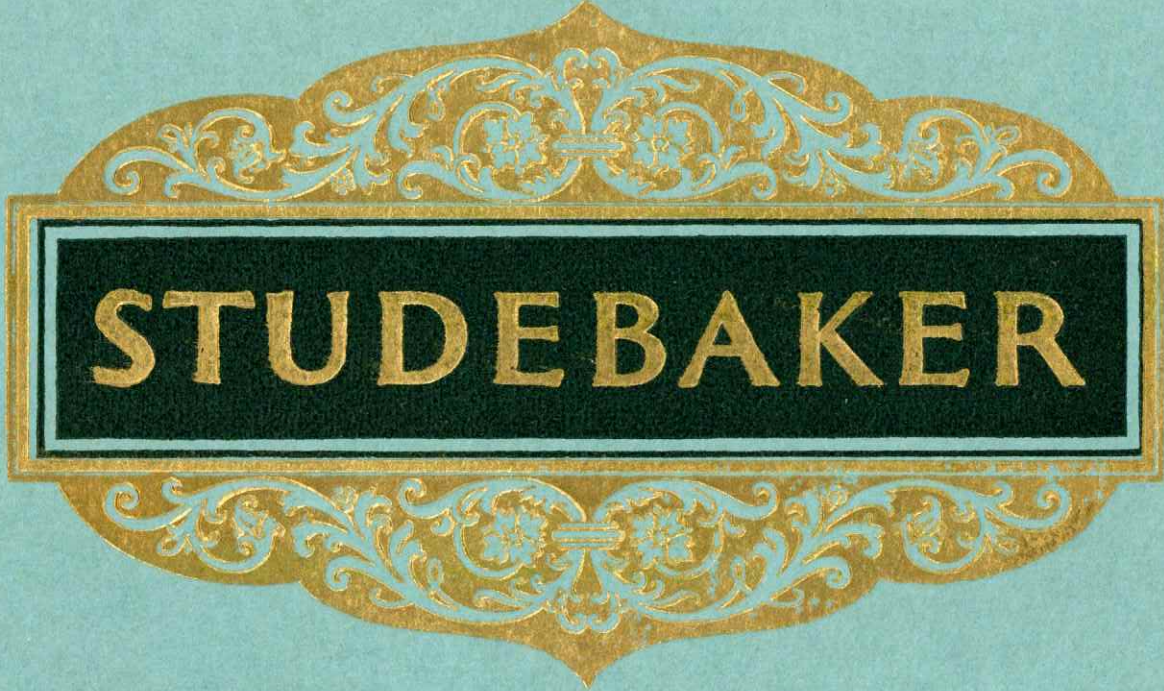
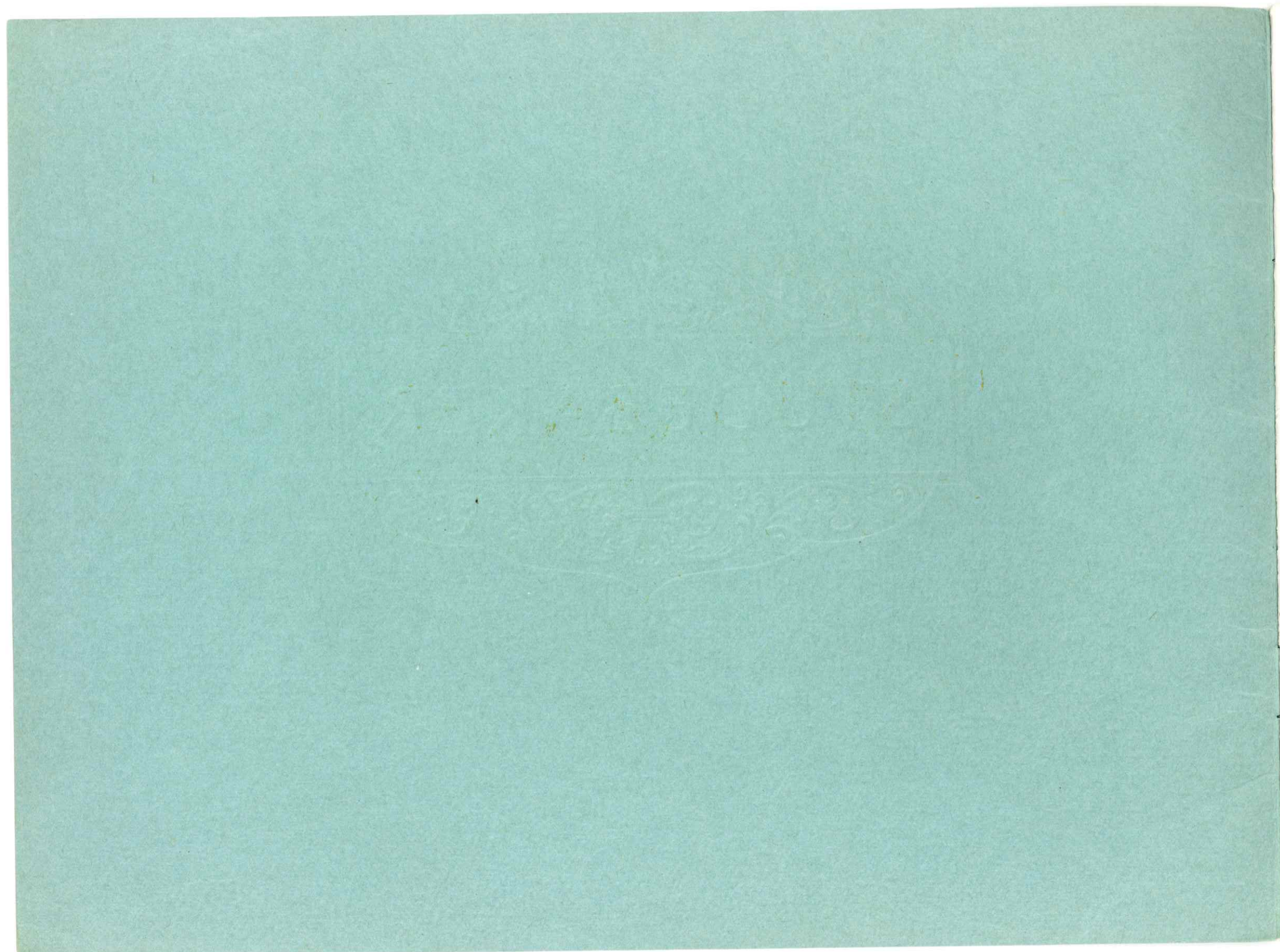




STUDEBAKER

The image shows the front cover of a Studebaker book or folder. The cover is a solid teal color. In the center, there is a decorative gold-colored frame with ornate, symmetrical scrollwork at the top and bottom. Inside this frame is a black rectangular box with a thin gold border. The word "STUDEBAKER" is printed in gold, all-caps, serif font within this black box.





1927

DANSK VETERANBIL KLUB
FRA K. KISLING
8-3-1972

C. FRIIS=HANSEN & CO.

SØTORV 1-3
KØBENHAVN K.

TELEFON 13232



Rækken af Studebaker de Luxe Vogne er nu komplet, ved Indførelsen af to nye Roadsters og to Coupéer. Studebaker begyndte fornylig Bygning af de Luxe Automobiles paa økonomisk Basis, grundet paa de enorme Hjælpemidler som dette Firma er i Besiddelse af. Fire Sedan'er blev fremstillet paa dette Tidspunkt. I Dag fremstiller Studebaker følgende seksogtyve de Luxe Modeller:

<i>President Modellerne</i>	<i>Commander Modellerne</i>	<i>Director Modellerne</i>
7 Pers. Limousine, fem Farvekombinationer.	Sedan	Sedan, 3 Farvekombinationer.
5 Pers. Sedan, Mohair- eller Klædes Betræk, to Farvekombinationer.	Sedan Regal, Mohair- eller Klædes-Betræk, 2 Farvekombinationer.	Victoria, Mohair- eller Klædes-Betræk, 2 Farvekombinationer.
7 Pers. Touring.	Victoria, Mohair- eller Klædes-Betræk, 2 Farvekombinationer.	2 Pers. Forretnings Coupé.
	4. Pers. Sport Coupé.	4 Pers. Sport Coupé.
	2. Pers. Forretnings Coupé.	Sport-Roadster.
	Sport-Roadster.	5 Pers. Touring.
		7 Pers. Touring.

STUDEBAKER

C. FRIIS-HANSEN & CO.

KØBENHAVN

STUDEBAKER, TRODS SINE 75 AAR, DOG STADIG UNG

Studebaker er en gammel Institution med en stærkt moderne Aand — 75 Aar gammel og stadig ung. Dette er Hemmeligheden ved Firmaets kolossale Vækst.

I de tre Fjerdedele af et Aarhundrede, der er gaaet siden dets Grundlæggelse som et ganske lille Firma med kun to Smedeesser og en Driftskapital paa 68 \$, er Studebaker vokset til en Organisation med Aktiver til et Beløb af over 100,000,000 Dollars, Arealer dækkende 445 Hektar Land og 21,000 Arbejdere.

Hele Verden har paaskønnet Studebakers trofaste Fastholden til de gamle Standarder af Retskaffenhed, som gengives i et Produkt fuldt ud moderne, ikke blot nu, men langt frem i Tiden.

Studebakers Førerskab med Hensyn til Indførelse og Konstruktion af nye Forbedringer i Fabrikationen af Kvalitetsautomobiler, ved at skabe nye Standarder med Hensyn til Skønhed, Ydeevne og Værdi for Pengene, fremgaar tydeligt af de følgende Sider.



Den smukke Figur af Atlanta, anbragt paa Koleren, symboliserer den Ynde og Fart, som findes hos Studebaker Luksus Automobiles

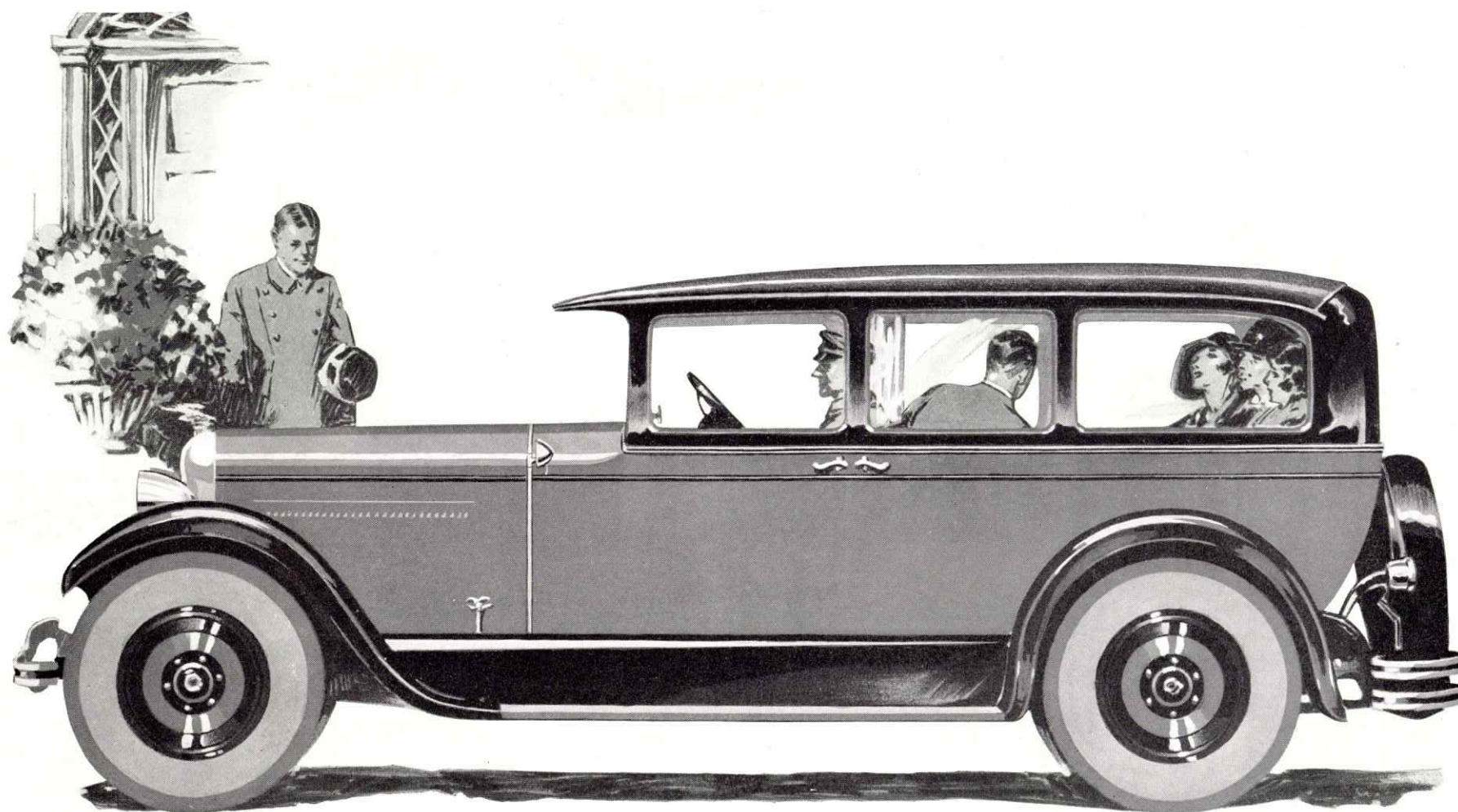


Hvorfor er Studebaker blandt de førende Mærker?

Studebaker var den første Fabrik,

- der fremstillede en 6 Cylindret Motorblok i een Støbning, en Metode som nu anvendes overalt.
- til at fremstille et Automobil med fuldt hvælvede Skærme, hvilket i høj Grad forbedrer Vognens Udseende, og som hurtigt blev efterfulgt af andre Fabrikanter.
- til at bygge et 6 Cyl. Automobil, der kan sælges for mindre end Kr. 8000.00.

- til at anvende Cord Ringe som Standard Udstyr paa et Automobil til mindre end Kr. 8000,00 med deraf følgende Besparelse for Køberne.
- til at fremstille et Automobil for mindre end Kr. 6000,00 med en Krumtap bearbejdet overalt — en Metode som kun anvendes ved de aller dyreste Automobiler.
- til at fremstille et Automobil, hvori Molybden Staal blev anvendt.
- til at anvende en ventillerende vandtæt Vindskærm, uden Træk (specielt for Studebaker).
- til at indføre Staalkarosserier med stor Sigtbarhed, i Produktionen af Kvalitets-Automobiler.



PRESIDENT LIMOUSINE (7 Pers.)

PRESIDENT Limousine er et Automobil for de Automobilejere, som ønsker deres Vogn kørt af en Chauffør. Et Spejlglasskillerum adskiller det læderbetrukne Førersæde fra Bagsæderne i Vognen. Glasskillerummet kan nedsænkes saaledes, at Vognen bliver en 7-Pers. Sedan. Naar Skillerummet er oppe, kan Samtale med Chaufføren foregaa gennem en Telefon. De brede tyktpolstrede Sæder i Bagvognen er betrukket med Klæde eller ægte Mohair smukt kantet med elegante Borter. Rygesæt, Kantine, Hjørnelamper og Loftsbelysning med Opalglas, forsøvede Beslag med

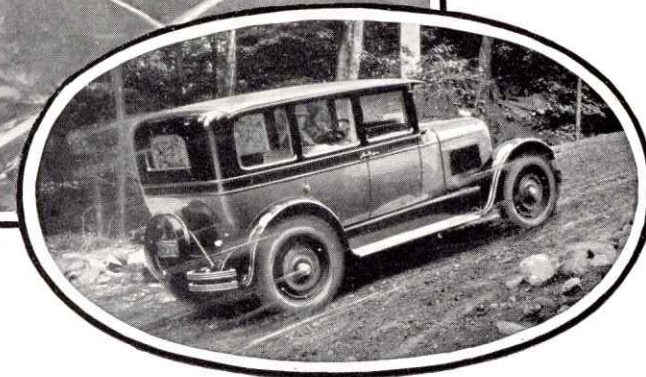
indlagt Lak; Løftestrop med Possementkvast og Silkegardiner giver hele Interieuret et fuldent elegant Udseende. Luksus Konstruktion og Studebakers eget

UDSTYR: Kofangere for og bag; selvventilerende Vindskærm, speciel Studebaker; Watson Støddæmpere; Motometer, Ur og hydrostatisk Benzinaalder paa Instrumentbrættet. Kombineret Tændings- og Ratlaas; Olierenser; speciel Chassis Smøring som kun kræver Tilsyn for hver 3000—4000 km; automatisk Vindskærmsrensere og dobbelt Førerspejl; Kantine; Rygesæt; Armlæn; Løftestrop m. Possementkvast; Opalglas i Hjørnelamper og Loftbelysning, sidstnævnte tændes automatisk, naar Døren aabnes; Silkegardiner; Stopsignal; Haandlampe med Ledning; mekaniske 4-Hjuls Bremses; Pladehjul; forniklede Sidelygter og dobbelt Lysstraale-Forlygter af Torpedotypen som betjenes fra Rattet; fuld Størrelse Ballon-Ringe.

Staalkarosseri med den store Sigtbarhed giver Vognen lave yndefulde Linier samt den højeste Grad af Sikkerhed.

Vognene leveres med flere smukke Farvekompositioner, med Betræk og indvendigt Udstyr svarende dertil. Motoren er den berømte Studebaker Big Six Motor, der er bekendt over hele Verden for sin Hastighed og Paalidelighed.

Det kraftigt byggede Chassis er forsynet med mekaniske 4-Hjuls Bremses, Ballon-Ringe og Watson-Støddæmpere.



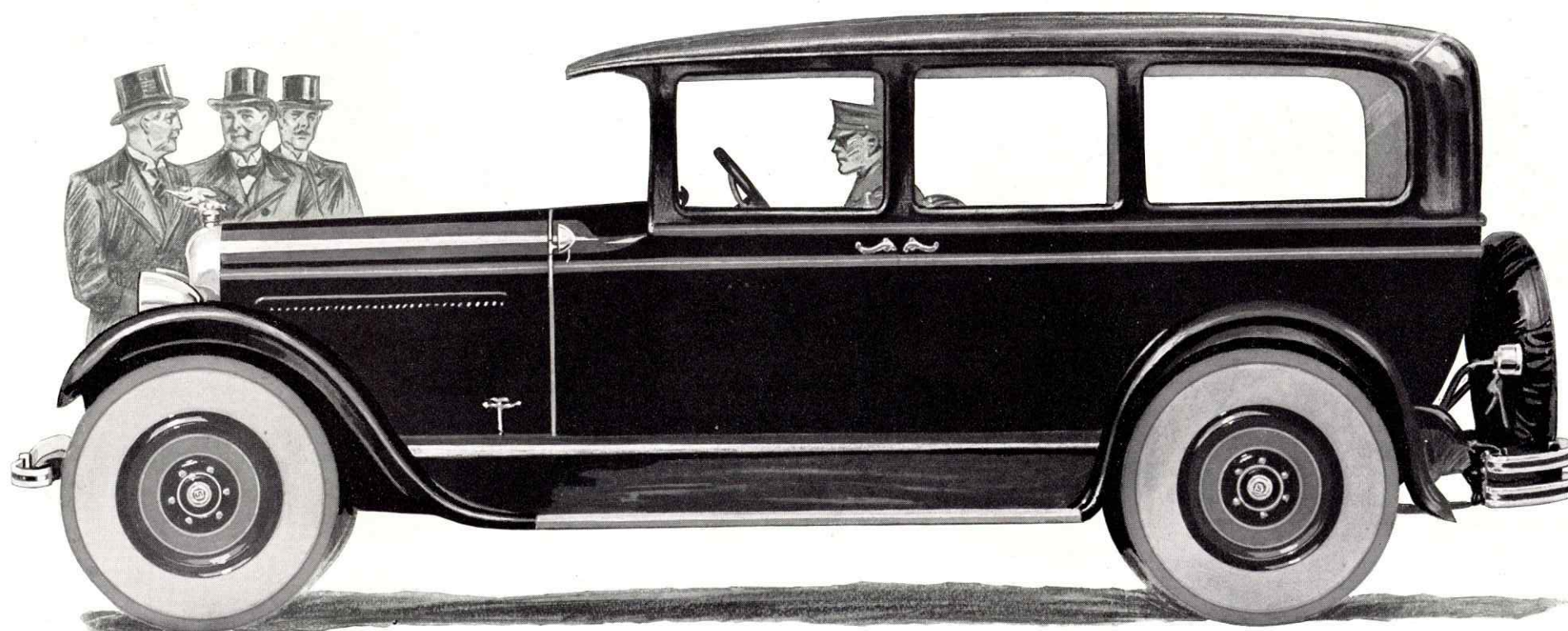
Studebakers 325 Hektar store Prøvebane.

Dette Fugleperspektiv viser Studebakers Prøvebane med den 5 km lange Hastighedsbane, Laboratoriet, Værkstederne og Klubhuset for Personalet. Udenom Prøvebanen ligger en Grusvej for Proverne. Gennem Skovpartiet løber Bakkeveje med Stigninger varierende fra 10—24 ‰. Paa disse Bakker, som vist paa Billedet tilhøjre, og gennem sprøjtende Mudder og Vand, som vist paa »Sprojtproven« tilvenstre, bliver Studebaker-Vognene stillet overfor de haardeste Prover for at konstatere Fakta af deres Ydeevne.

DET har altid været Studebakers Politik at aflaste sine Kunder for den Ubehagelighed at skulle udprøve Virkningen af nye Ideer og Forbedringer udførte af Ingeniørafdelingen og Undersøgelseslaboratoriet. Der forlanges, at hver Forbedring maa have bevist sin praktiske Værdi længe før den naar Studebakers Kunder. Ingen Del af en Studebaker-Vogn kan tilbydes Publikum som et Eksperiment. For at gennemføre denne Ide og for at være sikker paa, at den færdige Vogn vil opretholde Studebakers gode Rygte for Udholdenhed, Økonomi og glimrende Ydeevne, har Studebaker anlagt en 325 Hektar stor Prøvebane.

Dette store udendørs Laboratorium har enhver tænkelig Slags Veje — stejle Bakker, skarpe Sving, Vandhuller, dybt Sand, smaahullet Vej, Hastighedsbaner og dybt Mudder.

Paa disse Veje, fulgt af Studebaker Ingeniørernes altid aarvaagne Øjne, bliver Studebaker-vognene gennemprøvet i en Uendelighed for at alt kan fremkomme angaaende: Hastighed, Acceleration, Bremseevne, Bakkekørsel, Lydløshed og Kørselsbehagelighed, Kraft, Paalidelighed og Økonomi. Her bliver ogsaa konkurrerende Mærker afprøvet og sammenlignet med Studebaker.



PRESIDENT SEDAN (7 Pers.)

PRESIDENT Sedan er et straalende Eksempel paa et Studebaker specialbygget Automobil. For første Gang i Automobilers Historie en Vogn i Udseende og Kvalitet som bygget paa Bestilling, uden derfor at overstige en rimelig Pris. I Konstruktion og Udseende fremtræder den i det smukkeste Karosseriarbejde, man kan tænke sig, i Forbindelse med en Kraft og Ydeevne, som er særegen for Studebaker.

Dens lavtbyggede Staalkarosseri med stort Synsfelt er lakeret i pragtfulde 2-Tone Farver, kan efter Køberens Ønske leveres i to forskellige Farvekombinationer. Det

indvendige er luksuriøst oppolstret med det fineste Klæde eller Mohair med elegante Borter og med en Rigdom af Raffinementer bl. a. Ur, Kantine og Rygesæt, Loftbelysning og Hjørnelamper med Opalglas, Silke-

UDSTYR: Kofangere for og bag; selvventillerende Vindskærm, speciel Studebaker; Watson Støddæmpere; Motometer paa Instrumentbrættet; Ur og hydrostatisk Benzinmaaler; kombineret Tændings- og Ratlaas; Olierenser; speciel Chassis Smøring som kun kræver Tilsyn for hver 3000—4000 km; automatisk Vindskærmsrensere og dobbelt Førerspejl; Rygesæt; Kantine; Løftestrop m. Possementkvast; Hjørnelamper og Loftbelysning med Opalglas; Loftbelysningen tændes automatisk, naar højre bageste Dør aabnes; Silkegardiner; Stopsignal; Haandlampe med Ledning; mekaniske 4-Hjuls Brems; Pladehjul, Sidelygter, forniklede Forlygter af Torpedo-Typen med dobbelt Lysstraale, som betjenes fra Rattet; fuld Størrelse Ballon-Ringe.

gardiner, Løftestrop m. Possementkvast og forsøvede indlagte Beslag og Dørhaandtag.

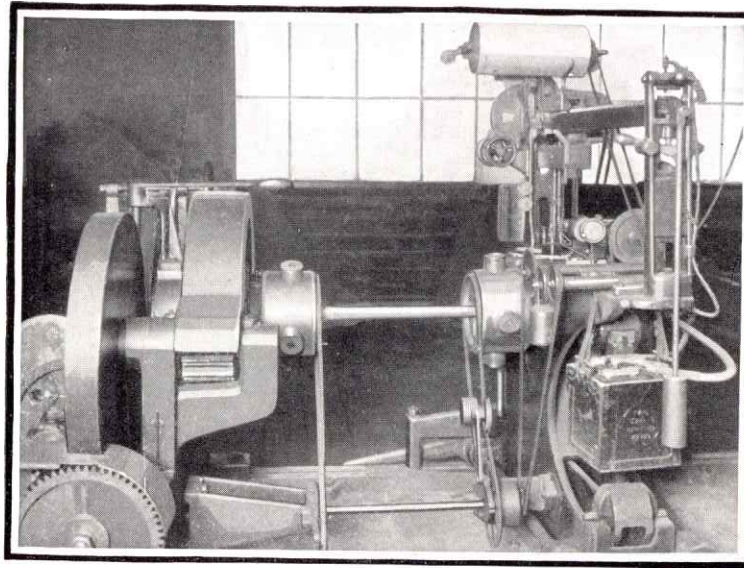
De brede Formsluttende Sæder afgiver komfortabel Plads til 7 Passagerer.

Ved Kombinationer af den udvendige Skønhed og den indvendige Luksus, er der fremkommet et Automobil af ualmindelig Kraft og Soliditet. Under Motorhjelmen er den berømte Big Six Studebaker Motor, kendt over hele Verden for Kraft og Holdbarhed, og kun overgaaet i Hestekræfter af 7 amerikanske Automobiler som koster 5—7 Gange saa meget.

Studebakers Fabrikations-Hjælpemidler.

SOM en yderligere Beskyttelse for Studebakers 75aarige gode Omdømme for Kvalitetsarbejde fremstiller Studebaker alle vitale Dele af Vognene selv i sine egne moderne Fabriker — Karosserier, Aksler, Fjedre, Motorer, Tandhjul, Differentialer, Sænksmedede Dele, Støbejern og Skærme.

Studebaker er den eneste Fabrikant af finere amerikanske Automobiler, som gør dette saa fuldtud og derved sikrer sine Kunder den højeste Kvalitetsgrad.



Paa dette Billede vises, hvorledes en Studebaker Bagaksel udsættes for en Styrkeprøve mange Gange haardere, end den nogensinde vil blive udsat for under almindeligt Brug, en Vridning paa 483 Meter-Kilogram frembringes af en meget kraftig Maskine. Enhver Studebaker Aksel maa kunne staa for denne Prøve.

Studebaker Kontrol.

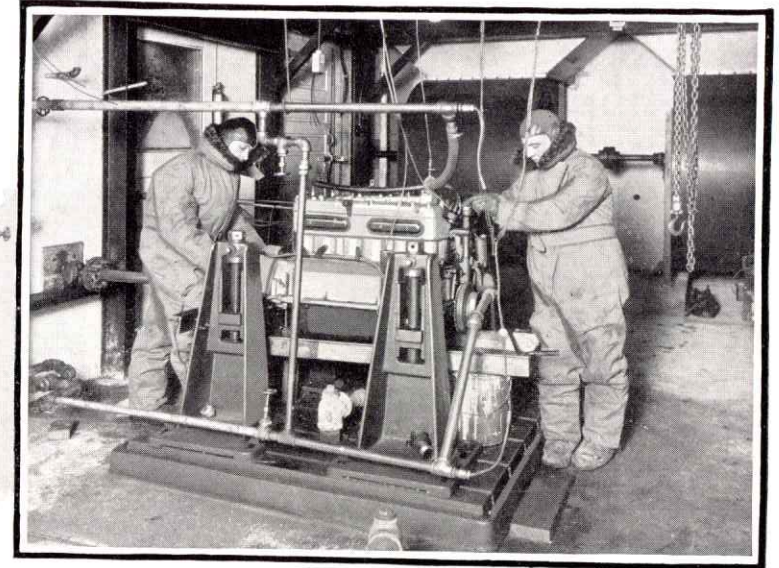
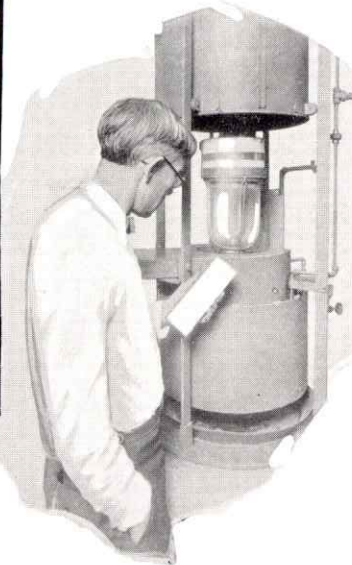
I Studebakers Fabriker er der ansat over 700 Kontrollører. Hvor betydningsfuldt deres Arbejde er fremgaar bedst af, at der foretages 1610 mekaniske Operationer i Fremstillingen af et Studebaker-Automobil, hvor Maa'ene ikke maa variere mere end $\frac{1}{1000}$ Del af en Tomme — hvilket er mindre end det halve af et Haars Tykkelse. 19000 enkelte Prøver og Eftermaalinger er nødvendige paa Studebaker Automobilerne, før disse endelig overgives til de ledende Ingeniører paa Studebakers 800 Acre store Prøvebane, hvor de gennemgaar de vanskeligste Prøver, man kan tænke sig. Meget af den glimrende Udholdenhed, Evnen til at give mere end 160,000 km økonomisk Tjeneste, som bevist af over tusinde Studebaker-Vogne med fra 160,000—800,000 km Kørsel bag sig, stammer fra den absolute Akkuratesse i Arbejdet som nedlægges i ethvert Studebaker-Automobil.

Studebakers Undersøgleslaboratorier.

STUDEBAKER opretholder et af de fineste og mest moderne Undersøgleslaboratorier i Verden udelukkende til Brug for Automobilundersøglesarbejde. Som dettes Leder er ansat en af de tidligere Afdelingschefer for De forenede Staters Standardiserings Bureau. Blandt hans Ingeniørstab findes nogle af de dygtigste Ingeniører i Amerika, hver af dem er Expert paa sit specielle Omraade.

Prøvelaboratoriet er udstyret med de mest moderne Apparater og Maskiner for Afprøvning af Raamaterialer og færdige Produkter. Det er ikke alene al Slags Staal, men ogsaa Materialer saasom: Mohair for Betræk, Klæde, Læder, Lak, Kalechematerialer

(Nedenfor) Denne Maskine, som kaldes et Fadeometer, efterligner den Virkning som Varme og Kulde, Sols ultra violette Straaler og Regn har paa Lak, Kaleche, Stof og Polstringsmateriale, som anvendes i Studebaker-Automobiler.



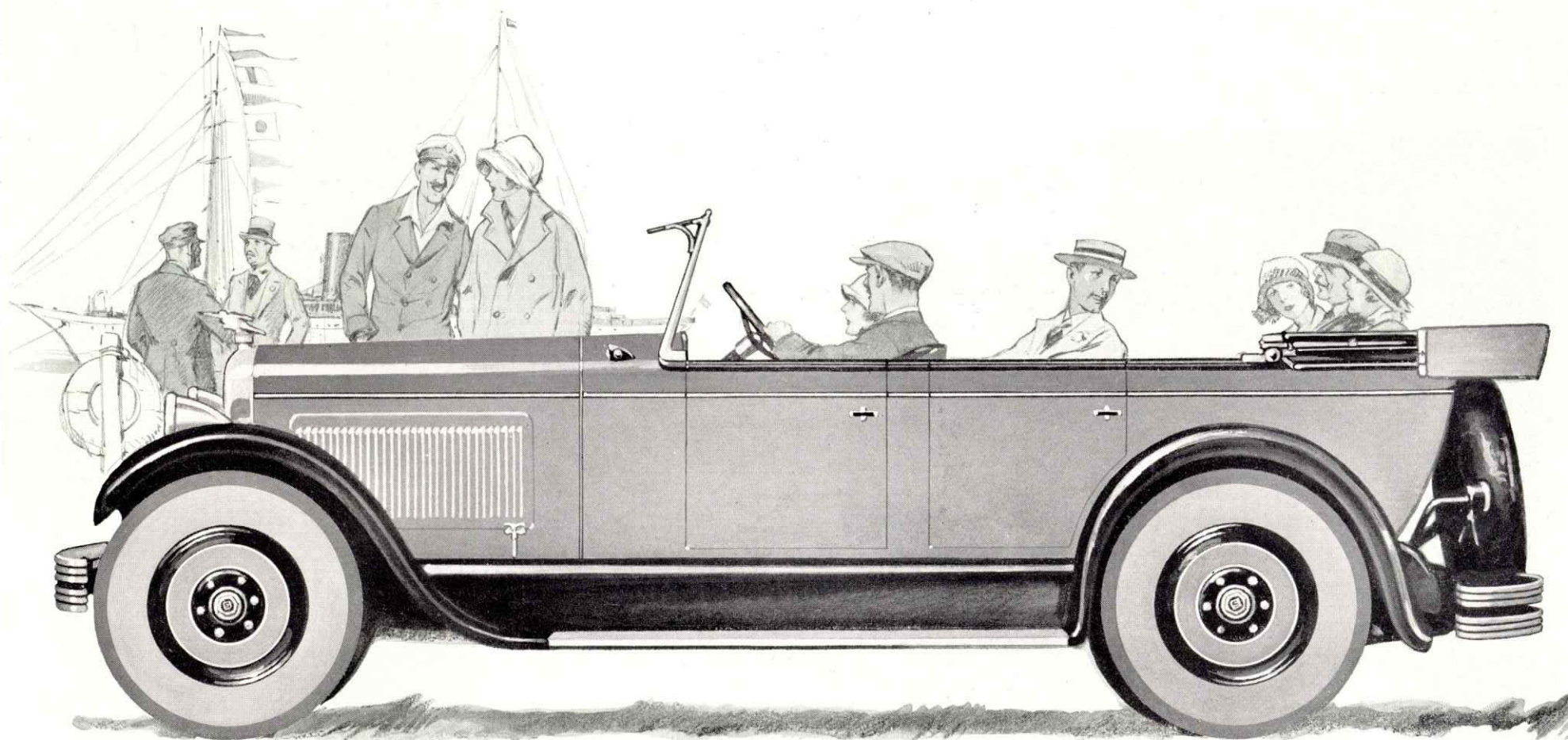
Fra Nordpolen til Æquator — i samme Rum. For at fastslaa, hvorledes forskellige klimatiske Forhold indvirker paa Motorens Gang, findes der i Studebakers Undersøgleslaboratorier et Rum, hvor Temperaturen kan varieres fra 40 Grader Celsius Kulde til 60 Graders Celsius Varme i Skyggen.

osv., der maa gennemgaa den kritiske Undersøgelse af 250 faguddannede Laboratorieteknikere.

Enhver Studebaker Aksel maa kunne staa for en Vridning af 483 Meter-Kilogram, en Belastning den aldrig vilde blive udsat for under normal Kørsel. Dette er et typisk Eksempel paa den ekstra Sikkerhedsgrænse og deraf følgende Holdbarhed, som er indbygget i ethvert Studebaker-Automobil.

Bøsningerne i Styretojet bliver udsat for Slidprøver svarende til 10 Aars virkeligt Brug. Alt Oppolstringsmateriale og Tæpper bliver prøvet for Stræk baade paa langs og paa tværs. En Traadtæller bliver anvendt ved alt Oppolstringsmateriale. Kalechestof, Læder og Lak bliver prøvet i specielle Apparater som gengiver de samme Virkninger som alt Slags Vejr: Regn, Solskin, Kulde og Varme.

Den mindste Afvigelse fra Ingeniørafdel.s Specifikationer betyder øjeblikkelig Kassation. Paa denne Maade bliver Studebakers fundamentale Kvalitet sikkert bevogtet.



PRESIDENT TOURING (7 Pers.)

OVERFLØDIG Kraft, Skønhed og luksuriøs Komfort er forenede i The President Touring. De lange lave Karosseriliner bliver fremhævet af de skønne Farver, hvori Karosseriet er lakeret.

De dybe Sæder er betrukket med ægte spansk Læder, Vindskærmsrammen og Forlygterne er svært forniklede. Kalechestiverne er af Naturtræ og Kalechen er inde-sluttet i et fikst Kalechebetræk. Alt dette giver The President Touring et Præg af Luksus og Smartness. Kalechesidestykkerne, der er meget lette at anbringe, er

anbragt i et let tilgængeligt Rum bag Ryggen af Bagsædet. Det kraftige Chassis er forsynet med den berømte Studebaker Big Six Motor. — Indehaver af mange Hastigheds- og Udholdenhedsrekorder over hele Verden.

UDSTYR: Kofangere for og bag; Watson Støddæmpere; mekanisk 4-Hjuls Brems; forniklede dobbelt Lysstraale Forlygter og Sidelygter som betjenes fra Rattet; Stopsignal; Førerspejl; automatisk Vindskærmsrenser; Ur; hydrostatisk Benzinmaaler og Motometer paa Instrumentbrættet. Haandlampe med Kabel; kombineret Tændings- og Ratlaas; Olierenser og specielt Chassissmøresystem som kun behøver Tilsyn for hver 3—4000 km Kørsel.

Det var en almindelig Lagermodel Studebaker Big Six, der først af alle slog Hastighedsrekorden af det hurtigste Eksprestog tværs over det nordamerikanske Fastland. Let Behandling og ualmindelig behagelig Kørsel opnaas ved Anvendelsen af Watson Støddæmpere i Forbindelse med fuld Størrelse Ballon-Ringe og lange Chrome-Vanadiumstaal-Fjedre. Styringen er ualmindelig let og giver i Forbindelse med de mekaniske 4-Hjuls Brems en hurtig og let Kontrol over Vognen.

Kofangere for og bag er Standard Udstyr.

Trofast mod Konstruktioner, der en Gang er fastslaaet

SELVOM Studebaker er stolt af dets Omdømme som et Foregangsfirma, negligerer det dog aldrig fastslaaede Fakta for at kunne tilbyde »noget for sig«. Dets Principper er at udvælge det bedste, forbedre det, hvor det er muligt, og levere til Kunden et Produkt som betinger hans fuldeste Tillid.



Brinnell-Prøven angiver Staalets Haardhed med absolut Nøjagtighed. En lille Staalkugle bliver under stærkt Tryk presset mod den Del, som skal prøves. Diameteren af det Mærke Kuglen efterlader i Materialet angiver Haardheden. For stort Mærke — for blødt Materiale. For lille Mærke — for sprødt Materiale. I begge Tilfælde bliver Delen kasseret.

Studebakers Ydeevne.

HVAD kan et Studebaker-Automobil præstere? Dette vil være et af de første Spørgsmaal, som De stiller Dem selv, naar De tænker paa at købe en Studebaker-Vogn. Den bedste Maade at prøve en Studebakers Præstationer paa er ved en Demonstrationstur. Lad en Studebaker-Sælger bevise Dem, hvad en Studebaker-Vogn er istand til at præstere. Eller endnu bedre, sæt Dem selv bag Rattet og kør en Tur.

Resultater af denne fornuftige Fastholden til sunde Grundlag ses af det følgende:

Motor-Konstruktion — 77 % af Automobilfabrikanterne anvender Motorer af L-Typen, der i sin Tid blev indført af Studebaker.

Gearkassen — 85 % Automobiler har sammenbygget Motor og Gearkasse. Dette har Studebaker ogsaa.

Fjedrene — 90 % anvender halv-elliptiske Fjedre. Dette gør Studebaker ogsaa.

Koblingen — 81 % anvender tør Enkelt-Plade-Kobling. Dette gør Studebaker ogsaa.

Bagakslen — 84 % anvender den halvt-flydende Type. Dette gør Studebaker ogsaa.

Kraftoverføring — 77 % anvender Hotchkiss Kraftoverføring. Dette gør Studebaker ogsaa.

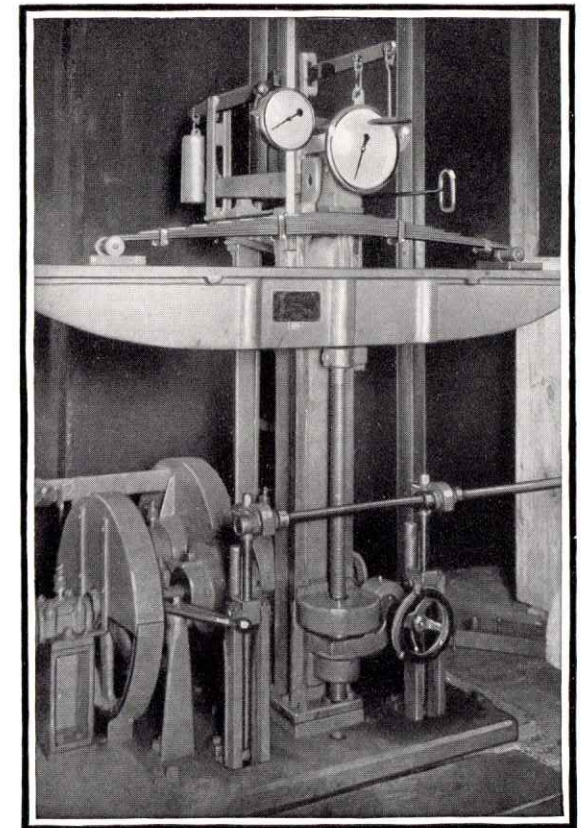
Saa først vil De være istand til at prøve, hvor overlegent en Studebaker »tager« stejle Bakker med fuld Fart, hvor lynsnart den accelererer, hvor behageligt den udlævner alle Smaahuller i Vejen, hvor sikkert den tager de skarpeste Hjørner, snør sig gennem den tætteste Trafik med et Minimum af Gearskiftninger, og hvorledes den maser sig frem gennem tungt Sand. De vil blive forbavset over den Maade, hvorpaa den lystrer det mindste Vink, samt dens Elasticitet og Overskud af Kraft.

Studebaker-Automobiler har sat Præstationsrekorder i enhver Del af Verden. I Culver City i Californien den 5. April 1927 kørte en almindelig Studebaker Commander Lagermodel 5000 miles i mindre end 5000 Minutter. Dette blev kontrolleret af Officials fra American Automobile Association. Ved denne Lejlighed satte Studebaker 10 Verdensrekorder.

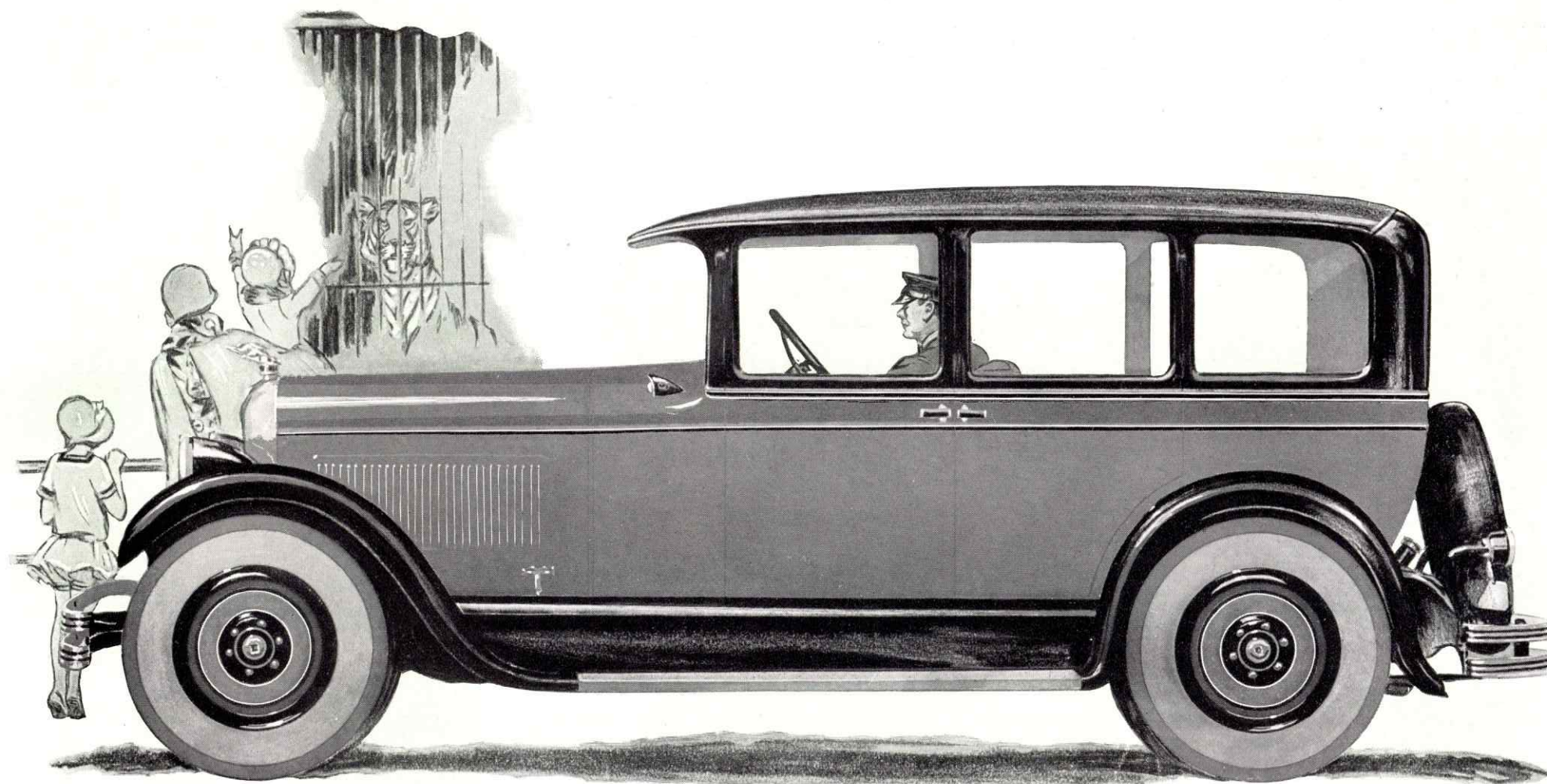
Efter denne enorme Prøve paa Hurtighed og Udholdenhed udtalte den berømte Væddeløbskører Harry Hartz følgende: »Baseret paa min personlige Erfaring ved Kørsel med min egen Studebaker Commander og efter denne Rekordkørsel paa Culver Citys Motorbane med en almindelig Studebaker Commander Lagermodel, er det min Overbevisning, at den vil holde enhver given Hastighed op til 65 miles (104 km) i Timen, længere, mere glidende og for mindre Omkostninger pr. Time baa- de for Benzin, Olie og Reparationer, end noget andet Personautomobil, der for Øjeblikket bliver bygget i Amerika.«

Foruden 14 Rekorder sat i United States og dets Territorier, har Studebakers Præstationsrekorder i Spanien, Australien, Syd-Afrika, Peru, Chile, Argentina og Brasilien.

Men Studebaker gør mere end at bygge en hurtig Vogn. Studebaker indbygger ekstra Styrke og overflodig Kraft for at sikre Dem flere Kilometer og Aar af glidende lyd- løs Kørsel, hvadenten det er for fuld Fart eller ved langsom Kørsel.



Grunden til den overmaade behagelige Kørsel i Studebaker Automobilerne kan følges direkte tilbage til denne underligt udseende Prøvemaskine. Ikke alene maa Studebaker-Fjedrene vise, at de reagerer nøjagtigt for Sammentrykning og Udstrækning, men kun nøjagtigt ens afballancerede Fjedre bliver monteret paa Vognene. Der er ingen Appel fra den Kendelse, som den fintfølede Indicator paa denne Maskine afgiver.



COMMANDER SEDAN (5 Pers.)

KAPTAJN paa Boulevarderne og Herre paa de aabne Landeveje er den Fører, som sidder bag Rattet paa en Studebaker Commander. For denne Vogn — den største automative Frembringelse i de sidste 10 Aar — er i Besiddelse af en elektricerende Kraft, som kun findes i 7 andre amerikanske Automobiler, der koster 2—5 Gange saa meget. Commander er et Vidunder af Fart og Kraft.

Dens Big Six Motor vil accelerere fra 8 til 65 km i Timen i 18,4 Sekunder og vedblivende køre 112 km i Timen. En

Commander Lagermodel satte 10 Verdensrekorder for Hastighed og Udholdenhed ved at køre 5000 miles (8000 km) i mindre end 5000 Minutter. Ved Økonomiprøver i 61 Byer udviste The Commander et Gennemsnit af ca. 14 Liter pr. 100 km.

UDSTYR: Kofangere for og bag; Støddæmpere paa alle Hjul; speciel Studebaker selvventilerende Vindskærm; mekaniske 4-Hjuls Brems; Pladehjul; Motometer og hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet; kombineret Tændings- og Ratlaas; Sidelygter og dobbelt Lysstraale Forlygter som betjenes fra Rattet; Løftbelysning, Stopsignal; automatisk Vindskærmsrensere og Førerspejl; Olierens; specielt Chassis Smøresystem som kun behøver Tilsyn for hver 3—4000 km Kørsel; Silkegardiner; pletterede Beslag og Haandtag; fuld Størrelse Ballon-Ringe.

Perfekt afballanceret Chassis, lange, med Støddæmpere forsynede Fjedre, fuldendt Konstruktion for let Betjening, og en ualmindelig Evne til at »ligge til« paa Vejen fordres af en Vogn med The Commanders hurtige og kraftige Motor. Staalkarosseriet, med det store Synsfelt, er svejset til en fuldstændig Enhed (ikke nittet), er typisk for The Commanders solide Konstruktion.

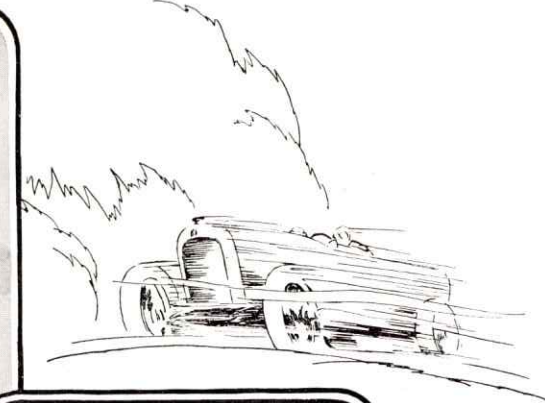
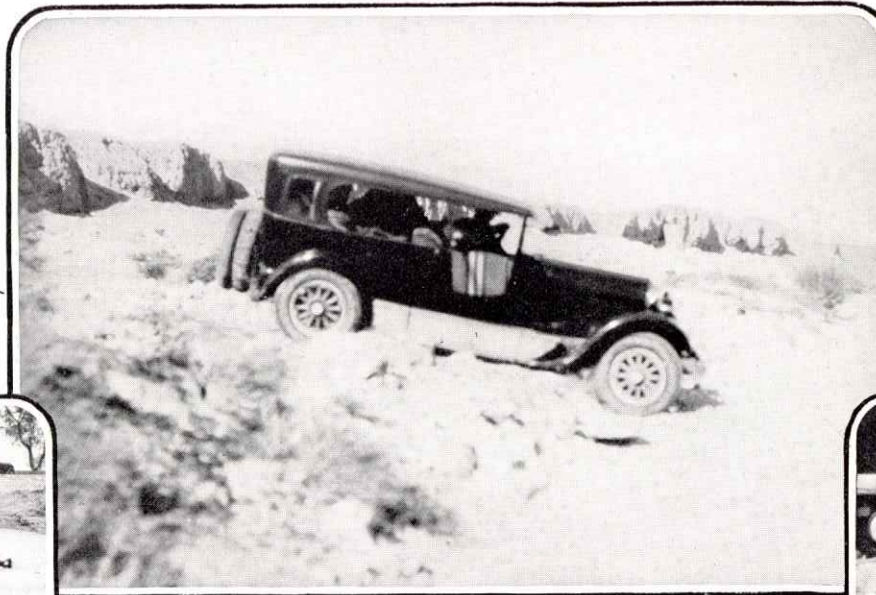
Raffineret udstyret med pragtfuldt Mohairs Betræk gør Commander til en Triumf for Studebaker med Hensyn til Værdi for Pengene og fuldendt Skønhed.

Studebakers Holdbarhed.

HVAD Studebakers Udholdenhed betyder kan bedst forstaaes af følgende Udtryk, som er blevet almindeligt indenfor Automobilkredse: »Naar en Studebaker lige netop er tilkørt er andre Vogne udkørte.« Studebakers store Holdbarhed og Paalidelighed, som nævnes i den foregaaende Sætning, bevises bedst ved, at mere end eet Tusinde Studebaker-Ejere har opnaaet fra 160,000—800,000 km Kørsel med deres Vogne, og disse Tal er endda endnu ukomplette, da mange af Vog-

Westinghouse Elektricitets Co., Newport Kemikalie Co., Shell Benzin Co. o. s. v. o. s. v.

En anden betegnende Anerkendelse for Studebakers Holdbarhed er det store Antal af Politifunktionærer og andre officielle Personer som anvender Studebaker Automobiler i Udførelsen af deres Gerning, særligt i tyndtbefolkede ufremkommelige Dele af Landet. En bestemt Big Six Model er kendt under Navnet »The Sheriff«, fordi en Masse Sheriffer har udvalgt denne bestemte Vogn som særligt egnet til den haarde Kørsel, de byder deres Vogne. Tolv ud af fjorten Kommuner i Arizona forsyner deres



(Ovenfor). Selv den fuldstændig øde Sinai Orken uden Vej eller Sti kan ikke standse en Studebaker-Big Six. Tungt lastet pløjer denne Vogn sig igennem navdybt Sand og over klippefulde Egne for at planlægge den nye Rute fra Jerusalem til Kairo i Ægypten.



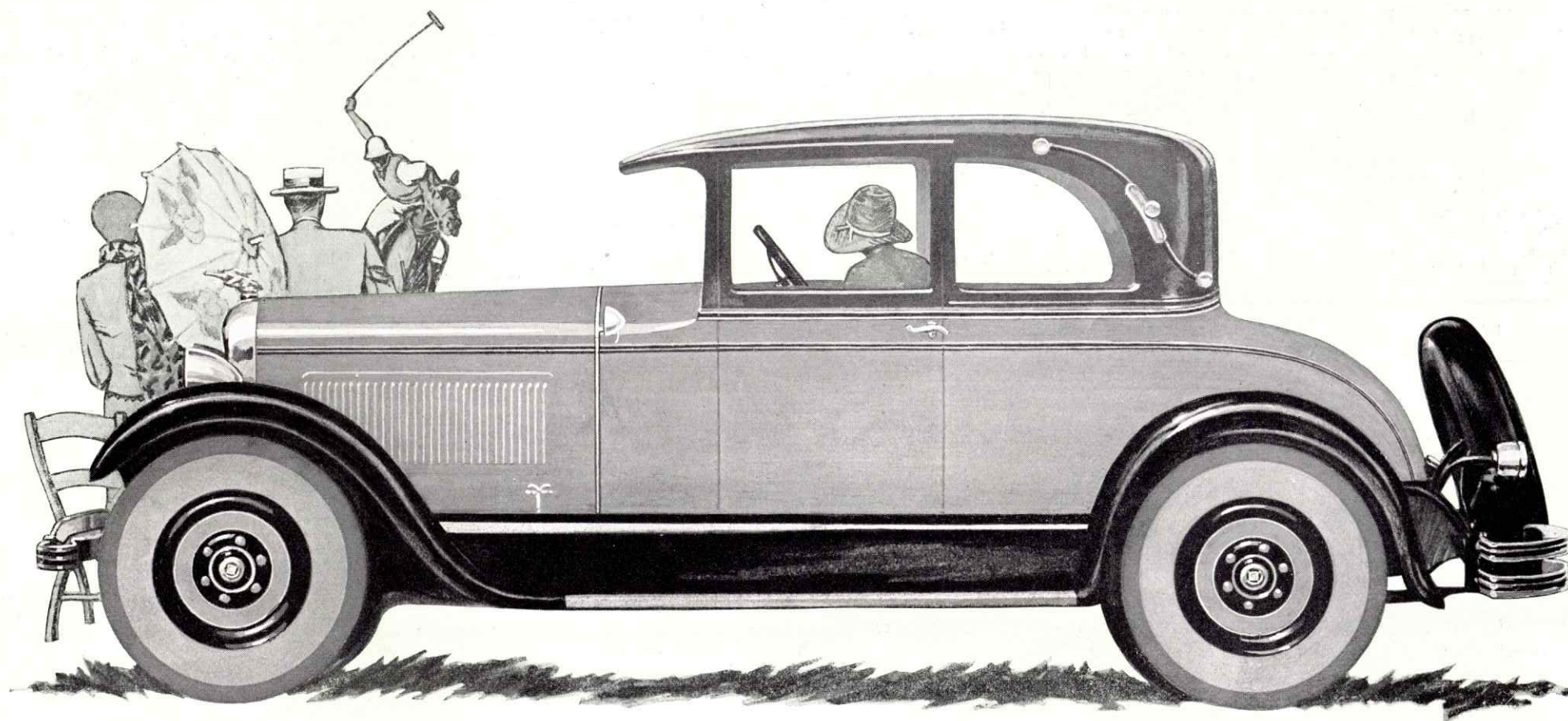
Halvt neddykket i Vand forcerer denne Studebaker Touring en Flod i Australien. En glimrende Demonstration af Studebakers vandtætte Tændingssystem. Og dog — dette hører til denne Vogns daglige Arbejde. Den tilhører et australsk Transport Compagni som har en hel Vognpark af Studebaker-Vogne.

*1009 Studebaker-Vogne — stadig i Brug —
har hver især kørt mere end
160.000 km.*

Ab Jenkins var den første Mand til at slå Rekorden af de hurtigste amerikanske Eksprestog tværs over Amerika. Jenkins, en Forretningsmand fra Salt Lake City kørte sin Studebaker (alm. Lagermodel) fra New York til San Francisco 6 Timer og 25 Minutter hurtigere end det hurtigste Eksprestog.

nene er i Brug endnu. — Et yderligere Bevis for Studebakers Paalidelighed og Økonomi, er det store Antal af Firmaer over hele Amerika, som har standardiseret Studebaker som Forretningsvogne grundet paa dens Holdbarhed, Økonomi og Paalidelighed. Det store Syd Californiske Edison Elektricitets Compagni f. Eks. har en Vognpark paa 126 Studebaker Automobiler; Hjemmets Assurance Comp. i New York har 86. Foruden disse er der hundreder af velkendte amerikanske Organisationer, som har Studebaker Vogne i deres Vognpark. Bl. a. Long Bell Trælast Co.,

Sheriffer med et Automobil til officielt Brug — og hver eneste af disse tolv bruger Studebaker. I mange af de største amerikanske Byer anvender Brandchefen Studebaker-Automobiler til Udrykningsvogne. Han ved, at han kan stole paa, at en Studebaker-Vogn vil bringe ham sikkert og hurtigt til Brandstedet i al Slags Vejr — mere end kraftig nok til at præstere den største Fordring til Hastighed og Styrke. Nogle Steder har Brandvæsenet praktisk talt standardiseret Studebaker som Brandvogne, f. Eks. Denver har 5 Studebaker-Vogne og Baltimore 6.



COMMANDER VICTORIA (4 Pers.)

I Commander Victoria er samlet den Fart, Udholdenhed og Kraft som i Forbindelse med den udprægede Skønhed og luksuriøse Udførelse af det indvendige Udstyr har gjort Studebaker Big Six til den hurtigst sælgelige af de kraftige Automobiler.

Følelsen ved at køre denne pragtfulde Vogn er det samme som at mærke den Kraft som satte 10 Verdensrekorder paa Culver City Motorbane, hvor en Vogn nøjagtigt som denne — en ganske almindelig Lagermodel — fuldt belastet tilbagelagde 5000 miles i 4908

Minutter og 22 Sekunder — en Gennemsnitsfart af 61,12 miles (97,79 km) i Timen. The Commanders glimrende Ydeevne blev yderligere demonstreret i 33 Bakkeprøver, og dens Økonomi blev bevist ved 61 Prøver, hvor det

UDSTYR: Kofangere for og bag; Støddæmpere paa alle fire Hjul; speciel Studebaker selvventillerende Vindskærm; Pladehjul; mekaniske 4-Hjuls Brems; Motometer og hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet; Sidelys og dobbelt Lysstraale torpedoformede Forlygter som betjenes fra Rattet; Løftbelysning; kombineret Tændings- og Ratlaas; Stopsignal; automatisk Vindskærmsreiner og Førerspejl; Olierenser; speciel Chassis Smøresystem som kun behøver Tilsyn for hver 3—4000 km Kørsel; Silkegardiner; Løftestrop med Possementkvast; sølvindlagte Beslag og Haandtag; fuld Størrelse Ballon-Ringe.

gennemsnitlige Benzinforbrug var ca. 14 Liter pr. 100 km. Foruden rigelig og bekvem Plads til fire Personer har The Commander ogsaa et stort Rum for Pakker bag ved Førersædet, og rigelig Plads for Bagage i den skraa Bagende.

Støddæmpere, fuld Størrelse Ballon-Ringe og lange Fjedre, sikrer en ualmindelig behagelig Kørsel.

The Commander Victoria leveres enten med Klædes eller Mohair Oppolstring, og med hver Type Oppolstring leveres tilsvarende smukt Karosseriudstyr.

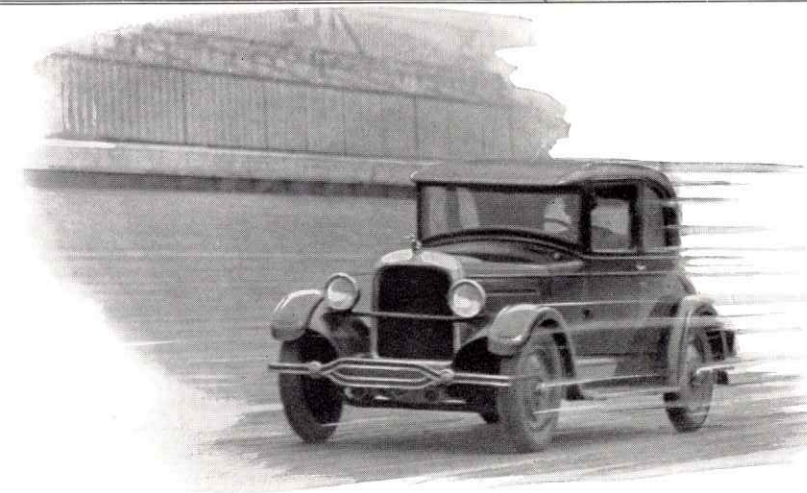
Løb	Over hele Kansas	Pikes Peak	Buenos Aires til Rosario Gran Premio	Salt Lake City og Los Angeles	Buenos Aires til Rosario Gran Premio	Freemantle til Sidney Australien	Over hele Pennsylvania	Capetown og Johannesburg, Syd Afrika	Santiago til Lontue, Chile	Gran Premio, Argentina	El Paso til Santa Fe	Boise City til Salt Lake City	Minneapolis til Winnipeg	Barcelona til Madrid, Spanien	Denver til Salt Lake	Brisbane til Burketown, og retur Australien
Dato	9. Jan. 5. Maj 1922	7. Septbr. 1922	25. Febr. 1923	14. Oktbr. 1923	9. Marts 1924	13. Febr. 1924	15. Maj 1924	26. Novbr. 1924	23. Jan. 1925	25. Febr. 1925	1925	1925	1925	12. Juli 1925	13. Juli 1925	28. Aug. 1925
Tid	116 Dage	1 Time 45 Min.	10 Timer 45 Min. 35 Sek.	23 Timer 43 Min.	24 Timer 45 Min.	141 Timer 45 Min. (Køretid)	20 Dage	35 Timer 55 Min. 13 Sek.	3 Timer 16 Min. 5 Sek.	21 Timer 27 Min.	10 Timer 35 Min.	8 Timer 52 Min.	10 Timer 36 Min.	8 Timer 47 Min.	12 Timer 56 Min.	110 Timer
Lager Model	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Vogn	Light Six	Big Six Touring	Special Six	Special Six	Special Six	Special Six	Light Six	Big Six	Special Six	Special Six	Standard Six Phaeton	Special Six	Big Six	Big Six	Special Six	Special Six Sport Roadster
Fører	.....	Edward J. Ryan	Wm. T. Burke	Ab Jenkins Ray Peck	M. de la Fuente	John Burton	Howard French og Boyer	T. J. Van Rooyen og L. Fick	Aladino Azzari	Angel Marelli	Daniel Vaughn	Ab Jenkins	G. H. Maitland	Rafael Bianchii	Ab Jenkins	.....
Tilbagelagt Distance	55.552 km	55.83 km	756.23 km	1372.48 km	756.23 km	4648.40 km	16.000 km	1575.21 km	219 km	1517.29 km	582.46 km	.....	714.40 km	669.34 km	941.27 km	4827 km
Gennemsnitsfart	.....	33.63 km i Timen	70.31 km i Timen	56.32 km i Timen	.....	32.16 km i Timen	.....	50.06 km i Timen	.....	70.47 km i Timen	.....	75.62 km i Timen	65.97 km i Timen	74.17 km i Timen	72.73 km i Timen	.....

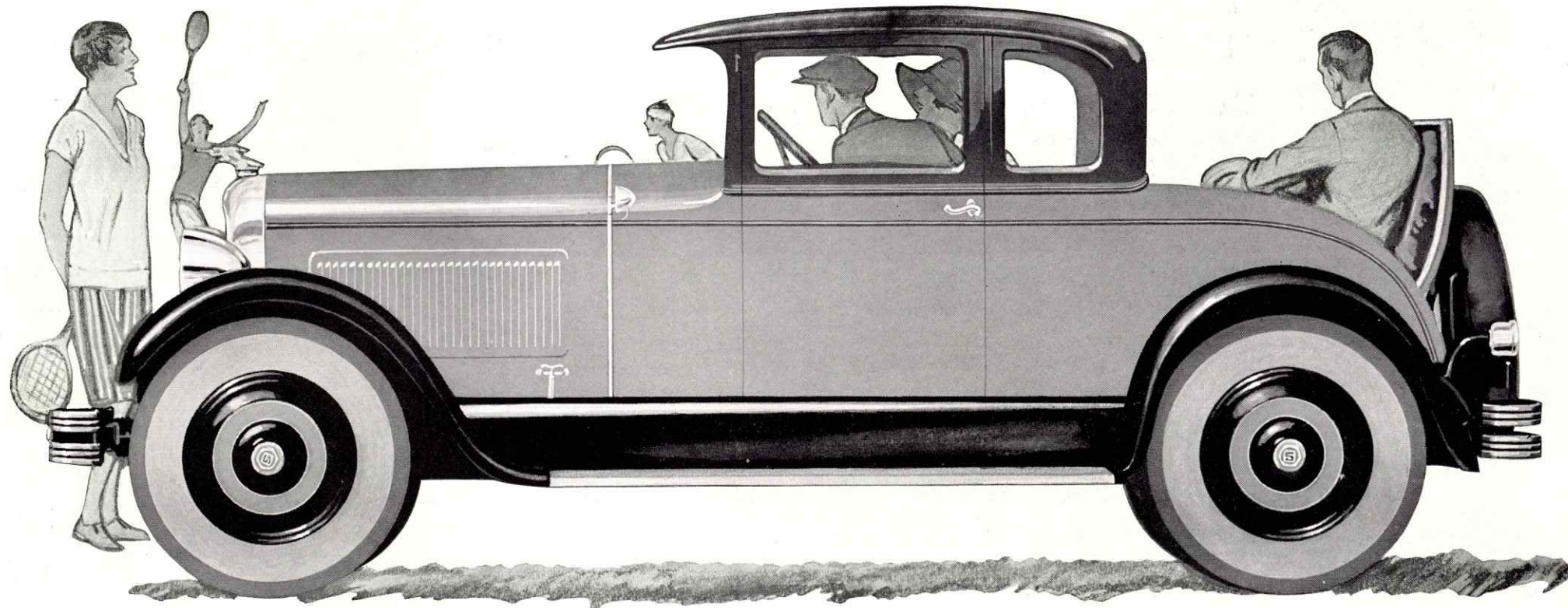
Løb	Los Angeles til Salt Lake	Oahu, Hawaii	Tværs igennem U. S. A.	Rio de Janeiro, Petropolis, Brasilien	"Prova Washington Luis", Brasilien	Sao Paulo Rio de Janeiro og retur	San Francisco til Portland og retur	Moran Standard Rennen til Buenos Aires, Argentina	Buenos Aires, Arg. til Ascension, Para	Piura til Chiclayo, Peru	Santiago til Cartagena, Chile	Culver City, Californien
Dato	12. April 1926	April 1926	14. 17. Juni 1926	30. Maj 1926	Juli 1926	8. Juni 1926	4., 5. og 6. Oktbr. 1926	24. Oktbr. 1926	20. Novbr., 14. Dec. 1926	1926	1927	1. 5. April 1927
Tid	16 Timer 17 Min.	1 Time 55 Min.	86 Timer 20 Min.	1 Time 9 Min.	.....	48 1/2 Time	37 Timer 2 Min.	3 Tim. 36 Min. 21 3/4 Sek. 3 Tim. 32 Min. 43 1/4 Sek.	24 Dage	6 Timer	11 Time 11 Min.	4908 Min. 22 Sek.
Lager Model	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Vogn	Big Six Sheriff	Standard Six	Big Six Sheriff	Big Six	Big Six Tourer	Standard Six Tourer	Big Six Sport Roadster	Big Six Standard Six	Standard Six	Big Six	Special Six	Commander Victoria
Fører	Ab Jenkins Ray Peck	.....	Ab Jenkins Ray Peck	Irineu Correa	.....	Perrénoud Salgado	R. A. Conyes	Carlos Noni Antonio Moran	E. G. Romero A. C. Ifflinger	Rafael Cabredo	Aladino Azzari	Harry Hartz Eddie Hearn Louis Wilson Ab Jenkins
Tilbagelagt Distance	1256.63 km	131.94 km	5584.84 km	85 km	1180 km	1314 km	2342.70 km	.....	1609 km	252 km	.....	8045 km
Gennemsnits Fart	77.71 km i Timen	70.80 km i Timen	64.68 km i Timen	73.8 km i Timen	.....	.....	63.23 km i Timen	.....	.....	42 km i Timen	.....	98.34 km i Timen

Studebaker Rekorder fra hele Verden.

I enhver Del af Verden har Studebaker demonstreret sin glimrende Ydeevne ved at sætte bemærkelsesværdige Rekorder for Hastighed, Udholdenhed og Bakkekørsel. Ovenstaaende Tabel viser nogle af de mest bemærkelsesværdige Rekorder, der er sat i de sidste 5 Aar.

Ved at fuldføre 5000 miles (8000 km) i mindre end 5000 Minutter paa Motorbanen i Culver City i Californien satte en almindelig Lagermodel Studebaker-Commander 10 Verdensrekorder for Hastighed og Udholdenhed. 5000 miles (8000 km) i mindre end 1 miles i Minuttet (1,6 km i Minuttet) svarer til 25.000 miles (40.000 km) Kørsel med almindelig Fart. Den eneste mekaniske Reparation som blev foretaget paa denne Studebaker-Commander var kun Udskiftning af et Tændrør og tre Fedtkopper, som var knækket ved en for hurtigt udført Smøring af Vognen. Hvor længe The Commander er i Stand til at »rulle« Mil efter Mil af bag sig ved normal Kørsel, kan bedst bedømmes ved det Faktum, at der er over tusinde Studebaker-Vogne, hvis Speedometer viser fra 160.000—800.000 km Kørsel — og de kører stadig.





COMMANDER SPORT COUPÉ (4 Pers. med Klapsæde).

(Kan ogsaa leveres som 2 Pers. uden Klapsæde).

COMMANDER Coupe har det samme Chassis, hvormed der blev sat 10 Verdensrekorder ved at køre 5000 miles (8000 km) i mindre end 5000 Minutter — total forbrugt Tid. Intet andet almindeligt Lagerautomobil har nogensinde kørt saa langt i saa kort en Tid. Den berømte Væddeløbskører Harry Hartz siger: »The Commander vil holde enhver given Hastighed op til 65 miles (104 km) i Timen, længere, mere glidende og for mindre Omkostninger pr. Time, baade for Benzin, Olie og Reparationer, end noget andet Lagerautomobil, der for Tiden bygges i Amerika.

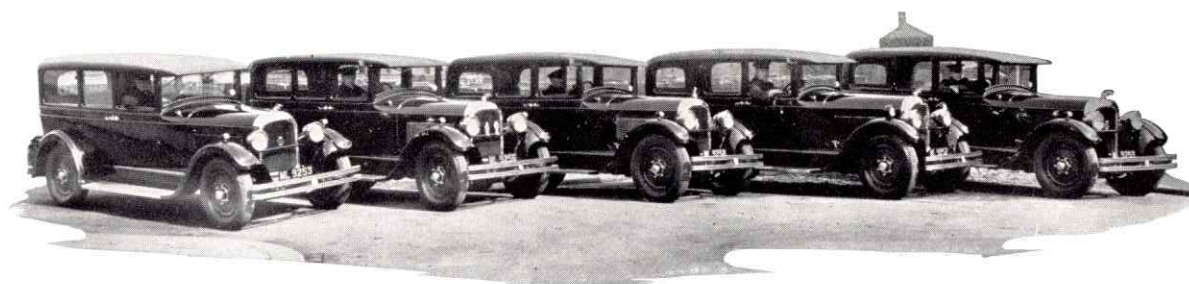
Lynsnar Acceleration fra 8 km til 65 km i Timen i 18,4 Sekunder op til en vidunderlig svævende Fart af 112 km i Timen, og hertil økonomisk Kørsel bevist ved 61 Prøver med et Gennemsnitsforbrug af ca. 14 Liter pr. 100 km.

UDSTYR: Kofangere for og bag; Støddæmpere ved alle fire Hjul; speciel Studebaker selvventillerende Vindskærm; fuld Størrelse Ballon-Ringe; mekaniske 4-Hjuls Bremses; Pladehjul; Motometer og hydrostatisk Benzinmaalers paa Instrumentbrættet. Kombineret Tændings- og Ratlaas; Sidelygter og dobbelt Lysstraale torpedoformede Forlygter der betjenes fra Rattet; Loftbelysning; Stopsignal; automatisk Vindskærmsrensers og Førerspejl; Olierensers; specielt Chassis Smøresystem som kun behøver Tilsyn for hver 3—4000 km; Silkegardiner og »Butlers« pletterede Beslag og Haandtag.

Staalkarosseriet med det store Synsfelt er smukt lakeret med to-Tone Lacquer (en Slags Sprøjtetlak), og det indvendige af Karosseriet er smagfuldt udført i Mohair med tilsvarende Borter. Under Bagsmækken er der et fikt Klapsæde lavt bygget med god Plads til Benene. Vinduet mellem Førersædet og Klapsædet kan sænkes, saa Passagererne i Klapsædet kan tale med Passagererne inde i Vognen. The Commander Coupe kan ogsaa leveres som en Forretnings Coupe for 2-Pers. Den er da oppolstret med Læder og under Bagsmækken er der et Bagagerum 0,6 Kubikmeter stort.



Studebakers permanente Udstilling i Rosen-Salen i det eksklusive Hotel Plaza paa 5te Avenue i New York. Fra de vidunderskønne Frembringelser, som Amerikas ledende Karosserikonstruktører har udstillet her, kom Inspirationen og Grundlaget for Studebakers berømte De Luxe Automobiles.



Mange store Firmaer over hele Verden har hele Vognparke af Studebaker-Vogne. Ovenstaaende Vognpark bestaaende af 5 President Sedan'er ejes af Gramofon-Firmaet »Sin Herres Stemme« i Hayes, Middlesex, London, England.

I Udførelse som „Bygget paa Bestilling“ og kombineret med Studebakers Kraft og Udholdenhed.

DEn Ide at kombinere virkelig Skønhed og Luksus med Studebakers Kraft og Udholdenhed, stammer fra den permanente Udstilling af specialbyggede Karosserier paa Studebaker Chassis'er, som opretholdes i Rosen-Salen i det eksklusive Hotel Plaza paa 5te Avenue i New York.

Luksus Udførelse uden Luksus-Pris.

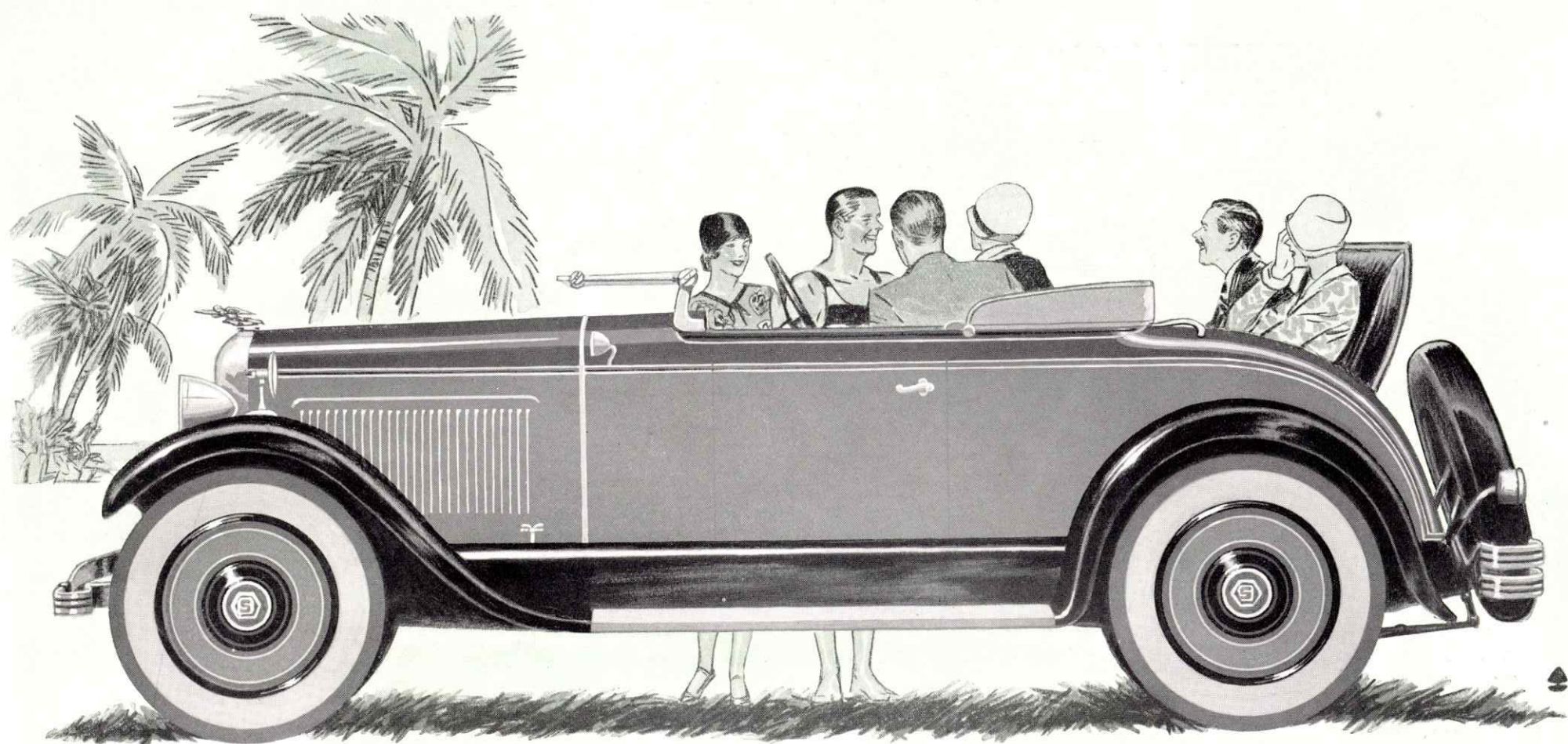
De mange anerkendende og begejstrede Udtalelser om den Skønhed og Personlighed der præger disse Vogne, bevirkede at Studebaker-Fabrikernes Ledelse besluttede at fremstille en Serie Vogne, der vilde gøre det muligt for de mange at eje den dyrt-betalte Sænkende og Luksus, som før kun var muligt for de faa.

Denne revolutionerende Ide — et typisk Bevis for Studebakers Fremgang — foraarsagede Maaneder af vanskeligt Arbejde, gennemgribende Undersøgelser af Verdens fineste Eksemplarer af Luksus Karosseriarbejde, og Samarbejde med saadanne eminente Karosserikonstruktører som Le Baron og Dietrich.

Det endelige Resultat fremviser en af de mest bemærkelsesværdige Bedrifter i mange Aar indenfor de bedre Vognklasser. Nu, for første Gang i Automobilets Historie, er det muligt at købe en Vogn, komplet med Hensyn til Luksus og Skønhed til en rimelig Pris.

Overflod af Skønhed i enhver Detaille.

I enhver Detaille er det eftertragtede Luksuspræg synligt — i den smukke Taglinie og den afrundede Bagende af det lavtbyggede Staalkarosseri, i den særprægede Anbringelse af alle Karosserilisterne, i de friske Farvekombinationer af skinnende To-tone Lak, i den forsøvede Figur af Atlanta paa Kølerproppen, og i den Luksus og raffinerede Maade, hvorpaa det indvendige af Karosseriet er udført. Studebaker Vognene er en Aabenbaring af Skønhed — en Revolution med Hensyn til gedigen Værdi for Pengene, som kun Studebakers enorme Hjelpe midler gør mulig.



THE COMMANDER SPORT ROADSTER (4 Pers. m. Klapsæde).

THE Commander Sport-Roadster er udstyret med den samme Motor som satte 10 Verdensrekorder, og som var den første til at slaa Rekorden af Nordamerikas hurtigste Exprestog tværs over Amerika. I denne Commander Roadster er kombineret en fænomenal Ydeevne og Fart, som gør denne Roadster til en ualmindelig smart Sportsvogn.

Enhver Linie i dens smarte lavtbyggede Karosseri, skinrende af forniklede Dele og lakeret i smukke To-tone Farver, dækker over den svulmende Kraft, som giver

enhver Fører af denne Vogn et fuldstændigt Herredømme over Landeveje og Boulevarder.

Vindskærm med forniklet Ramme til at lægge fremefter, Kofangere for og bag, Sidelygter og Stopsignal, Kaleche med fladt Overtræk, Førerspejl paa venstre Forskærm

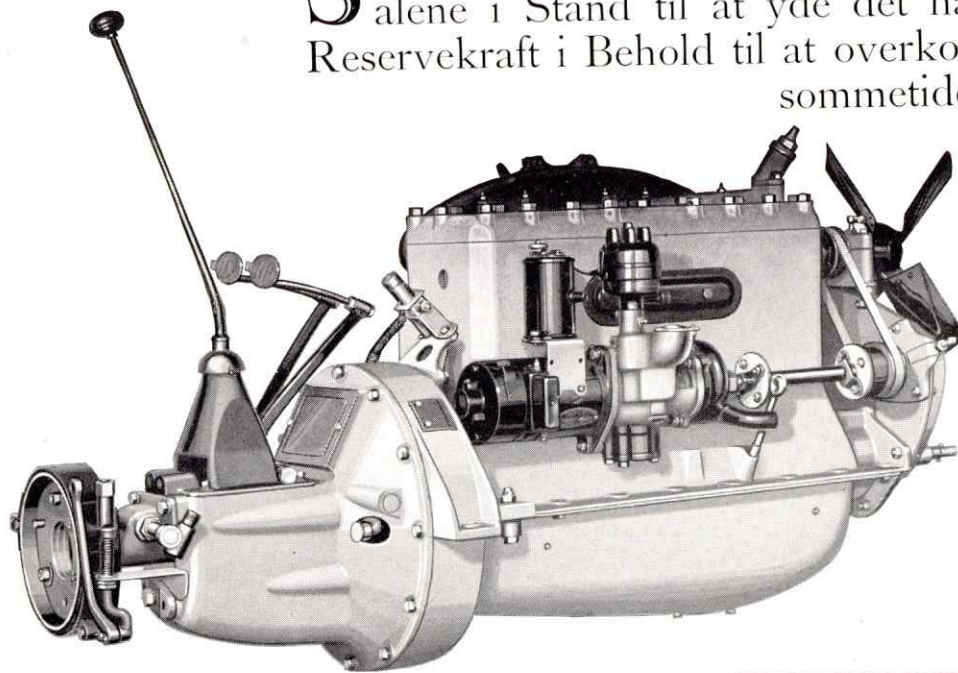
UDSTYR: Kofangere for og bag; Støddæmpere ved alle fire Hjul; Kaleche og Overtræk i Farver harmonerende med Karosseriets Farver; Pladehjul; mekaniske 4-Hjuls Bremses; Motometer og hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet; kombineret Tændings- og Ratlaas; forniklede Sidelygter og torpedoformede Forlygter med dobbelt Lysstraale, som bliver betjent fra Rattet; Stopsignal; automatisk Vindskærmsrensers; Førerspejl paa venstre Forskærm; Olierensers; specielt Chassis-Smøresystem, som kun behøver Tilsyn for hver 3—4000 km Kørsel, og fuld Størrelse Ballon-Ringe.

og Støddæmpere ved hvert Hjul er inkluderet i det komplette Udstyr. — Oppolstringen er af ægte spansk Læder i en meget smuk Farve, det dybe Sæde afgiver god Plads til tre Personer. I Klapsædet er der yderligere komfortabel Plads for 2 Personer. Et poleret Aluminiumstrin til Klapsædet er anbragt paa den højre Bagskærm.

Sidestykkerne er anbragt i et aflaaaset Rum bag Førersædet, hvortil Nøglen ogsaa passer til Tændings- og Ratlaasen, Reservehjulet og Klapsædet.

DEN BERØMTE STUDEBAKER L-TYPE MED SIDESTILLEDE VENTILER

STUDEBAKER Motorerne er berømte for deres Kraft. De er ikke Salene i Stand til at yde det haardeste Arbejde, men de har rigelig Reservekraft i Behold til at overkomme de mest umulige Situationer, der sommetider kan opstaa.

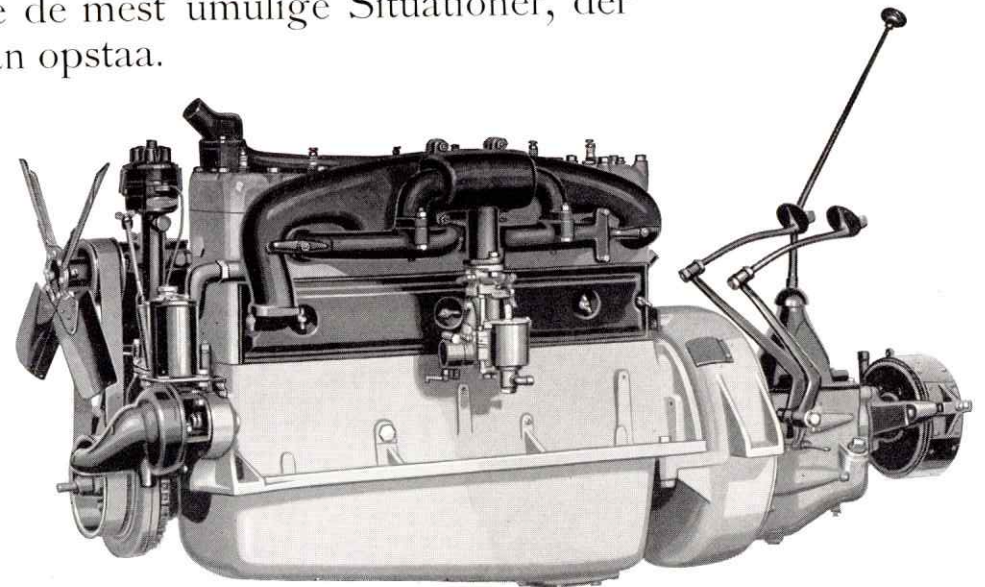


STUDEBAKER DIRECTOR MOTOREN

I Henhold til Hestekraftberegninger fastsat af »Foreningen af Automobil-Ingeniører« (S.A.E.) er den Studebaker-Motor, som anvendes i Director Modellerne, den kraftigste Motor, som findes i et Automobil af denne Størrelse og Vægt. Læg Mærke til de rene Linier og hvor let tilgængelig den er.

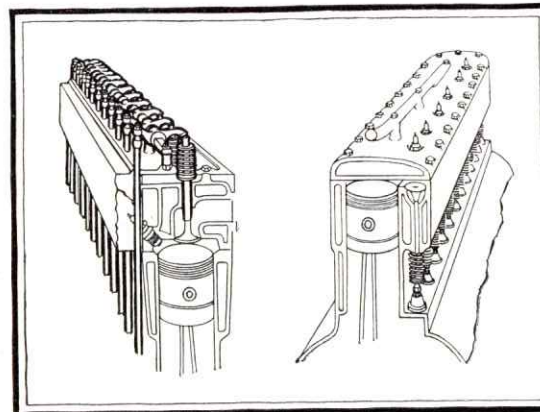
Studebaker-Fabrikerne har været banebrydende i Bygning af L-Type Motoren. I Dag anvendes denne Type Motor af 77 % af Automobilfabrikanterne, og enhver betydende Forandring i Motorkonstruktion fra andre Typer har været over til denne Type. L-Type Motoren har vundet en saa stor Udbredelse fordi:

1. Den er mest enkel i Konstruktion.
2. Den er den mest lydløse.
3. Den fordrer færre Ventilslibninger.
4. Den holder Kompressionen bedre.
5. Den er den mest økonomiske og kraftigste for Gennemsnits-Automobillisten.
6. Den er enkelt, mindre brydsom og mest økonomisk Vedligeholdelse, og har ingen kompliceret Ventilmekanisme.



STUDEBAKER COMMANDER OG PRESIDENT MOTOREN

Den berømte Big Six Studebaker-Motor — et Mesterstykke af Automobil-Ingeniørkunst. Kun i 7 andre amerikanske Automobiler findes Motorer, som har samme Kraft — og de koster alle fra to—fem Gange saa meget.

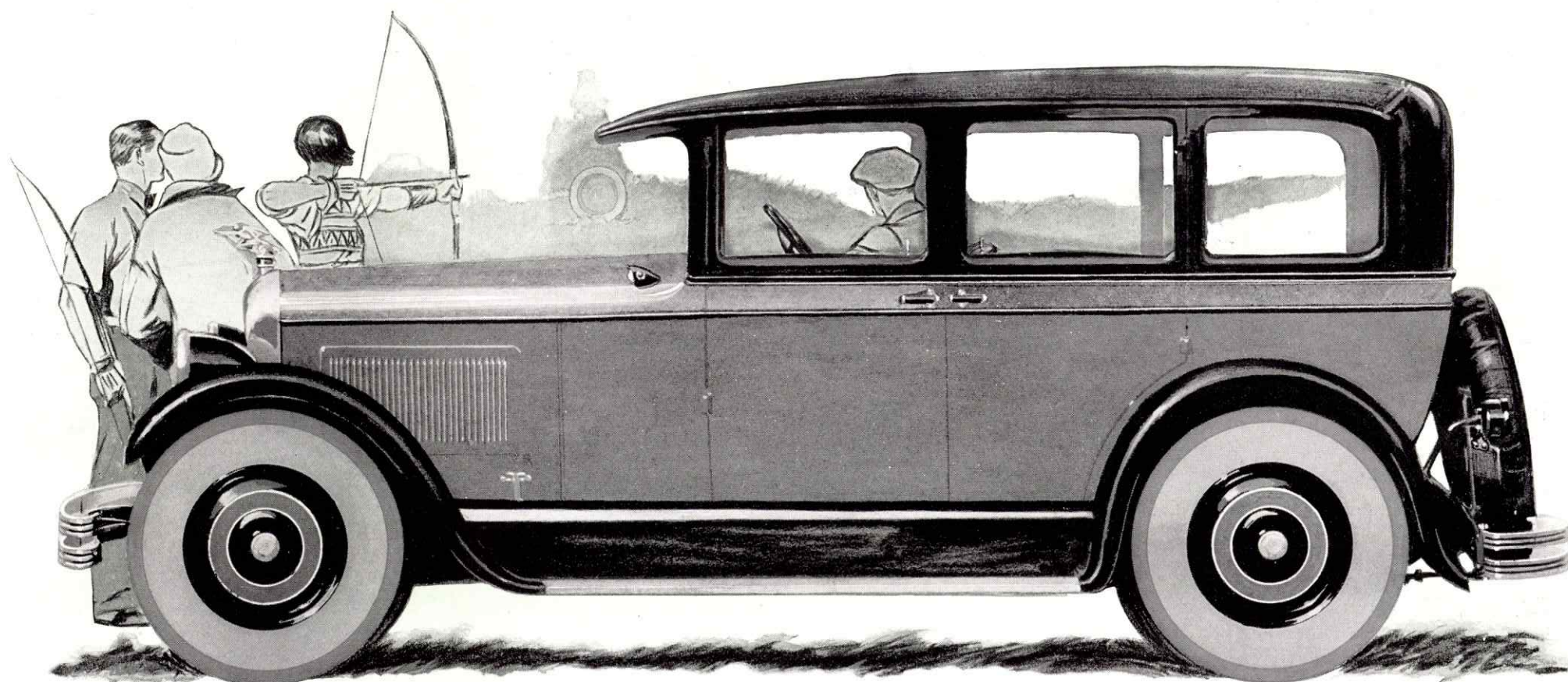


77 % af alle Automobilfabrikanter, deri medregnet Fabrikanter af de fineste og dyreste Vogne, anvender Studebaker L-Type Motoren med sidestillede Ventiler, istedet for Topventiler. L-Type-Motoren med sidestillede Ventiler (tilhøjre) er mere lydløs, behøver mindre Tilsyn og holder længere. Topventil-Motoren eller I-Typen (tilvenstre) har som Illustrationen viser, en meget mere kompliceret Ventilmekanisme, der gør det vanskeligere at opnaa en fuldstændig lydløs Gang.

Den berømte Studebaker L-Type Motor er støbt i Blok, og fremstillet fuldstændigt i Studebakers Fabriker. Den bemærkelsesværdige Lydløshed og bløde Gang skyldes den minutiøse Precision i Fabrikationen; i Kvalitet kan den sammenlignes med de dyreste Vogne.

F. Eks. bliver enhver Studebaker-Motor først meget forsigtigt »løbet ind« af en kraftig elektrisk Motor. Derefter løber den ved egen Kraft i 45 Minutter under Tilsyn af en meget paa-passelig Inspektør. Forskellige Indstillinger og Justeringer bliver foretaget paa dette Tidspunkt.

Studebaker Director er den kraftigste Vogn i Verden af den Størrelse og Vægt. Studebaker Commander og President overgaas i Kraft kun af 7 amerikanske Automobiler — som koster fra to—fem Gange saa meget.



THE DIRECTOR SEDAN (5 Pers.)

ALDRIG før i Automobilers Historie er saa megen Kraft, Skønhed, Komfort og Værdi blevet tilbudt i saa rigeligt et Maal som i den nye Director Sedan, et storslaaet Bevis for Studebakers Fabrikations Hjælpemidler.

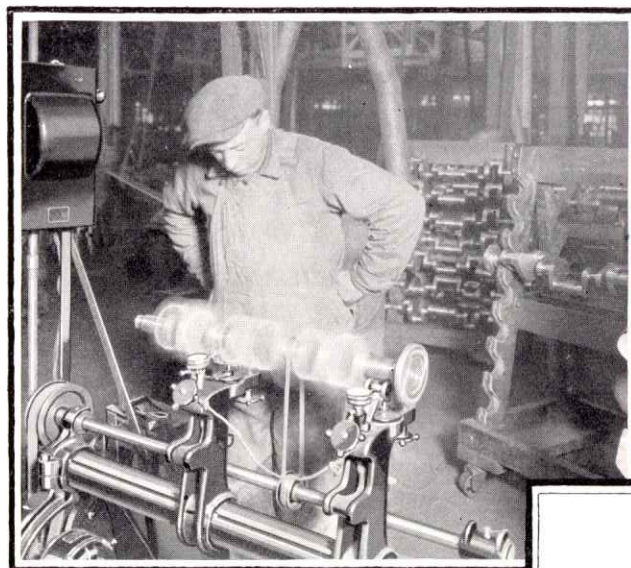
Det meget ekstra Udstyr saasom: Kofangere for og bag, Stopsignal, Motometer og hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet, er kun et Fingerpeg mod den Værdi for Pengene, som erfarne Automobilister vil finde i enhver Del af den kraftigt byggede Director Sedan.

I Henhold til Hestekraftberegninger fastsat af »Foreningen af Automobil-Ingeniører« (S.A.E.) er The Director Sedan den kraftigste Vogn af dens Vægt og Størrelse i Verden. Dens lydlose L-Type Motor frembringer en Overflod af smidig Kraft. Det lavtbyggede Staalkaros-

UDSTYR: Kofangere for og bag; speciel Studebaker selvventillerende Vindskærm; Motometer og hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet; kombineret Tændings- og Ratlaas; Olierenser; specielt Chassis-Smøresystem som kun behøver Tilsyn for hver 3—4000 km Kørsel; automatisk Vindskærmsrenser; Loftbelysning; pletterede Haandtag og Beslag; Silkegardiner; Førerspejl; Stopsignal; 4-Hjuls Bremses; Sidelys og torpedoformede dobbelte Lysstråle-Forlygter, som betjenes fra Rattet; fuld Størrelse Ballon-Ringe; Pladehjul og Støddæmpere ved alle Hjul.

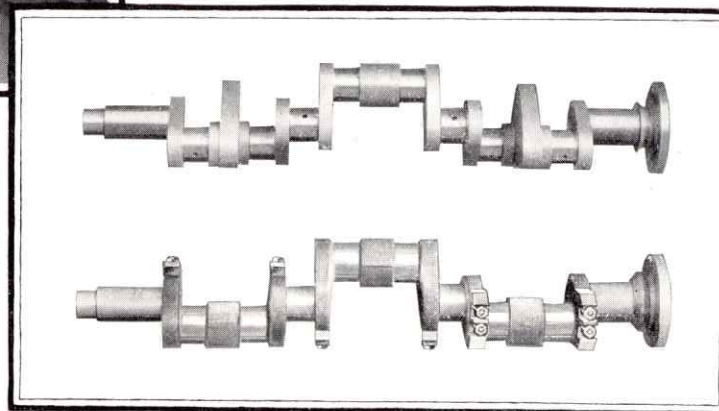
seri med det store Synsfelt er pragtfuldt lakeret i harmonerende To-tone Farver. Det indvendige af Karosseriet er præget af Luksusudførelse — svært overdaadigt Betræk med smagfulde Borter, pletterede Haandtag og Beslag, Silkegardiner, Instrumentbræt og Vinduesrammer i straalende harmonerende To-tone Farver.

Brede dybe Sæder anbragt i en magelig hvilende Stilling, lange spændstige Fjedre, fuld Størrelse Ballon-Ringe og Støddæmpere ved alle Hjul, sikrer en fuldstændig hvilende Kørselskomfort.



Meget nøjagtige Instrumenter viser enhver Unøjagtighed i Ballancen af Studebaker-Krumtappe, som bliver roteret med en stor Hastighed ved denne Prøve.

(Til højre) Sammenlign mellem den fuldt bearbejdede, statisk og dynamisk afballancerede, perfekt forarbejdede Studebaker-Krumtap, og Krumtappen med de paa-spændte Kontravægte (nederst). Denne ekstra Bearbejdning paa Studebaker-Krumtappe koster ca. 22,500,000 Kr. (600,000 \$) om Aaret, men den reducerer Vibrationer til et Minimum og sikrer derved Studebaker-Vognene lang Levetid.



Stemplerne.

STEMLERNE, som er støbt i Studebakers egne Støberier, er af Graajern, og er færdigbehandlet med $\frac{1}{1000}$ " Nøjagtighed. Da Cylinderblokken ogsaa er af Støbejern, udviser Stempler og Cylinderblok sig i samme Forhold, hvilket sikrer lydløs Gang og stor Holdbarhed mod Slid.

Selvom tre Stempelringe paa hvert Stempel er mest almindeligt anvendt, bruger Studebaker dog fire Ringe som en ekstra Forholdsregel mod Oliefortynding, og for at skabe en mere effektiv Kompression i hver Cylinder.

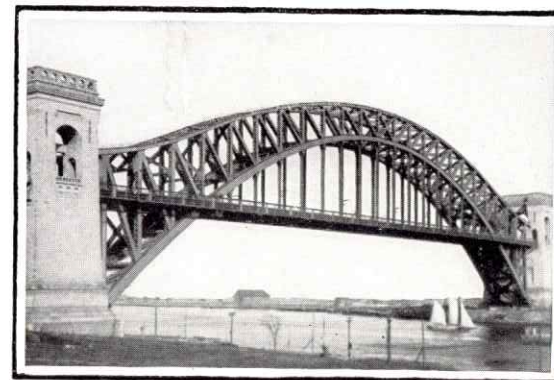
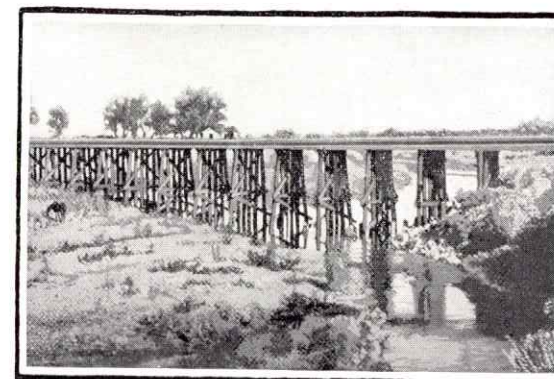
Stempler og Plejlstænger er parret, og kun Par af samme Vægt er samlet i Sæt og monteret i Motorerne.

Krumtappen.

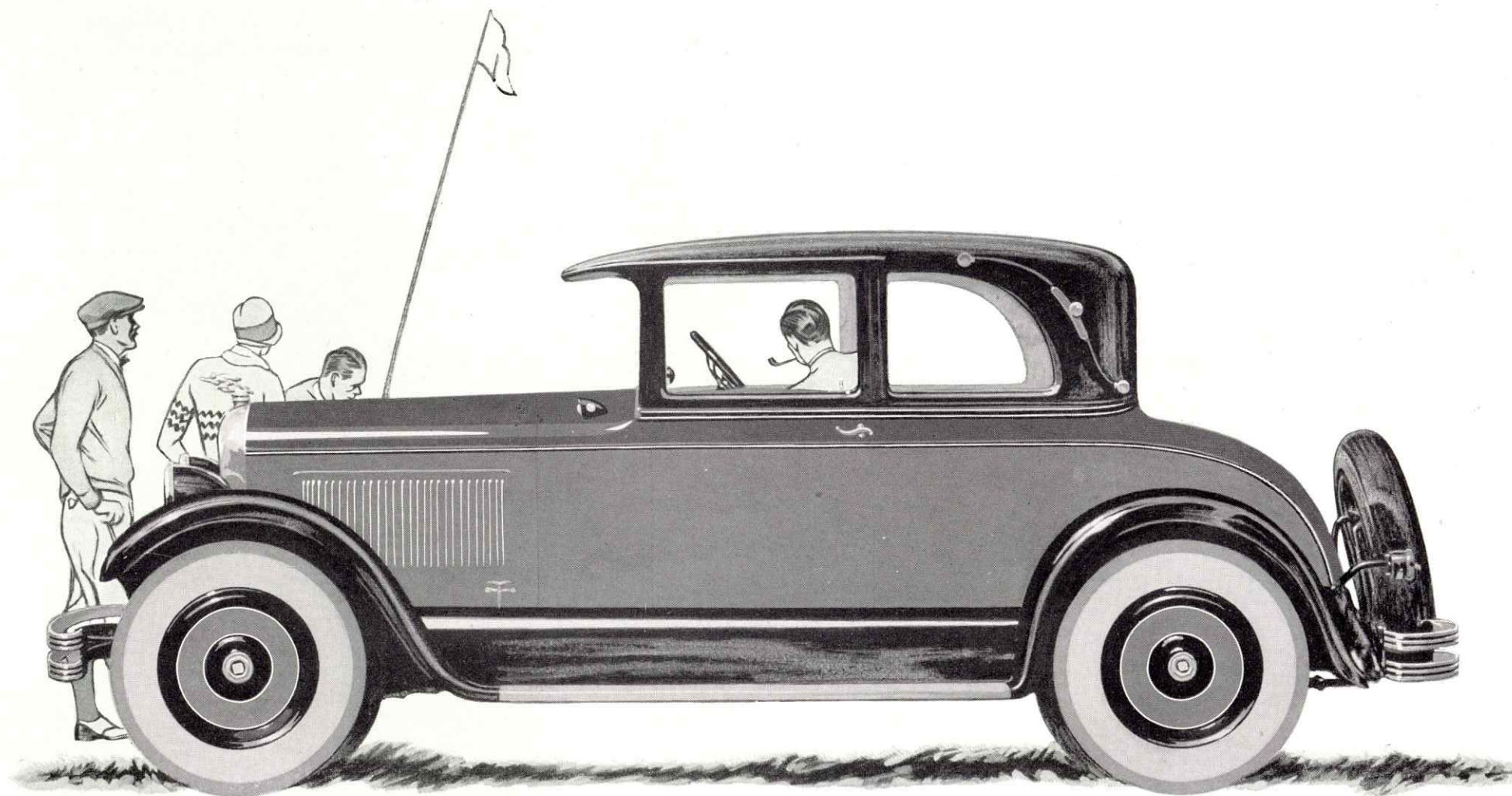
STUDEBAKER Krumtappe, der er sænksmedet under Studebakers egne gigantiske Hamre, er et andet, Bevis for Kvaliteten i Studebakers Frembringelser. De er fremstillet af det dyreste Staal af en speciel Studebaker Legering. De fleste Fabrikanter bearbejder kun Krumtappene paa Lejeoverfladerne, hvorimod Studebaker-Krumtappe er bearbejdede over det hele. Denne ekstra Bearbejdning koster Studebaker ca. 22,500,000 Kr. (600,000 \$) ekstra om Aaret, men den derved indvundne Lydløshed, bløde Gang, og store Holdbarhed, som Studebaker-Motoren derved faar, berettiger til denne ekstra Udgift. Yderligere er Studebaker Krumtappe baade statisk og dynamisk afballancerede — de bevarer en fuldstændig Ballance baade i hvilende Stilling og naar de roterer. Dette fjerner enhver Tendens for Krumtappens Ender til at »slaa« eller »kaste«, og afskaffer ikke alene Nødvendigheden af saadanne Hjælpemidler som Kontravægte og Vibrationsdæmpere, men reducerer Vibrationerne til et Minimum, og forlænger derved Motorens Levetid. 64 Behandlinger og 174 Afprøvninger hvorved Krumtappen oprettes til indenfor $\frac{1}{1000}$ " Nøjagtighed er nødvendige, før den er færdig.

Knastakslen.

STUDEBAKER-Knastaksler er sænksmedet i eet Stykke af sejt Staal af en speciel Legering, og afprøvet for korrekt Ventiløftning i en specielt konstrueret Maskine.



Illustrationerne tilhøjre viser to Typer af Jernbanebroer. Den svagere Bro med dens Myriader af Piller til at bære dens lette Overbygning, kan logisk sammenlignes med den lette Krumtap, som maa understøttes af mange Lejer. Den svære Studebaker-Krumtap fordrer færre Lejer, grundet paa den Styrke der er bygget ind i den, fuldstændig som den moderne Jernbanebro af Staal og Beton, der har færre Piller paa Grund af dens svære kraftige Konstruktion.



THE DIRECTOR VICTORIA (4 Pers.)

DE elegante lette Linier i The Director Victoria's Staalkarosseri dækker over en Kraft som ingen anden Vogn i Verden af denne Vægt og Størrelse er i Besiddelse af. Dette er fastslaaet efter »Foreningen af Automobil-Ingeniører« (S.A.E.) Beregninger.

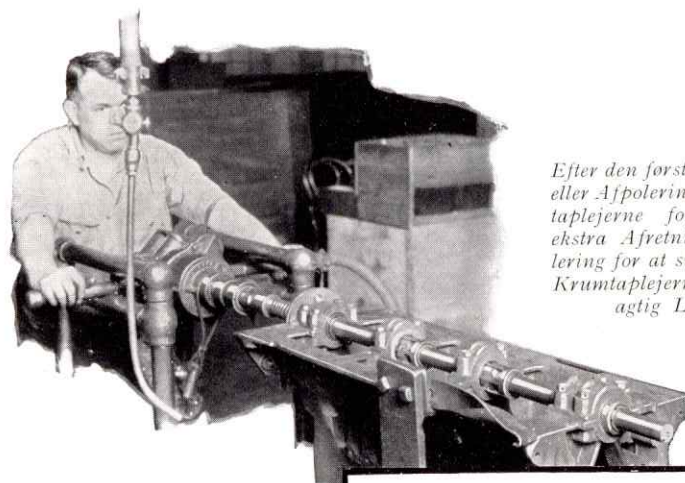
Den straalende Glans af Karosseriets To-tone Farver giver kun et svagt Begreb om den Luksus, der findes inden i det rummelige Karosseri. Dybt polstrede Sæder, Butlerpletterede Haandtag og Beslag og en speciel vandtæt selvventillerende Vindskærm, gør denne Vogn

til en Rival i Luksusudførelse til langt dyrere Vogne. Kofangere for og bag, Motometer, Pladehjul, hydrostatisk Benzinmaaler og meget andet Udstyr, som i Almindelighed beregnes som ekstra Tilbehør, leveres paa The Director Victoria uden ekstra Betaling.

UDSTYR: Kofangere for og bag; speciel Studebaker selvventillerende Vindskærm; Motometer og hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet; kombineret Tændings- og Styrelaas; Olienser; specielt Chassis-Smøresystem, som kun behøver Tilsyn for hver 3—4000 km. Automatisk Vindskærmsrener; Førespejl; Silkegardiner; Loftbelysning; Butlers pletterede Haandtag og Beslag; Stopsignal; Mekaniske 4-Hjuls Bremses, fuld Størrelse Ballon Finge; Støddæmpere ved alle Hjul; dobbelt Lysstraale torpedoformede Forlygter og Sidelygter, som betjenes fra Rattet.

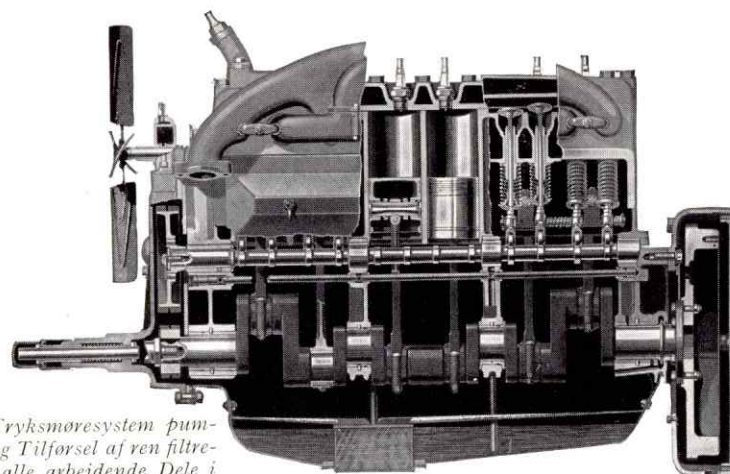
Det brede Bagsæde afgiver rigelig Plads til 2 Pers., og et højrygget sværtpolstret Klapsæde til højre for Føreren afgiver en komfortabel Plads til en fjerde Person. Bagved Førersædet er der et Rum til Smaapakker, og under den smukt afrundede Bagende er der Plads til Baggage.

The Director Victoria er en smart Vogn, glimrende egnet til Damernes personlige Brug, men samtidig er den rigelig kraftig til at imødekomme ethvert Forlangende af den Mand, som ønsker overflodig Kraft og den størst mulige Værdi for Pengene.



Efter den første Udboring eller Afpolering af Krumtaplejerne foretages en ekstra Afretning og Polering for at sikre, at alle Krumtaplejerne er i nøjagtig Linie.

Alle Stempler og Plejlstænger bliver meget omhyggeligt vejjet og parret i Sæt. Ved denne Fremgangsmaade opnaar Studebaker en perfekt Afbalancering af de arbejdende Dele i Motoren, hvilket reducerer Vibrationer og forlænger Studebaker-Motorens Levetid.



Det sikre Tryksmøresystem pumper en rigelig Tilførsel af ren filteret Olie til alle arbejdende Dele i Motoren, derved opnaas en fuldendt blød Gang og stor Holdbarhed.

Samling af Motoren.

Den ualmindelige Nøjagtighed og Akkuratesse hvormed hver enkelt Del er tilpasset og samlet i Studebaker-Motoren, forklarer tildels den bløde Gang, Økonomi og store Holdbarhed, som er særegen for Studebaker-Motoren. Seks Plejlstænger af nøjagtig samme Vægt, bliver udvalgt til hver enkelt Krumtap. Seks Stempler ogsaa af samme Vægt bliver derefter tilpasset til hver enkelt Cylinderblok. Resultatet af denne gennemførte Akkuratesse er, at enhver Studebaker-Motor er et perfekt sammenarbejdet Hele, hvor alle Dele arbejder i absolut Harmoni med hinanden. En saa høj Standard i Fabrikationen af et Automobil til en Mellempris er kun mulig grundet paa Studebakers enorme Hjælpemidler. Disse Fakta forklarer den lange Levetid, smaa Vedligeholdelsesomkostninger og store Paalidelighed for hvilket Studebaker-Automobiler er berømte over hele Verden.

Motorens Smøresystem.

Studebaker-Motorens ualmindelige bløde og lydløse Gang skyldes for en stor Del det meget effektive og sikre Tryksmøresystem. Olien bliver af en Pumpe, som drives af Knastakslen, trykket ud til alle bevægelige Dele i Motoren. Ved dette Arrangement bliver Oliemængden reguleret af Motorens Omdrejningshastighed — flere Omdrejninger, mere Olie. En Olierenser fjerner alle Fremmedlegemer fra Olien og beskytter derved alle bevægelige Dele i Motoren for ødelæggende Substanser.

Karbureringen.

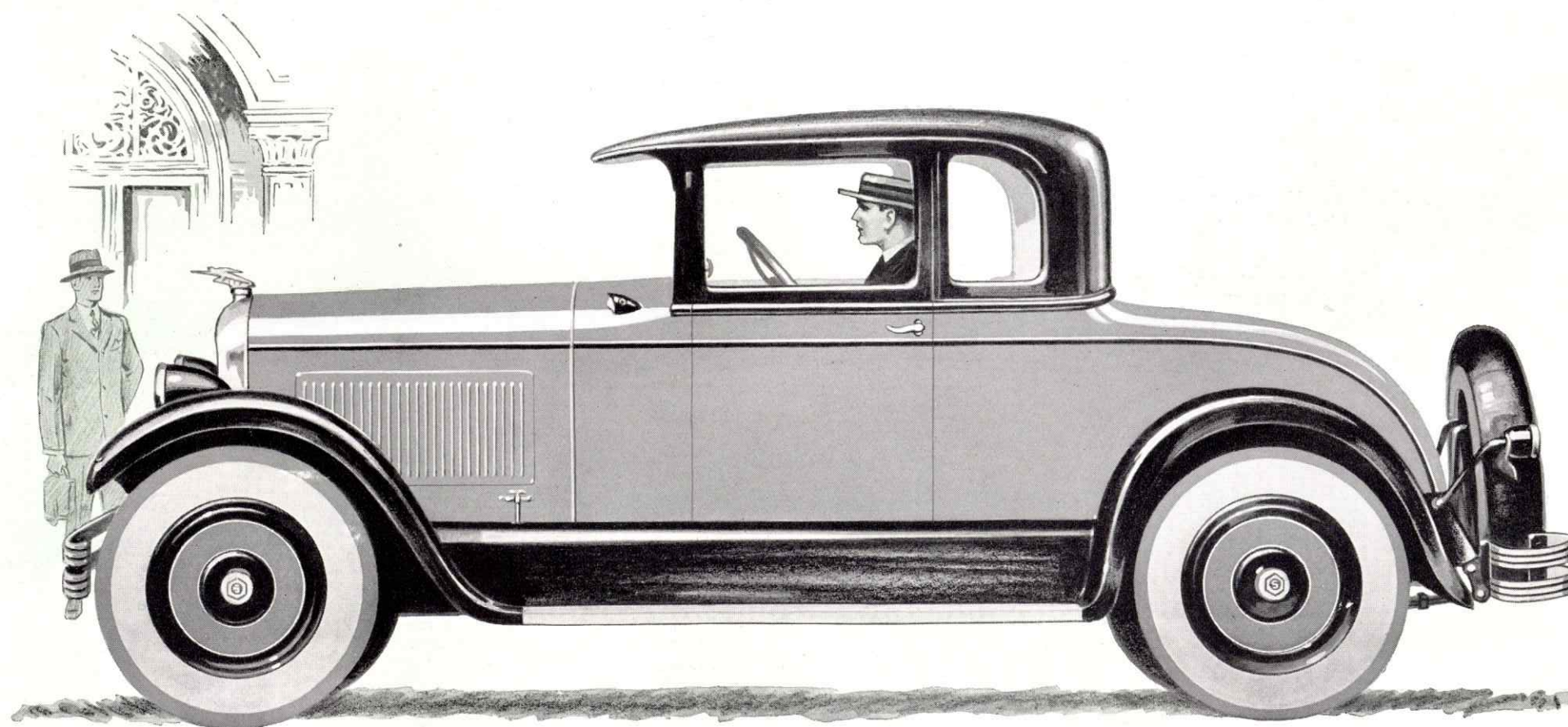
Studebakers Indsugningsforgreningsrør med den stilbare Forvarmningsanordning fordeler Gassen i nøjagtigt ens Mængder til alle 6 Cylindre. Dette er opnaaet ved at fremstille Hovedforgreningsrøret i to Dele. Paa denne Maade undgaas det, at de yderste Cylindre faar for mager en Gasblanding, og de midterste Cylindre for fed en Blanding, dette er af stor Betydning for en rolig og jævn Gang. Foruden Haandtaget for Startluftspjældet er der paa Instrumentbrættet anbragt en speciel Varmeanordningskontrol for at opnaa hurtig og let Start under alle Vejrforhold.

Benzinsystemet.

Benzintilførslen, der foregaar ved det kendte, paalidelige Vacuumsystem, er yderst effektivt og let tilgængeligt. Benzintanken er anbragt bag paa Chassiset og beskyttet af et Staaldæksel. Alle Benzinrør er trukne Kobberør. En hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet angiver til Stadighed hvor meget Benzin, der er i Benzintanken.

Tændingen.

Den elektriske Strøm til Tændingen, Lyset og til Opladning af Akkumulatoren, frembringes af en Type Dynamo, som gennem mange Aar har vist sig at være baade effektiv og paalidelig. Tændingen er af den halvautomatiske Type, og kun under ekstraordinære Forhold er det nødvendigt at benytte Tændingsreguleringen, hvilket er en stor Behagelighed for Føreren. Studebakers Tændingssystem er absolut vandtæt. Derfor volder det aldrig Vanskeligheder at starte, efter Vognen er vasket eller udsat for heftige Regnskyl. Baade Fordeler og Tændrør er fuldstændig beskyttet af Gummidæksler. Alle elektriske Ledninger er beskyttet mod Varme, Olie, Fugtighed eller anden Skade af bevægelige Metalslanger.



THE DIRECTOR BUSINESS COUPÉ (2 Pers.)

Kan ogsaa leveres for 4 Pers. med Klapsæde.

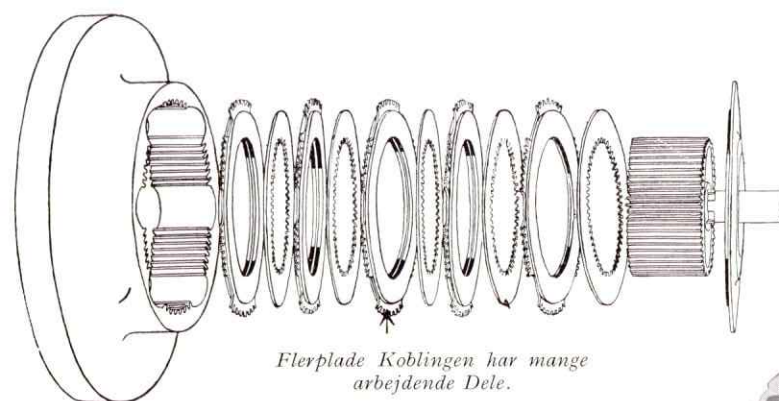
ALT hvad der kræves af den ideale Vogn for Forretningsbrug findes i rigeligt Maal i den nye Director Business Coupé — enestaaende i dens trefoldige Egenskaber af Økonomi, Kraft og Anvendelighed. — Kun Studebaker med sine enorme Hjælpe-midler kan tilbyde saa komplet et Automobil til saa lav en Pris. Ekstra Tilbehør til en Beløb af 375,00 Kr. leveres med hver Vogn uden Ekstrabetaling. Den berømte Studebaker L-Type Motor har rigelig Kraft til Bakkekørsel, til store Hastigheder paa de aabne Lande-veje, og Elasticitet til Bykørsel. I Henhold til »Forenin-

gen af Automobil-Ingeniører« (S.A.E.) Hestekraftbe-regninger er det Verdens kraftigste Automobil i Forhold til sin Størrelse og Vægt. Med de svært polstrede Læder-sæder er The Director Coupe en virkelig komfortabel

UDSTYR: Kofangere for og bag; speciel Studebaker selvventillerende Vindskærm; Motometer og hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet; Silkegardin ved Bagvinduet; kombineret Tændings- og Ratlaas; Olierenser; specielt Chassis-Smøre-system, som kun behøver Tilsyn for hver 3—4000 km; automatisk Vindskærms-rensere; Forerspejl; 4-Hjuls Bremses; Pladehjul; fuld Størrelse Ballon-finge; Stød-dæmpere ved alle fire Hjul; Stopsignal; dobbelt Lysstraale torpedoformede For-lygter og Sidelgter som betjenes fra Rattet.

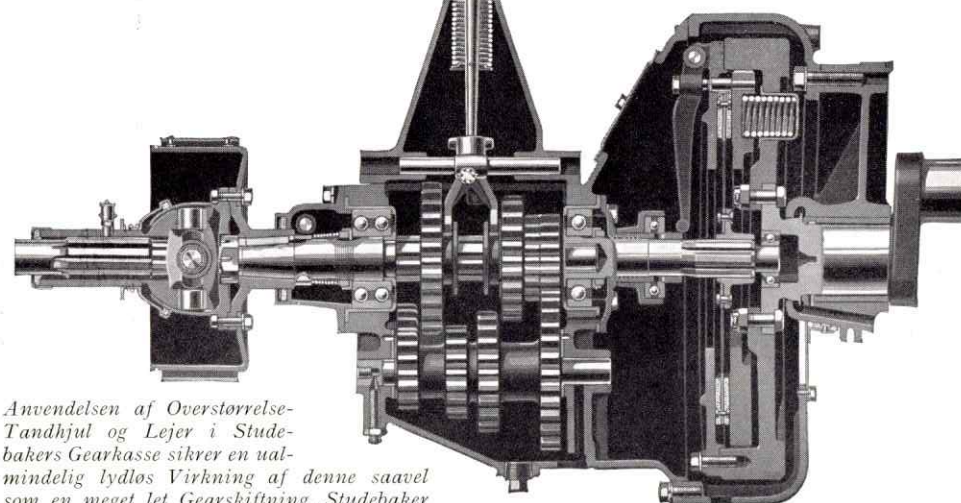
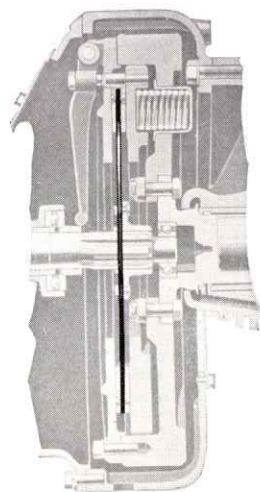
Vogn for Heldagskørsel eller Hverdagskørsel i Forret-ninger. Anbringelsen af Baggage er aldrig et Problem — der er ca. 0,6 Kubikmeter Rum under Bagklappen. Der er ogsaa et lettilgængeligt Rum bag Ryggen af Førersædet.

The Director Coupe kan ogsaa leveres i en smart Sports-model til 4 Personer. Den er da polstret med Mohair, og har et fikt Klapsæde indbygget i Bagenden af Vognen. Der er et Rum i højre Side af Karosseriet beregnet for let Baggage, Paraplyer eller Golfredskaber. Bag-vinduet kan hæves og sænkes efter Ønske.



Flerplade Koblingen har mange arbejdende Dele.

Enkeltplade-Koblingen, som Studebaker anvender (tilligemed 81 % andre Automobilfabrikanter) er mere enkelt og har færre arbejdende Dele end Flerplade-Koblingen. Enkeltplade-Koblingen er lettere at indstille og tillader en stærkere Konstruktion af Koblingshuset.



Anvendelsen af Overstørrelse-Tandhjul og Lejer i Studebakers Gearkasse sikrer en ualmindelig lydløs Virkning af denne saavel som en meget let Gearskiftning. Studebaker anvender Standard Kuglegear-System.

Selvstarteren.

STARTMOTOREN, der er meget kompakt bygget har rigelig Kraft til at rotere Motoren selv i det koldeste Vejr. Den bekvemme Maade, hvorpaa Startkontakten er anbragt paa det skraa Bundbrædt, er meget paaskønnet af Studebaker-Ejere.

Lygterne.

SMUKKE dobbelt Lysstraale torpedoformede Forlygter er Standardudstyr paa alle Studebaker-Vogne. Denne Type Lygter har i Sammenligning med mange andre vist sig at være den Type, der egner sig bedst for baade Land og Bykørsel. Den ene Glødetraad i Lampen udsender en langtrækkende Lysstraale, som egner sig bedst til Landevejskørsel; den anden Glødetraad udsender en kort Lysstraale, som ikke blænder og som er den ideelle Belysning for Bykørsel. Fra en Lyskontakt anbragt i Midten af Rattet betjenes Forlygterne, Sidelygterne og Baglygten blot ved en lille Bevægelse af Fingrene.

Kølesystemet.

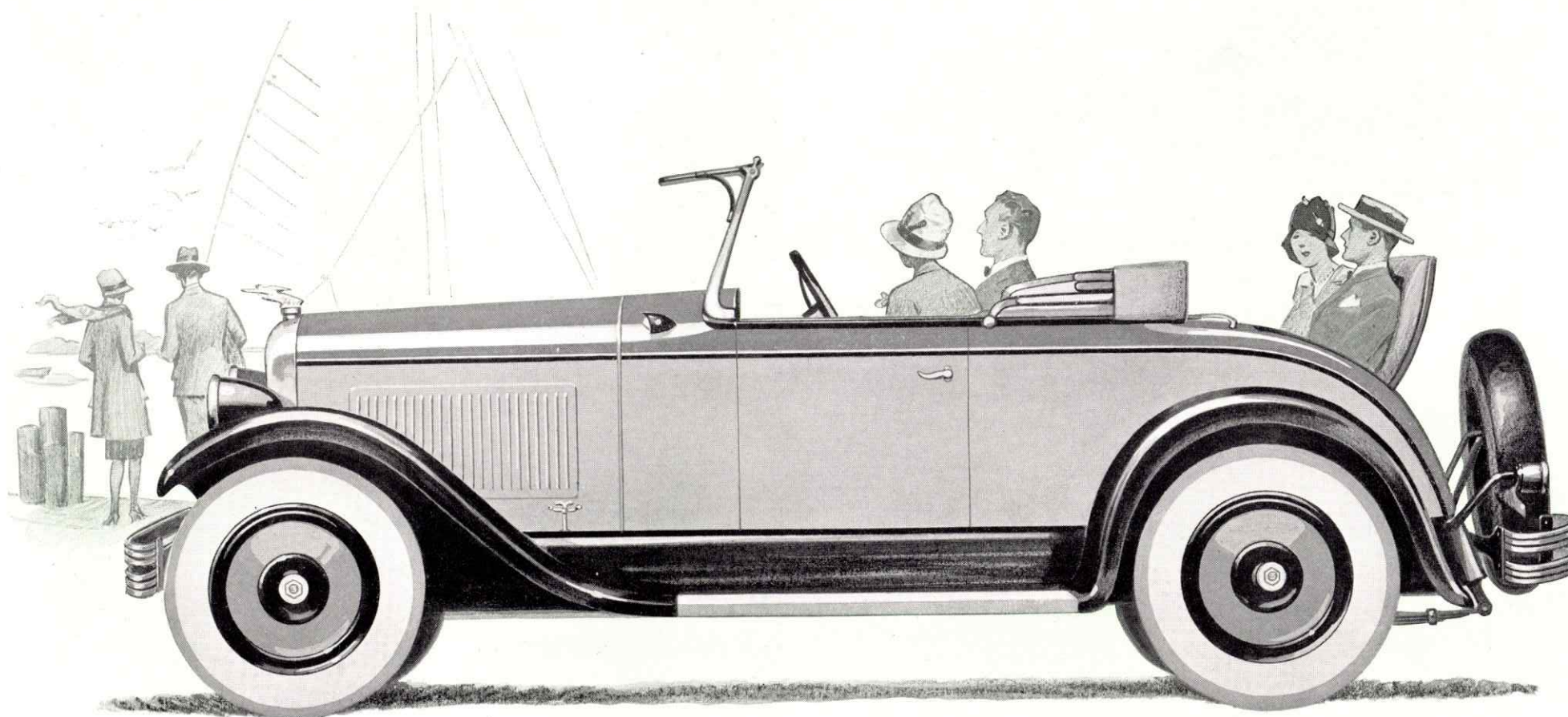
STUDEBAKER-Vognenes bemærkelsesværdige Ydeevne, ualmindelige Holdbarhed og Udholdenhed, skyldes for en Del det meget effektive Kølesystem. Kølesystemet bestaar i Hovedtrækkene af: en Køler, en Pumpe og en Række af Vandgange i Cylinderblokken. Køleren er af Rørtypen, denne Type er foretrukket paa Grund af dens store Køleflade, og fordi den ikke let tilstoppes; er let at reparere og er meget holdbar. Fra Bunden af Køleren suger den seksbladede Centrifugalpumpe det afkølede Vand og presser det op i Vandpassagerne, rundt om Ventilerne og rundt om den øverste Del af Cylinderen, hvor Varmen er størst, og hvorfra den hurtigst maa bortledes.

Koblingen.

ENKELTPLADEKOBLINGEN (den Type som anvendes af 85 % amerikanske Automobilfabrikanter) er den mest enkle, blødeste og dog den mest effektive Kobling, der nogensinde er fremstillet. En af de store Fordele, som Enkeltpladekoblingen har frem for Flerpladekoblingen, er den større Friktionsflade af den enkelte Plade, hvorved meget færre Dele kan komme i Uorden eller slides. De kørende Damer paaskønner i høj Grad det meget lette Tryk, der skal til for at træde Studebaker-Koblingen ud.

Gearkassen.

GEARKASSEN er den Anordning, som gør, at man ved Hjælp af Gearstangen kan skifte fra det ene Udvekslingsforhold til det andet, medens man kører. Studebaker Gearkassen er af Standard-Typen og er sammenbygget med Motoren. Denne Type anvendes af 85 % Automobilfabrikanter. Den har tre Hastigheder frem og een Bak, og er helt igennem fremstillet i Studebakers egne Fabriker. Den er et typisk Eksempel paa Studebakers paaidelige Produkter. Overstørrelse allevegne, karakteriserer de forskellige Dele — Tandhjul, Lejer og Aksler — dog ikke alene for at opnaa Styrke og Holdbarhed, men ogsaa for at opnaa den glidende Lethed, hvormed man kan skifte Gear paa en Studebaker-Vogn — blot et let Tryk med to Fingre. — Tandhjulene og Akslerne er fremstillet af en speciel Staallegering af en forbavsende Haardhed. De er sænksmedede, bearbejdede, varmebehandlede og færdigbehandlede med en næsten utænkelig Nøjagtighed. Mellemhjulene er sænksmedet, bearbejdede og færdigbehandlede i eet Stykke, hvilket er en meget kostbar Fremgangsmaade, kun muliggjort grundet paa Studebakers Fabrikations Hjælpemidler. Resultatet er en Gearkasse, ualmindelig lydløs, kraftig og effektiv.



THE DIRECTOR SPORT ROADSTER (4 Pers. m. Klapsæder).

ET Væld af svulmende Kraft under Motorhjælmen paa denne smarte nye Director Roadster (4 Pers.) frembringer den lynende Præstation, som det fikse lavtbyggede Karosseri fordrer. I Henhold til »Foreningen af Automobil-Ingeniører« (S.A.E.) Hestekraftsberegninger er det den kraftigste Roadster i Verden af den Størrelse og Vægt.

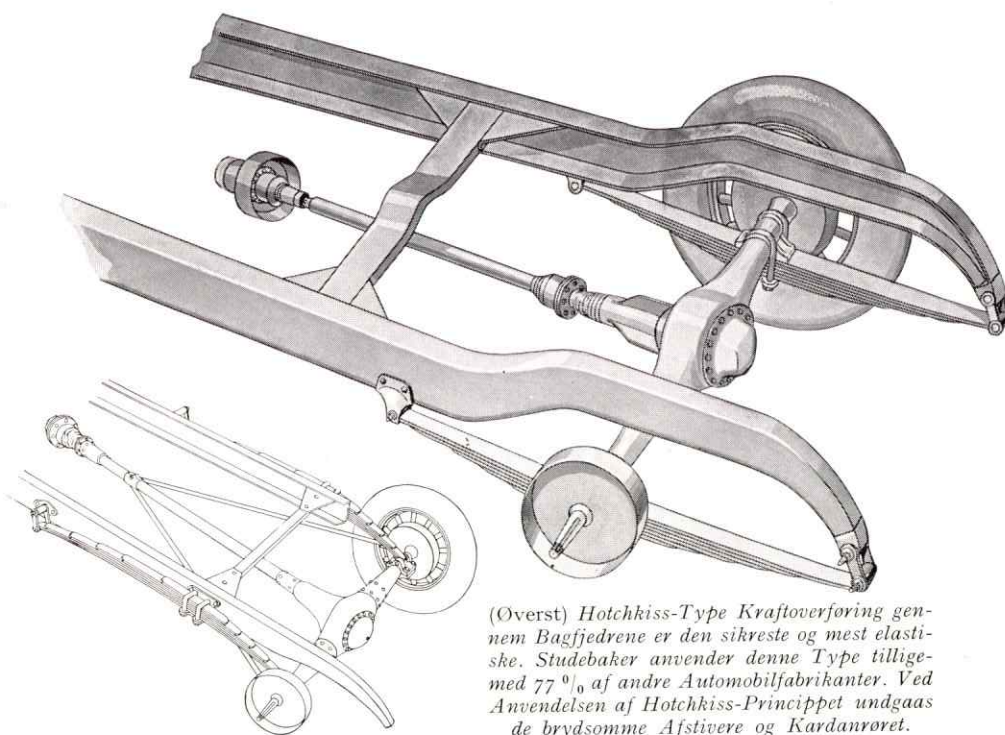
Enhver Del af dens Udstyr og dens smukke Lak kendetegner den smarte Sportsvogn. Kalechen passer nøjagtigt ind i det flade Overtræk. Baade Kalechen og

Overtrækket er harmonisk afstemte til den blinkende To-tone Karosserilak. Med hver Director Sport Roadster leveres uden ekstra Betaling for ca. 375,00 Kr. ekstra Udstyr saasom: Kofangere for og bag; Motometer og

UDSTYR: Kofangere for og bag; Kaleche med Overtræk; Motometer og hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet; kombineret Tændings- og Ratlaas; Olierenser; specielt Chassis-Smøresystem, som kun fordrer Tilsyn for hver 3—4000 km; automatisk Vindskærmsrenser; Førerspejl; Stopsignal; dobbelt Lysstraale torpedoformede Forlygter og Sidelygter som betjenes fra Rattet; 4-Hjuls Bremses; fuld Størrelse Ballon-Ringe og Pladehjul.

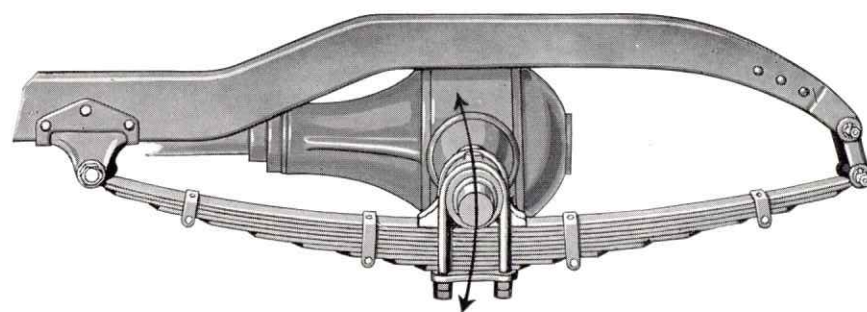
hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet osv. De svære oppolstrede Sæder, de lange Fjedre, samt det glimrende afballancerede Chassis giver den mest komfortable Kørsel, selv paa de længste Ture. Det fikse Klapsæde til to, afgiver rigelig Plads til Benene, er oppolstret med Læder.

Sidestykkerne er anbragt i et aflaaaset Rum bag Førersædet. Nøglen til dette Rum passer tillige til den kombinerede Tændings- og Ratlaas, Reservehjulsholderen og Klapsædet.



(Øverst) Hotchkiss-Type Kraftoverføring gennem Bagfjedrene er den sikreste og mest elastiske. Studebaker anvender denne Type tillige med 77 % af andre Automobilfabrikanter. Ved Anvendelsen af Hotchkiss-Princippet undgaas de brydsomme Afstivere og Kardanrøret.

(Til venstre) Kraftoverføring gennem Kardanrør og Afstivere medfører uafjædret Vægt, og forplanter Baghjulenes Kraftpaavirkninger til Motorens vitale Dele som derved udsættes for at blive ødelagte ved pludselige Stød.



90 % af Automobilfabrikanterne anvender den halv-elliptiske Fjederophængning, som giver større Stabilitet og Sikkerhed, fordi Fjederen er fastgjort ved to Punkter.

Akslerne.

DEN ualmindelige Styrke, som er i enhver Studebaker-Aksel, giver Ejeren af den Studebaker-Vogn en tryk Fornemmelse af ekstra Sikkerhed. Forakslen, der er smedet i eet Stykke i I-Profil, er af en speciel sejt Staallegering og er hverken svejset eller sammensat paa noget Sted. Det er den stærkeste Type Foraksel, der kendes.

Bagakslerne er af en lignende Sejghed. Forskellige Styrkeprøver viser, at hvis en saadan Bagaksel var et Led i en Kæde, vilde den kunne bære Vægten af et Lokomotiv uden at knække. Den almindelige Vridningsgrænse for en saadan Aksel er 310,5 Meter-Kilogram, men enhver Studebaker-Aksel maa kunne modstaa en Vridning paa 483 Meter-Kilogram.

Intet Under at Studebakers aarlige Salg af Reparationsdele kun beløber sig til ca. 50 pr. kørende Vogn. Studebaker-Bagakslen er af den halvt-flydende Type — den samme Type som anvendes af 84 % Automobilfabrikanter. Bagakselhuset er i eet Stykke i Længden. Det er fremstillet af to svære pressede Staalhalvdele og svejset sammen paa langs. Bagakselhuset er fuldstændigt olietæt og saa stærkt, saa at det ikke er nødvendigt at anvende ekstra Stivere. Som et Eksempel paa hvor let tilgængelig alle Dele er paa Studebaker-Vognene, kan nævnes, at hele Differentiallet inklusive Kronhjulet kan fjernes, blot ved at afskrue det pressede Staaldæksel og afmontere Differentiallet fra dets Holder.

Kraftoverføringen.

ILighed med 77 % af andre Automobilmærker anvendes der paa Studebaker Hotchkiss Princippet i Kraftoverføringen, hvorved Baghjulenes fremadgaende Kraftpaavirkninger optages gennem Bagfjedrene. Dette er den mest enkle Kraftoverføring, den behøver intet kompliceret Net af Stænger og Afstivere og er tillige mere økonomisk i Virkemaade baade paa Gummiet og paa Chassis'ets andre Dele.

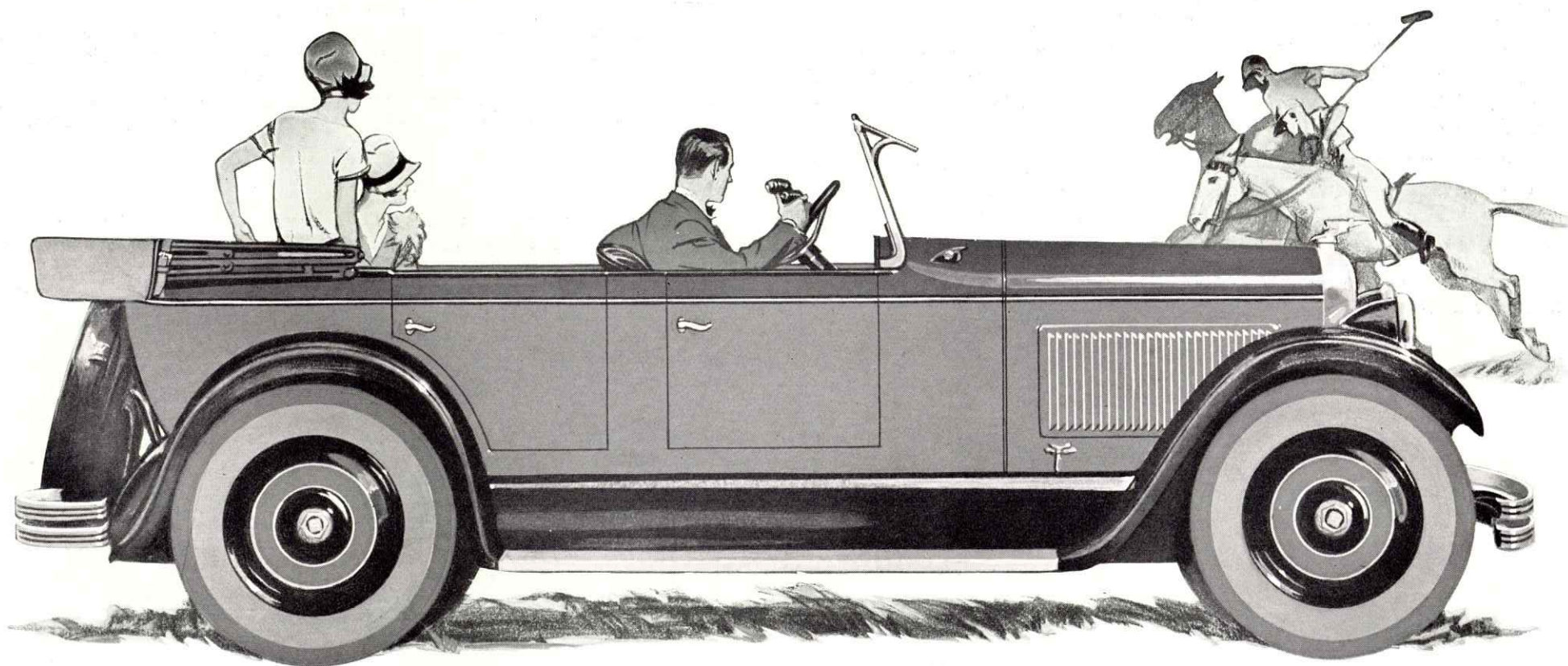
I Automobilets Barndom havde Studebaker og alle andre Automobile enten Kardanrør eller Afstivningsarme og Stænger. Den Kendsgerning at Størstedelen af Automobilfabrikanter har foretrukket Hotchkissprincippet frem for den gamle Type, beviser bedst Hotchkiss-Typens Fordele.

Fjedrene.

STUDEBAKER-Vognenes Fjedre er af den halvt-elliptiske Type. De er smedede af det fineste Chrom-Vanadium-Staal i Studebakers egne Fabriker. De bliver varmebehandede, oliehardede, afkølet i Saltlage, og derpaa Brinnell-prøvede. Disse Fjedre, der er Resultatet af 75 Aars Erfaring i Fjederfabrikation, er ualmindelig sejge, haarde, stærke og elastiske. 90 % af de amerikanske Automobilfabrikanter anvender halv-elliptiske Fjedre, fordi de giver den mest behagelige Kørsel.

Haandbremsen.

DEN Maade, hvorpaa det pistolhæftelignende Haandtag for Haandbremsen er anbragt, er noget ganske for sig. Det er anbragt lige under Midten af Instrumentbrættet, saaledes at Pladsen ved Førersædet er 10 % større, end naar Haandbremsestangen er anbragt paa den almindelige Maade. Haandbremsen virker direkte paa Kardanakslen. Derved bliver Bremskraften paa Baghjulene forøjet 4—5 Gange, og Bremsseffekten paa Baghjulene bliver nøjagtigt udlignet gennem Differentiallet.



THE DIRECTOR TOURING (5 eller 7 Pers.)

DE lave, lige Linier, den gratiøse Figur af Atlanta paa Køleren, opfriskede af de skinnende forniklede Vindskærmsstivere og Køler, yderligere fremhævet af skønne To-tone Farver, giver denne slanke Director Touring et vist Særpræg.

Paa Grundlag af »Foreningen af Automobil-Ingeniører« (S.A.E.) Hestekraftberegninger, er denne Touring Verdens kraftigste Vogn af dens Størrelse og Vægt. En saadan Overflod af Kraft giver Fart paa Landeveje og Bakker, og en mægtig Overlegenhed i Trafik.

Den svære Oppolstring af ægte Læder og de dybe mæglige Sæder er særligt konstrueret for lange Ture. I Vognen er der rigelig og behagelig Plads til 5 Personer. The Director Touring leveres ogsaa som 7 Personers Vogn. Den skraatstillede Vindskærm og den fikse Kaleche af Carraco Lærred (der i nedslaaet Tilstand er anbragt i

et fladt Kalecheovertræk) fremhæver The Director Touring's smarte Udseende og gør den til en af de mest eftertragtede aabne Vogne.

Bagstykket af Kalechen kan rulles op, hvis det ønskes. De tætsluttende Sidestykker er anbragt i et Rum bag Førersædet.

Komplet Udstyr, endog forniklede Kofangere baade for og bag, samt meget andet Tilbehør, der for det meste betales ekstra, fremhæver denne Vogns enestaaende Værdi.

UDSTYR: Kofangere for og bag; Motometer og hydrostatisk Benzinmaaler paa Instrumentbrættet; komb. Tændings- og Ratlaas; specielt Chassis-Smøresystem, som kun fordrer Tilsyn for hver 3—4000 km; Olierenser; automatisk Vindskærmsrenser; Førerspejl; Stopsignal; 4-Hjuls Bremses; fuld Størrelse Ballon-Ringe; Pladehjul; dobb. Lysstraale torpedoformede Forlygter og Sidelygter som betjenes fra Rattet.

4-Hjuls Bremsene.

DE mekaniske 4-Hjuls Bremsen, hvormed alle Studebaker-Vogne er forsynet, er for en stor Del Skyld i den Tryghedsfølelse og Visheden om absolut Sikkerhed, som paaskønnes i saa høj en Grad af alle Studebaker-Ejere.

Baade For- og Bagbremsene har ualmindelige store Bremsoverflader. De sikrer den hurtigste Opbremsning med den største Sikkerhed. Selvom de er meget kraftigt virkende, behøves der kun et ganske let Tryk paa Bremspedalen for at stoppe Vognen hurtigt, let og behageligt.

Forhjulsbremsene er af den indvendige expanderende Type, og Baghjulsbremsene er af den udvendige Baand-Type. Studebaker-Ingeniørerne har konstrueret Trækstængernes Udligningsforhold, saaledes at der er en større Bremssevne paa Baghjulene end paa Forhjulene, hvilket udelukker Tendensen til Udskridning.

Grundet paa den enkle Konstruktion og det glimrende Materiale, der er anvendt i Studebaker 4-Hjuls Bremsene, behøver disse næsten aldrig Tilsyn eller Indstilling.

Styremekanismen.

HELE Studebakers Styresystem er ikke alene konstrueret for at opnaa en let Styring, men ogsaa for at opnaa en absolut Sikkerhed ved Anvendelsen af de bedste og mest paalidelige Materialer.

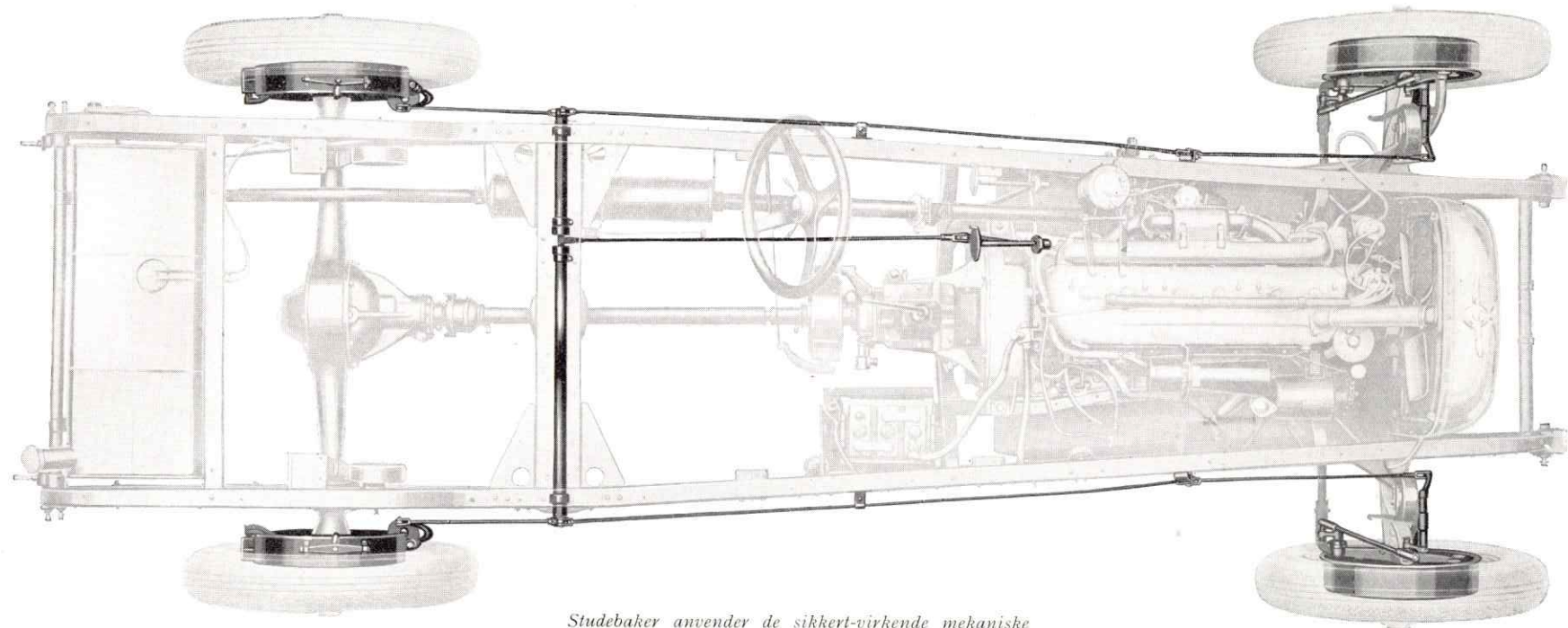
Styresnekken er solidt anbragt i store ekstrastærke Lejer, som er indelukket i Styrehus støbt i et enkelt Stykke af Malbeable-Jern. Ved at anbringe Lejerne indesluttet i Styrehuset opnaas der en ensartet Smøring af alle Lejeflader.

Udvekslingsforholdet i Styremekanismen er 12—1, hvilket efter Studebaker-Ingeniørernes Erfaringer giver den letteste Styring med fuld Størrelse Ballon-Ringe.

Chassisrammen.

DET har altid været Studebaker-Fabrikernes Princip at levere et Produkt, hvori den højeste Grad af Sikkerhed er tilstede. Dette bevises bedst ved den usædvanlig svære Konstruktion af Chassisrammen.

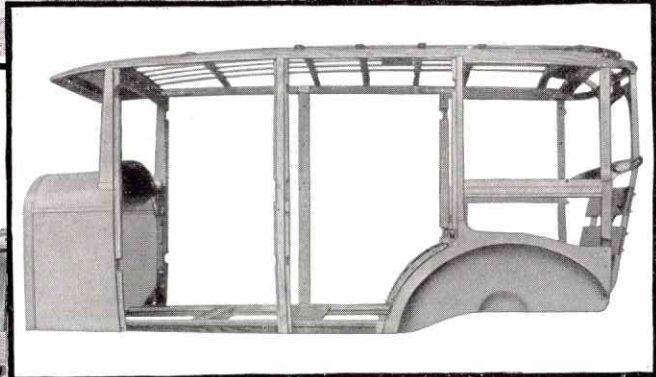
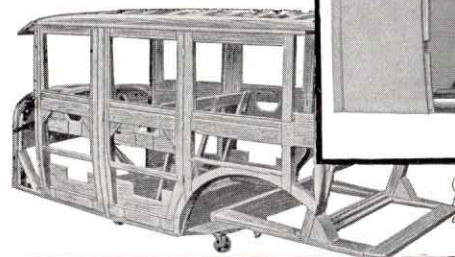
De dybe Sidevanger af svært presset Staal, der sammenholdes af de solide Tværstivere, beviser dette.



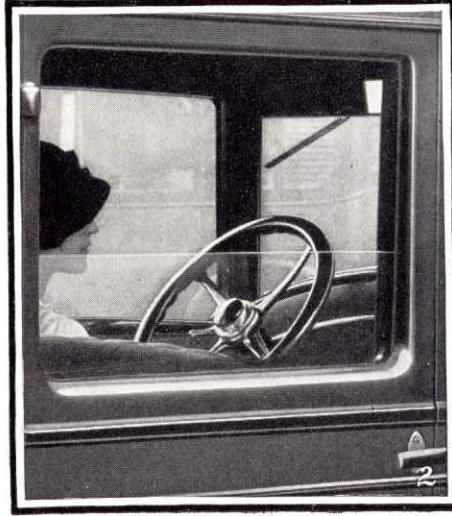
Studebaker anvender de sikkert-virkende mekaniske 4-Hjuls Bremsen, som er nøjagtigt udlignet for sikker Virkning med 60 % Bremseseffekt paa Baghjulene og 40 % paa Forhjulene.



Staal anvendes nu istedet for Træ til Brobygning, ligesom Staalskyskrabere har afløst Træbygningerne, og Staal-Jernbanevogne har afløst de gamle Jernbanevogne af Træ



(Ovenfor) Studebaker Karosseristel, elektrisk sammensvejet til en fuldstændig Enhed af Staal — sikker, stærk og holdbar. Staalkarosseriet er lettere og stærkere end Trækarosseriet (til venstre) og har et lavere Tyngdepunkt.



Sammenlign den svære Hjørnestolpe i Trækarosseriet (1) med den smalle Hjørnestolpe i Staalkarosseriet (2). Den sidste borttæller fuldstændigt den farlige »blinde Zone«, hvor man intet kan se for den brede gammeldags Hjørnestolpe. Staalpillen er ogsaa meget stærkere.

Karosserier af svejset Staal.

DET er Staalets Tidsalder — og for at følge med Tiden og for at efterkomme Publikums Krav, bygger Studebaker nu i sine egne Fabriker Staalkarosserier med stort Synsfelt. Dette forhøjer yderligere kolossalt den Sikkerhed, der i Forvejen findes i Studebaker-Chassiset.

Studebaker-Karosserierne er ikke af Staal — de er af *svejset* Staal. Ved denne Fabrikationsmetode — den stærkeste der findes — bliver hvert enkelt Karosseristel elektrisk sammensvejet til en fuldstændig Enhed. Paa denne Maade undgaas Knirken og pibende Lyde i Karosseriet fuldstændigt.

En yderligere Fordel ved Staalkarosseriet er den, at den »blinde Zone« fuldstændigt undgaas paa Grund af de smalle Hjørnestolper, ligesom det i høj Grad forhøjer Sikkerheden og Behageligheden at have en uhindret Oversigt over Kørebanen.

Da Staalstrukturen tillige er lettere og stærkere end den blandede Staal og Trækonstruktion, er Karosseriets Tyngdepunkt meget lavere, og jo lavere Tyngdepunktet ligger jo vanskeligere er det for Vognen at vælte. Det lave Tyngdepunkt gør, at Vognen ligger bedre og sikrere paa Vejen og Korselsbehageligheden bliver betydelig bedre. Flere og flere Automobilfabrikanter har indset den store Sikkerhed, som er i Staalkarosseriet. Paa Automobiludstillingen i New York i 1926 var der kun 3 af Fabrikaterne, der anvendte Staalkarosserier, i 1927 var der 8 forskellige Mærker udstillet med Staalkarosseri.

Oppolstringen.

STUDEBAKER Staalkarosseriernes udvendige Skønhed, distinkt i Udførelse med holdbare skinnende Lakker, finder sin Genpart i Karosseriets smukke og harmonisk udførte Indre.

Kvaliteten af det Oppolstringsmateriale, som Studebaker anvender, overgaas ikke af Materialet i nogen anden Vogn ligegyldigt til hvilken Pris. Sæderne f. Eks. er bygget fuldstændigt paa en Staalramme. Fjedrene ved de yderste Kanter er sværere end Fjedrene i Midten, for at Sædet kan vedblive at holde sin Facon. De store lodrette Spiralfjedre er sammenholdt i Par af smaa vandrette Spiralfjedre — og ikke med Staaltraad eller flade Metalbaand. Dette giver Sidefjedring saavel som vertikal Fjedring, og Resultatet er, at naar man sætter sig i et af disse Sæder, har man en Følelse af dyb luksuriøs Blødhed, ligesom i den fineste Lænestol.

Ogsaa Tykkelsen af Stopningen viser, hvor godt alt er lavet. Først er der et Lag svært tætvævet Sækkelærred over Fjedrene, oven paa det et $1\frac{1}{2}$ " tykt Lag af ægte Krøl haar, oven paa det igen et 2" tykt Lag af det fineste Polstringsvat, derpaa et Lærredslag, og saa det endelige Betræk.

Smukke harmoniserende Farver i Stuerne har altid været betragtet som Tegnet paa god Smag. Men indtil Studebaker indførte smukt harmoniserende Farver inden i dets Luksusvogne havde dette ikke været anvendt i Automobiler før.

Oppolstringen med de smukke Borter, Vindueslisterne, Instrumentbrættet — ja selv Tæpperne — i Studebaker fremtræder i en Farvesymfoni af bløde harmoniserende Farver — et typisk Bevis for hvilken Omhu Studebaker udviser i enhver Detaille.

Selv i de aabne Studebaker-Vogne er der taget tilbørligt Hensyn til harmoniserende Farver. Saaledes er Oppolstringen og Kalechens Farver nøje sammenstemte med Karosseriets To-tone Farver paa Touringen og Roadsteren.

Pladehjulene.

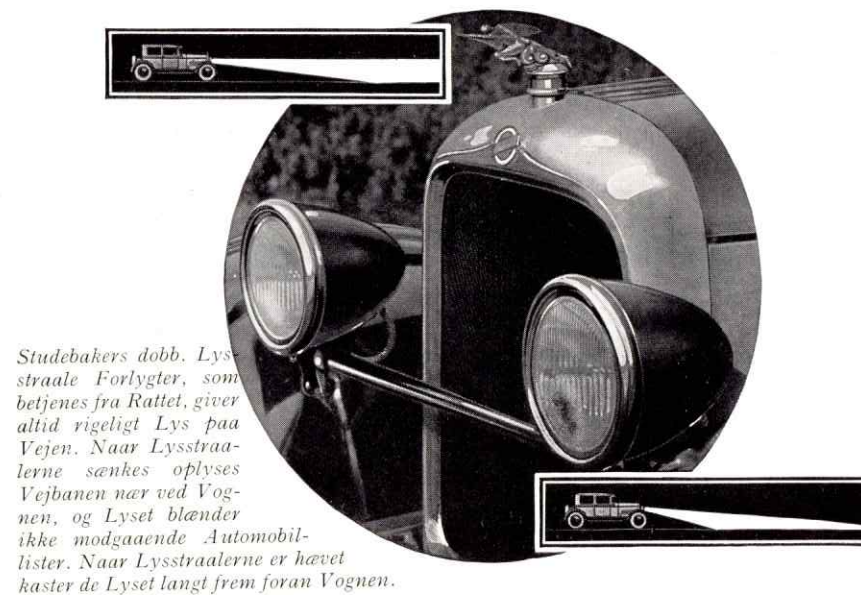
EN Ting som i høj Grad forbedrer Studebaker-Vognenes smarte Udseende og tillige er en meget vigtig Sikkerhedsfaktor, er Staal-Pladehjulene. Studebaker anvender den konvexe Type Hjul, fordi denne Facon gør det muligt at anbringe Styrebolten i en omtrent lodret Stilling over Hjulets Midterlinie. Dette bringer Vognens Vægt direkte over Hjulets Midte, giver rigelig Plads til Forbremsene, og letter i høj Grad Styringen. Fuld Størrelse Ballon-Ringe er monteret paa alle fire Hjul. Baade Hjulene og Gummiringene er afballanceret for at sikre en rolig Styring ved store Hastigheder. Alle Studebaker-Hjul og Gummiringe har været afballanceret i de sidste tre Aar.

Skærmene.

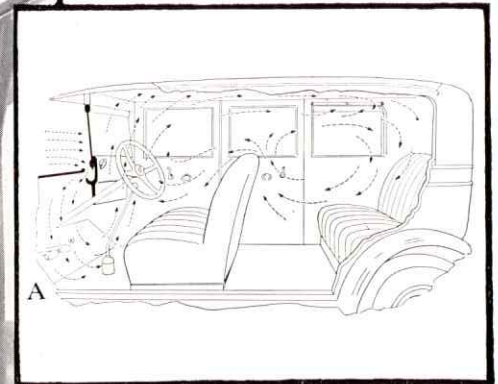
KVALITETEN og Konstruktionen af Skærmene paa et Automobil fortæller meget om Karakteren i Vognen. Studebakers Skærme er fremstillet i Studebakers egne Værksteder af svært, stærkt og holdbart Staal. De fuldt hvælvede Skærme med de slanke yndefulde Linier bidrager meget til Studebakers Skønhed. Prøv at sammenligne en Studebaker-Skærm for Skønhed, Styrke og Tykkelse, med Skærme, som anvendes paa Vogne, der koster indtil 4000 Kr. mere.

Totalsummen af Studebaker Produkter.

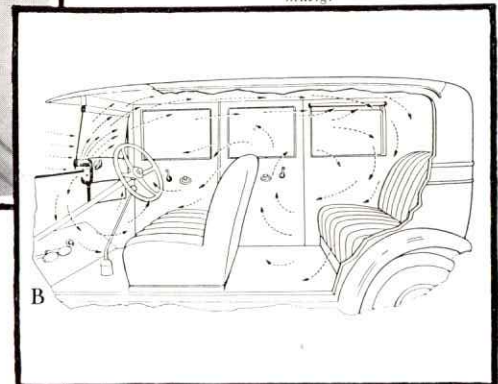
DER er alt, hvad De ønsker Dem af en Vogn til en Pris, der vil tilfredsstille Dem — Karakter, Sikkerhed, Komfort, Skønhed, Ydeevne, Økonomi og Værdi for Pengene. I Enhver enkelt Del vil Studebaker tilfredsstille alle Deres Krav.



Studebakers dobb. Lysstraale Forlygter, som betjenes fra Rattet, giver altid rigeligt Lys paa Vejen. Naar Lysstraalerne sænkes oplyses Vejbanen nær ved Vognen, og Lyset blænder ikke modgaaende Automobilister. Naar Lysstraalerne er hævet kaster de Lyset langt frem foran Vognen.



Den selvventillerende Vindskærm paa de lukkede Modeller, som ikke giver Træk, er en speciel Studebaker-Konstruktion. Den forårsager, at der altid kan være frisk Luft i Vognen, uden at der er Træk. Sindrege Kanaler under Torpedoen (som vist paa Billedet til venstre) opsamler og bortleder alt Vand, saaledes at Ventilation i det stærkeste Regnvejr er mulig.

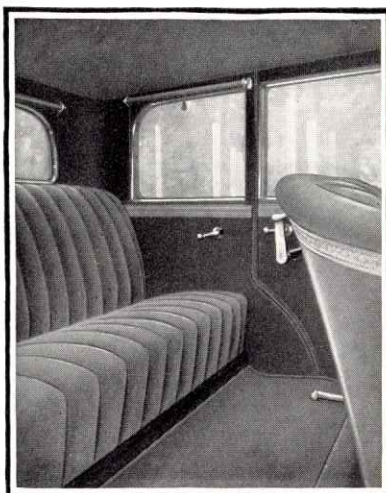


Tegningen B viser, hvorledes Vindskærmen kan indstilles saaledes, at der ikke kommer nogen direkte Træk paa Passagererne. Tegningen A viser Indstillingen, naar der ønskes frisk Luft ved Førersædet.

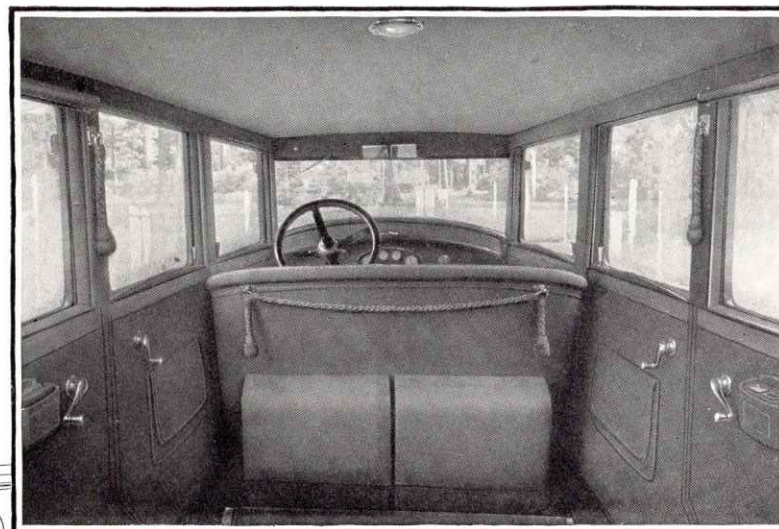


Studebakers kombinerede Tændings- og Ratlaas er anbragt paa Styrerøret, den aflaaes paa een Gang Tændingen og Rattet. Nøglen som hører hertil passer ogsaa til Dørhaasen og Reservehjulsholderen, samt paa Roadsteren, Victoria og Coupe'en til Bagrummet.

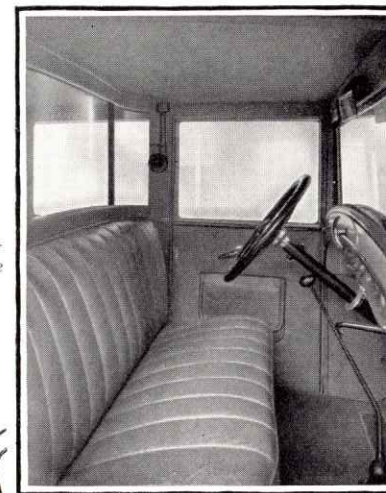
LUKSUSUDFØRELSE I ALLE ENKELTHEDER



Det fikse Bagagerum i Victoria Modellerne.



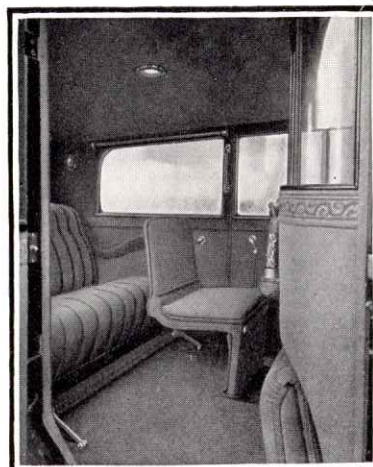
Et praktisk Rum for Golfkøller paa alle Sports Coupe Modeller.



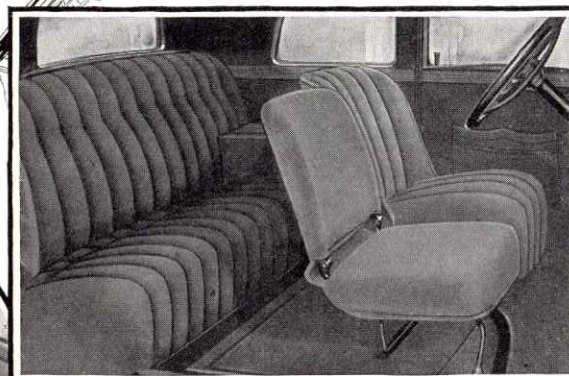
(Ovenfor) Director Sedan. Brede Spejlglassvinduer, dybe Sæder, Silkegardiner og Betræk med smukke Borter, vidner om den højeste Luksus

Rummeligt Staalkarosseri med stort Synsfelt, giver en fuldstændig hvilende Kørsel.

(Ovenfor) President Limousine. Førersædet er polstret med ægte Læder. Telefonanlæg muliggør Samtale med Chaufføren.



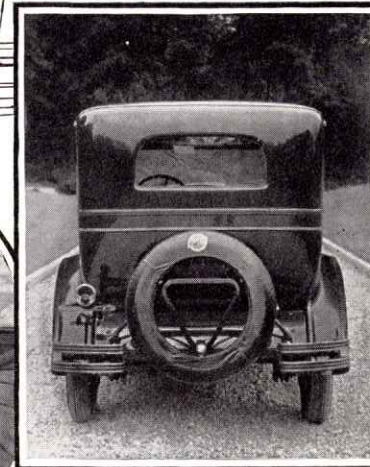
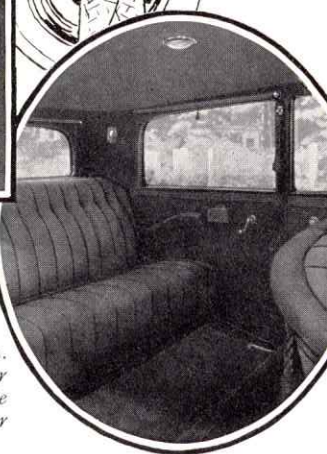
(Ovenfor) President Limousine. Billedet viser Adskillelsen mellem Førersædet og Bagvognen.



I Victoria-Modellerne er der Plads til alt undtagen Forbedringer. Klapsædet foldes ind under Instrumentbrættet, naar det ikke bruges.

(Til venstre) Selv Nyttegenstandene er kunstnerisk arrangeret. Instrumenterne er smukt grupperet under et ovalt Glas.

(Til højre) President Sedan. De formssluttende Sæder der er oppolstret med det fineste Klæde eller ægte Mohair, er dybe og behagelige.



Bagvinduet i Studebakers Luksus-Vogne er afpasset efter Karosseriets yndefulde Linier.

Kortfattede Specifikationer.

• • •

Studebaker President

HJULAFSTAND — 3,22 Meter (127").
 MOTOREN — 6 Cylindre, støbt i Blok, aftageligt Cylinder-topstykke, Boring 98,42 mm, Slaglængde 126,99 mm, 4 Ringe paa hvert Stempel, Plejlstængerne 285,74 mm lange, Krumtappen bearbejdet overalt.
 SMØRINGEN — Tryksmøring til alle Krumtap- og Plejlstangslejer, Olierenser, Alemite Chassismøring.
 KOLESYSTEMET — Cirkulationssystem ved Centrifugalpumpe. Rørkøler Diam. af Ventilator 457,2 mm 4 Vinger.
 BENZINSYSTEMET — Benzintanken er anbragt paa Bagenden af Chassiet og rummer 67,5 Liter.
 KARBURATOREN — 2 Stadie-Karburator med Forvarmningsanordning.
 DET ELEKTRISKE SYSTEM — Selvstarter og Dynamo — separate Enheder.
 TÆNDINGEN — Vandtæt Dynamo-Batteritænding med Spole og Fordeler.
 LYGTERNE — Dobbelt Lysstraale torpedoformede Forlygter, Sidelygter, Instrumentbrætslampe, Haandlampe med Ledning, Stopsignal.
 KOBLINGEN — Tør Enkelt-Plade-Kobling.
 GEARKASSEN — Sammenbygget med Motoren. 3 Hastigheder frem og een Bak. Standard Kuglegear.
 BAGAKSLENS UDVEKSLINGSFORHOLD — 3,69—1.
 Lukkede Modeller 4,36—1.
 BAGAKSLEN — Studebakers forbedrede halvt-flydende Type, spiralskaarne Kron- og Spidshjul og koniske Rullelejer overalt.
 KRAFTOVERFØRINGEN — Hotchkiss Type.
 CHASSISRAMMEN — 177,79 mm dyb med 50,79 mm brede Flanger og 7 Tværstiver.
 STYREMEKANISMEN — Specielt konstrueret for Ballon-Ringe.
 FJEDRENE — For- og Bagfjedrene er halv-elliptiske. Forfjedrene er 96,52 cm lange og 50,79 mm brede, Bagfjedrene er 142,64 cm lange og 50,79 mm brede.
 GUMMIRINGENE — Fuld Størrelse Ballon-Ringe 32" × 6,75" Profildæk.
 BREMSERNE — Mekaniske 4-Hjuls Bremses. Indvendig expanderende paa Forhjulene 406,38 mm × 63,49 mm, Baghjulene har udvendige Baandbremses 415,90 mm × 63,49 mm. Haandbremsen virker paa Gearkassens Hovedaksel.
 LAASENE — Kombineret Tændings- og Ratlaas, Dørlaas paa de lukkede Modeller og paa Reservenhjulsholderen.

Studebaker Commander.

HJULAFSTAND — 3,04 Meter (120").
 MOTOREN — 6 Cylindre, støbt i Blok, aftageligt Cylinder-topstykke, Boring 98,42 mm, Slaglængde 126,99 mm, 4 Ringe paa hvert Stempel, Plejlstængerne 285,74 mm lange, Krumtappen bearbejdet overalt.
 SMØRINGEN — Tryksmøring til alle Krumtap- og Plejlstangslejer, Olierenser, Alemite Chassismøring.
 KOLESYSTEMET — Cirkulationssystem ved Centrifugalpumpe. Rørkøler Diam. af Ventilator 457,2 mm 4 Vinger.
 BENZINSYSTEMET — Benzintanken er anbragt paa Bagenden af Chassiet og rummer 49,5 Liter.
 KARBURATOREN — 31,74 mm almindelig Rørtype med Forvarmningsanordning.
 DET ELEKTRISKE SYSTEM — selvstarter og Dynamo — separate Enheder.
 TÆNDINGEN — Vandtæt Dynamo-Batteritænding med Spole og Fordeler.
 LYGTERNE — Dobbelt Lysstraale torpedoformede Forlygter, Sidelygter, Instrumentbrætslampe og Stopsignal.
 KOBLINGEN — Tør Enkelt-Plade-Kobling.
 GEARKASSEN — Sammenbygget med Motoren. 3 Hastigheder frem og een Bak. Standard Kuglegear.
 BAGAKSLENS UDVEKSLINGSFORHOLD — 3,31—1.
 BAGAKSLEN — Studebakers forbedrede halvt-flydende Type, spiralskaarne Kron- og Spidshjul og koniske Rullelejer overalt.
 KRAFTOVERFØRINGEN — Hotchkiss-Type.
 CHASSISRAMMEN — 152,39 mm dyb med 47,62 mm brede Flanger, og 6 Tværstivere.
 STYREMEKANISMEN — Specielt konstrueret for Ballon-Ringe.
 FJEDRENE — For- og Bagfjedrene er halv-elliptiske. Forfjedrene er 91,44 cm lange og 50,79 mm brede. Bagfjedrene er 127,00 cm lange og 50,79 mm brede.
 GUMMIRINGENE — 31" × 5,25" Profildæk.
 BREMSERNE — Mekaniske 4-Hjuls Bremses. Indvendig expanderende paa Forhjulene 371,47 mm × 50,79 mm, Baghjulene har udvend. Baandbremses 379 × 57,14 mm. Haandbremsen virker paa Gearkassens Hovedaksel.
 LAASENE — Kombineret Tændings- og Ratlaas, Dørlaas paa de lukkede Modeller og paa Reservenhjulsholderen og for Bagrummet paa Victoria og Coupe Modellerne.

Studebaker Director.

HJULAFSTAND — 2,87 Meter (113").
 MOTOREN — 6 Cylindre, støbt i Blok, aftageligt Cylinder-topstykke, Boring 85,72 mm, Slaglængde 114,29 mm, 4 Ringe paa hvert Stempel, Plejlstængerne 253,99 mm lange, Krumtappen bearbejdet overalt.
 SMØRINGEN — Tryksmøring til alle Krumtap- og Plejlstangslejer.
 KOLESYSTEMET — Cirkulationssystem ved Centrifugalpumpe, Rørkøler, Diam. af Ventilator 431,8 mm med 4 Vinger.
 BENZINSYSTEMET — Benzintanken er anbragt paa Bagenden af Chassiet og rummer 49,5 Liter.
 KARBURATOREN — 25,4 mm speciel konstrueret Rørtype med Forvarmningsanordning.
 DET ELEKTRISKE SYSTEM — Selvstarter og Dynamo — separate Enheder.
 TÆNDINGEN — Vandtæt Dynamo-Batteritænding med Spole og Fordeler.
 LYGTERNE — Dobbelt Lysstraale torpedoformede Forlygter, Sidelygter, Instrumentbrætslampe og Stopsignal.
 KOBLINGEN — Tør Enkelt-Plade-Kobling.
 GEARKASSEN — Sammenbygget med Motoren. 3 Hastigheder frem og een Bak. Standard Kuglegear.
 BAGAKSLENS UDVEKSLINGSFORHOLD — 4,18—1.
 BAGAKSLEN — Studebakers forbedrede halvt-flydende Type, spiralskaarne Kron- og Spidshjul og koniske Rullelejer overalt.
 KRAFTOVERFØRINGEN — Hotchkiss-Type.
 CHASSISRAMMEN — 152,39 mm dyb med 47,62 mm brede Flanger og 6 Tværstivere.
 STYREMEKANISMEN — Specielt konstrueret for Ballon-Ringe.
 FJEDRENE — For- og Bagfjedrene er halv-elliptiske. Forfjedrene er 91,44 cm lange og 50,79 mm brede. Bagfjedrene er 127,00 cm lange og 50,79 mm brede.
 GUMMIRINGENE — Fuld Størrelse Ballon-Ringe 31" × 5,25" Profildæk.
 BREMSERNE — Mekaniske 4-Hjuls Bremses. Indvendig expanderende paa Forhjulene 371,47 mm × 50,79 mm, Baghjulene har udvend. Baandbremses 379 × 57,14 mm. Haandbremsen virker paa Gearkassens Hovedaksel.
 LAASENE — Kombineret Tændings- og Ratlaas, Dørlaas paa de lukkede Modeller og paa Reservenhjulsholderen og for Bagrummet paa Victorie, Coupe og Roadster Modellerne.

Studebaker forbeholder sig Ret til at ændre ovenstaaende Specifikationer, eller en hvilken som helst Del af dette Katalog uden nogen Forpligtelse overfor eventuelle Købere, ligeledes forbeholder Studebaker sig Ret til at foretage Forandringer i Konstruktionen eller forbedre Udførelsen af sine Vogne, uden at paataage sig nogen Forpligtelse til at foretage tilsvarende Ændringer eller Forbedringer paa tidligere fabrikerede Vogne.

