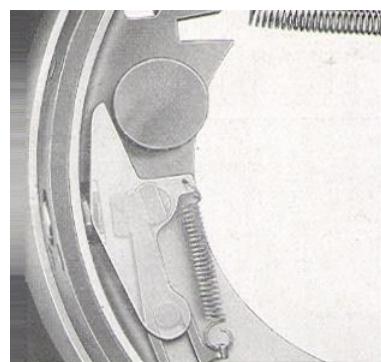
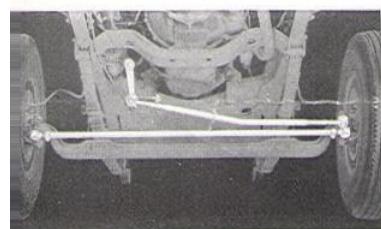


La Studebaker Présente
**LES NOUVELLES SÉRIES 1949
DE CAMIONS 2R-5 ET 2R-10**

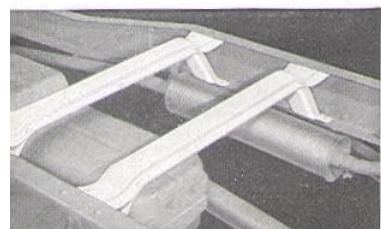


Le mécanisme auto-réglage des freins des nouveaux camions Studebaker 1949 règle la position de la mâchoire AV, chaque fois que la garniture subit une usure de cinq millièmes de pouce. Ceci maintient un débattement exact, et uniforme, entre le tambour et la mâchoire pour toute la durée de vie de la garniture. L'appareil de retenue en côtes, une exclusivité Studebaker qui vous permet de vous arrêter en côte et de repartir sans rouler en arrière, est disponible pour tous les modèles contre un léger supplément.

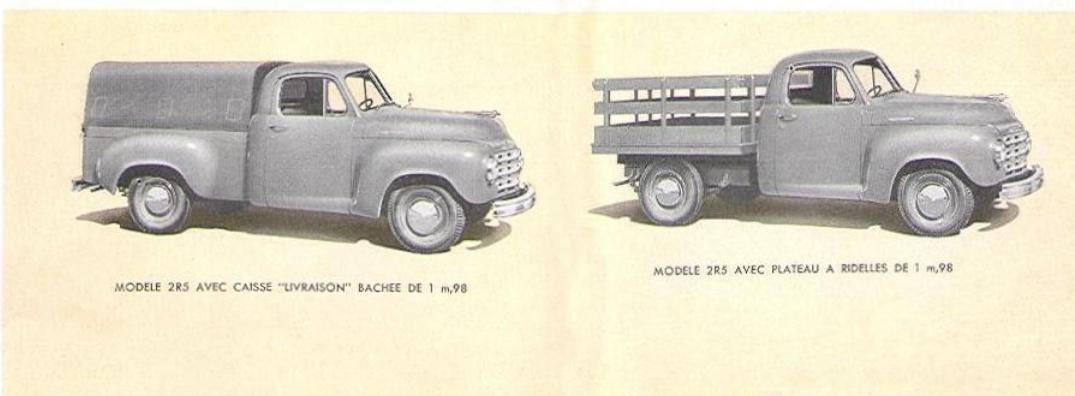


Vous n'éprouvez jamais de contre-coups au volant avec un camion Studebaker 1949 grâce à la combinaison de la direction à rapport variable et de la timonerie en croix. Les tiges de direction vont, aussi directement que possible, du boîtier de direction à une roue, puis à l'autre.

Deux perfectionnements uniques rendent les camions Studebaker 1949 encore plus robustes et plus sûrs. La largeur et la longueur du cadre ont été augmentées. De plus, des traverses du type "boîte" fortifient tous les points subissant les plus gros efforts, et contribuent également à augmenter la rigidité du cadre.

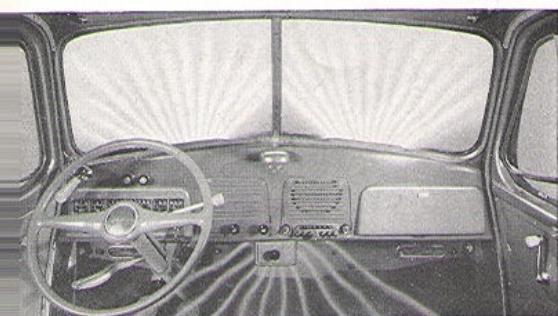


LA CAMIONNETTE 2R5 AVEC CAISSE "LIVRAISON" DE 1 m,98

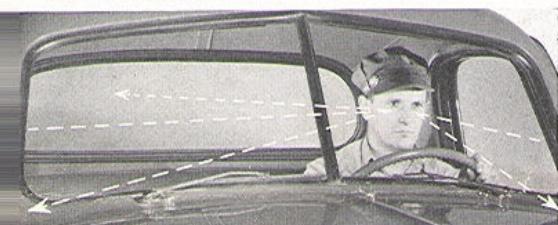


DES CABINES SPACIEUSES

avec un confort incomparable et une visibilité quasi-absolue

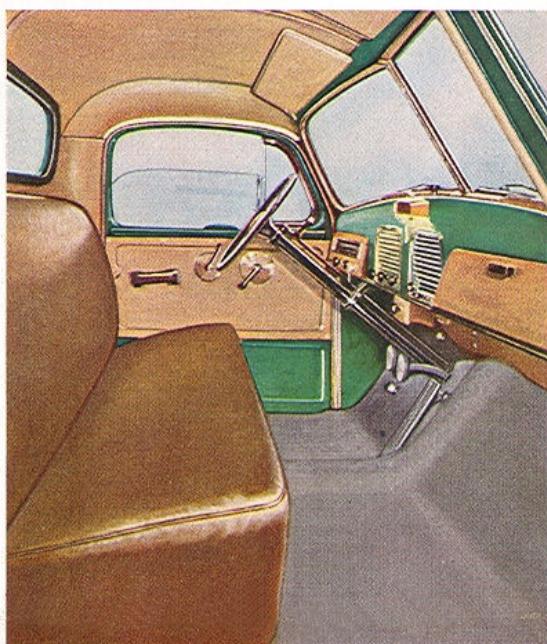


Le meilleur système de chauffage et de ventilation au monde est facultatif, contre supplément, sur tous les camions Studebaker 1949. Le chauffage étant fermé, cet appareil assure une circulation constante d'air frais à l'intérieur de la cabine. Par temps froids, vous n'avez qu'à mettre la chauferette et le dégivreur en marche pour être aussi confortable que possible.



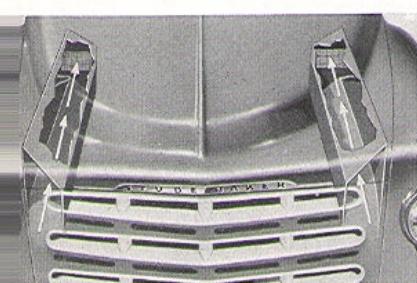
Un champs visuel libre de toute obstruction — Voilà ce qui attend l'héureux chauffeur d'un camion Studebaker 1949. La surface des glaces et du pare-brise a été augmentée de 22,8%.

Les marches des cabines Studebaker sont invisibles! Cette exclusivité Studebaker élimine le danger de glisser sur un marchepied mouillé ou couvert de verglas. La marche est à l'intérieur de la porte et à l'abri de la pluie et de la neige.

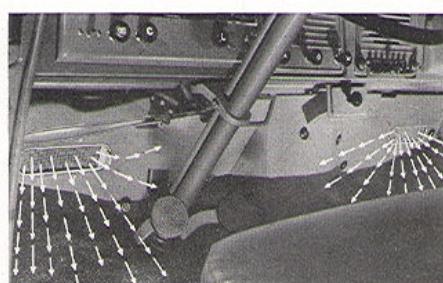


La cabine du camionneur est son domaine lorsqu'il se trouve au volant d'un camion Studebaker 1949. Ces spacieuses cabines, dont les sièges ont cinq pouces de plus en largeur qu'auparavant, assurent un confort sans égal. La distance entre le dossier et le tableau de bord a été augmentée, ainsi du reste que l'espace entre le siège et le toit, vous donnant ainsi encore plus d'aisance de mouvement. Les sièges, munis de robustes ressorts à boudin, vous permettent d'arriver à destination aussi frais qu'au départ.

De plus, l'équipement de série de chaque cabine Studebaker comprend deux essuie-glace; deux visières pare-soleil; deux accoudoirs; un cendrier; une lampe fonctionnant à l'ouverture et à la fermeture des portes, l'une desquelles comprend une serrure de sûreté; des gâches de serrure rotatives; un compartiment sur le tableau de bord; et des arrêts de porte.



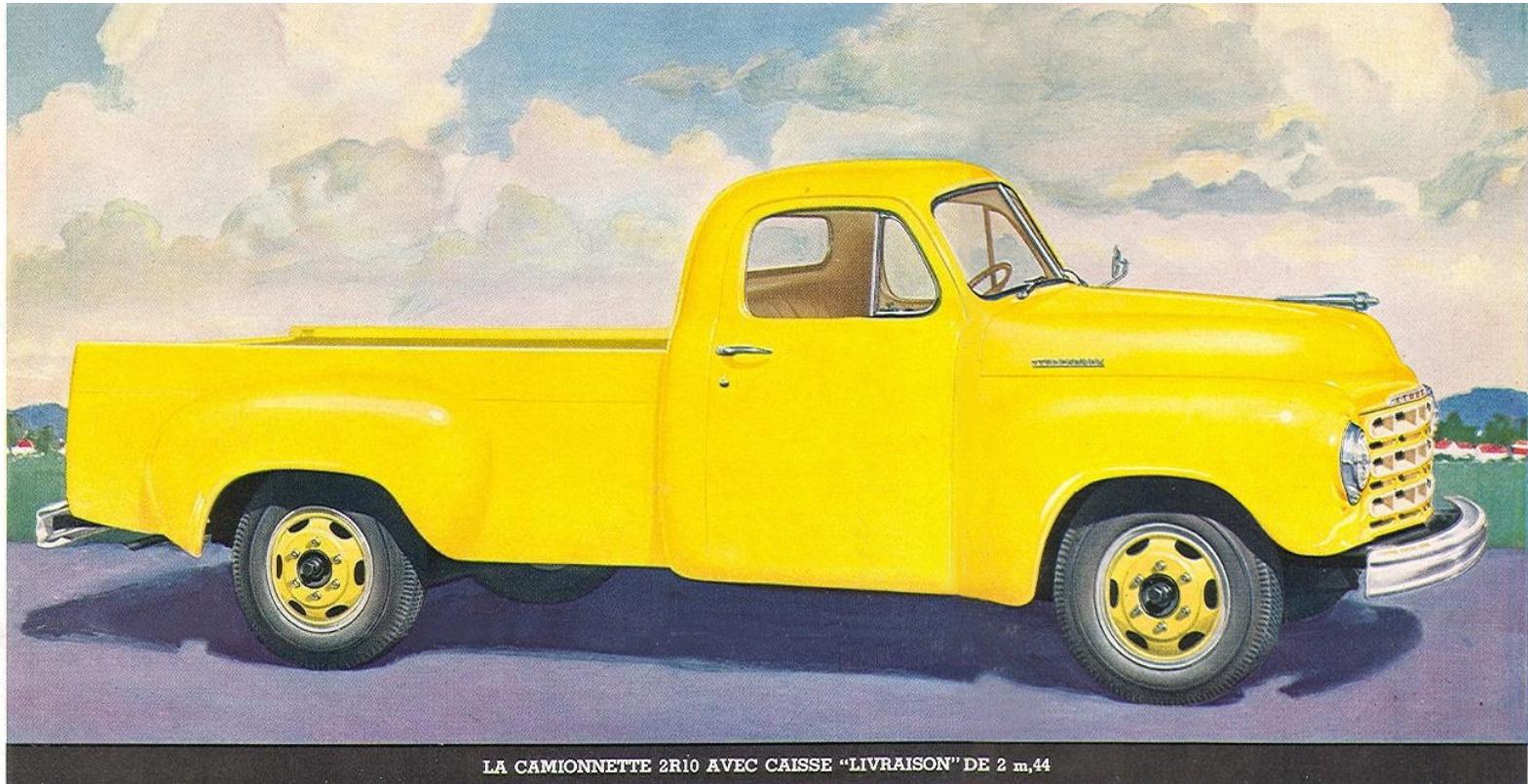
Ci-dessus, une vue en coupe des conduits d'air prévus de chaque côté du capot, qui assurent le passage d'air frais au système de ventilation des camions Studebaker 1949. Ces deux conduits permettent le passage d'air frais en grandes quantités, mais ni pluie ni neige ne peuvent entrer dans la cabine.



L'air passant dans les conduits entre dans la cabine au niveau du plancher par deux événements coulissants qui s'ouvrent ou se ferment au pied. Le conduit d'air sur le côté gauche du moteur sert également de prise d'air pour le Conditionneur d'Air, et fournit de l'air frais à la chauferette et au dégivreur. Avec ce système, la cabine est toujours confortable.



Un simple mouvement du doigt et les volets d'aération sur les glaces s'ouvrent ou se ferment à votre gré. Équipement standard sur tous les nouveaux camions 1949 de la série 2R.



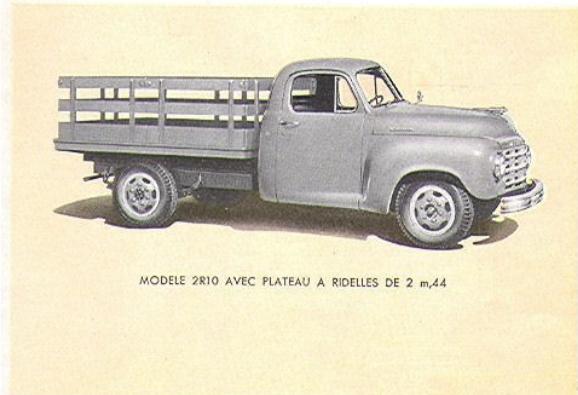
LA CAMIONNETTE 2R10 AVEC CAISSE "LIVRAISON" DE 2 m.44

Cette Immense Usine est le Quartier Général des Nouveaux Camions Studebaker

Bâtie par le gouvernement, mais appartenant maintenant à la Studebaker, cette immense bâtisse a été transformée en l'une des fabriques de camions les plus modernes en Amérique. Elle couvre une superficie de près de 90.000 mètres carrés.

C'est dans l'enceinte de ces murs que les sensationnels camions Studebaker 1949 sont fabriqués suivant les méthodes les plus efficaces de l'industrie de l'automobile. Le meilleur équipement pour la fabrication de camions fonctionne ici sous l'œil vigilant des ouvriers les plus habiles et les plus consciencieux du pays.

Le bâtiment comprend un appareil de conditionnement d'air qui assure la circulation d'air frais à une température égale par tout temps. L'éclairage est idéal, et tout est prévu pour faciliter le travail des ouvriers autant que possible.



MODELE 2R10 AVEC PLATEAU A RIDELLES DE 2 m.44



Les ingénieurs de la Studebaker ont conçu deux des meilleurs véhicules militaires utilisés pendant la dernière guerre. Et les nouveaux camions Studebaker reflètent le savoir qu'ils ont acquis durant leurs longues années d'expérience.



Chacun des nouveaux camions Studebaker 1949 est soumis aux épreuves les plus rigoureuses. Avant fait leurs preuves sur le grand champs d'essai de la Studebaker, où ils ont dû combattre le sable, l'eau et la boue, ces splendides camions sont actuellement prêts à vous servir de la manière impeccable qui est caractéristique du nom Studebaker.

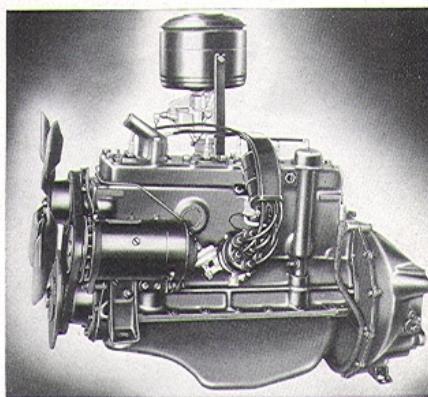
Les ouvriers de la Studebaker, dont la renommée est mondiale, soignent irréprochablement l'exécution de ces nouveaux camions. Un grand nombre d'entre eux sont membres des fameuses équipes de pères et fils qui ont acquis une réputation sans égale dans l'industrie pour leur travail soigné et consciencieux.



ACCESSIBILITE SANS PAREILLE



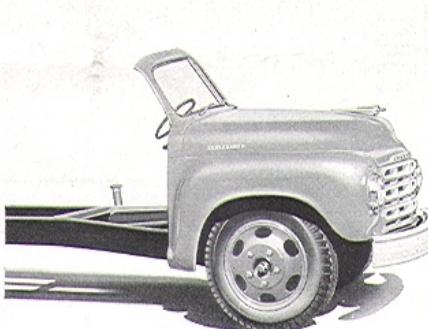
Aucun effort n'est nécessaire pour charger ou décharger la marchandise avec une nouvelle camionnette Studebaker. La porte AR., qui se rabat au même niveau que le plancher, vous permet de faire glisser la charge d'un bout à l'autre du bac.



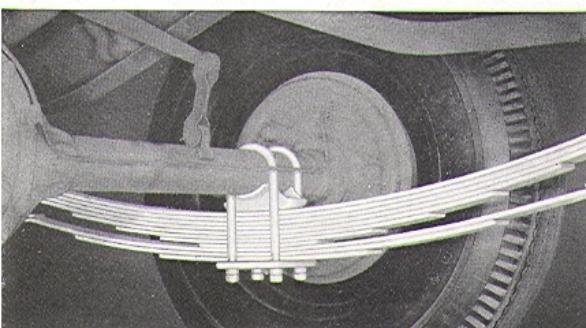
Le sensationnel moteur Studebaker "Econ-o-miser" fournit de la puissance à profusion à ces nouveaux camions 2R5 et 2R10, tout en étant aussi économique que possible. Sa conception simplifiée rend l'entretien encore plus facile. La culasse à turbulence se joint à la haute compression pour produire encore plus de puissance. Les sièges de soupapes intégraux et le refroidissement complet des cylindres assurent un fonctionnement doux et régulier.



La nouvelle accessibilité des organes du moteur est une des caractéristiques qui se remarquent sur tous les camions Studebaker 1949. Il n'est plus nécessaire de vous tenir sur une boîte pour atteindre le moteur, les instruments ou les accessoires. La fatigue que l'on ressent lorsqu'on se tient sur la pointe des pieds est également éliminée. Chaque organe important est facile à voir, à atteindre et à entretenir. La conception du capot tend également à faciliter le travail d'entretien.

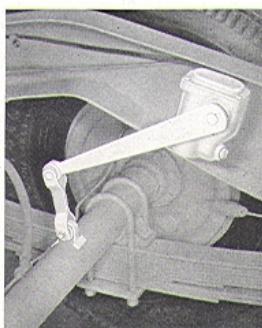


L'avant en "V" est disponible pour tous les châssis de camion Studebaker 1949. Cet avant permet le montage d'une grande variété de caisses spéciales. Il est surtout utile lorsque le compartiment du chauffeur est incorporé à la caisse elle-même, car il en résulte une augmentation de capacité et encore plus d'aisance de mouvement pour le chauffeur.



←**Les nouveaux ressorts** des modèles 2R5 et 2R10 sont conçus tout spécialement pour fonctionner encore plus souplement. Toutes les jumelles sont montées sur silentblocs. Des ressorts à double échelon sont disponibles contre supplément.

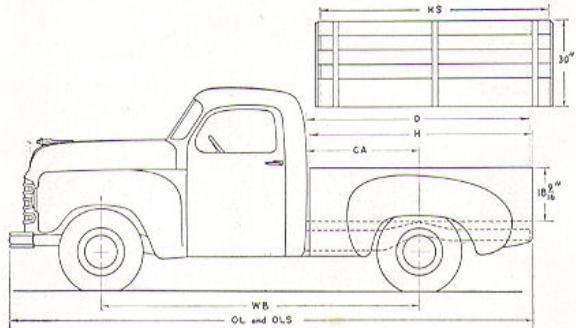
De robustes amortisseurs AV. et AR. font partie de l'équipement de série de ces nouvelles camionnettes 1949. Notez qu'afin de compenser les chocs de la route, les ressorts AV. sont montés au-dessus de l'essieu, et les ressorts AR. en dessous.



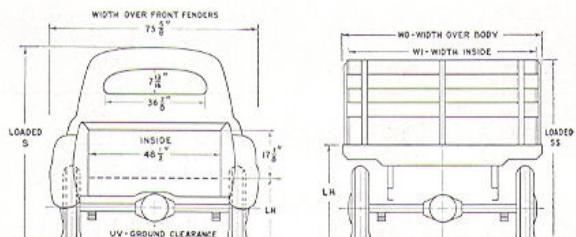
SPECIFICATIONS

Camions Studebaker 1949

MODELES 2R5 ET 2R10



MODÈLE	2R5	2R10
WB—Empattement	2 m.84	3 m.10
CA—Dc la cabine au pont AR.	101,60 cm.	127 cm.
D—De la cabine à l'extrémité du cadre	199 cm.	245 cm.
H—Longueur intérieure de la caisse Pick-Up	192 cm.	243 cm.
HS—Longueur intérieure du plateau à ridelles	203 cm.	241 cm.
OL—Longueur totale avec caisse Pick-Up	471 cm.	517 cm.
OLS—Longueur totale avec plateau à ridelles	490 cm.	528 cm.



MODÈLE	2R5	2R10
Empattement	2 m.84	3 m.10
S—Distance du sol au toit de la caisse véhicule chargé	177 cm.	178 cm.
LH—Distance du sol au plancher du plateau Pick-Up, véhicule chargé	60,64 cm.	61,27 cm.
UV—Débattement au sol	18,89 cm.	18,73 cm.

MODÈLE	2R5	2R10
Empattement	2 m.84	3 m.10
SS—Distance du sol à la partie supérieure des ridelles véhicule chargé	168 cm.	170 cm.
LH—Distance du sol au plancher du plateau à ridelles, véhicule chargé	90,64 cm.	94 cm.
WO—Largeur extérieure	184 cm.	212 cm.
WI—Largeur intérieure	170 cm.	198 cm.

N. B.—Les dimensions ci-dessus s'entendent avec pneus de série.

The Studebaker Export Corporation South Bend 27, Indiana, E. U. A.

La Studebaker se réserve le droit de modifier les spécifications figurant dans la présente sans aucune obligation envers les acheteurs ultérieurs et d'apporter des modifications sans aucune obligation envers les possesseurs de véhicules fabriqués antérieurement.

Modèle et Empattement 2R5, 2 m.84—2R10, 3 m.10

MOTEUR

Type et nombre de cylindres Soufflantes latérales; 6

Alésage et course 76 x 102 mm.

Couplage 4

Traisance au frein 80 C.V.

Couple de torsion 18,5 kgs/m

Rapport de compression 6,5 à 1

PISTONS

..... A chaleur contrôlée, fente en T, rectification par camé,

plaquette d'étain

Métal

..... Alliage d'aluminium

VILEBREQUIN

Type Forger, traitement thermique

Nombre de pâtières 4

SYSTEME DE REFRIGERATION

Faisceau du radiateur Cellulaire

Surface AV. du radiateur 2219 cm.²

Epaisseur du faisceau 5,71 mm.

Oui

Thermostat

Type d'épurateur d'air A bain d'huile; 0,47 lt., avec pare-bruit

SYSTEME ELECTRIQUE

Accumulateur 15 plaques; 100 ampères-heure

Génétratrice Refroidissement par air; en dérivation;

à grand rendement;

Contrôle automatique du voltage et du courant Oui

Contrôle automatique de l'allumage Oui

BOITE DE VITESSES

Levier de changement de vitesses sur la colonne de direction Oui

Nombre de vitesses 3

Rapports d'engrenages: 1ere 3,34 à 1

2eme 3,09 à 1

3eme 1,69 à 1

4eme 1 à 1

Marche AR 4,53 à 1

BOITE DE VITESSES FACULTATIVE (contre supplément)

Type à 4 vitesses (avec levier de changement de vitesses conventionnel sur le plancher). Prise directe en 4ème

Rapports d'engrenages: 1ere 6,4 à 1

2eme 3,09 à 1

3eme 1,69 à 1

4eme 1 à 1

Marche AR 7,82 à 1

PONT AR. 2R5 2R10

Type Semi-flottant; Hypoïde Flottant; à couple conique

Dimension Standard 4,28 à 1 5,571 à 1

Facultative Non 4,857 à 1

Vole 151 cm. 153 cm.

ESSIEU AV. 2R5 2R10

Type Elliott renversé Elliott renversé

Vole 154 cm. 154 cm.

PNEUMATIQUES 2R5 2R10

avec pneu de secours

De série—Roues AR simples 6,00/16 x 4 plis 6,50/16 à 6 plis

Facultative—Roues AR simples (contre supplément) 6,00/16 x 6 plis 7,00/16 à 6 plis

6,50/16 x 6 plis 7,00/16 à 8 plis

DIRECTION

Type A rapport variable, came et levier double

Rapport 14-12-14 à 1

Direction sans à-coups Oui

RESSORTS AV. 2R5 2R10

Type Semi-elliptiques Semi-elliptiques

Montage Sous le pont Sous le pont

Longeur et largeur 101,60 x 4,44 cm. 101,60 x 4,44 cm.

Nombre de lames—Standard 8 8

Jumelles Montées sur silentblocs Montées sur silentblocs

RESSORTS AR. 2R5 2R10

Type Semi-elliptiques Semi-elliptiques

Montage Sous le pont Sous le pont

Longeur et largeur 130 x 4,44 cm. 130 x 5,08 cm.

Nombre de lames 9 10

Jumelles Montées sur silentblocs Montées sur silentblocs

FREINS AU PIED 2R5 2R10

Type Hydrauliques; auto-centrées à réglage automatique Hydrauliques; auto-centrées

Surface totale de portée 1100 cm.² 1275 cm.²

CADRE 2R5 2R10

Hauteur des longerons 17,77 cm. 17,93 cm.

Largeur des flasques 1,37 cm. 1,37 cm.

Epaisseur 0,317 cm. 0,396 cm.

Largur du cadre à l'arrière 102,87 cm. 103,02 cm.

Nombre de traverses (type "bolte") 6 6

EQUIPEMENT DU CHASSIS, DE LA CABINE ET DE LA CAISSE

Frein à main à commande par levier; raccords de graissage Alémité;

accumulateur de 100 ampères; coupe-circuit d'arrêt de l'éclairage; les avertisseurs de bord; pare-chocs AV. et AR.; pare-chocs AR. renforcés à double échelon; épurateur d'air à bain d'huile de 0,95 litres; accumulateur à 19 plaques; génératrice à conjonction rapide; amplificateur de pression pour les essieu-glaces; appareil de retenue en cotes; avertisseurs jumelés; pare-chocs AV. chromé; pare-chocs AR. chromé ou vert; pare-chocs extérieur; coloris "Rouge Cherokee", "Vert Clover", "Beige", "Cuban", "Bleu Iroquois", "Bleu Melody", et "Jaune Chrome". Les châssis à avenir droit ne sont fournis qu'avec une couche d'apprêt.

EQUIPEMENT FACULTATIF (contre supplément)

Boîte de vitesses à 4 vitesses; pare-chocs aux pieds renforcés à double échelon; pare-chocs AV. et AR.; pare-chocs AR. renforcés à double échelon; épurateur d'air à bain d'huile de 0,95 litres; accumulateur à 19 plaques; génératrice à conjonction rapide; amplificateur de pression pour les essieu-glaces; appareil de retenue en cotes; avertisseurs jumelés; pare-chocs AV. chromé; pare-chocs AR. chromé ou vert; ventilateur à 6 pales; radiateur "poids lourd" avec ventilateur à 6 pales.