



CARGO '82



CARGO

De Cargo serie omvat trucks, tippers en trekkers met een G.V.W. of G.T.W. dat varieert van 6 tot 32,5 ton en biedt een ruime keuze aan specificaties.

Zeven motoren van 64 kW (87 pk) tot 150 kW (204 pk), 9 versnellingsbakken en achttien wielbases verdeeld over de 4x2, 6x2 en 6x4 uitvoeringen.

De Cargo is gebouwd voor EFFICIENCY en in het ontwerp werden daartoe de volgende kenmerken samengebracht: HOGE PRODUCTIVITEIT, LAGE BEDRIJFSKOSTEN, OPVALLEND BESTUURERSKOMFORT, VEILIGHEID STUUR- EN RIJEIGENSCHAPPEN.

HOGE PRODUCTIVITEIT

De hoge productiviteit hangt samen met de technische voorzieningen die de reparatie- en onderhoudstijd tot een minimum beperken en de wagen maximaal op de weg houden, zoals:

• Onderhoudsgemak

door:

- Een gemakkelijk te openen paneel in het kabinefront.
- De kabine die door één man eenvoudig en veilig gekanteld kan worden.
- De wijze waarop de componenten in het geheel zijn opgenomen.

LAGE BEDRIJFSKOSTEN

Aanzienlijke verbeteringen voor wat betreft de onderhoudskosten, brandstofverbruik en restwaarde verlagen de bedrijfskosten van de Cargo.

• Lage onderhoudskosten

door:

- Veel componenten die niet meer doorgesmeerd hoeven te worden, of door componenten die zelfstellend zijn.
- Kleine onderhoudsbeurten om de 10.000 km.
- Grote onderhoudsbeurten om de 30.000 km.
- Extra grote onderhoudsbeurten om de 60.000 km.

OPVALLEND BESTUURERSKOMFORT

De kabine van de Cargo is voor de chauffeur een perfecte, veilige en comfortabele werkruimte, waarin hij niet gauw vermoeid zal raken. door:

VEILIGHEID, STUUR- EN RIJEIGENSCHAPPEN

Schitterende rij- en stureigenschappen die de Cargo tot een veilige en gemakkelijke vrachtwagen maken, door:

• Betrouwbaarheid

door:

- Voortreffelijk ontwerp en geavanceerde technologie van alle motorkomponenten.
- De speciale aandacht besteed aan de elektrische, lucht- en hydraulische aansluitingen.
- De geavanceerde constructie methodes.

• Geschikt voor elk type opbouw

door:

- Laag eigen gewicht en zeer gunstig laadvermogen.
- Chassisbalken met een geheel vlakke bovenkant.
- De korte kabinelengte van maar 1592mm.
- De samenwerking die tijdens de ontwikkeling van de Cargo met de karrosseriebouwers werd onderhouden.

• Opvallend laag brandstofverbruik

door:

- De aerodynamische efficiency die het resultaat is van de tijdens de ontwikkeling toegepaste geavanceerde luchtstroomtechnieken.
- Het maximale motorkoppel wordt al bereikt bij een relatief laag toerental.
- Het door de computer bepalen van de meest ideale, afhankelijk van de eisen van gebruik, combinatie van motor, versnellingsbak en achteras verhouding.

• Hoge restwaarde

door:

- Geavanceerd ontwerp en opvallend goed uiterlijk.
- Eerste klas anti-korrosiebehandeling.
- De grote duurzaamheid.

• De efficiënte manier waarop de beschikbare ruimte werd benut.

- De comfortabele chauffeursstoel.
- Het functionele ontwerp van het instrumentenpaneel.
- Het lage geluidsniveau.
- Het uitstekende verwarmings- en ventilatiesysteem.

- De toegepaste stuurgeometrie.
- Het kogelkringloop-systeem.
- De stabiliteit die ook bij krachtig remmen behouden blijft.
- Het uitstekende zicht rondom.



Ford Cargo – Gebouwd voor Efficiency

CARGO





AERODYNAMISCHE VORMGEVING EN BRANDSTOFVERBRUIK

De Cargo-kabine stamt van een geavanceerd ontwerp en heeft een stijlvolle vormgeving. Uit alles, van het grote glasoppervlak tot de unieke kabinekraag, blijkt het superieure ontwerp. Aan letterlijk elk detail werd alle aandacht besteed, zo ook aan de bumperafwerking, de deurkrukken en de wieldeksels.

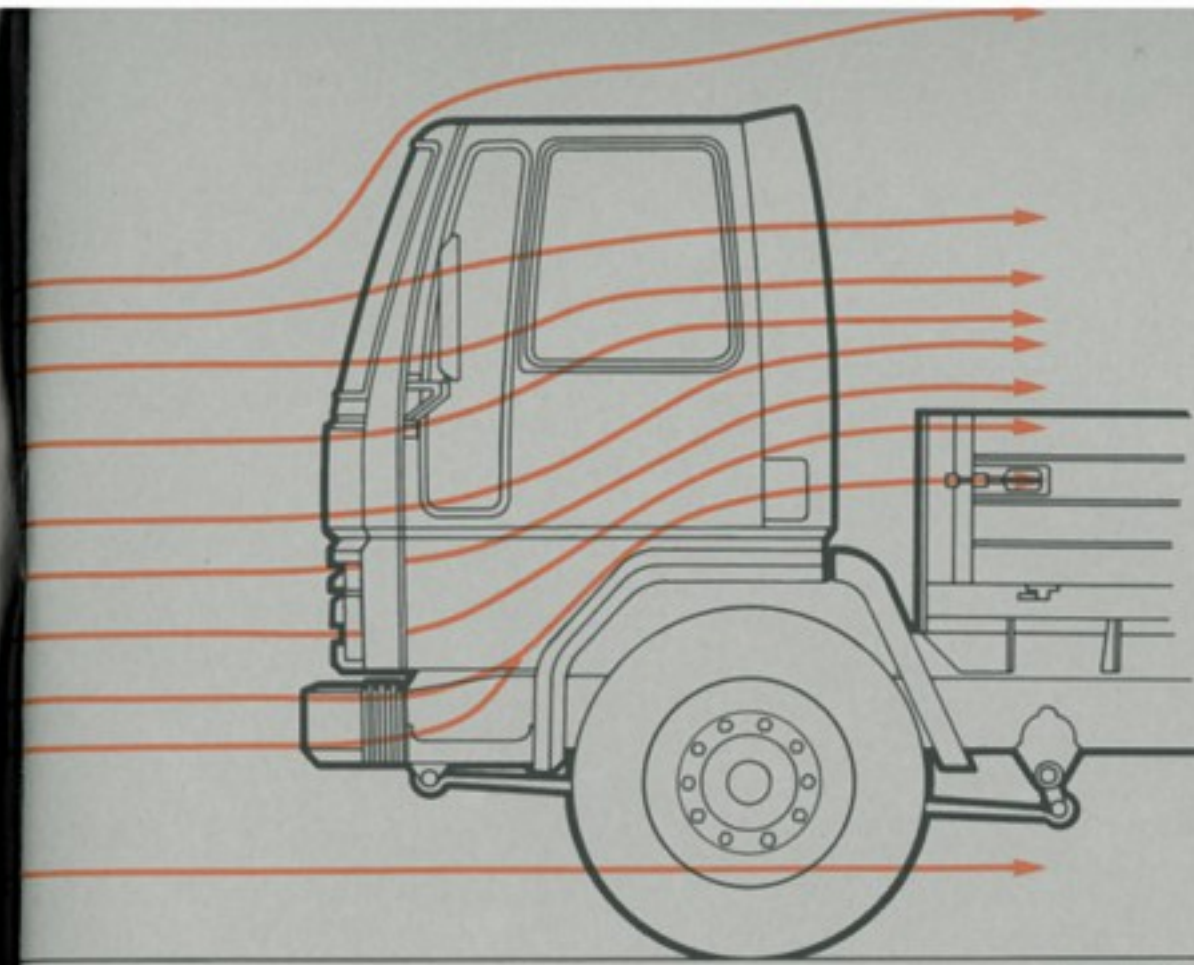
Het resultaat is een vrachtwagen met een opvallend goed uiterlijk. Maar ook een vrachtwagen waarin een perfecte combinatie is bereikt van vormgeving en functionaliteit. De Cargo ziet er niet alleen maar goed uit, maar heeft ook een uitstekende aerodynamische efficiency.



De geringe luchtweerstand is de belangrijkste bijdrage tot het lage brandstofverbruik en de efficiency van de Cargo serie als geheel.

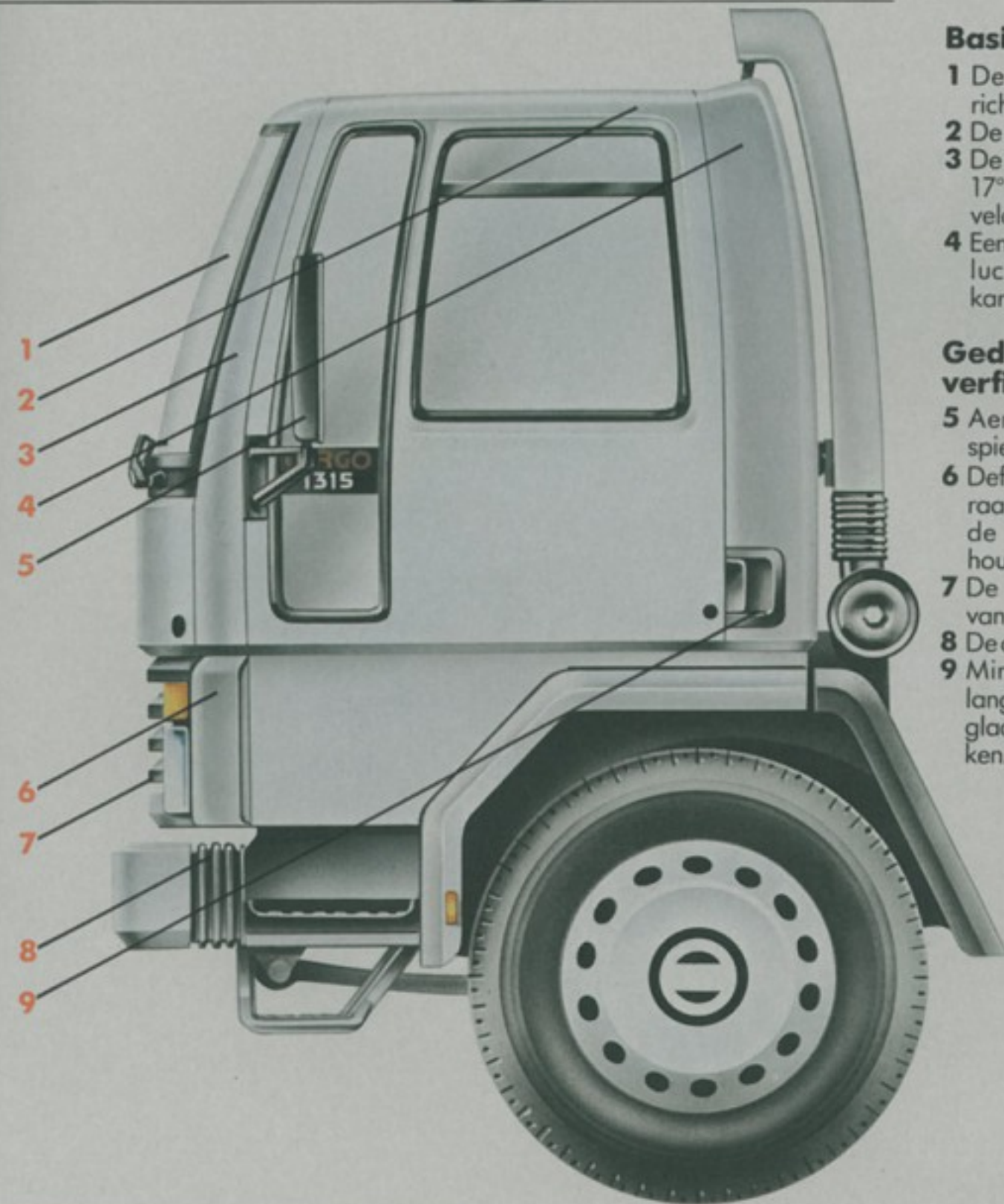
Nog lager brandstofverbruik

Om het brandstofverbruik nog meer te verlagen, kan een onder de bumper gemonteerde "spoiler" geleverd worden, terwijl een dakschild eveneens tot de leveringsmogelijkheden behoort.



Aerodynamische eigenschappen

Het ontwerp van de Cargo, zowel voor wat betreft de basis-configuratie als ook de gedetailleerde verfijningen daarvan, hebben ervoor gezorgd dat de altijd veel energie verspillende luchturbulentie tot een minimum beperkt blijft. De langstromende lucht wordt als het ware nu "gelaagd" langs en over de kabine geleid.



Basis configuratie

- 1 De voorruit is in twee richtingen gekromd.
- 2 De regengoot is weggelaten.
- 3 De voorste raamstijlen hellen 17° en geven een gezichtsveld van 120°.
- 4 Een kabinekraag voor betere luchtgeleiding langs de karrosserie-opbouw.

Gedetailleerde verfijningen

- 5 Aerodynamische buitenspiegels.
- 6 Deflectors op de voorste raamstijlen om de spiegels en de zijruiten schoon te houden.
- 7 De aangepaste uitvoering van de grille.
- 8 De afwerking van de bumper.
- 9 Minimale luchtverveling langs de zijkanten door b.v. glad afgewerkte deurkrukken.

DE NIEUWE FORD 90-150 SERIE MOTOREN

De toepassing van een geavanceerde technologie en een goed basisonwerp hebben geleid tot een buitengewoon goede nieuwe serie Ford diesel motoren. Deze nieuwe motoren, die aangeduid worden als de Ford 90-150 serie, worden nu in alle Cargo modellen met vermogens tot 150 pk gemonteerd.

De Ford 90-150 serie motoren kunnen het tegen de allerbeste motoren die er op de markt zijn opnemen. En dat geldt voor alle eigenschappen waaraan vrachtwagenmotoren gemeten worden: betrouwbaarheid en duurzaamheid, vermogen en zuinig brandstofverbruik en onderhoudsgemak.

Het feit dat het maximum koppel al bij een relatief laag toerental wordt bereikt betekent dat de Cargo ook in de lagere toerentalen uitstekend trekt. Dat betekent ook gemakkelijker rijden in b.v. een heuvel- of bergachtig gebied alsmede minder schakelen in het algemeen.

Daardoor zullen zowel de chauffeur als de motor minder worden belast. De Cargo motoren uit de 90-150 serie hebben door hun vermogenskarakteristieken tesamen met het excellente brandstofverbruik een buitengewone efficiency.

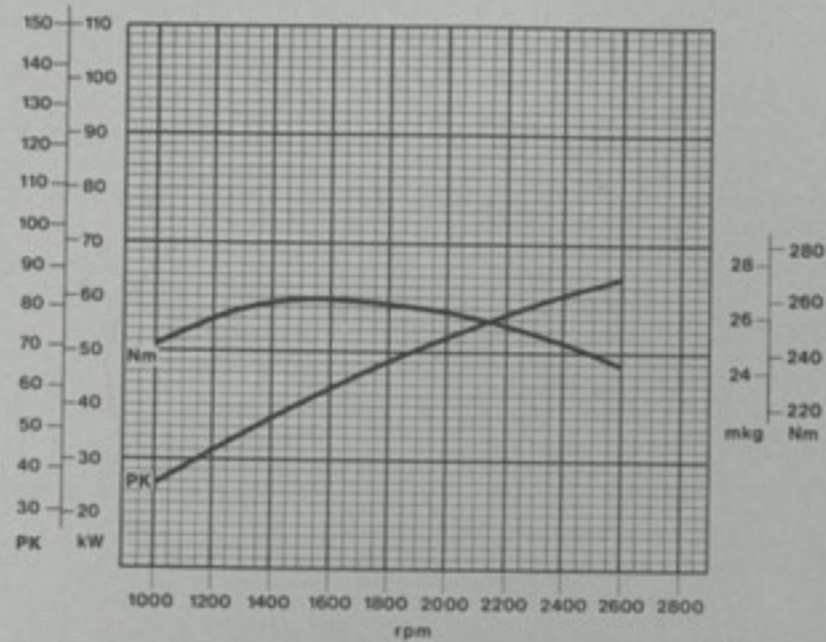
De zes belangrijkste konstruktiekenmerken die het meest tot dit resultaat bijdragen zijn:

- De hoge kwaliteitsnorm die aan de warmte-uitwisseling – door middel van het water – en oliecirculatiesysteem – werd gesteld.
 - De grote capaciteit van het smeersysteem en de filtersystemen.
 - De structurele sterkte van de motor.
 - De hoge kwaliteit van het kleppenmechanisme.
 - Het hoge kwaliteitsniveau van de zuigers en de cilindervoeringen.
 - De zeer efficiënte ademhalings- en verbrandingscyclus.
- Op de volgende pagina's wordt nader op deze kenmerken ingegaan.

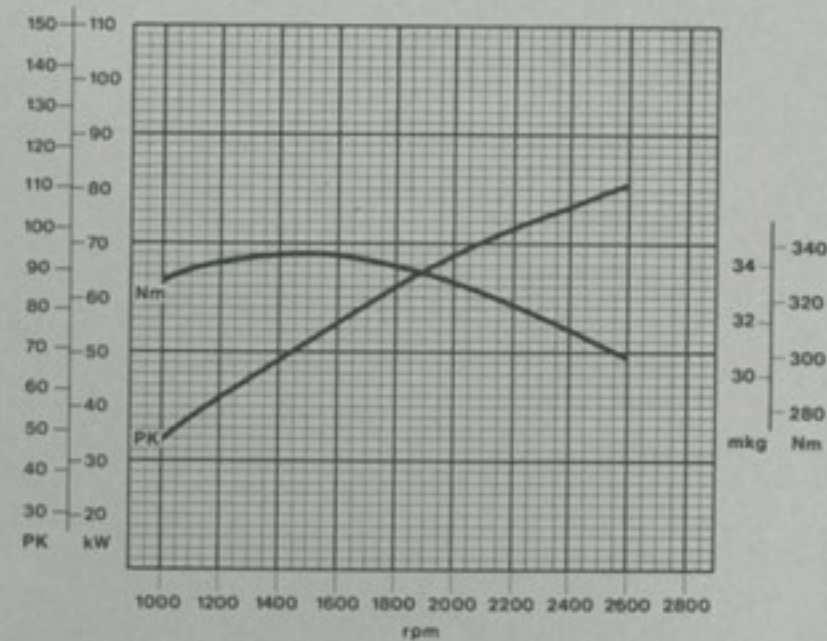
Ford 90-150 serie

Motor	Inhoud/ aantal cilinders	Vermogen
Ford 90	4.2 liter, 4 cilinder met normale aanzuiging	64 kW (87 pk)
Ford 110	6.0 liter, 6 cilinder met normale aanzuiging	81 kW (110 pk)
Ford 130	6.2 liter, 6 cilinder met normale aanzuiging	94 kW (128 pk)
Ford 150	6.0 liter, 6 cilinder turbo met drukvulling	110 kW (150 pk)

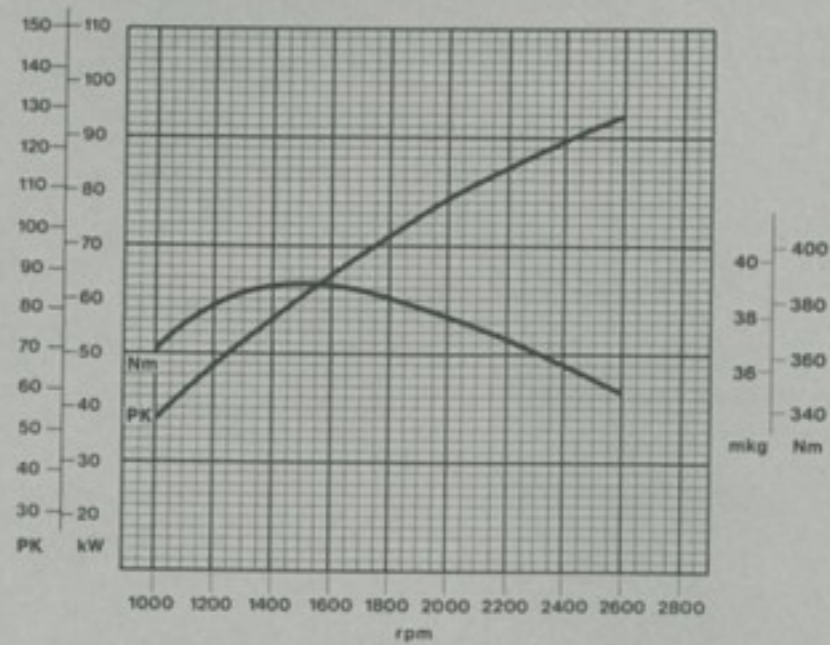
Ford 90 4,2 litre 4 cylinder



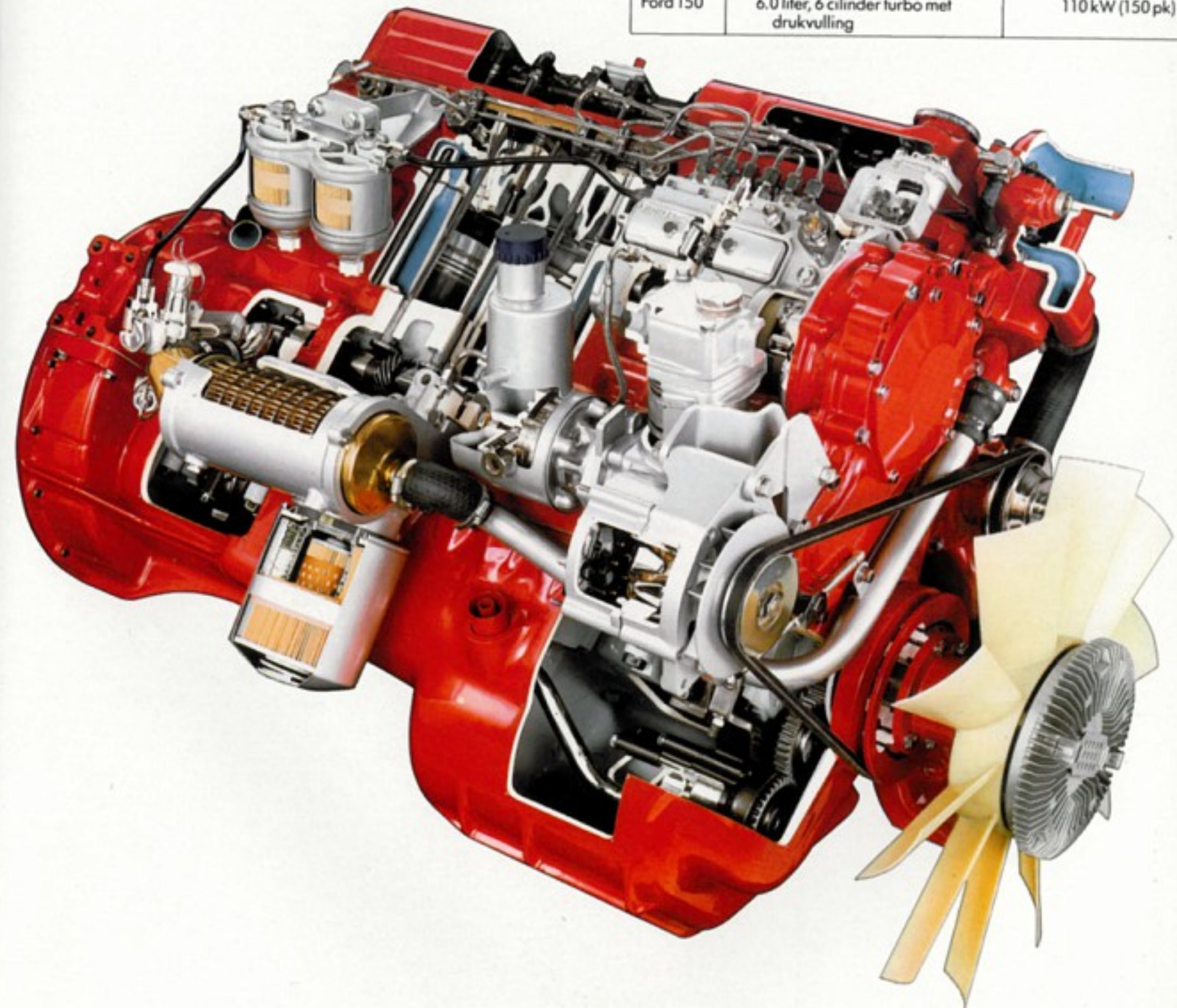
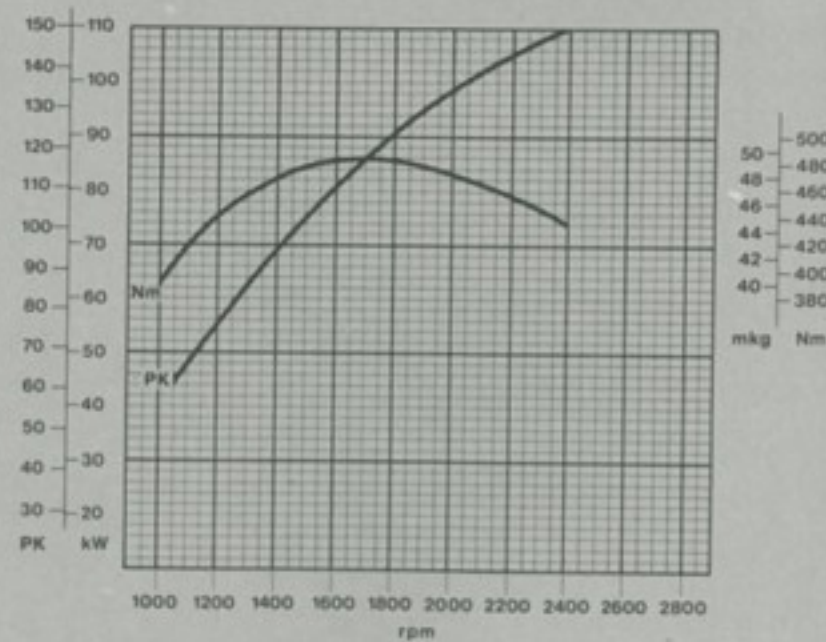
Ford 110 6,0 litre 6 cylinder

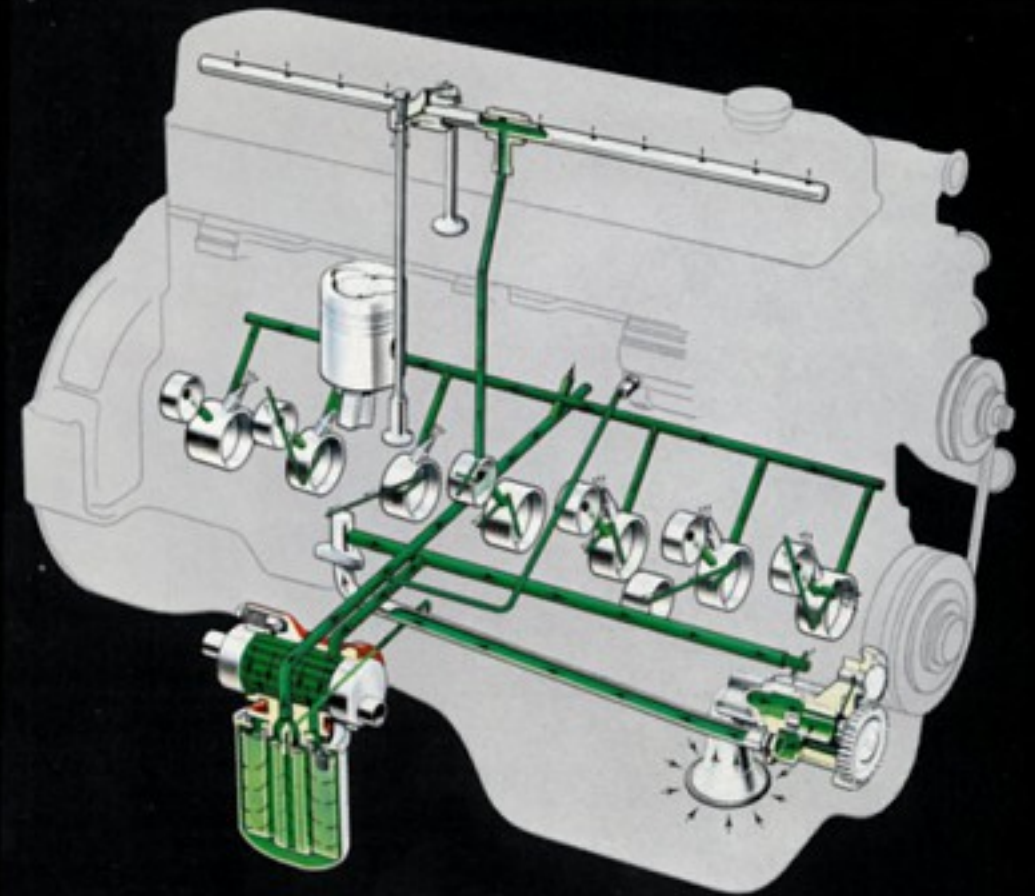
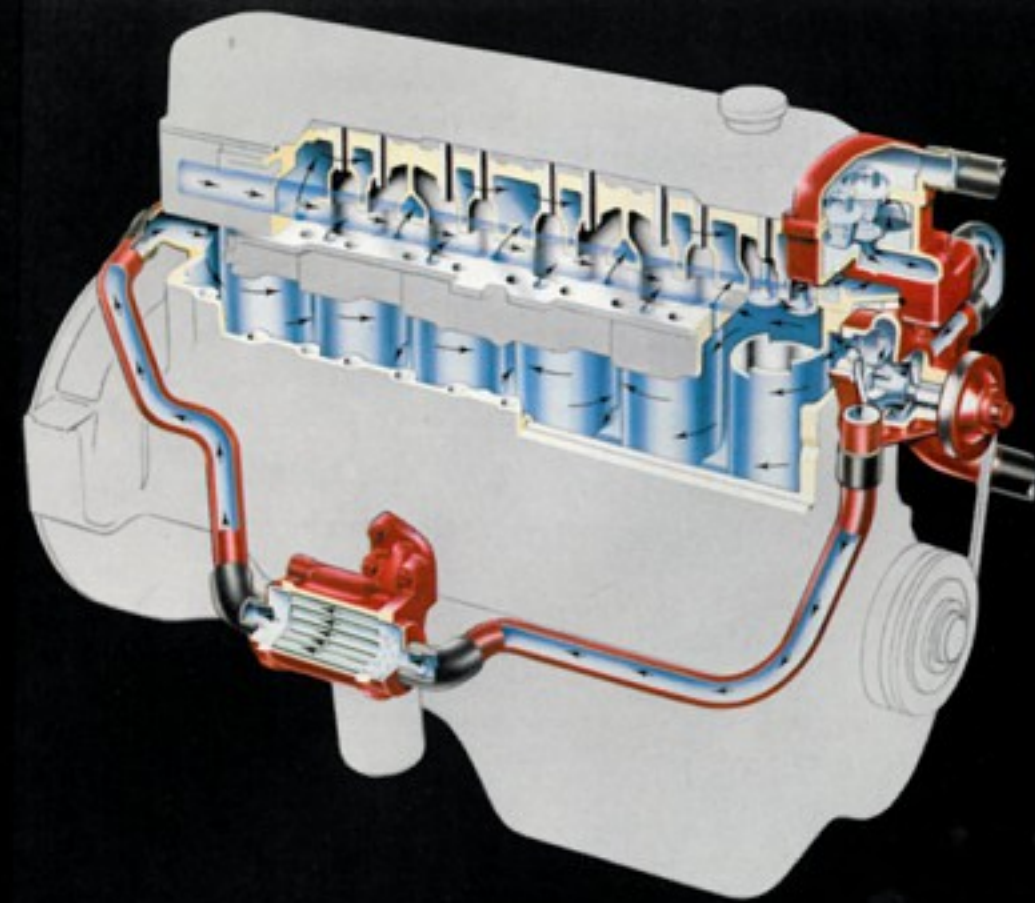


Ford 130 6,2 litre 6 cylinder



Ford 150 6,0 litre 6 cylinder Turbo





1



2

Warmte uitwisseling

Zes cilinder motoren

- "Split-flow" koelsysteem als waarborg voor de best mogelijke koeling.
- Waterpomp met extra grote capaciteit van 245 l/min met grote, 19 mm doorsnede, pompas en extra zware lagers.
- Dubbele thermostaten en een 50% "radiator-bypass" zorgen voor snel en gelijkmatig opwarmen van de motor.
- Doordat motorolie onder hoge druk tegen de onderkant van de zuigers wordt verstoven, worden deze extra gekoeld.

Vier cilinder motor

- Waterpomp met grote capaciteit van 195 l/min.

Alle motoren

- Een cassette afdichting van de waterpomp zorgt voor een probleemloze en lekkagevrije werking.
- De koelwaterkanalen in cilinderblok en kop zijn ontworpen om extra doorstroming te stimuleren. Daardoor wordt de levensduur van de verstuivers en de kleppen verlengd.

Smering

Zes cilinder motoren

- De sleutel tot de uitstekende duurzaamheid van de motor vormt de via de krukas aangedreven oliepomp met een royale opbrengst van 89 l/min.
- Doordat motorolie tegen de onderkant van de zuigers wordt verstoven, wordt ook het bovenste gedeelte van de cilinder beter gesmeerd.

Vier cilinder motor

- Een oliepomp met een opbrengst van 49 l/min en een rotoras gelagerd door 3 lagers met bronzen bussen.

Alle motoren

- De rotor van de oliepomp wordt aan beide zijden gevuld en levert bij het starten van de motor direct z'n volledige capaciteit.
- De olie loopt via een tweetraps olielfilter waarbij de totale oliestroom door het 15 micronfilter van de eerste trap wordt gefiltreerd terwijl 10% van de oliestroom ook nog het 5 micronfilter van de tweede trap passeert. Zo blijft de olie optimaal schoon en worden de lagers beter beschermd.
- Ruim bemeten gangen en leidingen zorgen voor een uitstekende smering van alle lagers.
- De brandstofpomp wordt direct vanuit de motor gesmeerd i.p.v. uit een bijzonder reservoir. Hierdoor wordt bijvullen overbodig.



Kleppenmechanisme

- De stalen distributietandwielen zijn voorzien van rechte geharde vertandingen. Hierdoor wordt een hoge slijtvastheid en grote duurzaamheid verkregen terwijl de tandbelasting verminderd wordt.
- Het gehele kleppenmechanisme is van de best mogelijke materialen vervaardigd.
 - Nokkenas met 20 mm brede nokken.
 - Grote klepstoters van 36 mm diameter.
 - Zware stoterstangen van 9 mm diameter.
 - Brede tuimelaars met verwisselbare bussen.
 - In- en uitlaatkleppen met een chromolaag.

Zuigers en cilindervoeringen

- Volledig bewerkte en met diamant pas gedraaide zuigers zorgen voor een goed vasthouden van een oliefilm.
- "Autothermic" zuigers met gecontroleerde uitzetting zorgen bij de motoren met normale aanzuiging voor minder slijtage tijdens de opwarmtijd. Bij de zuigers voor de turbomotor is het cilindrisch gedeelte onder de schraapveer geïmpregneerd met grafiet.
- Doordat de cilinders in twee fasen gehoord worden kan op de cilindervoeringen een standhoudende smeeroeliefilm worden opgebouwd. De turbomotoren zijn voorzien van dikke Chromard stalen cilindervoeringen.

Ademhaling en verbranding

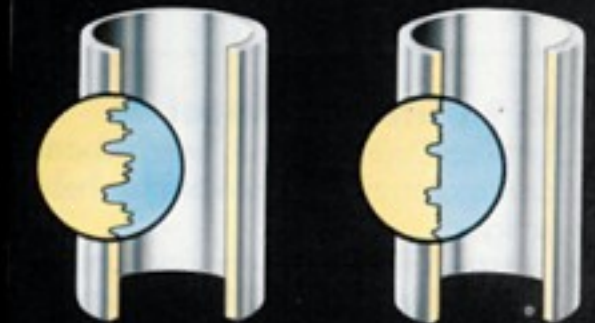
- Een uiterst efficiënt ademhalings- en verbrandingssysteem optimaliseert het evenwicht tussen geleverd vermogen en brandstofverbruik.
- De combinatie van een zeer efficiënte "lay-out" van de spuitstukken en dito brandstofinspuiting waarborgt een optimale cilindervulling en gasmengselverhouding.
- De speciale vormgeving van de verbrandingskamer in de zuigerbodem werd zodanig ontworpen dat het maximale voordeel van de excellente ademhaling kon worden benut.
- Alle 6 cilinder motoren zijn voorzien van dubbele brandstoffilters terwijl de 4 cilinder motor is voorzien van een enkel brandstoffilter.
- Het "op tijd zetten" van de brandstofpomp geschiedt volgens het "pegtiming" systeem.
- Er worden verstuivers met lage massa toegepast die tesamen met de spiralende luchtstroom zorgen voor een nog beter lucht/brandstofmengsel.

Strukturele sterkte

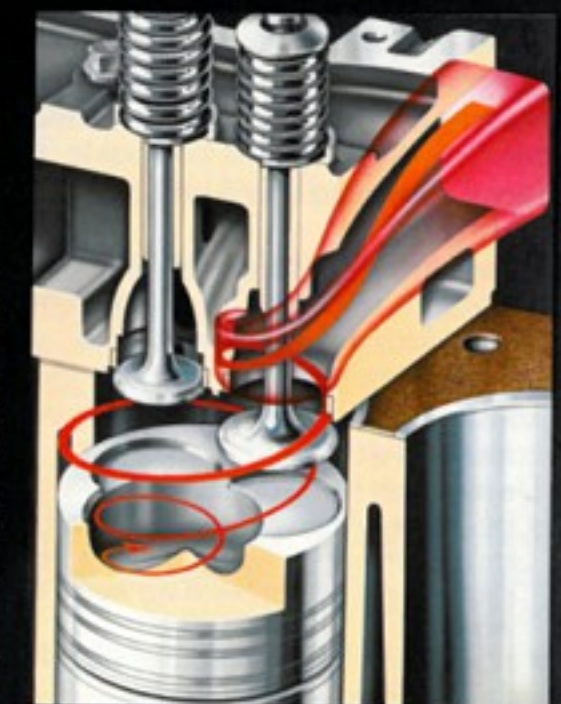
- In een onder belasting werkende motor komen extreem grote krachten vrij. Het blok en de kop zijn zodanig stijf en sterk uitgevoerd dat ze deze krachten kunnen weerstaan. Dat betekent dat de uitzonderlijk grote structurele sterkte van de gehele motor en dus de betrouwbaarheid en de duurzaamheid zeer groot zijn.
- Extra zware gietstukken, kopbouten van 14 mm en paspennen zorgen ervoor dat de koppakking zeer precies gefixeerd blijft.
- Het gegoten aluminium distributiedeksel heeft verstevigingsribben. Door dit deksel wordt een prima aanliggen van de pakking verkregen terwijl de oliekering van de krukas zeer precies wordt gefixeerd.
- Overal wordt van het beste materiaal gebruik gemaakt.
- Door de toegepaste produktietechnieken wordt een consistente kwaliteit gehandhaafd.

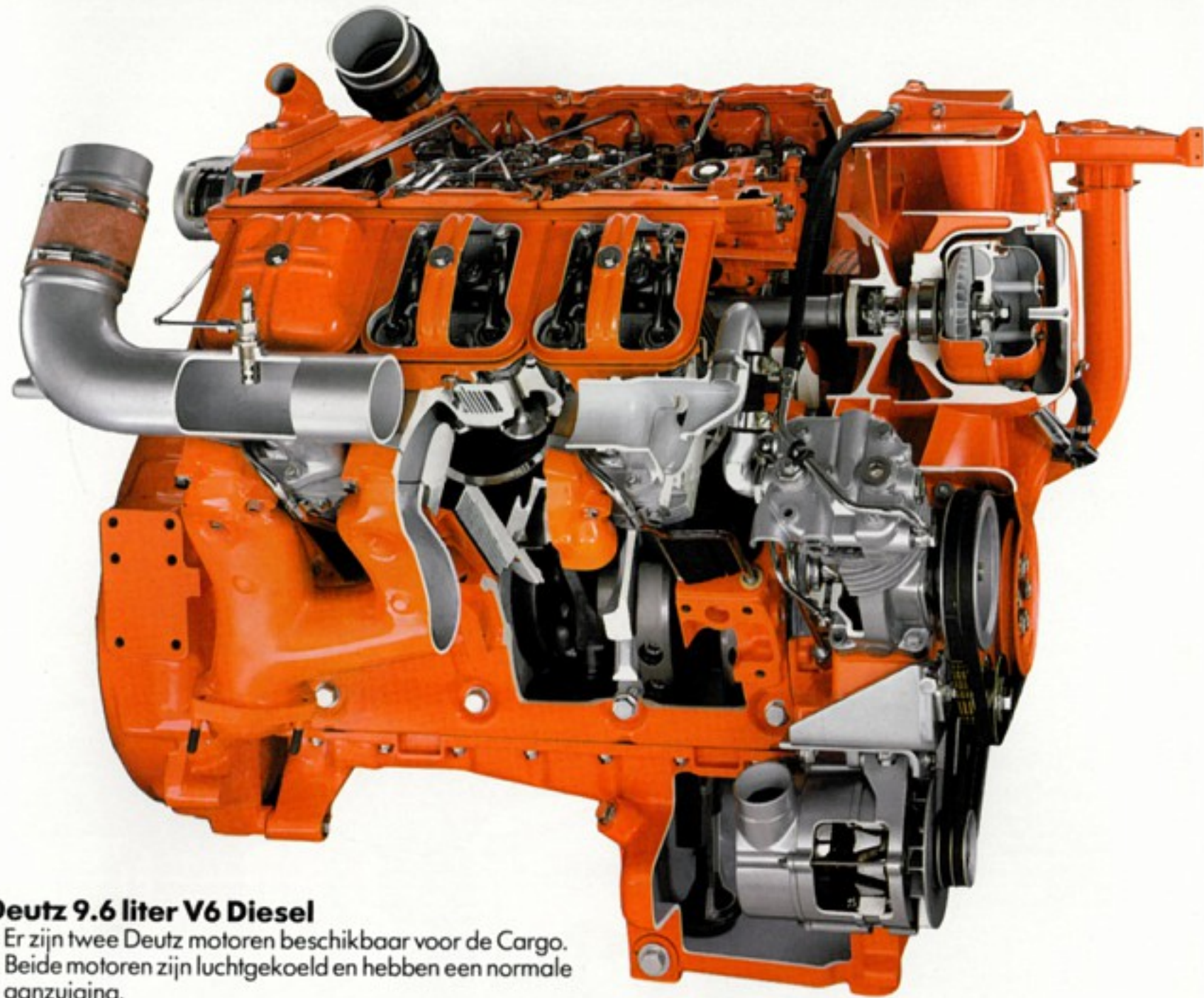


3



4

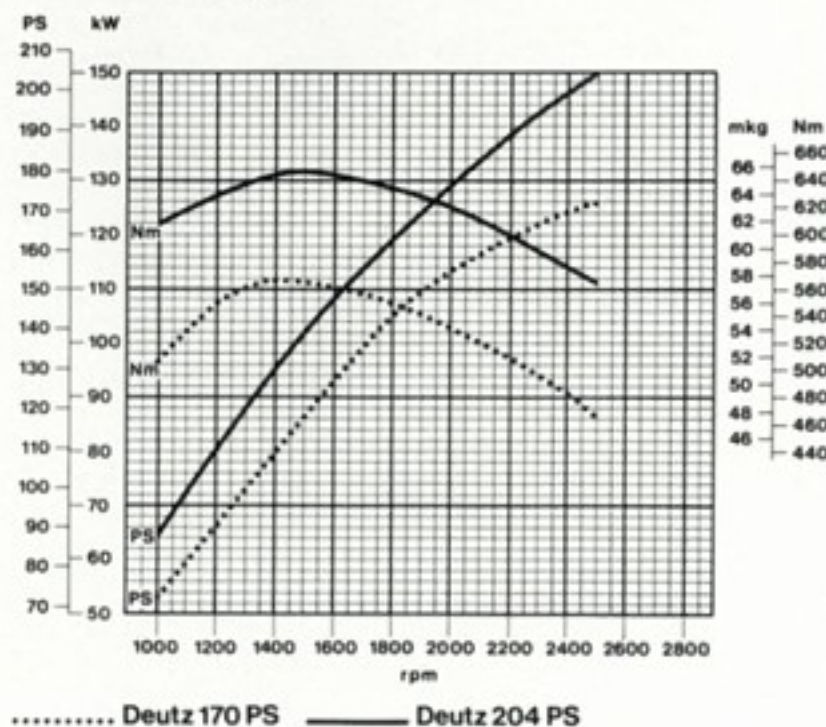




Deutz 9.6 liter V6 Diesel

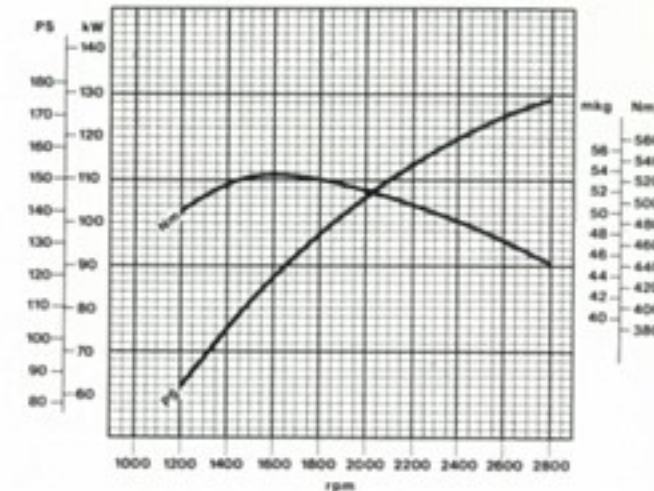
- Er zijn twee Deutz motoren beschikbaar voor de Cargo. Beide motoren zijn luchtgekoeld en hebben een normale aanzuiging. De eerste ontwikkelt een maximum vermogen van 125kW (170pk) bij 2500 toeren per minuut en een maximum koppel van 565Nm bij 1400 toeren per minuut. De tweede ontwikkelt 150kW (204pk) bij 2500 toeren en een koppel van 650Nm bij 1500 toeren. Beide motoren kunnen reeds vanaf 13 ton G.V.W. gespecificeerd worden.
- Door het lage eigen gewicht, blijft er meer laadvermogen beschikbaar. Door het compacte 90° V6 ontwerp is de motor uitstekend bereikbaar en kon de kabinenvloer laag blijven. Door de modulaire constructie, waardoor reparatie aan afzonderlijke zuigers of cilinders mogelijk is, is het service onderhoud erg gemakkelijk.
- De Deutz motoren zijn van een eerste klas ontwerp en constructie waardoor hun betrouwbaarheid en duurzaamheid uitstekend zijn. De motoren hebben o.a.
 - Een smeerolepomp met grote opbrengst, waarbij in het smeersysteem zowel druk- als temperatuur gevoelige kleppen zijn gemonteerd via welke de oliestroom gestuurd wordt.
 - Koeling van de zuigerbodem via smeerolesproeiers vanaf de nokkenas.

- Gebondariseerde zuigers, voor het instandhouden van de olielamin.
- Luchtcooling gestuurd via een temperatuur gevoelige sensor in het uitlaatgas.



Cummins V8 8.3 liter diesel 129kW (175pk)

- De Cummins V8 is een overvierkante motor waarbij het maximum vermogen bereikt wordt bij 2800 toeren per minuut, terwijl de zuigersnelheid toch laag is gebleven.
- Teneinde een goede ademhaling te verzekeren zijn er vier kleppen per cilinder gemonteerd. De brandstofinspuiting geschiedt volgens het Cummins P.T. systeem, waarbij geen gebruik wordt gemaakt van de gangbare hogedruk brandstofpomp, maar juist van een lagedruk brandstofpomp. Deze lagedruk pomp voert de brandstof naar de – door de nokkenas bediende – injectors van elke cilinder, via welke de brandstof dan onder hoge druk wordt ingespoten.



TRANSMISSIESYSTEEM

Doordat het computerprogramma, aan de hand van de wensen en eisen van individuele gebruiker, de meest ideale combinaties voor het transmissiesysteem kan bepalen, wordt een optimaal evenwicht tussen brandstofverbruik en prestaties bereikt.

Koppelingen

Voor de koppeling is frictiemateriaal gekozen dat extra bescherming biedt tegen blijvende beschadiging als gevolg van oververhitting. Er is een extra filter op de koppelinghoofdcilinder gemonteerd, terwijl de hoofdcilinder dan worden vervangen zonder het trapstel te verwijderen. Bij Cargo modellen met een Cummins V8 of Deutz V6 motor wordt een bekrachtigde koppeling gemonteerd.

Achterassen

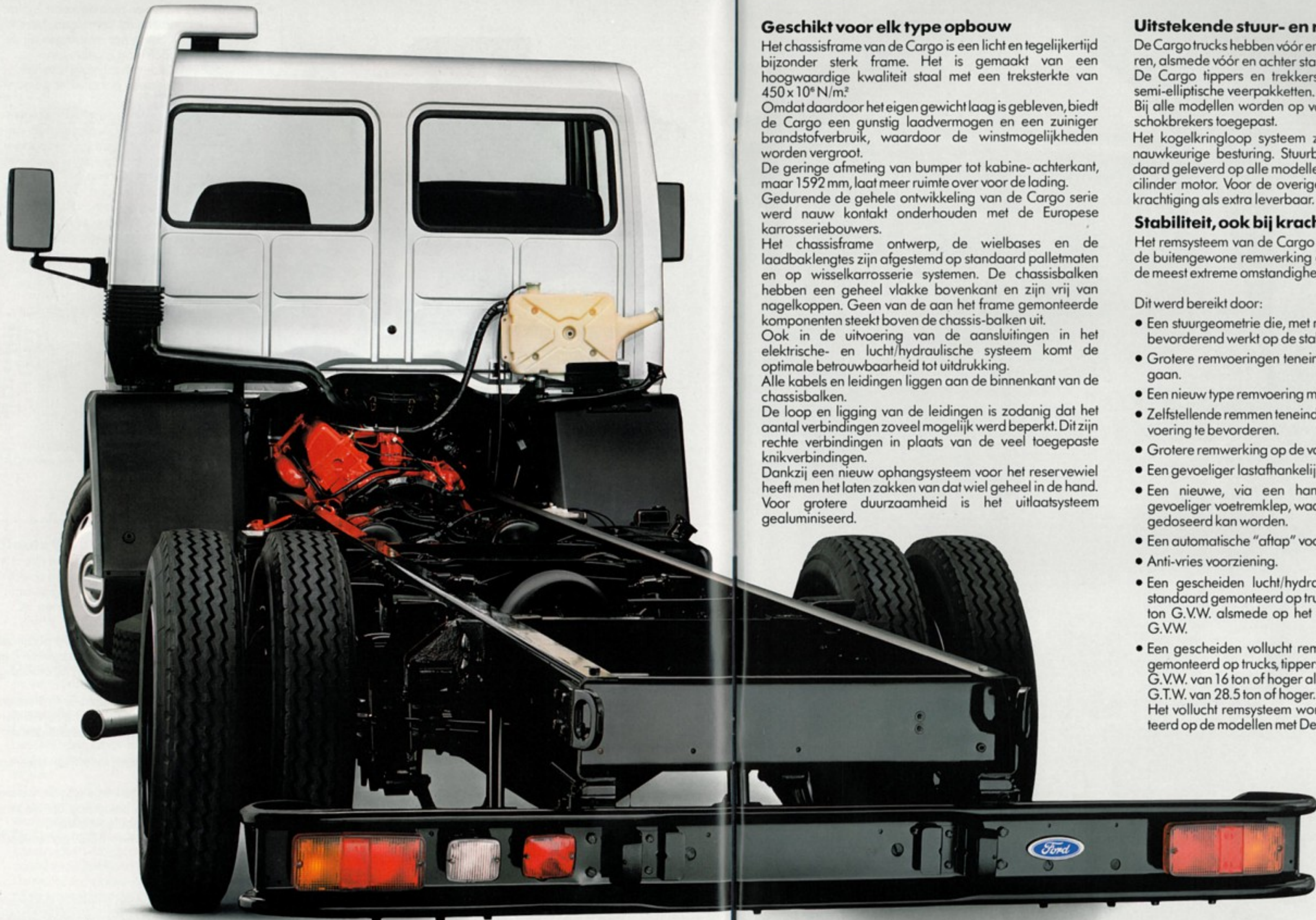
De steekassen zijn gesmeed van chroommolybdeen staal, dat een hittebehandeling heeft ondergaan voor extra sterkte en om vervorming te voorkomen. De tandwielen zijn door hittebehandeling gehard en daarna gecementeerd, wat de levensduur extra verlengt. Er is keuze uit een hele reeks achterasreducties.

Versnellingsbakken

Er is een hele serie Ford versnellingsbakken leverbaar met 4,6 of 8 versnellingen alsmede ZF versnellingsbakken met 5 of 6 versnellingen. Alle versnellingsbakken zijn volledig gesynchroniseerd. Het huis van de Ford versnellingsbakken is in tweeën gedeeld lang de lijn van hoofd- en secundaire as. Als één helft verwijderd wordt zijn alle tandwielgroepen gemakkelijk toegankelijk. Een nieuw type lagerafdichting vermindert de kans op olie-lekkage. De levensduur van de versnellingsbak is nog verbeterd door toepassing van keramische bekleding op de synchronisatie op de Ford versnellingsbakken. Op alle versnellingsbakken kan een P.T.O. gemonteerd worden.

Cardanassen

Afhankelijk van de wielbasis worden enkele of gedeelde cardanassen toegepast. De gedeelde assen worden door flexibel gemonteerde lagers ondersteund, zodat optredende trillingen niet op het chassisframe kunnen worden overgebracht.



CHASSIS

Geschikt voor elk type opbouw

Het chassisframe van de Cargo is een licht en tegelijkertijd bijzonder sterk frame. Het is gemaakt van een hoogwaardige kwaliteit staal met een treksterkte van $450 \times 10^6 \text{ N/m}^2$.

Omdat daardoor het eigen gewicht laag is gebleven, biedt de Cargo een gunstig laadvermogen en een zuiniger brandstofverbruik, waardoor de winstmogelijkheden worden vergroot.

De geringe afmeting van bumper tot kabine-achterkant, maar 1592 mm, laat meer ruimte over voor de lading.

Gedurende de gehele ontwikkeling van de Cargo serie werd nauw contact onderhouden met de Europese karrosseriebouwers.

Het chassisframe ontwerp, de wielbases en de laadbaklengtes zijn afgestemd op standaard palletmaten en op wisselkarrosserie systemen. De chassisbalken hebben een geheel vlakke bovenkant en zijn vrij van nagelkoppen. Geen van de aan het frame gemonteerde componenten steekt boven de chassis-balken uit.

Ook in de uitvoering van de aansluitingen in het elektrische- en lucht/hydraulische systeem komt de optimale betrouwbaarheid tot uitdrukking.

Alle kabels en leidingen liggen aan de binnenkant van de chassisbalken.

De loop en ligging van de leidingen is zodanig dat het aantal verbindingen zoveel mogelijk werd beperkt. Dit zijn rechte verbindingen in plaats van de veel toegepaste knikverbindingen.

Dankzij een nieuw ophangstelsel voor het reservewiel heeft men het laten zakken van dat wiel geheel in de hand. Voor grotere duurzaamheid is het uitlaatsysteem gealuminiseerd.

Uitstekende stuur- en rijeigenschappen

De Cargo trucks hebben vóór en achter lange paraboolveren, alsmede vóór en achter stabilisatorstangen.

De Cargo tippers en trekkers hebben vóór en achter semi-elliptische veerpakketten.

Bij alle modellen worden op vóór en achteras telescoop schokbrekers toegepast.

Het kogelkringloop systeem zorgt voor een lichte en nauwkeurige besturing. Stuurbekrachtiging wordt standaard geleverd op alle modellen uitgerust met een 6- of 8 cilinder motor. Voor de overige modellen is de stuurbe-krachtiging als extra leverbaar.

Stabiliteit, ook bij krachtig remmen

Het remsysteem van de Cargo is zodanig ontworpen dat de buitengewone remwerking en de stabiliteit ook onder de meest extreme omstandigheden behouden blijven.

Dit werd bereikt door:

- Een stuurgeometrie die, met name bij krachtig remmen, bevorderend werkt op de stabiliteit.
- Grotere remvoeringen teneinde oververhitting tegen te gaan.
- Een nieuw type remvoering met minder kans op fading.
- Zelfstellende remmen teneinde gelijkmatig slijten van de voering te bevorderen.
- Grotere remwerking op de voorwielen.
- Een gevoeliger lastafhankelijk remventiel.
- Een nieuwe, via een hangend pedaal bediende, gevoeliger voetremklep, waardoor de remkracht beter gedoseerd kan worden.
- Een automatische "aftap" voor de luchtketels.
- Anti-vries voorziening.
- Een gescheiden lucht/hydraulisch remsysteem wordt standaard gemonteerd op trucks en tippers tot en met 14 ton G.V.W. alsmede op het trekker-model met 21 ton G.V.W.
- Een gescheiden vollucht remsysteem wordt standaard gemonteerd op trucks, tippers en tandemassers met een G.V.W. van 16 ton of hoger alsmede op trekkers met een G.T.W. van 28.5 ton of hoger. Het vollucht remsysteem wordt ook standaard gemonteerd op de modellen met Deutz motor.





KABINE

De kabine van de Cargo is tot in het kleinste detail zo ontworpen dat de chauffeur zijn werk met maximale efficiency, veiligheid en comfort kan verrichten en daarbij niet gauw vermoeid zal raken.

Instrumenten en bedieningsorganen

De instrumenten zijn overzichtelijk gerangschikt, functioneel en veelomvattend. Doordat het stuurwiel maar twee spaken heeft zijn alle meters en verkliekers duidelijk zichtbaar. Bedieningshendels en -knoppen zijn met de vinger- toppen gemakkelijk te bedienen.

Opbergruimte

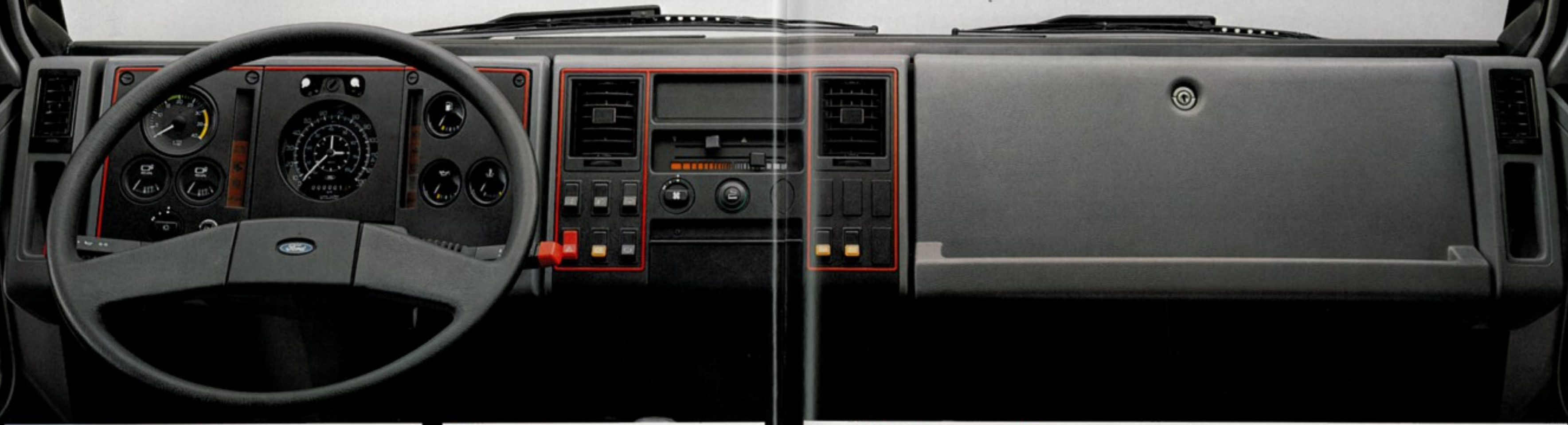
De Cargo chauffeur heeft vele mogelijkheden voor het opbergen van documenten, persoonlijke bezittingen, etc.

Standaard uitvoering

- Middenconsole met een afsluitbaar gedeelte en een open pakjesberging (alleen met éénpersoons bijrijdersstoel) (fig. 1).
- Bergvakken in de deur (fig. 2).
- Ruim, afsluitbaar handschoenenkastje (fig. 3).

Extra leverbaar

- Groot opbergvak achter de stoelen (fig. 1).







In-en uitstappen

Handgrepen aan beide kanten van het dashboard, breed openslaande deuren en een ruime opstaprede, vergemakkelijken het in- en uitstappen.

Rij-positie

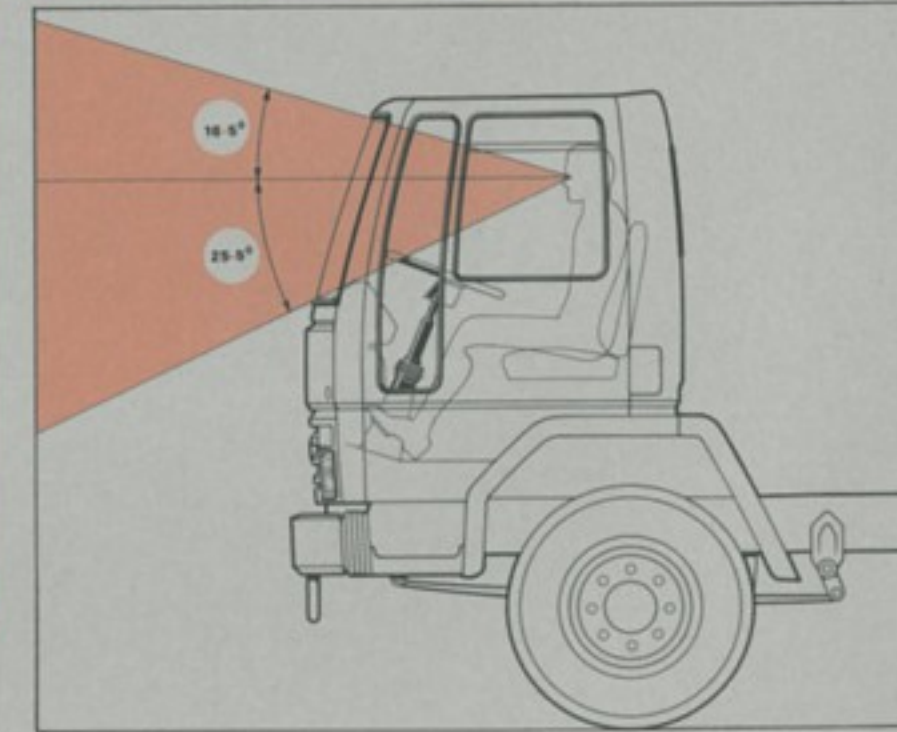
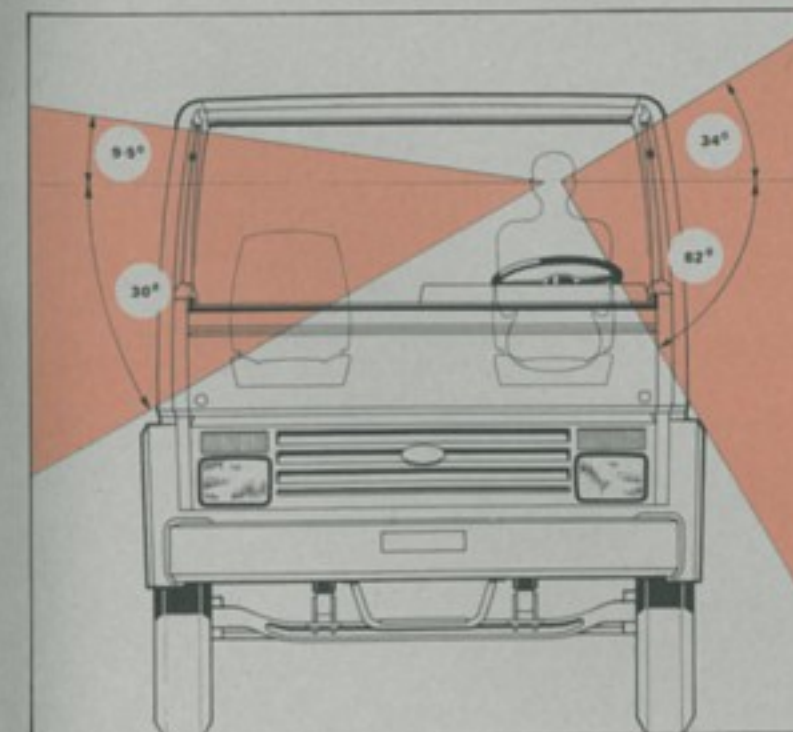
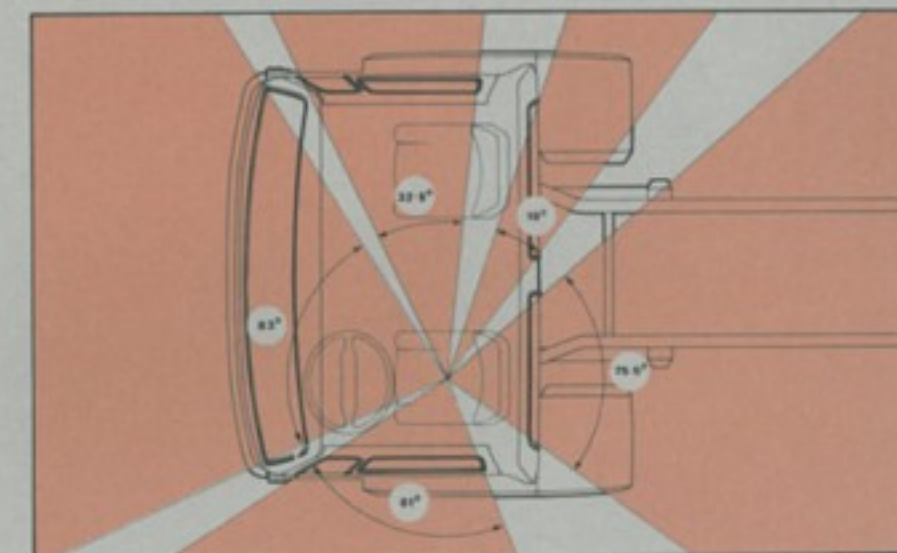
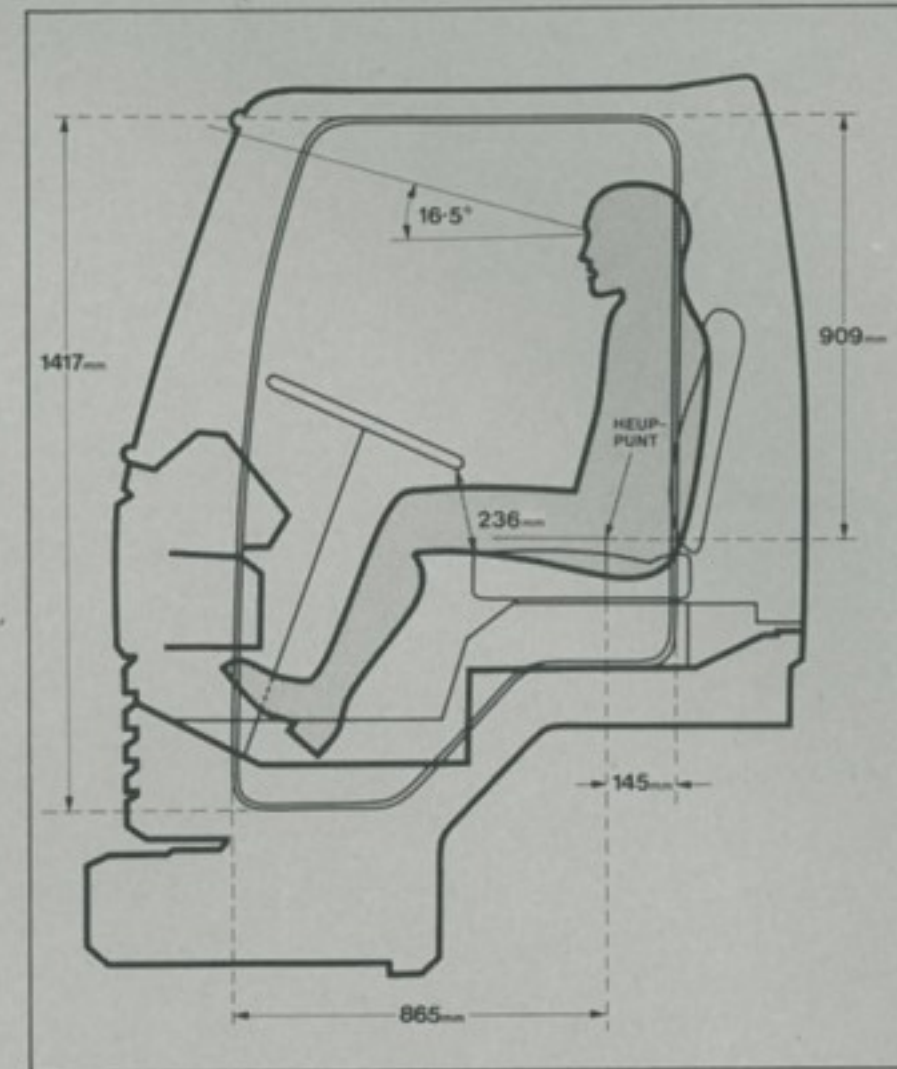
De Cargo kabine geeft een gevoel van ruimte, licht en lucht en schept daardoor een omgeving waarin de chauffeur onbelemmerd zijn werk kan doen. De afstand tussen stuur en stoel, de helling van het stuurwiel, de hoofdruimte, de afstand tussen het midden van de chauffeursstoel en de deur, de gunstige ligging van de bovenkant van de voorruit, al deze belangrijke dimensies zijn zodanig gekozen, dat als resultaat hiervan een uitstekende rijpositie werd verkregen.

Stoelen

De Cargo stoelen zijn voorgevormd, zodat zij maximale steun en comfort bieden. De chauffeursstoel is in alle standen verstelbaar. Een Bostrom stoel is als extra leverbaar terwijl eveneens de mogelijkheid bestaat de stoelen elektrisch te verwarmen.

Zicht rondom

Het immense glasoppervlak van de Cargo geeft een zicht rondom van 290°. Het extra glasoppervlak, boven ooghoogte, van de zijruiten en de grote voorruit geven een uitstekend zicht naar alle kanten. De unieke trottoir-observatie ramen vergemakkelijken het parkeren langs de stoep. Getint glas en verwarmde buitenspiegels zijn als extra leverbaar. Door de uitstekende aerodynamische eigenschappen van de kabine blijven ramen en spiegels schoon.



Geluidsisolatie

Het geluidsniveau in de kabine komt bij de Cargo modellen, of ze nu zijn uitgerust met een Ford, Cummins of Deutz motor, niet boven de 77 dBA.

Dit wordt bereikt door ruim gebruik te maken van geluiddempend materiaal zoals:

- Brede extra dikke vloermatten
- Schuimvulling tegen het dak
- Schuimvulling tegen het achterpaneel
- Voorgevormde bekleding van dak- en achterpaneel

De modellen met Cummins of Deutz motor zijn dan nog voorzien van:

- Extra isolatiemateriaal aan de onderzijde van de kabine.

Verwarmings- en ventilatiesysteem

Het verwarmings- en ventilatiesysteem van de Cargo is van hoge kwaliteit. Bij vorst heeft de standaard 9,5 kW kachel maar vijf minuten nodig om het interieur op 20°C. te brengen. Bij een snelheid van 50 km per uur zorgt het systeem elke 20 seconden voor een volledige vernieuwing van de lucht in de kabine.

Standaard uitvoering

- Aanzijger met twee snelheden.
- Een inspringend verlicht bedieningspaneel.
- Bedieningskabels met lage wrijvingsweerstand.
- Ontwaseming en ontdooiing van de voorruit en de zijruiten met warme of koude lucht.
- Dubbele ventilatieroosters bij de voorruit.
- Met de voet bedienbare vloerventilatie aan de kant van chauffeur en bijrijder.

Extra leverbaar

- Standkachel.
- In 5 standen verstelbaar dakluik.

Cargo modellen met Deutz motor

- De kachelwarmte wordt onttrokken aan de motorolie.
- Recirculatie systeem.

LAGE BEDRIJFSKOSTEN

De Cargo is zo gebouwd dat alle componenten en systemen verblijvend eenvoudig bereikbaar zijn. Dat geldt niet alleen voor een belangrijke revisie of een ingrijpende reparatie, maar ook voor het dagelijkse service-

Toegankelijkheid

Via een gemakkelijk te openen paneel in het kabinerfront zijn de volgende onderdelen snel en simpel van buitenaf bereikbaar:

- 1 De reservoirs voor ruitensproeiers en koplamp-sproeiers.
- 2 De wissermotor met zijn overbrengingsmechanisme.

De grille kan gemakkelijk geopend worden; waarna de voorste kabinescharnieren, de kachelslangen, de lampen, de gaskabel en de elektrische verbindingen tussen kabine en chassisframe, eenvoudig en simpel bereikbaar zijn.

onderhoud. Het onderhoudsgemak is een gegeven dat in belangrijke mate bijdraagt tot het bereiken van lage bedrijfskosten.

- 3 De aanzijger en de aansluitingen van de kachelslangen.
- 4 De aansluitingen van de luchtdrukmeter.
- 5 De remklep.
- 6 De tachograaf.
- 7 De koppeling hoofdcilinder (Deze kan worden vervangen zonder het trapstel te verwijderen).





Er zijn 24 stroomkringen die elk afzonderlijk gezekeerd zijn door middel van een nieuw type, makkelijk te herkennen, smeltzekeringen, die snel en eenvoudig vanuit de kabine te vervangen zijn.

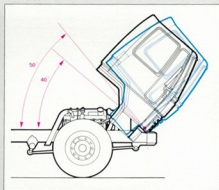
Er zijn tussen chassisframe en kabine maar drie verbindingen die bovendien niet los kunnen trillen.

Meervoudige kabelstrengconnectors, waarbij een verkeerde aansluiting uitgesloten is, alsmede snapverbindingen die niet los kunnen trillen worden overal toegepast.

Het modulaair samengestelde instrumentenpaneel kan op eenvoudige wijze in gedeeltes verwijderd worden.

Voor het werken onder de kabine wordt deze 40° gekanteld, een karweitje dat veilig en eenvoudig door één man uitgevoerd kan worden.

Om onbelemmerd aan de motor te sleutelen – of wanneer men de motor wil uitbouwen – kan de kabine nog 10° verder gekanteld worden.



Service en onderhoud

De kosten van het normale onderhoud konden voor de Cargo aanzienlijk gedrukt worden door:

- Makkelijk uit te voeren controle- en onderhoudsbeurten elke 10.000 km. (behalve V6 motoren).
- Grote onderhoudsbeurt elke 30.000 km. (20.000 km op V6 motoren).
- Extra grote onderhoudsbeurt elke 60.000 km.

Veel van het traditionele onderhoud kan geheel geëlimineerd worden door toepassing van componenten zoals de volledige zelfsturende remmen en koppeling en door toepassing van componenten die niet meer doorgesmeerd behoeven te worden zoals het schakelmechanisme van de versnellingsbak, de stuurstang en de spoorstang, de scharnierpunten van de kabine en de veerschommels. Op alle modellen worden onderhoudsvrije accu's gemonteerd.

Service en garantie

De Cargo wordt geruggesteund door de uitgebreide Europese Ford Truck Dealer Organisatie en door een garantiekonditie van 12 maanden zonder kilometerbeperking.



EEN VEILIGER INVESTING

De Cargo is verworpen voor: efficiënt en betrouwbaar gebruik – is een buitengewone investering in transportmiddelen – heeft een hoge restwaarde dankzij het geavanceerde ontwerp en de ingebouwde duurzaamheid.

De toepassing van geavanceerde produktiemethoden, inclusief een flink aantal half- of volautomatische assemblage technieken, is geheel in overeenstemming met

de voordelen voor wat de technische kant van het ontwerp betreft. Voordelen die in zo belangrijke mate tot de betrouwbaarheid van de Cargo bijdragen. De kabine wordt behandeld met een kathodisch elektroforesysteem, de meest geavanceerde methode om tegen corrosie te beschermen en aanzienlijk effectiever dan de tot nog toe gebruikelijke anti-corrosie behandeling. Dit systeem garandeert dat de corrosie bestendige grondlaag ook wordt aangebracht op de binnenzijde van de kokerprofielen en niet alleen op de buitenste oppervlakken van de kabine.



Automatische multi-lackoo



- 1 Zinkfotoot
- 2 Elektrocoatielaag 18micron
- 3 Grondlaag
- 4 Eerste laklaag
- 5 Tweede laklaag



Automatische kabine assemblage

CARGO



TRUCKS 4x2	GVW kg	Vermogen kW(psk)	Wielbasis mm													
			3025	3200	3250	3600	3725	4250	4375	4850	4975	5000	5650	6000	6200	
0609	6000	64 (87)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
0709	6500	64 (87)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
0713	6500	94 (128)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
0811	7490	81 (110)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
0813	7490	94 (128)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
0911	8250	81 (110)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
0913	8250	94 (128)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
0911	9000	81 (110)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
0913	9000	94 (128)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
0915	9000	110 (150)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1011	10500	81 (110)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1013	10500	94 (128)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1015	10500	110 (150)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1213	12100	94 (128)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1215	12100	110 (150)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1217C	12100	129 (175)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1415	14000	110 (150)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1417C	14000	129 (175)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1615	16000	110 (150)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1617C	16000	129 (175)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1617D	16000	125 (170)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1620D	16000	150 (204)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

TIPPERS 4x2	GVW kg	Vermogen kW(psk)	Wielbasis mm		
			3200	3600	3850
1415	14000	110 (150)	●	●	●
1417C	14000	129 (175)	●	●	●
1615	16000	110 (150)	●	●	●
1617D	16000	125 (170)	●	●	●
1620D	16000	150 (204)	●	●	●



TREKKERS 4x2	GVW kg	Vermogen kW(psk)	Wielbasis mm	
			3000	3520
2115	21000	110 (150)	●	●
2817C	28500	129 (175)	●	●
2817D	28500	125 (170)	●	●
3220D	32500	150 (204)	●	●



TRUCKS 6x2 (4 veren)	GVW kg	Vermogen kW(psk)	Wielbasis mm		
			4260	4936	5500
2420D	24500	150 (204)	●	●	●

Het beleid van Ford is een voortdurend streven naar verbetering en vernieuwing. Prijswijzigingen, verandering in de specificatie of uitrusting zijn te allen tijde zonder voorafgaand bericht voorbehouden. Alle gegevens in deze catalogus zijn onderhevig aan eventuele veranderingen van fabrieksoverige. De opgegeven maten en gewichten zijn zo goed mogelijk benadend, doch zijn afhankelijk van het type, gemaakte extra uitrusting, belading en laadvermogen. De afgebeelde voertuigen zijn niet noodzakelijk zijn standaard typen.

Op uw verzoek zal de Ford Truck Dealer u van elk leverbaar model, gaarne alle gewenste inlichtingen verstrekken.

Uitgegeven door Ford Nederland N.V. afdeling Bedrijfsautomobielen
 Published by Truck Merchandising Ford of Europe.
 Gedrukt in Zwitserland door
 Karl Schwegler A.G., CH-8050 Zurich-Orlikon, Hagenholzstrasse 71.
 Versien Nederland 4-82.

Ford Cargo – Gebouwd voor Efficiency

