

BEDFORD

VARE-

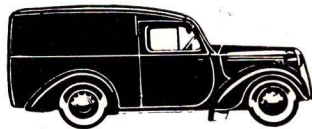
OG

LASTBILER

SAMT

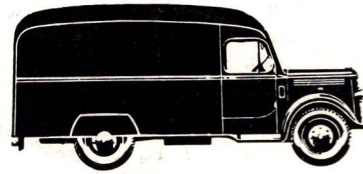
OMNIBUSSER

Man kan få en Bedford til enhver last og ethvert formål op til 9 tons



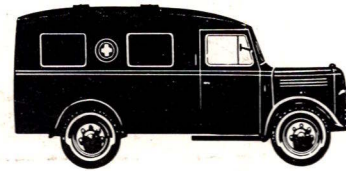
PC VAREBIL

Nyttelast ca. $\frac{1}{2}$ ton.
Akselafstand 2,67 m.
Største tilladte vægt med fuld last 1650 kg.



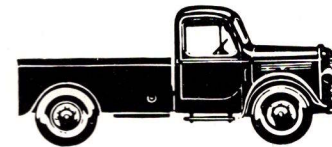
TYPE K — LASTBIL-CHASSIS

Nyttelast $1\frac{1}{2}$ —2 tons.
Akselafstand 3,05 m.
Største tilladte vægt med fuld last 4100 kg.



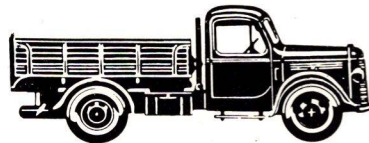
TYPE K — AMBULANCE-CHASSIS

Akselafstand 3,05 m.
Største tilladte vægt med fuld last 2950 kg.



TYPE K — VAREBIL-CHASSIS

Nyttelast $\frac{3}{4}$ —1 ton.
Akselafstand 3,05 m.
Største tilladte vægt med fuld last 2950 kg.



TYPE MS — LASTBIL-CHASSIS

Nyttelast $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ tons.
Akselafstand 3,05 m.
Største tilladte vægt med fuld last 5700 kg.



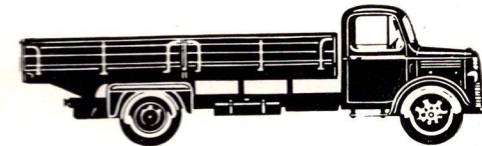
TYPE ML — LASTBIL-CHASSIS

Nyttelast $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ tons.
Akselafstand 3,63 m.
Største tilladte vægt med fuld last 5700 kg.



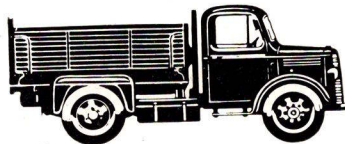
TYPE OSA — LASTBIL-CHASSIS

Leveres ikke i Danmark.



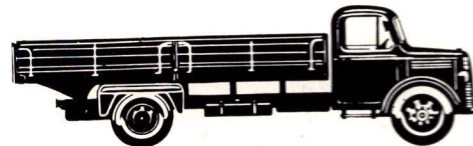
TYPE OLA — LASTBIL-CHASSIS

Leveres ikke i Danmark.



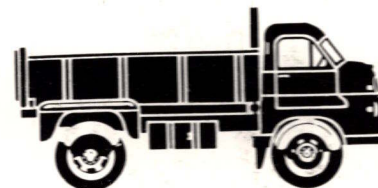
TYPE OSB — LASTBIL-CHASSIS

Nyttelast ca. 4 tons.
Akselafstand 2,82 m.
Største tilladte vægt med fuld last 7050 kg.



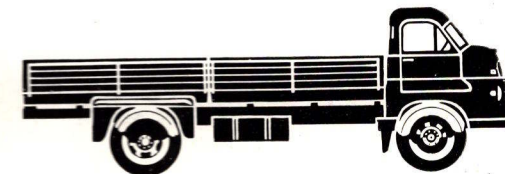
TYPE OLB — LASTBIL-CHASSIS

Nyttelast ca. 5 tons.
Akselafstand 3,99 m.
Største tilladte vægt med fuld last 7700 kg.



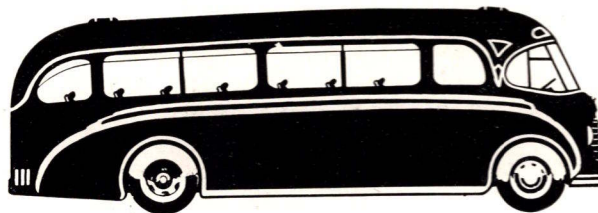
TYPE SS — LASTBIL-CHASSIS

Nyttelast $6\frac{1}{2}$ —7 tons.
Akselafstand 2,95 m.
Største tilladte vægt med fuld last 10400 kg.



TYPE SL — LASTBIL-CHASSIS

Nyttelast $6\frac{1}{2}$ —7 tons.
Akselafstand 3,96 m.
Største tilladte vægt med fuld last 10300 kg.



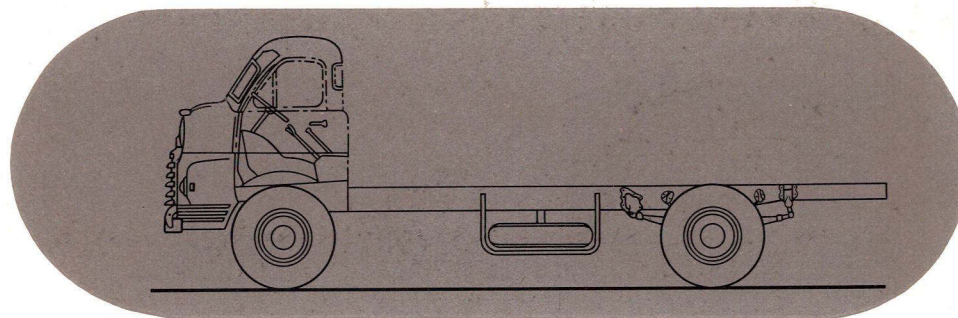
TYPE SB — BUS-CHASSIS

Akselafstand 5,23 m.
32—36 sæder.
Største tilladte vægt med fuld last 8150 kg.



TYPE SA — TRAKTOR/SÆTTEVOGN-CHASSIS

Nyttelast ca. 9 tons.
Akselafstand 2,18 m.
Største tilladte vogntogsvægt med fuld last 14300 kg.



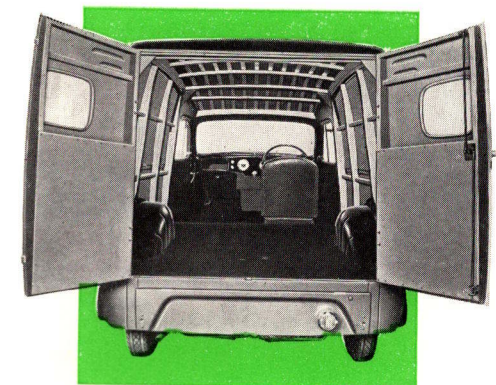
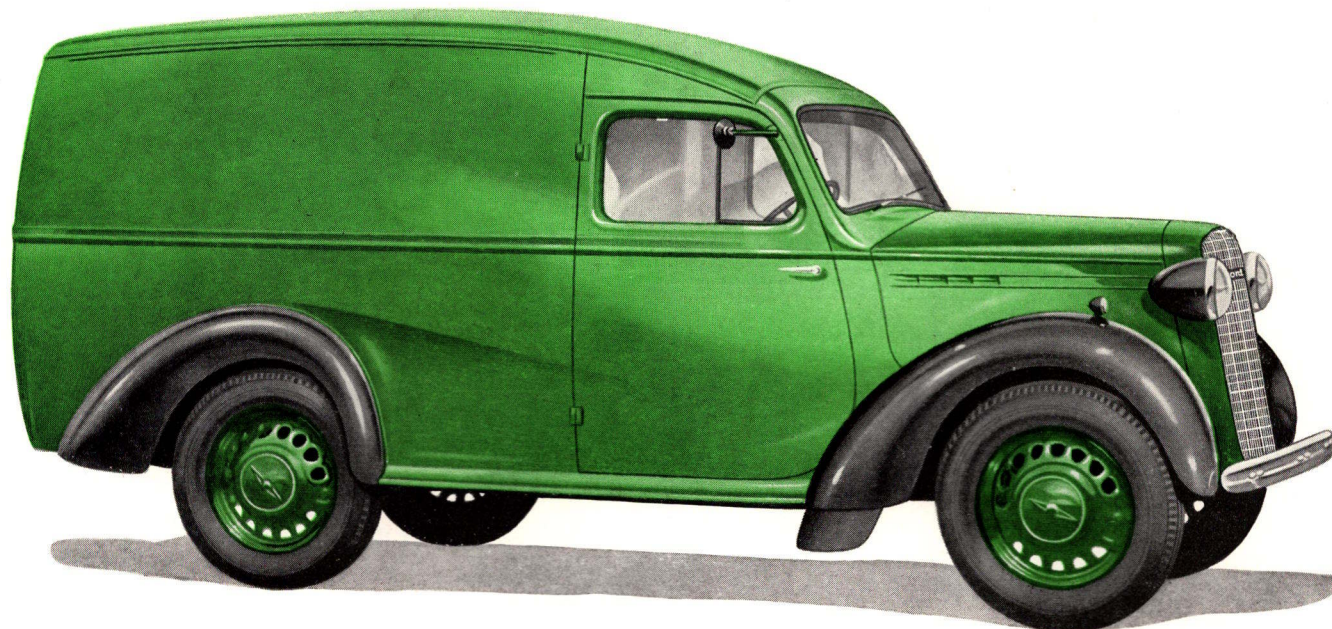
14 forskellige BEDFORD chassis-typer, som dækker ethvert tænkeligt transport-behov

Årsagen til Bedfords placering som den mest populære britiske lastbil i verden kan udtrykkes med tre ord, nemlig: *Valuta for pengene* — valuta for pengene takket være en nøje gennemtænkt konstruktion, der muliggør både en rimelig anskaffelsespris og rimelige driftsomkostninger. Trods sin store appetit på hårdt, brydsomt arbejde har Bedford atter og atter bevist, hvor økonomisk den er at køre med, og hvor holdbar den er til dagens gerning.

Målbevidst og støt er Bedford-konstruktionerne år for år undergået stadige forbedringer. Praktiske erfaringer har i tidens løb medført forbedring efter forbedring — og selvom mange af disse måske i sig selv er små, er den samlede virkning dog iøjnefaldende: Stadig større ydeevne og længere levetid, stadig større kørselskomfort og lavere udgifter til drift og vedligeholdelse. — Nårsmhelst erfaring og forskning i forening peger på betimeligheden deraf, bliver nye forbedringer indført, for målet er

ikke blot at holde stillingen, men også at overgå den høje tekniske standard, som Bedford allerede nu har.

Der findes en Bedford til alle slags veje og alle slags læs — lige fra den lette ½ tons varebil til den store Bedford Traktor, beregnet til sættevogne med en total vogntogsvægt på op til 14300 kg. I dette katalog vises 14 forskellige chassis, hver især tilpasset specielle formål. De vises udstyret med britiske karosserier — og der findes både varebiler, lastbiler med tippelad og lastbiler med faldsidelad. Bedford chassiserne er velegnede som flytteomnibusser, renovationsvogne, kranvogne og som alle slags kommunale køretøjer — som kreaturvogne, rullende forretninger og biblioteker, til let varekørsel og til personbefordring — for blot at nævne nogle få af de specielle anvendelser Bedford finder verden over. Deres Bedford-forhandler kan give Dem nærmere oplysninger om netop det karosseri, der egner sig til *Deres* formål.



De brede bagdøre med specialhængsler letter læsning og aflæsning. Reservehjulet er anbragt bagved med adgang gennem en hængslet lem under bagdørene.

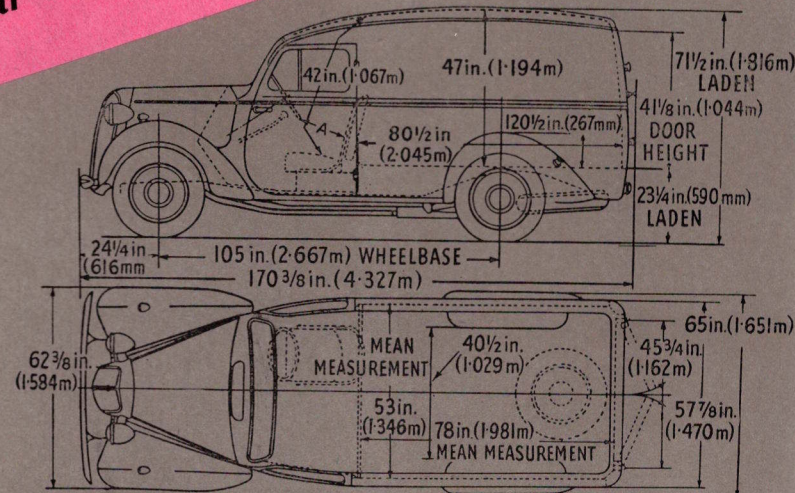
BEDFORD 1/2-TONS VAREBIL

Bedford 1/2-ton varemobil er konstrueret af de samme ingeniører, som er ansvarlige for den kendte og populære Bedford lastbilserie, og den har forlængst fastslået sit ry som en særdeles velindrettet, robust og pålidelig, let varemobil, forbløffende billig. Også her har Bedford fulgt sin sædvanlige linie og forbedret en allerede længst anerkendt og veltjent konstruktion. Den nye model har synchromesh-gearkasse med ratgear, som giver høj grad medfører en lettelse af gearskiftet. Håndbremsegrebet er anbragt under instrumentbrættet og letter således indstigningen til førerpladsen fra begge sider. Type PC har et 12-volts elektrisk anlæg og en prak-

tisk, ganske enkel dør, som aflåses såvel rummeligt bag førerstolen, et rummeligt karosseri, som er båret i hårdt træ med stålforstærkninger. Hele forpartiet, inklusive døre, er af metal. Taget er bygget af lister og dækket med kunstlæder.

Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk, 975 kg.
Største tilladte vægt med fuld last, totalvægt, 1650 kg.

„Efter trykningen af dette katalog har Bedford introduceret sin inter... AND 2.67 m.



Bedford 1/2-tonns varebil Type PC specifikationer

MOTOR. 4-cylindret 35 HK, topventiler i aftageligt topstykke.

Boring	69,5 mm
Slaglængde	95 mm
Cylindervolumen	1,442 liter
Kompressionsforhold	6,4 : 1
Max. bremschestekræfter ...	35 v. 3200 o/min
Max. drejningsmoment	9,82 kgm

Gearkassen sammenbygget med motor. 3-punktsophængt motor og dynamisk lejer. Effektive filtre af olie og vand. Udvendigt oliefilter med skiftelig filterpatron. Krumtaphus-

ELEKTRISK UDSTYR. 12 volts batteritænding. Helautomatisk tændingsregulering med kombineret vacuum- og centrifugalstyring. 14 mm tændrør. 12 volts batteri, kap. 44 amp.timer ved 20 timers afladning. Positiv stelforbindelse.

BENZIN-SYSTEM. 6-trins faldende gear. Automatisk virkende økonomi. Interforbundet gas- og vandreguleret. Mostatisk kontrol. Vandreguleret. Køle-systemets kapacitet.

KOBLING. Tør enkeltpladekobling. Fjederbelastet koblingsnav sikrer blød tilkobling.

GEARKASSE. Ratgear. 3 fremadgående hastigheder. 2. og 3. gear synkroniseret. Alle tandhjul spiralskærne, lydlose. Udvekslinger: 1. gear 3,43 : 1 — 2. gear 1,63 : 1 — 3. gear 1,00 : 1 (direkte) — baggear 3,43 : 1.

BAGAKSEL. Selvflydende. Spiralskåret kron- og spids-hjul, spiral- og delmonteret. 4 planethjul. Udveksling: 7,56 : 1 — 2. gear 17,66 : 1 — 3. gear 5,14 : 1 — baggear 17,66 : 1.

STYRETRÆK. Kraftigt afstivet krydsramme. Sidebækket. 5 traverser.

STYRETRÆK. Torsionsstang-system, der affjeder uafhængigt af hinanden. Bag: Underhængte koniske fjedre med dobbeltvirkende støddæmpere.

STYRETØJ. „Skruer og møtrik“-typen. — Udveksling 15,5 : 1. Vendediameter 16,26 m.

BREMSER. Fodbremse: Speciel Vauxhall-konstruktion med hydraulisk Lockheed system på alle hjul. Håndbremse placeret under instrumentbrættet med separat kabelforbindelse til baghjulene.

HJUL og GUMMI. Udspærrede stålpladehjul med midterforsænket fælg. Hjul 3,00 × 17", gummi 5,25—5,50 × 17".

UDSTYR. For- og sidelygter med afblændingsfodkontakt, kombineret bag- og stoplygte, indirekte belyst instrumentbræt, speedometer og kilometertæller, kofanger for, automatisk vindspejlsvisker, førerspejl, værktøjsmappe, 5 monterede hjul med gummi.

interessante nye varebil, model CA, hvorover specialkatalog forefindes"

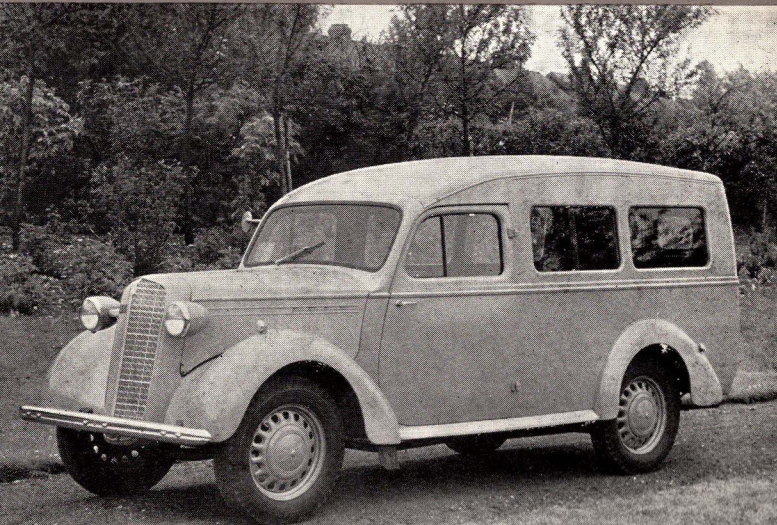
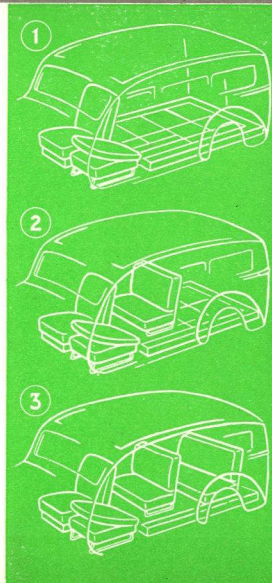
BEDFORD 7-PERSONERS „UTILAVAN“

Bedford „UTILAVAN“ er bygget på samme chassis som 1/2-tonns varebilen, har samme 35 HK motor og samme hoveddimensioner (se illustrationen til højre).

Den kan indrettes til to, fire eller syv personer, og konstruktionen er således beskaffen, at såfremt vognen kun skal medføre to personer, kan de øvrige sæder klappes ned i plan med gulvet, hvorved der skaffes plads til ca 1/2 ton varelast. Illustrationerne til højre viser vognens forskellige anvendelser: 1) som 2-personers vogn med varerum bag til ca. 1/2 ton varer, 2) som 4-personers vogn med rige-

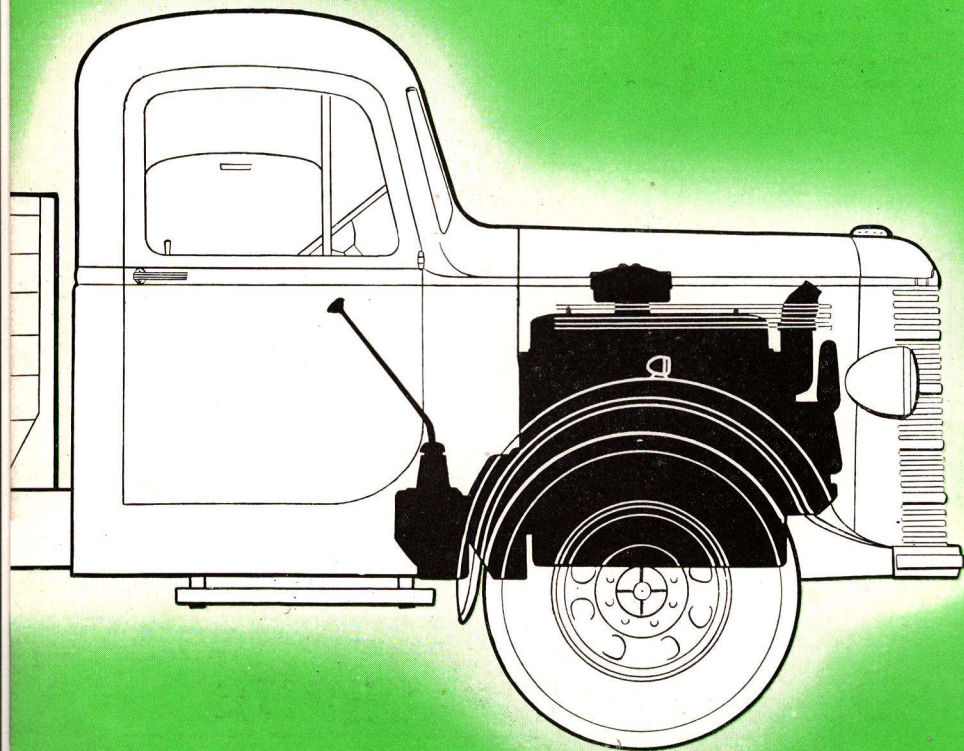
lig bagageplads og 3) som en regulær 7-personers vogn. Anvendt som ambulance kan den mod ekstrabetaling efter ønske udstyres med ekstra døre i højre eller venstre side, eventuelt i begge sider.

„UTILAVAN“ har synchromesh gearkasse med ratgear, uafhængig forhjulsophængning, let og præcis styring, hydrauliske bremses samt alle de ting, som kendetegner en moderne vogn. Typen leveres også som station wagon, d. v. s. kombineret passager- og varevogn, og som ambulance — enten med en bære til patienten samt plads til chauffør og portør eller med 6 siddepladser foruden førerpladsen.



Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk, ca. 1060 kg.

Største tilladte vægt med fuld last, totalvægt, 1650 kg.



Ovenstående skematisk illustration viser den frem-skudte motor i 1½—2 tons og 2½—3½ tons modellerne. Ved at anbringe motoren fremme over forakslen opnås en gunstig vægtfordeling, som giver større stabilitet og lettere styring. Håndbremse og gearstang er anbragt normalt, og motoren er let tilgængelig for eftersyn og vedligeholdelse.

1½-2 OG 2½-3½ TONS BEDFORD-MODELLER

TYPE K — akselafstand 3,05 m.

TYPE MS — akselafstand 3,05 m.

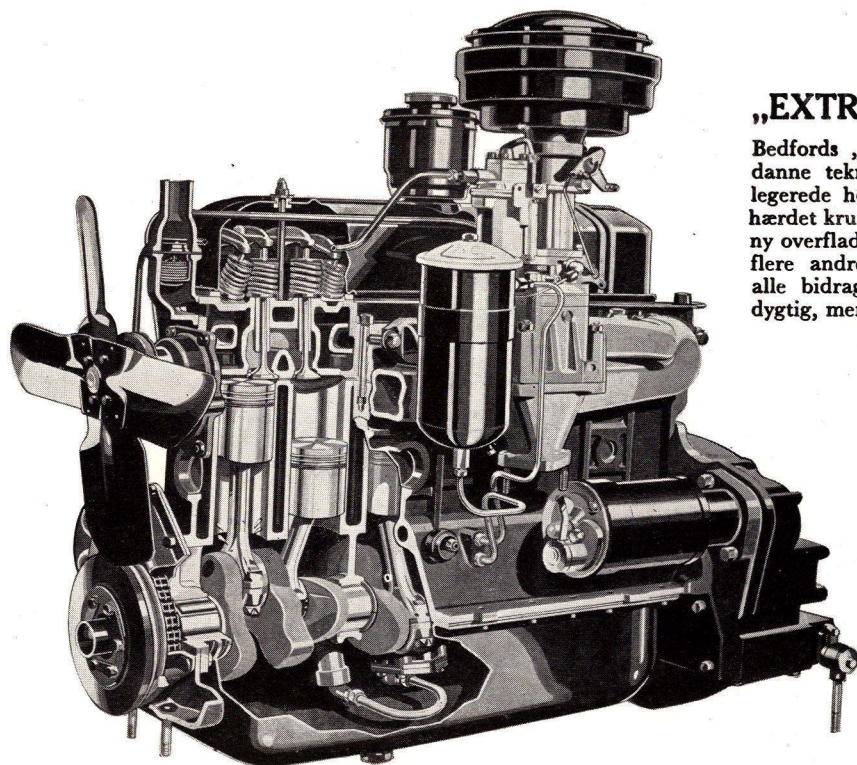
TYPE ML — akselafstand 3,63 m.

Såvel 1½—2 tons som 2½—3½ tons modellerne har en 76 HK „Extra Duty“ motor, anbragt i fremskudt stilling af hensyn til vægtfordeling og stabilitet — men de to størrelser afviger fra hinanden derved, at 1½—2 tons chassiserne har halvflydende bagaksel og enkelte baghjul, medens 2½—3½ tons chassiserne har helflydende bagaksel og tvillinghjul bag.

Type K — 1½—2 tons chassiset med akselafstand 3,05 m — er velegnet som svær varebil og til lettere lastbilkørsel og har en største tilladte vægt med fuld last (totalvægt) på 4100 kg. Der findes også et ambulance- og lettere varebilchassis af K-typen med samme akselafstand og totalvægt på 2950 kg. På grund af sin store kraftudvikling i forhold til egenvægten, sin høje bagakseludveksling og store driftssikkerhed er denne type ideel til al slags „ekspres varekørsel“.

2½—3½ tons chassiset fås enten med kort akselafstand (Type MS — 3,05 m) eller med lang akselafstand (Type ML — 3,63 m). Disse typer er konstrueret til sværere belastning, størst tilladte vægt på 5700 kg. Det er et meget anvendt chassis, ideelt til utallige formål: — Som mellemstore lastbiler, som vogne med tippelad, som store varebiler, renovationsvogne, kreaturvogne og mange andre specialformål.

Både 1½—2 tons og 2½—3½ tons chassiserne har „Heavy Duty“ gearkasse med 4 fremadgående hastigheder og synkroniseret gearskitte i 2., 3. og højeste gear. 2. og 3. gear er i konstant indgreb og har spiralskârne tænder, som sikrer lydøs gang og lang levetid.

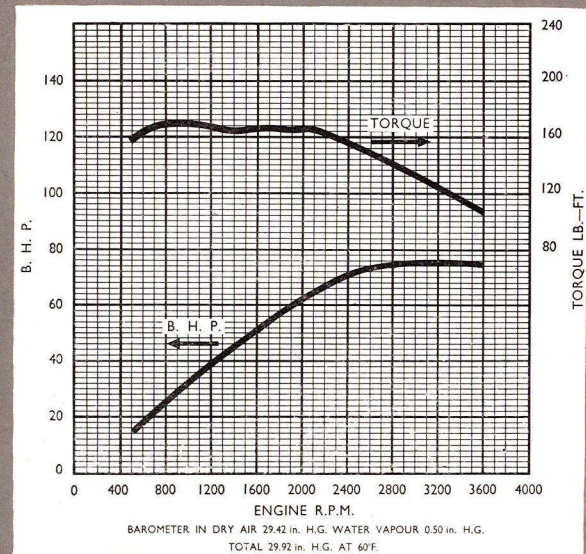


„EXTRA DUTY MOTOR“

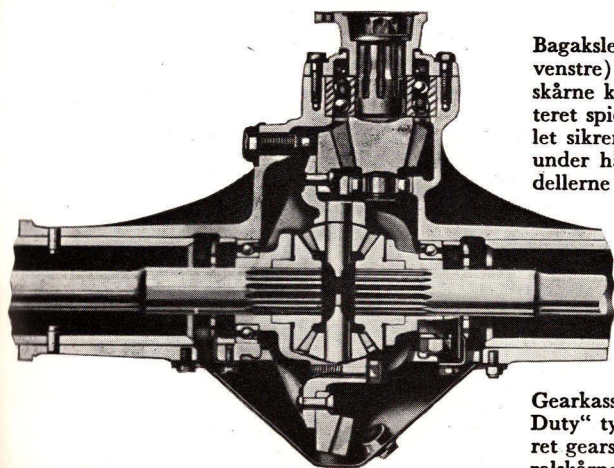
Bedfords „Extra Duty“ 76 HK motor har sådanne tekniske raffinementer som kobber/blylegerede hoved- og plejstangsejer, induktionshærdet krumtap, forkromede topstempelringe, en ny overfladebehandling af cylindervæggene samt flere andre gennembrøvede forbedringer, som alle bidrager til at gøre motoren mere levedygtig, mere pålidelig og økonomisk.

KRAFTUDVIKLING

Stor effekt — max. 76 HK ved 3200 omdr./min. — samt udvikling af højt drejningsmoment ved lavt omdrejningstal sætter Bedford i stand til at holde en stor gennemsnitshastighed, også i bakket terræn. Kurverne til højre gælder for den 76 HK „Extra Duty“ motor i Bedfords 1½—2 tons og 2½—3½ tons modeller.

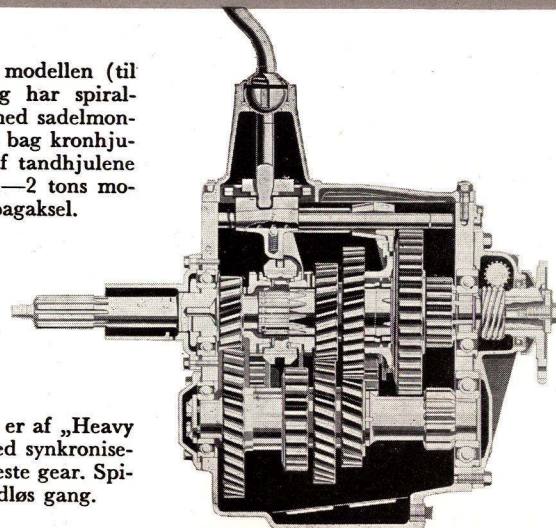


DETAILLER OM 1½-2 OG 2½-3½ TONS BEDFORD-MODELLERNE



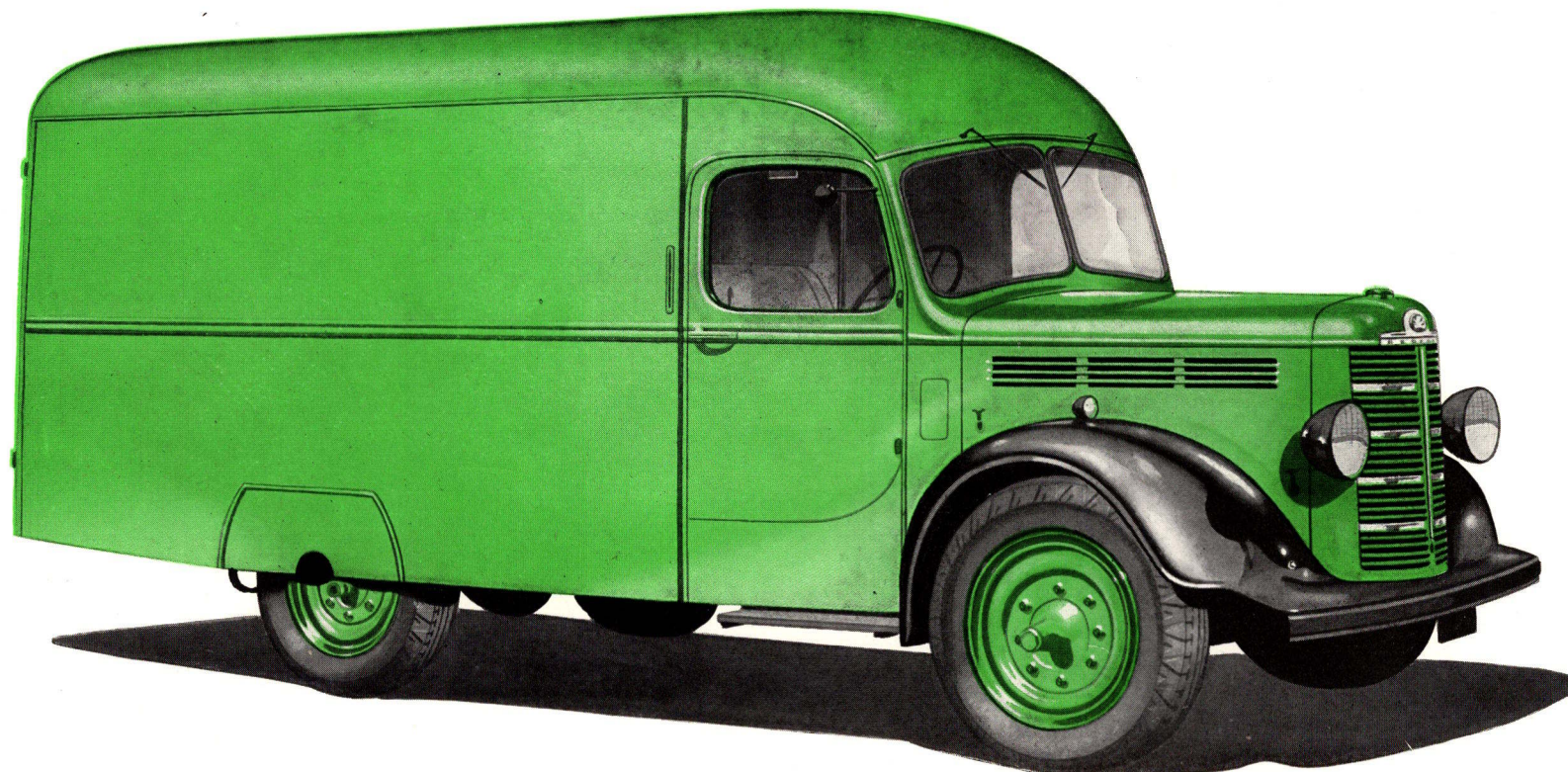
Bagakslen i 2½—3½ tons modellen (til venstre) er helflydende og har spiralskårne kron- og spidshjul med sadelmonteret spidshjul. En trykblok bag kronhjulet sikrer korrekt indgreb af tandhjulene under hård belastning. 1½—2 tons modellerne har halvflydende bagaksel.

Gearkassen (til højre), som er af „Heavy Duty“ typen, har 4 gear med synkroniseret gearskifte i 2., 3. og højeste gear. Spiralskårne tandhjul sikrer lydløs gang.



Illustrationen til højre viser det rummelige førerhus i Bedfords 1½—2 tons og 2½—3½ tons modeller. Gearstang og håndbremse er anbragt normalt. Førerhuset er helsvejset, med separate velpolstrede sæder. Føreren halvdel af vindspejlet kan åbnes. Dørenes nedløbsruder kan, ligesom dørene selv, aflåses.





TYPE "K" SOM 1½-2 TONS LUKKET VAREBIL

Bedford 1½—2 tons chassiser forsynes i de fleste tilfælde med lokalt byggede karosserier til varetransport, og i denne forbindelse vil de autoriserede General Motors forhandlere være i stand til at give oplysninger og tilbud på specialkarosserier til ethvert formål og med ethvert tænkeligt udstyr. Har De problemer med Deres varekørsel, det være sig store eller små, så drøft disse med den lokale General Motors forhandler.

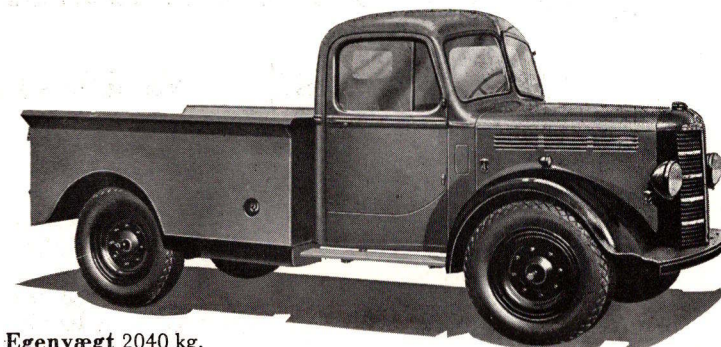
Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk, 2065 kg.

Største tilladte vægt med fuld last, totalvægt, 4100 kg.

Illustrationen viser Type K chassiset forsynet med engelsk varekarosseri helt af stål og med et rumindhold på ca. 8,5 m³. Denne model har smukke, moderne linier, elegante proportioner og ekstra brede døre bag, som letter af- og pålæsning. Loftet i førerhuset er beklædt på undersiden, og førersædet har rigelig plads til 3 personer.

Varerummets sider er indvendigt beskyttet med bølgeplader. Der er lys såvel i førerhus som i varerum.

Det specielle Type K chassis med lange ambulancefjedre er velegnet til påbygning af karosserier til let varekørsel. Nedenstående illustration viser en sådan helsevejset model.



Egenvægt 2040 kg.

Største tilladte vægt med fuld last, totalvægt, 2950 kg.

Bedford 1½-2 tons

Type K specifikationer

MOTOR. 6-cylindret, topventilér i aftageligt topstykke.

Boring	85,72 mm
Slaglængde	101,60 mm
Cylinder-volumen	3,52 liter
Kompressionsforhold	6,22 : 1
Max. bremsehesterkræfter	76 v. 3200 omdr./min.
Max. drejningsmoment	23,3 kgm v. 1000 omdr./min.

Gearkassen er sammenbygget med motoren til eet aggregat, det hele ophængt i 3 punkter, gummiisoleret for og bag. Induktionshærdet krumtapaksel med 4 lejer. Udskiftelige stålpander, foret med kobber/bly-legering i hoved- og plejstangsejer. Tinpletterede støbejerns-stempler. Individuelt støbte højtryks-stempelringe, forkromede top-ring og opslidsede, perforerede olieskraberinge. Cylinderne er udboret med enkelt-punkt borestål og let slebne.

SMØRESYSTEM. Fuld tryksmøring til alle lejer for krumtap- og knastaksel. Plejstængerne forsynet med sprøjtehuller til smøring af cylinderne. Udtagelig oliesi i krumtaphuset til beskyttelse af olie-pumpen. Stort udskifteligt oliefilter. Direkte krumtaphusventilation med oliebadsluftfilter.

ELEKTRISK SYSTEM. 12 volts batteritænding. Helautomatisk tændingsregulering med kombineret vacuum- og centrifugalstyring. 14 mm

tændrør. 12 volts batteri, kap. 53 amp.timer v. 20 timers afladning. Positiv stelforbindelse. Dynamo med automatisk konstant spændingsregulering.

BENZINSYSTEM. 6-trins faldstrømskarburator med automatisk virkende økonomisator og accelerationspumpe. Indbyrdes forbundet gas- og startluftspjæld til hurtig start. Mekanisk benzinpumpe drevet fra knastakslen. Benzintankens kapacitet 54,5 liter.

KØLESYSTEM. Centrifugalpumpe med indkapslede, dobbelte kuglelejer, der ikke kræver smøring. Selvtilspændende, fjederbelastet vand-pakning. Ventilatoren 397 mm i diameter. Termostatreguleret vand-cirkulation. Vandkappen strækker sig i cylinderens fulde højde. Køle-systemets kapacitet 16,5 liter.

KOBLING. Tør enkeltpladekobling, diameter 254 mm. Fjederbelastet koblingsnav sikrer blød tilkobling.

GEARKASSE. 4 fremadgående hastigheder, 1 bakgear, synkroniseret gearskifte i 2., 3. og højeste gear. 2. og 3. gear er i konstant indgreb og har spiralskærne tænder, hvilket giver lydløs gang. Udvekslinger: 1. gear 7,06 : 1 — 2. gear 3,332 : 1 — 3. gear 1,711 : 1 — 4. gear 1,00 : 1 (direkte) — bakgear 7,06 : 1. Standard S. A. E.-flange på venstre side for montering af kraftoverføring til hjælpeaggregater.

KARDANAKSEL. 2 åbne kardanakser med 3 „Hardy Spicer“ kar-danled med nålerullelejer.

BAGAKSEL. Halvflydende. Udveksling 4,71 : 1 (7/33). Dobbelte rul-lejer støtter den yderste ende af akslen. Spiralskæret kron- og spids-hjul. Sadelmonteret spidshjul. 4 planethjul. Tryksko bag kronhjul hindrer, at dette presses ud af stilling under hård belastning. Spids-hjul 36,5 mm forsats. Bagakslerne indbyrdes omskiftelige.

CHASSISRAMME. Pressede stålprofiler, koldnittede efter de nyeste metoder. 5 traverser.

FJEDRE. Forfjedre: Halvelliptiske, 914×57 mm, 10 blade. Bagfjedre: Halvelliptiske, pos. pilhøjde 11,1 mm, 1143×63 mm, 13 blade.

STYRETØJ. Snekke og snekkehjul. Udveksling 15 : 1.

BREMSER. Specielt Bedford-system med alle indvendige dele galvaniseret mod rustdannelse. Støbejerns bremsetromler. Bremsebelægnin-gens totale areal: 1558 cm². Fodbremsen hydraulisk, virkende på alle 4 hjul. Hovedcylinder med tandemstempler, som udligner vædsketryk-ket for og bag. Håndbremsen er mekanisk og virker kun på baghju-lene, ved kabel og forbindelsesstænger.

STANDARD HJUL- og GUMMIUDSTYR. Lagerchassiser har ud-stansede stålpladehjul, aftagelige ved navene, 4,33 R×20, ¼" forsats. Opskåret fjederlåsering. Hjulmøtrikkerne beskyttet mod rust med cadmiumplettering. Dæk: For, 6,50×20, 8 ply; enkelt bag- og reserve-hjul, 7,00×20, 10 ply.

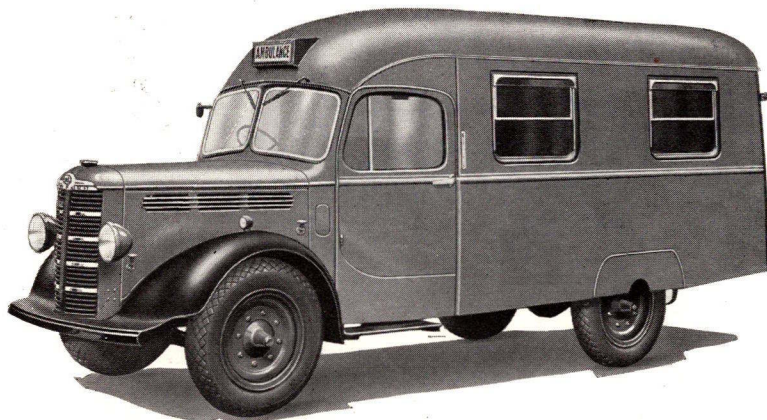
NORMALT LEVERES ALTERNATIVT mod bestilling og særlig pris: 7,00×20, 8 ply, eller 7,50×16, 8 ply, eller 9,00×16, 8 ply, for, enkelt bag og reservehjul.

CHASSISUDSTYR. Forlygter og sidelygter med aflændings-fodkon-takt, kombineret stop- og baglygte, indirekte belyst instrumentbræt, elektrisk horn, motorhjul, torpedo med vindspejlsopbygning, for-ude af splintfrit glas, som kan åbnes ved førersædet, enkelt vindues-visker af vacuumtype, trinbrætter, kofanger for, værktøjsmappe, re-servehjul, reservehjulholder og forsikringskærme. Bagskærme ikke ind-befattet.

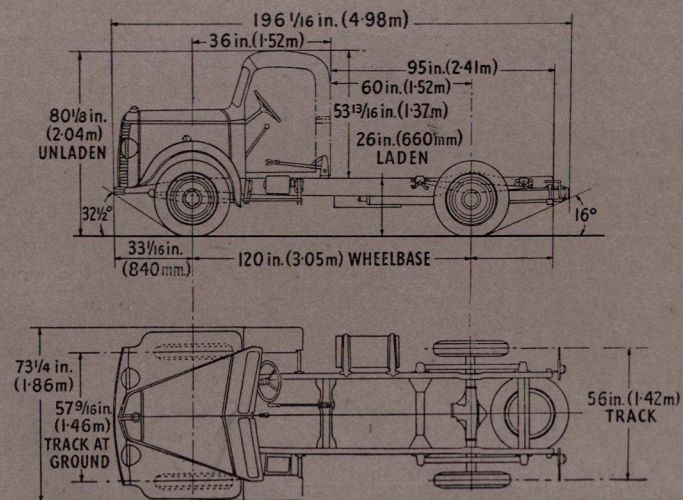
EGENVÆGT, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk:
Chassis med torpedo 1510 kg
Chassis med førerhus 1665 kg

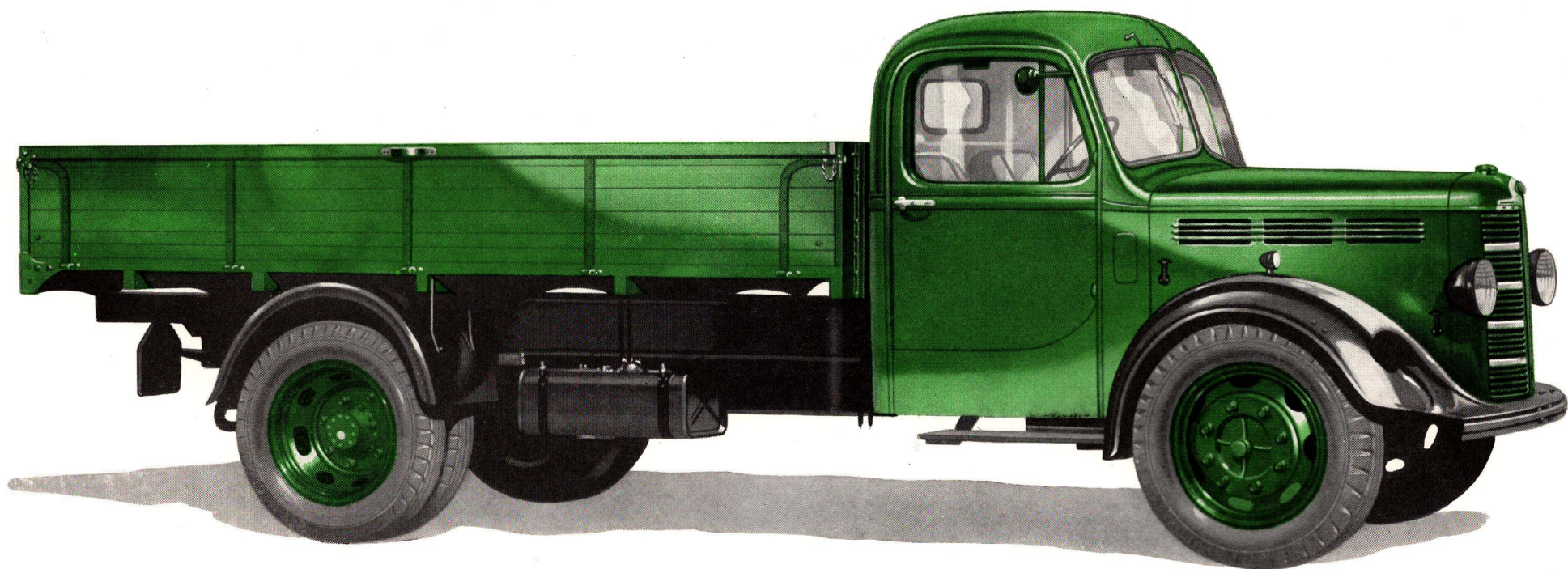
BEDFORD AMBULANCE-CHASSIS

Bedfords ambulance chassis er identisk med det ovenfor beskrevne 1½—2 t chassis, men har 7,00×20, 8 ply, eller 7,50×16, 8 ply, dæk, lange special-fjedre, dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere for og bag og et ekstra langt udstødnings-rør. Illustrationen til højre viser Spurling ambulancen. Der findes iøvrigt lokaltbyggede karosserier til dette og en hel række andre formål. Tal med den lokale BEDFORD-forhandler om sagen.



TYPE "K" CHASSISMÅL





DET LANGE 2½-3½ TONS CHASSIS

Type MS — Akselafstand 3,05 m.

Type ML — Akselafstand 3,63 m.

2½—3½ tons chassiserne leveres med to akselafstande: Det korte chassis (MS, 3,05 m), velegnet til påmontering af tippes- og faldsidedlad, — og det lange chassis (ML, 3,63 m) er som vist på ovenstående illustration beregnet til påbygning af et rummeligt lastbilkarosseri. Iøvrigt kan begge chassis typer forsynes med karosseri og udstyr efter nærmere aftale i hvert enkelt tilfælde.

De to chassis er ens, når der ses bort fra akselafstanden. Begge har de den kraftige 76 HK „Extra Duty“ motor, 4 frem-

adgående hastigheder med synkroniseret 2., 3. og højeste gear, helflydende bagaksel og vacuum-servo-forstærkede bremses med den specielle Bedford hovedcylinder med tandemstempler.

Motoren er monteret i fremskudt stilling for at give en hensigtsmæssig vægfordeling, god stabilitet, bedre styring og jævnere gummibelastning. Der er rigelig plads til to i det moderne førerhus af presset stål; gearstang og håndbremse er normalt placeret og motoren let at komme til.

DIMENSIONER FOR ENGELSKE KAROSSERIER

Kort model med tippelad

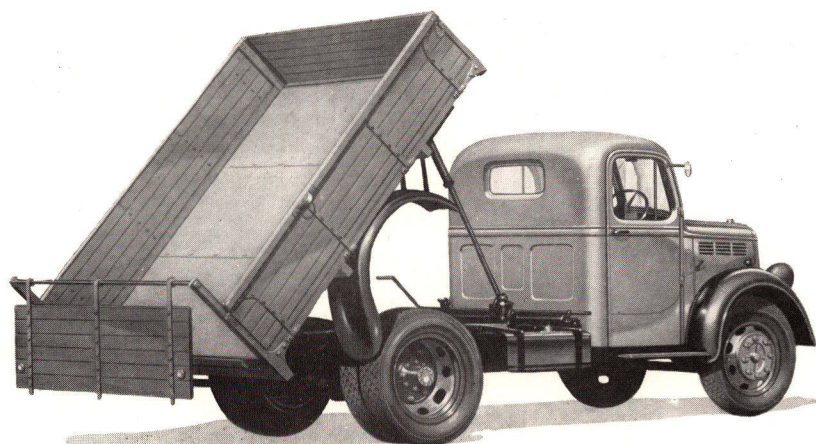
Udvendige mål: Længde 5,14 m, bredde 2,04 m, højde 2,03 m.

Indvendige mål: Længde 2,47 m (med fast lad 2,67 m), bredde 1,85 m, sidehøjde 45,7 cm.

Lang model med fast lad

Udvendige mål: Længde 5,98 m, bredde 2,04 m, højde 2,03 m.

Indvendige mål: Længde 3,52 m, bredde 1,85 m, sidehøjde 45,7 cm.



Bedford 2½-3½ tons chassiser

Type MS og ML specifikationer

MOTOR. 6-cylindret, topventiler i aftageligt topstykke.

Boring	85,72 mm
Slaglængde	101,60 mm
Cylinder-volumen	3,52 liter
Kompressionsforhold	6,22 : 1
Max. bremsehastigheder	76 v. 3200 omdr./min.
Max. drejningsmoment	23,3 kgm v. 1000 omdr./min.

Gearkassen er sammenbygget med motoren til eet aggregat, det hele ophængt i 3 punkter, gummiiseret for og bag. Induktionshærdet krumtapaksel med 4 lejer. Udskiftelige stålpander, foret med kobber/bly-legering i hoved- og plejstangsejer. Tinpletterede støbejernstempler. Individuelt støbte højtryks-stempelringe, forkomede top-ringe og opslidsede, perforerede olieskraber. Cylinderne er udboret med enkelt-punkt borestål og let slebne.

SMØRESYSTEM. Fuld tryksmøring til alle lejer for krumtap- og knastaksel. Plejstængerne forsynet med sprøjtehuller til smøring af cylindrene. Udtagelig olie i krumtaphuset til beskyttelse af olie-pumpen. Stort udskifteligt oliefilter. Direkte krumtaphusventilation med oliebadsluftfilter.

ELEKTRISK SYSTEM. 12 volts batteritænding. Helautomatisk tændingsregulering med kombineret vacuum- og centrifugalstyring. 14 mm tændrør. 12 volts batteri, kap. 53 amp.timer v. 20 timers afladning. Positiv stelforbindelse. Dynamo med automatisk konstant spændingsregulering.

BENZINSYSTEM. 6-trins faldstrømskarburator med automatisk virkende økonomisator og accelerationspumpe. Indbyrdes forbundet gas- og startluftspjæld til hurtig start. Mekanisk benzinpumpe drevet fra knastakslen. Benzintankens kapacitet 54,5 liter.

KØLESYSTEM. Centrifugalpumpe med indkapslede, dobbelte kuglelejer, der ikke kræver smøring. Selvtlispændende, fjederbelastet vandpækning. Ventilatoren 397 mm i diameter. Termostatreguleret vand-cirkulation. Vandkappen strækker sig i cylindrens fulde højde. Kølesystemets kapacitet 16,5 liter.

KOBLING. Tør enkeltpladekobling, diameter 254 mm. Fjederbelastet koblingsnav sikrer blød tilkobling.

GEARKASSE. 4 fremadgående hastigheder, 1 bakgear, synkroniseret gearsifte i 2., 3. og højeste gear. 2. og 3. gear er i konstant indgreb og har spiralskærne tænder, hvilket giver lydlos gang. Udvekslinger: 1. gear 7,06 : 1 — 2. gear 3,332 : 1 — 3. gear 1,711 : 1 — 4. gear 1,00 : 1 (direkte) — bakgear 7,06 : 1. Standard S. A. E.-flange på venstre side for montering af kraftoverføring til hjælpeaggregater.

KARDANAKSEL. 2 åbne kardanakser med 3 „Hardy Spicer“ kardandled med nålerullelejer.

BAGAKSEL. Helflydende. Bagakselne smedet i eet med hjul-fast-spændingsflangerne. Kan udskiftes uden at bagbroen skal adskilles. Hjulnavene løber i koniske rullelejer. Spiralskærne kron- og spidshjul. Sadelmonteret spidshjul. 4 planethjul. Trykso bag kronhjul hindrer, at dette presses ud af stilling under hård belastning. Spidshjul 36,5 mm forsat. Bagakselne indbyrdes omskiftelige.

UDVEKSLING. Standard 5,29 : 1. Kan på bestilling, med forbehold, også leveres med 6,2 : 1.

CHASSISRAMME. Pressede stålprofiler, koldnittede efter de nyeste metoder. 5 traverser.

FJEDRE. Forfjedre: Halvelliptiske, 914×57 mm, 10 blade. Bagfjedre: Halvelliptiske, progressive, 33,3 mm neg. pilhøjde, 1143×63,5 mm, 11 primære og 3 sekundære blade.

STYRETØJ. Snekke og snekkehjul. Udveksling 15 : 1.

BREMSER. Specielt Bedford-system med alle indvendige dele galvaniseret mod rustdannelse. Støbejerns bremsetromler. Bremsebelægnings totale areal: 1558 cm². Fodbremsen hydraulisk, virkende på alle 4 hjul. Hovedcylinder med tandemstempler, som udligner vædsketrykket for og bag. Håndbremsen er mekanisk og virker kun på baghjulene, ved kabler og forbindelsesstænger.

STANDARD HJUL- og GUMMIUDSTYR. Lagerchassiser har udstansede stålpladehjul, aftagelige ved navene. 4,33 R×20, 4,4" forsat. Opskåret fjederlåsring. Hjulmøtrikkerne beskyttet mod rust med cadmiumplettering. Dæk: Forhjul, tvillinghjul bag og reservehjul, 7,00×20, 10 ply.

NORMALT LEVERES ALTERNATIVT mod bestilling og særlig pris: 6,50×20, 8 ply, forhjul, tvillinghjul bag og reservehjul. 7,00×20, 8 ply, for og reservehjul med 9,00×20, 10 ply, enkelthjul bag og reservehjul.

CHASSISUDSTYR. Forlygter og sidelygter med afblændings-fodkontakt, kombineret stop- og baglygte, indirekte belyst instrumentbræt, elektrisk horn, motorhjælm, torpedo med vindspejlsopbygning, forude af splintfrit glas, som kan åbnes ved førersædet, enkelt vinduesvisker af vacuumtype, trinbrætter, kofanger for, værktøjsmappe, reservehjul, reservehjulsholder og forskærme. Bagskærme ikke indfattet.

DIMENSIONER — KORTE OG LANGE 2½-3½ TONS CHASSISER

CHASSISVÆGTE

Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk.

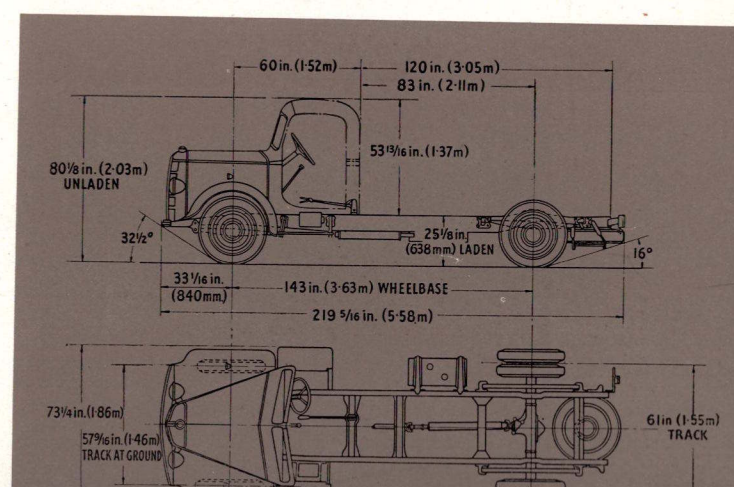
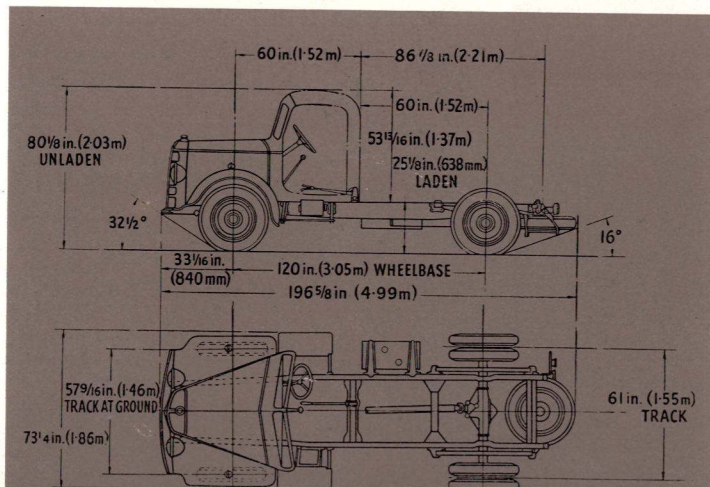
	MS	ML
Chassis u. førerhus	1690 kg	1735 kg
Chassis m. førerhus	1845 kg	1890 kg

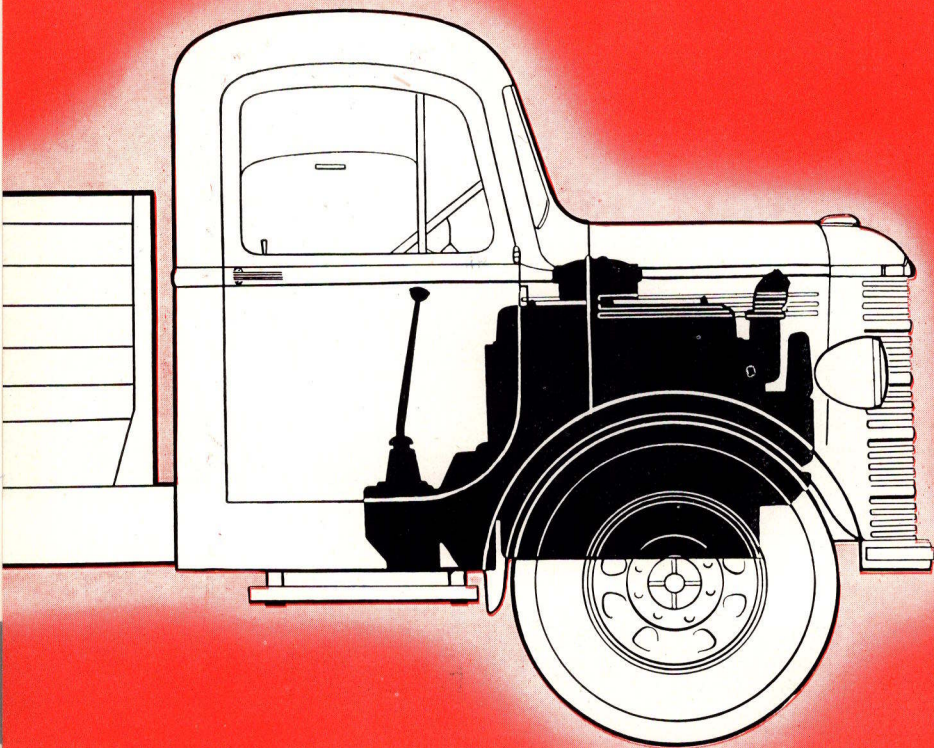
Bagtipper
(engelsk fabrikat) 2270 kg

Faldsidelad
(engelsk fabrikat) 2110 kg 2125 kg

Største tilladte vægt med fuld last, totalvægt, MS og ML, 5700 kg.

De angivne højdemål er med 6,50×20, 8 ply, dæk.





Ovenstående diagram viser den halvt fremskudte motor i 4- og 5-tons modellerne. Denne fremskudte placering bidrager til en bedre vægtfordeling, jævnere gummibelastning og lettere styring. Motorens bagende når ind i førerhuset (se side 11) og er nem at komme til. Gearstang og håndbremse er normalt placeret.

4- OG 5-TONS BEDFORD-CHASSISER

Type OSB — Akselafstand 2,82 m.

Type OLB — Akselafstand 3,99 m.

Såvel det korte (2,82 m) 4 tons som det lange (3,99 m) 5 tons Bedford chassis har halvt fremskudt styring, hvilket giver en fordelagtig vægtfordeling, jævnere belastning af gummiet og lettere styring. Den bageste del af motoren er let tilgængelig gennem aftagelige dæksler i førerhuset, og hele motoren kan fjernes for større eftersyn, uden at førerhuset skal fjernes. Såvel gearstang som håndbremse er anbragt i normal stilling. (Se side 11).

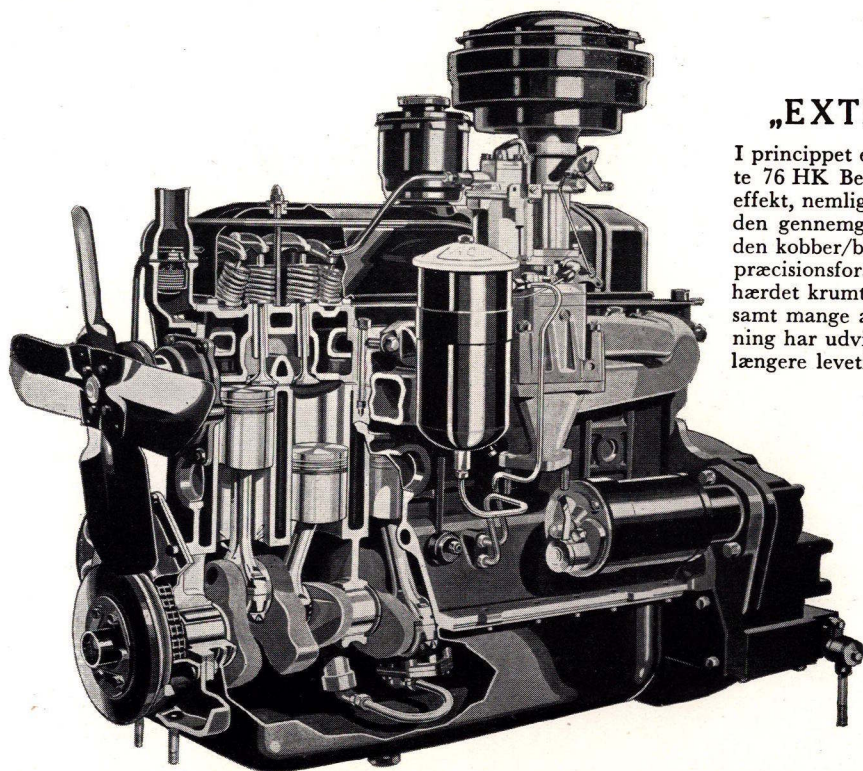
Både det korte og det lange chassis er udstyret med Bedfords 84 HK „Extra Duty“ lastbilmotor, gearkasse med 4 fremadgående hastigheder, synkroniseret 2., 3. og højeste gear, „Heavy Duty“ hypoid bagaksel med 3 planethjul i differentialet og sadelmonteret spidshjul, vacuum-servo-forstærkede hydrauliske bremses med den specielle Bedford hovedcylinder med tandemstempler. Endvidere har chassiserne progressive bagfjedre.

Det korte chassis er ideelt til påmontering af tippelad og kan forsynes med hydraulisk bagtipper eller „3-way“ tipper. Desuden kan der på dette chassis påbygges et stort antal special-karosserier, ligesom det er velegnet som sættevognstraktor.

Det lange chassis er indenfor sin vægt- og størrelsesklasse velegnet til påbygning af karosserier til utallige formål, som f. eks. kreaturvogne, flyttevogne, kommunale transportvogne af enhver art for blot at nævne nogle få anvendelser.

For at tilpasse chassiserne til de vidt forskellige formål vil de i de fleste tilfælde blive forsynet med lokaltbyggede karosserier, og De vil i denne forbindelse altid kunne få vejledning og tilbud hos de autoriserede General Motors forhandlere.

På de følgende sider vises chassiserne med engelske karosserier.

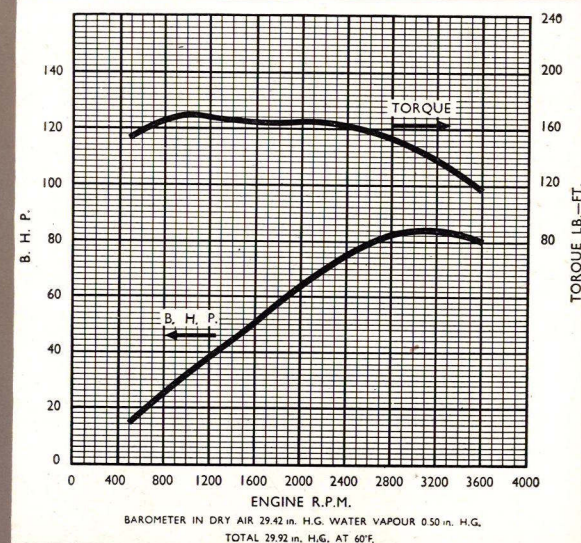


„EXTRA DUTY“ MOTOR

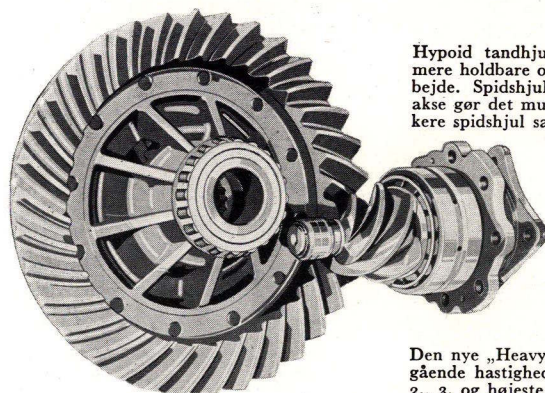
I princippet er motoren den samme som den berømte 76 HK Bedford motor, men den udvikler større effekt, nemlig 84 HK. Som „Extra Duty“ motor har den gennemgået adskillige forbedringer, f. eks. har den kobber/bly-legering i hoved- og plejstangslejer, præcisionsforarbejdede cylinderboringer, induktionshærdet krumtap, effektiv krumtaphusventilation, — samt mange andre forbedringer, som intensiv forskning har udviklet for at skabe større kraftudvikling, længere levetid, bedre økonomi og blødere gang.

STØRRE KRAFT

En væsentlig forøgelse af motorens effekt — max. 84 HK ved 3100 omdr./min. — sætter Bedfords 4- og 5-tons modeller i stand til at holde høje gennemsnitshastigheder, og udviklingen af et højt drejningsmoment ved lavt omdrejnings-tal gør, at de kan forcere selv stærke stigninger i højt gear.

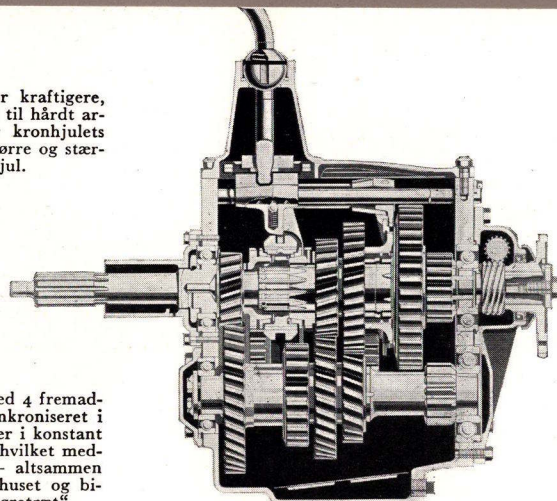


DETAILLER VED 4- OG 5-TONS BEDFORD-MODELLERNE

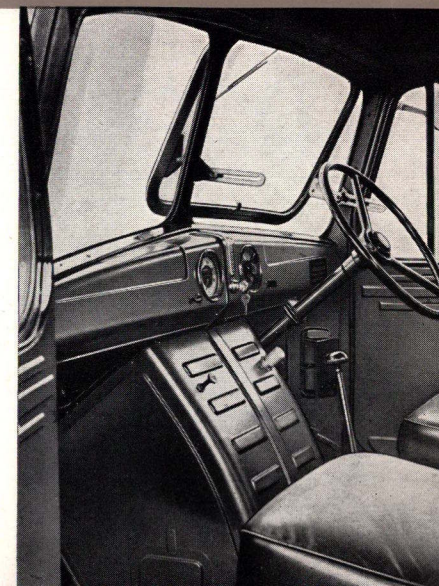


Hypoid tandhjulene (til venstre) er kraftigere, mere holdbare og derfor bedre egnede til hårdt arbejde. Spidshjulets placering under kronhjulets akse gør det muligt at anvende et større og stærkere spidshjul samt et mindre kronhjul.

Den nye „Heavy Duty“ gearkasse med 4 fremadgående hastigheder (til højre) er synkroniseret i 2., 3. og højeste gear. 2. og 3. gear er i konstant indgreb og har spiralskårne tænder, hvilket medfører lydløs gang og mindre slid — alt sammen ting, der formindsker støjen i førerhuset og bidrager til at gøre føreren mindre „køretræt“.



Som vist til højre er såvel gearstang som håndbremse anbragt normalt i Bedford 4- og 5-tons modellernes fremskudte førerhus. Sæderne er bekvemme og separate, både vinduer og døre kan aflåses, og vinduet kan åbnes foran føreren.





DEN KORTE BEDFORD-MODEL

4-TONS — OSB

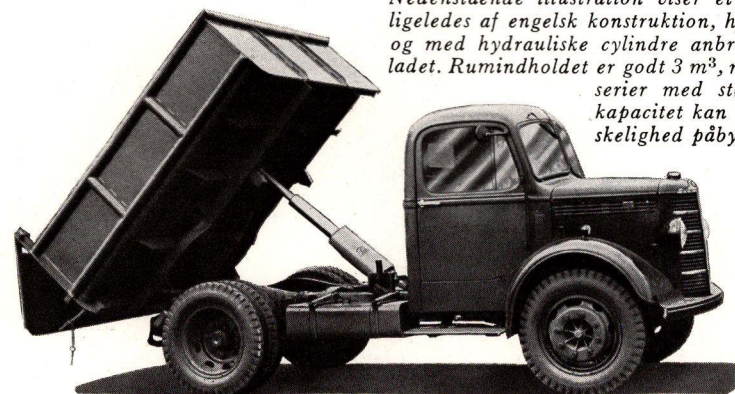
Akselafstand 2,82 m.

Det her viste tippelad af engelsk konstruktion er af træ med en underramme af stål. Kapaciteten er 3,3 m³.

Den korte 4-tons model har „Heavy Duty“ hjælpefjedre bag og er forsynet med den kraftige 84 HK „Extra Duty“ motor. Endvidere bør nævnes gearkassen med 4 fremadgående hastigheder og synkroniseret gearskifte i 2., 3. og højeste gear, de vacuum-servo-forstærkede, hydrauliske bremses med speciel hovedcylinder med tandem-

stempler, den helflydende hypoid bagaksel med 3 planethjul i differentialet samt det forbedrede styretøj med udveksling 21 : 1.

Illustrationerne angiver et par af de retningslinier, man kan følge ved udformning og montering af de lokaltbyggede karosserier, som chassiserne i de fleste tilfælde forsynes med.



Nedenstående illustration viser et tippelad, ligeledes af engelsk konstruktion, helt af stål og med hydrauliske cylindre anbragt under ladet. Rumindholdet er godt 3 m³, men karosserier med større rumkapacitet kan uden vanskelighed påbygges.

MOTOR. 6-cylindret, topventiler i aftageligt topstykke.

Boring	85,72 mm
Slaglængde	101,60 mm
Cylindervolumen	3,52 liter
Kompressionsforhold	6,22 : 1
Max. bremsheste kræfter	84 v. 3100 omdr./min.
Max. drejningsmoment	23,5 kgm v. 1000 omdr./min.

Gearkassen er sammenbygget med motoren til eet aggregat, det hele ophængt i 3 punkter, gummiisoleret for og bag. Induktionshærdet krumpaksel med 4 lejer. Udskiftelige stålpander, foret med kobber/bly-legering i hoved- og plejstangsejer. Tinpletterede støbejerns-stempler. Individuelt støbte højtryks-stempelringe, forkromede top-ringe og opslidsede, perforerede oliestøberinge. Cylindrene er udboret med enkelt-punkt borestål og let slebne.

SMØRESYSTEM. Fuld tryksmøring til alle lejer for krumpap- og knastaksel. Plejstængerne forsynet med sprøjtehuller til smøring af cylindrene. Udtagelig oliesi i krumpaphuset til beskyttelse af olie-pumpen. Stort udskifteligt oliefilter. Direkte krumpaphusventilation med oliebadsluftfilter.

ELEKTRISK SYSTEM. 12 volts batteritænding. Helautomatisk tændingsregulering med kombineret vacuum- og centrifugalstyring. 14 mm tændrør. 12 volts batteri, kap. 53 amp.timer v. 20 timers afladning. Positiv stelforbindelse. Dynamo med automatisk konstant spændingsregulering.

BENZINSYSTEM. 6-trins faldstrømskarburator med automatisk virkende økonomisator og accelerationspumpe. Indbyrdes forbundet gas- og startluftspjæld til hurtigt start. Mekanisk benzinpumpe drevet fra knastakslen. Benzintankens kapacitet 72,7 liter.

KØLESYSTEM. Centrifugalpumpe med indkapslede, dobbelte koglelejer, der ikke kræver smøring. Selvtlispændende, fjederbelastet vandpumpning. Ventilatoren 397 mm i diameter. Termostatreguleret vand-

4-tons KORT CHASSIS

OSB specifikationer

circulation. Vandkappen strækker sig i cylinderens fulde højde. Køle-systemets kapacitet 15,6 liter.

KOBLING. Tør enkeltpladekobling, diameter 254 mm. Fjederbelastet koblingsnav sikrer blød tilkobling.

GEARKASSE. 4 fremadgående hastigheder, 1 bakgear, synkroniseret gearskitte i 2., 3. og højeste gear. 2. og 3. gear er i konstant indgreb og har spiralskærne tænder, hvilket giver lydøs gang. Udvekslinger: 1. gear 7,06 : 1 — 2. gear 3,332 : 1 — 3. gear 1,711 : 1 — 4. gear 1,00 : 1 (direkte) — bakgear 7,06 : 1. Standard S. A. E.-flange på venstre side for montering af kraftoverføring til hjælpeaggregater.

KARDANAKSEL. 2 åbne kardanakslar med 3 „Hardy Spicer“ kardanled med nålerullelejer.

BAGAKSEL. De helflydende bagakslar er smedet i eet med hjulfastspændingsflangerne og er indbyrdes omskiftelige. Hjulnavene løber i koniske rullelejer. Spiralskærne kron- og spidshjul. 3 planethjul i differentialet fordeler belastningen jævnt. Spidshjulet sadelmonteret mellem to dobbeltradede rullelejer, hvoraf det ene er konisk. Spidshjulet forsat 34,1 mm under kronhjulsets centerlinje.

UDVEKSLING. 5/37 (7,40 : 1).

CHASSISRAMME. Pressede stålprofiler, koldnittede efter de nyeste metoder, 5 traverser.

FJEDRE: Forfjedre: Halvelliptiske, 965×57 mm, 9 blade. Bagfjedre: Halvelliptiske, 1143×63,5 mm; 29,0 mm neg. pilhøjde, 6 primære, 5 sekundære blade, hjælpefjedre med 7 blade.

STYRETØJ. Snekke og snekkehjul. Udveksling 21 : 1.

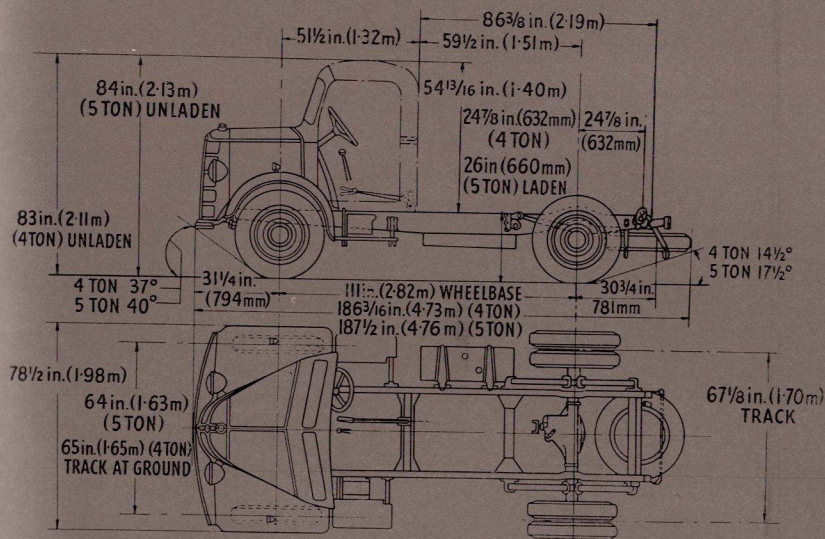
BREMSE. Specielt Bedford-system med alle indvendige dele galvaniseret mod rustdannelse. Støbejernsbremsetromler. Bremsebelægningens totale areal 2405 cm². Fodbremsen vacuum-servo-forstærket, hydraulisk virkende på alle fire hjul. Hovedcylinder forsynet med tandemstempler, som udligner vædsketrykket for og bag. Forhjulscylindrene virker direkte på bremseskoeene. Baghjulscylindrene aktiverer en mekanisk bremsenøgle. Håndbremsen er mekanisk og virker kun på baghjulene ved hjælp af kabel og forbindelsesstænger, som aktiverer den mekaniske bremsenøgle.

STANDARD HJUL- og GUMMIUDSTYR. Lagerchassisser har udstansede stålpladehjul, aftagelige ved navene, B 6,0×20, 5,1" forsat. Dæk: 7,50×20, 10 ply, for-, tvilling bag- og reservehjul.

NORMALT LEVERES ALTERNATIVT mod bestilling og særlig pris: 7,50×20, 10 ply, for- og reservehjul med 8,25×20, 12 ply, enkelt bag- og reservehjul.

Såfremt leveringsforholdene tillader det, kan chassiset udstyres med Eaton „two speed“ bagaksel med udvekslingerne 5,83 : 1 og 8,11 : 1.

CHASSISUDSTYR. Forlygter og sidelygter med aflændings-fodkontakt, kombineret stop- og baglygte, indirekte belyst instrumentbræt, elektrisk horn, motorhjælm, torpedo med vindspejlsopbygning, forude af splintfrit glas, som kan åbnes ved førersædet, enkelt vinduesvisker af vacuumtype, trinbrætter, kofanger for, værktøjsmappe, reservehjul, reservehjulsholder og forskærme. Bagskærme ikke indbefattet.

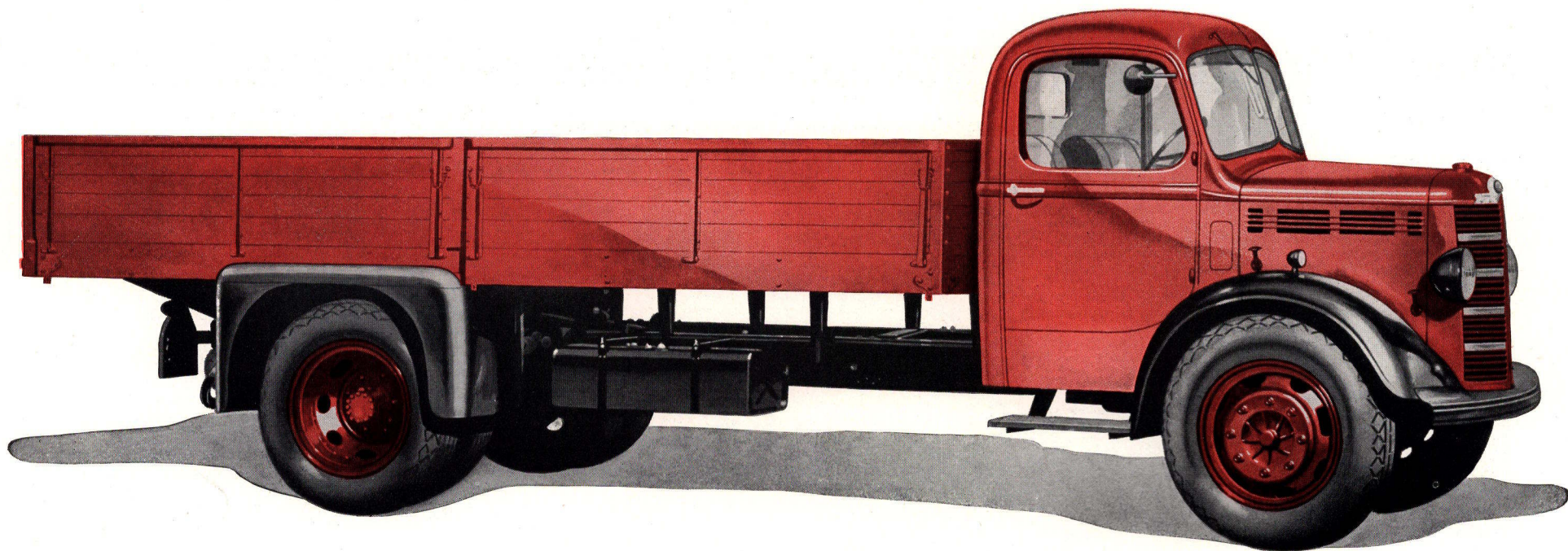


CHASSISVÆGTE

Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk.

	OSB
Chassis u. førerhus	1985 kg
Chassis m. førerhus	2145 kg
Bagtipper (træ og stål, eng. fabrikat)	2690 kg
Bagtipper (stål, eng. fabrikat)	2610 kg
Største tilladte vægt med fuld last (totalvægt)	7050 kg

De angivne højdemål er med 7,50×20, 10 ply.



DEN LANGE BEDFORD MODEL — 5-tons OLB Akselafst. 3,99 m.

Det ovenfor viste karosseri med faldsidede er af engelsk fabrikat og har en indvendig længde på 4,27 m og en indvendig bredde på 2,13 m.

Den lange 5-tons model OLB er ligesom den korte OSB forsynet med „Heavy Duty“ fjedre bag, og den har den kraftige 84 HK „Extra Duty“ motor samt gearkasse med 4 fremadgående hastigheder og synkroniseret gearskift i 2., 3. og højeste gear, helflydende bagaksel med 3 planethjul i differentialet, vacuum-servo-forstærkede, hydrauliske bremses med speciel hovedcylinder med tandemstempler samt forbedret styretøj med udveksling 21 : 1.

Modellen er „semifremstyret“, hvilket giver bedre vægtfor-

deling, jævnere belastning på gummiet og lettere styring. Det bageste af motoren er let tilgængeligt gennem aftagelige dæksler, og motoren kan fjernes for større eftersyn, uden at førerhuset fjernes. Såvel gearstang som håndbremse er placeret i normal stilling (se illustrationen side 11).

Dette chassis kan forsynes med lokaltbyggede karosserier til imødegåelse af ethvert transportbehov. Deres Bedford-forhandler står til rådighed med oplysninger og priser på specialkarosserier til ethvert formål.

5-tons LANGT CHASSIS

OLB specifikationer

MOTOR. 6-cylindret, topventiler i aftageligt topstykke.

Boring	85,72 mm
Slaglængde	101,60 mm
Kompressionsforhold	3,52 liter
Cylindervolumen	6,22 : 1
Max. bremsehesterkræfter	84 v. 3100 omdr./min.
Max. drejningsmoment	23,5 kgm v. 1000 omdr./min.

Gearkassen er sammenbygget med motoren til eet aggregat, det hele ophængt i 3 punkter, gummisoleret for og bag. Induktionshærdet krumtapaksel med 4 lejer. Udskiftelige stålpander, foret med kobber/bly-legering i hoved- og plejstangsejer. Tinpletterede støbejernstemplere. Individuelt støbte højtryks-stempelringe, forkromede toppe og opslidsede, perforerede olieskraberinge. Cylindrene er udboret med enkelt-punkt borestål og let slebne.

SMØRESYSTEM. Fuld tryksmøring til alle lejer for krumtap- og knastaksel. Plejstængerne forsynet med sprøjtehuller til smøring af cylindrene. Udtagelig oliese i krumtaphuset til beskyttelse af oliepumpen. Stort udskifteligt oliefilter. Direkte krumtaphusventilation med oliebadsluftfilter.

ELEKTRISK SYSTEM. 12 volts batteritænding. Helautomatisk tændingsregulering med kombineret vacuum- og centrifugalstyring. 14 mm tændrør. 12 volts batteri, kap. 53 amp.timer v. 20 timers afladning. Positiv stelforbindelse. Dynamo med automatisk konstant spændingsregulering.

BENZINSYSTEM. 6-trins faldstrømskarburator med automatisk virkende økonomisator og accelerationspumpe. Indbyrdes forbundet gas- og startluftspjæld til hurtig start. Mekanisk benzinpumpe drevet fra knastakslen. Benzintankens kapacitet 72,7 liter.

KØLESYSTEM. Centrifugalpumpe med indkapslede, dobbelte kuglelejer, der ikke kræver smøring. Selvtilspændende, fjederbelastet vandpajning. Ventilatoren 397 mm i diameter. Termostatreguleret vandcirkulation. Vandkappen strækker sig i cylindrens fulde højde. Kølesystemets kapacitet 15,6 liter.

KOBLING. Tør enkeltpladekobling, diameter 254 mm. Fjederbelastet koblingsnav sikrer blød tilkobling.

GEARKASSE. 4 fremadgående hastigheder, 1 bakgear, synkroniseret gearskifte i 2., 3. og højeste gear. 2. og 3. gear er i konstant indgreb og har spiralskærne tænder, hvilket giver lydløs gang. Udvekslinger: 1. gear 7,06 : 1 — 2. gear 3,332 : 1 — 3. gear 1,711 : 1 — 4. gear 1,00 : 1 (direkte) — bakgear 7,06 : 1. Standard S. A. E.-flange på venstre side for montering af kraftoverføring til hjælpeaggregater.

KARDANAKSEL. 2 åbne kardanakslar med 3 „Hardy Spicer“ kardanled med nålerullelejer.

BAGAKSEL. De helflydende bagaksler er smedet i eet med hjulfastspændingslangerne og er indbyrdes omskiftelige. Hjulnavene løber i koniske rullelejer. Spiralskærne kron- og spidshjul. 3 planethjul i differential fordele belastningen jævnt. Spidshjulet sadelmonteret mellem to dobbeltradede rullelejer, hvoraf det ene er konisk. Spidshjulet forsat 34,1 mm under kronhjulsets centerlinie.

UDVEKSLING. 5/37 (7,40 : 1).

CHASSISRAMME. Pressede stålprofiler, koldnittede efter de nyeste metoder, 5 traverser.

FJEDRE: Forfjedre: Halvelliptiske, 965×57 mm, 9 blade. Bagfjedre: Halvelliptiske, progressive, 11,1 mm neg. pilhøjde, 1524×63,5 mm, 9 primære, 3 sekundære blade. Hjælpefjedre med 7 blade.

STYRETØJ. Snekke og snekkehjul. Udveksling 21 : 1.

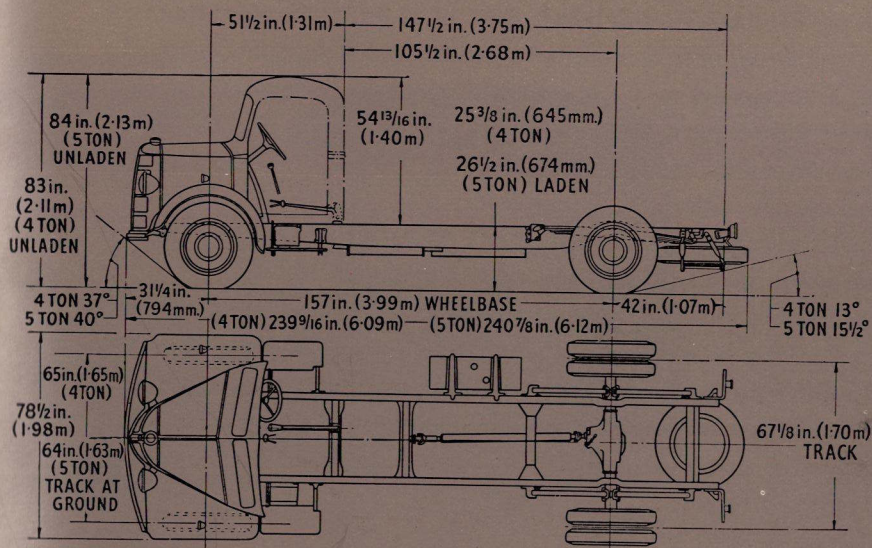
BREMSER. Specielt Bedford-system med alle indvendige dele galvaniseret mod rustdannelse. Støbejernsbremsetromler. Bremselægningens totale areal 2405 cm². Fodbremsen vacuum-servo-forstærket, hydraulisk, virkende på alle 4 hjul. Hovedcylinder forsynet med tandemstempler, som udligner vædsketrykket for og bag. Forhjulscylindrene virker direkte på bremsekoene. Baghjulscylindrene aktiverer en mekanisk bremseogle. Håndbremsen er mekanisk og virker kun på baghjulene ved hjælp af kabel og forbindelsesstænger, som aktiverer den mekaniske bremseogle.

STANDARD HJUL- og GUMMIUDSTYR. Lagerchassis har udstansede stålpladehjul, aftagelige ved navene, B 6,0×20, 5,1" forsat. Dæk: 7,50×20, 10 ply, for-, tvilling bag- og reservehjul.

NORMALT LEVERES ALTERNATIVT mod bestilling og særlig pris: 7,50×20, 10 ply, for- og reservehjul med 8,25×20, 12 ply, enkelt bag- og reservehjul.

Såfremt leveringsforholdene tillader det, kan chassiset udstyres med Eaton „two speed“ bagaksel med udvekslingerne 5,83 : 1 og 8,11 : 1.

CHASSISUDSTYR. Forlygter og sidelygter med afblændings-fodkontakt, kombineret stop- og baglygte, indirekte belyst instrumentbræt, elektrisk horn, motorhjelme, torpedo med vindspejlsopbygning, forrude af splintfrit glas, som kan åbnes ved førersædet, enkelt vinduesvisker af vacuumtype, trinbrætter, kofanger for, værktøjsmappe, reservehjul, reservehjulholder og forskærme. Bagskærme ikke indbefattet.

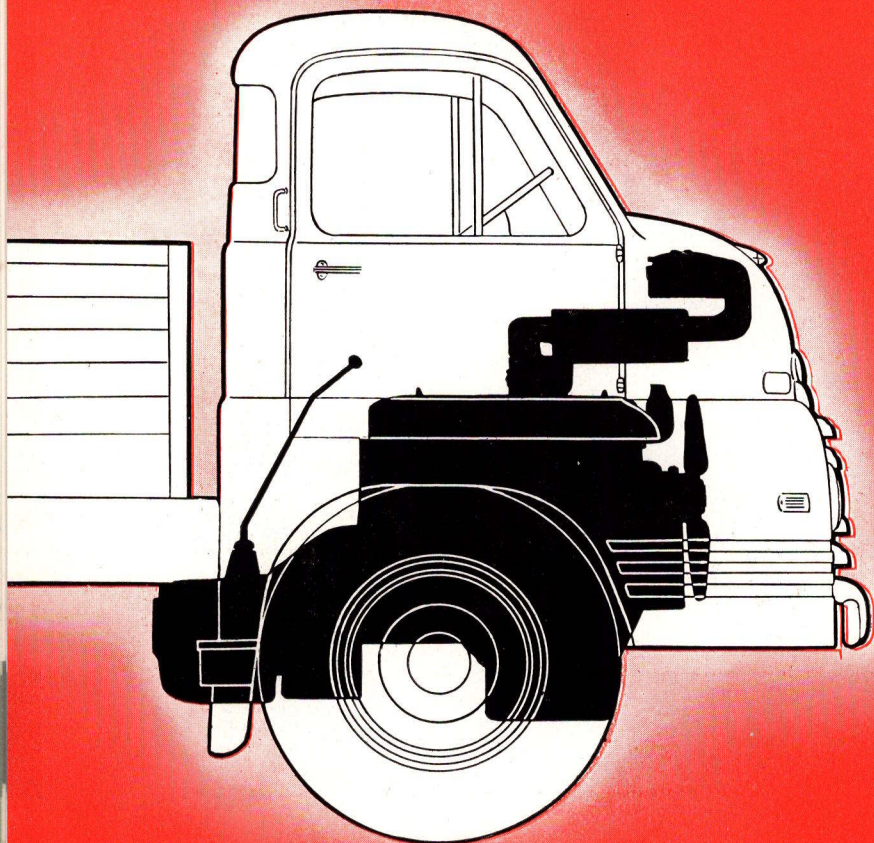


CHASSISVÆGTE

Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk.

	OLB
Chassis u. førerhus	2055 kg
Chassis m. førerhus	2215 kg
Model m. faldsidelad (eng. karosseri)	2750 kg
Største tilladte vægt med fuld last (totalvægt)	7700 kg

De angivne højdemål er med 7,50×11,20, 10 ply.



Diagrammet viser motorens placering i den fremstyrede store Bedfords førerhus. Denne anbringelse af motoren giver en ideel vægtfordeling og lettere adgang til motoren ved de jævnlige, rutinemæssige eftersyn. Den aftagelige motorhætte har dobbelte vægge, som holder førerhuset køligt, når motoren arbejder. Sidepanelerne under torpedoen er ligeledes aftagelige. Vil man have adgang til motorens forparti, gøres dette ved at fjerne forreste kofanger, kølergitter og køler.

DE STORE BEDFORD-CHASSISER

SS, 6¹/₂-7-tons kort lastbilchassis	Akselafstand 2,946 m.
SL, 6¹/₂-7-tons langt lastbilchassis	Akselafstand 3,962 m.
SA, 9-tons traktorchassis	Akselafstand 2,184 m.
SB, 32-36 sæders buschassis	Akselafstand 5,232 m.

Alle disse chassis er helt fremstyrede, hvorved der spares egenvægt, idet man opnår en ekstra lang læsseflade i forhold til vognens total længde. Samtidig er motoren placeret således, at der er let adgang til alle dele, som kræver jævnlig vedligeholdelse. Motoren kan tages ud, når større eftersyn er påkrævet, uden at førerhuset afmonteres. Motorhætten er isoleret således, at varmen fra motoren ikke kan trænge ind i førerhuset.

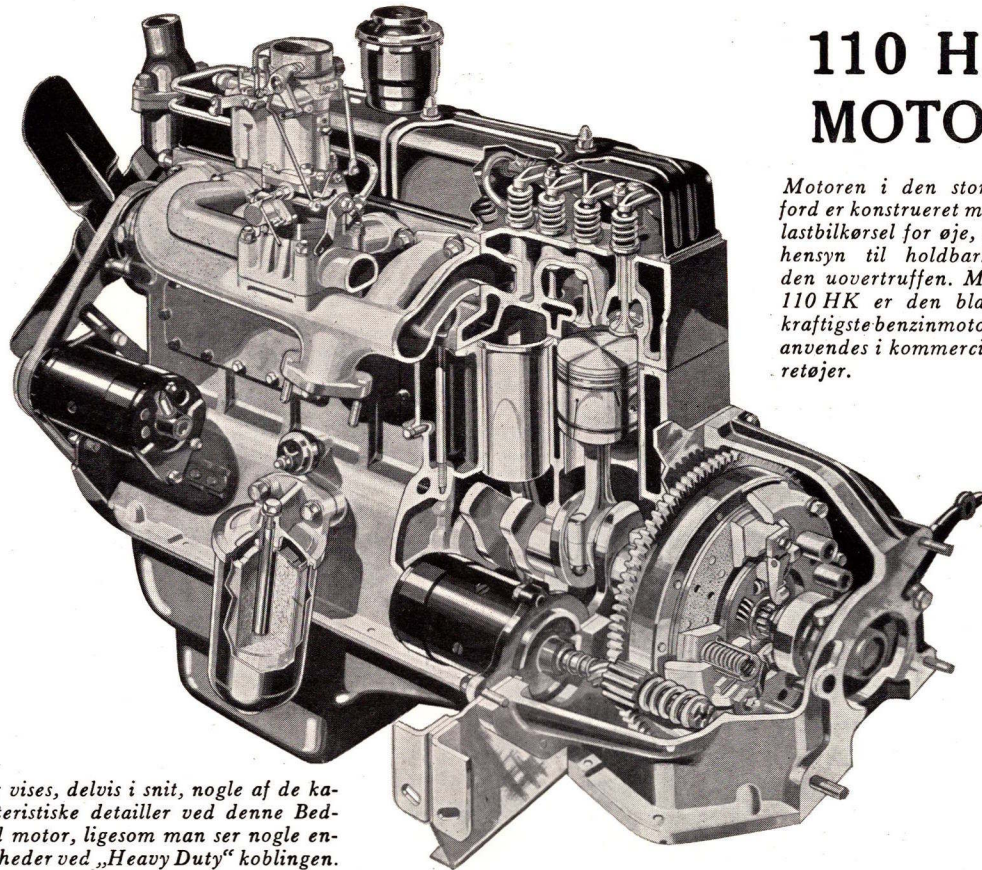
Type SS og type SL har en lasteevne på 6¹/₂—7 tons og en egenvægt under 3 tons, og denne ringe egenvægt i forhold til stor lasteevne er udtryk for en helt ny konstruktionsmetode for svære lastbiler, som i praksis betyder bedre økonomi og øget fortjeneste. Den kraftige 6-cylindrede motor udvikler 110 HK og har lang levetid, takket være bl. a. let udskiftelige, centrifugalstøbte cylinderforinger af støbejernslegering, udskiftelige udblæsningsventilsæder, krumtapaksel med 7 bly/kobber-legerede hovedlejer og mange andre tekniske forbedringer. Motoren har et cylindervolumen på 4927 cm³, hvilket giver 491 cm³ pr. ton af totalvægten.

I det helsevejede stålførerhus er der rigelig plads til 3 personer. Det er udstyret med trækfrit ventilationssystem, et velaffjedret, indstilleligt førersæde og har ekstra stort synsfelt fremover og bagud.

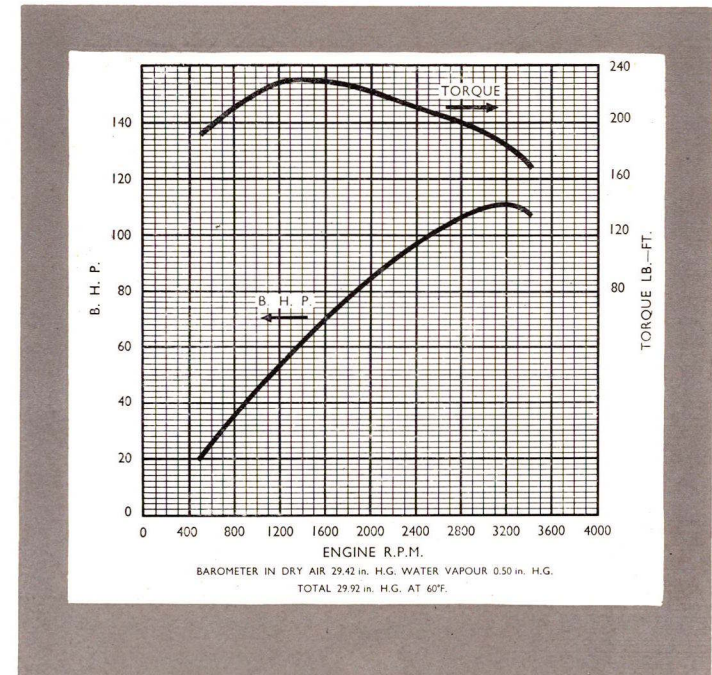
De store Bedford chassis har synchromesh gearkasse med synkroniseret gearskifte i 2., 3. og højeste gear, „Heavy Duty“ hypoid bagaksel med 3 planethjul i differentialet, sadelmonteret spidshjul, en robust 305 mm kobling, gummiophængt kardanaksel, vacuum-servo-forstærkede, hydraulisk-mekaniske bremsere med hovedcylinder med tandemstempler. Styretøjet er forstærket og let at betjene.

110 HK MOTOR

Motoren i den store Bedford er konstrueret med svær lastbilkørsel for øje, og med hensyn til holdbarhed er den uovertruffen. Med sine 110 HK er den blandt de kraftigste benzinmotorer, der anvendes i kommercielle køretøjer.

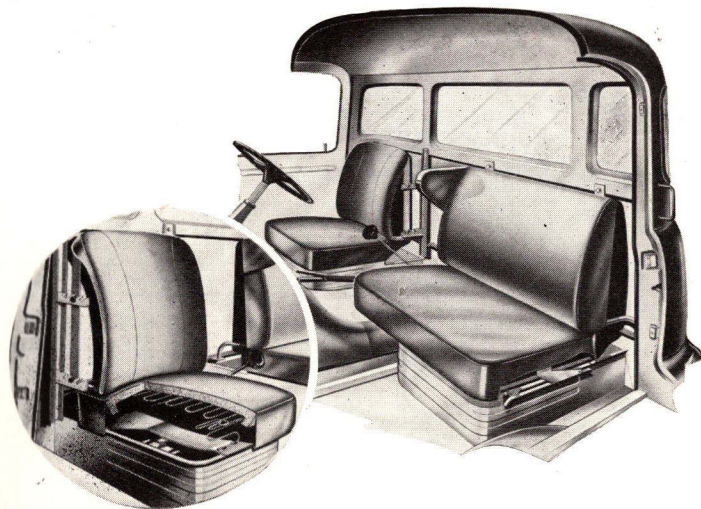


Her vises, delvis i snit, nogle af de karakteristiske detaljer ved denne Bedford motor, ligesom man ser nogle enkeltheder ved „Heavy Duty“ koblingen.

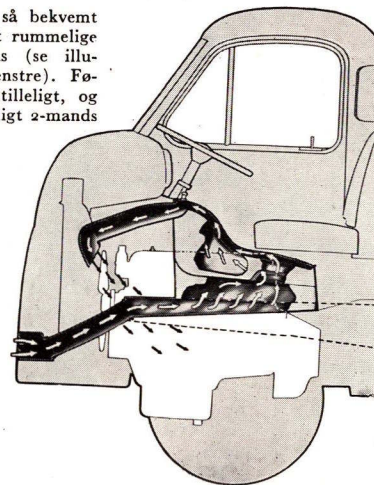


Et cylindervolumen på 4927 cm³ giver det ideelle forhold af 491 cm³ pr. ton af totalvægten. Det maksimale drejningsmoment, 32,35 kgm, udvikles ved kun 1200 omdr./min. og dette tillader, at man lader hastighedsregulatoren træde i funktion allerede ved 3000 omdr./min.

DETAILLER VED DEN STORE BEDFORD

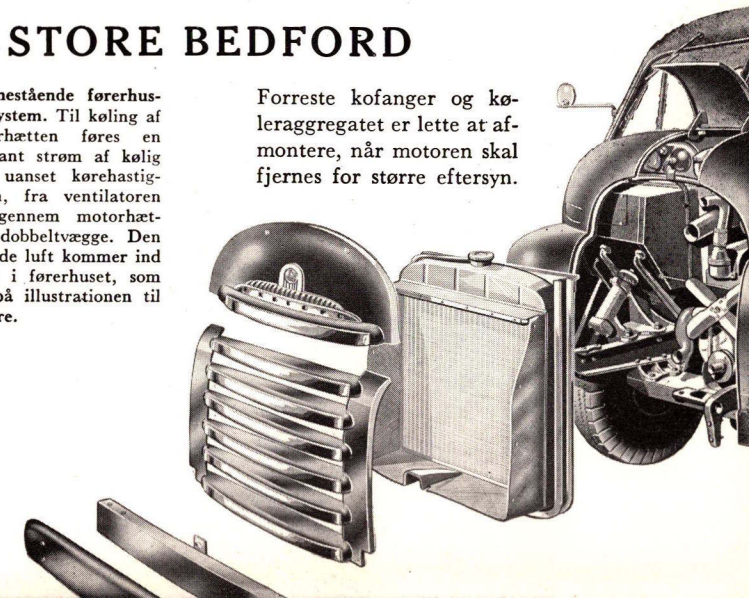


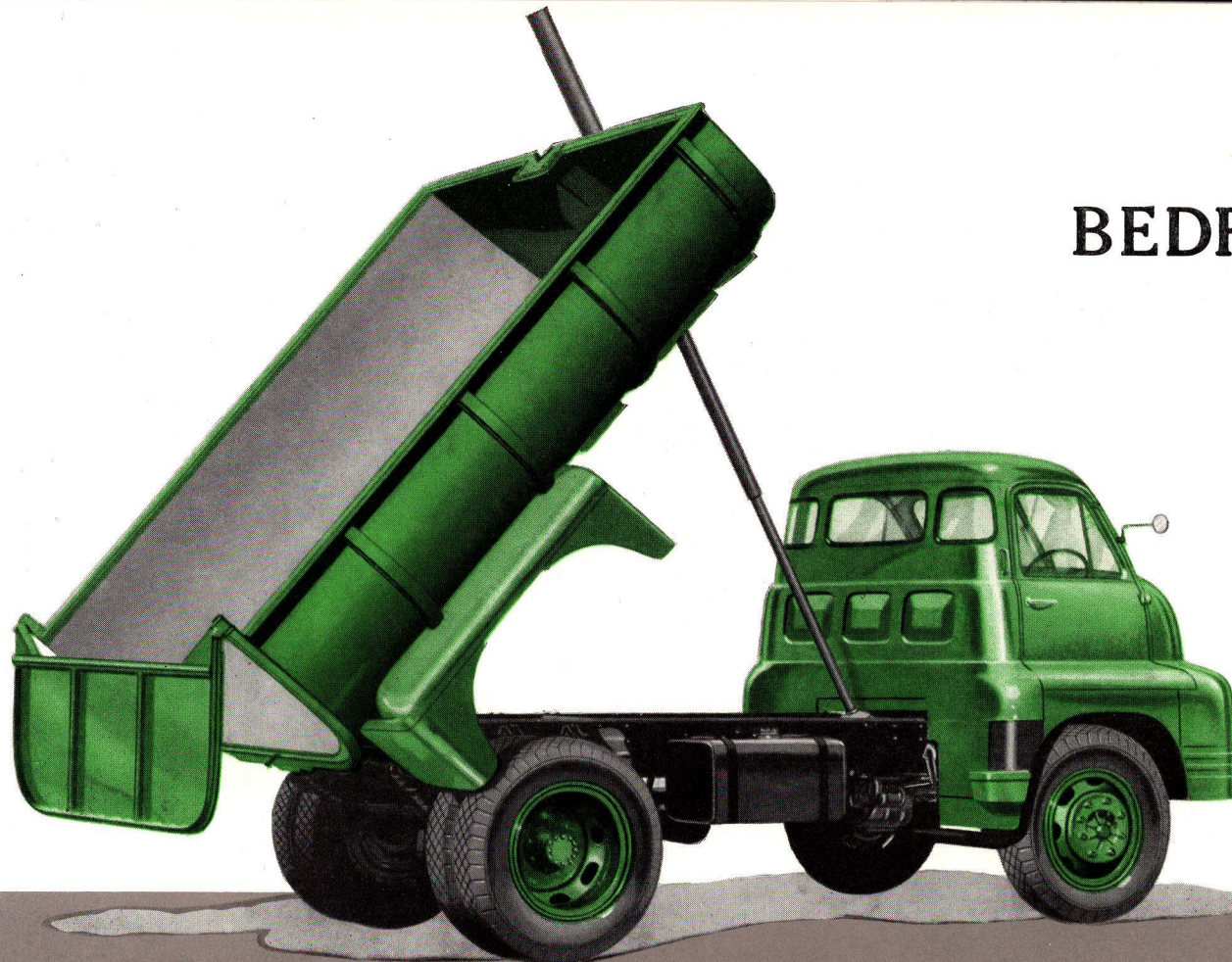
Alt er placeret så bekvemt som muligt i det rummelige 3-mands førerhus (se illustrationen til venstre). Førersædet er indstilleligt, og der er et behageligt 2-mands ekstrasede.



Et enestående førerhuskølesystem. Til køling af motorhætten føres en konstant strøm af kølilg luft, uanset kørehastigheden, fra ventilatoren ind gennem motorhættens dobbeltvægge. Den kølende luft kommer ind foran i førerhuset, som vist på illustrationen til venstre.

Forreste kofanger og køleraggregatet er lette at afmontere, når motoren skal fjernes for større eftersyn.





7-TONS BEDFORD-CHASSIS MED TIPPELAD

MODEL SS

Akselafstand 2,946 m

Den her viste hel-stål-tipper er af engelsk fabrikat og har en kapacitet på 4,6 m³. Det helsvejsede, U-formede karosseris indvendige mål er: Længde 3,2 m, bredde 2,13 m, højde 70,8 cm.

Type SS er først og fremmest konstrueret til tippelad og med en akselafstand på 2,95 m er den særdeles velegnet til tunge, kompakte læs. Chassisrammen er plan ovenpå og bygget højt for at simplificere karosserimonteringen.

Det helsvejsede stålkarosseri, som vises ovenstående, har fem U-formede forstærkninger påsvejet ladet samt forstærkninger langs overkanten af ladet. Ladet er U-formet, hvilket sikrer, at det tømmes fuldstændigt ved tipningen. En automatisk lukkeanordning hindrer, at bagsmækken åbner under kørslen.

Stålunderrammen støttes med passende mellemrum på chassisrammen med klodser af hårdt træ. Chassisrammen er plan i

hele sin længde, hvorved sikres at hele karosseriet understøttes af sidevangerne.

Teleskop-cylindere er monteret i et kugleled, fastboltet på chassisets mellemste travers. Den 4-cylindrede oliepumpe flange er boltet til venstre side af gearkassen. Beholderen til den hydrauliske pumpe er anbragt under sædet i førerhuset og pumpekontrollhåndtaget findes mellem de to sæder. Den maksimale tippevinkel er 48—50°.

Ovenstående er tænkt som retningslinje for konstruktion og montering af lokalfremstillede karosserier, som det i reglen vil være hensigtsmæssigt at forsyne chassiserne med.

MOTOR. 6-cylindret, topventiler i aftageligt topstykke.

Boring	98,42 mm
Slaglængde	107,95 mm
Cylindervolumen	4,927 liter
Kompressionsforhold	6 : 1
Max. bremseheste kræfter	110 v. 3200 omdr./min.
Max. drejningsmoment	32,35 kgm v. 1200 omdr./min.

Motoren er monteret i eet med gearkassen, det hele ophængt gummisoleret i 3 punkter. Udskiftelige, centrifugalstøbte cylinderforinger af støbejernlegering. Induktionshærdet krumtapaksel med 7 hovedlejer. Bly/kobber-legerede hoved- og plejstangsejer i udskiftelige stålpander. Torsions-vibrationsdæmper. Stempler af aluminium-legering med ovalslæbne, fortinne skørter, 4 stempelringe pr. stempel. Øverste stempelring forkromet, de øvrige fosfat-overfladebehandlede. De to nederste stempelringe er opslidsede olieskrabere. Helflydende stempelpinde, som fastholdes af fjederlase. Topstykket er aftrappet, og der er korte, separate udblæsningskanaler for hver cylinder. Centrifugalstøbte udblæsningsventilsæder af hvidt „Durachrome“-støbejern med stort kromindhold. Skråtskærne takthjul.

SMØRESYSTEM. Fuld tryksmøring til alle lejer for krumtap- og knastaksel. Plejstængerne forsynet med sprøjtehuller til smøring af cylindrene. Udtagelig oliesi i krumtaphuset til beskyttelse af olieumpen. Stort udskifteligt oliefilter. Direkte krumtaphusventilation med oliebadsluftfilter.

ELEKTRISK SYSTEM. 12 volts batteritænding. Helautomatisk tændingsregulering med kombineret vacuum og centrifugalstyring. 14 mm tændrør. 12 volts batteri, kap. 72 amp.timer ved 20 timers afladning. Positiv stelforbindelse. Dynamo med automatisk konstant spændingsregulering.

BENZINSYSTEM. 6-trins faldstrømskarburator med automatisk virkende økonomisator og accelerationspumpe. Indbyrdes forbundet gas- og startluftspjæld til hurtig start. Mekanisk benzinpumpe drevet fra knastaksel. Benzintankens kapacitet 91 liter. Den automatiske hastighedsregulator træder i funktion ved 3000 motor omdr./min.

KØLESYSTEM. Trykkøling, som med et overtryk på 0,23—0,30 kg/cm² forhøjer vandets kogepunkt til 105—107° C. Vandpumpeakslen løber i indkapslede lejer og er forsynet med selvtilspændende fjederbe-

6½-7 tons KORT CHASSIS

SS specifikationer

lastet pakning. Termostatisk kontrol af vandtemperaturen. Ventilator med 4 vinger, 457 mm i diameter. Kølesystemets kapacitet 24,4 liter.

KOBLING. Tør enkeltpladekobling, 305 mm i diameter. Fjederbelastet koblingsnav sikrer blød tilkobling.

GEARKASSE. 4 fremadgående hastigheder. Synkroniseret 2., 3. og højeste gear. Udvekslinger: 1. gear 7,06 : 1 — 2. gear 3,332 : 1 — 3. gear 1,711 : 1 — 4. gear 1,00 : 1 (direkte) — baggear 7,06 : 1. Standard S. A. E. flange for kraftoverføring.

KARDANAKSEL. 2 åbne kardanakser med 3 „Hardy Spicer“ kardanled med nålerullelejer.

BAGAKSEL. De helflydende aksler er smedet i eet med hjulfastspændingsflangerne og indbyrdes omskiftelige. Hjulnavene løber i koniske rullelejer. Hypoid kron- og spidshjul med sadelmonteret spidshjul anbragt mellem to dobbelttradede rullelejer, hvoraf det ene er konisk. Direkte smøring af hjullejerne. Spidshjulet forsat 89,6 mm til højre for chassisset midterlinje og 41,2 mm under kronhjulets centerlinje.

DIFFERENTIALE. Tre flydende planethjul fordeler belastningen jævnt. Bronzetrykriver bag hvert sidehjul og planethjul. Trykklods bag kronhjulet støtter dette under svær belastning. Differentialekloken er monteret i koniske rullelejer. På ydersiden af lejeholderne er anbragt trykklodser, som ligger an mod tilsvarende trykklodser i bagakselhuset, til støtte for differentialet under hård belastning. Udvekslinger: 6,8 : 1 (5/34), Standard, eller eventuelt mod bestilling 5,833 : 1 (6/34).

CHASSISRAMME. Pressede stålprofiler, koldnittede efter de nyeste metoder. Sidevangerne plane på oversiden fra førerhus til bagende. 4 traverser, den forreste aftagelig.

FJEDRE. Forfjedre: Halvelliptiske, progressive, 1143×57,2 mm, 8 primære og 3 sekundære blade. Bagfjedre: Halvelliptiske, progressive,

1168×63,5 mm, 6 primære og 5 sekundære blade, samt hjælpefjeder med 7 blade. Det andet blad i hver fjeder er forlænget fremefter og bøjet rundt om øjet på det første fjederblad, dog fri af øjet.

STYRETØJ. Halvspærrende, af snekke-sektor typen, udveksling 26 : 1. Ratsøjlen er forbundet med styrehuset ved hjælp af en Hardy-skive.

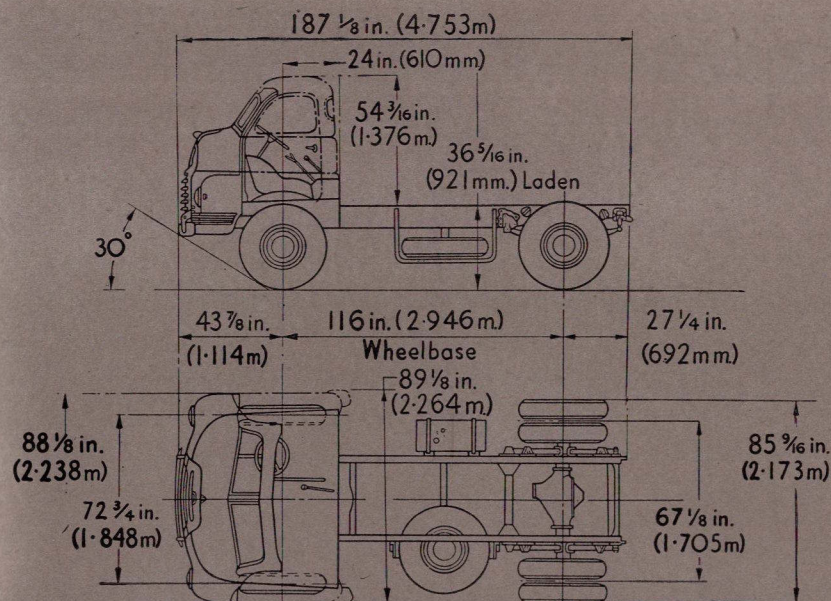
BREMSER. Fodbremser af hydraulisk-mekanisk system, hydraulisk på forhjulene, mekanisk på baghjulene. Bremseskoene er ophængt således, at der opnås en passende servovirkning. Bremselægningens totale areal er 3216 cm². **HOVEDCYLINDEREN** er støbt i eet med bremsevædskeholderen og har tandemstempler. Det forreste stempel virker hydraulisk på forhjulene, det bageste stempel påvirker den mekaniske forbindelse til baghjulbremserne. På denne måde arbejder de to systemer som eet; skulde det ene svigte, vil tandemhovedcylinderen virke på det andet. **VACUUM-SERVO-FORSTÆRKEREN**, der er sammenbygget med hovedcylinderen, fungerer i overensstemmelse med pedaltrykket. Håndbremsestangen ligger vandret og virker mekanisk og kun på baghjulene.

STANDARD HJUL- og GUMMIUDSTYR. Lagerchassis har udstansede stålpladehjul, aftagelige ved navene, 6,00 T×20, 53/8" forsat. Opskåret fjederlase-ring. Møtrikkerne rustbeskyttede med plette-ring. Dæk: 9,00×20, 12 ply, for-, tvilling bag- og reservehjul.

NORMALT LEVERES ALTERNATIVT mod bestilling og særlig pris: 8,25×20, 12 ply, for-, tvilling bag- og reservehjul på B 6,0×20, 5,1" forsat.

CHASSISUDSTYR. Forparti af metalplade, omfattende kølegitter, motorhjul og instrumentbordsopbygning, motorhætte, gulv i førerhuset og vindskærmsopbygning. Sikkerhedsglas i forrude, bagrude og døre. Forrude kan åbnes ved førerpladsen og er forsynet med dobbelt vinduesvisker af vacuumtype. Forskærme med indbyggede for- og parkeringslygter, nedblændingskontakt, kombineret stop- og baglygte. Indirekte belyst instrumentbræt, højfrekvenshorn, værktøj, batteri og batterikurv monteret i gulvet, reservehjul med holder, kofanger for, trækrog for og bag. Bagskærme ikke inkluderet.

Såfremt leveringsforholdene tillader det, kan chassiset, mod bestilling og særlig pris, udstyres med Eaton „two speed“ bagaksel med udvekslinger 5,62 : 1 og 7,81 : 1.



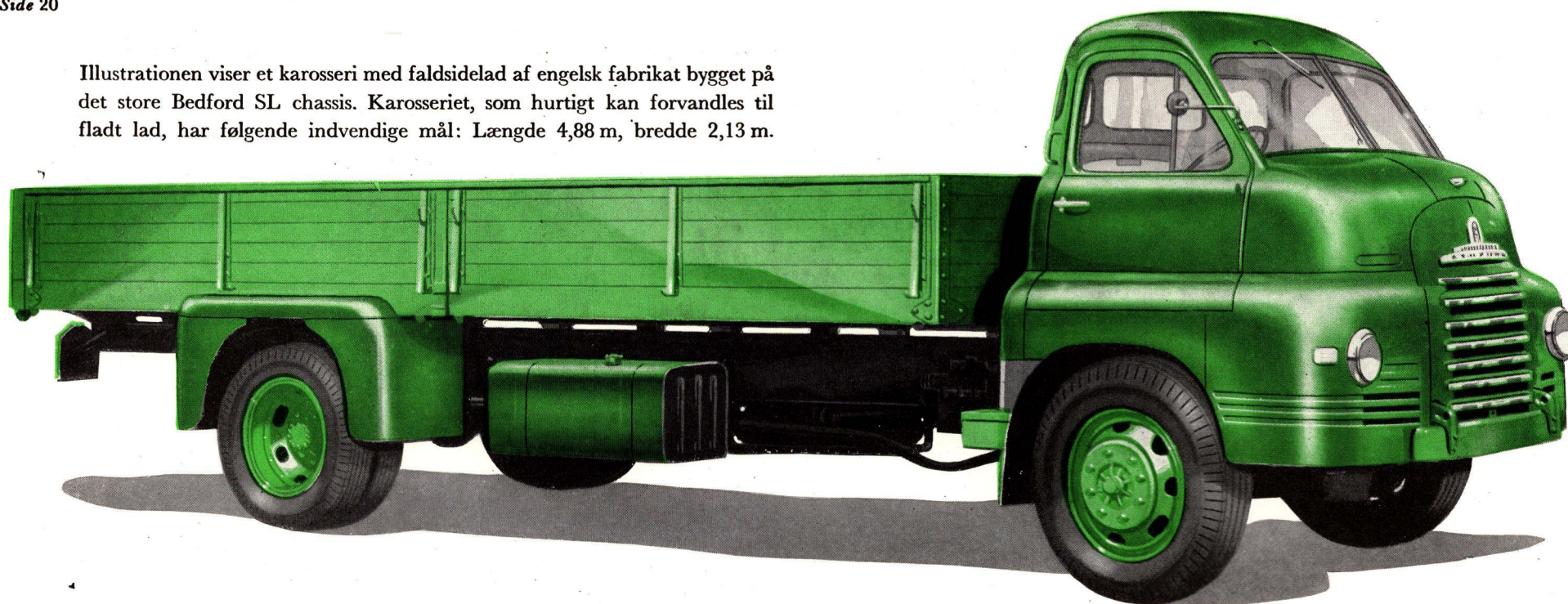
CHASSISVÆGTE

Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk.

	Med 8,25×20 dæk	Med 9,00×20 dæk
Chassis u. førerhus	2350 kg	2480 kg
Chassis m. førerhus	2525 kg	2650 kg
Bagtipper af stål (engelsk fabrikat)	3175 kg	3305 kg
Største tilladte vægt med fuld last, totalvægt		10400 kg

De angivne højde- og breddemål er med 8,25×20, 12 ply, dæk.

Illustrationen viser et karosseri med faldsidelad af engelsk fabrikat bygget på det store Bedford SL chassis. Karosseriet, som hurtigt kan forvandles til fladt lad, har følgende indvendige mål: Længde 4,88 m, bredde 2,13 m.



6½-7 TONS BEDFORD-CHASSIS TYPE SL

Akselafstand 3,962 m.

Fra bagvæggen af det rummelige førerhus til enden af chassisrammen, en længde af 4,959 m, forløber sidevangerne plant. Rammen er bygget så højt, at karosserifabrikanten kan udnytte den plane konstruktion fuldtud og montere karosseriets traverser direkte på chassisets sidevanger. Denne konstruktion giver et stabilt lad, reducerer omkostningerne ved karosseribygning og resulterer i en værdi-

fuld vægtbesparelse med tilsvarende forøgelse af nyttelasten.

Med standard gummiudstyr vil man have ca. 7500 kg til rådighed for lad og nyttelast.

Reservehjulsholderen er monteret på chassisets venstre side, hvor den er let tilgængelig og ikke nedsætter chassisets frie højde.

MOTOR. 6-cylindret, topventiler i aftageligt topstykke.

Boring	98,42 mm
Slaglængde	107,95 mm
Cylindervolumen	4,927 liter
Kompressionsforhold	6 : 1
Max. bremsehesterkræfter	110 v. 3200 omdr./min.
Max. drejningsmoment	32,35 kgm v. 1200 omdr./min.

Motoren er monteret i eet med gearkassen, det hele ophængt gummiisoleret i 3 punkter. Udskiftelige, centrifugalstøtte cylinderforinger af støbejernslægning. Induktionshærdet krumtapaksel med 7 hovedlejer. Bly/kobber-legerede hoved- og plejstangsløjer i udskiftelige stålpan-der. Torsions-vibrationsdæmper. Stempler af aluminium-legering med ovalslæbne, fortinne skørter, 4 stempelringe pr. stempel. Øverste stempelring forkromet, de øvrige fosfat-overfladebehandlede. De to nederste stempelringe er opslidsede olieskrabere. Helflydende stempelpinde, som fastholdes af fjederlæse. Topstykket er aftrappet, og der er korte, separate udblæsningskanaler for hver cylinder. Centrifugalstøtte udblæsningsventilsæder af hvidt „Durachrome“-støbejern med stort kromindhold. Skråtskærne takthjul.

SMØRESYSTEM. Fuld tryksmøring til alle lejer for krumtap- og knastaksel. Plejstængerne forsynet med sprøjtehuller til smøring af cylindrene. Udtagelig oliesi i krumtaphuset til beskyttelse af oliepu-phen. Stort udskifteligt oliefilter. Direkte krumtaphusventilation med oliebadsluftfilter.

ELEKTRISK SYSTEM. 12 volts batteritænding. Helautomatisk tændingsregulering med kombineret vacuum og centrifugalstyring. 14 mm tændrør. 12 volts batteri, kap. 72 amp.timer ved 20 timers afladning. Positiv stelforbindelse. Dynamo med automatisk konstant spændings-regulering.

BENZINSYSTEM. 6-trins faldstrømskarburator med automatisk vir-kende økonomisator og accelerationspumpe. Indbyrdes forbundet gas- og startluftspjæld til hurtig start. Mekanisk benzinpumpe drevet fra knastakslen. Benzintankens kapacitet 118 liter. Den automatiske hastig-hedsregulator træder i funktion ved 3000 motor omdr./min.

KØLESYSTEM. Trykkøling, som med et overtryk på 0,23—0,30 kg/cm² forhøjer vandets kogepunkt til 105—107° C. Vandpumpeakslen løber i indkapslede lejer og er forsynet med selvtilspændende fjederbe-

6½-7 tons LANGT CHASSIS**SL specifikationer**

lastet pakning. Termostatisk kontrol af vandtemperaturen. Ventilator med 4 vinger, 457 mm i diameter. Kølesystemets kapacitet 24,4 liter.

KOBLING. Tør enkeltpladekobling, 305 mm i diameter. Fjederbela-set koblingsnav sikrer blød tilkobling.

GEARKASSE. 4 fremadgående hastigheder. Synkroniseret 2., 3. og højeste gear. Udvekslinger: 1. gear 7,06 : 1 — 2. gear 3,332 : 1 — 3. gear 1,711 : 1 — 4. gear 1,00 : 1 (direkte) — bakgear 7,06 : 1. Stan-dard S. A. E. flange for kraftoverføring.

KARDANAKSEL. 2 åbne kardanakslar med 3 „Hardy Spicer“ kar-danled med nålerullelejer.

BAGAKSEL. De helflydende aksler er smedet i eet med hjulfastspæn-dingsflangerne og indbyrdes omskiftelige. Hjulnavene løber i koniske rullelejer. Hypoid kron- og spidshjul med sadelmonteret spidshjul anbragt mellem to dobbeltradede rullelejer, hvoraf det ene er konisk. Direkte smøring af hjullejerne. Spidshjulet forsat 89,6 mm til højre for chassisets midterlinje og 41,2 mm under kronhjulets centerlinje.

DIFFERENTIALE. Tre flydende planethjul fordeler belastningen jævnt. Broncestrykskiver bag hvert sidehjul og planethjul. Trykkloids bag kronhjulet støtter dette under svær belastning. Differentialeklo-ken er monteret i koniske rullelejer. På ydersiden af lejeholderne er anbragt trykkloids, som ligger an mod tilsvarende trykkloids i bag-akselhuset, til støtte for differentiallet under hård belastning. Udveks-linger: 6,8 : 1 (5/34), Standard, eller eventuelt mod bestilling 5,833 : 1 (6/34).

CHASSISRAMME. Pressede stålprofiler, koldnittede efter de nyeste metoder. Sidevangerne plane på oversiden fra førerhus til bagende. 5 traverser, den forreste aftagelig.

FJEDRE. Forfjedre: Halvelliptiske, progressive, 1143×57,2 mm, 8 pri-mære og 3 sekundære blade. Bagfjedre: Halvelliptiske, progressive,

1524×63,5 mm, 7 primære og 3 sekundære blade, samt hjælpefjeder med 7 blade. Det andet blad i hver fjeder er forlænget fremefter og bøjet rundt om øjet på det første fjederblad, dog fri af øjet.

STYRETØJ. Halvspærrende, af snekke-sektor typen, udveksling 26 : 1. Ratsøjlen er forbundet med styrehuset ved hjælp af en Hardy-skive.

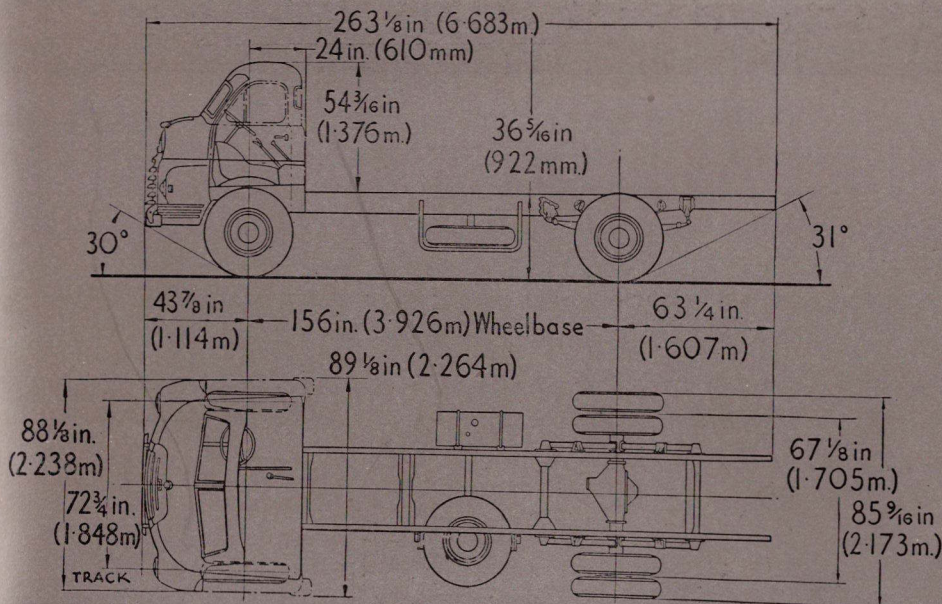
BREMSER. Fodbremser af hydraulisk-mekanisk system, hydraulisk på forhjulene, mekanisk på baghjulene. Bremseskoene er ophængt såle-des, at der opnås en passende servovirkning. Bremsebelægningens to-tale areal er 3216 cm². HOVEDCYLINDEREN er støbt i eet med bremsevædskeholderen og har tandemstempler. Det forreste stempel virker hydraulisk på forhjulene, det bageste stempel påvirker den me-kaniske forbindelse til baghjulsbremserne. På denne måde arbejder de to systemer som eet; skulde det ene svigte, vil tandemhovedcylinderen virke på det andet. VACUUM-SERVO-FORSTÆRKEREN, der er sammenbygget med hovedcylinderen, fungerer i overensstemmelse med pedaltrykket. Håndbremsestangen ligger vandret og virker mekanisk og kun på baghjulene.

STANDARD HJUL- og GUMMIUDSTYR. Lagerchassisser har ud-stansede stålpladehjul, aftagelige ved navene, 6,00 T×20, 53/8" for-sat. Opskåret fjederlåsering. Møtrikkerne rusbeskyttede med plette-ring. Dæk: 9,00×20, 12 ply, for-, tvilling bag- og reservehjul.

NORMALT LEVERES ALTERNATIVT mod bestilling og særlig pris: 8,25×20, 12 ply, for-, tvilling bag- og reservehjul på B 6,0×20, 5,1" forsat.

CHASSISUDSTYR. Forparti af metalplade, omfattende kølegitter, motorhjul og instrumentbordsopbygning, motorhætte, gulf i fører-huset og vindskærmsopbygning. Sikkerhedsglas i forrude, bagrude og døre. Forrude kan åbnes ved førerpladsen og er forsynet med dobbelt vinduesvisker af vacuumtype. Forskærme med indbyggede for- og par-keringslygter, nedblændingskontakt, kombineret stop- og baglygte. Indirekte belyst instrumentbræt, højfrekvenshorn, værktøj, batteri og batterikurv monteret i gulvet, reservehjul med holder, kofanger for, trækrog for og bag. Bagskærme ikke inkluderet.

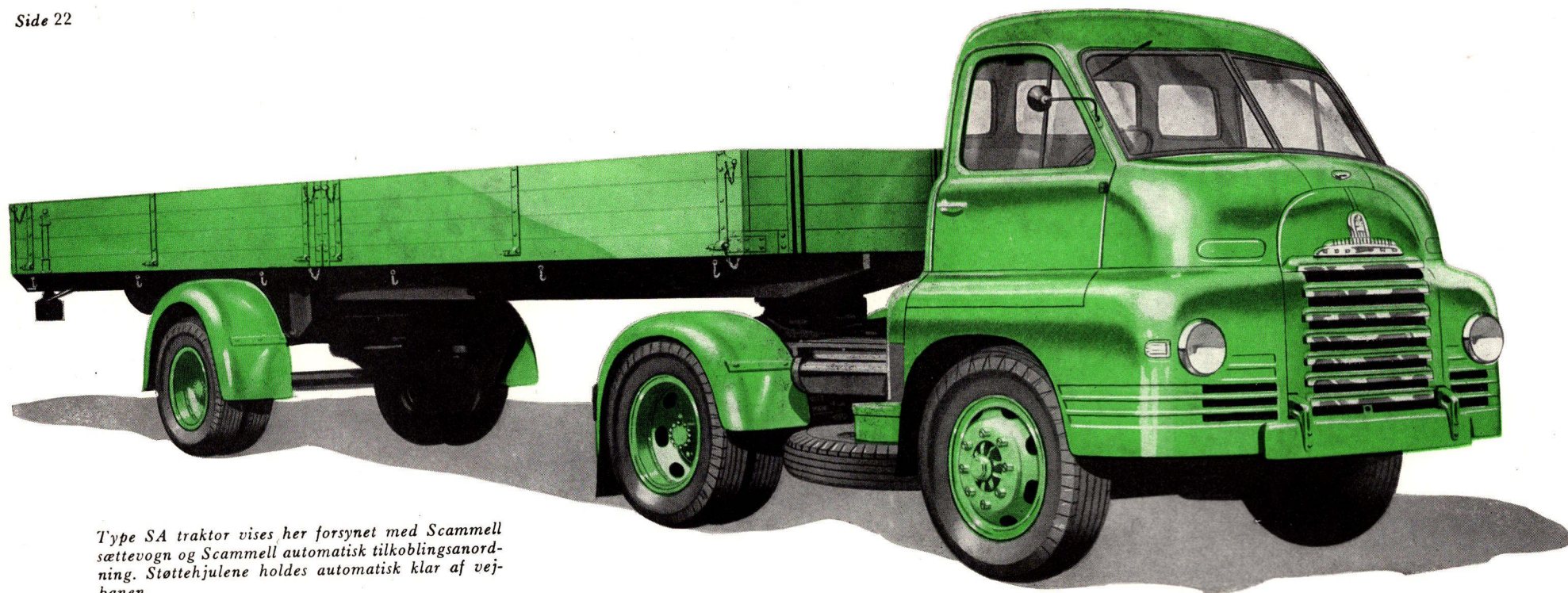
Såfremt leveringsforholdene tillader det, kan chassiset, mod bestilling og særlig pris, udstyres med Eaton „two speed“ bagaksel med udveks-lingerne 5,62 : 1 og 7,81 : 1.

**CHASSISVÆGTE**

Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reserverhjul og -dæk.

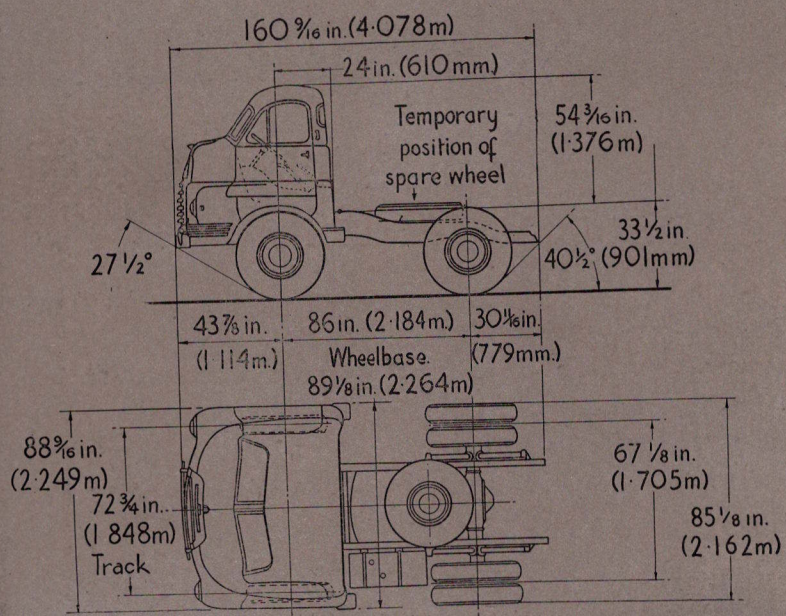
	Med 8,25×20 dæk	Med 9,00×20 dæk
Chassis u. førerhus	2505 kg	2630 kg
Chassis m. førerhus	2680 kg	2805 kg
Chassis m. faldsidelad (engelsk fabrikat)...	3150 kg	3280 kg
Største tilladte vægt med fuld last, totalvægt		10300 kg

De angivne højde- og breddemål er med 8,25×20, 12 ply, dæk.



Type SA traktor vises her forsynet med Scammell sættevogn og Scammell automatisk tilkoblingsanordning. Støttehjulene holdes automatisk klar af vejbanen.

DET STORE BEDFORD TRAKTOR-

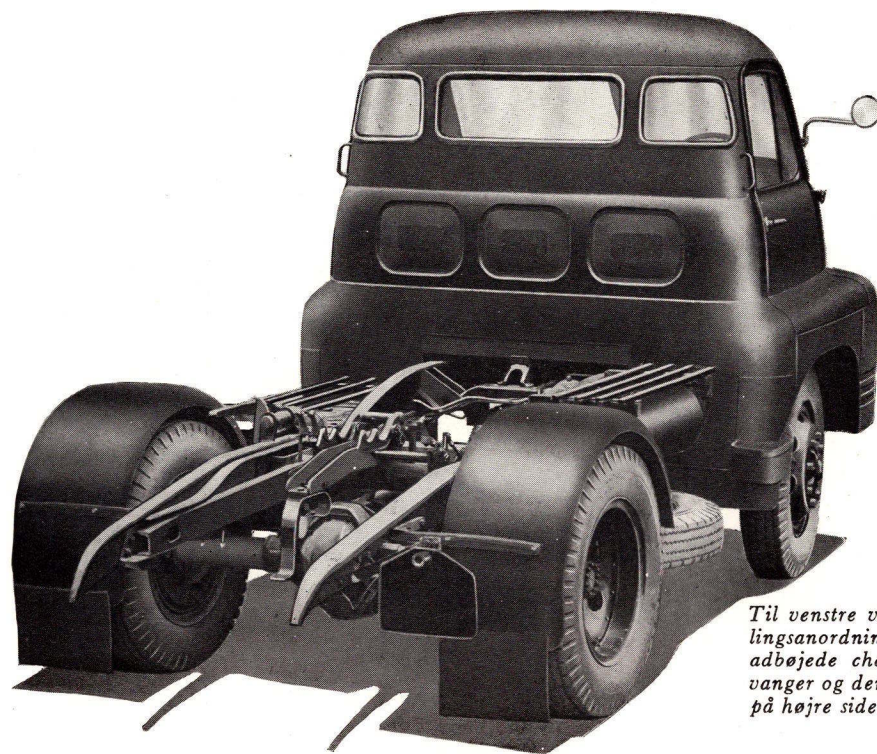


Dette special-chassis, som er konstrueret med ekstra kort akselafstand for at kunne anvendes til traktorarbejde, er usædvanlig let at manøvrere og har en vendediameter på kun 8,53 m. Chassisrammens sidevanger er bygget lavt bagtil for at give en bekvem anbringelse af tilkoblingsanordningen.

Chassis-specifikationerne er stort set de samme som for det korte $6\frac{1}{2}$ —7 tons chassis — se side 19 — med undtagelse af akselafstanden, som kun er 2,184 m. Traktorbremsene har

ikke vacuum-servo-forstærkning, men en vacuum-servo-ventil, hvorfra sættevognens bremses aktiveres, er monteret på bremsehovedcylinderen. Der er også visse afvigelser i fjedre og gummiudstyr. SA chassiset har $7,50 \times 20$, 10 ply, for-, tvilling bag- og reservehjul, standard-gummiudstyr, men kan også normalt mod bestilling og særlig pris leveres med $8,25 \times 20$, 12 ply, eller $9,00 \times 20$, 12 ply, for-, tvilling bag- og reservehjul.

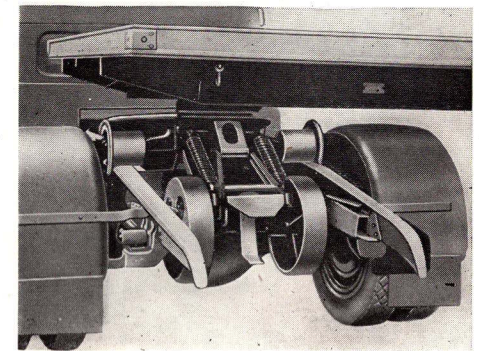
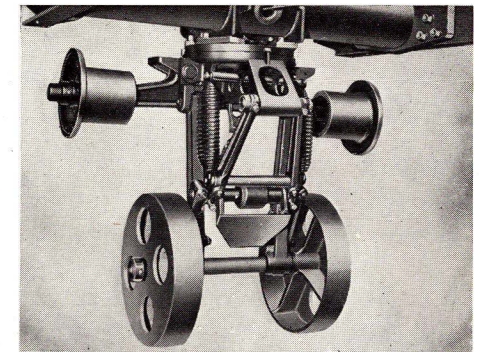
De angivne højde- og breddemål er med $7,50 \times 20$, 10 ply dæk.



Illustrationen viser sættevognens bevægelige støttehjul i forbindelse med den let håndterlige tilkoblingsanordning konstrueret af Scammell. Så snart tilkobling finder sted, løftes hjulene automatisk klar af vejbanen.

Her ses traktor og sættevogn sammenkoblet. Støttehjulene er hævet.

Til venstre vises den automatiske Scammell tilkoblingsanordning på en SA traktor. Bemærk den nedadbojede chassisramme, de specielt formede sidevanger og den let tilgængelige plads til reservehjulet på højre side af chassiset.



CHASSIS TIL 9-TONS SÆTTEVOGNE

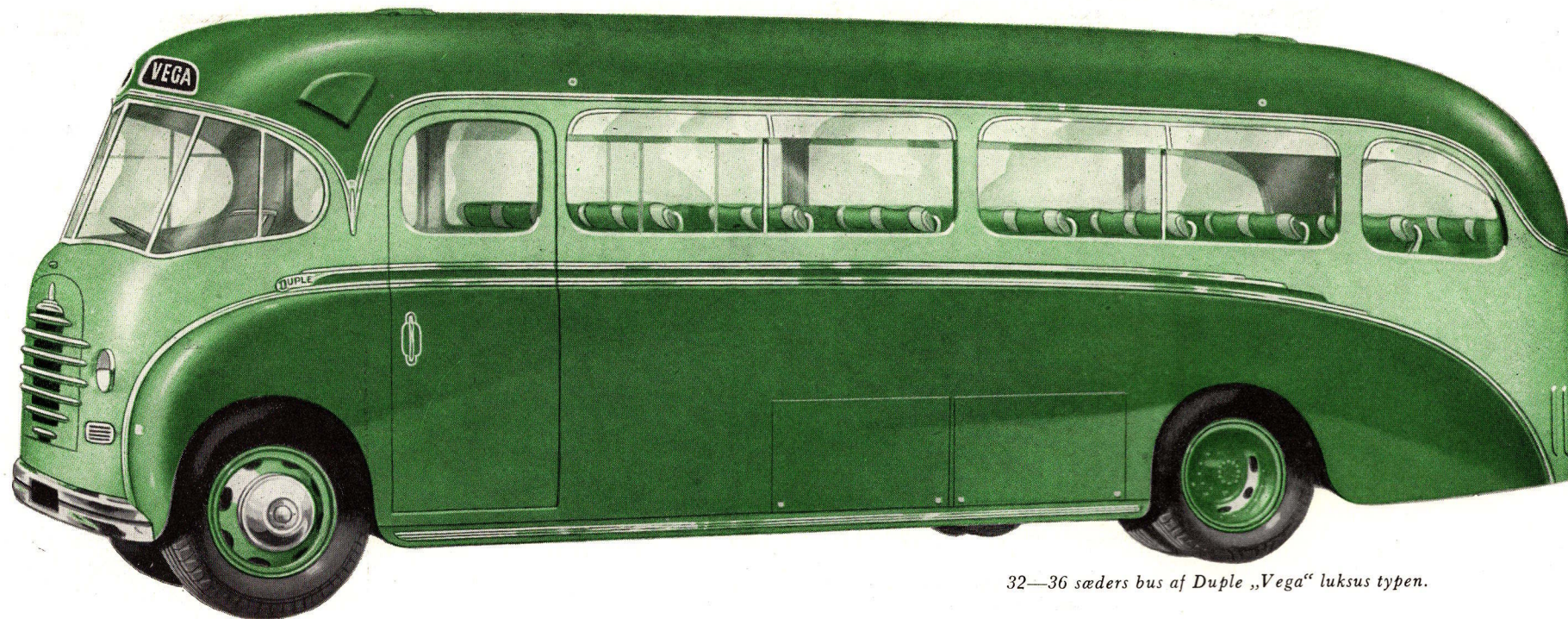
Sættevognens tilkoblingsanordning er helt automatisk og dirigeres af et håndtag inde i førerhuset. Sættevognen kan til- og frakobles, uden at føreren forlader førerhuset. Sættevognens bremses og baglygter er klar til funktion, så snart tilkobling har fundet sted, ligesom sættevognens støttehjul automatisk er løftet til kørestilling.

Største tilladte vogntogsvægt med fuld last for SA traktor med sættevogn er 14300 kg. Til SA traktoren leveres foruden Scammell sættevogne også sættevogne af dansk fabrikat, som kan tilpasses ethvert formål. Sættevognschassiserne kan således forsynes med plane lad og faldsidedlad; de kan bygges særlig lave til ekstra tung last, eller de kan udformes som selv-bærende tanke.

Akselafstand 2,184 m.

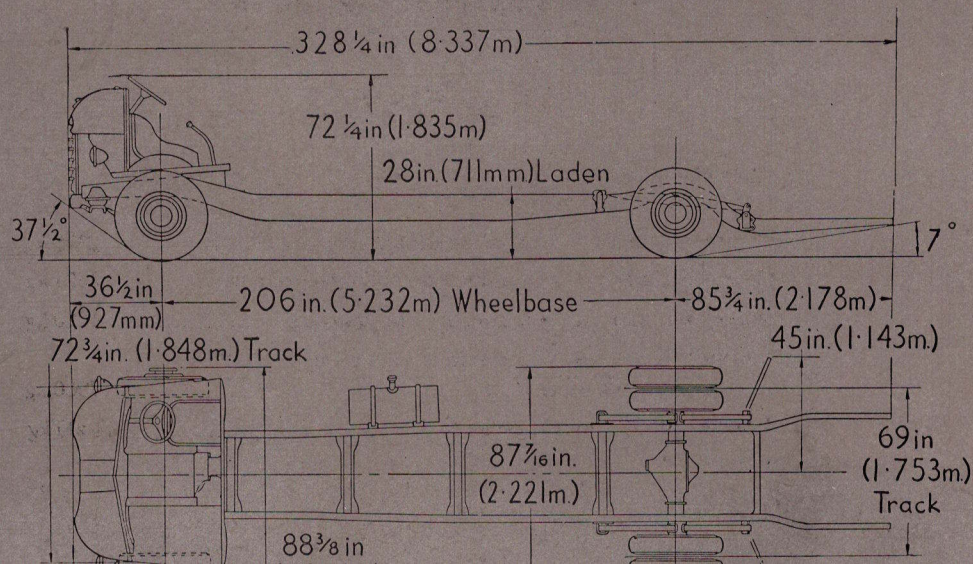
CHASSISVÆGTE

Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk. (Med 7,50×20, 10 ply).	
Chassis m. førerhus u. tilkoblingsanordning	2375 kg
Chassis m. førerhus og Scammell tilkoblingsanordning	2625 kg
Chassis m. førerhus og Scammell 7 m sættevogn	4820 kg
Største tilladte vægt med fuld last, totalvægt for SA traktor	7900 kg
Største tilladte vogntogsvægt	14300 kg



32—36 sæders bus af Duplé „Vega“ luksustypen.

MODEL SB Akselafstand 5,232 m.



BEDFORD BUS-CHASSIS

Det store Bedford buschassis har en akselafstand på 5,232 m og er ideelt til påbygning af et rummeligt 32—36 sæders karosseri. Takket være den specielle affjedring, de hydrauliske støddæmpere og det svære 8,25×20, 12 ply-gummi er køreegenskaberne fremragende, og hertil bidrager også motorens bløde gang, de lydløse, spiralskårne tandhjul i den synkroniserede gearkasse. Chassiset kan også normalt mod bestilling og særlig pris leveres med 9,00×20, 10 ply, for-, tvilling bag- og reservehjul.

For netop at opfylde de særlige krav, der stilles til bus- og anden persontransport, er chassisrammens sidevanger forsænket mellem akslerne, buet op over bagakslen og bygget ekstra lavt bagtil. Takket være hypoidbagakslen ligger kardanakslen så lavt, at den ikke generer i midtergangen. De lave sidevanger er bagest buet udad og giver således plads til større bagagerum.

Egenvægt, inkl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk.

Chassis 2585 kg

Største tilladte vægt med fuld last, totalvægt... 8150 kg

De angivne højde- og breddemål er med 8,25×20, 10 ply dæk.

BEDFORD SPECIFIKATIONER

MODEL	PC	K	MS (kort)	ML (lang)	OSB (kort)	OLB (lang)	SS (kort)	SL (lang)	SA traktor	SB bus
Akselafstand... mm	2667	3048	3048	3632	2819	3988	2946	3962	2184	5232
Lasteevne ... ca. tons	1/2	1 1/2-2	2 1/2-3 1/2	2 1/2×3 1/2	4	5	6 1/2-7	6 1/2-7	9	32-36 sæder
Antal cylindre ...	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Cylindervolumen ... liter	1,44	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	4,93	4,93	4,93	4,93
Bremse HK... max. ved o/min. ...	35 3200	75,9 3200	75,9 3200	75,9 3200	84 3100	82 3100	110 3200	110 3200	110 3200	110 3200
Drejningsmoment kg ... max. ved o/min. ...	9,82 1800	23,29 1000	23,29 1000	23,29 1000	23,50 1000	23,50 1000	32,4 1200	32,4 1200	32,4 1200	32,4 1200
Brændstoftank... liter	34,1	54,5	54,5	54,5	72,7	72,7	91	118	118	118
Førdæk, standard. ...	5,25/5,50×17	6,50×20, 8 ply	7,00×20, 10 ply	7,00×20, 10 ply	7,50×20, 10 ply	7,50×20, 10 ply	9,00×20, 12 ply	9,00×20, 12 ply	7,50×20, 10 ply	8,25×20, 12 ply
Bagdæk, standard. ...	5,25/5,50×17 enkelt	7,00×20, 10 ply enkelt	7,00×20, 10 ply tvilling	7,00×20, 10 ply tvilling	7,50×20, 10 ply tvilling	7,50×20, 10 ply tvilling	9,00×20, 12 ply tvilling	9,00×20, 12 ply tvilling	7,50×20, 10 ply tvilling	8,25×20, 12 ply tvilling
Sporvidde, for ... mm	1276	1462	1462	1462	1626	1626	1848	1848	1848	1848
Sporvidde, bag ... mm	1295	1422	1549	1549	1705	1705	1705	1705	1705	1752
Fri højde under chassis. ... mm	206	229	216	216	241	241	264	264	254	264
Venderadius ... m	7,39	6,55	6,55	7,77	6,40	8,99	5,64	7,54	4,27	9,83
Bagakseludveksling, standard ... alternativt... ..	5,14:1 —	4,71:1 —	5,29:1 6,20:1	5,29:1 6,20:1	7,40:1 —	7,40:1 —	6,80:1 5,833:1	6,80:1 5,833:1	6,80:1 —	5,833:1 6,80:1
* Chassisvægt uden førerhus ... kg	720	1507	1688	1734	1984	2057	2479	2632	—	2586
* Chassisvægt med førerhus ... kg	varevogn 972	1661	1843	1888	2143	2216	2650	2804	2375**	—
† Chassisvægt uden førerhus ... kg	681	1450	1631	1677	1902	1975	2386	2519	—	2473
† Chassisvægt med førerhus ... kg	varevogn 933	1604	1786	1831	2061	2134	2557	2691	2262**	—
Disponibel vægt til førerhus, karosseri, personer og nyttelast... .. kg	—	2593	4012	3966	5066	5643	7921	7668	—	5564
Disponibel vægt til karosseri, personer og nyttelast kg	930	2439	3857	3812	4907	5484	7750	7496	—	—
Tilladt totalvægt, største tilladte vægt med fuld last... .. kg	1650	4100	5700	5700	7050	7700	10400	10300	14300§	8150

* incl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk.
 † excl. benzin og vand; incl. værktøj, reservehjul og -dæk
 ** uden koblingsgear.
 § største tilladte vægt for traktor + sættevogn.

RET TIL ÆNDRINGER UDEN FORUDGÅENDE VARSEL FORBEHOLDNES

NB! Alle chassisvægte er gennemsnitlige.

Illustrationerne i dette katalog viser højrestyring. Venstrestyring er dog standard for Danmark.

GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S

BEDFORD SPECIFIKATIONER

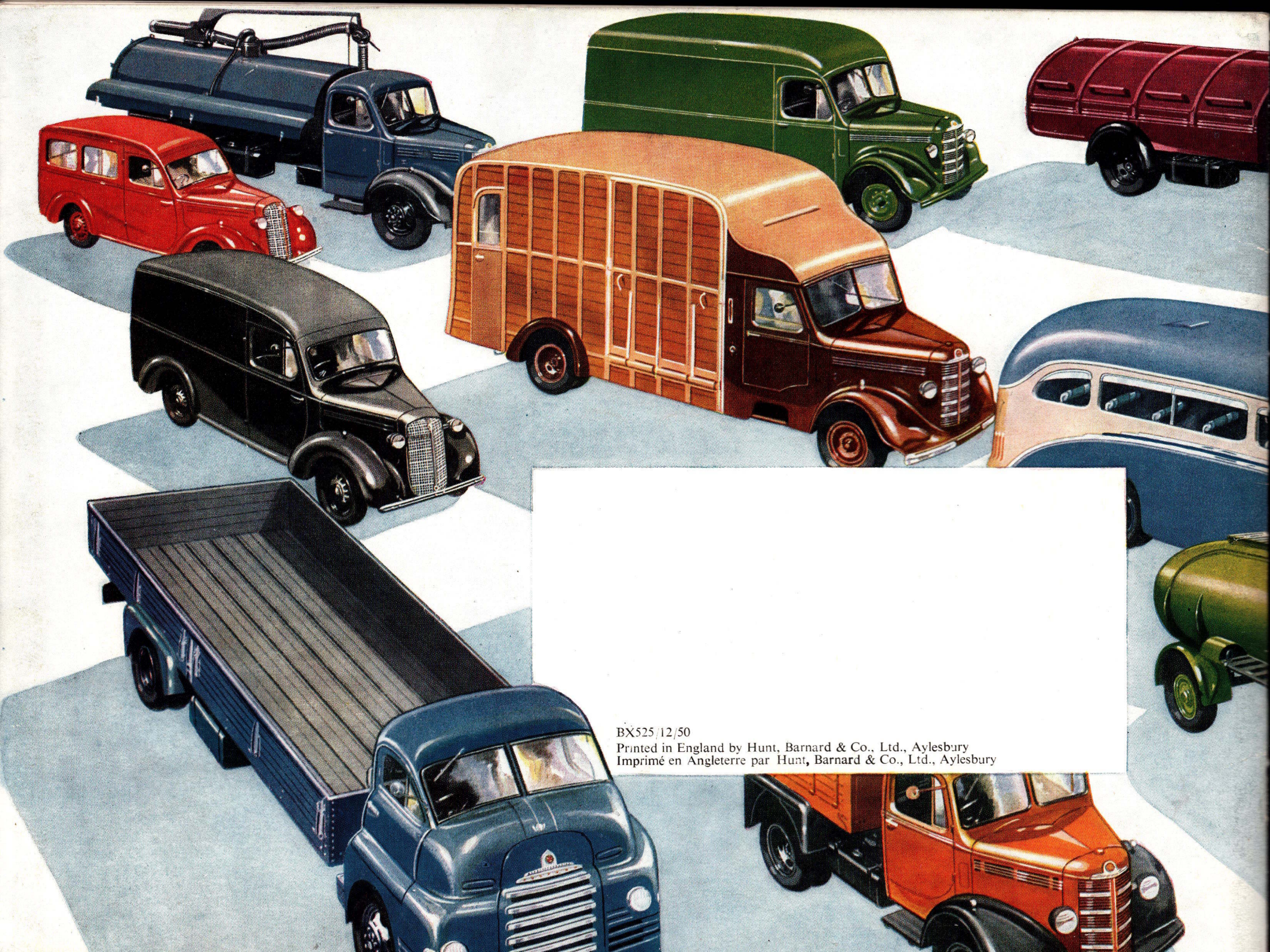
MODEL	PC	K	MS (kort)	ML (lang)	OSB (kort)	OLB (lang)	SS (kort)	SL (lang)	SA traktor	SB bus
Akselafstand mm	2667	3048	3048	3632	2819	3988	2946	3962	2184	5232
Lasteevne ca. tons	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂ —2	2 ¹ / ₂ —3 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂ —3 ¹ / ₂	4	5	6 ¹ / ₂ —7	6 ¹ / ₂ —7	9	32-36 æder
Antal cylindre	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Cylindervolumen liter	1,44	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	4,93	4,93	4,93	4,93
Bremse HKmax. ved 0 min.	35 3200	75,9 3200	75,9 3200	75,9 3200	84 3100	84 3100	110 3200	110 3200	110 3200	110 3200
Drejningsmoment kgmax. ved 0 min.	9,82 1800	23,29 1000	23,29 1000	23,29 1000	23,50 1000	23,50 1000	32,4 1200	32,4 1200	32,4 1200	32,4 1200
Brændstoftank liter	34,1	54,5	54,5	54,5	72,7	72,7	91	118	118	118
Fordæk, standard	5,25/5,50×17	6,50×20, 8 ply	7,00×20, 10 ply	7,00×20, 10 ply	7,50×20, 10 ply	7,50×20, 10 ply	9,00×20, 12 ply	9,00×20, 12 ply	7,50×20, 10 ply	8,25×20, 12 ply
Bagdæk, standard	5,25 5,50×17 enkelt	7,00×20, 10 ply enkelt	7,00×20, 10 ply tvilling	7,00×20, 10 ply tvilling	8,25×20, 12 ply tvilling	8,25×20, 12 ply tvilling	9,00×20, 12 ply tvilling	9,00×20, 12 ply tvilling	7,50×20, 10 ply tvilling	8,25×20, 12 ply tvilling
Spørvidde, for mm	1276	1462	1462	1462	1626	1626	1848	1848	1848	1848
Spørvidde, bag mm	1295	1422	1549	1549	1705	1705	1705	1705	1705	1752
Fri højde under chassis. mm	206	229	216	216	241	241	264	264	254	264
Venderadius m	7,39	6,55	6,55	7,77	6,40	8,99	5,64	7,54	4,27	9,83
Bagakseludveksling, standard — alternativt	5,14 : 1 —	4,71 : 1 —	5,29 : 1 6,20 : 1	5,29 : 1 6,20 : 1	7,40 : 1 —	7,40 : 1 —	6,80 : 1 5,833 : 1	6,80 : 1 5,833 : 1	6,80 : 1 —	5,833 : 1 6,80 : 1
* Chassisvægt uden førerhus kg	720	1507	1688	1734	1984	2057	2479	2632	—	2586
* Chassisvægt med førerhus kg	varevogn 972	1661	1843	1888	2143	2216	2650	2804	2375**	—
† Chassisvægt uden førerhus kg	681	1450	1631	1677	1902	1975	2386	2519	—	2473
† Chassisvægt med førerhus kg	varevogn 933	1604	1786	1831	2061	2134	2557	2691	2262**	—
Disponibel vægt til førerhus, karosseri, personer og nyttelast kg	—	2293	4012	3966	6160	6093	7521	7368	—	5564
Disponibel vægt til karosseri, personer og nyttelast kg	620	2139	3857	3812	6007	5934	7350	7196	—	—
Tilladt totalvægt, største tilladte vægt med fuld last kg	1650	4100	5700	5700	7050	7700	10400	10300	14300§	8150

* incl. benzin, vand, værktøj, reservehjul og -dæk.
† excl. benzin og vand; incl. værktøj, reservehjul og -dæk.
** uden koblingsgear.
§ største tilladte vægt for traktor + sættevogn.

RET TIL ÆNDRINGER UDEN FORUDGÅENDE VARSEL FORBEHOLDSES

NB! Alle chassisvægte er gennemsnitlige.
Illustrationerne i dette katalog viser højre-
styring. Venstrestyring er dog standard
for Danmark.

GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S



BX525/12/50
Printed in England by Hunt, Barnard & Co., Ltd., Aylesbury
Imprimé en Angleterre par Hunt, Barnard & Co., Ltd., Aylesbury