STUDEBAKER

Director Sedan

Studebaker Director Sedan

Kauneus ja sirous, joka tähän asti on ollut vain yksityistilauksesta valmistettujen vaunujen erikoisominaisuutena, ei enää ole varakkaiden yksinetu toiminimi Studebakerin „oma valmistus“ menetelmän johdosta. Studebaker Director Sedan vaunuun on yhdistetty kaikki yksityistilauksesta valmistetun vaunun hienoudet hinnan halpuuteen.

Vaunun ääriviivat ovat voimakkaat — kuten kalleissa vaunuissa on tapana — sisustus täydellinen loistorakenne ja tunnusmerkkinä loistovaunujen tunnus, Atalanta-merkki, häiriintymättömän voittokulun perikuva.

Vaunu, joka kahlehtii katseen ja herättää hämmästystä. Korin kiiltolakkaus on Studebaker-sininen ja Pewamo-sininen, viivoitus vaalean norsunluun värinen.

Patjoitus on syvä, loistelias ja tilava; Chase Mohair päällystys ja siro nyörireunoitus; metalliosat Butler hopeata; kattovalaistus; leveissä ikkunoissa olevat silkkiset vetouutimet todistavat hienostunutta makua.

Tuulilasi on yksiosainen, vedotonta tuuletusmallia. Se johtaa ilmaa mielinmäärin joko matkustajain päiden yli tai kuljettajan paikalle ja sitä säädetään kojelaudan yläpuolelle mukavasti sijoitetulla vivulla.

Tuulilasin ollessa vinoasennossa sisäänpäin ei vesi voi mitenkään tunkeutua kuljettajan paikalle, koska suojalevyn alle kätketyt urat johtavat sen pois. Tämän laitteen edut sadekuurojen sattuessa ovat selvät.

Taiteellisesti valmistetulla kojelaudalla on soikean lasin alla seuraavat kojeet: nopeusmittari, bentsiinimittari, moottorin lämpömittari ja amperimittari. Yhteinen ohjaus- ja sytytyslukko, jonka avain samalla sopii varavanteen ja ovien lukkoihin. Kaksisäteiset, terhonmuotoiset valonheittäjät ja sivulyhdyt säädetään ohjauspyörällä olevalla valokatkaisijalla. Takalyhty, itsetoimiva tuulilasin puhdistaja, etu- ja takapuskurit kuuluvat standard-varusteihin.

Kori on terästä, Studebakerin suunnittelema ja valmistama, sen kapeat mutta lujat pylväät sallivat täysin vapaan näköalan. Oviaukot ovat 66 cm leveät.

Society of Automobile Engineers'in lausunnon mukaan on Director Sedan sekä paino- että suuruusluokkansa lujin Sedan. Rauhallisesti käyvän L-mallisen Director moottorin tehokkuus, luotettavaisuus ja kestävyys ovat kuuluisat.

Paitsi erinomaista tehokkuutta on Director mallissa muitakin hyviä ominaisuuksia. jotka aiheuttavat äärimmäisen ajomukavuuden ja varmuuden, nimittäin nelipyöräjarrut, kiekkopyörät ja täydelliset pallorenkaat.

Öljysuodatin, ilmanpuhdistaja ja vesitiivis sytytysjärjestelmä estävät lian tunkeutumasta moottoriin.

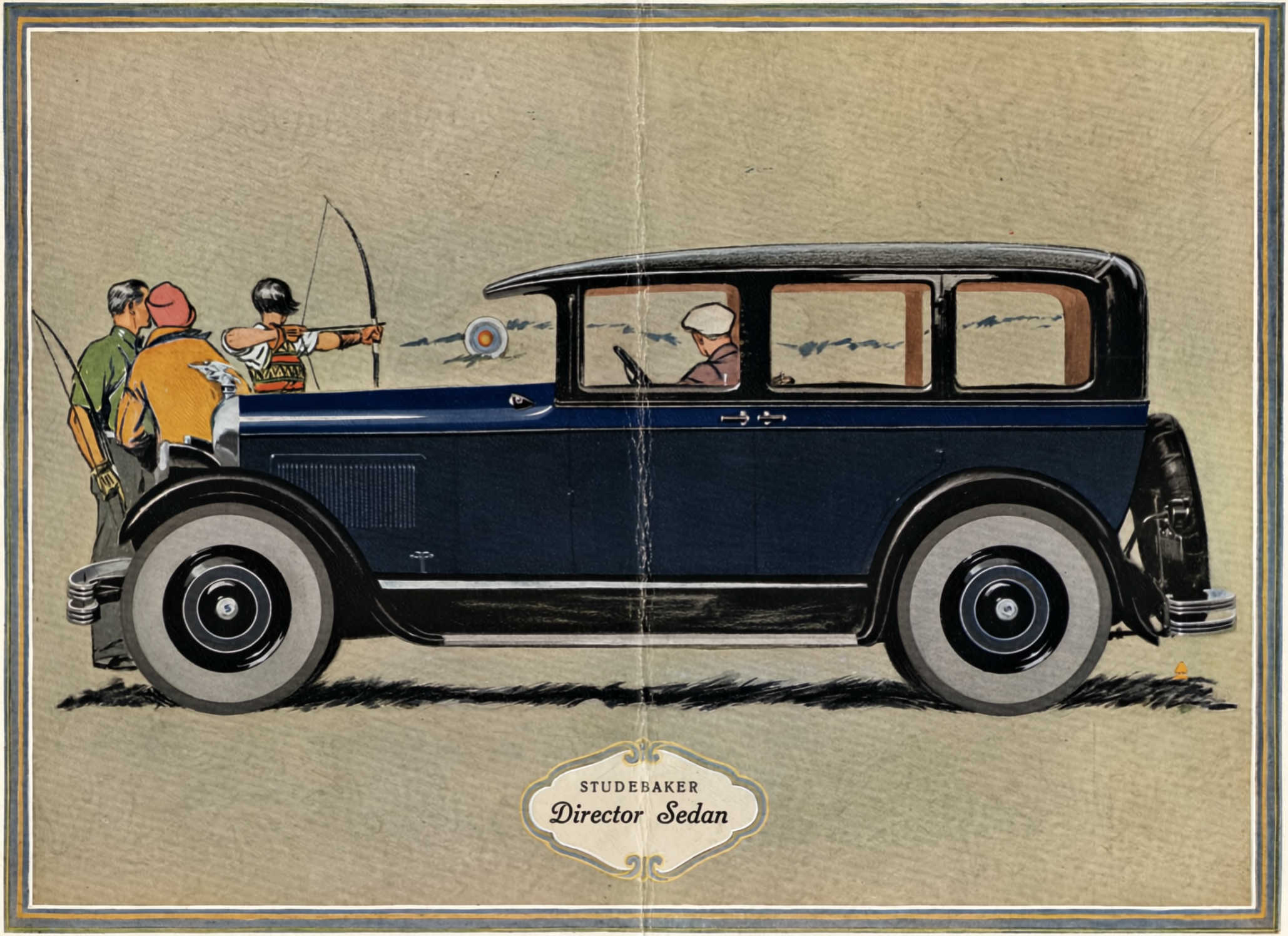
Studebaker Director runkojen mekanisesta täydellisyydestä on yli 800 todistetta sellaisilta Studebaker-vaunujen omistajilta, joiden vaunut vieläkin, suoritettuaan yli 160,000 kilometrin matkan ovat käytännössä.

ATALANTA
Studebaker loistolaadun tunnusmerkki.

Pääedustaja Suomessa:

Korpivaara & Halla Oy.

Helsinki, Itä-Heikink. 9. — Puh. 20202 (sarja)


STUDEBAKER
Director Sedan

ERIKOISSELOSTUS — *Studebaker Director Sedan*

Akseliväli: 2,87 m.

Moottori: Voimakas moottori, L-malli, ryhmään valettu, Studebakerin suunnittelema ja valmistama. Sylinterin läpimitta on 86 mm ja iskun pituus 114 mm. Kehittää 50 HV (27 HV R.A.C. tai S.A.E. kaavan mukaan) 2200 minuuttikierroksella. Moottori ja vaihdelaatikko muodostavat lujan voimalaitosyhdistelmän. Irroitettava sylinterin kansi tekee polttokammioiden täydellisen koneistamisen mahdolliseksi. Valurautaiset, neljällä renkaalla varustetut männät ja erikoisen pitkät (254 mm), tarkoin valikoidusta teräksestä taotut kiertokanget ovat erikseen parittain valitut ja siten joka koneessa täydellisesti tasapainossa.

Kiertokangen laakerit ovat valettua laakerimetallia; lujissa 22 mm pitkissä, korkealle mäntiin asetetuissa mäntätapin laakereissa on pronssiset laakeriholkit.

Erikoisen raskas kampiakseli, joka on taottu erikoisesti Studebakerille, heidän määräystensä mukaan valmistetusta erikoisteräksestä sekä kiertokanget ovat joka puolelta koneistetut täydellisen tasapainon saavuttamiseksi. Kampiakseli käy neljässä suuressa, pronssikuorella varustetussa laakerissa, joiden yhteinen kantopinta on 117 neliö-cm.

Nokka-akseli käy neljässä laakerissa ja on se valmistettu erikoisteräksestä erikoislämpökäsittelyn avulla nokkien erikoista lujuutta ja kovuutta silmälläpitäen. Nokat ja laakerit ovat akseleineen yhdestä kappaleesta taotut.

Rullapuskimet käyttävät venttiilejä, joiden läpimitta on 38 mm ja nousu 8 mm. Venttiilit ovat asetetut 20 asteen kulmalle sylinterien keskiviivaa vastaan. Kampikammiossa oleva öljy, joka roiskuu kaikkiin venttiilikoneiston osiin, voitelee venttiilivarret täydellisesti.

Kaikki apukoneistot, öljypumppu, dynamo, relee, virranjakaja ja itsetoimiva sytytyksensäätäjä ovat yhdistetyt yhdeksi ainoaksi apukoneistoyhdistelmäksi ja kiinnitetyt yhteiselle perustalle moottorin oikealla puolella. Nämä saavat voitelunsa perustan alla, kampikammion seinässä olevan aukon kautta roiskuvasta öljystä.

Voitelu: Tehokas painevoitelu, josta huolehtii hammasrattaiden käyttämä öljypumppu, painaa öljyn suoraan kampiakselin, nokka-akselin ja kiertokankien laakereihin. Etumaisten kampi- ja nokka-akselin laakerien liikaöljy valuu ketjukammioon ja voitelee moottoriketjun. Liikaöljy kiertokankien laakereista roiskuu sylintereihin ja voitelee mäntätapit ja sylinterien seinät. Kampikammioon takaisin juoksevä öljy siivilöityy erittäin suuressa ja helposti puhdistettavassa öljysuodattimessa, joten moottori käy aina puhtaassa öljyssä. Kojelaudalla oleva öljymanometri näyttää öljypumpun painetta. Rungon voitelu tapahtuu korkeapainejärjestelmällä.

Kaasutus: Kaasuttaja on 25 mm läpimittainen, erikoiskaasuttaja. Mitään säätöä paitsi kylmällä ilmalla käytettävää ilmankuristusvipua, ei tarvita. Ilmanpuhdistaja estää pölyn tunkeutumasta kaasuttajan imuputkeen. Kaasuttajan säätövipu on ohjauspilarin yläpäässä. Kiihdyttäjäpoljin on mukavassa asemassa lattialla. Parennettu imuputkiyhdistelmä on kahdesti haaroitettu varmentaen tasaisen kaasujaon kuhunkin sylinteriin.

Sytytys: Virta saadaan moottorin oikealla puolella olevasta, apuakselia käyttävästä dynamosta eboniittiväliseinillä varustetusta akkumulaattorista. Virranjakajaa käyttää samoin apuakseli. Sytytysjärjestelmä on vesitiiviisti koteloitu. Sytytyksen katkaisija on erityinen kokonaisuus ja kiinnitetty kojelaudalle ohjauspilarin viereen.

Käyntiinpano: Luja ja vankkarakenteinen, se toimii mukavasti lattialle sijoitetusta katkaisijasta.

Bentsiinijärjestelmä: Konepeiton alla, vasemmalla puolella oleva imusyöttölaite siirtää bentsiinin ehdottoman tiiviistä 57 litran vetoisesta polttoainesäiliöstä, joka on kiinnitetty kehyksen takapäähän ja jota suojelee teräskilpi. Kojelaudalla oleva bentsiinimittari osoittaa sälliössä olevan bentsiinimäärän.

Jäähdytys: Vesijäähdytys pumpun avulla. Putkijäähdyttäjä ja 43 cm läpimittainen nelisiipinen tuulettaja, joka saa käyttönsä apuakselista.

Kytkin: Yksinkertainen, moottorin kanssa yhteenrakennettu kuivalevykytkin. Se on erinomaisen yksinkertainen ja tehokas, käyntiinpano on hyvin pehmeä.

Vaihdelaatikko: Moottorin ja kytkimen kanssa yhteenrakennettu; kuulakytkentä, kolme vaihdetta eteen- ja yksi taaksepäin. Kaikki akselit ja vaihdepyörät ovat erikoisterästä. Vaihtotanko on keskellä, vaihdelaatikon päällä.

Taka-akseli: Studebakerin parantama, puolivapaa, erikoisen vahvat kromi-molybdeniteräsakselit, kierrekartiovälityspyörät. — Kuormituksen kantavat sekä navoissa että tasauspyörästössä suuret kartiorullalaakerit. Takasilla on paksua puristettua terästä ja suurta jäykkyyttä silmälläpitäen muodostettu. Poistamalla lautaspyörän pääsee kaikkiin osiin helposti käsiksi.

Voimansiirto: Hotchkiss järjestelmä. Työntövoiman siirtävät erittäin lujat jouset. Kardaaniakseli on lujaa, 44 mm läpimittaista teräsputkea, kahdella kardaaninivelellä varustettu, nivelkulma on syvälle alassijoitetun kehyksen johdosta mahdollisimman pieni.

Jouset: Puolisoikeat, etujousien pituus 91 cm, leveys 50 mm, takajousien pituus 127 cm. leveys 50 mm. Kumpienkin jousien takapäät lepäävät erikoisteräksestä valmistetuissa pitimissä, jotka ovat erikoisen lujarakenteiset. Kaikki jousipultit ovat erittäin lujat ja jousien silmissä on pronssiholkit. Toiminimi Stutebaker valmistaa itse jousensa erikoisteräksestä, joka puolestaan valmistetaan Studebaker-määräysten mukaan.

Jarrut: Studebakerin suunnittelemat ja rakentamat mekaaniset nelipyöräjarrut. Sekä etu- että takapyörissä erittäin suuret jarrurummut. Jarrutanko on voimakasta jarrutusta varten kyllin pitkä. Jarrutus takapyörissä on aina voimakkaampi kuin etupyörissä liukumisen estämiseksi. Yksinkertaiset mekaaniset jarruntasaajat varmistavat täysin tasaisen jarrupaineen jakaantumisen.

Käsijarru: Vaikuttaa vaihdelaatikon valta-akselin takapäähän, se pannaan toimimaan kojelaudan keskikohdan alasyrjään sijoitetun kahvamaisen vetotangon avulla. Tällä laitteella on poistettu vanhanaikuinen käsijarrutanko.

Lukko: Yhteinen, tiirikoitsematon ohjaus- ja sytytyslukko, joka oikeuttaa Studebaker-vaunun omistajan alimpaan vakuutusmaksuluokkaan. Sama avain sopii varavanteen ja ovien lukkoihin.

Lokasiivet: Kauniisti kaartuvat, erikoismalliset, lujasta teräksestä puristetut, yhtyvät astinlautoihin syvällä kaarella.

Ohjaus: Ruuvi ja ruuvipyöräohjaus, joka on erikoisesti pallorenkaita varten suunniteltu. Kartiorullalaakerit olkatapeissa tekevät ohjauksen keveäksi ja helpoksi, Studebaker-vaunujen erikoisetu.

Kehys: Korkea, lujarakenteinen, puristettua U-terästä, edestä kavennettu etupyörien suurempaa ohjauskulmaa silmälläpitäen. Sivukannattajien korkeus on 152 mm, laipan leveys 47 mm ja niitä sitoo toisiinsa seitsemän poikkitukea. Kehyksen kummassakin päässä on putkipoikkituet. Kehyksen rakenteen lujuus on suuri varmuustekijä.

Pyörät: Teräskiekkopyörät, rungon väriset.

Renkaat: Täydelliset pallorenkaat 31×5,25 joka pyörässä, liukuvastusmallia.

Vaunukori: Uusinta mallia ja rakennetta oleva teräskori, lujat, hyvin kapeat pylväät sallivat täysin vapaan näköalan. Oviaukot ovat 65 cm leveät. Leveät ikkunat ovat peililasia.

Patjoitus: Ruumiinmukainen Chase-Mohairpatjoitus ja siro nyörireunoitus. Silkkiuutimet ikkunoissa, metalliosat sisällä Butler-hopeata. Koko sisustuksessa vallitsee täydellinen värisopusointu.

Valaistus: Kaksisäteiset, terhonmuotoiset valonheittäjät, uusin malli, parannetut linssit. Valokatkaisija, jolla säädetään valonheittäjät ja sivulyhdyt, on ohjauspyörällä helposti käsiteltävissä. Takaosan kattovalaistus ja takalyhty kuuluvat standardvarusteihin.

Varusteet: Itsetoimiva tuulilasin puhdistaja ja heijastuspeili. Yksiosainen tuulilasi, vedotonta tuuletusmallia, Studebakerin erikoismalli. Se johtaa ilmaa mielinmäärin joko matkustajain päiden yli tai kuljettajan paikalle ja sitä säädetään kojelaudan yläpuolelle mukavasti sijoitetulla vivulla. Tuulilasin ollessa vinoasennossa sisäänpäin ei vesi voi mitenkään tunkeutua kuljettajan paikalle, koska suojalevyn alle kätketyt urat johtavat sen pois. Tämän laitteen edut sadekuurojen sattuessa ovat selvät. Soikean lasilevyn alle on ryhmitetty nopeusmittari, bentsiinimittari, moottorin lämpömittari ja amperimittari. Nikkelöity jäähdyttäjä, Atalanta merkki, Studebaker loistovaunujen tunnusmerkki. Etu- ja takapuskurit.

Lakkaus: Korin kiiltolakkaus on kaksivivahteinen. Studebaker-sininen ja Pewamo-sininen, viivoitus vaalean norsunluun värinen.

Toiminimi Studebaker pidättää itselleen oikeuden muutella mitä hyvänsä yllaolevista selostuksista, sitomatta itseään myöhempiin ostajiin sekä tehdä uusia rakenteita ja parannuksia sovittamatta niitä aikaisemmin valmistettuihin vaunuihin.

STUDEBAKER

Director Sedan

Studebaker Director Sedan

Beauty and grace, which until now have only been a special feature of carriages made to private order, are no longer the exclusive business name of the wealthy due to Studebaker's "own manufacturing" method. The Studebaker Director Sedan carriage combines all the subtleties of a carriage made to private order at an affordable price.

The contours of the carriage are strong - as it is customary in expensive carriages, the interior is a perfect luxurious structure and the emblem of the luxurious carriages, the Atalanta mark, is the epitome of undisturbed winning.

A carriage that catches the eye and arouses astonishment. The gloss finish of the body is Studebaker blue and Pewamo blue, the dash is light ivory.

The mattress is deep, luxurious and spacious; Chase Mohair coating and graceful cord trim; metal parts Butler silver; ceiling lighting; the silky draft floats in the wide windows testify to refined taste.

The windshield is a one-piece, draft-free ventilation model. It directs as much air as you like, either over the passengers' heads or to the driver's seat, and it is adjusted with a conveniently located lever above the dashboard.

When the windshield is tilted inward, water cannot penetrate the driver's seat in any way, because the grooves hidden under the protective plate lead it away. The advantages of this device in the event of rain showers are clear.

The artistically made dashboard has an oval glass under it the following instruments: speedometer, petrol gauge, engine temperature gauge and ammeter. Common control and ignition lock, the key of which also fits the spare wheel and door locks. The two-beam, seed-shaped spotlights and side lanterns are adjusted with the light switch on the steering wheel. Taillight, self-operating windshield cleaner, front and rear bumpers are standard equipment.

The body is steel, designed and manufactured by Studebaker, its narrow but strong pillars allow a completely unobstructed view. The door openings are 66 cm wide.

According to the statement of the Society of Automobile Engineers, the Director Sedan is the strongest Sedan in its weight and size class. The quietly running L-model Director engine is famous for its efficiency, reliability and durability.

In addition to excellent efficiency, the Director model also has other features good features. which cause extreme driving comfort and safety, namely four-wheel brakes, disc wheels and perfect ball tires.

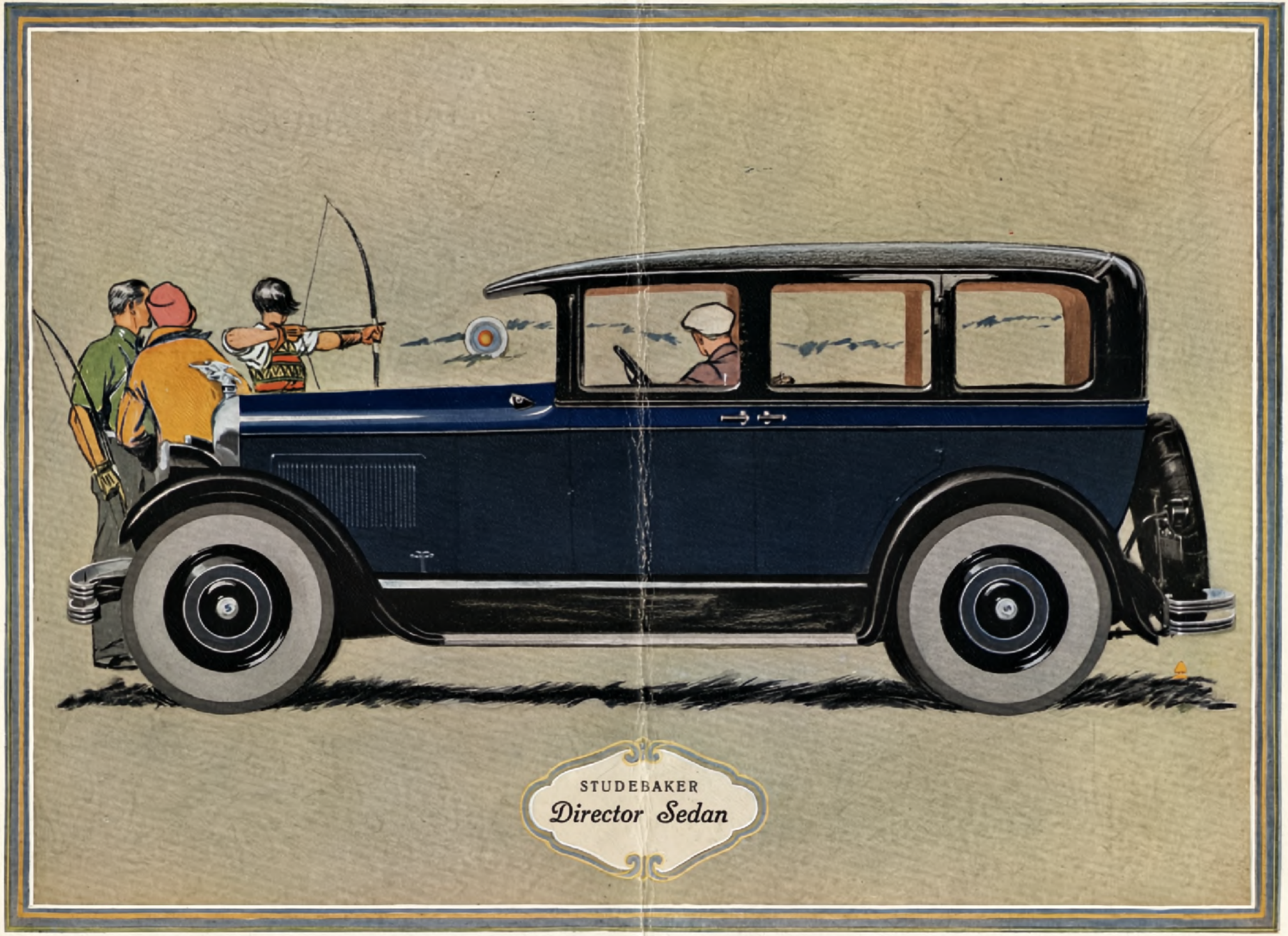
An oil filter, an air cleaner and a waterproof ignition system prevent dirt from entering the engine.

There are more than 800 proofs of the mechanical perfection of the Studebaker Director bodies from owners of Studebaker wagons whose wagons are still in practice after more than 100,000 miles.

ATALANTA
The hallmark of Studebaker excellence.

Main representative in Finland:

Korpivaara & Halla Oy.
Helsinki, Eastern Helsinki. 9. Tel. 20,202 (series)


STUDEBAKER
Director Sedan

SPECIAL REPORT - Studebaker . Sedan

Wheelbase: 2.87 m.

Engine: Powerful engine, L-model, cast in the group. Designed and manufactured by Studebaker. The diameter of the cylinder is 86 mm and the stroke length is 114 mm. Develops 50 HV (27 HV R.A.C. or S.A E. according to the formula) at 2200 rpm. The engine and gearbox form a strong power plant combination. The removable cylinder cover makes complete machining of the combustion chambers possible. The cast iron pistons equipped with four rings and the extra long (254 mm) connecting rods forged from carefully selected steel are individually selected in pairs and thus perfectly balanced in every machine.

The rotating rod bearings are cast bearing metal; the strong 22 mm long piston pin bearings placed high on the piston have bronze bearing sleeves.

The extra heavy crankshaft, forged specially for Studebaker, from special steel made to their specifications, and the connecting rods are machined on all sides to achieve perfect balance. The crankshaft runs in four large bearings equipped with a bronze shell, the common bearing surface of which is 117 square cm.

The camshaft runs on four bearings and is made of special steel with the help of special heat treatment, keeping in mind the special strength and hardness of the cams. Cams and bearings are forged from one piece with their shafts.

Roller rams use valves with a diameter of 38 mm and a pitch of 8 mm. The valves are set at an angle of 20 degrees against the center line of the cylinders. The oil in the crankcase, which splashes on all parts of the valve mechanism, lubricates the valve stems perfectly.

All auxiliary machinery, oil pump, dynamo, relay, current distributor and self-acting ignition regulator are combined into one single auxiliary machinery combination and attached to a common base on the right side of the engine. These are lubricated by oil splashing through a hole in the wall of the crankcase under the foundation.

Lubrication: Efficient pressure lubrication, provided by the oil pump used by the gears, presses the oil directly into the bearings of the crankshaft, camshaft and connecting rods. Excess oil from the front crankshaft and camshaft bearings flows into the chain chamber and lubricates the engine chain. Excess oil from the connecting rod bearings splashes into the cylinders and lubricates the piston pins and cylinder walls. The oil flowing back to the crankcase is filtered in a very large and easy-to-clean oil filter, so the engine always runs in clean oil. The oil pressure gauge on the dashboard displays this oil pump pressure. The body is lubricated with a high-pressure system.

Gasification: The gasifier is a special gasifier with a diameter of 25 mm. No adjustment is needed except for the air throttle lever used in cold air. The air cleaner prevents dust from entering the intake pipe of the carburettor. The carburetor adjustment lever is at the top end of the steering column. The accelerator pedal is in a comfortable position on the floor. The improved intake pipe combination is bifurcated, ensuring even gas distribution to each cylinder.

Ignition: Power is obtained from the one on the right side of the engine, from a dynamo using an auxiliary shaft from an accumulator equipped with ebonite partitions. The power distributor is also used by the auxiliary shaft. The ignition system is watertightly encased. The ignition switch is a special unit and is attached to the dashboard next to the steering column.

Start-up: Strong and solidly built, it works comfortably from the circuit breaker placed on the floor.

Gasoline system: The suction feeder under the hood, on the left side, transfers gasoline from the absolutely sealed 57-liter fuel tank, which is attached to the rear end of the frame and is protected by a steel shield. The petrol meter on the dashboard shows the amount of petrol in the tank.

Cooling: Water cooling with the help of a pump. A pipe cooler and a 43 cm diameter four-bladed fan that is powered by the auxiliary shaft.

Clutch: A simple dry plate clutch integrated with the motor. It is extremely simple and effective, the start-up is very smooth.

Gearbox: Integrated with engine and clutch; ball coupling, three gears forward and one reverse. All axles and gear wheels are made of special steel. The shift rod is in the middle, on top of the gearbox.

Rear axle: Studebaker improved, semi-free, extra strong chrome-molybdenum steel axles, spiral bevel gears. - The load is carried by large tapered roller bearings both in the hubs and in the differential. The back has thick pressed steel and is formed with high rigidity in mind. By removing the disc wheel, all parts are easily accessible.

Transmission: Hotchkiss system. The thrust is transferred by very strong springs. The cardan shaft is a strong, 44 mm diameter steel tube, equipped with two cardan joints, the angle of the joint is as small as possible due to the low-set frame.

Springs: Semi-rectangular, front springs length 91 cm, width 50 mm, rear springs length 127 cm. width 50 mm. The rear ends of both springs rest in holders made of special steel, which are particularly strong. All spring bolts are very strong and the spring eyes have bronze bushings. The business name Stutebaker manufactures its own springs from special steel, which in turn is manufactured according to Studebaker regulations.

Brakes: Mechanical four-wheel brakes designed and built by Studebaker. Very large brake drums on both front and rear wheels. The brake rod is long enough for strong braking. Braking on the rear wheels is always stronger than on the front wheels to prevent sliding. Simple mechanical brake equalizers ensure a completely even distribution of brake pressure.

Handbrake: Acts on the rear end of the gearbox's power shaft. it is made to work by placing it at the bottom of the center of the dashboard with the help of a handle-like drawbar. With this device, the old-fashioned handbrake rod has been removed.

Lock: Common, non-tearable steering and ignition lock, which entitles the owner of a Studebaker wagon to the lowest insurance payment category. The same key fits the spare wheel and door locks.

Mudguards: Beautifully curved, specially designed, pressed from strong steel, they connect to the running boards with a deep curve.

Steering: Screw and screw wheel steering, specially designed for ball tires. Tapered roller bearings in the shoulder pins make steering light and easy, a special advantage of Studebaker wagons.

Frame: High, strong construction, pressed U-steel, narrowed at the front with a larger steering angle of the front wheels in mind. The height of the side supports is 152 mm, the width of the flange is 47 mm and they are bound together by seven cross supports. There are pipe cross supports at both ends of the frame. The strength of the frame structure is a major safety factor.

Wheels: Steel hockey wheels, frame-colored.

Tires: Full ball tires 31x5.25 on each wheel, skid resistance model.

Carriage body: Steel body of the latest design and construction, strong, very narrow columns allow a completely free view. Door- the openings are 65 cm wide. The wide windows are mirror glass.

Mattress: Form-fitting Chase-Mohair mattress and graceful cord edging. Silk floats in the windows, metal parts inside Butler silver. The entire interior is dominated by a perfect color- harmony.

Lighting: Double-beam, fruit-shaped floodlights, latest model, improved lenses. The light switch, which is used to adjust the headlights and side lamps, is easily accessible from the steering wheel. shit. The rear roof lighting and taillight are standard equipment.

Equipment: Automatic windshield cleaner and reflection mirror. One-piece windshield, draft-free ventilation model, Studebaker's different trial model. It directs as much air as you like, either over the passengers' heads or in the driver's seat, and it is adjusted with a conveniently located lever above the dashboard. When the windshield is tilted inward, there is no way water can penetrate into the driver's seat, because the grooves hidden under the protective plate guide it away. The advantages of this device in the event of rain showers are clear. Oval grouped under the glass panel is the speedometer, petrol gauge, motor- market thermometer and ammeter. Nickel-plated radiator, Atalanta badge, emblem of Studebaker grand wagons. Front and rear bumpers.

Lacquer: The gloss lacquer of the body is two-tone. Studebaker blue and Pewamo blue, with light ivory markings.

The business name Studebaker reserves the right to change any of the above descriptions, without binding itself to subsequent buyers, and to make new structures and improvements without agreement to wagons manufactured before them.