

ET BRITISK



PRODUKT

Elektrosvejst førerhus

Ved konstruktionen af førerhuset har man lagt særlig vægt på at gøre det stærkt og stabilt. Førerhusets loft og vægge er svejst sammen til en sliv enhed. Førerhuset er ualmindelig rummeligt og solidt.

Fuldtflydende bagaksel

Bagakslen i Thames er af den fuldtflydende type. Denne konstruktion er valgt for at give bagakslen størst mulig styrke. Spidshjulsakslen er monteret i kraftige rullelejer for under alle forhold at sikre den bedst mulige kontakt mellem kron- og spidshjul. Som angivet i nedenstående tabel kan Thames leveres med forskellige udvekslingsforhold i bagakslen, alt afhængig af de forhold, hvorunder vognen skal køre:

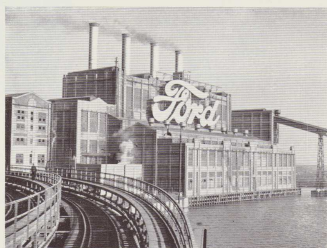
	Standardgear	Specialgear
2- og 3-tons	5,83 : 1	6,67 : 1
4- og 5-tons	6,67 : 1	5,83 : 1 el. 7,60 : 1

Koblingsstrykket foreges af centrifugalkraften

Det normale koblingstryk er 400 kg, når motoren ikke er i gang; så snart motoren går, stiger trykket, og ved 4000 omdr./min. er det 700 kg. Dette betyder, at koblingen kan udløses ved et ringe pedaltryk, men alligevel er i stand til at overføre motorens store trækraft uden at glide.



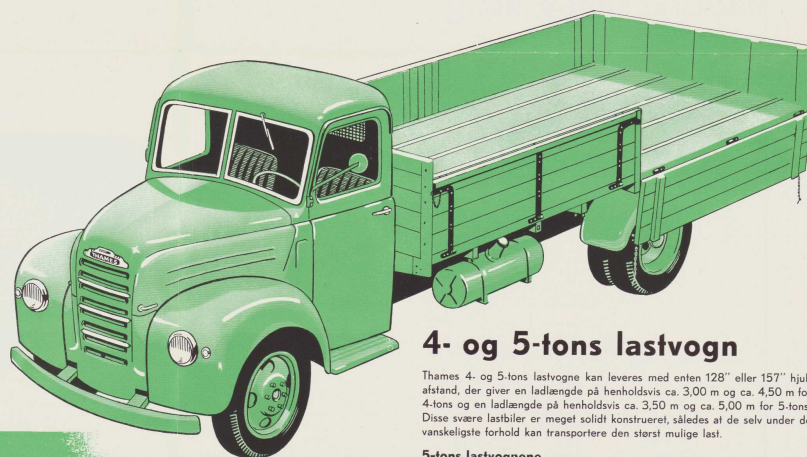
Thames chassis klar til levering



Ford Motor Company Ltd. Dagenham



Thames lastvogn på samlebåndet



4- og 5-tons lastvogn

Thames 4- og 5-tons lastvogne kan leveres med enten 128" eller 157" hjulafstand, der giver en ladiængde på henholdsvis ca. 3,00 m og ca. 4,50 m for 4-tons og en ladiængde på henholdsvis ca. 3,50 m og ca. 5,00 m for 5-tons. Disse svære lastbiler er meget solidt konstrueret, således at de selv under de vanskeligste forhold kan transportere den størst mulige last.

5-tons lastvognene

leveres med ekstra svær foraksel og forstærket chassisramme.

SPECIFIKATIONER

Thames 2-tons varevogn og 2- til 5-tons lastvogne

Motor

Offsetcylindret. Boring 77,79 mm. Slaglængde 95,25 mm. Cylindervolumen 3,622 liter. Maksimal hestekraft 85 hk ved 3500 omdr./min. Maksimalt vridningsmoment 20,7 kgm ved 1500 omdr./min. Kompressionsforhold 6,15:1. Støbejernstøpstykker. Cylinderblok 90° V-form; den øverste halvdel af krumtaphuset er støbt i eet med cylinderblokken. Den ene halvdel af cylinderblokken er forskudt i forhold til den anden for at gøre det muligt at montere to plejstænger på samme plejstangssøle. Plejstængerne er ombytkelige. Indsugningsventilerne er af siliciumlegering. Udbæsningsventilerne er af special krom-nikkelstøllegering. Krumtaphuset er af special støbestedelegering og forsynet med kontravægte. Der er tre hovedlejesæler på krumtaphuset med en diameter af 60,96 mm og en samlet lejelejlighed af 261,3 cm³. Plejstangssølerne har en diameter af 50,8 mm. Stempleterne er af en aluminiumlegering; de har 3 stempelringe over den fuldtflydende stempelpind, hvis diameter er 19,05 mm. Motoren er gummiophængt i tre punkter.

Smøresystem

Oliepumpen tryksmører knastaksel, hoved- og plejstanglejer. Stempelpinde og cylindervægge smøres ved stængsmøring. Oliestanden måles med pejlepind. Olekapaciteten i bundkaret er 3,69 liter. Smøresystemet er forsynet med oliefilter.

Kølesystem

En kombination af termofyllonprincippet og vandpumpe af centrifugaltypen er anvendt. De to vandpumper er monteret foran på cylinderblokken. Kølesystemet er termostateret. Motoren leveres med en firebladet ventilator, men kan, hvor særlige forhold gør sig gældende, forsynes med en seksbladet ventilator. Kølesystemet rummer 21,88 liter.

Benzinsystem

Motoren er forsynet med en dobbelt faldstrømskarburator, luftfilter og mekanisk benzinpumpe, drevet af knastakslen. Benzintanken ligger i venstre side og rummer 63,6 liter.

Tændingsystem

Strømfordeleren er udstyret med vacuum- og centrifugalregulering og drives direkte af den forreste ende af knastakslen. Der anvendes 18 mm tændrør. Tændingsorden: 1, 5, 4, 8, 6, 3, 7, 2.

Kobling

Tør, enkelpladet lamelkobling. Koblingsstrykket foreges ved centrifugalkraften. Koblingsstrykkelejet er et ekstra kraftigt aksialkugleleje og kræver ingen smøring.

Transmission

Der er fire fremgear og ét bagegear. Ved de forskellige gearinger i bagakslen fås følgende totale udvekslingsforhold:

Bagaksel	1ste gear	2det gear	3die gear	4de gear	Bagegear
5,83:1	37,32:1	18,03:1	9,84:1	5,83:1	45,61:1
6,67:1	42,65:1	20,61:1	11,24:1	6,67:1	52,13:1
7,60:1	48,62:1	23,50:1	12,82:1	7,60:1	59,43:1

Bagakslen er af den fuldtflydende type. Alle kræfter fra baghjulenes træk på vejbanen overføres til vognen gennem det svære kardannør og de skrå barduner. I bagakslen er der udelukkende anvendt rullelejer. Kron- og spidshjul er spiralskærne. Gearkassen rummer 2,27 liter olie, bagakslen 2,56 liter.

Foraksel

Forakslen er udført som et I-profil. Forhjulsejlerne er et dobbelt sæt koniske rullelejer.

Styring

Styretræk af snekke-rulle-typen. Udvekslingsforholdet 18,7:1. Rattets diameter er 457 mm.

Bremser

Der er hydrauliske bremses på forhjulene; baghjulene er udstyret med mekaniske bremses, der aktiveres hydraulisk. Alle modeller med undtagelse af 2-tons varevogn og 2-tons lastvogn er forsynet med vacuum-bremseforstærker.

Fjedersystem

Forbil: langsgående fjedre; dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere.

Fjedrene til:
2- og 3-tons: 8 blade, bredde 57,2 mm.
4- og 5-tons: 10 blade, bredde 57,2 mm.

Bagbil: langsgående fjedre; dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere kan leveres som ekstraudstyr.

Fjedrene til:
2- og 3-tons: 11 blade, bredde 63,5 mm.
4-tons: 16 blade, bredde 63,5 mm; 9 blade i hovedfjeder, 7 i hjælpfjeder.
5-tons: 18 blade, bredde 63,5 mm; 11 blade i hovedfjeder, 7 i hjælpfjeder.

Elektrisk udstyr

Thames leveres med 17-pladers, 6-volt batteri. Kapaciteten er 96 ampere timer. Den positive pol er forbundet til chassiset. I det elektriske system er spændingsregulator indbefattet.

Standardudstyr

Amperemeter, speedometer, målere for benzin, kølevandtemperatur og olietryk og desuden elektrisk vinduesvisker.

Ford Motor Company A/S

THAMES LASTVOGN

THAMES LASTVOGNEN Hvorfor
belæter sig bedst...

betaler sig bedst...

Det halvt fremskudte førerhus forener de bedste egenskaber ved det almindelige

2. Større sikkerhed

3. Ekstra styrke

4. Større bekvemmelighed for føreren

5. Bedre udsyn

C. K. PAUL AND S. K. CHAKRABARTY

7. Effektivit kolésystem

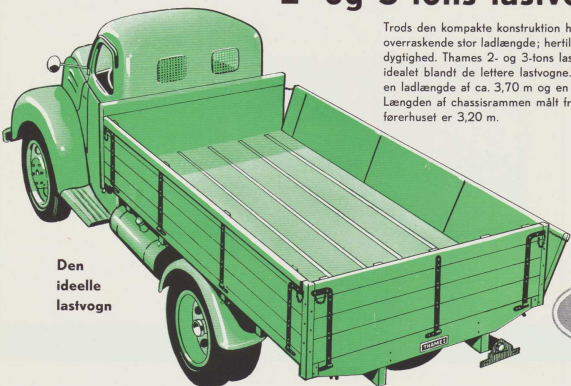
B.Storre stabilitet

Model	Variable																										R-squared
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	
1	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
3	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
4	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
5	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
6	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
7	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
8	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
9	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
10	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
11	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
12	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
13	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
14	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
15	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
16	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
17	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
18	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
19	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
20	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
21	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
22	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
23	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
24	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
25	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
26	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
27	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
28	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
29	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
30	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
31	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
32	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
33	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
34	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
35	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
36	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
37	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
38	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
39	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
40	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
41	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
42	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
43	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
44	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
45	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
46	0.000	0.0																									



2- og 3-tons lastvogn

Den ideelle lastvogn



DEN STÆRKE V-8 MOTOR

FORD MOTOR COMPANY ^{4/5}**KØBENHAVN SV**