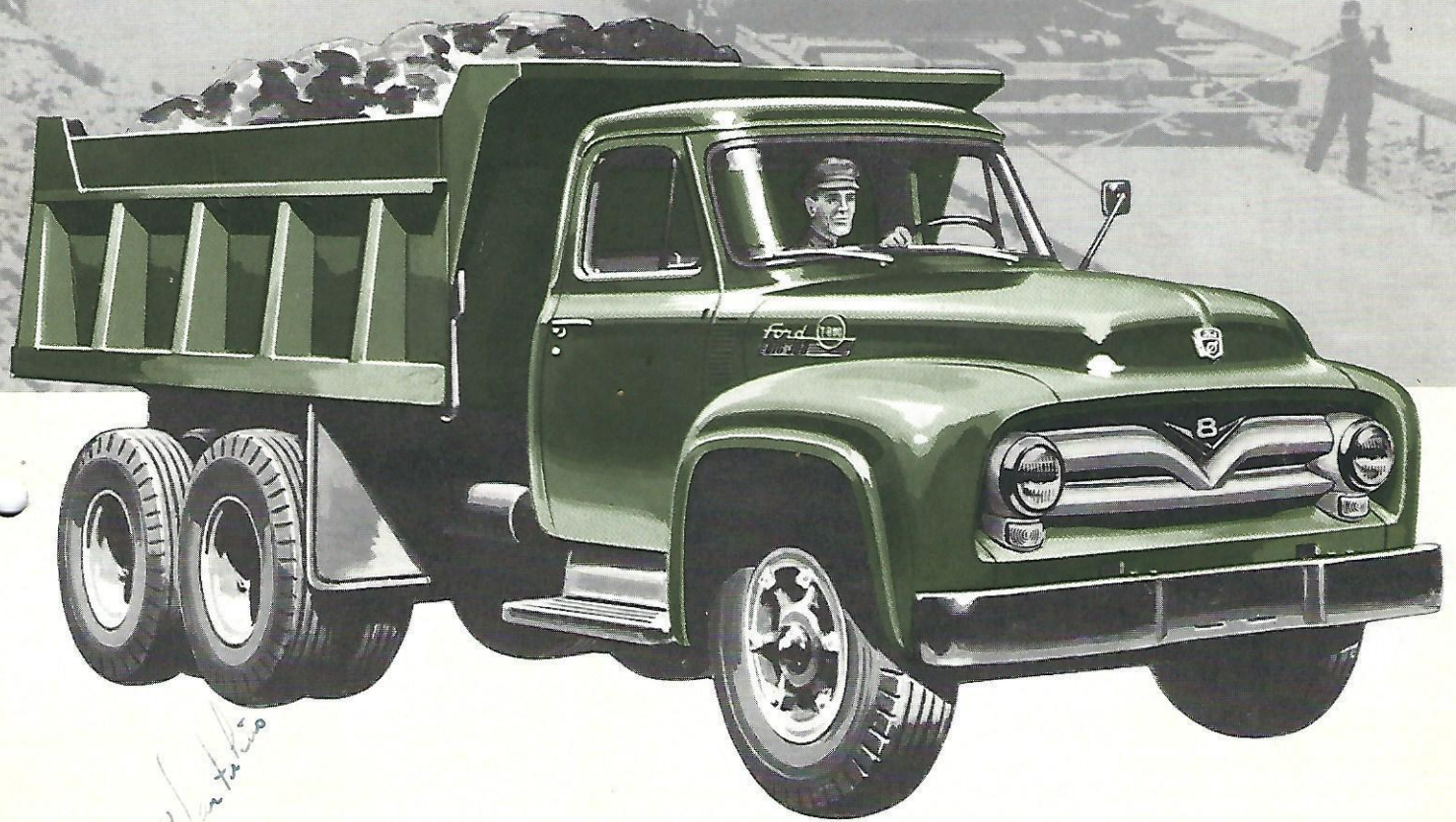


SERIES | T-700
T-800

EJE TRASERO EN TÁNDEM



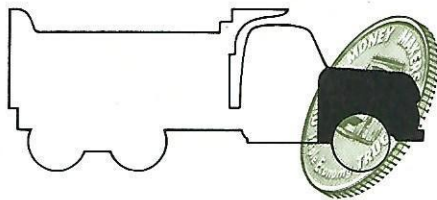
*Manuel Santalicio
+ 3-0-01
72.*

***¡Los* LUCRATIVOS**

CAMIONES FORD de *Triple Economía* para 1955!

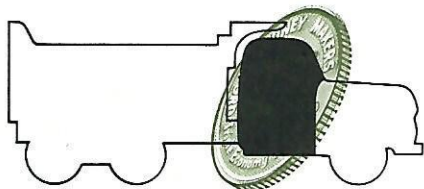
***¡Y ahora!* ¡HAGA DE CADA RECORRIDO UN RECORRIDO DE ECONOMÍA!**

Gane dinero . . . ahorre dinero con la **TRIPLE ECONOMÍA** de los **CAMIONES FORD**



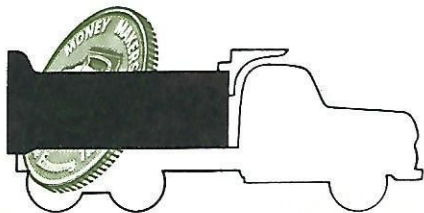
¡LUCRATIVA POTENCIA
*que ahorra
combustible!*

¡El motor Ford Power King V-8 de 140-c.f. y el Cargo King V-8 de 152 y 170-c.f. tienen diseño de motor de carrera-corta, el más moderno en los camiones del día! ¡Los émbolos recorren distancia más corta y a velocidad más baja . . . para reducir la fricción, y suministrar más potencia utilizable con mayor ahorro de gasolina! ¡Con nuevas características de durabilidad, los motores de los Camiones Ford han sido científicamente proyectados para que duren más y rindan utilidades por más largo tiempo!



**¡LUCRATIVA
CONVENIENCIA**
que ahorra trabajo!

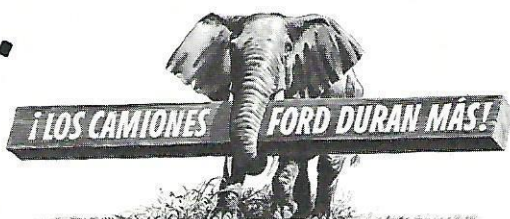
Las Cabinas Piloto Ford, tanto las Standard como las Especiales, tienen la más grande variedad de conveniencias para el manejo que jamás se hubieran ofrecido antes en una cabina para camión . . . Estas conveniencias, combinadas con las nuevas características de comodidad, disminuyen la fatiga del conductor, y conservan su energía para aprovechar mejor el tiempo. ¡Hasta ahora, ninguna otra cabina para camión le había dado al conductor tan grande incentivo para ejecutar mejor su trabajo!



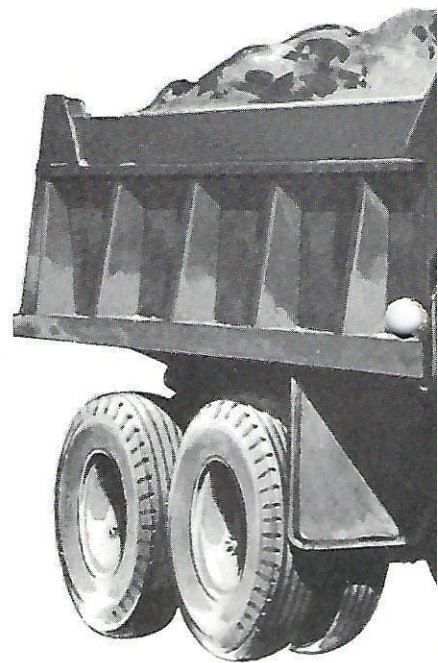
**¡LUCRATIVAS
CAPACIDADES**
que ahorran viajes!

Los chasis de los Camiones Ford le dan a usted la inmejorable capacidad para el transporte de carga que más se adapte a su trabajo. Hay resistencia extra en cada pieza componente, sin exceso de peso. Los pesos totales de los chasis son bajos . . . lo que provee grandes capacidades para carga útil. ¡Y las amplias capacidades para carga útil resultan en menos viajes . . . a costo más bajo por viaje . . . y mayores economías!

y...



¡Potente camión para transportar



**LOS MODELOS DE CHASIS-CABINA DE LA SERIE-T
HAN SIDO PROYECTADOS PARA MONTAJE
A BAJO COSTO DE CUALQUIER CARROCERÍA
ESPECIAL DESDE 9 HASTA 19 PIES**

● ¡Los Grandes Camiones Ford de la Serie-T tienen un chasis de diseño simplificado para instalación fácil y a bajo costo de cualquier clase de carrocería especial para toda clase de trabajo! El T-700 es idealmente adaptable para mezclador de concreto de 3½ yardas, para volquete de 5-6 yardas, para tanque de 2500 galones, etc., y el T-800 como un grande mezclador de concreto de 5-yardas, volquete de 10 yardas, enorme transportador de granos, etc. Asimismo, puede en cuatro longitudes de distancias entre ejes los modelos de Chasis-Cabina de la Serie-T acomodar 2-unidades de carrocerías como sigue:

- 144-plgds. para carrocerías de 10-11 pies**
- 156-plgds. para carrocerías de 11-13 pies**
- 175-plgds. para carrocerías de 13-16 pies**
- 192-plgds. para carrocerías de 15-19 pies**

¡Puesto que todo manufacturero principal de carrocerías y equipo ofrece variada selección para adaptarse a los camiones Ford de la Serie-T, es muy fácil seleccionar la correcta carrocería de usos especiales para su trabajo! Su Concesionario Ford tendrá mucho gusto en ayudarlo en todo lo que pueda.

Lucrativo de EJE TRASERO EN TÁNDEM extra pesado!

De producción
en masa
para bajo
costo inicial



SERIE T-700

Máx. PBV: 27,000 lbs.
Máx. PBC: 42,000 lbs.*

Clasificaciones de Ejes: Delanteros 6,000 lbs.—Traseros en Tándem 22,000 lbs. (11,000 lbs. en cada eje). Carga útil (carrocería, equipo, etc.) hasta 19,090 lbs.

Distancias entre ejes: 144, 156, 175 y 192 pulgadas

Modelos: Chasis-Cabina

Motors: Power King V-8 de 140-c.f., carrera-corta, y Cargo King V-8 de 152-c.f.*

SERIE T-800

Máx. PBV: 40,000 lbs.
Máx. PBC: 60,000 lbs.

Clasificaciones de ejes: Delanteros 9,000 lbs. Standard (asequibles 11,000 lbs.†)—Traseros en Tándem 32,000 lbs. (16,000 lbs. en cada eje). Carga útil (carrocería, equipo, etc.) hasta 30,010 lbs.

Distancias entre ejes: 144, 156, 175 y 192 pulgadas

Modelos: Chasis-Cabina

Motor: Cargo King V-8 de carrera-corta de 170-c.f.

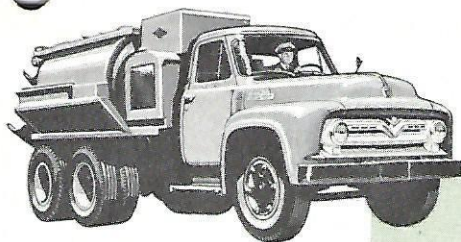
†Se requieren muelles delanteros de Trabajo Pesado, frenos completamente de aire y neumáticos 10.00-20 12-c.c.

● ¡Los Camiones de Eje Trasero en Tándem de la Serie-T Ford han sido construídos, desde el piso para arriba, para servicio de trabajo extra pesado! De diseño completamente equilibrado en todo el conjunto . . . bastidores, ejes, dirección, frenos, muelles . . . todas las partes componentes tienen la vitalidad superior y gran resistencia que se requieren para resistir condiciones extremas de carretera y de carga.

Obtiene usted hasta el 95% de mayor capacidad de carrocería y de carga útil en el modelo T-800 en tándem que en su compañero de 4-ruedas F-800 . . . dentro de los límites de carga de eje permitido en la mayoría de los estados.

¡Obtendrá usted todas las ventajas de la potencia de carrera-corta Ford . . . que es la potencia más moderna para ahorro de combustible en los camiones del día! ¡Selección de tres motores V-8 . . . desde 140 hasta 170-c.f.! ¡Las Cabinas *Piloto* tienen todo lo que puede desear y necesitar un conductor para ahorrar tiempo, y hacer su trabajo con mayor facilidad y seguridad!

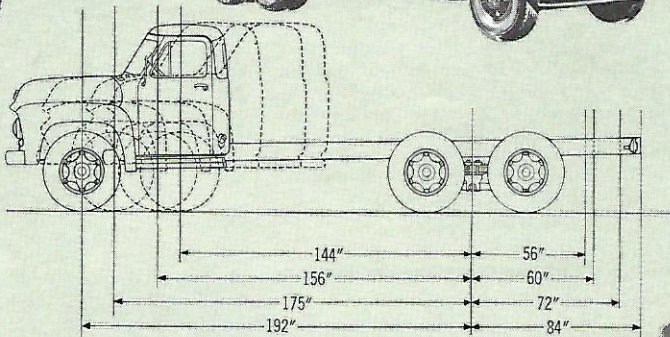
FURGÓN DE CAJA CERRADA T-700
d.e.e. de 175, 192-plgds.



MEZCLADOR DE CONCRETO T-800
d.e.e. de 156, 175-plgds.

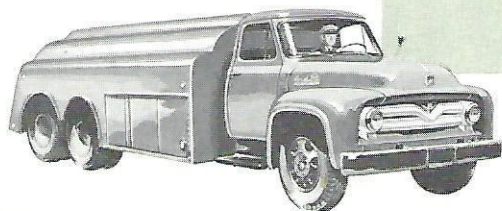


DIRECCIÓN DE POTENCIA "MASTER-GUIDE"
standard con los motores Cargo King V-8



Nuevo
GRAN CAMIÓN
EN TÁNDEM
CHASIS-CABINA

Distancias entre ejes: 144,
156, 175 y 192 pulgadas



TANQUE T-700
d.e.e. de 175, 192-plgds.

CARROCEÍA PARA TRONCOS DE MADERA T-800
d.e.e. 175, 192-plgds.

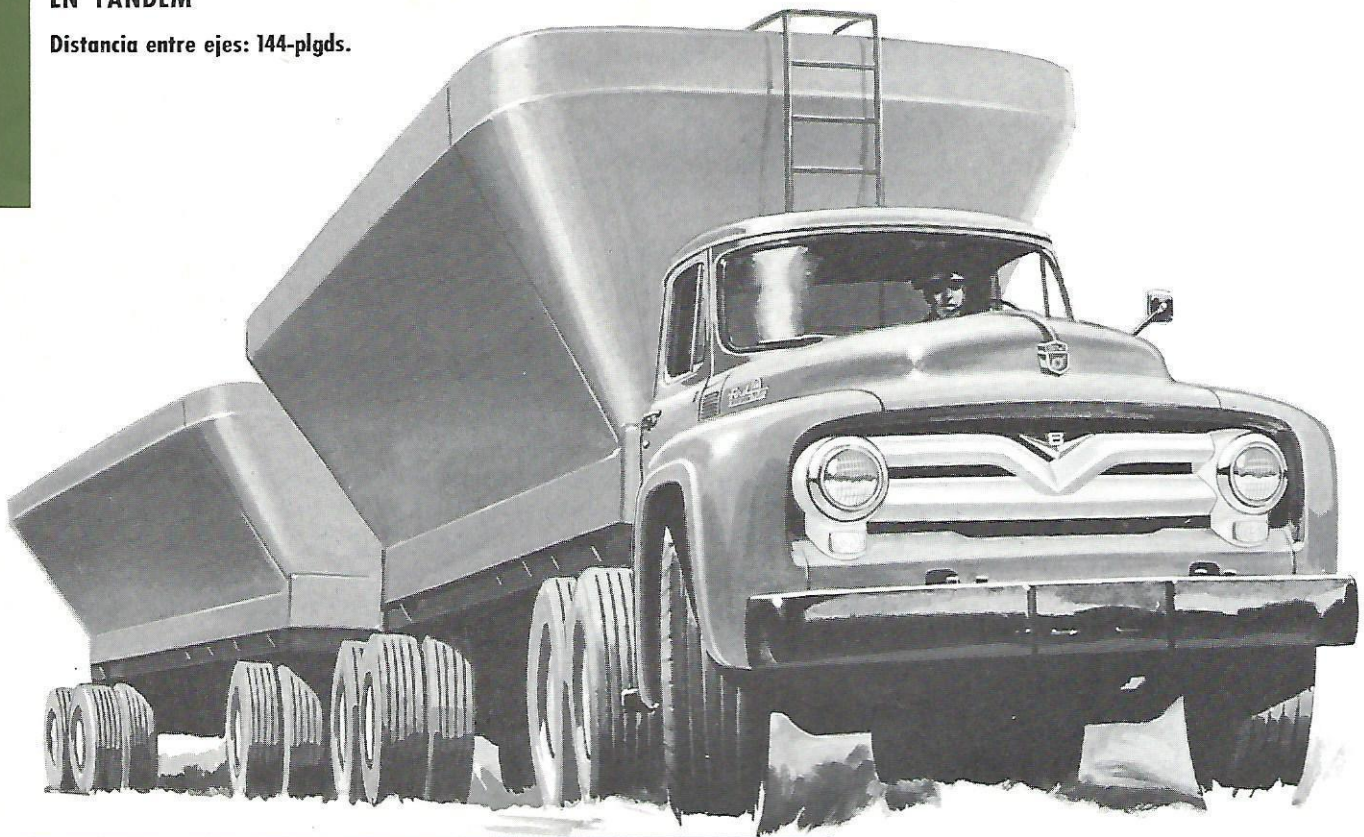


Nuevo

TRACTOR
GRAN CAMIÓN
EN TÁNDEM

Distancia entre ejes: 144-plgds.

¡Los GRANDES CAMIONES en Tándem transportan con facilidad hasta 60,000 lbs. de PBC!



GRANDES RESERVAS DE POTENCIA

... con reacción instantánea y flexibilidad en todas las velocidades, son provistas por los famosos motores V-8 Ford de válvulas en la culata y alta-compresión ... ¡con proyecto moderno de carrera-corta, para convertir más potencia en potencia utilizable, con la tradicional economía Ford! Las nuevas mejoras de durabilidad proveen aun más larga vida del motor.



FLEXIBILIDAD DE EFICIENCIA

Los nuevos Camiones en Tándem Ford le ofrecen a usted gran selección de cajas de cambios, frenos, ruedas, neumáticos y otros equipos para flexibilidad que necesita para llenar sus exactos requisitos de transporte. ¡Con tan variada selección, literalmente puede usted hacer su propio "Camión especial" de la Serie-T!

MANIOBRAJE QUE AHORRA TIEMPO ... Los tractores en Tándem de corta distancia entre ejes son fácilmente manejables, ahorran tiempo en las zonas congestionadas, gracias a sus pequeños círculos de viraje y facilidad de los controles de maniobraje. Frenos dóciles, excelente visibilidad, Dirección de Potencia "Master-Guide" (standard con los modelos Cargo King V-8), éstas son solo unas pocas de las muchas características que multiplican la destreza del conductor y conservan su energía. En las Cabinas Piloto Ford ... Standard y Custom, hay muchas características que aumentan la eficiencia del motor.

● ¡Los remolques de grandes cargas, completamente cargados transportan con facilidad a todas partes ... teniendo adelantado el resistente tractor de la Serie-T! ¡Estos tractores T-700 y T-800 Ford son transportadores de alta potencia para *trabaja pesado* ... y con todo han sido científicamente proyectados para funcionar con facilidad y economía que se encuentran antes solamente en los tractores de menores capacidades!

¡El PBC varía hasta 42,000 lbs. para el T-700 con motor V-8 de 152-c.f.; hasta 60,000 lbs. para el T-800!

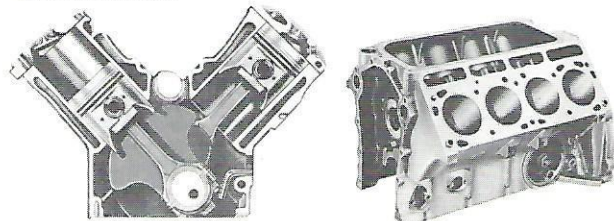
¡Los tractores en Tándem Ford tienen toda característica destacada de eficiencia para servicio recio en la carretera; fuera de ella! ¡Alto y sostenido par de fuerza, desarrollado por los modernos motores Ford V-8 de carrera-corta! facilidad de maniobraje ... como resultado de la corta longitud de distancia entre ejes (y maniobraje *más fácil* aun con la Dirección de Potencia "Master-Guide"—standard con los modelos Cargo King V-8). ¡Característica por característica, los perfectamente comprobados GRANDES CAMIONES Ford, en tándem son los *más modernos* en la industria!



3 modelos V-8 de CARRERA-CORTA de más larga duración

LOS MODERNOS MOTORES DE BAJA-FRICCIÓN, DE VÁLVULAS EN LA CULATA Y BLOQUE PROFUNDO TIENEN NUEVAS CARACTERÍSTICAS PARA MAYOR DURABILIDAD

• ¡Los famosos motores V-8 Ford, con importantes y nuevas características de durabilidad (las mejoras del *Cargo King* se muestran con estrellas a la derecha), le ofrecen a usted los más completos beneficios del diseño de *carrera-corta* . . . que es el más moderno en los camiones del día! ¡El recorrido de émbolos más corto, las velocidades de émbolos más lentas . . . en combinación con la alta compresión . . . trabajan conjuntamente para desarrollar alto y sostenido par de fuerza con *menos* esfuerzo del motor! Obtiene usted duración más larga de las piezas móviles . . . ¡Y más potencia *utilizable* de cada galón de gasolina! Los bloques del motor tienen cárter del cigüeñal de falda-profunda . . . dando así mayor rigidez estructural para funcionamiento más suave y más larga duración del motor. ¡En todo sentido, la potencia Ford es duradera potencia *económica!*



El diseño de **CARRERA-CORTA** reduce el recorrido de los émbolos y la velocidad de los émbolos . . . reduce la "pérdida de potencia" por fricción, desarrolla más potencia *utilizable* con ahorro de gasolina.

El diseño de **BLOQUE-PROFUNDO** provee mayor rigidez estructural, y soporte macizo para el cigüeñal. Mantiene exacta la alineación de los cojinetes y da funcionamiento más suave.

Nuevas bujías de encendido "Turbo-Action" de 18-mm. de más larga duración—¡otro Ford primero! El asiento ahusado, sin junta, coloca la bujía en posición de encendido exacto. Las bujías resisten aglomeración de grasa con cargas livianas, y prolongan la potencia máxima con cargas completas. En todos los motores Ford.



El gobernador controlado por rotor tipo de vacío, para flexibilidad a plena mariposa bajo las rpm controladas

El económico carburador concéntrico dual tiene válvula anti-explosión exclusiva para evitar contrapresiones

*Culatas de cilindros a prueba de torcedura, de menos esfuerzo, con enfriamiento mejorado, para mejor eficiencia, y más larga duración de culatas, válvulas y juntas

*Articulación más fuerte operación de válvulas para reducir el desgaste y mantener "nueva" eficiencia del motor

Válvulas de giro libre y limpieza automática, ajuste del asiento, y más larga duración de las válvulas y de los asientos

Las guías integrales de válvulas hacen que las válvulas funcionen sin recalentarse, prolongando su duración un 50%

Válvulas de escape de revestimiento de cobalto y cromo y *engastes de asientos de válvulas de cobalto y cromo super-endurecidos para más larga duración

*Émbolos auto-térmicos de aleación de aluminio reforzados con soportes de acero para más larga duración y mejor eficiencia

El filtro de aceite de corriente continua limpia todo el aceite y prolonga la duración del motor

Las camisas de agua en toda extensión reducen el desgaste

*La mejorada bomba de agua de alta capacidad, con soporte más fuerte del ventilador, provee enfriamiento de volumen a velocidades bajas y dura por más tiempo

Cámaras de combustión de alta turbulencia para eficiencia y alto rendimiento de potencia

Segmento superior cromado para mejor obturación de compresión y más larga duración del segmento

Segmentos duales de control de aceite para más larga duración de paredes y de segmentos

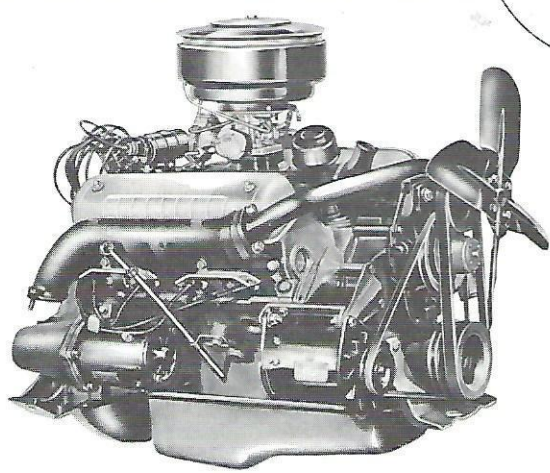
Árbol de levas de alta elevación para abertura ancha de las válvulas y *silenciosa propulsión de cadena más fuerte para exactitud de sincronización y gran eficiencia

*Cigüeñal más durable de aleación de hierro moldeado a precisión para mejor amortiguamiento de vibraciones y más larga duración de cojinetes

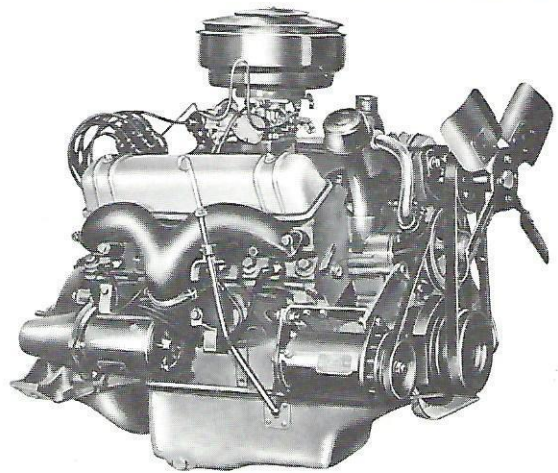
Cojinetes principales y de bielas hechos de cobre y plomo de larga duración en trabajo pesado para extra durabilidad

Lubricación a presión continua para larga duración. *Nueva ubicación de los agujeros de aceite de muñequillas del cigüeñal para mayor durabilidad de cojinetes

Cargo King V-8 en la ilustración



POWER KING V-8 de 140-c.f.
 Desplazamiento—256 plgds. cúb.
 Caballos de Fuerza al Freno—140 a 3900 r.p.m.
 Par de Fuerza—228 lbs.-pie a 1900-2400 r.p.m.
 Diámetro Interior—3.62 plgds.
 Carrera—3.10 plgds.
 Relación de Compresión—7.5 a 1



CARGO KING V-8 de 152-c.f.
 Desplazamiento—279 plgds. cúb.
 Caballos de Fuerza al Freno—152 a 3800 r.p.m.
 Par de Fuerza—246 lbs.-pie a 1800-2400 r.p.m.
 Diámetro Interior—3.56 plgds.
 Carrera—3.50 plgds.
 Relación de Compresión—7.2 a 1

CARGO KING V-8 de 170-c.f.
 Desplazamiento—317 plgds. cúb.
 Caballos de Fuerza al Freno—170 a 3900 r.p.m.
 Par de Fuerza—286 lbs.-pie a 1700-2300 r.p.m.
 Diámetro Interior—3.80 plgds.
 Carrera—3.50 plgds.
 Relación de Compresión—7.2 a 1

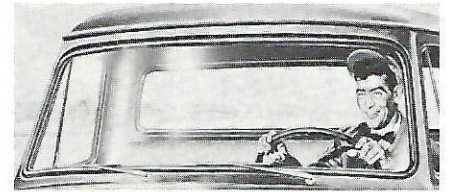
Las Famosas Cabinas PILOTO Ford

le brindan la comodidad que se creería imposible en un camión . . . más las características que ahorran tiempo . . . ¡Y hacen más fácil el trabajo del conductor!

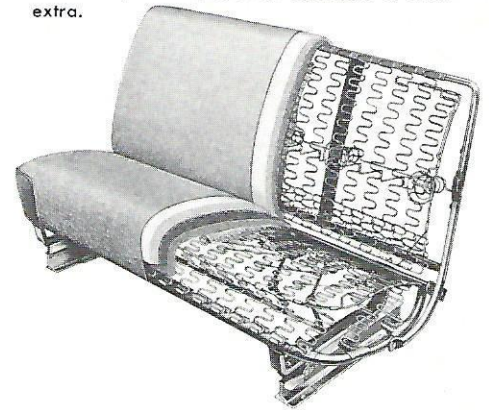
● ¡Toda la comodidad y conveniencia que un conductor pudiera desear se proveen en la Cabina *Piloto* Ford para 3-personas! Un amplio y despejado parabrisas curvado de un sola-pieza, profundas ventanillas laterales, y ventanilla trasera que es casi de la anchura de la cabina, le dan prácticamente visibilidad de completo alcance a todo el derredor, para manejo más fácil y más seguro. El asiento acomoda tres personas de *buen tamaño* con toda comodidad. La tapicería es de plástico *tejido* de "gran ventilación," que es más fresco en tiempo caluroso y dura más. Las puertas se abren a toda la anchura para facilitar la entrada y la salida. Los controles se encuentran convenientemente ubicados. Hay sobrado espacio en todas direcciones. Estas y otras características le ahorran tiempo al conductor . . . y facilitan su trabajo. ¡Hasta ahora, ninguna otra cabina para camión le había dado al conductor tan grande incentivo para ejecutar mejor su trabajo!

La cabina standard incluye puertas tipo de seguridad, hechas de acero doble, con bisagras ajustables de cuello de ganso, que permiten abertura muy ancha ● Modernas manijas de puertas de botón a presión con pestillos tipo de rotor y gancho de seguridad ● Limpia-parabrisas duales de traslapo ● Grandes derivabrisas de aleta y ventilador de coraza de toma de aire completa ● Visera contra el sol a la izquierda, espejo de retrovisión, cenicero y gaveta para documentos ● Cerradura de llave en la puerta derecha ● Bocinas eléctricas gemelas de tono sincronizado.

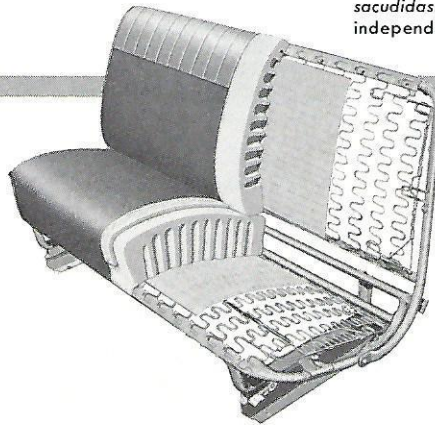
El asiento de la Nueva Cabina *Piloto Custom* tiene almohadillado completo de caucho esponjoso de 5" con respaldo completo de caucho esponjoso de 3". La tapicería de plástico *tejido* de diseño de espiga, de color rojo o verde para armonizar con el color de la carrocería que usted seleccione, tiene refrentado de vinilo gris liso con almohadillado plisado de refuerzo superior.



El grande parabrisas curvado, con montantes de inclinación hacia atrás, ofrece al conductor visibilidad ilimitada. Las ventanillas laterales son de profundidad de descanso-brazos. La ventanilla trasera, que mide más de 4 pies de anchura, es standard en todas las Cabinas *Piloto*. El cristal de tinte de seguridad para DESCANSO DE LA VISTA se encuentra asequible a costo extra.



El grande asiento para 3-personas, tiene tapicería de plástico *tejido* de ventilación completa, que luce mejor, se limpia más fácilmente y dura más. El asiento de la Cabina Standard (en la ilustración) tiene resortes a prueba de deformación y exclusivos dispositivos de compensación de sacudidas. El asiento y el respaldo se ajustan independientemente.



LA CABINA PILOTO CUSTOM (EN LA ILUSTRACIÓN) TIENE (16) EXTRAS DE "GUSTO INDIVIDUAL" QUE BIEN COMPENSAN EL PEQUEÑO COSTO ADICIONAL

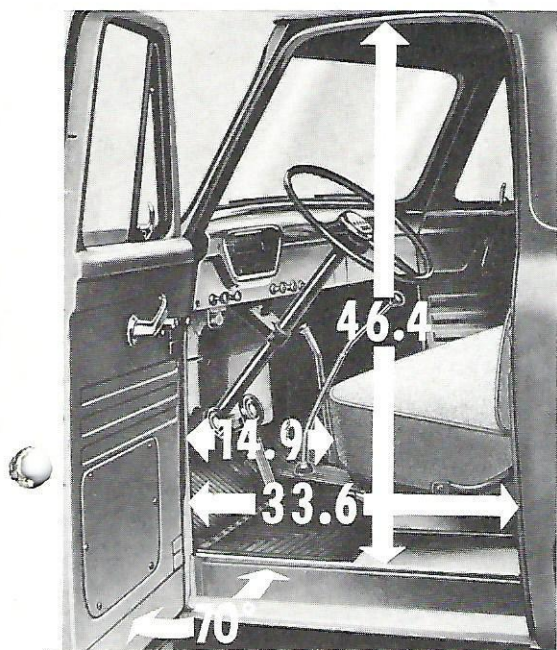
INTERIOR

1. Tapicería de dos-tonos de contraste y almohadillado de refuerzo en el respaldo del asiento.
2. Almohadillado completo de caucho esponjoso de 5-plgds. con respaldo completo de caucho esponjoso de 3-plgds.
3. Puertas y guarniciones completas de gusto individual.
4. Filetes de brillante metal en el tablero de instrumentos y en las molduras de marco de las puertas.
5. Paño inferior termo-acústico perforado en el techo, respaldado por aislación de lana de cristal de 1-plgd.
6. Amortiguador de ruidos en el piso y en los paneles traseros de la cabina (std. en las puertas).
7. Descansa-brazos tipo de agarre.
8. Luz grande en el techo con interruptores automáticos en las puertas.
9. Dos viseras contra el sol ajustables.
10. Encendedor de cigarrillos iluminado.
11. Fuerte cerradura en la gaveta para documentos.

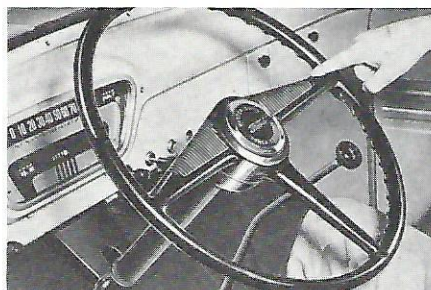
EXTERIOR

12. Placa de identificación en la Cabina Custom.
13. Borde delantero de brillante metal en la barra superior de la parrilla.
14. Marcos de brillante metal alrededor de los derivabrisas tipo de aleta.
15. Tapeta de moldura de desagüe de brillante acabado.
16. Cerraduras iguales de llave en las dos puertas.

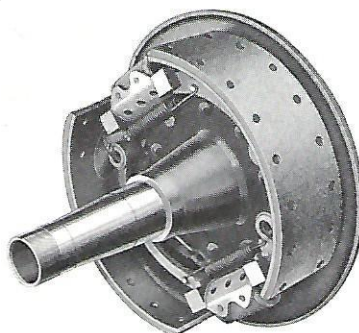
¡Características para facilidad de manejo . . . sea cual fuere el peso de la carga!



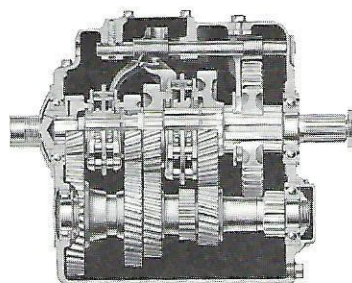
La ancha abertura de puerta, que mide casi una yarda completa de anchura, permite que los conductores más grandes entren y salgan fácilmente. Los topes de puertas mantienen las puertas firmemente abiertas en ángulo de 70°. Espacio de sobra para las piernas y los pies entre la esquina del asiento y el montante de la puerta. Obturación contra intemperie alrededor de las puertas y de las juntas de la carrocería para no dejar entrar polvo, emanaciones, ni humedad. (Interior de la Cabina Piloto Standard en la ilustración).



SISTEMA DE DIRECCIÓN DE POTENCIA "MASTER-GUIDE" . . . standard en los modelos T-700 con motor V-8 de 152-c.f. y en los modelos T-800, disminuye el esfuerzo de dirección tanto como el 75%! De funcionamiento a todo tiempo, este sistema proyectado por Ford, prácticamente elimina la transmisión de las sacudidas de la carretera al volante de dirección. Ahorra tiempo, energía en el estacionamiento, en el retroceso, en la conducción por caminos tortuosos . . . en las áreas congestionadas . . . donde quiera que sea necesaria la manipulación excesiva del volante.



SELECCIÓN DE POTENTES FRENSOS HIDRÁULICOS . . . Los camiones de la Serie-T Ford tienen, como equipo standard, frenos hidráulicos de operación de potencia al vacío, auto-energizantes, en todas las seis ruedas. Doble-cilindro atrás con efecto de alto-par de fuerza, y centraje automático para mantener la alineación de las zapatas de los frenos, prolongando la duración de los frenos. Se encuentra asequible el sistema aéreo-hidráulico en los modelos T-700 . . . frenos completamente de aire asequibles en los modelos T-800, a ligero costo extra.



AMPLIA SELECCIÓN DE CAJAS DE CAMBIOS . . . Para la más grande flexibilidad de funcionamiento, se encuentran asequibles la caja de cambios principal del tipo Sincro-Silencioso—de 5-velocidades (T-700 con V-8 de 140-c.f.) y de 5-velocidades para trabajo pesado (T-800 y T-700 con V-8 de 152-c.f.)—en transmisión directa o sobremarcha, incluyendo una u otro de las dos cajas auxiliares de cambios de 3-velocidades completamente helicoidales, para todas las distancias entre ejes, incluyendo la de 144 plgds.



¡Toda pieza del chasis es de—proyecto-Ford para larga duración en servicio recio!

1. Modernos motores de carrera-corta: El Cargo King V-8 de 170-c.f. (T-800); el Power King V-8 de 140-c.f. o de 152-c.f. El Cargo King V-8 (T-700).

2. El Sistema de Dirección de Potencia "Master-Guide," standard en los modelos T-800 y T-700 (con V-8 de 152-c.f.), reduce el esfuerzo de dirección tanto como un 75%, proporciona completa facilidad de viraje.

3. Carburador y distribuidor completamente automáticos de Potencia Piloto Ford para potencia máxima con el mínimo de gasolina.

4. Gobernador integral tipo de vacío controlado por rotor, para plena operación del acelerador a cualquier velocidad hasta las r.p.m. reguladas, para completa flexibilidad de funcionamiento.

5. Purificador de aire a baño de aceite de trabajo pesado, con abrazadera a prueba de polvo para más larga duración.

6. Radiador de gran capacidad de tubo plano y aletas, con depósito superior esférico, para gran eficiencia de enfriamiento. Soporte tipo-U para larga duración.

7. Parachoques acanalado, fijado directamente al bastidor extendido para mayor protección y rigidez del extremo delantero.

8. Travesaño ancho al frente con el bastidor paralelo para permitir amplia accesibilidad al motor, para fines de servicio.

9. Montaje del motor sobre 3-puntos acojinados por caucho para larga duración y suave operación.

10. Los extremos de las barras de acoplamiento son presionados a resorte, tipo de enchufe de rótula, con guardapolvos, para compensación automática del desgaste, y más larga duración.

11. Acumulador de ubicación segura, retirado del calor del motor.

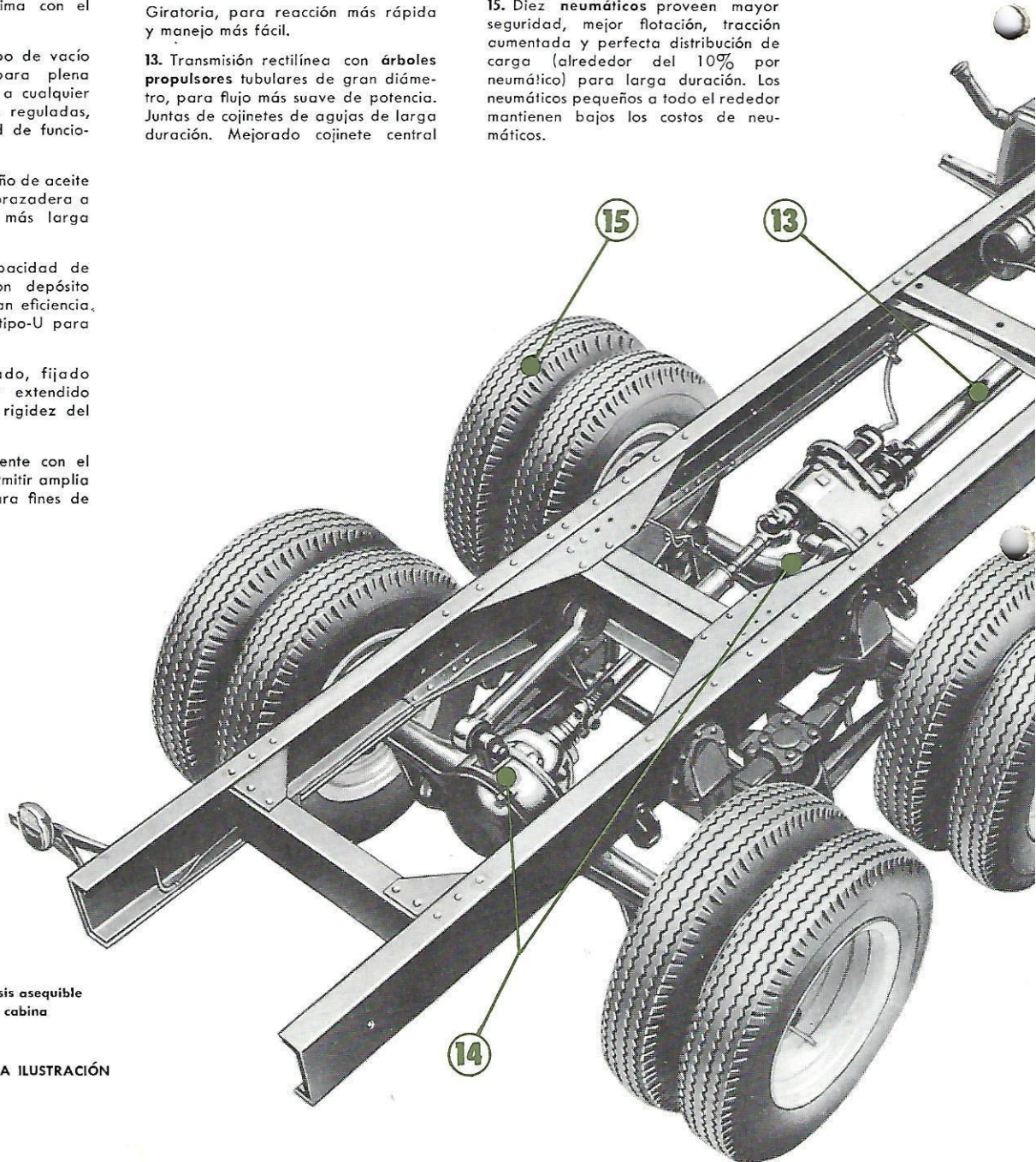
12. Mecanismo de dirección de Acción-Giratoria, para reacción más rápida y manejo más fácil.

13. Transmisión rectilínea con árboles propulsores tubulares de gran diámetro, para flujo más suave de potencia. Juntas de cojinetes de agujas de larga duración. Mejorado cojinete central

protegido por caucho (excepto en la distancia entre ejes de 144-plgds.) para larga duración.

14. Ejes traseros en tándem, completamente flotantes, de trabajo pesado—hipoidales de velocidad sencilla (T-700); corona en espiral de velocidad sencilla (T-800) con el proyecto más moderno de sistema de suspensión de bujes de caucho e impulsión de divisor de potencia. Vea los detalles en las páginas 10 y 11.

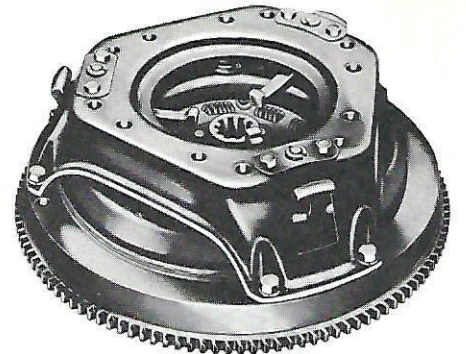
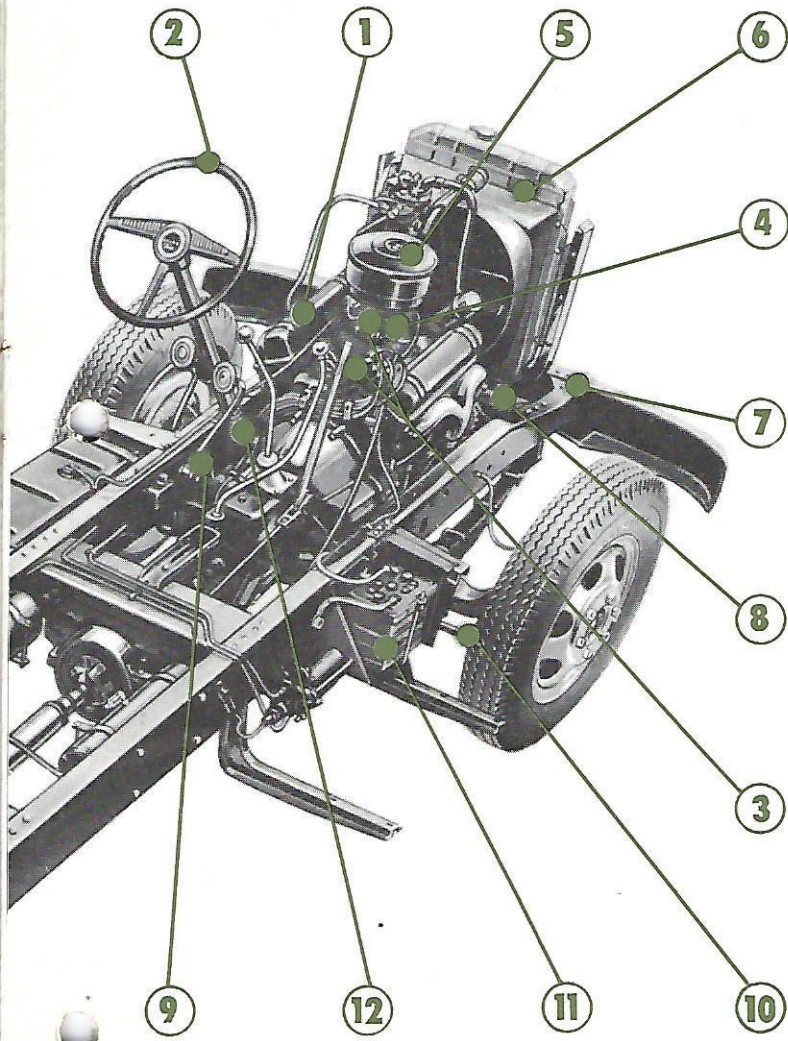
15. Diez neumáticos proveen mayor seguridad, mejor flotación, tracción aumentada y perfecta distribución de carga (alrededor del 10% por neumático) para larga duración. Los neumáticos pequeños a todo el rededor mantienen bajos los costos de neumáticos.



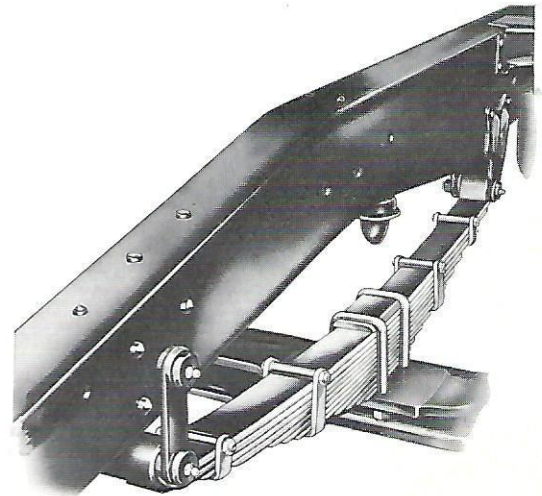
Modelos de chasis asequible
Chasis con cabina

CHASIS T-700 EN LA ILUSTRACIÓN

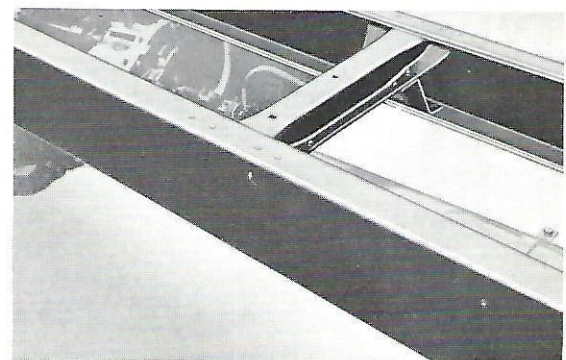
y comprobación-Ford



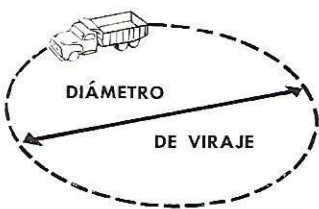
EL GRANDE EMBRAGUE DE AGARRE-GIROSCÓPICO es de proyecto semi-centrífugo para fácil operación. La fuerza centrífuga suplementa la presión de resortes en el plato del embrague a medida que aumenta la velocidad. Esto multiplica la capacidad de transmisión de par de fuerza del embrague, y sin embargo, requiere sólo presión sorprendentemente baja en el pedal. Los resortes de amortiguación entre los discos y el cubo impiden agarres y chirridos, dando efecto suave y silencioso al embrague.



LOS LARGOS MUELLES DELANTEROS DE EFECTO SUAVE tienen la elasticidad y durabilidad que se requieren para traficar por los caminos más tortuosos... le dan al conductor marcha suave y cómoda. Los muelles van suspendidos por grilletes en el extremo delantero para mayor estabilidad, tienen ojales traseros de los muelles de doble arrollamiento para la más grande confiabilidad y seguridad. Se encuentran asequibles muelles de trabajo pesada, a costo extra, con el eje de 11,000 lbs., a opción, para los modelos T-800.



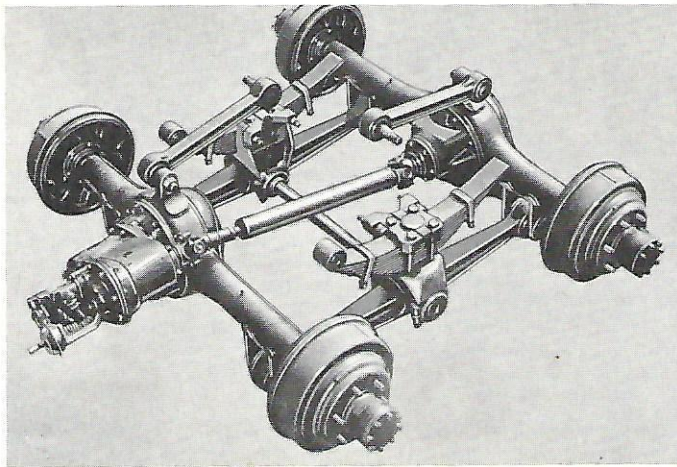
LOS PROFUNDOS BASTIDORES DE DOBLE CANAL son de robusta construcción para rigidez máxima y resistencia a las torceduras. Los largueros paralelos de sección de canal gruesos tienen 9 plgds. de profundidad (T-700), 9 1/4 plgds. de profundidad (T-800). Los refuerzos de canal desde la parte trasera del muelle delantero hasta el extremo del bastidor proveen gran resistencia de transporte en todo el peso mínimo añadido.



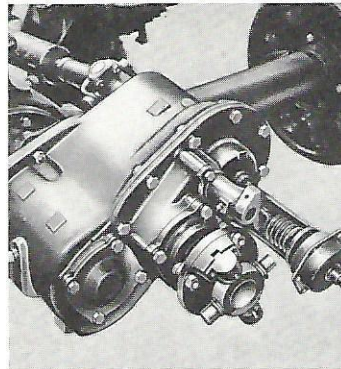
DISTANCIA ENTRE EJES	DIÁM. EN PIES	
	T-700	T-800
144"	48.9	49.3
156"	52.2	52.6
175"	57.5	57.9
192"	62.2	62.6

EL VIRAJE DE CORTO DIÁMETRO ayuda el maniobraje del conductor para entrar y salir de lugares apretados, le ahorra tiempo, y conserva su energía. El eje delantero de montaje hacia atrás, tiene entrevía ancha - lleva mayor parte del peso de la carga para distribución equilibrada de peso, ayuda a mantener la estabilidad en las vueltas, hace posible un ángulo de viraje a 37°. Para carga más pesada hacia adelante, se encuentra asequible el nuevo eje delantero de 11,000-lbs. de capacidad, a costo extra, para los modelos T-800.

Ejes Traseros en Tándem completamente



● Los conjuntos de ejes traseros en tándem T-700 y T-800 Ford son los más modernos en la industria. El tercer diferencial (inter-eje) en el divisor de potencia permite giro más libre para mayor economía en la carretera. Se obtiene aumento de tracción en lugares tortuosos desacoplando el tercer diferencial, que tiene su control en la cabina. Carga proporcionada (10% por neumático) para larga duración. Los frenos en todas las ruedas proporcionan mayor rapidez de paradas, con mayor seguridad. Suspensión bajo-eje para centro de gravedad y desviación mínima.

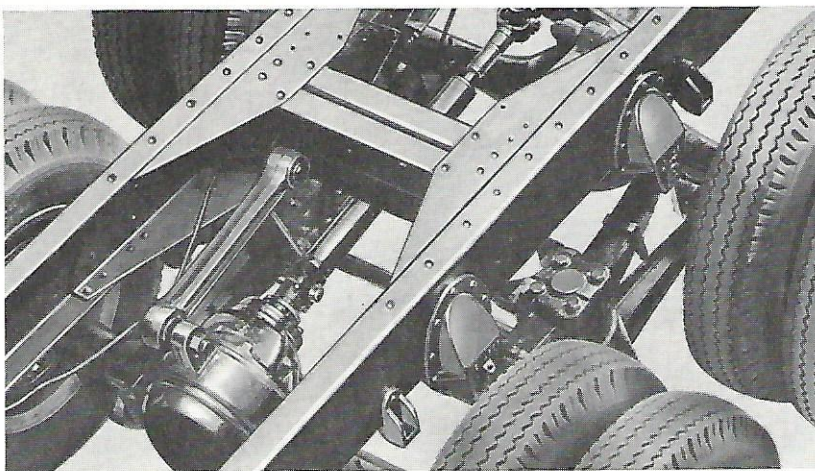


EL DIVISOR DE POTENCIA CON EL TERCER DIFERENCIAL equilibra la potencia de impulsión, haciendo que los ejes traseros dividan uniformemente el trabajo para más larga duración de engranajes y neumáticos. El tercer diferencial, ubicado en el divisor de potencia, elimina la "reacción de ejes" que pudiera producir esfuerzos recios en el tren propulsor, provee acción compensada entre los ejes. Se necesita solamente un sólo árbol propulsor de inter-eje.

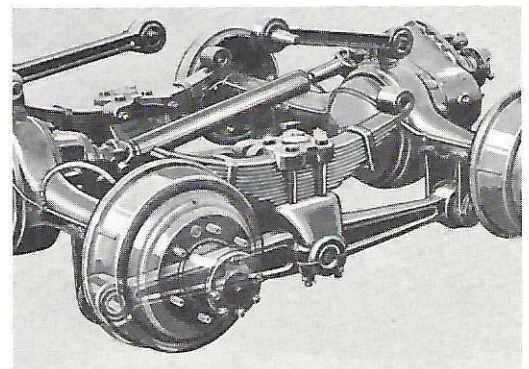


EL DISPOSITIVO DE CIERRE DEL DIFERENCIAL, que es standard en todos los modelos de la Serie-T, es convenientemente controlado por un botón en la cabina. Una luz de advertencia roja le recuerda al conductor que está en operación el dispositivo de cierre. Cerrando la acción normal, de gran recorrido del diferencial, se obtiene la misma tracción positiva para los dos ejes que se obtiene como impulsión "recta hacia adelante" en cada eje separadamente, para servicio fuera de la carretera.

Resistente Suspensión Trasera par



● La suspensión trasera del chasis de la Serie-T es de robusta construcción para manejar las cargas más pesadas bajo las más rigurosas condiciones. El soporte de la carga en cuatro puntos elimina la concentración de esfuerzo en un punto dado del bastidor, permite que los muelles efectúen su función normal de soporte de la carga, sin ser afectados por movimiento de los ejes. Los muelles de acoplamiento corto, con la debida elasticidad y completa capacidad de carga, aminoran las desviaciones, proveen marcha nivelada y suave y absorben las sacudidas de la carretera. Los bujes de caucho en todos los diez puntos de desgaste de los brazos de par de fuerza y las vigas de compensación prolongan la duración y eliminan la necesidad de lubricación.



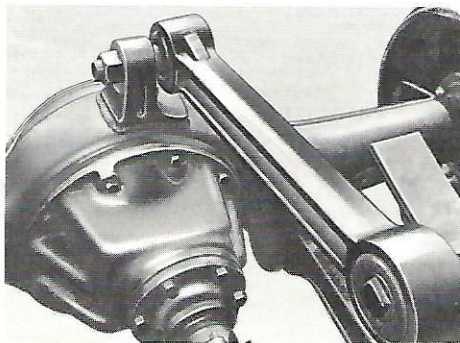
DOS VIGAS COMPENSADORAS proveen alineación exacta de los ejes, distribución equilibrada del peso entre los dos ejes traseros, y mantienen las ruedas paralelas al bastidor bajo toda clase de condiciones de operación. Los bujes de caucho en cada extremo de las vigas y en el punto central de pivote, eliminan la necesidad de lubricación . . . y contribuyen al funcionamiento silencioso y larga duración. Las vigas disminuyen también la potencia que se necesita para levantar la carga sobre las obstrucciones del camino. Los ojales de los muelles en el extremo delantero de los ejes traseros son de arrollamiento doble para confiabilidad y seguridad.

comprobados



MAYOR FLOTACIÓN es provista por ocho neumáticos traseros, que mantienen flotando suavemente el camión en la carretera... permiten buena marcha en la arena, en la nieve o en el lodo, donde normalmente se atascarían camiones con eje trasero sencillo. El efecto de los dos ejes traseros hacen que las ruedas de propulsión se adhieran a la carretera, nivela las irregularidades de la carretera el 50% y aminoran el "bailoteo." La construcción de las vigas de compensación mantiene correcta la alineación de los ejes y conserva las ruedas paralelas con el bastidor bajo toda clase de condiciones de carretera.

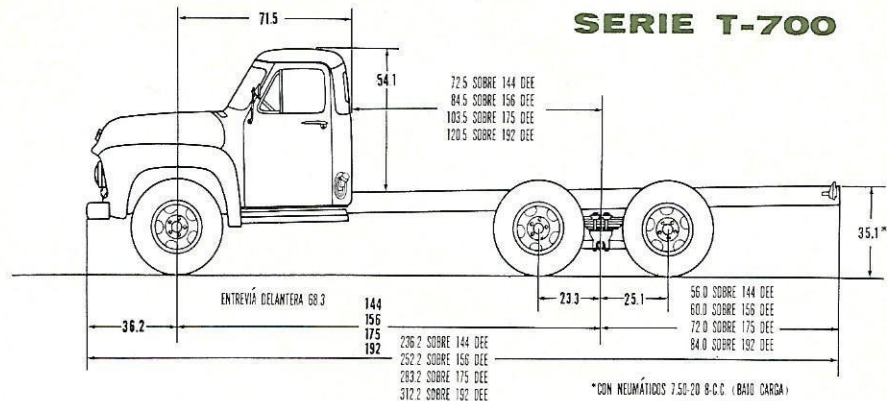
Trabajo Pesado



LAS BIELAS DE TORSIÓN absorben los empujes de arranques y paradas bajo toda clase de condiciones, evitando que los ejes giren en su línea central, hacia atrás o hacia adelante. Junto con las vigas de compensación, ayudan a absorber las sacudidas de la carretera antes de que lleguen a los muelles; ayudan también a mantener los ejes paralelos el uno del otro al mismo tiempo. Las bielas de torsión tienen bujes de caucho en cada extremo, eliminando así toda necesidad de lubricación... y ayudan a mantener funcionamiento suave y silencioso.

Selección de 2 series—4

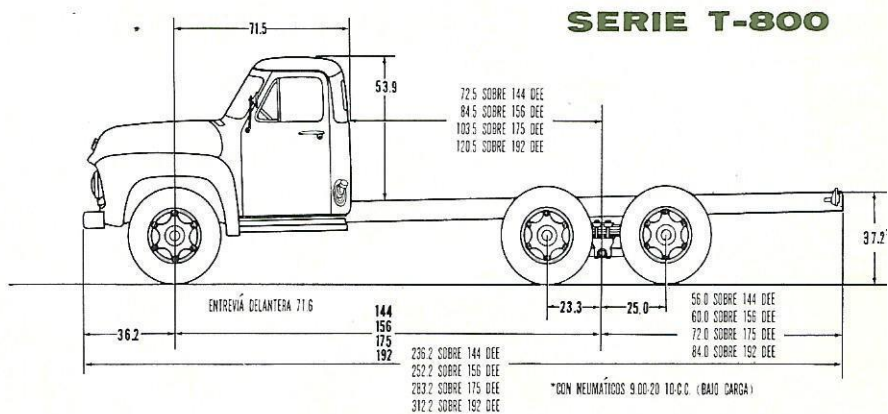
longitudes de distancias entre ejes



CUADRO DE CAPACIDADES—SERIE T-700—CHASIS CON CABINA

Clasificación de Peso Bruto del Vehículo (Clasificación de servicio recio).. Neumáticos—10. Medidas—delanteros y dobles traseros.....	24,000 lbs.				27,000 lbs.			
	7.50-20 8-capas de clasificación				8.25-20 10-capas de clasificación			
Distancia entre ejes (plgds.).....	144	156	175	192	144	156	175	192
*Peso Listo para el Servicio (con combustible y agua) (cal.)								
Delantero (Lbs.).....	3195	3225	3255	3385	3237	3267	3297	3427
Trasero (Lbs.).....	4505	4535	4600	4605	4673	4703	4768	4773
Total (Lbs.).....	7700	7760	7855	7990	7910	7970	8065	8200
Carga Útil, Carrocería, Equipo, Etc. (Aprox.) (Lbs.).....	16,300	16,240	16,145	16,010	19,090	19,030	18,935	18,800

Con el motor de 140-c.f. Para el motor de 152-c.f. y caja de cambios de 5-velocidades de T.P., añada 185 lbs. a los pesos "delantero" y "total" y deduzca 185 lbs. de la "carga útil." Para reforzador de aire, añada 65 lbs. al peso "delantero", 35 lbs. al peso "trasero", 100 lbs. al peso "total" y deduzca 100 lbs. de la "carga útil." Para caja auxiliar de cambios, añada 80 lbs. a los pesos "delantero" y "trasero," y 160 lbs. al peso "total" y deduzca 160 lbs. de la "carga útil."



CUADRO DE CAPACIDADES—SERIE T-800—CHASIS CON CABINA

Clasificación de Peso Bruto del Vehículo (Clasificación de servicio recio).. Neumáticos—10. Medidas—delanteros y dobles traseros.....	34,000 lbs.				40,000 lbs.			
	9.00-20 10-capas de clasificación				10.00-20 12-capas de clasificación			
Distancia entre ejes (plgds.).....	144	156	175	192	144	156	175	192
*Peso Listo para el Servicio (con combustible y agua) (cal.)								
Delantero (Lbs.).....	3675	3710	3755	3805	3727	3762	3807	3857
Trasero (Lbs.).....	6055	6095	6160	6220	6263	6303	6368	6428
Total (Lbs.).....	9730	9805	9915	10,025	9990	10,065	10,175	10,285
Carga Útil, Carrocería, Equipo, Etc. (Aprox.) (Lbs.).....	24,270	24,195	24,085	23,975	30,010	29,935	29,825	29,715

Para frenos de aire, añada 100 lbs. al peso "delantero," 375 lbs. al peso "trasero," y 475 lbs. al peso "total" deduzca 475 lbs. de la "carga útil." Para ruedas de disco, añada 30 lbs. al peso "delantero," 130 lbs. al peso "trasero," y 160 lbs. al peso "total" y deduzca 160 lbs. de la "carga útil." Para caja auxiliar de cambios, añada 80 lbs. a los pesos "delantero" y "trasero" y 160 lbs. al peso "total" y deduzca 160 lbs. de la "carga útil."

T-700 Y T-800 — ESPECIFICACIONES

CLASIFICACIONES DEL T-700: Camión—Máx. P.B.V. 27,000 lbs. • Tractor-Remolque—Máx. P.B.C. 42,000 lbs.
 CLASIFICACIONES DEL T-800: Camión—Máx. P.B.V. 40,000 lbs. • Tractor-Remolque—Máx. P.B.C. 60,000 lbs.

*Con el V-8 de 152-c.f.

BASTIDOR	T-700	T-800
Largueros—Tipo.....	Paralelos, sección de canal — ahuecados adelante	Paralelos, sección de canal — ahuecados adelante
Refuerzo..... Canal dentro del larguero* Canal dentro del larguero*
Sección máx. (profundidad x pestaña x espesor)—plgds.:		
Miembro lateral.....	9 x 3 x 0.25	9.25 x 3.5 x 0.38
Refuerzo.....	8.5 x 2.56 x 0.15	8.49 x 3.12 x 0.15
Módulo de sección.....	13.83	20.36
Travesaños—Tipo.....	Rebordeados tipo en "U" con mordaza tipo de lagarto y secciones de canal con refuerzos triangulares	Rebordeados tipo en "U" con mordaza tipo de lagarto y secciones de canal con refuerzos triangulares
Número.....	d.e.e. de 144*, 156* y 175* 7; d.e.e. de 192*—8	d.e.e. de 144*, 156* y 175* 7; d.e.e. de 192*—8

*Los refuerzos de canal se extienden desde los soportes traseros de los muelles delanteros hasta el extremo del bastidor.

CAJA DE CAMBIOS

Tipo	Principal (todos los modelos)	Sincro-Silenciosas, cambio central
Auxiliar (a opción a costo extra)	Todas heiloidales, cambio central	Todas heiloidales, cambio central
Standard:		
T-700 (152-c.f.), T-800 (170-c.f.)	5-velocidades, directa-en-quinta	5-velocidades, directa-en-quinta
A opción: T-700 (140-c.f.)	5-velocidades, directa-en-quinta	5-velocidades, directa-en-quinta
(A costo T-700 (152-c.f.), T-800 (170-c.f.)	5-velocidades, sobremarcha	5-velocidades, sobremarcha
T-700 (140 y 152-c.f.), T-800 (170-c.f.)	Auxiliar de 3-velocidades	Auxiliar de 3-velocidades

*Velocidades sincronizadas

EJE DELANTERO (T-700)

Capacidad—lbs.....	6000
Medidas (altura x anchura x espesor) plgds.....	Modificado de viga en-I 3.0 x 2.50 x 0.50

EJE DELANTERO (T-800)

Capacidad—lbs.....	9000
Medidas (altura x anchura x espesor).....	Modificado de viga en-I 3.62 x 3.25 x 0.50
A opción (a costo extra) tipo de Trabajo Pesado*	
Capacidad—lbs.....	11,000
Medidas (altura x anchura x espesor).....	Modificado de viga en-I 4.0 x 3.56 x 0.53

EJE TRASERO EN TÁNDEM (T-700)

Capacidad del bogie completo—lbs.....	22,000
Tipo.....	Reducción sencilla—hipoidal—completamente flotante—doble impulsión
Divisor de potencia—tipo—desmultiplicación.....	Reducción sencilla, integral con el eje trasero adelante 1.087 a 1
Tercer diferencial (inter-eje).....	En divisor de potencia con desacoplamiento standard, controlado por botón en la cabina
Reacción de par de fuerza.....	Absorbida por vigas y tensores de compensación paralela de buje de caucho
Desmultiplicaciones combinadas (ejes y divisor de potencia).....	std. 6.70 a 1; a opción 7.79 a 1

EJE TRASERO EN TÁNDEM (T-800)

Capacidad del bogie completo—lbs.....	32,000
Tipo.....	Reducción sencilla—de corona en espiral—completamente flotante—doble impulsión
Divisor de potencia—tipo—desmultiplicación.....	Reducción sencilla, integral con el eje trasero adelante—1.20 a 1
Tercer diferencial (inter-eje).....	En divisor de potencia con desacoplamiento standard, controlado por botón en la cabina
Reacción de par de fuerza.....	Absorbida por vigas y tensores de compensación paralela de buje de caucho
Desmultiplicaciones combinadas (ejes y divisor de potencia).....	std. 8.60 a 1; a opción 7.80 a 1

EMBRAGUE

Tipo.....	De agarre-giros cópico, semi-centrífugo monodisco
Díam. (plgds.)—área total de fricción—(plgds. cuad.).....	11 de T.P.—123.7 (V-8 de 140-c.f.) 12—149.2 (V-8 de 152 y 170-c.f.)

FRENO DE MANO

Tipo.....	Tambor y banda de contracción en la parte trasera de la caja de cambios en el sistema de transmisión
Medidas (díam. de tambor x anchura de forro—espesor) (plgds.):	área de forros (plgds. cuad.):
T-700—V-8 de 140-c.f. (Caja de cambios de 5-vel.).....	9.5 x 3.0— $\frac{3}{16}$; 89
V-8 de 152-c.f. (Caja aux., de cambios, T.P., 5-vel.); V-8 de 140-c.f. (Caja aux., de cambios	10.5 x 3.0— $\frac{3}{16}$; 98
T-800—V-8 de 170-c.f. (Caja aux., de cambios, T.P., 5-vel.).....	11.5 x 4.0— $\frac{3}{16}$; 143

FRENOS DE PIE (T-700)

Standard—Tipo.....	Funcionamiento de potencia al vacío, hidráulicos, de dos zapatas en todos los ejes
Delanteros: anclaje doble. Traseros: auto-energizantes de doble cilindro.	
Freno delantero (díam. de tambor x anchura de forro—espesor) plgds.....	16 x 2 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$
Freno trasero (díam. de tambor x anchura de forro—espesor) plgds.....	15 x 4— $\frac{3}{8}$
Reforzador.....	Unidad sencilla—cilindro de potencia, válvula hidráulica al vacío y cilindro secundario
Díam. efectivo del émbolo—plgds.....	9 $\frac{1}{2}$
A opción (a costo extra).....	Sistema completamente de aire

FRENOS DE PIE (T-800)

Standard—Tipo.....	Funcionamiento de potencia al vacío, hidráulico, de dos zapatas en todos los ejes
Delanteros: anclaje doble. Traseros: auto-energizantes de doble cilindro.	
Freno delantero (díam. de tambor x anchura de forro—espesor) plgds.....	16 x 2 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$
Freno trasero (díam. de tambor x anchura de forro—espesor) plgds.....	16 x 2 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$
Reforzador.....	Unidad sencilla—cilindro de potencia, válvula hidráulica al vacío y cilindro secundario
Díam. efectivo del émbolo—plgds.....	9 $\frac{1}{2}$ cada uno
A opción (a costo extra).....	Sistema completamente de aire
Freno delantero (díam. de tambor x anchura de forro—espesor) plgds.....	16 x 2 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$
Freno trasero (díam. de tambor x anchura de forro—espesor) plgds.....	16 $\frac{1}{2}$ x 5 $\frac{1}{2}$ —0.75
Área total—plgds. cuad.: Tambor—forro.....	1367—916
Compresor.....	2 cilindros, enfriado por agua, desplazamiento de 7 $\frac{1}{4}$ pies cúb. a 1250 RPM
Depósitos de aire.....	Tres—capacidad de 830 plgds. cúb. cada uno, de montaje en el bastidor; indicador de aire en el tablero de instrumentos, y zumbador de advertencia de aire

LUBRICACIÓN

Motor.....	Alimentación a presión continua a todos los cojinetes principales de muñequillas y del árbol de levas
Cárter del cigüeñal—capacidad.....	7 cuartos (seco) V-8 de 140-c.f. 9 cuartos (seco) V-8 de 152-c.f. 8 cuartos (relleno) V-8 de 170-c.f.
Chasis.....	Conexiones para lubricación a presión

MECANISMO DE DIRECCIÓN

Tipo (T-800, T-700 con 152-c.f.).....	Dirección de Potencia "Master-Guide"
(T-700 con 140-c.f.).....	Manual
Engranaje.....	Tornillo sin fin y rodillo de cojinetes de agujas de fita doble
Desmultiplicación.....	24 a 1
Volante.....	20 plgds. de diám., 3 rayos
Barra de acoplamiento.....	Rótula de espárrago y enchufe, de presión a resorte para compensación automática del desgaste, equipada con guardapolvos de caucho

Estas especificaciones estaban en vigencia al tiempo de aprobarse este folleto para la publicación. Sin embargo, la División Ford de la Ford Motor Company, cuya norma es la de continuas mejoras, se reserva el derecho de discontinuar modelos a cualquier tiempo o de cambiar especificaciones, diseño o precios, sin previo aviso y sin incurrir en ninguna obligación. La disponibilidad de equipo, accesorios y lapicería, depende de las condiciones de suministro.

FORD Division of FORD MOTOR COMPANY, DEARBORN, MICHIGAN, EE. UU.

MOTORES (T-700)—Baja-Fricción,

Válvulas en Culata	Power King V-8 de 140-c.f.	Cargo King V-8 de 152-c.f.
Díametro interior y carrera, plgds.....	3.62 x 3.10	3.56 x 3.50
Desplazamiento—plgds. cúb.....	256	279
Velocidad regulada—RPM (ajuste de fábrica).....	3600 (con carga)	3800 (sin carga)
Máx. potencia al freno—RPM.....	140 a 3900	152 a 3800
Máx. par de fuerza—lbs.-pie—RPM.....	228 a 1900-2100	246 a 1800-2400
Relación de compresión.....	7.5 a 1	7.2 a 1

MOTOR (T-800)—Baja-Fricción,

Válvulas en Culata	Power King V-8 de 170-c.f.	Cargo King V-8 de 170-c.f.
Díametro interior y carrera, plgds.....	3.80 x 3.50	3.80 x 3.50
Desplazamiento—plgds. cúb.....	317	317
Velocidad regulada—RPM (ajuste de fábrica).....	3600 (con carga)	3800 (sin carga)
Máx. potencia al freno—RPM.....	170 a 3900	170 a 3900
Máx. par de fuerza—lbs.-pie—RPM.....	286 a 1700-2300	286 a 1700-2300
Relación de compresión.....	7.2 a 1	7.2 a 1

MUELLES

	Delanteros	Traseros
Semi-elípticos, de aleación de acero Ford.....	Grilletes al frente	Ojal de seguridad al frente
	Ojal de seguridad atrás	Deslizante atrás
No. de hojas—Longitud x anchura (plgds.):.....		
T-700.....	12—46 x 2 $\frac{1}{2}$	12—30 x 3
T-800.....	12—46 x 2 $\frac{1}{2}$	12—34 x 4
Relación de flexión (lbs. por plgd.)—Capacidad (lbs.)*.....		
T-700.....	860—2250	9310—8850
T-800.....	994—3000	14950—15550

*En la almohadilla del muelle (flexión normal), por muelle.
 NOTA: Con el delantero de 11,000 lbs., se requieren muelles delanteros de trabajo pesado—relación de flexión, 1,490 lbs. por plgd.; capacidad 4,500 lbs. por muelle.

PARACHOQUES

Tipo..... Curvado, de canal tipo de camión emparrado directamente a la parte delantera de los largueros del bastidor

RUEDAS Y NEUMÁTICOS

	T-700	T-800
Ruedas, standard.....	(11) 6-Espárragos tipo de disco de acero	(6) 20-plgds. tipo de rayos de fundición
A opción.....		(11) 8-Espárragos tipo de disco de acero
Llantas, standard.....	(11) 20 x 6.0 RH, de 5°	(11) 20 x 7.0, R de 5°
Neumáticos, standard.....	2-Piezas, integrales	3-Piezas, desmontables
	(10) 7.50-20 8-capas de clasificación	(10) 8.00-20 10-capas de clasificación

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Carburador..... Concéntrico de doble tiro descendente
 Purificador de aire..... A baño de aceite de trabajo pesado, capacidad de un cuarto
 Bomba de combustible y filtro..... Tipo diafragma, impulsada desde el árbol de levas
 Depósito de combustible—Chasis con cabina..... 20 galones en la parte exterior del larguero izquierdo del bastidor debajo de la cabina
 Lienador de combustible..... Extensión del tubo a la parte exterior de la cabina—Tapón manual al lado izquierdo

SISTEMA ELÉCTRICO

	V-8 de 140 c.f.	V-8 de 152 y 170 c.f.
Acumulador.....	6 voltios, 19 placas, 100 amperios	6 voltios, 17 placas, 120 amperios
Generador.....	35 amperios, 250 vatios	50 amperios, 355 vatios
Encendido.....	Distribuidor completamente automático de sistema enteramente controlado al vacío; bobina revestida de metal; sistema de cables abierto en ojales de caucho.	
Faros delanteros.....	Proyección herméticamente sellada, control de rayo por interruptor de pie	
Arranque.....	Alto par de fuerza, acoplamiento automático, interruptor de solenoide, control de botón de presión	
Luces de estacionamiento.....	Combinación de luz de pare y trasera a la izquierda; luces de los instrumentos; interruptor del encendido con cerradura de llave; corta-circuito; regulador de voltaje.	

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Radiador.....	Tubo plano y aletas—Tapón de presión
Termostato.....	En la salida de agua del motor
Capacidad—cuartos.....	V-8 de 140 c.f. 22 $\frac{1}{2}$
Ventilador, diámetro—plgds.:	Std. 18—4-aletas 18 $\frac{1}{2}$ —4-aletas 18 $\frac{1}{2}$ —4-aletas
A opción.....	18—5-aletas 18 $\frac{1}{2}$ —5-aletas 18 $\frac{1}{2}$ —5-aletas

SISTEMA DE TRANSMISIÓN

Árboles propulsores..... Diámetro grande, tipo tubulares, extremos de acero forjado
 Juntas universales..... Cojinetes de rodillos de agujas
 Cojinete del centro..... Tipo de bolas con engaste de caucho
 Caja de cambios principal al divisor de potencia:
 D.e.e. de 144*..... Un árbol, dos juntas
 Otras D.e.e..... Dos árboles, tres juntas con cojinete central
 Caja de cambios principal a caja auxiliar: Todas las distancias entre ejes. Árbol maicizo y corto
 Caja aux. de cambios al divisor de potencia:
 D.e.e. de 144*, 156*, 175*..... Un árbol tubular, dos juntas
 D.e.e. de 132..... Dos árboles tubulares, tres juntas, con cojinete central
 Divisor de potencia al eje trasero hacia atrás..... Un árbol tubular, dos juntas
EQUIPO STANDARD de Chasis-Cabina además de los renglones especificados antes:
 Ventilador del centro de la cabina..... Gaveta para documentos
 Coraza..... Botón del cebador
 Tablero de instrumentos..... Interruptor del alumbrado
 Curvado..... Acelerador de mano
 Velocímetro..... Cierre del 3er diferencial con luz roja de advertencia
 Indicador de temperatura de agua..... Filtro de aceite con cartucho tipo reemplazable
 Manómetro de presión de aceite..... Gobernador del motor
 Indicador de combustible..... Bocinas eléctricas gemelas
 Indicador de carga..... Parabrasis curvado de una sola pieza
 Cenicero..... Herramientas

COLORES STANDARD

Selección de Negro Raven, Azul Banner, Azul Waterfall, Verde Meadow, Berrmellón, Amarillo Goldenrod, Azul Aquatone o Verde Sea Sprite (en el capot, guardabarras, coraza, cabina y metal interior). El color Blanco Snowhoe se encuentra asequible en el techo de la Cabina Custom y en el panel superior trasero, en una combinación de color de dos-tonos con colores standard. Las siguientes partes son pintadas de negro: Bastidor, estribos, ruedas, depósito de combustible y tapa, lámpara trasera, muelles, ejes, espejo exterior, barra divisoria de puerta, marco de derivabrasis y parachoques.

EQUIPO Y ACCESORIOS ASEQUIBLES a costo extra:

Eje delantero—Trabajo Pesado*.....	Espejo de retrovisión exterior—derecho o izquierdo, ajuste de 6"	Cristal de tinte
Opciones de frenos (vea arriba).....	Espejo, tirantes de brazo Radio-receptor	Ganchos de remolque
Cabina Custom.....	Protector de la parrilla del radiador—T.P.	Cajas de cambios (vea arriba)
Señales de dirección de vuelta.....	Llantas—De base ancha T-800	Visera
Luz del compartimiento del motor.....	Protector de llamas (3 en el estuche) con banderolas	Lavaparabrasis
Ventilador de trabajo pesado.....	Funda de asiento	Ruedas y neumáticos—T-700:
Extintidor de fuego (1 $\frac{1}{2}$ cuartos).....	Protectores contra salpicaduras (3 medidas)	Ruedas std. y (10)
Calculador y desescarchador.....	Faro orientable con soporte	neumáticos 8.25-20 10-c.e.
Sistema por aire mágico o de recirculación.....	Luz de pare	Ruedas y neumáticos—T-800:
Tapa de seguridad del depósito de combustible.....	Tacómetro mecánico	(6) ruedas fundidas y (11) llantas 7.5
	Luz trasera, mano derecha	(11) ruedas de disco 20 x 7.0 de 8 ó 10 espárragos
		(11) ruedas de disco 20 x 7.5 de 10 espárragos
		(10) neumáticos 10.00-20 12-c.e.

*Con eje delantero para trabajo pesado se requieren muelles delanteros para trabajo pesado, frenos completamente de aire, neumáticos 10.00-20 12-c.e. con ruedas de fundición y llantas 7.5 ó 8.0 de disco 20 x 7.5 10-espárragos.

¡Hay un lucrativo CAMIÓN FORD adecuado para su trabajo!