

FORD

6-CYL. ELLER
V-8 MOTOR

1949

LASTVOGNS-CHASSISER

SERIE: F-4, F-5, F-6 OG F-7

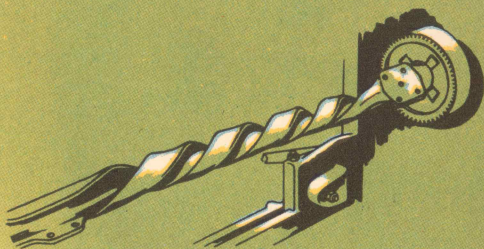
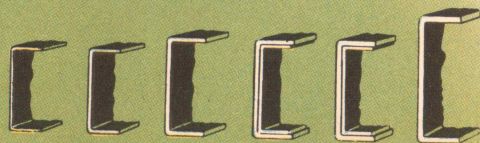


DE NYE FORD LASTVOGNE

er de første »efterkrigstids«-vogne, der er fremstillet, og de er resultatet af 5 års intensivt arbejde i laboratorier og på prøvebaner. Alle de erfaringer, man indhøstede under krigen, nyder køberne af disse lastvogne nu fordelene af.

Ford lastvognsrammerne har ekstra styrke

Ford chassisrammen har et overskud af styrke. De kraftige og høje sidevanger og tværvanger er konstrueret således, at de har den størst mulige styrke uden dog at give en for tung ramme.

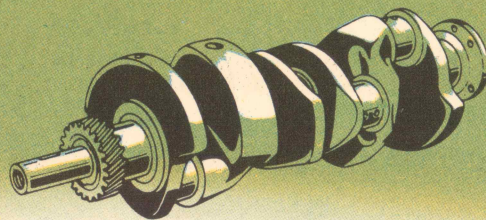


Ford Forakslerne er ekstra sejge

Ford forakslen kan i kold tilstand vrides fem omgange, uden at der fremkommer den mindste revne. Ekstra sejghed i alle Ford for- og bagaksler har gjort Ford lastvognen til den foretrukne til entreprenørarbejde, og hvorsomhelst der kræves særlig hårdt arbejde.

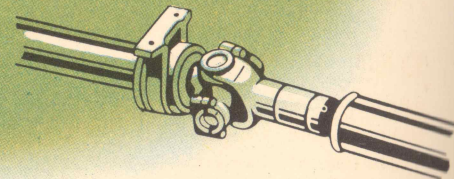
De specielle Ford krumtappe har overskud af arbejdsevne

Under den belastningsprøve, hvorved krumtappen bliver afprøvet, vrides den begge veje med mange gange det største, beregnede moment, som den overhovedet kan komme ud for.



Ford kardanaksler er yderst robuste

Ford kardanakslerne kan stå for mere end det dobbelte af det moment, som motoren er i stand til at give gennem det lave gear eller bagearet. Denne ekstra styrke betyder, at kardanakslen kan modstå selv de store belastninger, der fremkommer ved kraftig opbremsning med håndbremsen, eller når koblingen slippes hurtigt. Også dette betyder et overskud af arbejdsevne og lang levetid for lastvognen.



Ford lastvognene er ikke alene bygget stærke nok - men der er ekstra styrke i alle de vitale dele.

Ford lastvognene har et sådant overskud af kraft og styrke, at man med dem ikke behøver at begrænse sig til et enkelt felt, men kan påtage sig arbejde udover den sædvanlige lastvognskørsel.

Ford lastvognenes overskud af kraft og styrke gør det muligt at udføre arbejdet med legende lethed - arbejdet gøres nemmere - med mindre anstrengelse af de enkelte dele og mindre slid.

Derfor holder Ford lastvognene længst.

Ford lastvognene er bygget stærkere - Læg mærke til de nye Ford lastvognes mange fordele, så vil De bedre forstå, hvorfor Ford lastvognene kan yde mere og holde længere.

Der er flere Ford lastvogne i brug verden over end lastvogne af noget andet mærke.

FORD MOTOR COMPANY A/S

134" CHASSIS F-4

KRAFTIG BYGGET FULDFTLYDENDE BAGAKSEL
SPIDSHJULET HAR LEJER I BEGGE ENDER

EKSTRA KRAFTIGE 15" × 3 1/2"
BAGHJULSBREMSER

RESERVEHJULSHOLDER

RØRFORMET KARDANAKSEL MED STOR
DIAMETER, SÅ VIBRATIONER UNDGAES

KARDANLED MED
NÅLELEJER; STOR
HOLDBARHED

18" RAT MED 3 EGER;
GOD OVERSIGT OVER
INSTRUMENTERNE

BELASTNINGSKONTROLLERET
TÆNDINGSSYSTEM MED VACUUM-
REGULERET STRØMFORDELER

FORSTÆRKEDE SKÆRMSTIVERE; BEDRE
UNDERSTØTNING AF FORSKÆRMENE.
KRAFTIGERE OG BREDERE KAROSSERI-
KONSOLLER OG TRINBRÆTSTIVERE

STYREHUS MED NÅLELEJER
OG RULLESEKTOR

LEVERES MED ROUGE 226, 95 HK, 6-CYL.
ELLER ROUGE 239, 100 HK, V-8 MOTOR

OLIEBADS-LUFTRENSER
MED STØVTÆT DÆKSEL

KØLEREN ER OPHÆNGT I
U-RAMME, HVORVED STØD
FRA VEJBANEN UNDGAES

KRAFTIG KØLER MED
„FLADE“ RØR OG
LAMELLER

7" SIDEVANGER. KRAFTIGE TVÆRVANGER

NY LYDDÆMPER MED FRI GENNEM-
GANG, DERFOR MINDRE MODSTAND
OG BEDRE MOTORYDELSE

LASTVOGNSGEARKASSE MED 4 FREMGEAR

MOTOREN ER OPHÆNGT PÅ GUMMI-
PUDER, HVILKET GIVER BLØD GANG

11" CENTRIFUGALKOBLING

I-FORMET FORAKSEL;
LILLE DREJERADII

U-FORMET KOFANGER MONTERET DIREKTE
PÅ DE FORLÆNGEDE CHASSISVANGER, DERFOR
BEDRE BESKYTTELSE OG STIVERE RAMME

TODELTE, BREDE FÆLGE AF
NY TYPE MED 5° KONISK
DÆKSÆDE, HVILKET FOR-
LÆNGER GUMMIETS LEVETID

45" × 2 1/2", 10-LAGS BAGFJEDER MED HÆRDEDE
TASKEBOLTE OG BRONZEFØRDE STÅLBØSNINGER

AFTAGELIGE BREMSETRØMLER

DET NYE F-4 LASTVOGNSCHASSIS MED 134" HJULAFSTAND OG 4550 KG BRUTTOBELASTNING

SPECIFIKATIONER:

MOTOR: 95 hk, 6-cyl. eller 100 hk, V-8 motor.

KOBLING: 11" centrifugalkobling med 800 cm² friktionsareal.

GEARKASSE: 4 fremgear. Todelt gearkasse- og koblingshus. Alle tandhjul fremstillet af varmebehandlet specialstål. Alle tandhjul til fremgearene løber i kugle- og rullelejer. Fjederbelastet baggearlås.

KARDAN: Kraftig, todelte, rørformet kardanaksel. Midterlejet er gummiophængt, og alle kardanled er monteret med nålelejer.

CHASSISRAMME: Svære, pressede, U-formede vanger, der fremefter er forlængt til forreste kofanger. Rammebredden er fra gearkassen og bagud 34" (864 mm). Vangehøjde: 7" (178 mm). Vangebredde: 2 3/4" (70 mm). Vange-tykkelse: 0,21" (5,33 mm).

FORAKSEL: Ny, I-formet aksel af varmebehandlet specialstål, svære spindler med rulletryklejer; koniske rullelejer i forhjulene.

BAGAKSEL: Fuldtflydende aksler. Spiralskærne tænder på kron- og spidshjul. Spidshjulet styret med lejer i begge ender. Udvekslingsforhold: 5,14:1, kan leveres med udveksling 5,83:1.

FJEDRE: Specialfjederstål. Forfjeder: længde 914 mm, bredde 51 mm. Bagfjeder: Længde 1143 mm, bredde 64 mm, 10 lag.

STYRETØJ: Alle styreforbindelsesled monteret med støvtætte kapsler. Styrehus med snække og rullesektor forsynet med nålelejer. Udvekslingsforhold: 20,4:1. 18" rat med 3 eger.

BREMSER: Hydraulisk fodbremse. Forbrems: 14" × 2", bagbrems: 15" × 3 1/2". Bremsbelægningsareal 1950 cm². Bremsetromlerne kan fjernes, uden at navet skal aftages. Håndbremsen virker på kardanakslens.

HJUL: Stålhjul med todelte, brede fælge af ny type. 5° konisk dæksæde.

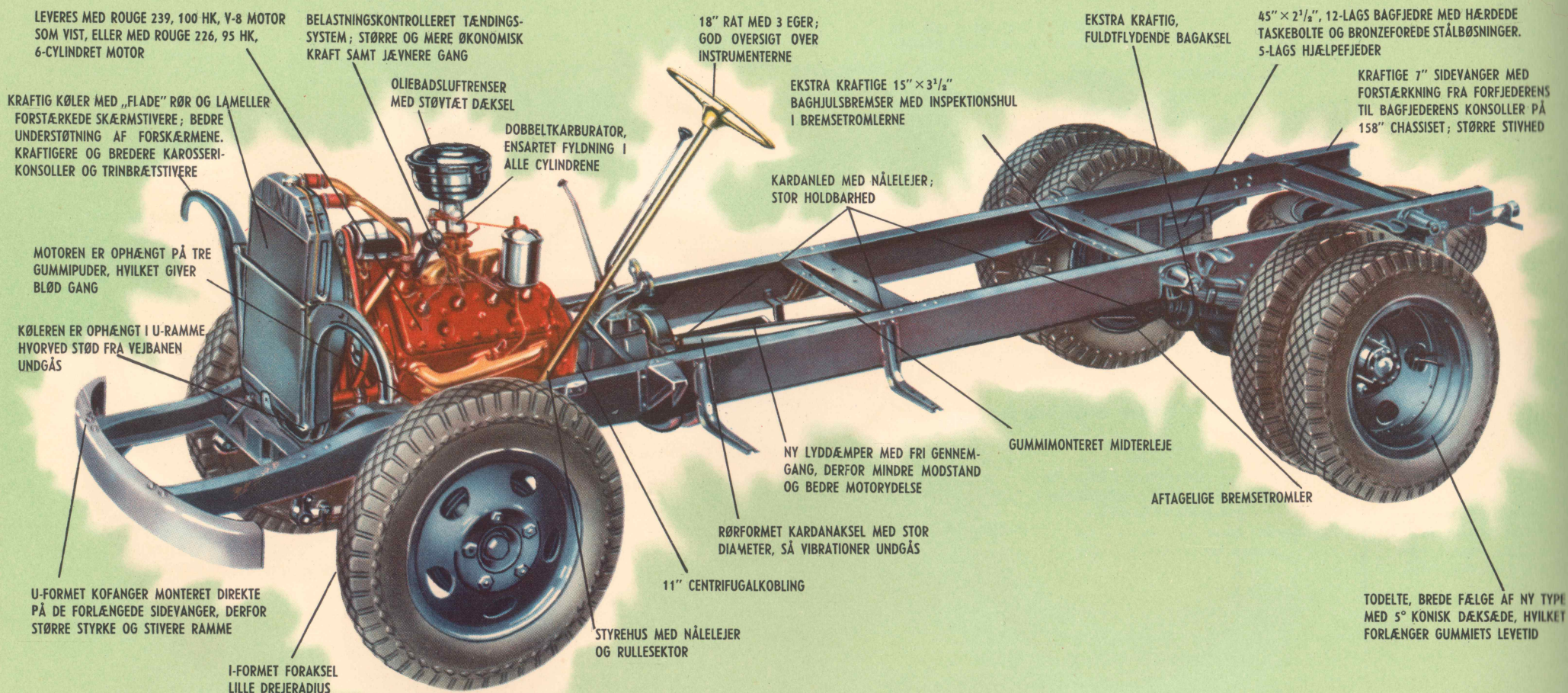
DÆK: Standard: Syv 6,50" × 20", 6 lags-dæk.

SPORVIDDE: Forhjul: 1525 mm. Baghjul: 1702 mm.

DREJERADII: 6,55 m til højre, 7,30 m til venstre.

NORMALT UDSTYR: Forskærme og trinbrædder. Ventilationslem i torpedoen. Benzintank 95 liter. Reservehjulholder og reservehjul. Forreste kofanger. Donkraft og værktøjskasse.

158" CHASSIS F-5



DET NYE F-5 LASTVOGNSCHASSIS MED 134" ELLER 158" HJULAFSTAND OG 6350 KG BRUTTOBELASTNING

SPECIFIKATIONER:

MOTOR: 100 hk, V-8 eller 95 hk, 6-cylindret motor.

KOBLING: 11" centrifugalkobling med 800 cm² friktionsareal.

GEARKASSE: 4 fremgear. Gearkasse og koblingshus todelte. Alle tandhjul til fremgearene løber i kugle- og rullelejer. Fjederbelastet baggearlås. Åbning til kraftudtag i højre side af gearkassen.

KARDAN: Kraftig, todelte, rørformet kardanaksel. Midterlejet er gummi-ophængt, og alle kardanled er monteret med nålelejer.

CHASSISRAMME: Svære, pressede sidevanger, der fremefter er forlænget til forreste kofanger. Rammebredden er 34" (864 mm). Vangehøjde: 7" (178 mm). Vangebredde: 2 3/4" (70 mm). Vangetykkelse: 0,21" (5,33 mm). 158" chassiset er forsynet med en forstærkning indvendig i sidevangerne.

FORAKSEL: Ny, I-formet aksel af varmebehandlet specialstål. Svære spindler med rulletryklejer; koniske rullelejer i forhjulene.

BAGAKSEL: Fuldtflydende, 1 3/4" tykke bagakslar fremstillet af manganstål. Spiralskærne tænder på kron- og spidshjul. Spidshjulet styret med lejer i begge ender. Udvekslingsforhold 6,67:1; kan også leveres med udveksling 5,14:1 eller 5,83:1 eller med two-speed bagaksel.

FJEDRE: Specialfjederstål. Forfjeder: længde 914 mm, bredde 51 mm. Bagfjeder: længde 1143 mm, bredde 64 mm, 12 lag samt 5-lags hjælpefjeder.

STYRETØJ: Alle styretojsforbindelser monteret med støvtætte kapsler. Styrehus med snekke og rullesektor forsynet med nålelejer. Udvekslingsforhold: 20,4:1. 18" rat med 3 eger.

BREMSER: Hydraulisk fodbremse. Forbrems: 14" × 2", bagbrems: 15 × 3 1/2". Bremsebelægnings areal 1950 cm². Bremsetromlerne kan fjernes, uden at navet skal aftages. Håndbremsen virker på kardanakslen.

HJUL: Stålhjul med todelte fælge af ny type, 5° konisk dæksæde.

DÆK: Standard: 7,50" × 20", 8 lag på forhjulene og 7,50" × 20", 10 lag på baghjulene.

SPORVIDDE: Forhjul: 1486 mm, baghjul 1702 mm.

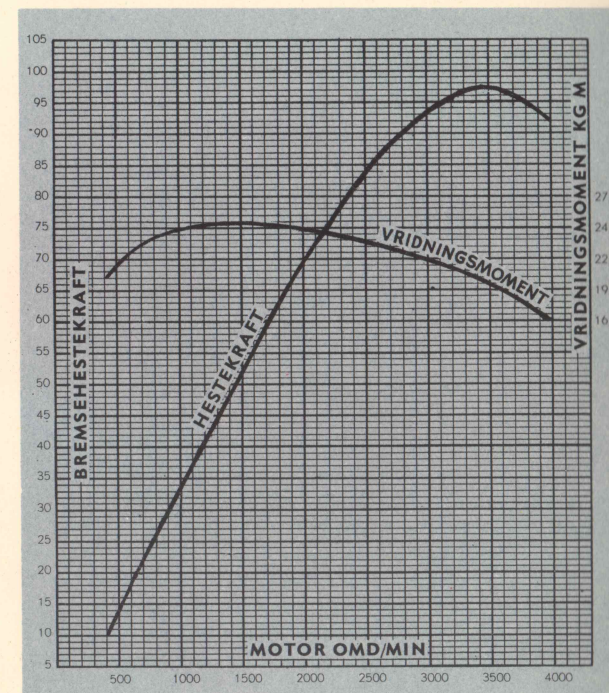
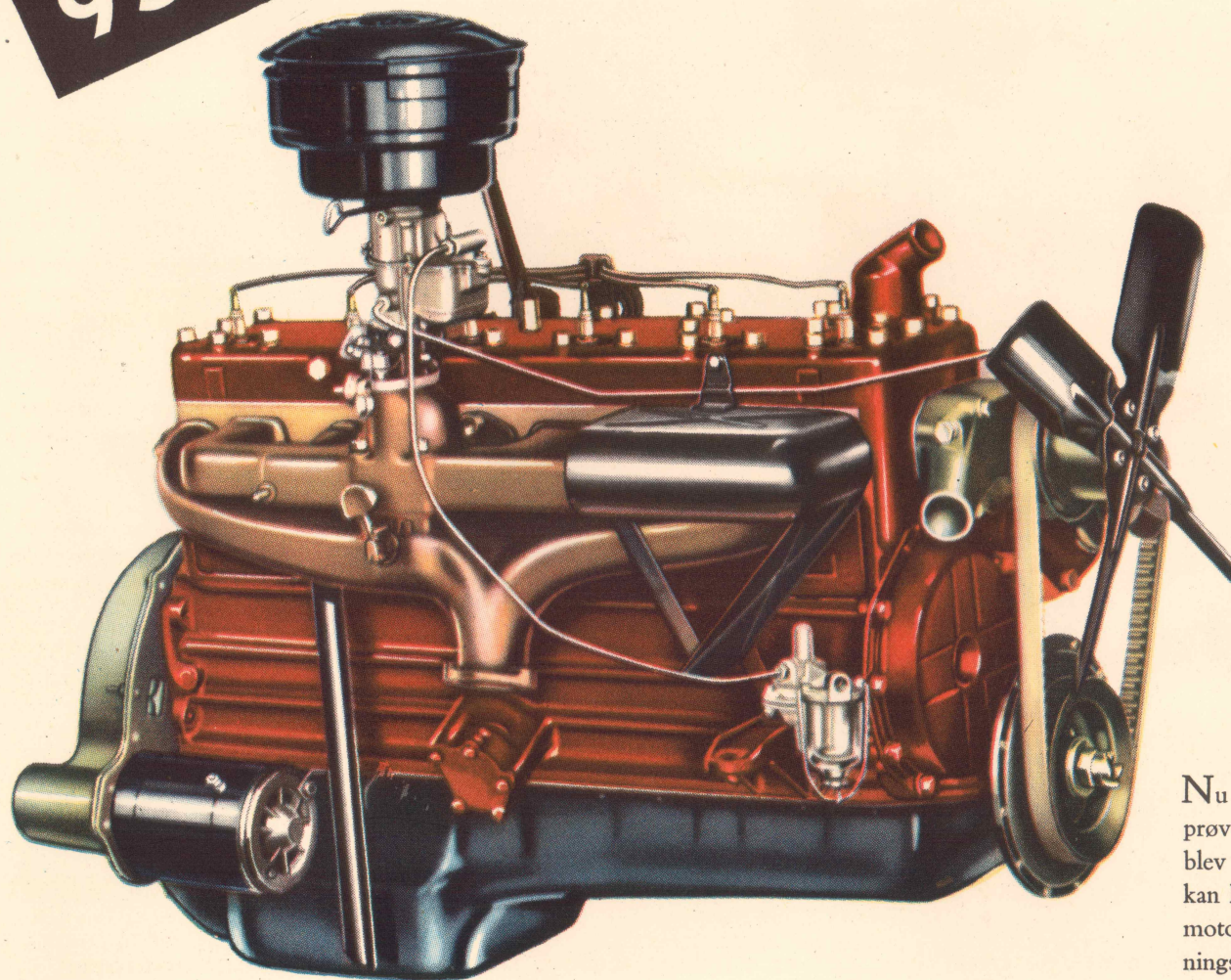
DREJERADIUS: 7,16 m til højre og 7,77 m til venstre på 134" chassiset. 8,23 m til højre og 9,14 m til venstre på 158" chassiset.

NORMALT UDSTYR: Forskærme og trinbrædder. Ventilationslem i torpedoen. Benzintank 95 liter. Reserverhjulsholder og reservehjul. Forreste kofanger. Donkraft og værktøjskasse.

**DEN NYE
95 HK**

6 CYL. FORD MOTOR

DEN NYE ROUGE 226 — 6 CYL. 95 HK LASTVOGNSMOTOR



Nu kommer den 6-cylindrede Rouge 226 motor, der blev gennemprøvet ved mere end 5.000.000 km lastvognskørsel, inden produktionen blev sat i gang. Denne motor har alle de tekniske fordele, som en motor kan have. Ved at studere hosstående motordiagram ser man, at her er motoren, der har det maksimale vridningsmoment ved det lave omdrejningstal, hvilket betyder overskud af kraft selv ved lave hastigheder. Denne motor er holdbar, pålidelig og økonomisk, og der er den samme lette adgang til vedligeholdelse som for alle andre Ford produkter. Særlig bør fremhæves de nye, udskiftelige plejlstangslejer, der er fastsiddende i plejlstængerne; de ovalebne stempler, der er overfladebehandlet, så de har større slidstyrke. Stemplerne er monteret med to kompressionsringe og to olieringe. Udblæsningsventilsæderne er fremstillet af en varmebestandig molybdæn-kromlegering, hvilket reducerer krafttab og udsætter tidspunktet for ventilslibning. Den stålstøbte krumtap har 7 kontravægte, hvilket giver særlig god afbalancering. Krumtappen er forsynet med torsionsdæmper, der neutraliserer vibrationerne.

lig bør fremhæves de nye, udskiftelige plejlstangslejer, der er fastsiddende i plejlstængerne; de ovalebne stempler, der er overfladebehandlet, så de har større slidstyrke. Stemplerne er monteret med to kompressionsringe og to olieringe. Udblæsningsventilsæderne er fremstillet af en varmebestandig molybdæn-kromlegering, hvilket reducerer krafttab og udsætter tidspunktet for ventilslibning. Den stålstøbte krumtap har 7 kontravægte, hvilket giver særlig god afbalancering. Krumtappen er forsynet med torsionsdæmper, der neutraliserer vibrationerne.

V-8 FORD MOTOR

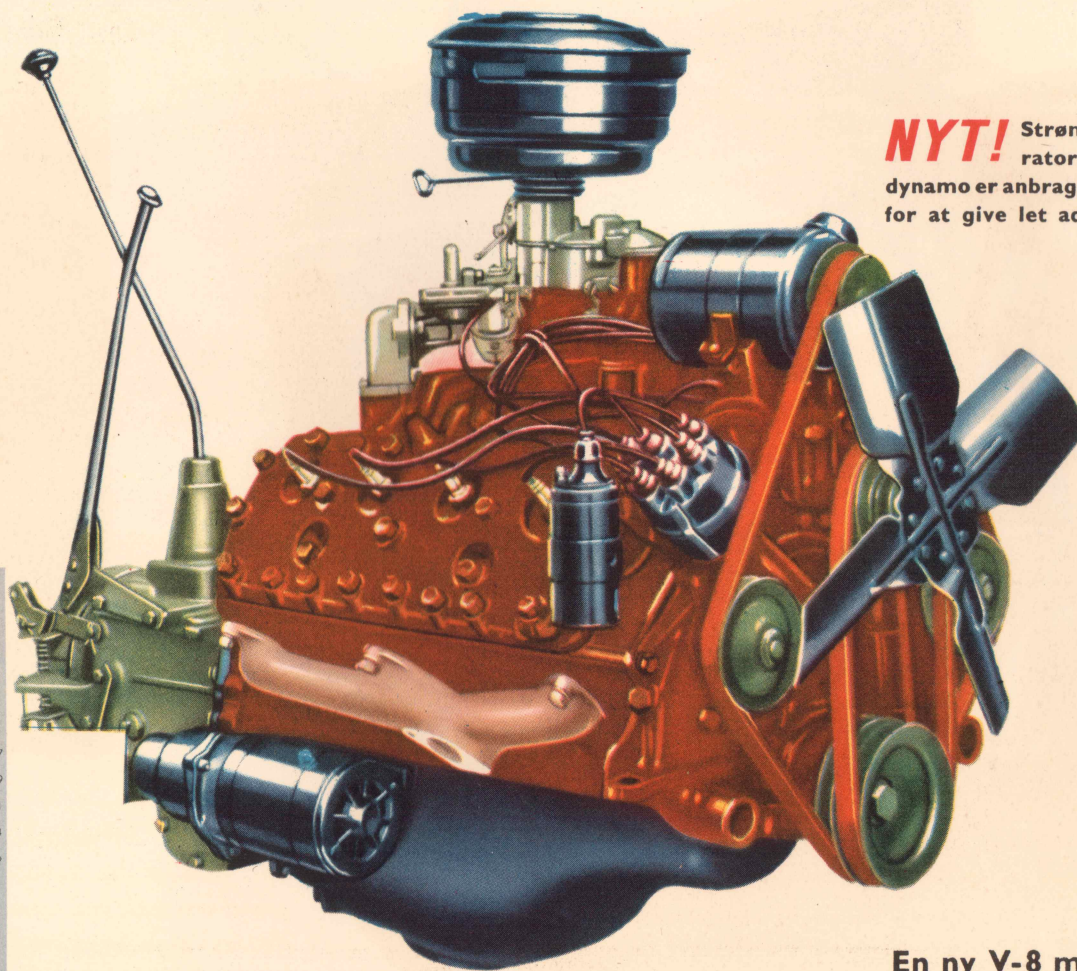
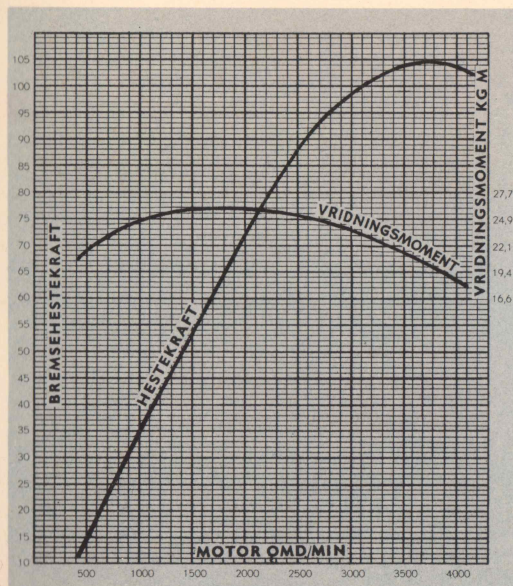
DEN NYE ROUGE 239 — V-8 100 HK LASTVOGNSMOTOR

DEN NYE
100 HK

NYT! De nye topstykker med højturbulente kompressionskamre giver bedre motorydelse og billigere kørsel.

NYT! Den dynamisk og statisk afbalancerede krumtap har to smørehuller i plejlstangssølerne, derfor bedre smøring af plejlstangsejerne.

NYT! Forbedret pakning af bageste hovedleje hindrer utæthed.



NYT! Strømfordeler, karburator, benzinpumpe og dynamo er anbragt oven på motoren for at give let adgang til eftersyn.

NYT! Oliefiltret er monteret for oven på venstre side af motoren for at lette udskiftningen.

NYT! Tændspole med metalhus, monteret ved siden af strømfordeleren; derfor højere spænding og lettere start.

NYT! Plejlstænger med låste, udskiftelige lejeskåle; specielt, slidstærkt lejemetal.

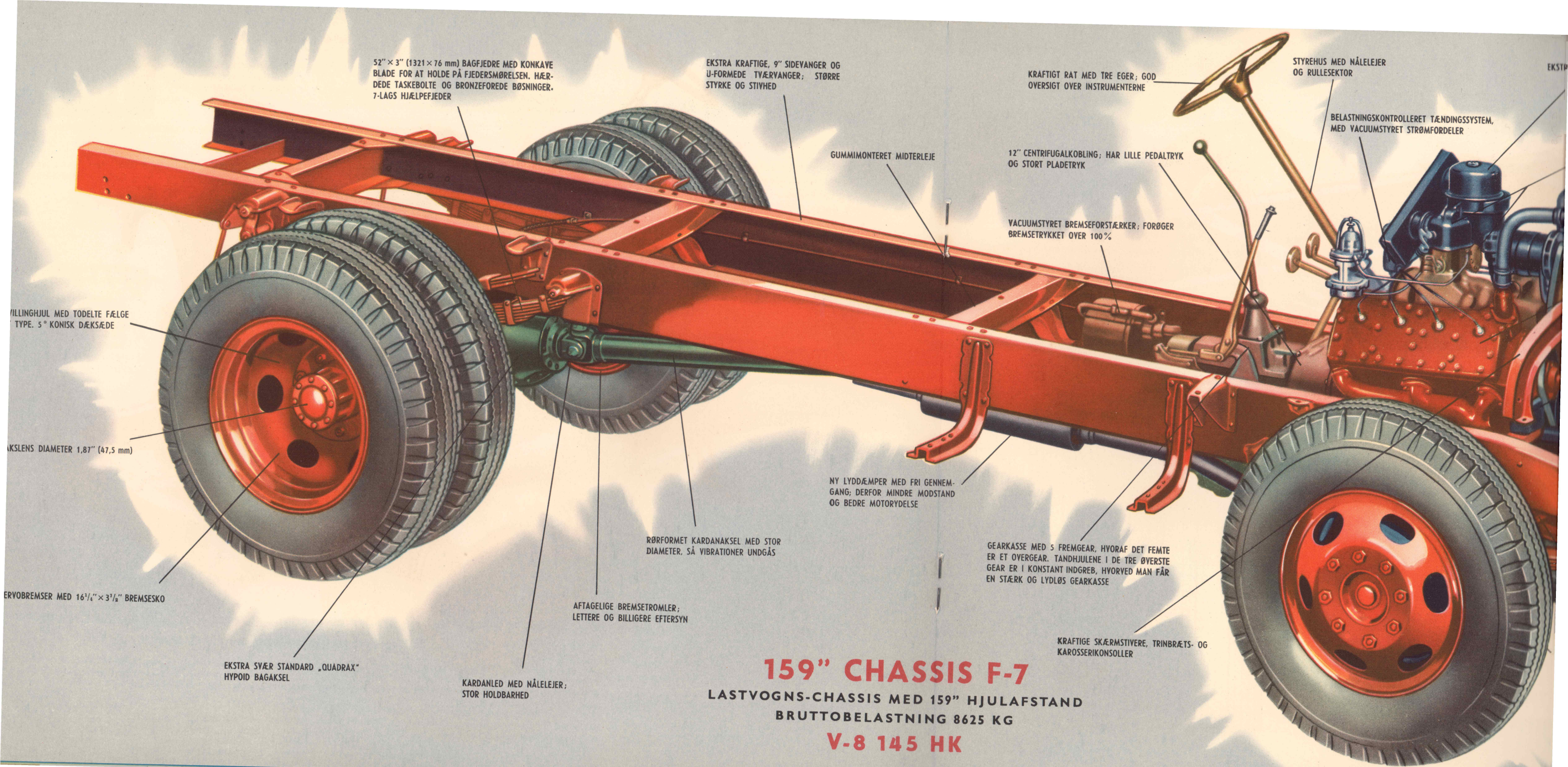
NYT! Bundkarret er forsynet med renseplade, så urenheder let kan fjernes.

En ny V-8 motor med overskud af kraft.

De store Rouge fabrikker, der er verdens største fabrikker for lastvogsmotorer, har fremstillet denne nye V-8 motor.

Den nye Rouge 239, V-8 motor er en yderligere forbedring af den kendte Ford V-8 motor, der er den mest gennemprøvede lastvogsmotor, der findes. Den frembringer et overskud af kraft, som hosstående diagram viser; over 100 hk og et vridningsmoment på mere end 25 kgm. I denne motor er der mere end tilstrækkelig kraft til at udføre det sværeste arbejde til tiden. Dette overskud af kraft betyder, at Rouge 239, V-8 motoren aldrig bliver

overbelastet ved normalt arbejde. Motoren udfører gennemsnitsarbejdet med kun delvis åbning af gasspjældet, hvilket giver motoren en lang levetid. En ting til, der medvirker til denne motors lange levetid, er den bløde gang, som Ford V-8 har, idet det ene kraftslag overlapper det andet, så der ikke bliver perioder uden kraftimpulser. Det er den 8-cylindrede motors bløde gang, der giver den billigste og mest pålidelige kørsel og gør lastvogskørslen rentabel.



52" x 3" (1321 x 76 mm) BAGFJEDRE MED KONKAVE
BLADE FOR AT HOLDE PÅ FJEDERSMØRSELSEN. HÆR-
DEDE TASKEBOLTE OG BRONZEFØREDE BØSNINGER.
7-LAGS HJÆLPEFJEDER

EKSTRA KRAFTIGE, 9" SIDEVANGER OG
U-FORMEDE TVÆRVANGER; STØRRE
STYRKE OG STIVHED

GUMMIMONTERET MIDTERLEJE

KRAFTIGT RAT MED TRE EGER; GOD
OVERSIGT OVER INSTRUMENTERNE

STYREHUS MED NÅLELEJER
OG RULLESEKTOR

BELASTNINGSKONTROLLERET TÆNDINGSSYSTEM,
MED VACUUMSTYRET STRØMFORDELER

12" CENTRIFUGALKOBLING; HAR LILLE PEDALTRYK
OG STORT PLADetryk

VACUUMSTYRET BREMSEFORSTÆRKER; FORØGER
BREMSETRYKKET OVER 100%

FILLINGHJUL MED TODELTE FÆLGE
TYPE. 5° KONISK DÆKSÆDE

AKSLENS DIAMETER 1,87" (47,5 mm)

NY LYDDÆMPER MED FRI GENNEM-
GANG; DERFOR MINDRE MODSTAND
OG BEDRE MOTORYDELSE

RØRFORMET KARDANAKSEL MED STOR
DIAMETER, SÅ VIBRATIONER UNDGÅS

AFTAGELIGE BREMSETRØMLER;
LETTERE OG BILLIGERE EFTERSYN

GEARKASSE MED 5 FREMGear, HVORAF DET FEMTE
ER ET OVERGEAR. TANDHJULENE I DE TRE ØVERSTE
GEAR ER I KONSTANT INDGREB, HVORVED MAN FÅR
EN STÆRK OG LYDLØS GEARKASSE

KRAFTIGE SKÆRMSTIVERE, TRINBRÆTS- OG
KAROSSEKONSOLLER

EKSTRA SVÆR STANDARD "QUADRAX"
HYPOID BAGAKSEL

KARDANLED MED NÅLELEJER;
STOR HOLDBARHED

159" CHASSIS F-7
LASTVOGNS-CHASSIS MED 159" HJULAFSTAND
BRUTTOBELASTNING 8625 KG
V-8 145 HK

(321 × 76 mm) BAGFJEDRE MED KONKAVE
AT HOLDE PÅ FJEDERSMØRSELEN. HÆR-
EBOLTE OG BRONZEFØREDE BØSNINGER.
ELPEFJEDER

EKSTRA KRAFTIGE, 9" SIDEVANGER OG
U-FORMEDE TVÆRVANGER; STØRRE
STYRKE OG STIVHED

GUMMIMONTERET MIDTERLEJE

12" CENTRIFUGALKOBLING; HAR LILLE PEDALTRYK
OG STORT PLADetryk

VACUUMSTYRET BREMSEFORSTÆRKER; FORØGER
BREMSETRYKKET OVER 100%

NY LYDDÆMPER MED FRI GENNEM-
GANG; DERFOR MINDRE MODSTAND
OG BEDRE MOTORYDELSE

RØRFORMET KARDANAKSEL MED STOR
DIAMETER, SÅ VIBRATIONER UNDGÅS

AFTAGELIGE BREMSETRØMLER;
LETTERE OG BILLIGERE EFTERSYN

KARDANLED MED NÅLELEJER;
STOR HOLDBARHED

KRAFTIGT RAT MED TRE EGGER; GOD
OVERSIGT OVER INSTRUMENTERNE

STYREHUS MED NÅLELEJER
OG RULLESEKTOR

BELASTNINGSKONTROLLERET TÆNDINGSSYSTEM,
MED VACUUMSTYRET STRØMFØRDELER

EKSTRA STOR OLIEBADSLUFTRENSER

DOBBELTKARBURATOR; BEDRE FORDELING
AF BRÆNDSTOFFET. KOMBINERET CENTRI-
FUGAL- OG VACUUMREGULATOR

KRAFTIG KØLER MED „FLADE“ RØR OG LAMELLER

LEVERES MED ROUGE 337, V-8, 145 HK LASTVOGNS-
MOTOR, MAKSIMUM VRIDNINGSMOMENT 35,2 KGM

MOTOREN ER OPHÆNGT PÅ TRE
GUMMIPUDER, HVILKET GIVER
BLØD GANG

KØLEREN ER OPHÆNGT I U-RAMME,
HVORVED STØD FRA VEJBANEN UNDGÅS

GEARKASSE MED 5 FREMGEAR, HVORAF DET FEMTE
ER ET OVERGEAR. TANDHJULENE I DE TRE ØVERSTE
GEAR ER I KONSTANT INDGEB, HVORVED MAN FÅR
EN STÆRK OG LYDLØS GEARKASSE

KRAFTIGE SKÆRMSTIVERE, TRINBRÆTS- OG
KAROSSERIKONSOLLER

U-FORMET KOFANGER MONTERET DIREKTE
PÅ DE FORLÆNGEDE SIDEVANGER; STØRRE
STYRKE OG STIVERE RAMME

I-FORMET FORAKSEL; LILLE DREJERADIUS,
KRAFTIGE RULLELEJER I FORHJULENE OG
TRYKLEJER PÅ SPINDELBOLENE

ALLE STYREFORBINDELSLEDE MONTERET
MED STØVTÆTTE KAPSLER

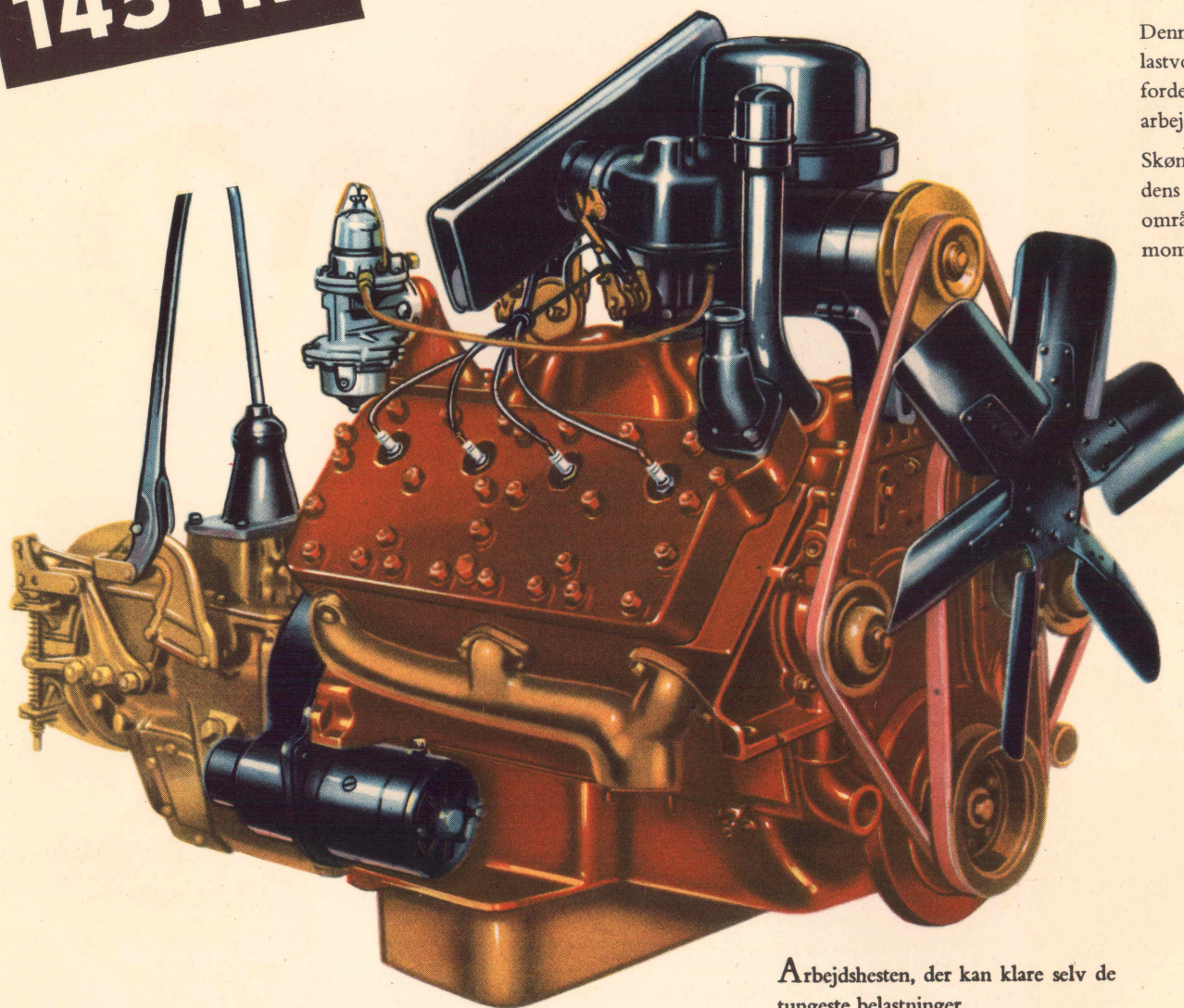
159" CHASSIS F-7

LASTVOGNS-CHASSIS MED 159" HJULAFSTAND
BRUTTOBELASTNING 8625 KG
V-8 145 HK

**DEN NYE
145 HK**

V-8 FORD MOTOR

Den nye Rouge 337 — V-8, 145 hk lastvognsmotor — 35 kgm vridningsmoment



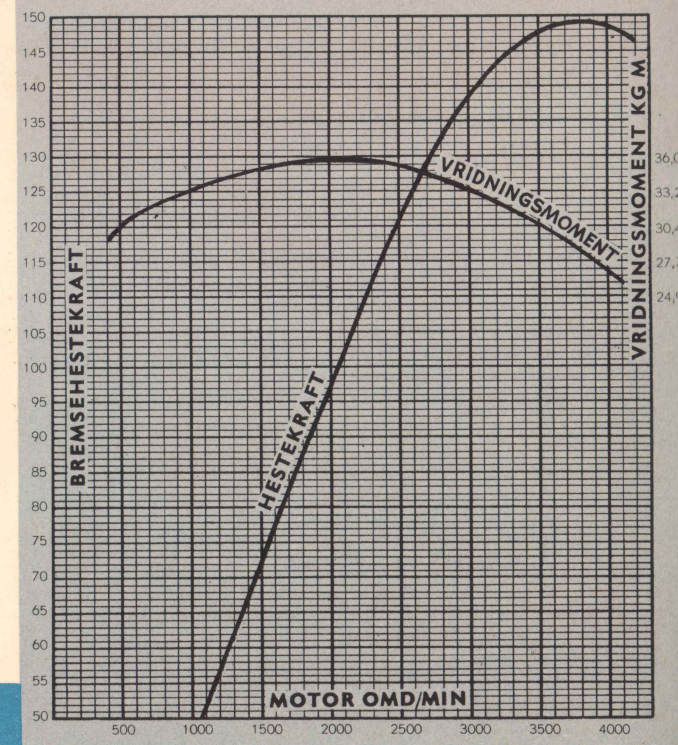
Leveres kun i model F-7

Arbejdshesten, der kan klare selv de tungeste belastninger.

Her er overskud af kraft, så arbejdet udføres med lethed.

Denne motor er langt den største, der nogensinde er leveret i en Ford lastvogn. Det er en helt ny motor med mange nye, konstruktionsmæssige fordele. Rouge 337, V-8 motoren er specielt bygget til tungt lastvognsarbejde.

Skønt den er større end de hidtil byggede Ford V-8 motorer, skyldes dens store ydeevne og dens store vridningsmoment over hele arbejdsområdet ikke alene motorens størrelse. En motor med et vridningsmoment på 35 kgm og over 145 hk ved 3600 omdr/min, men med et cylindervolumen på kun 5522 cm³, er et bevis på den teknisk mest fuldendte konstruktion. Det er en sådan teknisk overlegenhed, som lastvognsejerne har ret til at vente af en motor, der er fremstillet på Fords mægtige Rouge fabrikker, der producerer flere lastvognsmotorer end nogen anden fabrik i verden.



DE HØJTURBULENTE KOMPRESSIØNSKAMRE

er hemmeligheden ved den nye, benzinbesparende Ford lastvognsmotor



Almindeligt kompressionskammer

Tændingsbanken i de almindelige kompressionskamre. Tændingsbanken forårsager tab i eksplosionsslaget, idet motoren ikke arbejder med den mest økonomiske, høje tænding. Den dårlige gascirkulation giver også tab. Tændingsbanken fremkommer, når gasblandingen i lommen til højre selvtænder uafhængigt af hovedeksplosionen, der kommer ved tændrøret.



Det højturbulente kompressionskammer

Ford reducerer tændingsbanken og giver mere økonomisk kørsel. Det højturbulente kompressionskammer giver mindre brændstofforbrug ved at hindre tændingsbanken. Kompressionskammeret er konstrueret således, at gasblandingen koncentrerer sig omkring tændrøret, og lommen, hvor tændingsbanken kan forekomme, gøres mindre. Stemplet får herved det ønskede forlængede »skub« nedad i stedet for et uønsket, hurtigt hæmmerslag.

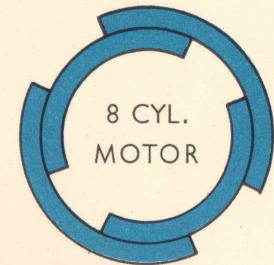


Den højturbulente konstruktion

Ford forøger cirkulationen og sparer derved brændstof. Ved at anvende det højturbulente kompressionskammer sparer man brændstof, idet man derved forøger cirkulationen af gasblandingen. Konstruktionen fremkalder en orkanagtig »hvirvel« af den indsugede gasblanding og af udblæsningsgassen. Gasblandingen »stormer« ind og udblæsningsgassen ud, så man opnår den bedst mulige forbrænding.

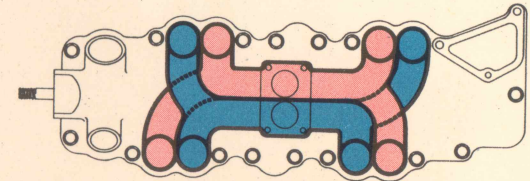
De overlappende kraftimpulser giver motoren blødere gang

Rouge 337 motoren afgiver en stærk strøm af kraftimpulser, som naturligvis giver en jævnere gang end enhver anden lastvognsmotor med færre cylindre. Den ene kraftimpuls overlapper den anden uden ophold. Krumtappen får i denne motor 4 kraftimpulser pr. omdrejning mod tre impulser i en 6-cylindret motor. Jo flere kraftimpulser pr. omdrejning jo blødere gang, hvilket igen betyder længere levetid for motoren.



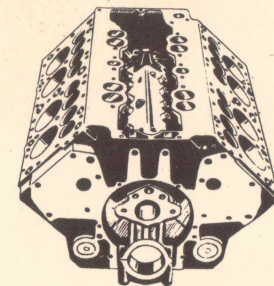
De kortere indsugningsrør betyder større effekt

Det dobbelte sæt indsugningsgrenrør på Ford V-8 motoren er meget kortere end de tilsvarende indsugningsrør på 6-cylindrede motorer af samme størrelse. De kortere grenrør til cylindrene giver en mere ensartet opvarmet og frisk gasblanding fra karburatoren, hvilket er medvirkende til større motoreffekt. Hvert grenrør føder to cylindre i hver blok, og som følge deraf er der aldrig to cylindre, der samtidig har indsugning fra samme indsugningsgrenrør. Dette bevirker, at hver cylinder altid får fuld ladning, og at motoren får maksimum ydeevne.



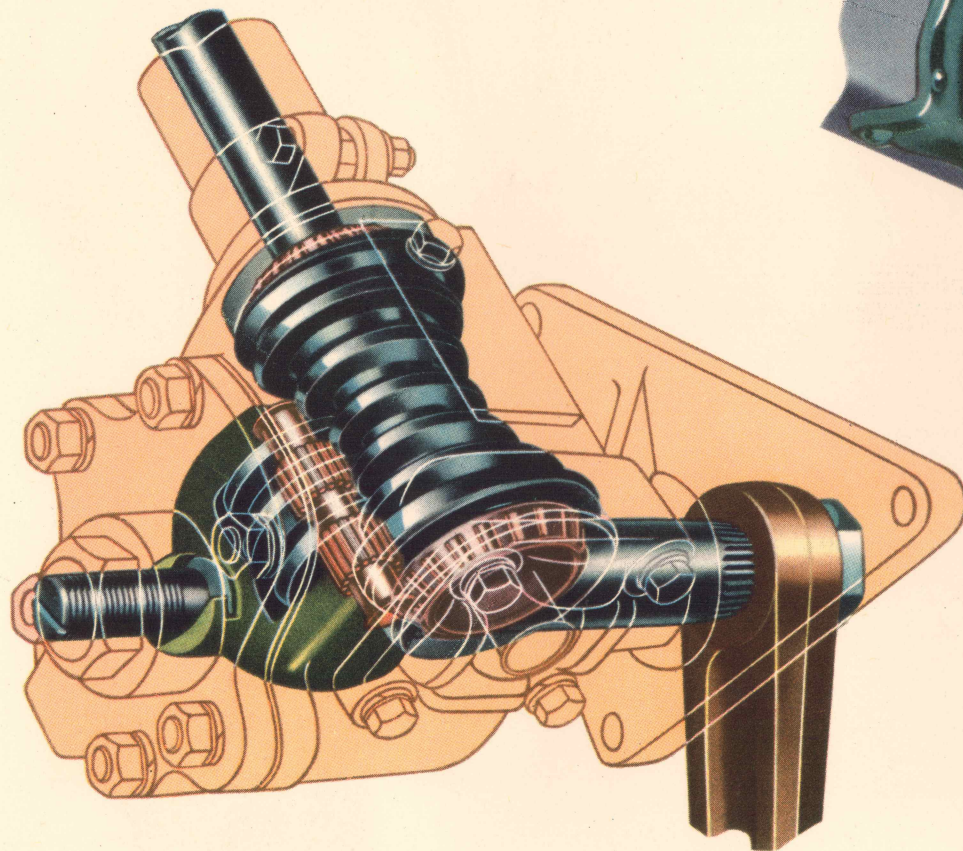
Den stive blok giver bedre lejevoring

Målt fra svinghjul til ventilator er Rouge 337 motoren den korteste af samtlige moderne motorer med tilsvarende cylindervolumen. Denne korte motor har mange fordele. Der kan bruges en kort krumtap med større modstand overfor torsionale belastninger, og hvad der er lige så betydningsfuldt: Det giver en stiv blok, hvilket medfører, at cylindrene og lejerne altid sidder i den rigtige stilling. Dette betyder længere levetid for alle de arbejdende dele.



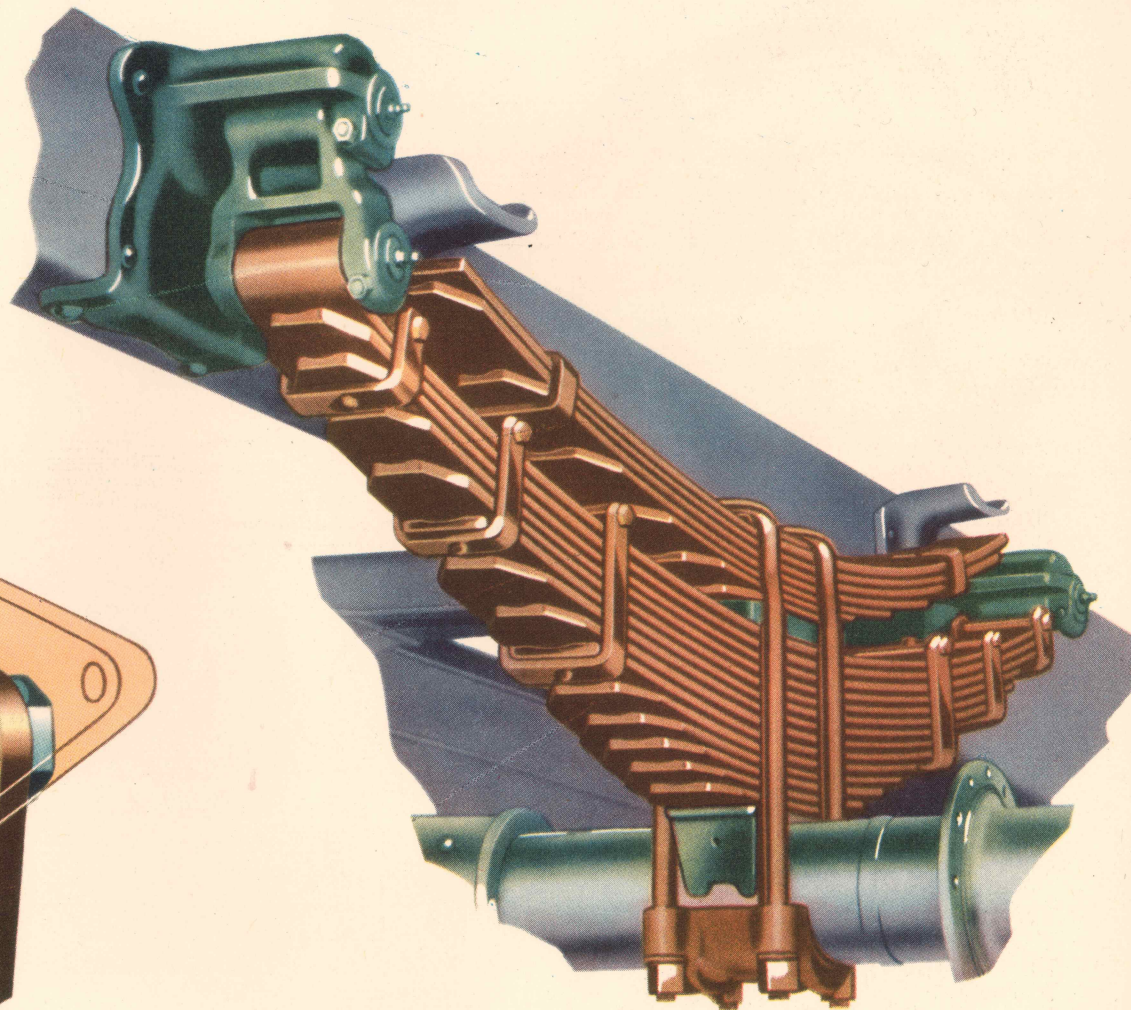
STYREHUS

Det nye styrehus med nålelejer og rullesektor giver lettere styring og større sikkerhed



Rullesektoren er forsynet med nålelejer, hvilket reducerer gnidningsmodstanden, og har tre ruller, der alle er i konstant indgreb med snekken. Styreforbindelsesstangen har selvjusterende kugleled, med støvtætte kapsler.

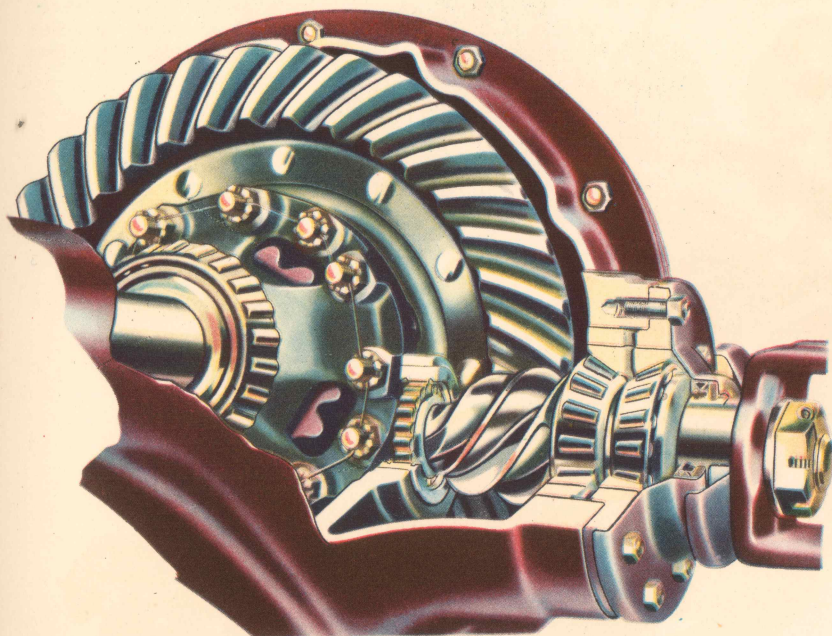
FJEDRE



Ford lastvognsbagfjederen, der ikke kan overbelastes, har alle de velkendte Ford fjeder-egenskaber tillige med mange forbedringer.

De meget kraftige fjederkonsoller er pånippet sidevangerne ud for tværvangerne for at opnå maksimal stivhed. Der er bronzeforede fjederbøsninger og hærdede taskebolte. Fjederbladene er konkave for bedre at kunne holde på fjedersmørelsen.

DIFFERENTIALE - TRANSMISSION - BREMSER - F-7



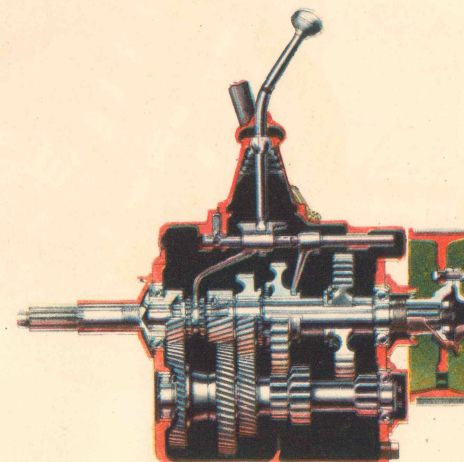
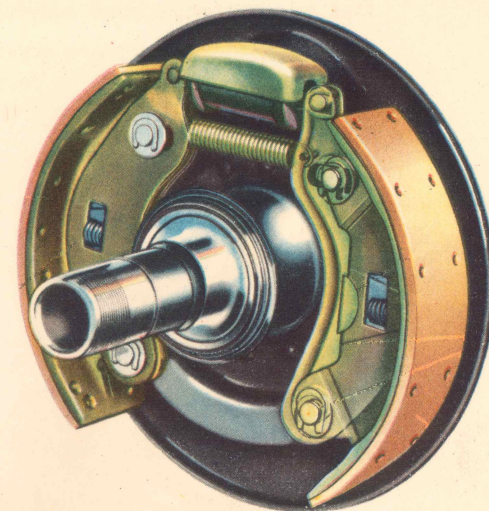
DEN NYE FORD HYPOID »QUADRAX« BAGAKSEL

Overskud af styrke til tungt lastvognsarbejde. Denne lastvognsbagaksel er konstrueret til at kunne holde til selv de tungeste belastninger, som en lastvognsbagaksel kan blive udsat for. Der er fire hovedfordele ved denne bagaksel.

De fuldtflýdende bagaksler skal kun overføre motorens kraft til baghjulene; vægten bæres af bagakselhusene. Spidshjulet har lejer i begge ender for at få bedre indgreb mellem kron- og spidshjul. Der er fire drabant-hjul i differentialen, hvilket giver lille tandtryk og lang levetid. Der er benyttet rullelejer overalt, da de bedre end kuglelejer kan tåle de store lejetryk, der forekommer i en lastvognsbagaksel.

Dobbeltvirkende lastvognsbremser med fjederbetjening

Forhjulsbremserne på F-7 har to bremsesko ankeret uafhængigt af hinanden, hver $16'' \times 2\frac{1}{4}''$. Baghjulsbremserne (vist på illustrationen) har to $16\frac{1}{4}'' \times 3\frac{1}{2}''$ bremsesko. Bremsen er konstrueret således, at der er samme servovirkning både ved kørsel fremefter og ved bakning. Denne konstruktion kræver ca. 30 % mindre pedaltryk.



5-gears gearkasse med overgear

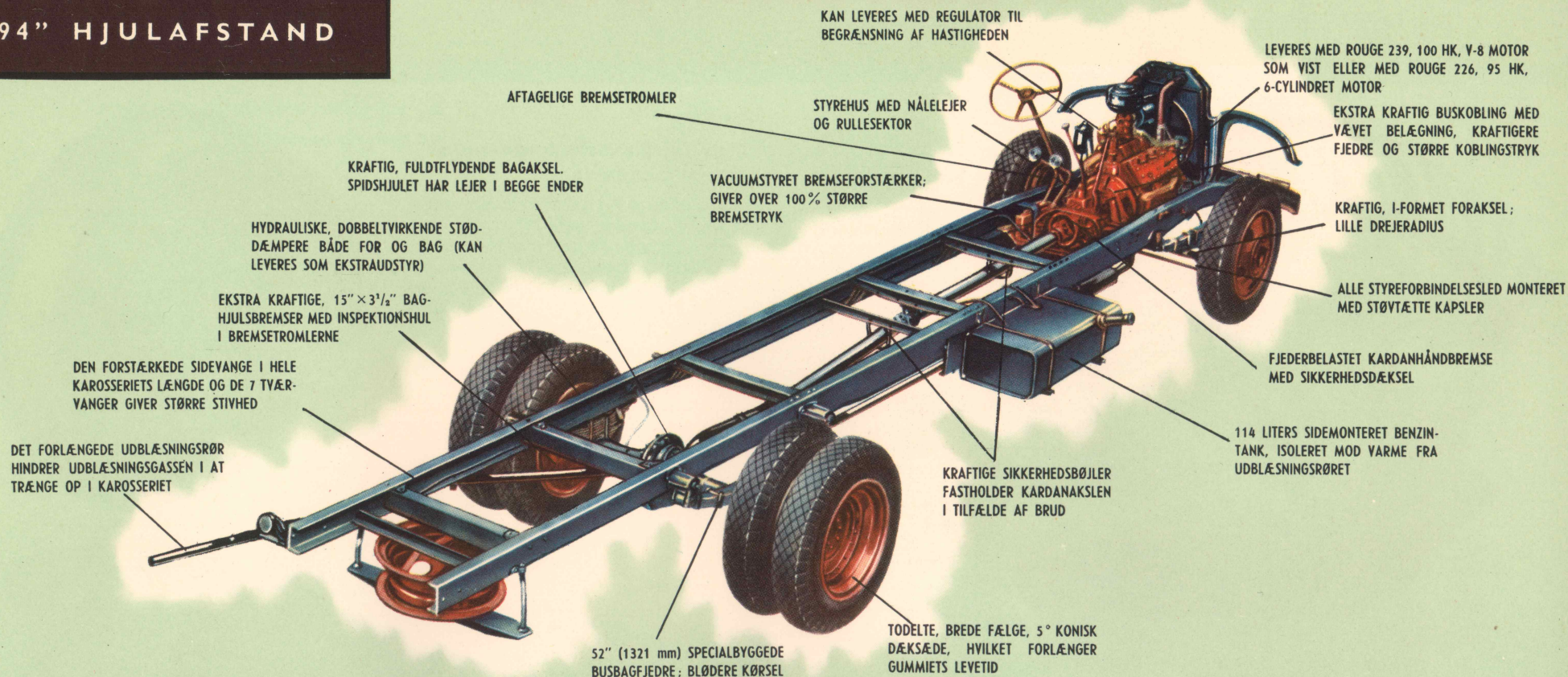
Gearkassen er konstrueret med henblik på let gearskiftning og stor holdbarhed. Tandhjulene i de tre højeste gear er spiralskærne og i konstant indgreb. Gearskiftningen sker ved forskydelige koblinger, hvorved skiftningen lettes betydeligt.

Med overgearet, der er vist i illustrationen, får man samme hastighed som før, men et 20 % lavere motoromdrejningstal. Overgearets udvekslingsforhold er 0.799:1.

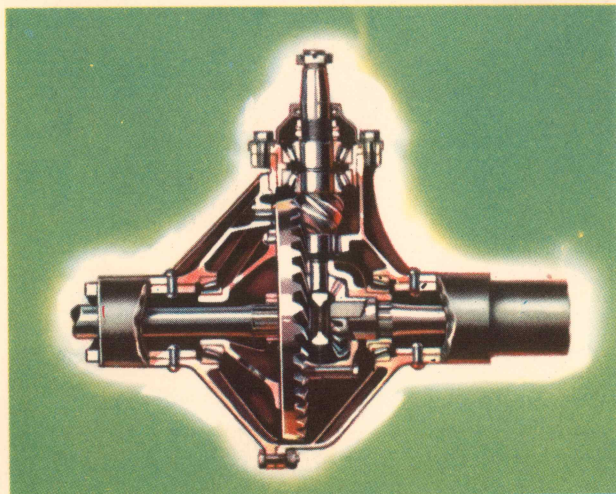
SERIE F-5

194" HJULAFSTAND

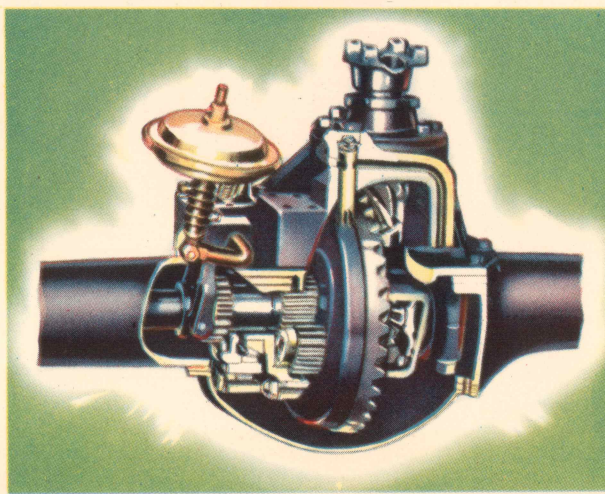
BUS-CHASSIS



STANDARD



2-SPEED



»QUADRAX« AKSLEN

er lastvognsakslens med de fire hovedfordele

For at kunne modstå de svære belastninger, som en lastvognsaksel bliver udsat for, har Ford »Quadrax« bagakslen nedenstående fire egenskaber:

- 1. DE FULDTFLYDENDE AKSLERS** funktion er udelukkende at overføre motorens kraft til baghjulene; det er bagakselhusene, der bærer vægten.
- 2. SPIDSHJULET** har lejer i begge ender, hvorved det hindres i at komme ud af indstilling; dette giver bedre indgreb og større holdbarhed.
- 3. DE FIRE DRABANTHJUL** fordeler belastningen jævnt, og trykket på tænderne bliver mindst muligt, hvorved man får den mest pålidelige og holdbare bagaksel.
- 4. RULLELEJER** benyttes overalt, idet disse lejer kan tåle de store belastninger, som specielt lastvognsbagaksler bliver udsat for.

SPECIFIKATIONER

Serie	F-4	F-5	F-5 Bus chassis	F-6	F-7
Motor..... Boring..... Slag..... Cylindervolumen..... Bremshestekraft..... Vridningsmoment.....	6-cyl 3,30" (83,82 mm) 4,40" (111,76 mm) 3703 cm³ 95 hk 25 kgm	V-8 3,187" (80,95 mm) 3,75" (95,25 mm) 3916 cm³ 100 hk 25 kgm	V-8 3,187" (80,95 mm) 3,75" (95,25 mm) 3916 cm³ 100 hk 25 kgm	V-8 3,187" (80,95 mm) 3,75" (95,25 mm) 3916 cm³ 100 hk 25 kgm	V-8 3,500" (88,90 mm) 4,375" (111,125 mm) 5522 cm³ 145 hk 35 kgm
Kobling..... Diameter..... Friktionsareal.....	centrifugalkobling 11" 800 cm²	centrifugalkobling 11" 800 cm²	centrifugalkobling 11" 800 cm²	centrifugalkobling 11" 800 cm²	centrifugalkobling 12" 965 cm²
Benzintank, rumindhold.....	95 liter	95 liter	114 liter	95 liter	95 liter
Gearkasse..... Udvekslingsforhold..... Kraftudtag.....	4 frem, 1 bak 6,40:1, 3,09:1, 1,685:1, 1,00:1, bak 7,825:1 højre side				5 frem, 1 bak 6,06:1, 3,50:1, 1,80:1, 1,00:1 overgear 0,799:1, bak 6,00:1 begge sider
Foraksel..... Maks. belastning.....	I-formet 1769 kg	I-formet 1769 kg	I-formet 2000 kg	I-formet 2000 kg	I-formet 2500 kg
Styretøj..... Udvekslingsforhold.....	20,4:1	20,4:1	20,4:1	20,4:1	20,5:1
Bagaksel..... Maks. belastning..... Udvekslingsforhold.....	4900 kg 5,14:1	»Quadrax« fuldtflydende 4900 kg 6,67:1 evt. 2-speed aksel		2-speed »Quadrax« fuldtfl. 5450 kg 5,83 og 8,11:1	»Quadrax« fuldtflydende 6350 kg 6,80:1
Bremser..... Forbremser..... Bagbremser..... Bremsbelægningens areal..... Håndbremse..... Bremsforstærker.....	hydraulisk fodbremse 14" × 2" 15" × 3 1/2" 1950 cm² kardan bremseforstærker				hydraulisk fodbremse 16" × 2 1/4" 16 1/4" × 3 1/2" 2250 cm² kardan bremseforstærker
Forfjeder..... Antal lag..... Kapacitet v/ normal nedbøjning..... Bagfjeder..... Antal lag..... Kapacitet v/ normal nedbøjning..... Hjælpefjeder..... Antal lag..... Kapacitet v/ normal nedbøjning.....	36" × 2" 11 625 kg 45" × 2 1/2" 10 1635 kg	36" × 2" 11 625 kg 45" × 2 1/2" 12 1950 kg 30" × 2 1/2" 5 610 kg	36" × 2" 11 625 kg 52" × 2 1/2" 13 1950 kg	36" × 2" 11 625 kg 45" × 2 1/2" 12 1950 kg 30" × 2 1/2" 7 610 kg	46" × 2 1/2" 11 840 kg 52" × 3" 13 eller 14 37 1/2" × 3" 7 Hoved- & hjælpefjeder ialt 3085 kg eller 3540 kg
Fordæk..... Bagdæk.....	6,50 × 20, 6 lag 6,50 × 20, tvill., 6 lag	7,50 × 20, 8 lag 7,50 × 20, tvill., 10 lag	7,50 × 20, 8 lag 8,25 × 20, tvill., 10 lag	7,50 × 20, 10 lag 8,25 × 20, tvill., 10 lag	9,00 × 20, 10 lag 9,00 × 20, tvill., 10 lag
Hjulafstand.....	134" (3404 mm)	134" el. 158" (3404 mm el. 4013 mm)	194" (4928 mm)	134" eller 158" (3404 mm eller 4013 mm)	159" (4039 mm)
Største bredde over bagdæk.....	2127 mm	2198 mm	2209 mm	2209 mm	2322 mm
Bruttobelastning.....	4550 kg	6350 kg	6800 kg	7025 kg	8625 kg

Ret til ændringer i konstruktion, specifikationer og udstyr forbeholdes.



FORD MOTOR COMPANY A/s . KØBENHAVN