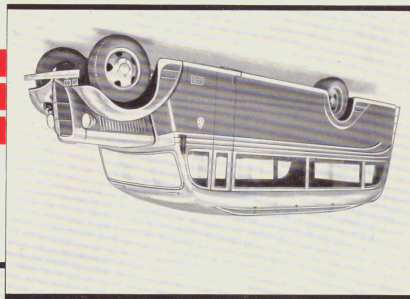
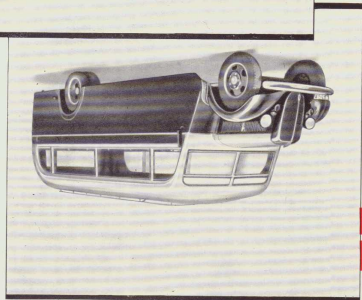
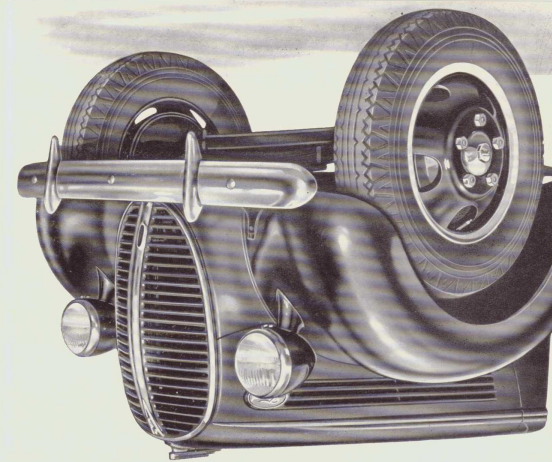
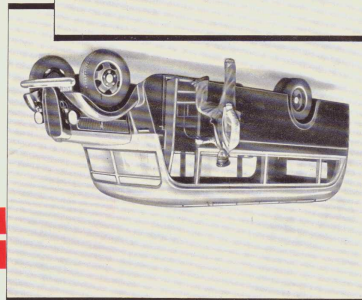


Her er nogle smukke, moderne Omnibus-Chassis med 4,70m. Hjulafstand.



Paa Ford V-8 Omnibus-Chassis bygges smukke Omnibus-Karosserier til 25 Personer + Forer og Bagage.



KRAFT
ACCELERATION
DRIFTSIKKERHED
DRIFTSØKONOMI

Den ny **FORD** V-8 1938

Omnibus- og Rutebil-Chassis

Omnibus- og Rutebil-Kørsel stiller ganske særlige Krav til Økonomi og Driftsikkerhed.

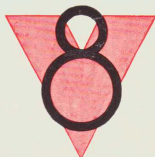
Kun en Vogn, der er økonomisk i Forbrug og til-lige gennemsolid, kan gøre Omnibus- og Rutebil-kørsel til en lønnende Forretning.

Kun i en Vogn, hvis Motor og alle tekniske Dele er fuldstændigt gennemprøvede, kan man vente at finde den usvigelige Driftsikkerhed, offentlig Befordringskørsel saa absolut forudsætter.

Det nye FORD V-8 Rutebil- og Omnibus-Chassis opfylder **alle** Krav.

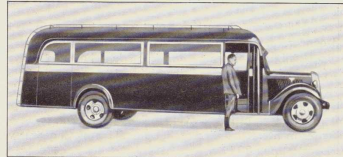
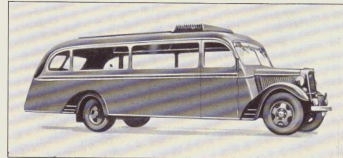
Den forbedrede FORD V-8 85 HK. Motor præsterer det utrolige med Hensyn til haardt Træk og hurtig Acceleration. Den er gennemprøvet under alle Forhold paa alle Slags Veje . . . den er lige saa økonomisk i Brug, som den er paalidelig i Drift.

Hver eneste Detalje i dette FORD-Chassis er gennemtænkt, konstrueret og gennemprøvet med haard Kørsel og stor Belastning for Øje: forsænket Ramme; specielle Bagfjedre og Hjulpefjedre; svære, sikre Bremsere . . . alt i alt den mest økonomiske, mest paalidelige og mest sikre Vogn til sit Formaal.



Ford V-8 Omnibus- og Rutebil-Chassis kan paa-bygges praktiske, moderne, strømlinede Karosserier, som vil imødekomme ethvert Krav til Rummelighed, Indretning og Skønhed.

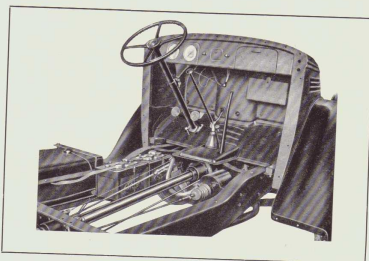
Vi er gerne til Tjeneste med alle Oplysninger og Tilbud uden nogensomhelst Forpligtelse fra Deres Side.



FORD MOTOR COMPANY A/S forbeholder sig Ret til Ændringer i Chassisets Specifikationer og Pris uden forudgaaende Varsel.



OMNIBUS for
1938



Vigtige mekaniske Enkeltheder

Styretøj: Snække og Sektor Type. Udvekslingsforhold: 18,4—1. Snekken monteret paa koniske Rullelejer.

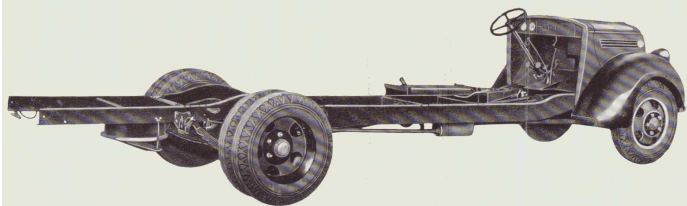
Bremser: To af hinanden uafhængige, mekaniske Bremsesystemer. Fodbremsen med Vacuum-Forstærker. Sam i alle andre Ford Automobiles virker Bremsene blødt og med aldrig svigtende Sikkerhed.

Kobling: Enkeltplade, tør (forsynet med Centrifugalforstærker, som automatisk fører Trykket paa Pladerne, naar Motorens Omdrejningstal stiger). Afjedret Koblingsplade med Vibrationsdæmper. Diameter 11" (28 cm).

Gearkasse: Special Omnibus-Transmission med 3 Gear fremad og 1 bak. Spiralskaarne Tandhjul, Synchromesh-Anordning for 2' og 3' Gear. Tandhjulene løber paa Kugle- og Rullelejer.

Kardanled: Monteret paa Naale-Rullelejer.

Bagaksel: „Fuldflydende" Type med spiralskaart Kron- og Spids-hjul. Kronhjulet understøttes af Trykplade og Spidshjulet af Rullelejer for og bag. Udvekslingsforhold 6,67—1. Trykket ved Hjule-nes Fremdrift overføres til Chassisrammen gennem Kardanrøret og Bagakselbardonerne — **ikke gennem Bagfjedrene**, som derfor ikke er udsat for Beskadigelse ved disse Paavirkninger.



Ford V-8 Bus Chassis for 1938 set fra højre Side. Bemærk den lange flade Chassisramme, som er saa praktisk til Paabygning af Karosseri, og paa Illustrationen i Midten ses de rigeligt dimensionerede U-Bjælker, som Chassisrammen er fremstillet af.

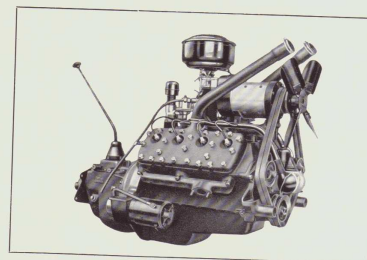


Ford V-8 Omnibus - Chassis for 1938 er, som det fremgaar af ovenstaaende Illustration, af en meget kraftig Konstruktion. Chassisrammen er meget svært dimensioneret og forsynet med ikke mindre end 7 Tværvanger og Forstærkningsplader i Hjørnerne mellem Side- og Tværvanger. Chassiset kan leveres med enkelte Baghjul med 900×18 Gummi eller Tvil-

ling-Baghjul med 700×20 Gummi. Forhjulene er i begge Tilfælde forsynet med 700×20 Gummi.

Bagakslen er „fuldflydende", en Konstruktion, som kun anvendes i svære Lastvogne, og hvorved opnaas, at Trykket, som ellers bæres af Bagakslen, i Stedet bæres af det svære Bagakselhus, saaledes at Bagakslen kun har til Opgave at dreje Hjulet. Den kan derfor ikke blive bøjet som Følge af Kørsel paa ujævn Vej eller Overbelastning. Affjedringen sker for Baghjulenes Vedkommende ved 2 lange, kraftige, halv elliptiske Fjedre ophængt i Fjederbjælker med bronseforede Staalbøsninger og forsynet med Hjulpefjedre. Forhjulenes affjedres med en Ford Tværfjedre. Benzintanken er monteret let tilgængeligt paa Siden af Chassiset ved Førerens Plads og har en Kapacitet paa 80 Liter. De 2 Batterier er ophængt lige under Gulvet ved Førerens Plads og er let tilgængelige gennem en Lem.

FORD V-8 BUS CHASSIS FOR 1938 — PASSER TIL ALLE VEJFORHOLD

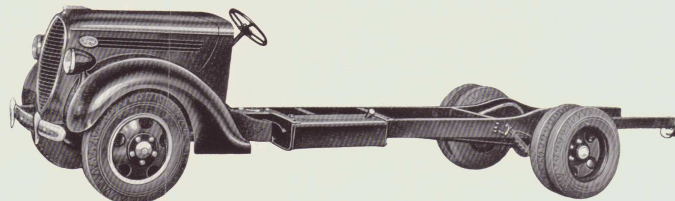


Motoren i Ford V-8 Bus Chassis for 1938

Af de vigtigste Forbedringer skal vi nævne:

Nye Aluminiums-Letvægtsstempler med Staalindlæg, som med sætter Olieforbruget til et Minimum og Letvægts-Plejstænger, som forlænger Motorens Levetid. Nye slidstærke Plejstangstejer Forøget Kølereffektivitet ved ny Placering af Vandpumperne og Cylinderhoved-Udløbsrørene. Ny Smøreanordning for Vandpumperne, saaledes at disse intet Tilsyn kræver. Ventilatoren er omgivet af en Skærm, hvorved Luftstrømmen gennem Køleren og

Motorummet bliver mere effektiv. Dobbel Ventilatorrem. Nye Cylinderkopstykker. Nye Strømfordeler-Kontaktpunkter med læn- gere Levetid. Man bemærker, at Busmotoren er forsynet med en special Dynamo med en Kapacitet paa 12 Volt og 300 Watt, saaledes at Vognen altid kan være godt oplyst.



Chassisets Egenvægt er ca. 1900 kg., den tilladte Bruttobelastning 5700 kg. Største Bredde med Tvinghjul 700×20 er 2,10 m, med Enkelthjul 900×18 - 1,87 m. Hjulafstand 4,70 m.



NYHEDER 1938

