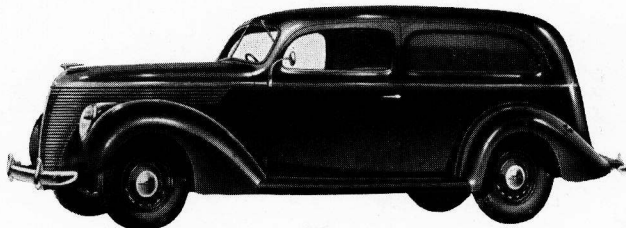
Priser

Ford 85 HK—81T	\$ 593,—
Chevrolet—TA	\$ 550,—
International—D-30	\$ 620,—
Dodge—RE-30	\$ 604,—
G. M. C.—T-16	\$ 535,—

Som Følge af de økonomiske Fordele ved Storfabrikationen er Ford Lastvognen blandt de laveste i

Ford Service er uovertruffen

Pris. Ingen Lastvogn fremstilles af finere Kvalitetsmaterialer eller bliver bedre udført end Ford Lastvognen. Saafremt der betales en Pris, der er højere end Fordprisen, saa er vedkommende Lastvogn bestandigt belastet med større faste Udgifter til Rente og Afskrivning gennem hele sin Brugstid.



*Ford V-8 112" Sedan Delivery
(leveres ikke i Danmark).*

TENDENSEN har i mange Aar stadig gaaet i Retning af Brugen af »standardiserede« Lastvogne af 1½ Tons nominel Lastevne. Anvendelsen af denne Størrelse Vogne er endog mere fremherskende indenfor Lastvognsomraadet, end Brugen af TospanDET var det i Hestevognenes Tid.

Købere til Lastvogne har Valget mellem flere Hundrede Lastvognsmodeller, hvoraf langt de fleste bliver fremstillet i meget begrænsede Antal, og i Størrelse varierende fra ½ til 7 Tons. Og dog har i de sidste tre Aar to Fabrikker, nemlig Ford og Chevrolet, solgt praktisk talt to Trediedele af alle Lastvogne!

Det er ogsaa interessant at lægge Mærke til, at alle de Lastvognsfabrikker, som fremstiller mere end 99 % af hele Lastvognsfabrikationen, specialiserer sig om 1½ Tons Størrelsen, hvilket definitivt gør 1½ Tons Lastvognen til »Standard« Vognen, hvorfor ogsaa kun denne Størrelse Lastvogn bruges i vore Sammenligninger.

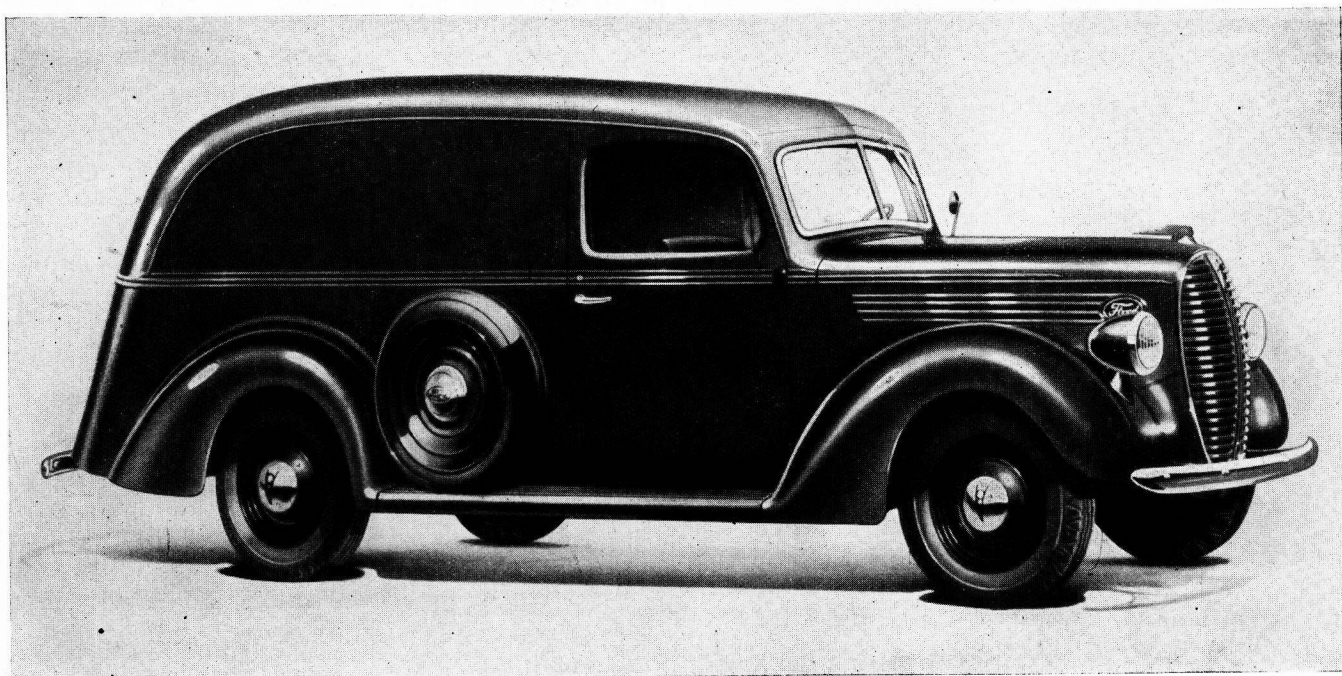
I Lastvognsindustriens første Tid var de fleste Lastvogne udstyret med langsomt gaaende, svære Lastvognsmotorer. Men efterhaanden som Fabrikanterne af Personvognene lagde bedre og bedre Motorer i deres Vogne, fandt Lastvognsbrugerne, at de moderne, hurtiggaaende Personvognsmotorer var langt mere holdbare i Driften end de gammeldags Lastvognsmotorer.

Ga. 80 % af alle Lastvogne indregistreret i de sidste Par Aar i U. S. A. blev fremstillet af kun tre Fabrikker. Det er vigtigt at lægge Mærke til, at disse tre Fabrikker ogsaa er de største Fremstillere af Personvogne. Det er

0	10	20	30	40	50	60	70	80	90%	
				91.7%						1932
		1½		91.5%						1933
		TON		91.9%						1934
		2		91.9%						1935
				91.7%						1936
				91.9%						1937

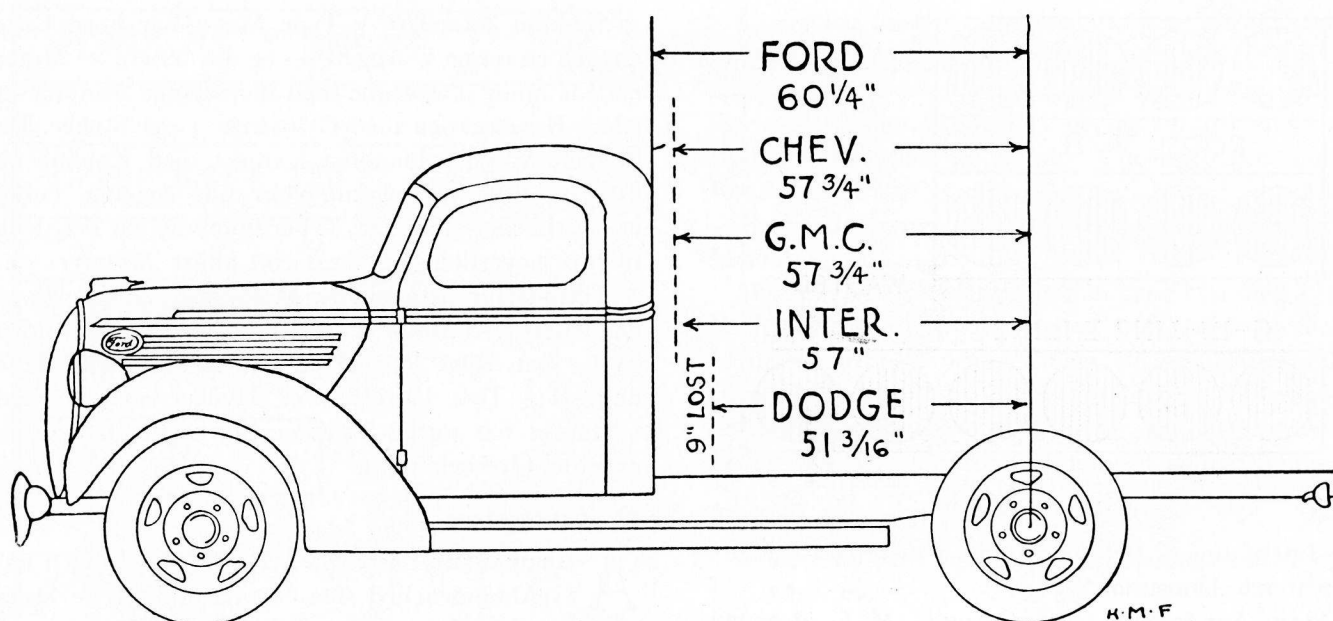
Tendensen gaar i Retning af Lastvogne af 1½ Tons Størrelsen.

vor Overbevisning, at Lastvognsmotorer, som de bygges af Fabrikker, der ogsaa bygger Personvognsmotorer, er bedre egnet til Lastvognsbrug end de Motorer, der



Lukket Ford V-8 Varevogn med 122" Hjulafstand (leveres ikke i Danmark).

Den kompakte Ford V-8 Motor giver større Laddimension



Kun Ford har en Afstand af 60 Tommer fra Førerhus til Bagaksel.

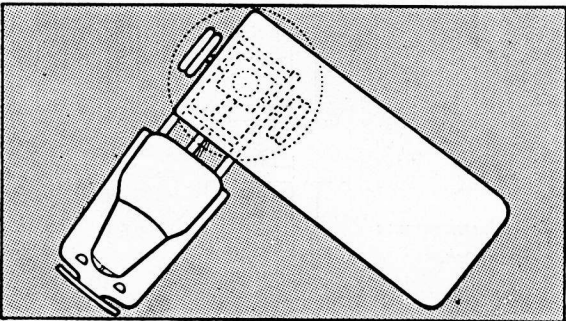
bygges i begrænsede Mængder af saadanne Lastvogns-fabrikker som International og G. M. C.

Paa Baggrund af en Fabrikation af mere end en Million Personvognsmotorer om Aaret fremstiller Ford en speciel Ford Lastvognsmotor. Smaa, men vigtige Ændringer i Kompressionsforholdet og Kølekapacite-ten var alt, hvad der behøvedes for at gøre V-8 Ford-motoren tjenlig til Lastvognsbrug.

Det vil bemærkes, at Ford Lastvognen ikke er den billigste amerikanske Lastvogn. Ford fabrikkerer ikke en billig Lastvogn. Men Ford fremstiller en Lastvogn af allerbedste Kvalitet til en særdeles rimelig Pris. Ford Lastvognens lave Pris er muliggjort ved dygtig Kon-struktion og Storfabrikation. Da Ford har fabrikeret flere Lastvogne end nogen anden Lastvognsfabrikant (uden Undtagelse), er det aabenbart, at Ford kan tilbyde »mere Lastvogn« for Pengene end nogen anden Fabrik.

Hjulafstand

Ford 85 HK	134	Tommer
Chevrolet	131,5	»
International	128	»
Dodge	131	»
G. M. C.	131,5	»



Den store Afstand fra Førerhus til Aksel muliggør bratte Drejninger.

Fords 134 Tommers Hjulafstand i Forbindelse med den kompakte V-8 Fordmotor muliggør en Afstand af 60 Tommer fra Standard Ford Førerhuset til Bag-akslen.

Ford Lastvognen har en enestaaende Fordel ved sin korte, kompakte V-8 Motor, som paa en given Hjul-afstand giver langt større Plads til Lad eller Karosseri end den langstrakte 6-cylindrede Motor, som bruges paa konkurrerende Lastvogne.

Afstand fra Førerhus til Aksel

Ford 85 HK	60,25	Tommer
Chevrolet	57,75	»
International—D-30	57	»
Dodge—RE-30	51	»
G. M. C.—T-16	57,75	»

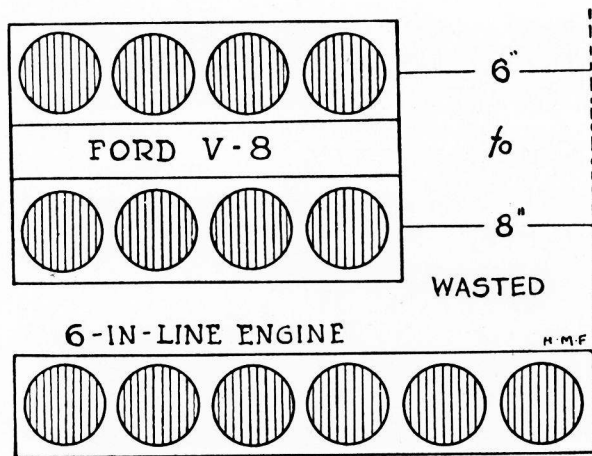
For Lastvognskøberen er Afstanden fra Førerhus til Bagaksel en af de vigtigste Dimensioner, fordi den be-stemmer Ladets eller Karosseriets Længde. Ford Last-vognen har en Afstand fra Førerhus til Aksel paa 60 Tommer, tilligemed rigelig Benplads i Førerhuset, hvilket er opnaaet uden at gøre Motorens Stilling for fremskudt i Forhold til Forakslen. Dette er et Bevis paa Ford Lastvognens hensigtsmæssige Konstruktion.

Afstand fra Førerhus til Rammebagkant

Ford 85 HK	110	Tommer
Chevrolet	92 5/8	»
International—D-30	101	»
Dodge—RE-30	93 9/16	»
G. M. C.	92 5/8	»

Endskønt Ford Lastvognen har et særligt rummeligt Standard Førerhus med en usædvanlig god Benplads til Føreren, saa er Ford Lastvognen den eneste 1 1/2 Tons Lastvogn, som har en Afstand af 60 Tommer fra Førerhus til Bagaksel. Det er flere Tommer mere end den tilsvarende Afstand paa Chevrolet, G. M. C.

Ford Fodbremse har den største Bremsflade



Ford vinder 6—8 Tommer større Ladlængde ved sin moderne Motor.

og International. Det er 9 Tommer mere end Dodge's tilsvarende Dimension.

Sidste Aar forsøgte Chevrolet og G. M. C. at opnaa den samme store Afstand fra Førerhus til Aksel som Ford. Men deres 6-cylindrede Motorer var saa meget længere end den kompakte V-8 Fordmotor, at de maatte indskrænke Pladsen i Førerhuset og flytte Motoren fremefter. Dette øgede Motorens »Udhæng« i Forhold til Forakslen, hvilket gør Vognen sværere at haandtere i Færdslen.

Ford Lastvognens større Afstand fra Førerhus til Aksel giver Plads til et større Lad eller Karosseri. Den giver ogsaa en bedre »Vægtfordeling« paa Lastvognens For- og Baghjul, hvilket resulterer i mindre Dækslid og en bedre Bremsning og Styring.

Chassisramme

FORD Lastvognen har en meget stærk Chassisramme. Ford Rammens ekstra Styrke er af Vigtighed, fordi Rammen er enhver Lastvogns »Fundament«, og den er dyr at udskifte.

Bemærk, at Over- og Underflangerne paa Ford Rammen er 2,75 Tommer brede sammenlignet med de smallere Flanger paa alle de øvrige Lastvogne, og ogsaa International. Ford Rammen er baade bredere og sværere i Godset end International Rammen.

Det er en kendt Sag, at det er Rammens Over- og Underflanger, som bærer langt den største Del af Belastningen. Siden eller den lodrette Del af Vangen virker mest som et »Afstandsstykke«, som holder Flangerne adskilt i den rigtige Afstand.

Dodge Rammen er ikke blot lavere end Ford Rammen, men Dodge Flangerne er ogsaa smallere. Endvidere er Dodge Rammen af tyndere Gods, 0,19 Tommer, sammenlignet med Ford Rammens 0,22 Tommer.

Chassisvægt

Ford 85 HK	3600	eng. Pund
Chevrolet	3145	» »
International—D-30	3510	» »
Dodge—RE-30	3015	» »
G. M. C.—T-16	3490	» »

Med sin kompakte V-Type Motor har Ford Lastvognen en meget kraftigere — og dog lettere — Motor end de andre Lastvogne med deres lange Motorer af ældre Konstruktion med Cylindrene i een Række. Da 85 HK V-8 Fordmotoren komplet med Kobling og 4-Gears Transmission kun vejer 654 engelske Pund, er det rimeligt at antage, at Fordmotoren har betydelig mindre »overflødig« Vægt end andre Motorer.

Til trods for den mindre Motorvægt som Følge af den lettere V-8 Motor er selve Ford Lastchassis'et uden Motor betydeligt tungere og kraftigere end de fleste andre 1½ Tons Lastchassis'er. Hvilket viser, at Ford Chassis'et har rigelig Vægt og Styrke til at bære en eventuel Overbelastning.

Dækstørrelser

AMERIKANSKE Lastvogne i 1½ Tons Gruppen har i Almindelighed som Standardudstyr de Dækstørrelser, som bruges paa Ford 85 HK Lastvognen. Disse Dækstørrelser er: 6.00 × 20 paa Forhjulene og 32 × 6,8-Lagsdæk paa Baghjulene, naar Enkelthjul bruges, og 6.00 × 20 med Tvillinghjul.

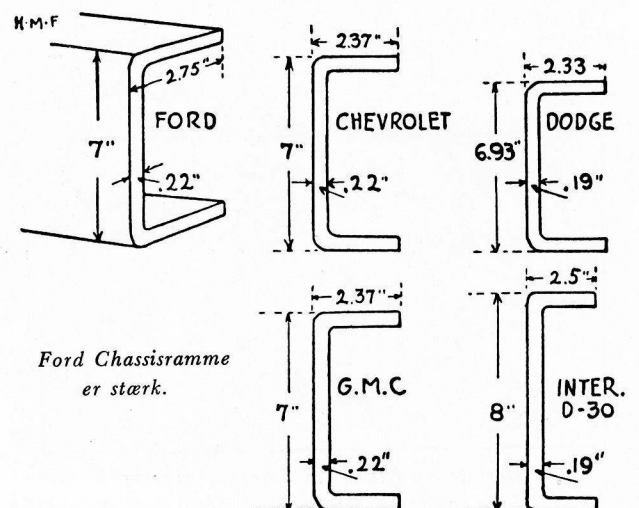
Da Ford har standardiseret disse Dækstørrelser, kan de faas overalt i fortrinlig Kvalitet og til rimelige Priser. Ford tilbyder desuden at levere sine Lastvogne med Overstørrelsesdæk af forskellige Dimensioner.

Samlet Bremsareal

Ford 85 HK	488,75	Kvadrattommer
Chevrolet	330	»
International	353	»
Dodge	237	»
G. M. C.	337	»

Forestil Dem en Lastvogns Kapacitet som sammensat af tre Faktorer: (1) *Lastevnen*, som afhænger af Styrken af Ramme, Fjedre, Hjul og Dæk. (2) *Trækeevnen*, som bestemmes af Motorkraften, Transmissionen og Akslen. (3) *Bremseevnen*, som bestemmes af Bremserne, der skal være af tilstrækkelig Størrelse til de tungeste Læs og de stejleste Bakker — foruden at de skal være slidstærke.

Det er indlysende, at ingen Lastvogn bør bære en



Ford Haandbremse har den største Bremseflade

FORD 85	488.75
CHEVROLET 330	
INTERNATIONAL D-30	353
DODGE 237	
G.M.C. 337	

H.M.F.

Sammenligning af Bremsebelægnings-Arealer i 1½ Tons Lastvogne.

Belastning, saa den ikke kan standse med absolut Sikkerhed. Ikke blot medens Vognen er ny, men ogsaa efter at den har kørt Tusinder af Kilometre. Alle de Lastvogne, vi her sammenligner, er af deres Konstruktorer ansat til en Belastning paa 1½ Tons, som de med Sikkerhed skal kunne transportere. Og det viser sig nu ved et Blik paa vedstaaende Skitse over Bremsebelægningsarealer, at Ford Lastvognens Brems har indtil *dobbelt* saa stort et Areal som Bremsene paa de andre 1½ Tons Lastvogne! (Ford Lastvognen har 488,75 Kvadrattommer Bremsebelægningsareal i Sammenligning med 330 Kvadrattommer for Chevrolet og kun 237 Kvadrattommer for Dodge.)

Bremsetromle Materiale

ALLE betydende Lastvognsfabriker har nu fulgt Fords Eksempel og bruger Bremsetromler med Frikationsflader af Støbejern, da Tromler af dette Materiale har vist sig at give de bedste Resultater med Hensyn til Ydeevne og Holdbarhed.

Men Ford Tromlerne har stadig en betydelig Fordel til Lastvognsbrug. Ford Tromlerne har en stærk Flange rundt om den aabne Tromlerand og desuden fire Køle-ribber. Disse Ribber tjener ikke blot til Afstivning, saa Tromlen bevares nøjagtig rund, men de afgiver Varmen ved Opbremsninger. Derved modvirkes Udvidelse af Bremsetromlen med deraf følgende midlertidig svagere Bremsning, som kendes paa andre Lastvogne, hvis Bremsetromler ikke har Ford Tromlernes Evne til Varmeafgivelse.

Haandbremse

Ford 85 HK	120,75 Kvadrattommer
Chevrolet	Ingen
International: Transmissionsbremse,	62 Kvadratt.
Dodge : Transmissionsbremse,	48 »
G. M. C.	Ingen

Chevrolet's Lastvognsbrems har kun 330 Kvadrattommer Bremseflade i Sammenligning med 489 Kvadrattommer Bremseflade paa Ford Lastvognen. Følgelig vil det højere Bremsetryk per Kvadrattomme, som er nødvendig paa de mindre Chevrolet Bremsesko, forårsage et hurtigere Slid.

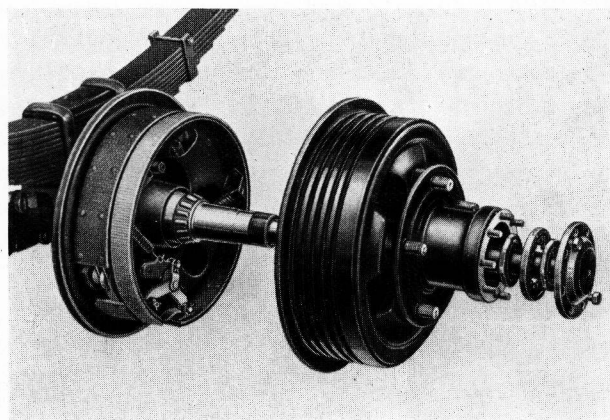
Hverken Chevrolet eller G. M. C. har nogen separat Haandbremse.

Der findes blot en Haandbremsestang, der med Rette kaldes »Parkeringsbremse«, som trækker de to Fodbremses ved Baghjulene an, naar Vognen holder stille. Hvis Chevrolet eller G. M. C. Lastvognens Fodbremses er for slidte til at være effektive, maa det kaldes et beklageligt Tilfælde, for der er ingen anden Bremse!

Fodbremseareal

Ford 85 HK	368 Kvadrattommer
Chevrolet	330 »
International	291 »
Dodge	189 »
G. M. C.	337 »

Fodbremserne paa 1½ Tons Dodge Lastvognen har en Flade paa kun 189 Kvadrattommer i Sammenligning med de 186 Kvadrattommer Bremseflade paa Ford V-8 Personvognen. Her er en 1½ Tons Lastvogn med kun en ubetydelig større Bremsebelægningsflade end en af de letteste, amerikanske Personvogne!



Ford har et separat virkende Haandbremsesystem.

Turde De lade en Lastvogn parkere paa en Skraaning, naar kun hydrauliske Bremses holdt den?

Da enhver Lastvognsfabrikant, som bruger hydrauliske Bremses, er klar over disse Bremses Upaalidelighed som Følge af uundgaelig Lækage, forsynes Vognen ogsaa med en lille mekanisk Bremse, som kan bruges i Nødsfald og til Parkering. Paa International og Dodge er der en lille mekanisk Transmissionsbremse af den gammeldags, udvendige Type, som udsættes for Snavs og Vand. Transmissionsbremsen paa International har en Flade paa 62 Kvadrattommer eller cirka Halvdelen af Ford Haandbremsens 120 Kvadrattommer. Dodges Parkeringsbremse er kun 48 Kvadrattommer i Flade.

Paa Chevrolet og G. M. C. bruges mekaniske Midler til at betjene de bageste Fodbremsesko i Parkerings-

Ford Lastvognen er den letteste at styre

øjemed eller som Nødbremse, hvis det hydrauliske System skulde svigte.

Vi henleder Opmærksomheden paa den Kendsgering, at ikke een af disse Lastvognes Konstruktører betror de hydrauliske Bremses Opgaven som stationær Bremse. Enten bruges en særskilt mekanisk Transmissionsbremse, eller Fodbremsen bruges som »mekanisk« Bremse.

Og Vacuumbremsen

SAAREMT en Standard 1½ Tons Lastvogn bruges til at transportere Læs udover dens nominelle Kapacitet, er det ønskeligt at bruge Vacuumbremsen, og det *kan* være en Nødvendighed, for Eksempel naar visse Typer Paahængsvogn anvendes.

For Købere af Ford Lastvogne er det en Fordel, at Ford Lastvognen egner sig bedre til Montering af Vacuumbremsen end nogen anden Lastvogn!

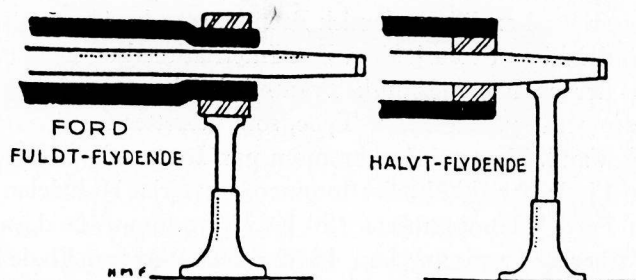
Betingelsen for gode Vacuumbremsen er Bremses tromler, som er tilstrækkelig store og bliver tilstrækkeligt afkølet samt Bremsebelægninger med passende stor Flade. Ford opfylder denne Betingelse. Og naar Grundlaget er i Orden, kan Vacuumbremsen gøres virkelig kraftige.

Da saa mange Ford Lastvogne udstyres med Vacuumbremsen, tilbydes disse Bremsen til rimelig Pris, og Kvaliteten er fremragende.

Bagaksel

FORD var blandt de første, som lagde en fuldflydende Bagaksel i Lastvogne. Chevrolet fulgte sluttelig efter og har nu den flydende Type Aksel i sin 1½ Tons Lastvogn, men bruger stadig den gamle Type halv-flydende Bagaksel i sin ½ Tons Varevogn samt ¾ Tons og 1 Tons Lastvognene. International har nu en flydende Type Bagaksel i sin 1½ Tons Lastvogn, men bruger stadig den gamle Type halv-flydende Aksel i sine ½ Tons Vogne. Dodge har en flydende Aksel i sin 1½ Tons Lastvogn og en halv-flydende Aksel i sine Varevogne samt ¾ Tons og 1 Tons Lastvogne. G. M. C. har ogsaa en flydende Aksel i sin 1½ Tons Lastvogn, men kun den halv-flydende Aksel i sine ½ Tons, ¾ Tons og 1 Tons Modeller.

Kun Ford har den anerkendte, fuldflydende Type Bagaksel i *alle* sine Lastvogne indbefattende ½ Tons Varevognene, 1 Tons Ford Lastvognen og 1½ Tons Vognen.



Fords fuldflydende Aksel bærer Belastningen direkte paa Akselhuset.

I den fuldflydende Akseltype overføres Vægten af Vognen og Læsset *direkte* gennem de stærke Bagakselhuse til Hjulene fremfor ad Omvejen: gennem Akselhusene og derfra gennem de roterende Bagaksler til Hjulene.

I den anerkendte, fuldflydende Bagakseltype, som den bruges af Ford, bliver kun Motorens Drivkraft overført gennem de roterende Bagaksler. Som Følge heraf er der langt mindre Sandsynlighed for Akselbrud med deraf følgende Vanskeligheder. I den gammeldags halv-flydende Aksel giver de vekslende Spændinger, som de roterende Aksler udsættes for af Belastningen, større Sandsynlighed for Akselbrud. Saa falder Hjulet af, og Lastvognen lægger sig paa Siden noget lignende som en falden Hest.

Kun Ford har »Kardanrørstræk«, en Konstruktion, hvor det stærke Kardanrør overfører alle Driv- og Bremsvirkninger fra Bagakslen til Chassisrammen. Denne anerkendte Ford Konstruktion betyder, at Driv- og Bremsvirkningerne *ikke* bliver overført gennem Ford Bagfjedrene. Følgen er, at Ford Bagfjedrene fritages for disse Anspændelser og derfor kan gøres saa meget lettere og spændstigere. Ford Fjedrene er mindre udsat for Brud, fordi de ikke bliver overbelastet ved at skulle tjene som Led i Drivkraftens Overførelse, samtidig med at de skal affjedre Vognen.

I Ford Bagakslen forhindrer Kardanrøret ikke blot hele Bagakselhuset fra at dreje, naar Drivkraften overføres, og naar Vognen opbremses, men tjener ogsaa til at »trække« Vognen eller holde den igen ved Bremsning. Dette fritager Ford Bagfjedrene for alt andet Arbejde end deres egentlige Opgave, nemlig at give Vogn og Læs en spændstig Affjedring.

Medens Chevrolet har et saakaldt Kardanrør, som omslutter Kardanakslen, har Chevrolet Røret et Slags forskydeligt Led fortil, som er Genstand for stadig Bevægelse og Slid. Dette Led forhindrer Kardanrøret i at »trække« Vognen eller holde den igen. Paa Chevrolet Lastvognen gaar derfor disse mægtige Kraftpaavirkninger gennem Fjedrene, som i Forvejen er bebyrdede med at affjedre Vogn og Læs.

Den triangulære Støtte af Ford Bagakslen ved Hjælp af Bagakselbarduner er ogsaa en speciel Ford Konstruktion, som tjener til at modvirke Bagakslens Drejetendens samtidig med, at den hjælper Kardanrøret med at »trække« Vognen.

Spidshjul med Lejer for og bag

Ford 85 HK	Ja
Chevrolet	Ja
International	Ja
Dodge	Nej
G. M. C.	Nej

Ingen af Lastvognene i 1½ Tons Gruppen har hypoide Differentialdrev. Dette er ikke et Spørgsmaal om Fremstillingsomkostninger, da Udgifterne til at

Ford Lastvognsrammer er beskyttet mod Vridning

fabrikere hypoide Drev snarere maa være mindre end Omkostningerne til spiralskaarne Gearhjul.

Ford gik i Spidsen i Brugen af Spidshjul monteret med Lejer for og bag. Chevrolet har fulgt Fords Eksempel. Chevrolet Spidshjulet er imidlertid kun understøttet af et *Kugleleje* i Sammenligning med Ford Spidshjulets *Rulleleje*, som har langt større Belastningsevne.

Med »Lejer for og bag« mener vi, at Ford bruger et ekstra Rulleleje til at understøtte Bagenden af Spidshjulsakslen. I adskillige andre Lastvogne er Spidshjulet kun understøttet fortil, hvilket saa øjensynligt er en langt svagere Konstruktion.



Ford Spidshjulet med Lejer for og bag forhindrer Vibration.

Ford Koblingen, som udnytter Centrifugalkraften, er en Lastvognskonstruktion, som Ford stadig er alene om. Udnyttelse af Centrifugalkraften til at forstærke Pladetrykket, efterhaanden som Motorfarten øges, giver et fastere Koblingsgreb med mindre Slid, hvilket gør Koblingen mere holdbar. Som Følge af Udnyttelsen af Centrifugalkraften behøves der et mindre Fjedertryk, og Koblingen er derfor lettere at betjene under normale Kørselsforhold.

Ford Lastvognskoblingen er desuden større, idet den har en Diameter paa 11 Tommer og en samlet Koblingsbelægningsflade paa 123,7 Kvadrattommer — i Sammenligning med de mindre Koblinger af almindelig Type brugt paa Chevrolet, International og Dodge.

Transmission (Gearkasse)

TRANSMISSIONEN paa en Lastvogn bruges meget mere end Transmissionen paa en Personvogn. Det er følgerigt af vital Betydning, at den Kraft, som tabes i Lastvogns-Transmissionens Gear og Lejer, begrænses saa meget som muligt. Dette er et vigtigt Punkt i Driftsøkonomien, som ofte overses.

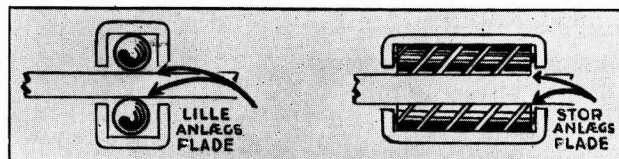
Ford Transmissionen er i udstrakt Grad forsynet med Kugle- og Rullelejer af den højeste Kvalitet. Som Følge af V-8 Fordmotorens usædvanlige Kraft og Smidighed er det ikke nødvendigt at bruge Gearene saa meget paa Ford Lastvognen som paa andre Vogne.

Alle Lastvogne i 1½ Tons Gruppen har nu 4-Gears Transmissioner som indført af Ford for adskillige Aar siden.

Ford Lastvogne har en særlig Fordel ved, at Ford Chassis'et er konstrueret saaledes, at specielle højgearede eller lavgearede Transmissioner kan monteres for en meget rimelig Pris. Da Ford Lastvognen er fremstillet i større Antal end nogen anden Lastvogn, kan saadant Specialudstyr faas til lavere Priser, og Reservedele kan lettere skaffes.

Kugle- og Rullelejer

V i har ikke været i Stand til at faa fuldstændige Oplysninger vedrørende Antallet af Kugle- og Rullelejer brugt i de konkurrerende Lastvognsmærker. Men hvis nogen Lastvogn bruger saa mange Kugle- og Rullelejer som Ford Lastvognen, vilde Fabrikken næppe skjule en Kendsgerning, som talte saa stærkt til Vognens Fordel.



Fords Rullelejer er stærkere og mere holdbare.

Endog Universalledene paa Ford Lastvognen er forsynet med Naalerullelejer, som mindsker Friktionen og Sliddet paa disse vigtige Steder. Som Følge af sit Kardanrørstræk behøver Ford Lastvognen endvidere kun to Universalled i Sammenligning med de tre Universalled, som er nødvendige i Vogne, hvor Trækket gaar gennem Fjedrene, og hvor Bagakslen kan bevæge sig i Forhold til Kardanakslen.

Triangel

FORD Lastvognens kraftige Triangel griber Forakslen med sine Staalfinger og holder Akslen fast mod Vridning og Drejning. Dette giver en bedre Styrring. Hertil hjælper ogsaa Ford Styreudvekslingen paa 18,4 til 1, som giver Føreren et sikkert Herredømme over Styrringen.



Ford Koblingen udnytter Centrifugalkraften.

Ford Triangelen tillader Forfjedren at give sin fulde Styrke til at bære Lastvognens Forparti. Resultatet er færre Fjederbrud og en bedre Affjedring.

Ford Lastvognen har den største Bremse H K

Ford Lastvognen har en bemærkelsesværdig let Styling. Dette skyldes tildels den kompakte V-8 Motor, som gør det muligt at lade en større Del af Læsset ligge fremme foran Bagakslen, hvorved der opnaas en udmærket Fordeling af Læssets Vægt paa Vognens For- og Baghjul. Til en lettere Styling bidrager ogsaa de to Timken Rullelejer, som understøtter Styresnekken. Styrerullen, som gaar i Indgreb med Snekken, er monteret paa et Naaleleje. Ford Lastvognens Styreudveksling er 18,4 til 1. Denne Udveksling giver ikke blot en let Styling, men ogsaa en udmærket Styrekontrol selv over en tungt læsset Vogn.

Forhjulsløjer

HVERT Forhjul paa Ford Lastvognen er monteret paa to koniske Timken Rullelejer. Disse Lejer kan nemt justeres for Slid, hvis langt og haardt Brug gør dette nødvendigt. Nogle konkurrerende Lastvognsmærker, indbefattende Chevrolet, har Forhjulene monteret paa Kuglelejer. Kuglelejer kan ikke justeres. De maa udskiftes med betydelig Bekostning, naar de er slidte.

Dertil kommer, at en Kugle optager hele Belastningen paa et enkelt *Punkt* paa Kuglen. Sammenlign dette med den Række Berøringspunkter eller Berøringslinie, som et Rulleleje giver. Det vil ses, at et Kugleleje har ikke et Rullelejes Bæreevne, og det vil almindeligvis slides hurtigere.

Endog Chevrolet, som længe har brugt Kuglelejer fremstillet af General Motors, skiftede fra Kuglelejer til konvekse eller saakaldte »Halv-Rullelejer« for sin Bagaksel.

Trepunkts Affjedring

EN enestaaende og værdifuld Specialkonstruktion paa Ford Lastvognen er Brugen af Tværfjedren med sin »Midtpunkts« Ophængning. Som Følge af denne Etpunkts-Ophængning fortil paa Chassisrammen og Understøttelsen af Ford Rammen bagtil paa de to vidt adskilte Bagfjedre opnaar Ford en ægte »trepunkts« Affjedring.

Naar et af Forhjulene paa Ford Lastvognen løftes paa ujævn Bane, vil dette ikke forårsage Vridning i Chassisramme eller Karosseri, da en saadan Vridningstendens bliver modvirket af de meget sværere og stærkere Bagfjedre, som understøtter to Trediedele af Vognens Vægt og Størstedelen af Læssets.

Man kan faa et udmærket Begreb om Maaden, hvorpaa Fords trepunkts Rammeaffjedring beskytter Chassisramme og Karosseri, ved at gøre følgende: (1) Grib om en af de smaa Legetøjs-Lastvogne af Gummi paa de fire Steder, hvor de halv-elliptiske For- og Bagfjedre er fastgjort paa den rigtige Lastvogn. Efterlign saa Virkningen af Kørsel paa ujævn Vej ved at vride Vognen. Bemærk da, hvorledes Fjedre og Aksler paa den almindelige Lastvogn bliver underkastet en særlig

stor Spænding. (2) Grib derpaa om Bagenden paa Legetøjsvognen med een Haand, hvor Ford Bagfjedrene er monteret, og sæt den anden Haands Finger mod den forreste Tværvange, hvor Ford Tværfjedren er ophængt. Det vil da ses, at Ford Lastvognsrammen og Karosseriet er beskyttet mod Vridning.

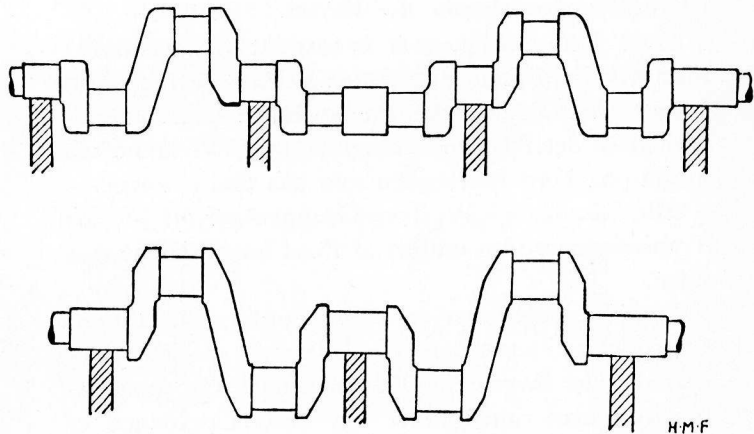
Naar et af Ford Lastvognens Baghjul kører over ujævn Bane, tager de lange Ford Bagfjedre delvis Vare paa Følgerne heraf. Ford Bagfjedrene er ophængt paa Chassisrammen paa en saadan Maade, at deres Ender frit kan bevæge sig. Enhver Bevægelse af Chassisrammen følges med Lethed uden nogen Vridning af Ramme eller Karosseri ved Forfjedrens Etpunkts-Ophængning. Læg Mærke til, hvorledes de kraftige Bagfjedre paa Ford Lastvognen stiver Bagenden af — omtrent paa samme Maade som en Sømand støtter sig selv med skrævende Ben paa et gængende Dæk. —

En af de mest slaaende Fordele ved Ford Lastvognen er dens 8-cylindrede Motor af V-Typen. Dette er den samme Type Motor, som bruges i Person- og Lastvogne af højeste Kvalitet. Blandt de dyreste Vogne, som bruger V-Type Motorer, findes Cadillac, La Salle, Packard, Pierce-Arrow, Lincoln og Lincoln-Zephyr.

Som Følge af sin fuldkomne Afbalancering og ensartede Benzinfordeling til alle 8 Cylindre omsætter V-8 Fordmotoren Varmeenhederne i Benzinen til brugbare Bremse HK med det mindst mulige Tab til Vibration og Friktion.

Hovedlejerne under Krumtappen er som Soklerne under et Hus. Jo længere Huset er, jo større bliver Antallet af Sokler. Da Ford har en kompakt V-Type Motor, behøver Fordmotoren kun tre Hovedlejer for at opnaa den samme Understøttelse af Krumtappen, som kræver fire Hovedlejer paa en »lige« 6-cylindret Motor (og Fordmotoren har ikke mere end to Krumtapsøler mellem hvert Par Hovedlejer).

Med sine tre Hovedlejer har den lige saa stærke eller stærkere Fordmotor mindre Friktion og giver mindre Mulighed for Forsætning og unormalt Slid af

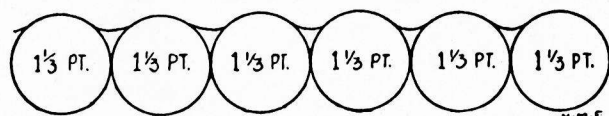


Ford Krumtappen er bedre understøttet.
En 6-cyl. Motors Krumtap behøver fire Hovedlejer
for tilsvarende Understøttelse.

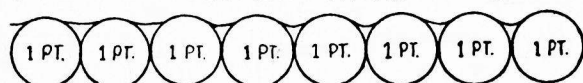
Ford var Nummer 1 i Lastvognssalget i 1937

de arbejdende Dele end de »lige« Lastvognsmotorer med deres fire Hovedlejer. Fire Hovedlejer er et nødvendigt Onde for Lastvognsmotorer med de 6 Cylindre i een Række.

6 CYL. MOTOR ... 231 CU. IN. DIVIDED INTO 6 PARTS



8 CYL. MOTOR ... 231 CU. IN. DIVIDED INTO 8 PARTS



8 Cylindre deler Kraften i otte mindre og »blødere« Forbrændingsslag.

Cylindervolumen

Ford 85 HK	221	Kubiktommer
Chevrolet	216,5	»
International—D-30	232	»
Dodge—RE-30	218	»
G. M. C.—T-16	230	»

En direkte Sammenligning mellem de forskellige Motorers Boring og Slaglængde er vanskelig at drage. Men vi kan sammenligne Cylindervolumerne, som er de direkte Produkter af Boring og Slaglængde.

V-8 Fordmotoren har et Cylindervolumen paa 221 Kubiktommer sammenlignet med 216,5 Kubiktommer for Chevrolet og 218 Kubiktommer for Dodge.

Bremse HK

Ford 85 HK	85	ved 3800 Omdr. i Min.
Chevrolet	78	» 3200 » » »
International	81	» 3200 » » »
Dodge	73	» 3000 » » »
G. M. C.	86	» 3600 » » »

Medens Dynamometerprøver ofte har vist, at V-8 Fordmotoren er i Stand til at udvikle over 90 effektive Bremse HK, bliver Ford Lastvognsmotoren dog konservativt angivet til 85 Bremse HK i Overensstemmelse med Fords Princip om at undgaa enhver Overdrivelse. Denne Angivelse indbefatter ogsaa den Kraft, der kræves til at drive alle de sædvanlige Hjælpemaskiner saasom Ventilator, Dynamo, Vandpumper o. s. v., som paa en Lastvognsmotor kræver fra 3 til 6 HK.

Selv med den konservative Angivelse af 85 HK har V-8 Fordmotoren et betydeligt Kraftoverskud i Sammenligning med Chevrolets 78 HK Motor og Dodges 73 HK Motor.

Motoromdrejninger

ANTALLET af Motoromdrejninger er ikke blot et vigtigt Tegn paa moderne Konstruktion, men en Motor, som er i Stand til at give flere Motorom-

drejninger i Minuttet, er af stor *praktisk* Værd i Lastvognskørslen. Store Omdrejningshastigheder gør det unødvendigt at skifte Gear saa ofte — uden uheldig Indvirkning paa Kørslen. Det vil ses, at en Ford Lastvognsmotor, som i Tomgang løber 250 Omdrejninger og udvikler fuld Kraft ved 3800 Omdrejninger, har en »Nytteskala« paa 3550 Omdrejninger brugbar Fart.

Sammenlign dette med en Skala af kun 2950 Omdrejninger brugbar Fart for Chevrolet (3200 minus 250) og kun 2750 Omdrejninger for Dodge (3000 minus 250).

Kompressionsforhold

Ford 85 HK	6,12
Chevrolet	6,25
International	6,00
Dodge	5,80
G. M. C.	6,20

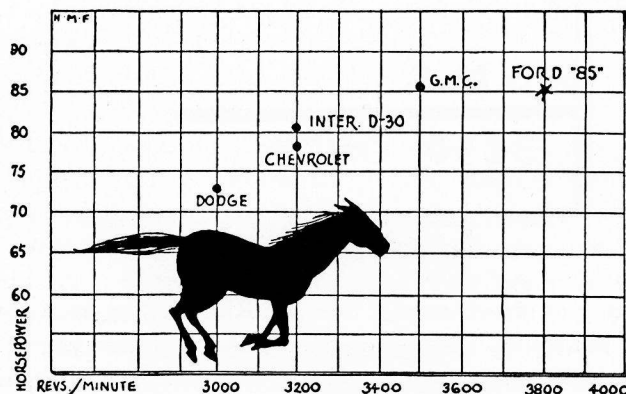
Ford var den første, som indsaa Fordelene ved højere Kompressionsforhold, fordi V-8 Fordmotoren bedre end nogen anden Lastvognsmotor er egnet til at udnytte Fordelene ved højere Komprimering.

En saadan Udtalelse kræver Bevis!

Saa her er Aarsagerne: Da Fordmotoren har otte Cylindre, er dens enkelte Cylinder mindre og bedre afkølet. Derfor kan Ford Cylindrene bruge et højere Kompressionsforhold end en 6-cyl. Motor. Med sin Dobbeltkarburator, som i Virkeligheden er to Karburatorer, opnaar Ford en mere ensartet Benzinfordeling til hver enkelt Cylinder. Og kan derfor bruge en højere Komprimering. Sluttelig, i en hurtiggaende Motor som V-8 Fordmotoren »løber Stemplerne hurtigere fra Forbrændingerne«. Følgen er, at Slag, som har Tilbøjelighed til at foraarsage Banken, bliver afdæmpet. Fordmotorens større Hastighedskapacitet er vist i vor Tegning.

Dobbeltkarburator

Ford 85 HK	Ja
Chevrolet	Nej
International	Nej
Dodge	Nej
G. M. C.	Nej



Ford V-8 Motoren har baade Kraft og Fart.

Ford giver største Kvalitet for mindste Pris

Medens Tallene synes at vise, at Chevrolet har en ubetydelig højere Komprimering end Ford 85 HK Motoren, saa viser de ikke den *volumetriske Virkningsgrad*.

Volumetrisk Virkningsgrad er bestemt af Karburatoren og Ventilernes Effektivitet. V-8 Fordmotoren har en usædvanlig stor volumetrisk Virkningsgrad som Følge af sin Dobbeltkarburator og sit dobbelte Indsugningsforgreningsrør tilligemed sine Ventiler, som er af rigelig Størrelse i Forhold til Cylinderstørrelsen.

Polerede Cylindervægge

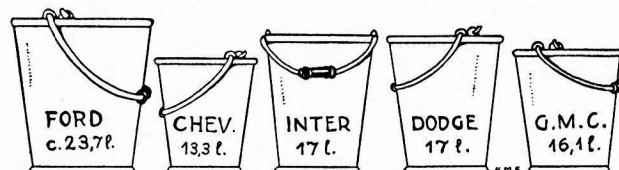
De spejlblanke, polerede Cylindervægge er et yderligere Vidnesbyrd om den fremragende Kvalitetsudførelse, som præger alle Ford Lastvognens arbejdende Dele. Ford Cylindervæggene faar fem forskellige, afsluttende Behandlinger, hvilket er to Behandlinger mere, end der bruges til de fleste andre Lastvognscyindre. De to ekstra Færdigbehandlinger giver en Overflade saa blankpoleret som et Spejl.

I almindelige Motorer maa Cylindervæggene »jævnes« til en glattere Flade af Stempelringene. Dette for-

Cylindervægge, Stempler og Ringe i Fordmotoren, og Olieforbruget holdes nede paa et Minimum.

Stempelmateriale

Ford 85 HK	Aluminium
Chevrolet	Støbejern
International	Støbejern
Dodge	Aluminium
G. M. C.	Støbejern



Ford Lastvognen har den største Kølekapacitet.

Letvægtsstempler er vigtigere paa en Lastvogn end paa en Personvogn!

Det er en forbavsende Paastand. Lad os undersøge, hvorfor den er rigtig.

For det første vil Lastvognsmotoren gøre dobbelt saa mange Motoromdrejninger per Kilometer paa Grund af Lastvognens lavere Bagaksel-Udvekslingsforhold og hyppigere Brug af Gearene paa Bakker o. s. v. For det andet kører Gennemsnits-Lastvognen sandsynligvis dobbelt saa mange Kilometre om Aaret som en Personvogn (husk paa de mange Personvogne, som ikke kører ret meget undtagen om Søndagen). Heraf følger, at Lastvognsstempler gaar fra to til fire Gange saa langt og dobbelt saa hurtigt som Personvognsstempler. Udgiften til at bevæge »unødvendig« Stempelvægt er derfor fra to til fire Gange saa vigtig en Post for Lastvognes Vedkommende.

De nye Ford Stempler af Aluminium forstærket med Staalbroer er usædvanlig lette. De har ringe Friktion og slides kun lidt mod de spejlblanke, polerede Cylindervægge. Derved bliver den Kraft, som ellers vilde gaa tabt til at bevæge Stemplerne, til Raadighed som Trækkraft for Vogn og Læs. Ford Aluminiumstempler mindsker yderligere Friktionen derved, at deres indstøbte Staalbroer kontrollerer Udvidelsen af Aluminiumslegeringen, saaledes at Stemplerne aldrig udvides saa meget, at de kommer til at »klemme« mod Cylindervæggene.

Kølekapacitet

Ford 85 HK	23,6	Liter
Chevrolet	13,25	»
International	17,0	»
Dodge	17,0	»
G. M. C.	16,1	»

Alle de andre Fabrikker har forøget Mængden af Kølevand siden sidste Aar. Dette paastaas med Berettigelse at være en »Forbedring«. Men de er alle stadig

FORD "85"
3550 OMDR.
CHEVROLET
2950 OMDR.
INTER. D-30
2950 OMDR.
DODGE
2750 OMDR.
G.M.C.
3250 OMDR.

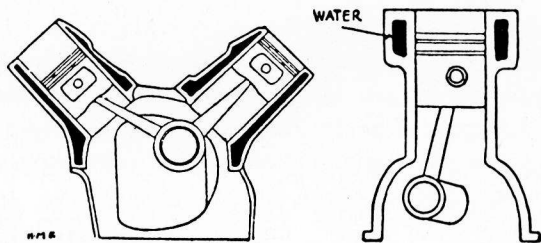
V-8 Fordmotoren har den største »Nytteskala« af brugbar Motorfart.

aarsager meget unødigt Slid paa Ringene, før Motoren er »indkørt«. Med Fords spejlblanke Cylindervægge er det ikke nødvendigt at slide Cylindervæggene til ved at slide Ringene op. Følgelig er der mindre Slid paa

Kun Ford har en Motorombytningsplan

langt bagefter Ford, naar det gælder Motorer af sammenlignelig Størrelse.

Fordelene ved Fords Vandkamre rundt om Cylindrene i deres fulde Længde er saa vigtige, at flere andre Fabrikker har fulgt Fords Konstruktion og nu

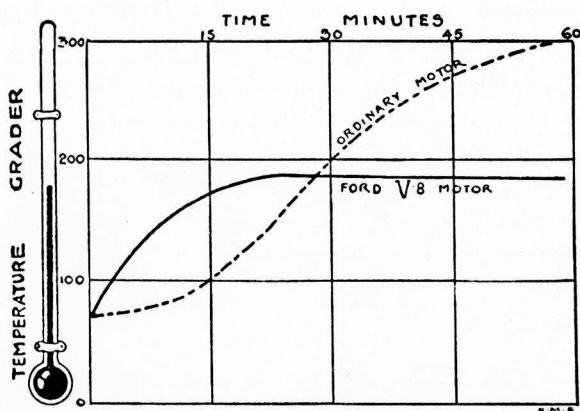


Olieafkøling opnaas ved Vandkamre i Krumtaphuset.

paastaar at have »hellange« Vandkamre. Og dog er Fordmotoren stadig den *eneste* Motor, hvis Vandkamre følger Cylindrene i deres fulde Længde og fortsætter ned i den øverste Del af Krumtaphuset.

Fords hellange Vandkamre bidrager ikke blot til at afkøle Stemplerne og holde Cylindervæggene mere nøjagtigt runde. Da de omgiver den øverste Del af Krumtaphuset, virker Ford Vandkamrene ogsaa som en effektiv »Oliekøler« for den Olie, som kommer i Berøring med den vandafkølede Del af Krumtaphuset og nederste Del af Cylindervæggene. Denne afkølede Olie er en vigtig Faktor i Beskyttelsen af Hoved- og Plejlstangsljerne, naar Forholdene er særlig krævende.

Personvognsmotorer virker normalt ved omkring 20 % af deres fulde Kraft og udnytter sjældent deres fulde Kraft i længere Tidsrum. Men Lastvognsmotorer arbejder hyppigt i lange Perioder for fuld Kraft, maaske endog i 1. Gear. En effektiv Køling er derfor særlig vigtig for Lastvognsmotorer. Ford Lastvognen opfylder dette Krav.



Saaledes kontrollerer Fords »Oliekøler« Olietemperaturen om Sommeren.

Ford V-8 Lastvognen har en Kølevandskapacitet paa 23,6 Liter. V-8 Motoren har *to* Vandpumper for at sikre en rigelig og ensartet Cirkulation af Kølevand om alle Cylindre.

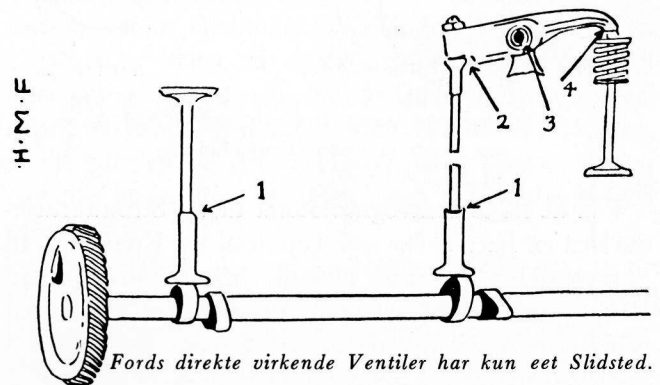
Desuden er Ford den eneste Lastvogn i den lavere Prisklasse, som har *to* Ventilatorremme for at hindre,

at Remmene glider og slides op, naar Motoren gaar hurtigt i 1. eller 2. Gear. To Remme giver bedre Ventilation og større Driftssikkerhed.

Ventilarrangement

Ford 85 HK	Direkte
Chevrolet	Indirekte
International	Direkte
Dodge	Direkte
G. M. C.	Indirekte

Ford og Dodge og alle de andre Mærker undtagen Chevrolet og G. M. C. har »direkte« virkende Ventiler. De »indirekte« Ventiler anbragt i Cylindertopstykket, som bruges paa Chevrolet og G. M. C., har tre ekstra Berøringspunkter og Slidsteder for hver Ventil. Det er ialt 36 ekstra Berøringspunkter og 72 ekstra Slidflader i den 6-cyl. Chevrolet og G. M. C. Lastvognsmotor.



Fords direkte virkende Ventiler har kun eet Slidsted.

Dette er Grunden til, at Ventilerne i disse Vogne maa forsynes med Justeringsanordninger. Og ogsaa, at de er mere tilbøjelige til at give Ventilstøj, naar Sliddet paa disse 72 ekstra Slidflader har foraarsaget »Spil«.

Ford Ventilerne kan ikke justeres. Kun Ford Ventiler er af saa stærk en Konstruktion og saa nøjagtig en Udførelse, at de kan indstilles med en Tolerance paa 1 Tusinddel af en Tomme og vil holde denne Nøjagtighed i mange Titusinder af Kilometers Kørsel.

Indsatte Ventilæder

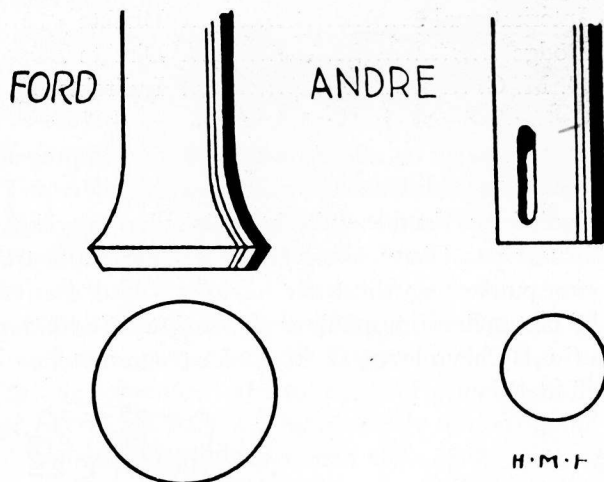
Ford 85 HK	Ja
Chevrolet	Nej
International	Ja
Dodge	Ja
G. M. C.	Nej

Ikke blot Udblæsnings-, men ogsaa Indsugningsventilerne paa V-8 Fordmotoren er af kostbart Kromnikkelstaal. Disse Ventiler og indsatte Ventilæder i Forening med Ford Ventilarrangementet uden Justeringsanordninger er Grunden til Ford Ventilernes driftssikre Funktion.

Fords Ventilæder til Udblæsningsventilerne er af Wolfram Legering, et særligt haardt Metal, som er meget modstandsdygtigt overfor Varme. Disse indsatte

Ford Bremserne er usvigeligt sikre

Ventilsæder fordobler ikke blot Køretiden, før Ventilslibning er nødvendig, men de holder ogsaa Kompressionen bedre. Resultatet er større Benzinøkonomi, og ved at hjælpe med til at bevare Ventilfrigangen som indstillet paa Fabrikken, giver de indsatte Ventilsæder en blødere og jævnere Motorgang.



Ford Ventilstamme har et Tværsnit, der er 2,54 Gange saa stor som andre Ventilstammer.

Paa de fleste Lastvognsmotorer drives Strømfordeleren ved en Kæde eller ved Tandhjul fra Knastaksel til Fordeleraksel. I begge Tilfælde betyder disse ekstra Dele yderligere Slid og »Spil«. Resultatet er, at Gnisten ikke bliver saa nøjagtigt afpasset, som den bliver i Fordmotoren. Ford Strømfordeleren drives direkte af Knastakslens Forende, og følgelig er den altid nøjagtig afpasset. Nøjagtigt afpasset Tænding betyder jævnere Gang og mindre Benzinforbrug.

En anden Specialkonstruktion paa Ford Lastvognen er de to Sæt Afbryderpunkter i Strømfordeleren. Disse to Sæt Afbryderpunkter forlænger Kontaktvarigheden og frembringer derved en stærkere Gnist med større Effektivitet. De forøger ogsaa Motorens Driftssikkerhed, da Fordmotoren vil vedblive at arbejde nogenlunde godt, men selvsagt ikke med største Ydeevne, selv om eet Sæt Afbryderpunkter bliver sat ud af Virkning.

Batteri

Ford 85 HK ...	17 Plader, 100 Amperetimer
Chevrolet	15 »
International ...	15 »
Dodge	15 »
G. M. C.	13 »

Ford Lastvognen har et kraftigt 17 Pladers Batteri med en Kapacitet paa 100 Amperetimer i Sammenligning med de mindre og billigere 15 Pladers og 13 Pladers Batterier monteret paa konkurrerende Lastvogne.

Ford Batteriet er nu anbragt under Hjelmen. For første Gang er Batteriet paa en Lastvogn anbragt, saa

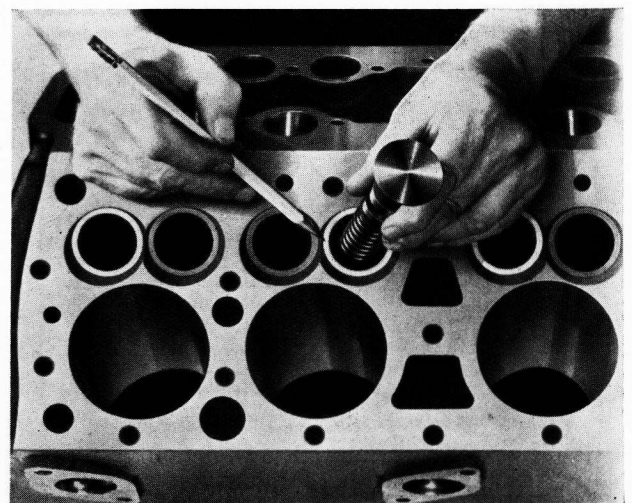
det er let tilgængeligt. Dette er stadig en Anbringelse, som kun Ford Lastvogne har. For at ethvert Batteri skal holde længe og arbejde driftssikkert, maa det holdes vedlige med destilleret Vand til den rigtige Højde. Dette vil langt snarere blive gjort, hvis det kan gøres med Lethed som paa Ford Lastvognen. Afprøvning af Batteriet for den specificerede Vægtfylde sker nemt paa Ford Lastvognen. Dette er den eneste rigtige Maade at forvisse sig om, at Dynamo'en paa en hvilken som helst Lastvogn arbejder med den korrekte Ladestyrke — en meget vigtig Faktor ved Undersøgelsen af Batteriet.

Materialer

DA Ford Motor Company er i Stand til at fremstille sine Dele med større Driftsøkonomi, har det Raad til at bruge Materialer af bedre Kvalitet, som under andre Forhold vilde være mere bekostelige. Sagen er, at Ford køber i saa mægtige Partier, at selv Materialer af den bedste Kvalitet bliver indkøbt til rimelige Priser.

Enkelte, vilkaarlige Eksempler paa Kvalitetsmaterialer brugt til Ford Lastvognen er Vandpumpeaksler af rustfrit Staal — en Legering med 18 % Krom og 8 % Nikkel. Vi kan nævne den syntetiske Røsin-Emaillak, Brugen af Sikkerhedsglas overalt o. s. v.

Andre Vidnesbyrd om Materialer af bedste Kvalitet i de »skjulte«, men saa vigtige Dele paa Ford Lastvognen er Plejlstangslagerne af Sølvkadmiumlegering af samme Type, som bruges i kostbare Flyvemaskinemotorer. Saadanne Legeringer er selvsagt endnu mere bekostelige end Kobber-Blylegeringen, som Ford tidligere brugte til Plejlstangslagerne, og som gav langt bedre Resultater end de almindelige Hvidmetallejer, som er saa almindeligt brugt i konkurrerende Lastvognes Motorer.



Fords varmehandlede Ventilsæder gør færre Ventilslibninger nødvendige.

Alle Ford-Lastvogne har Trepunkt-Affjedring

Ford Lastvognskarosserier

INGEN Lastvogn er komplet uden et Karosseri, Førerhus eller Lad. Derfor er den udmærkede Kvalitet og de rimelige Priser paa Ford Standard-Lastvognskarosserier en vigtig Faktor til Gunst for Ford-Lastvognen.

Da Ford har fremstillet det største Antal Lastvogne, leveres Ford Karosserier i bedre Kvalitet og til lavere Priser — og ogsaa i større Udvalg — end Karosserier til noget andet Mærke. Dette gælder baade for de Karosserier, som fremstilles af Ford Motor Company, og de, som fremstilles til Ford Lastchassis'er af selvstændige Karosserimagere.

V-8 Ford Lastvognen males i ovntørret-Emaillak, som fuldstændig afviger fra den almindelige Celluloselak brugt paa konkurrerende Mærker. Fords Emaillak ovntørres, saa den faar en glaslignende Haardhed, som saa fortrinligt modstaar Angrebene af Sol, Regn, Støv, Sne, Is og spritholdige Anti-Frysevædske, at den kun behøver lejlighedsvis Afvaskning og Polering for at holdes i førsteklases Stand. Dette betyder en Besparelse af Tid og Penge til Vask og Polering og en bedre udseende Lastvogn saavel som færre Udgifter til Ommaling.

Kørselskomfort

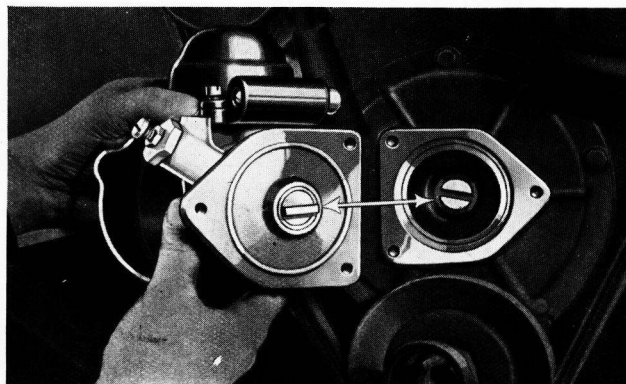
KØRSELSKOMFORT har en Værdi, som kan maales i Kroner og Ører for Lastvognsejeren, enten han selv kører Vognen eller holder en Chauffør. Kørselskomfort sætter Ejeren i Stand til at beholde sine Chauffører. Manden, som sidder bekvemt, kan bedre koncentrere sig om Kørslen og kører derfor mere sikkert.

Da Ford Lastvognen har en kompakt V-8 Motor, er der større Benplads i Ford Førerhuset, hvilket giver Føreren et mere direkte Træd paa Bremse- og Koblingspedalen. Standard Ford Førerhuset har praktisk talt samme Sædeplads som Standard Ford Coupe'en, som er en meget komfortabel Personvogn.

Førersædet i Standard Ford Førerhuset kan indstilles i tre Retninger for at passe til Førere af forskellig Størrelse. Sædet er saa nemt at indstille, at Føreren paa en lang Tur let kan ændre Indstillingen for en Forandring.

Sikkerhedsglas i Vindspejl, Døre og Bagrude beskytter Føreren og eventuelle Passagerer i Standard Ford Førerhuset.

Ford Ventilationssystemet er særlig godt og omfatter tre af hinanden uafhængige Systemer (1) Trækfri Ventilation med uhindret Udsyn opnaas ved Aabninger enten paa Siden eller foroven af Dørruderne. (2) Ventilation ved Hjælp af det nemt aabnede Vindspejl, der betjenes med et eneste Midterhaandtag. (3) Ventilation gennem den store Torpedoventilatoraabning, som er forsynet med et Skærmnet, og som



Fords direkte Drev til Strømfordeleren.

sender Luft ned mod Gulvet. Mod en mindre Ekstraberegning kan Førerhusets Bagrude indrettes, saa det kan aabnes for Ventilation.

Yderligere har Ford Lastvognen en Specialkonstruktion, som den ikke deler med nogen anden Lastvogn, i sin Triangel, som fastholder Forakslen urokkeligt i sin forudbestemte Hældning. Paa andre Lastvogne, hvis Foraksel er boltet til Fjedrene, ændres Hældningen hver Gang, Fjedrene nedbøjes. Dette bevirker undertiden, at Hældningen midlertidigt »vendes om«, hvilket fremkalder en Tendens i Vognen til at »duve« til den ene eller anden Side af Vejen, naar Forhjulsbremserne bruges.

Mange Ejere af flere Lastvogne har fundet, at de med Fordel kan bruge V-8 Ford Lastvogne til det samme Arbejde, som de tidligere brugte større Lastvogne til.

Ford Fabrikkerne Verden over har Service-Skoler, ved hvilke Mekanikere fra Fordforhandlernes Værksteder bliver belært om Brugen af det nyeste Ford Reparationsværktøj og om de rette Reparationsmetoder. Disse Service-Skoler er en vigtig Faktor til Opnaelse af dygtig Arbejdskraft i Ford Værkstederne.

Udgifterne til Arbejdsløn ved Reparation af Ford Lastvognen er mindre end for nogen anden Lastvogn. Dette er muligt delvis ved Ford Lastvognens enkle Konstruktion og delvis ved den Skoling og Træning, som Ford Mekanikerne faar paa Ford Fabrikken, samt ved det tidsbesparende, specielle Reparationsværktøj, de bruger. Da Ford Reparationsudgifterne er standardiserede, véd Lastvognsejeren definitivt i Forvejen, hvad Omkostningerne ved en given Reparation vil beløbe sig til. —

Ford Lastvognsejere har en betydelig Fordel ved Ford Ombytningsplanen for Motorer, og Fordelene ved Ombytning af Karburatorer, Strømfordelere, Bremsesko, Koblingslameller, Koblingstrykplader o. s. v. over en meget stor Tiltrækning paa erfarne Lastvognsejere.

Som Følge af Ford Ombytningsplanen kan Ford Lastvognen undergaa et fuldstændigt Motoreftersyn med den kortest mulige Driftsstandsning. Da Ombytningsdelene er repareret paa selve Fordfabrikken,



har Lastvognsejeren Garanti for, at Reparationen sker med fabriksmæssig Præcision og til den laveste Pris, ligegyldigt hvor lille Forhandlerens Reparationsværksted end er.

Kun Ford har denne komplette Ombytnings-Service. Chevrolet ombytter Cylinderblokke. Men Chevrolet Ventilene, som er anbragt i Cylindertopstykket, ombyttes ikke, og derfor maa Chevrolet-Ejeren betale ekstra for Ventileftersyn.

Vi har her fremført en Del af de Kendsgerninger, som maa overvejes ved Køb af Lastvogn. Den kloge Lastvognskøber vil selv drage sin Slutning. Ford Forhandleren vil beredvilligt besvare alle Spørgsmaal i Forbindelse med det Arbejde, Lastvognskøberen paa-tænker for sin Vogn. Naar alle Kendsgerninger og Svar foreligger, vil man finde, at Ford Lastvognen giver mere Værdi for Pengene end nogen anden Lastvogn paa Markedet.

Sammentrængt, skematisk Sammenligning af Lastvognskonstruktioner

FABRIKAT OG MODEL	FORD 81-T	CHEVROLET TA	INTERNATIONAL D-30	DODGE RE-30	G. M. C. T-16
Pris	\$ 590	\$ 583	\$ 650	\$ 604	\$ 585
Hjulafstand	134"	131,5"	128"	131"	131,5"
Afstand fra Førerhus til Rammebagkant	110"	92 $\frac{5}{8}$ "	101"	93 $\frac{9}{16}$ "	92 $\frac{5}{8}$ "
Afstand fra Førerhus til Bagaksel	60,25"	57,75"	57"	51,18"	57,75"
Vægt af Chassis	3600 lbs.	3145 lbs.	3510 lbs.	3015 lbs.	3490 lbs.
Vange-Dimension	7 × 2,75 × 0,22"	7 × 2,37 × 0,22"	8 × 2,5 × 0,19"	6,93 × 2,33 × 0,19"	7 × 2,37 × 0,22"
Bremsetype	100 % Staalbremses	Delvis hydraulisk	Delvis hydraulisk	Delvis hydraulisk	Delvis hydraulisk
Fodbremser	368 Kv."	330 Kv."	291 Kv."	189 Kv."	337 Kv."
Haandbremse	120,75 Kv."	Ingen	Transm.bremse 62 Kv."	Transm.bremse 48 Kv."	Ingen
Samlet Bremseflade	488,75 Kv."	330 Kv."	353 Kv."	237 Kv."	337 Kv."
Bagakseltræk	Gennem Kardanrør	Semi-Hotchkiss	Gennem Bagfjedre	Gennem Bagfjedre	Gennem Bagfjedre
Triangel	Ja	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
Universalled	Rulleleje	Alm. Leje	Rulleleje	Rulleleje	Rulleleje
Motor	Kompakt V-8	6-cyl.	6-cyl.	6-cyl.	6-cyl.
Boring & Slaglængde	3,06 × 3,75"	3,5 × 3,75"	3,31 × 4,5"	3,37 × 4,06"	3,43 × 4,12"
Cylindervolumen	221 Kub."	216,5 Kub."	232 Kub."	218 Kub."	230 Kub."
HK efter SAE Formel	30	29,4	26,3	27,3	28,4
HK & Omdrejninger	85 ved 3800	78 ved 3200	81 ved 3200	73 ved 3000	86 ved 3600
Kompressionsforhold	6,12	6,25	6,0	5,8	6,2
Karburatorer	Dobbelt	Enkel	Enkel	Enkel	Enkel
Indsatte Ventilæder	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej
Stempelmateriale	Aluminium	Støbejern	Støbejern	Aluminium	Aluminium
Kølekapacitet	23,6 l	13,25 l	17,0 l	17,0 l	16,1 l
Vandpumper	To	En	En	En	En
Remme & Ventilator diameter	2 Remme, 18" Vent.	17" Vent.	17" Vent.	10" alm. Type	
Kobling	11" Centrif.-Kobling	10,75" alm. Type		15 Plader	
Batteri	17 Plader, 100 Amperetimer	15 Plader	15 Plader		13 Plader