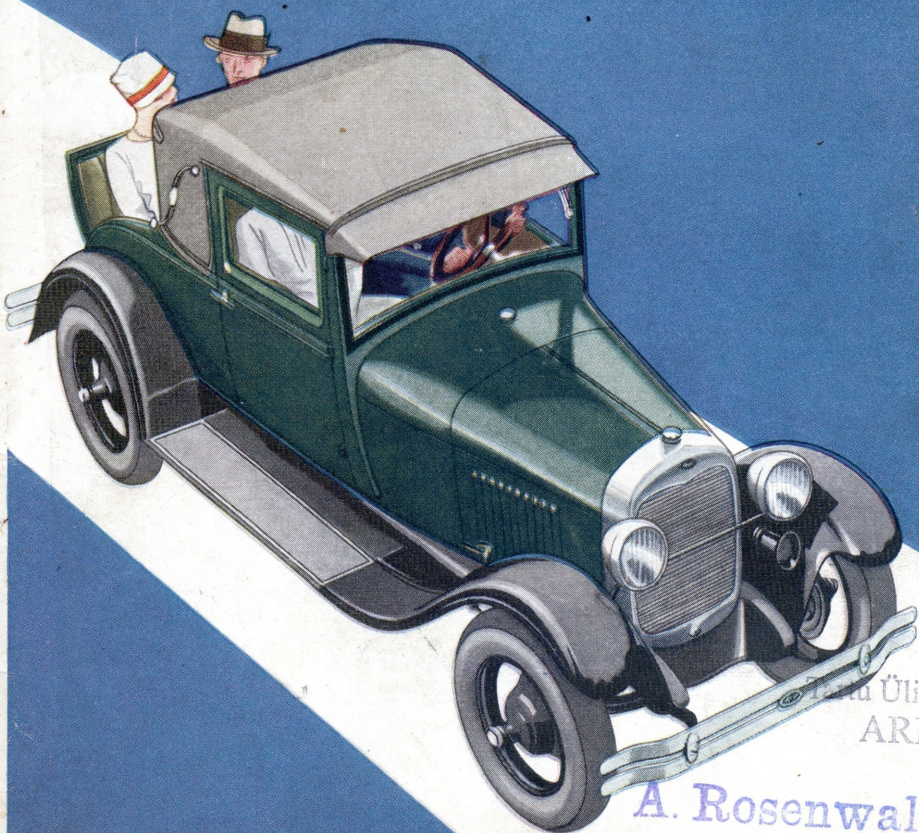


UUE FORD AUTO KIRJELDUS



... Ülikooli Raamatuk
ARHIIVKOGU

A. Rosenwald & Co
WILJANDI OSAKOND



*Uus ja moodne auto
vastav
kõigile moodsatele nõuetele*

Uus Ford on täiesti uus auto konstrueeritud vastavalt kõigile moodsatele tingimustele. Ta on enam kui uus auto. Ta kehabastab moodsa ökonoomilise transpordi arengu ülimalt saavutust.

Niipea kui Teie teda näete — temas sõidate — veendute Teie, et see ei ole endise mudel T parandatud tüüp, vaid *uus auto jahutaja korgist kuni tagasillani*. Mitmed tehnilised üksikasjad on Fordi poolt eriliselst välja arendatud. Mõned neist on täiesti uued auto praktikas. Ei ole midagi, mis sarnaneks sellele, ei ehituse, kvaliteedi ega hinna poolest.

Uus Ford on erakordselt kaunis oma joonte ja värvide poolest . . . Tal on 40 hobuse jõuline mootor . . . Sõidab 90—105 kilomeetertunnis, olles proovisõitudel tõeliselt saavutanud 105 kilomeetrilise kiiruse . . . Ta on tasase ja ühtlase käiguga kõikide kiiruste juures . . . Haruldaset väle paigalt liikumisel . . . Tal on eriliselst konstrueeritud, mehaaniliselt töötavad neljaratta pidurid . . . Õli amortisaatorid . . . Tavaline liuglevate hammasratastega selektiivne käitis (käigukast) . . . Ta on kiiresti ja hõlpsasti käsitatav suure liikumise juures, püsiv ning kindel maanteel . . . Tarvitab 100 kilomeetri peale 8—12 liitert ehk 14¹/₂—22 naela bensiini . . . Tal on

kindlust ja vastupidavust küllaldaselt pidevaks sõiduks kilomeetrist kilomeetrisse, aastast aastasse.

Kui Teie mõtlete sarnaste omaduste peale, kujutlete Teie endale loomulikult autot mis palju enam maksab kui Ford. Kooskõlas kujunenud Ford põhimõtetega on hind odav. Oleme alati uskunud, et õigem on müüa suurel arvul väikeste kasuga, kui väikesel arvul suure kasuga.

Mõningaid anameia uue Ford auto kohta

Uus Ford on aastate kestel toimepandud katsete tulemus. Iga tema osa on praktilises töös mitmekordselt katsetatud. Ei või olla mingit kahtlust käesoleva mudeli edukuse kohta. Ta peab seda olema. Ei või olla teisiti, kuna ta on üldsumma kõikidest kogemustest, mis meie saavutanud autode ehitusel Ford ettevõtte tervel kestvuse ajal.

Teie erilist tähelepanu väärivad uus mootor, uus õlitussüsteem pumba, pritsimise ja nõrgumise läbi, mitukettaga kuiv sidur, uus veepump ja termosüfooniline jahutussüsteem, uus süütesüsteem akkumulaatoriga, ühe katsaga ja jagajaga; madal raskuspunkt, uued painduvad, õhukeste lehtedega vedrud, minimaalne vedrutamata raskus, mis ühes õli amortisaatoritega tõstavad suurel määral uue Fordi sõidu mõnusust; pöördumatu rooli mehanism, mille samm ja käituskarp üheks teras-üksuseks koostatud, uued kokku-keedetud teras kodaratega rattad, $\frac{3}{4}$

õõtsuvat tüüpi sepistatud terasest tagasild erilisel tugeva kestaga; varguse vastu kindlustav süütelukk; alumiinium kolbid, millised valisime peale paljude katsete nende kerge kaalu ja soojusjuhtivuse tõttu.

Uuel Fordil sünnib lüke läbi kardaanvõlli kesta. Lükkejõud kandub üle kesta läbi, mis ümbritseb kardaan võlli, millega vedrud vabanevad oma otsekohe ülesande täitmiseks.

Teras-sepiseid on tarvitatud igal pool, muidugi peale mootori valutükkide. Tõeliselt on uues Ford autos rohkem teras-sepiseid kui pea üheski teises autos, vaatamata hinna peale.

*Uued meetodid võimaldavad suurema
väärtuse odava hinnaga*

MEIL on võimalik müüa uut Ford autot odava hinnaga selle tõttu, et oleme leidnud uusi meetode pakkuda suuremaid väärtusi, ilma et meie toodete omahind tunduvat kallineks.

Me valmistame ise oma terase — oma klaasi — meil on omad söekaevandused — me valmistame ise pea iga osa Ford autos. Meie aga ei arvesta kunagi kasu nende üksikute operatsioonide pealt. See ei oleks õiglane ostjaskonna vastu, kui me seda teeksime. Meie ainus äri on autoäri. Meie ainus teenistus on autode müügist.

Meie ei unusta kunagi, et need, kes Ford autosid ostavad, on aidanud meie ettevõtte praegusele kõrgusele. Alati on olnud meie äri põhimõtteks jagada kasusid ostjatega.

Seepärast on olemas küllaldaseid põhjuseid, mispärast uus Ford kehastab kõige erakordsemat väärtust, mis kunagi saavutatud odavamahinnaliste autode alal.

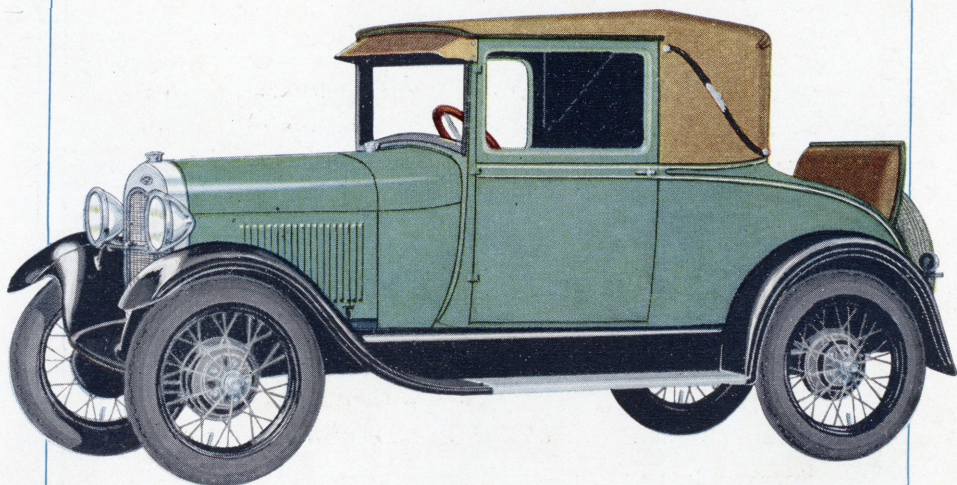
*Ilusad uued kere jooned ja
värvide kooskõla*

PÖÖRDUGE nüüd lehtedele, mis pildistavad uut Ford autot ja kinkige oma tähelepanu ilusale välimusele, mis väljendatud Sport Kupee, Kupee, Roadster, Phaeton, Tudor Sedan ja Fordor Sedan meeldivais joontes. Lugege siis auto eriomaduste lühikest loetlust selle raamatukese tagaküljel ja Teile selgub Henry Fordi enese ütetus:

»Uus Ford kehastab parimaid tulemusi, mis saavutatud 15,000,000 auto ehitusel. Hindame seda oma tähtsamaks tööks autotööstuse edendamisel, üldise jõukuse ja miljonite inimeste heakäigu tõstmiseks».

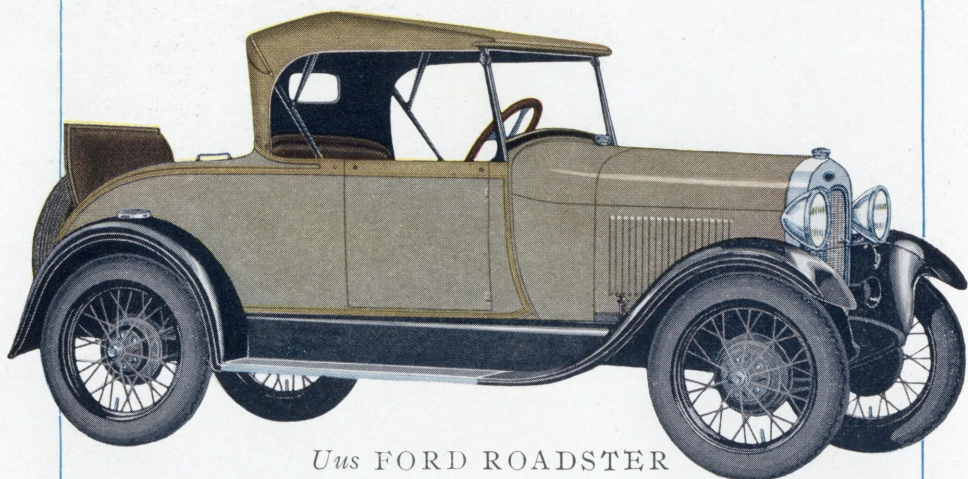
FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND OY.
HELSINKI

A. Rosenwald & Co
WILJANDI OSAKOND.



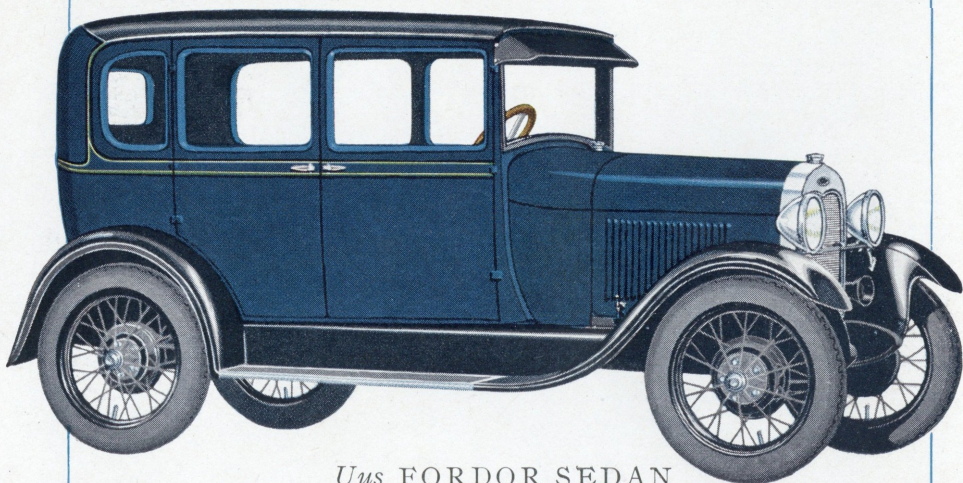
Uus FORD SPORT KUPEE

Ühendab roadsteri elevat toredust kinnise auto mõnusussega. Landoo rauad katuse külgedel. Tavalise varustuse hulka kuulub välimine tagavara iste. Lihvitud klaasist tagaakent võib avada ja katuse külge kinnitada. Veetlevad värvide kombinatsioonid harmoneerivad eriliste käsitsi lõmmatud joontega.



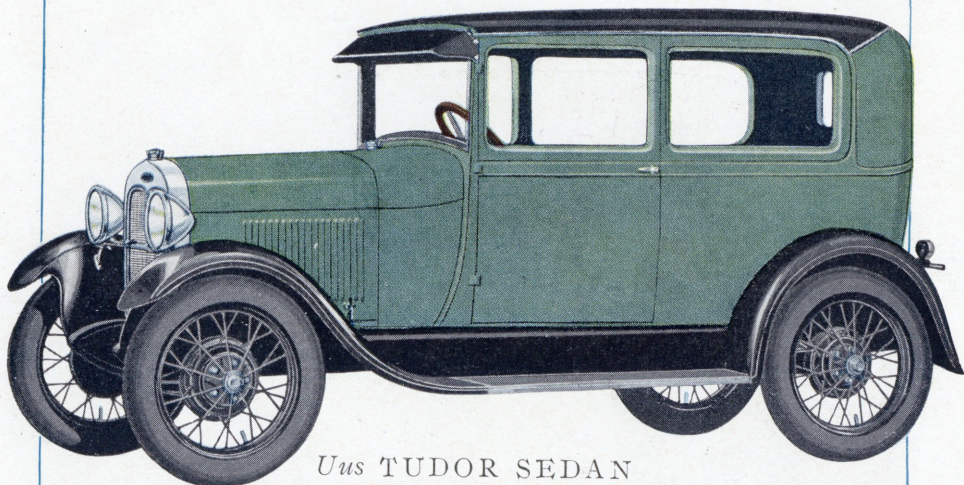
Uus FORD ROADSTER

Pikk, madal ja koduse ilmega auto. Teras here. Laiad uksed. Sügavad istmed. Uhke polsterdus. Nikeldatud armatuur. Soovi korral välise tagavara istmega. Maitsekad värvid.



Uus FORDOR SEDAN

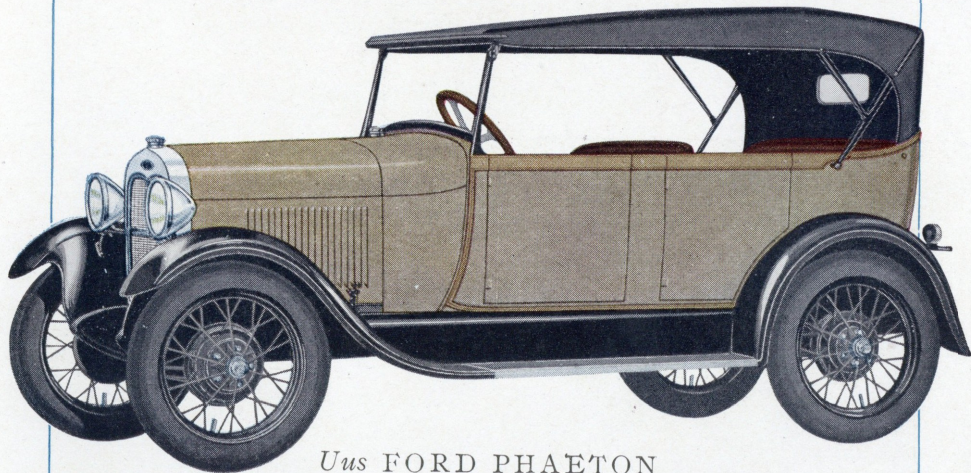
Suur, ruumikas auto. Avar jalgaderuum ees kui ka taga. Neli käepärast ust. Eriliselt suured aknad. Rikkalik polsterdus. Veetlevad värvid.



Uus TUDOR SEDAN

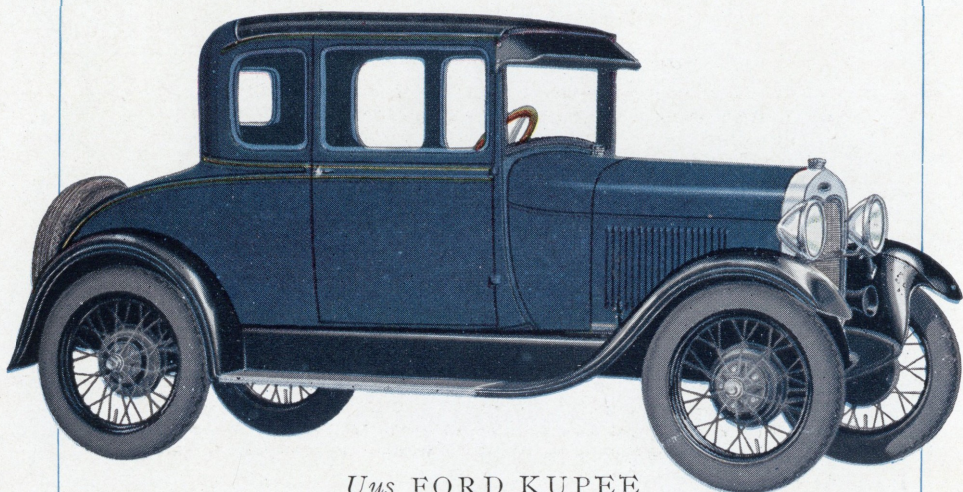
Pikk, lai ja ruumikas. Kitsad raamid ja uueviisiline uste konstruktsioon võimaldavad avara vaate. Mõlemad edeistmed ettepoole klapitavad võimaldades hõlbust ligipääsu tagaistmeile. Avar ruum istmete vahel.

Exhib. univ. Tart.



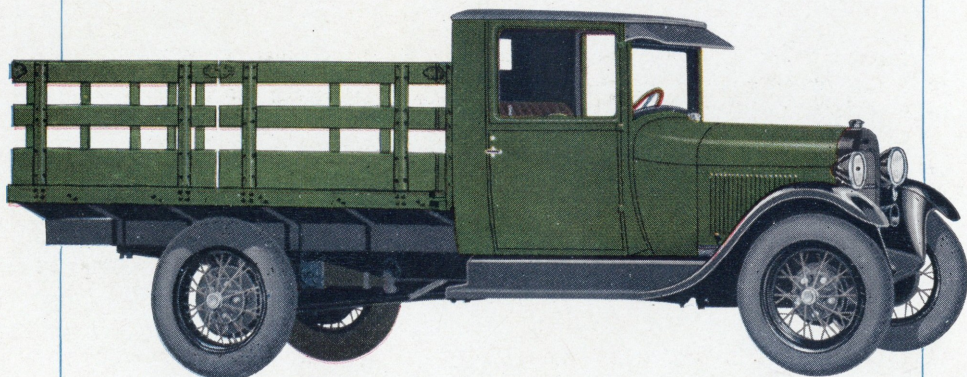
Uus FORD PHAETON

Veel üks pikk, madal ja ruumikas mudel. Kõik neli ust avanevad ettepoole. Küljekardinad avanevad ja sulgevad ühes ustega. Erakordselt suured ruudud küljekardinail.



Uus FORD KUPEE

Silmapiistev näide uute Ford autode peenest kerehitusest. Pakiriivul istme selja taga ja eriliselt suur, veekindel asjade panipaik ahtris.



Uus FORD VEOAUTO

Kehastab samu üldiseid paremusi, mis uus Ford sõiduauto raamistik (shassii). Samasüsteemiline transmision, jahutus, õlitus ja süütus. Kantilever tagavedrud.

Uue Ford auto üksikasju

90—105 kilomeetert tunnis

Uus Ford omab haruldase kiiruse. Ta saavutab kergelt 90—105 kilomeetert tunnis. See on tagasihoidlikult öeldud. Mitmel proovisõidul on ta ületanud 105 kilomeetert (65 miili). See uus auto on niivõrd teekindel, et Te temaga pikki sõite teha võite kõige suurema mõnuga ja kindlustundega. Isegi halbadel teedel võib temaga kätte saada suurt kiirust. Teie üllatute kerguses, millega ta märke tõuseb. Teie vaatate julgesti vastu kõige järsumatele tõusudele, teades, et Teie käsutate küllaldast jõudu, et neid võita suurema kiiruse kaotuseta pingutuseta ja üleliigse käikude vahetuseta.

40 hobuse jõuline mootor

2,200 tiiru juures minutis annab uus Ford neljasilindriline mootor 40 hobuse jõudu. See tiirude arv on madal sarnase jõu juures ja näitab erakordset mootori võimet. Ühtlasi kindlustab see ka mootori pikka iga, sest mida madalam mootori kiirus, seda vähem kuluvad tema üksikud osad. Kolbi läbimõõt on $3 \frac{7}{8}$ tolli ja käik $4 \frac{1}{4}$ °.

Tähelepanuväärt aktseleeratsioon

Uus Ford auto on tähelepandavalt väle kohast liikumisel. Katsetel aktseleereeris Tudor Sedan kahe sõitjaga kiirema käigu peal 8 kilomeetrist kuni 40 kilomeetrini $8 \frac{1}{2}$ sekundi jooksul. Väle aktseleeratsioon on uue Ford auto väljapaistev joon.

Vibratsiooni kõrvaldamine

Uue Ford auto mootor töötab tegelikult ilma mingi värinata. See oleneb osalt madalamatest tuuridest, staatiliselt ja dünaamiliselt tasakaalustatud väntvõllist ja alumiinium kolvidest. Et kindlustada vagast käiku, on jagaja hammasrattad mittemetallilisest aimest ja kühmud jagaja võllil sarnaselt vormitud, et klapi tõukurid neid jälgivad vahendumata, millega kõrvaldatakse klappide klöbin.

Bensiini ökonoomsus

100 kilomeetert võite sõita 8—12 liitriga ($14 \frac{1}{2}$ —22 naela), olenedes kiirusest. Bensiin jookseb karburaatorisse oma raskuse läbi omapärasest, keedetud terasanumast, mis kinnitatud auto torpeedosse.

Omapärane uus õlitussüsteem

Õlitussüsteem on täiesti Fordipärase ilmega, koosnedes pumpbast, pritsimis- ja nõrgumissüsteemest. Pump saadab õli klappide kambriks, kust ta oma raskuse tõttu pealaagritele nõrgub. Iga kolbi sääre laagri kübaral on õli tõstekannukesed, mille abil tiirleva

väntvõlli tsentrifugaal jõud õli säärite laagritele surub, pritsides ühtlasi õli kõikidele liikuvatele osadele karteris. See on lihtne ja täiesti usaldusvääriline õlitussüsteem, mis kindlustab iga laagri ja iga silindri õlitamist ilma surveta.

Parendatud jahutus

Uus Ford on varustatud tsentrifugaal veepumbaga ja suure jahutajaga. Ventilaator tiirleb pumba teljel ja on aeroplaani proppelleri kujuline. Uut Ford mootorit on väga raske ülekuumendada; ainult meelega rikkumisel võiks see juhtuda, näiteks mootori töötamisel vähese õliga.

Uut süsteemi süütus

Uue Fordi süütesüsteem on ainulaadiline oma mehaanilise ehituse poolest, äärmiselt lihtne ja erakordselt teguvõimeline ning äparduskindel.

Uus dünamo on jõujaamatüübiline. On ainult üks katsa vee-kindlas kestas. Süütejagaja on paigutatud mootori peale ja seega hõlpsasti kättesaadav. Ühendused küünalde juures on teostatud lühikeste pronks vedrukeste abil. Süütelukk on lülitatud süütehelasse. See ei asenda mitte üksi harilikku lülijat, vaid »off» seisakus maandab ahela. Lülijast jagajasse minev primäär juhe on kaitsitud painduva teras trossi läbi. See juhe on maandatud jagaja kesta, millega on kõrvaldatud võimalus lülitust ümberühendada.

Tavaline selektiivne käitis (käigukast)

Uus Ford käitis on liuglevate hammasratastega selektiivset tüüpi, tavalise käiguvahetusega. Tal on kolm edasi- ja üks tagasi-käik. Peavõll tiirleb kuullaagritel, vastvõll rullaagritel ja tagasi-käigu vaheratas pronks laagril. See on kõige parem laagrite katutusviis ja leidub harva kergetel autodel. Kõik hammastattad on valmistatud soojuskäsitatud kroomterasest. Teie vaimustute kergest ja tasasest käikude vahetusest selle uue käitisega. Teie võite kergelt ja vagusalt minna ühe käigu pealt teisele, tarvitades selleks ainult ühe sõrme jõudu.

Erandlikult kerge roolida

Rool uuel Ford autol on pöördumatu. Põrutused ei kandu tagasi juhi kätele. Teie ei tarvitse rooli rattast tugevasti kinni hoida. Kergest puudutusest on küllalt, et autot kindlalt juhtida. Suure läbimõõduga rooli ratas on valmistatud terasest ja kaetud kõva kummiga. Valguse lülija ja signaali nupp on käepärast asetatud roolirattale.

Uued 4-ratta pidurid

Pidurid uuel Ford autol on erilisel Fordi konstrueeritud. Nad on mehaanilist, seest-laienevat tüüpi isekeskenduvate liistudega. See on kõige kindlam ja lihtsam tüüp neljaratta pidureid ja kõige

hõpsamalt reguleeritavad. Kõik seadmised toimetatakse väljaspoolt ilma ühegi osa äravõtmiseta. Selleks ei ole vaja mingid eritööriistu. Neid võib kiirelt ja kergelt reguleerida ühetasaselt kõikide rataste peal. Jalgpedaal ja käsihoob töötavad mõlemad kõige nelja ratta peale. Kogu pidurduspind on 168 ruuttolli (1,080 cm²) suur. Kõik pidurite töötavad osad on kaetud kadmiumiga, mis neid roostekindlaks teeb.

Mitukettaline kuiv sidur

Uue Fordi sidur on mitu-kuivketta tüüpi, mis on kõige usaldusväärilisem. Ta on samuti kõige hõlpsam käsitada, sest ta töötab tundelikult ja pehmelt. Sidur koosneb 4 käitajast ja 5 käitatud kettast.

Mugavad kindlad põikvedrud

Pool-elliptilised põikvedrud on konstrueeritud ja valmistatud eriti uue Ford auto jaoks. Seda tüüpi, mida tarvitati ka mudel T juures, kohandati uuele autole, kuna paremat ei leidunud. Neid valmistatakse kõige kõrgemaväärtuslikumast vedru terasest. Lehed on laiad ja õhukesed. Et saada õiget vedrutavust vastavalt sõidu nõuetele on igal tüübil erisuguse lehtede arvuga ja suurusega vedrud. Õieti valitud vedrulehtede arv ja suurus on üheks põhjuseks, mis pärast uus Ford nii mugav auto on. Põikvedrude konstruktsioon annab ka 4-ratta piduritele kindlust ja mõjuvust.

Õli amortisaatorid

Kõige täiuslikumad amortisaatorid kuuluvad uue Fordi tavalise varustuse hulka. Need ühes madala raskuspunktiga, minimaalse vedrutamatu raskusega ja põikvedrude heade sõiduomadustega teevad uue Fordi üheks tänapäeva mugavamaks sõidukiks.

Kolmveerand õõtsuv tagasild

Uue Fordi tagasild on $\frac{3}{4}$ õõtsuvat tüüpi. Silla kest on täielikult terasest, valmistatud teras-sepiste ja -torude kokkukeetmise abil. Differentiaali kest, mille külge need silla kestad poltidega kinnitatakse, on valmistatud valtsitud õõn-terasest. Poolteljed ei kannu mingisugust auto raskust, kuna rattad jooksevad toetudes rullaagrite abil kestale. Kõik laagrid tagateljel on rullaagri tüüpi. Käitus spiraal-koonushammasrataste abil.

Fordi konstrueeritud teraskodaratega rattad

Algupärane ehitus ja ülisuur tugevus on kaks omadust, mis märgistavad ainulaadilisi Fordi konstrueeritud teraskodaratega rattaid. Iga ratas on koostatud keetmisega ja muutub seega üheks metall tükiks, mis kõrvaldab kodarate logisemise. Iga üksiku kodara tõmbe-vastupidavus on 4,000 naela. Välimised kodarad ei käi ristamisi, nii et rattaid on hõlbus puhastada. Igal rattal on ainult 30 kodarat.

Ilusad uued madalad kere jooned

Uue Fordi kere joontes on midagi euroopalikku. Kere on terasest. Tiivad täiskumerad. Armatuur on luksuslik, nagu seda harva leidub odavamatel autodel. Polster on rikkalik ja vastupidavast materjalist. Istmepadjad sügavad ja mugavad. Ukse lingid ja akna-tõstjad on täielikult nikeldatud. Kiirusemõõtja, bensiini-näitaja, ampermeeter ja süütelukk on asetatud satiinläikega nikkel armatuurilauale, mida valgustab keskkohal asuv lamp. Edelatarnad ja jahutaja kate on üleni nikeldatud. Kinnistel autodel on kaitseväge tüüpi päiksevari ja kumer katus. Uue Ford auto kere konstrueerimisel on hästi hoolitsetud suurema iste- ja küllaldase jalgade ruumi eest. Avar takistamata vaade on kindlustatud ees erakordselt kitsade raamide ja külgedel eriliselt konstrueeritud uste ja laiade akente läbi.

Nelja eri-värvi valik

Värvide kombinatsioonid, milledes ilmub müügile uus Ford, on eriliselt veetlevad ja maitsekad. On võimalik valida nelja värv-vahel iga auto tüübi jaoks — väga ebaharilik nähtus odavahinnaliste autode juures. Ostja võib valida ühe järgmistest värvidest: Niagaara sinine, Araabia liiva värv, koidu hall ja kahurmetalli si-nine. Vöö ja akna ääred on kontrastiliselt ilustatud meeldivate joontega. Värv on kaetud püroksüülin lakiga, üks kõige peenemaist ja vastupidavamaist auto pinnavärvidest. Ta ei karda sooja ega külma, peab vastu igasugustele ilmastiku mõjudele ja ei lase end kriimustada ega määrida. Pesemine aitab ainult tõsta ta läiget.

Vagane auto

Uue Ford auto konstrueerimisel on tarvitusele võetud kõik abinõud, et kõrvaldada igasugust kriiksumist, plagisemist ja põri-nat. Kere plaadid ja raami osad on kokku-keedetud või needitud, kus aga iganes kere väänamise võimalus on. Kõik ehituse üksikas-jad on konstrueeritud selle sihiga, et saavutada äärmiselt vagast käiku ja mugavust.

Kõrgesurve määrimine

Uue Fordi shassiid määratakse kõrgesurve määrepumbaga, mis on kõige lihtsam ja mõjuvam määrimissüsteem.

Tavaline Ford auto varustus

Käivitaja.	Armatuurilaua lamp.
Viis teraskodaratega ratast.	Peegel.
Tuuleklaasi pühkija.	Taga- ja stoplatern.
Kiirusemõõtja.	õli-näitaja.
Bensiini-näitaja.	Süütelukk.
Ampermeeter.	Komplekt tööriistu.

02



FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O. Y.
HELSINGI

A. Rosenwald & Co
WILJANDI OSAKOND.