

VERGANE GLORIE.

Canadian Military Pattern [CMP] wielvoertuigen, alle typen.

Deel 15.

P. Smits

Inleiding.

Het militaire personeel van de Prinses Irene Brigade had in de periode vanaf haar oprichting tot medio 1945, ervaring opgedaan met de Canadese legervoertuigen uit de CMP serie. CMP staat voor Canadian Military Pattern of in het Nederlands Canadees Militair Model. Vrijwel direct nadat het staakt het vuren was afgekondigd begonnen de Canadese strijdkrachten het dan overvloedige materieel te verzamelen. In de sector Soesterberg, Deelen en Stroe waren door de Canadese strijdkrachten enorme verzamelplaatsen ingericht. Al het overvloedige materieel waaronder al het gevechts-, artillerie en transportmaterieel werd in een van drie omvangrijke verzamelgebieden bijeen gebracht. Om inzicht te krijgen over de toestand van het bestand verzamelde transportmaterieel wordt al het materieel aan een inspectie onderworpen. Rond de 15.000 wielvoertuigen werden uit het beschikbare bestand geselecteerd om op transport te worden gesteld richting Canada.



Afb. 01:

Doortocht van een colonne CMP wielvoertuigen van de Koninklijke Landmacht, medio 1952.
[Bron foto: Internet].

Voor de opbouw van de krijgsmacht was de Nederlandse regering gedwongen materieel te onttrekken aan de Geallieerde verzamelplaats. Als belangrijkste reden dient hiervoor te worden aangevoerd de financiële situatie van de Staat der Nederlanden. De Nederlandse Regering in ballingschap had een aantal gunstige voorwaarden gecreëerd om (on)gepantserde wielvoertuigen aan de Britse en Canadese legerdumps te onttrekken. Een deel van de kosten verbonden aan het verblijf van de Canadese troepen op Nederlands Grondgebied kwam voor kosten van de Nederlandse Staat. Het Ministerie van Oorlog maakte na de Tweede Wereldoorlog dan ook op ruime schaal gebruik van deze mogelijkheid.

De overgenomen wielvoertuigen werden in eerste instantie aangewend voor de opbouw van de Nederlandse Krijgsmacht. Als eerste kregen de nieuw geformeerde eenheden van de Nederlandse Landmacht opdracht de orde en veiligheid te herstellen en te handhaven. Dit niet op Nederlands bodem maar in het tegenwoordig Indonesië, na de Japanse capitulatie. Na de soevereiniteitoverdracht van het toenmalige Nederlands-Indië is het merendeel van het ingezette materieel niet naar Nederland gepatriëerd. Het bestand CMP wielvoertuigen dat bij de parate eenheden op Nederlands grondgebied aanwezig was is met de instroming van de DAF YA 126, 314 en 328 vrijwel een op een vervangen.

Historie.

Canada telde in de periode voor de Tweede Wereldoorlog twee grote en een aantal kleinere vrachtwagenproducenten. Ford of Canada, Windsor, Ontario, Canada en Chevrolet ("Maple Leaf"), General Motors, Ontario, Canada vormden de grotere producenten. Onder de kleinere producenten was onder andere Dodge Canada te vinden. Dit maakte het redelijk eenvoudig de belangrijkste producenten met betrekking tot de ontwikkeling en productie op een lijn te brengen. Het Canadese ministerie van Defensie deponeerde begin 1937 bij Ford Motor Company of Canada en General Motors van Canada Ltd een opdracht voor de bouw van een prototype. In samenwerking met het Canadian War Department's Army Engineering Design Branch ontwikkelden beide producenten gezamenlijk een standaard wielvoertuig voor het Canadese Leger. Het betrof een prototype van de 15-hundredweight lichte infanterie vrachtwagen. Dit prototype werd door de Canadese strijdkrachten op het militaire oefengebied Camp Petawawa nabij Ottawa uitvoerig getest. Later zal het ontwerp dien als basis voor de latere Canadian Military Pattern wielvoertuigen.

Het basisconcept vormde de basis voor een reeks van vrachtauto's met een verscheidenheid aan taken. Dit onder druk van de internationale ontwikkelingen in Europa ging medio 1938 de aandacht ook uit naar de zwaardere wielvoertuigen. Het betrof daarbij 4x4 en 6x6 wielvoertuigen, maar ook naar de 6x4 artillerietrekker. Ook nu stond aan het basisconcept van de Canadian Military Pattern aan de basis van de verdere ontwikkeling. Veel componenten van de 15 cwt werden later ook toegepast bij de wielvoertuigen met een groter laadvermogen. Het standaard pakket wielvoertuig kende een aantal gestandaardiseerde gewichtsklasse afgeleid van het draagvermogen. De standaard gewichtsklasse waren 8 cwt, 15 cwt, 30 cwt en 60 cwt. (CWT=hundredweight = 112 Engelse ponden = ongeveer 50 kg, bv. 15-cwt komt overeen met 750 kg wat gelijk staat aan 3/4 ton)

Ondanks dat Canada al op 10 september 1939 Duitsland de oorlog had verklaard komt de productie van de militaire vrachtauto pas medio juni 1940 goed op dreuf. Als reden kan de terugtocht van het Britse Expeditielager via de stranden van Duinkerken worden gezien. Het personeel keerde terug naar het moederland, daar in tegen bleef alle uitrustingsstukken achter in Frankrijk.

De productie van militaire voertuigen omvatten een groot aantal voertuigen binnen de vier vastgestelde kilasse laadvermogen en uitvoeringen. De strenge specificaties, omschreven in en aangeduid als "Canadian Military Pattern (CMP)" bleken veelzijdig. Op basis van het CMP was een breed scala van verschillende typen vrachtauto's en gepantserde voertuigen ontwikkeld en geproduceerd. Bij de productie waren de Chevrolet divisie van General Motors van Canada Ltd en Ford Motor Company of Canada betrokken. Gezamenlijk hebben beide producenten tot 1 september 1945 een groot aantal CMP militaire voertuigen geproduceerd, volgens de CMP richtlijnen in vier gewichtsklasse. Verdeelt over het gehele spectrum van de CMP serie voertuigen, kunnen de onderstaande geproduceerde aantallen worden gehanteerd.

4x2, civiele voertuigen omgebouwd voor militair gebruik	338.299 exemplaren;
4x2, 4x4, 6x4 en 6x6 voertuigen	367.382 stuks;
4x4, CMP artillerietrekker	22.891 exemplaren;
Licht gepantserde wiel- en rupsvoertuigen	50.241 stuks;
Aanhangwagens, 10 en 20 cwt laadvermogens (ook CMPs),	19.663 exemplaren.

Het totale spectrum aan basisvoertuigen omvatten de:

Ford F8 (4x2, wielbasis 101-inch, 8 cwt)	Chevrolet C8 (4x2, wielbasis 101-inch, 8 cwt)
Ford F15 (4x2, wielbasis 101-inch, 15 cwt)	Chevrolet C8A Heavy Utility Truck (4x4, wielbasis 101-inch, 8 cwt)
Ford F15A (4x4, wielbasis 101-inch, 15 cwt)	Chevrolet C15 (4x2, wielbasis 101-inch, 15 cwt)
Ford F30 (4x4, wielbasis 134,25-inch, 30 cwt)	Chevrolet C15A (4x4, wielbasis 101-inch, 15 cwt)
Ford F60S (4x4, wielbasis 115-inch, 60 cwt)	Chevrolet C15TA Gepantserd wielvoertuig (4x4, wielbasis 101-inch, 15 cwt)
Ford F60S (4x4, wielbasis 134,25-inch, 60 cwt)	Chevrolet C30 (4x4, wielbasis 134-inch, 30 cwt)
Ford F60L (4x4, wielbasis 158.25-inch, 60 cwt)	Chevrolet C60S (4x4, wielbasis 134-inch, 30 cwt)

Ford F60T artillerietrekker (4x4, wielbasis 115-inch, 60 cwt)
Ford F60H (6x4, wielbasis 160,25 + 52-inch, 60 cwt)
Ford FGT artillerietrekker (4x4, wielbasis 101,25-inch)
Ford Lynx Verkenningvoertuig (4x4, wielbasis 101-inch)

Chevrolet C60L (4x4, wielbasis 158-inch, 30 cwt)
Chevrolet C60X (6x6, wielbasis 160 + 52-inch, 60 cwt)
Chevrolet CGT artillerietrekker (F.A.T.) (4x4, wielbasis 101-inch)
General Motors Fox Gepantserd wielvoertuig (4x4, wielbasis 101-inch)
General Motors Otter Licht Verkenningvoertuig (4x4, wielbasis 101-inch)

Ondanks dat men een zo hoog mogelijke standaardisatie nastreefde zijn er gedurende het tijdvak waarin de productie plaats vond meerdere wijzigingen doorgevoerd. Als oorzaak voor deze wijzigingen kunnen onder andere worden aangevoerd een tekort aan productiegrondstoffen, snellere en betere productiemethodes. Niet vergeten mag worden de eisen en wensen van de gebruiker. Zo zijn er vanaf het begin van de productie drie type krachtbronnen toegepast. De toegepaste krachtbron was afhankelijk van de producent. Elke producent monteerde zijn eigen krachtbron. Zo beschikte de producenten, vanaf 1942, over vier type standaard cabines. Eenzelfde beeld was te zien bij de laadbakken, ook hier waren meerdere modellen beschikbaar. Ook hanteerde elke producent binnen de omschreven normen zijn eigen inzichten

Beschrijving.

Ford

Ford maakt voor de voortbeweging van de CMP-voertuig gebruik van een V8 viertakt benzine krachtbron. De cilinders waren onder een hoek van 90 graden in een V-vorm ten opzichten van elkaar geboord. Met een cilinderboring van 80,961 mm en een zuigerslag van 95,248 mm komt de totale slaginhoud op 3,922 liter. Daarmee gaf de krachtbron een vermogen was 95 paardenkrachten [70,8 kW] bij 3.600 omwentelingen worden af. Bij een toerental van 1.850 omwentelingen per minuut werd het maximum koppel van 245,6 Nm bereikt. Aan de krachtbron is door Ford een versnellingsbak gemonteerd van het type C01TF-7000B. Deze ongesynchroniseerde versnellingsbak kende vier gangen voorwaarts en een gang achterwaarts. Tussen de versnellingsbak en de krachtbron is een enkelvoudige droge koppeling gemonteerd met een diameter van 11 inch [279,4 mm]. Krachtbron, koppeling en versnellingsbak zijn tot een geheel gemonteerd. Het wielvoertuig is voorzien van twee 12 ¼ gallon brandstoftank welke aan beide zijden van het voertuig zijn gemonteerd. Daarmee was de voertuigbemanning in staat een afstand van 275 mijl [440 km] met het wielvoertuig te overbruggen. Een uitzondering hierop was de artillerietrekker welke was uitgerust met twee brandstoftank van elk 21 gallon inhoud. Daarbij was een maximum snelheid haalbaar van 50 mph [80 km/u]. Het brandstofsysteem was verder opgebouwd uit een brandstoffilter, brandstofpomp en een carburateur.



Het motornummer van de Ford krachtbron was opgebouwd uit een aantal elementen. Als voorbeeld nemen we motornummer: 4G - 16180 - F. 4 geeft een indicatie over het productiejaar. [1 is 1940, 2 is 1941, 3 is 1942, 5 is 1944 etc]. G is de codeletter voor de modelkrachtbron en versnellingsbak. [G staat voor Mercury 32.5 pk met een 4-gangen versnellingsbak]. 16180 is het serienummer. De F geeft aan dat het voertuig aan de rechterzijde werd bestuurd.

Ford monteerde aan de rechter zijden van de versnellingsbak een PTO en luchtpomp.

Alle wielvoertuigen zijn uitgerust met een tussenbak. Met de tussenbak kon indien de situatie er om vroeg de voorwielaandrijving en/of de terreinversnelling worden ingeschakeld. Ford hanteerde twee type tussenbakken. Een type waarmee alleen de voorwielaandrijving kon worden ingeschakeld. Het tweede type kon de voorwielaandrijving en terreinversnelling worden ingeschakeld. Bij de voertuigen van het type F-15A is ook een tussenbak toegepast, alleen geschikt voor het inschakelen van de voorwielaandrijving. Bij de overige type wielvoertuigen is een tussenbak gemonteerd met twee overbrengverhoudingen. De 1 op 1 verhouding was bedoeld voor normaal gebruik. Bij verplaatsingen onder terrein omstandigheden kon een verhouding van 1,87 op 1 worden ingeschakeld.

Chevrolet

De door Chevrolet gehanteerde krachtbron was van het overhead type zeskleppen motor, het type 216. Bij een cilinderboring van 88,9 mm met een zuigerslag van 95,3 mm komt de totale cilinderinhoud op 3,548 liter. Deze viertakt krachtbron leverde een vermogen van 85 paardenkrachten [63,4 kW] bij 3.400 omwentelingen. Het maximum koppel van 23,5 mkg kwam beschikbaar bij 1.200 toeren per minuut. Op de krachtbron is een carburateur van producent Carter, type 387-S gemonteerd. De door Chevrolet gemonteerde GM [Mc Kinnon] ongesynchroniseerde versnellingsbak, type 5266623 kende vier gangen voorwaarts en een gang achterwaarts. Tussen de krachtbron en de versnellingsbak is door Chevrolet een enkelvoudige droge koppeling toegepast. De Borg and Beck koppelingplaat kende een diameter van 273 mm.

Voor de zwaardere vrachtwagen van C60X klasse is door Chevrolet gebruik gemaakt van een Amerikaanse zescilinder krachtbron. Het betreft een GMC lijnmotor met een cilinderinhoud van 4,420 liter welke ook is toegepast bij de GMC CCKW 353. De gezamenlijke slaginhoud was te danken aan een cilinderboring van 96 mm en een zuigerslag 101,6 mm. Daarmee was de benzine motor in staat om bij 2.750 omwentelingen per minuut een vermogen af te geven van 91,5 paardenkrachten. Het maximum koppeling van 29,85 mkg lag bij 2.400 omwentelingen per minuut van de krachtbron. Door de 6x6 uitvoering is een aangepast chassis toegepast van het model 8660.

Afb. 02 :

Parkeerplaats Legerplaats de Wittenberg met op de voorgrond een aantal Artillerietrekker LUA: 3 ton, 4x4, C60S, met lier. [Chevrolet]en/of Artillerietrekker LUA: 3ton, 4x4, F60S, met lier. [Ford]. Op de achtergrond een aantal Jeeps Willys Overland CJ-3A . Heden ten dagen is de legerplaats vernoemd naar generaal-majoor Koot. [Bron: Prentbriefkaart CAD].

Het motornummer Chevrolet is opgebouwd uit tien cijfers zonder spatie. Als voorbeeld nemen we motornummer: 2844031029. Het eerste cijfer 2 is de cijfercode voor het jaar 1942. De volgende vier cijfers vormde de voertuigcode. [8440 was de cijfercode van de artillerietrekker CGT]. De overige vijf cijfer vormen het serienummer. Codenummer 84465 is de voertuigcode C8A, 8449 is de C15TA en 8441 staat voor de C30.

Bij de versnellingsbak type 5266623 is de PTO en de luchtpomp aan de linkerzijden gemonteerd.

Bij de door Chevrolet toegepaste tussenbak zijn ook twee type te onderscheiden. Voor de C-8A en C-15A waren tussenbakken gemonteerd met een overbrengverhouding van 1 op 1. Met dit type tussenbak kon de chauffeur de vooras als aandrijvende as worden ingeschakeld. De tussenbakken met twee overbrengverhouding respectievelijk 1,87 op 1 en 1 op 1 zijn toegepast bij de type C-30A, C-60L en C-GT. Beide type tussenbakken zijn geleverd door General Motors

Afb. 03 :

MOTORAFFUIT : 40 mm luchtdoelgeschut, 3 ton, 4x4 [Ford].

Goed zichtbaar de schroefvijzel waarmee de gemechaniseerde vuurmond werd gestabiliseerd.

[Bron: Nederlands Instituut voor Militaire Historie].



Een door de krachtbron aangedreven dynamo van Electric Auto Life levert een vermogen van 32 Ampère bij 6 volt af. Het wielvoertuig is uitgerust met een 6 volt elektrische installatie van producent Delco-Remy. Aan de basis van het elektrische systeem staan twee 6 Volt accu's elk met een capaciteit van 100 Ampère/uur.

Ford monteerte drie verschillende voorassen voor de productie van de CMP wielvoertuigen. De wielvoertuigen van het model F-15 werden uitgerust met een niet aangedreven vooras. De overige voorassen waren van het aangedreven type. Het verschil in beide voorassen was terug te voeren op de tandwielverhouding. In het eerste type was de overbrengverhouding 6,5 op 1 en bij het twee type as was de overbrengverhouding 7,16 op 1.

Ford hanteerde bij de assemblage van de CWT serie een viertal type achterassen. Het belangrijkste verschil tussen de verschillende assen was de overbrengverhouding. Ford hanteerde een viertal overbrengverhoudingen en 7,16 op 1, 6,66 op 1, 6,5 op 1 en 5,83 op 1 bij de achterassen

Twee Prest-O-Lite 6 Volt accu's met een vermogen van 90 tot 100 Ampère/uur vormen de basis van het elektrische systeem. Bij een draaiende motor verzorgt een Delco-Remy generator de stroom-voorziening van het voertuig. Deze dynamo levert maximaal 33 Ampère bij 6 tot 8 Volt.

De GM (McKinnon) Banjo vooras, met een draagvermogen van 2.025 kg was van het type 1810617 of 1810847. De toegepaste homoconeten waren van Bendix-Weiss. Bij de type C-8A, C-15A, C-30A en sommige modellen uit de C-60L serie zijn voorassen gemonteerd met een kleine overbrengverhouding. De Banjo vooras met een afwijkende grotere overbrenging zijn toegepast bij de C-60S, C-60L en C-GT wielvoertuigen.

De achteras welke Chevrolet monteerte werden toegepast bij het gehele spectrum aan wielvoertuigen van het type C-15. C-30, C60S, C 60 L en C-GT. GM (McKinnon) Banjo achteras met een draagvermogen van 2.475 kg was van het type 5807406 of 1810882. Echter met een verschil dat de achteras van de C15A een overbrengverhouding van 6,5 op 1. De ander achterassen kende een overbrengverhouding van 7,16 op 1. Dit was niet van toepassing op de achteras welke bij de wielvoertuigen van het type C8 is toegepast. Deze as geleverd door Clark kende een overbrengverhouding van 6,16 op 1.

Alle assen zijn indirect aan het dragend chassis gemonteerd door middel van een tweetal bladverenpakketten. Het aantal veerbladen waaruit het bladverenpakket is afhankelijk van het draagvermogen van het wielvoertuig. Aan de frontzijden van het wielvoertuig lag het aantal veerbladen tussen de 8 tot 10 veerbladen. Het bladverenpakket opgebouwd van de achteras kon zijn opgebouwd uit 8 tot en met 18 veerbladen. Naast de bladverenpakketten zijn schokbrekers toegepast van producent Delco van het type Piston. Op de assen zijn terreinbanden gemonteerd van het merk Dunlop, Firestone, Goodyear.

Bij de CMP voertuigen zijn een veelheid aan maatvoeringen van de banden toegepast.

Chevrolet			Ford			
Model	Bandenmaat	Spoorbreedte v/a	Wielbasis	Model	Bandenmaat	Spoorbreedte v/a
C-8	9.00x13		101 inch	F-8	9.00x13	
C-8A	9.00x13 of 9.25x16	1.5779 / 1.5779		F-15	9.00x16	1.705/ 1.641 mm
C-8AX	9.00x13	1.7018 / 1.6256		F-15A	9.00x16 of 10.50x16	1.771/ 1.791 mm
C-15	9.00x13 of 9.00x16	1.7018 / 1.6256		F-30	10.50x16	1.772/ 1.791 mm
C-15A	9.00x16	1.778 / 1.7907	101 inch	F-30S	10.50x16	1.733/ 1.753 mm
C-15AA	9.00x16			F-60L	10.50x20	1.788/ 1.753 mm
C-30	10.50x16	1.778 / 1.7907	134 inch	F-60S	10.50x20	1.788/ 1.753 mm
C-30S	10.50x16	1.7907 / 1.7526		F-60H	10.50x16 of 10.50x20	1.788/ 1.753 mm
C-60L	10.50x20	1.7907 / 1.7526		F-GT	10.50x20	1.788/ 1.753 mm
C-60S	10.50x16 of 10.50x20	1.7907 / 1.7526	134 inch			
C-60X	10.50x20	1.7907 / 1.7526	158 inch			
C-GT	10.50x20	1.7907 / 1.7526	101 inch			



Afb. 04 :

Een klein scala wielvoertuigen opgesteld nabij de verkeerszuil aan de Kamplaan 1914 te Amersfoort uit het beschikbare bestand wielvoertuigen.

[Bron: Prentbriefkaart CAD]

Rondom zijn trommelremmen gemonteerd met een inwendige diameter van 15 inch [381 mm]. Het remsysteem dat Ford monteerte werkte volgens het hydraulisch principe al of niet voorzien van een vacuümbooster. Alleen de assen met overbrengverhouding 7,16 waren standaard voorzien van een vacuümbooster. Het remsysteem was opgebouwd uit componenten van Bendix Eclipse of

De wielvoertuigen van Chevrolet kende evenals Ford een hydraulisch remsysteem met trommelremmen. Echter met dit verschil dat Chevrolet gebruik maakt van remtrommel met verschillende diameter. Het laadvermogen van het wielvoertuig was bepalend voor diameter van de remtrommel. Bij de wielvoertuigen van het type C8 tot en met de C30 zijn de

Canada. Van de mechanische handrem kende de producent Ford twee constructies. Bij de lichtere wielvoertuigen werkt de mechanisch bediende handrem op de achterwielen. Bij de zwaardere wielvoertuigen werkte de handrem door middel van een remschijf welke op uitgaande as naar de cardanas naar de achteras was gemonteerd. Totaal afwijkend constructie van de handrem is toegepast bij de F-60H variant. Hierbij werkt de hydraulische handrem op de remmen van de vooras van de F-60H. Bij de lichtere type wielvoertuigen waren 6.00 x 16 velgen gemonteerd. De zwaardere wielvoertuigen zijn voorzien van 6.00x20 velgen.

Zowel Ford als Chevrolet monteerde een gestandaardiseerde cabine. Bij de start van de serieproductie was slechts een type cabine beschikbaar. Lopende het productieproces vonden aan het basisconcept van de cabine de nodige aanpassingen plaats. De reden kan gezocht worden in een tekort aan productiegrondstoffen of een wijziging van het productieproces. Van belang waren ook de kritiek welke de producent bereikt vanuit de legerformaties. Een van een veel gehoorde klacht was de te krappe ruimte in de cabine in verband met de te grote motor.

Oorspronkelijk werd de cabine No. 11 gemonteerd. Cabine No 11 was een geheel stalen gesloten cabine. Bij deze smalle en krappe cabine gingen de scharnierende portieren naar achteren open. De motorkap kon naar beide zijden worden geopend. Op de breed uitgevoerde spatschermen waren de koplampen gemonteerd. De beide voorramen konden niet worden opengezet. In het cabine dak was geen mangat aanwezig. Klein toegangsluikje in de inwendige motorkap.

Medio 1941 werd cabine No. 11 cabine gemodificeerd en werd als No 12 in productie genomen. In wezen was het een cabine No 11 met een klein aantal wijzigingen. De belangrijkste wijziging bij dit type was de naar voren opklapbare motorkap. De beide voorramen waren scharnierend gemonteerd en konden worden opengezet. Uitgerust met een mangat in het cabinedak. Op de deur zijn grendelhaken gemonteerd om de portieren vast te zetten. Grotere toegangsluik in de inwendige motorkap. Ook deze cabine was van het gesloten type. Cabine No. 42 was identiek aan cabine no. 12 maar met een open cabine, ook wel soft top cabine genoemd.

Medio 1942 komt een geheel vernieuwde cabine ter beschikking. Oorzaak waren de klachten van de chauffeurs en bijrijder over de te krappe ruimte. De ruimer opgezeten en geheel stalen en gesloten cabine No. 13 is die welke op zeer ruime schaal is toegepast en zo kenmerkend was voor de CMP serie. Het was deze cabine welke zorgde voor de koosnaam "Stomp neus". Het brede en rechthoekige front van de cabine kenmerkte zich door de kleine motorkap. Een ander kenmerk waren de verzonken en ingebouwde koplampen aan weerszijde van de motorgrille. De gedeeld en hellede voorruit kon naar voren worden open gezet. In het cabinedak was een mangat aanwezig. Cabine No. 43 was identiek aan cabine no. 13 maar met een open cabine. Cabine No. 435 was gelijk aan cabine no. 43 met een extra brede cabine welke plaats bod aan vier personen.



Afb. 05 :
AUTO, TANK- : water, 3 ton, 4x4, C60L, 2000 liter [Chevrolet].
Bron : Nederlandse Militaire Voertuigen]

Bij de No. 11, 12 en No. 13 cabine maken zowel Chevrolet als Ford tot medio 1943 gebruik van een bestaand instrumentenpaneel. Het toegepaste instrumentenpaneel is door de vrachtwagenindustrie ook bij civiele vrachtwagens toegepast. Medio 1943 introduceerden beide fabrikanten een instrumentenpaneel uitgevoerd met ronde klokken. Dit type instrumenten wordt in de Verenigde Staten standaard bij de militaire voertuigen toegepast. Beide fabrikanten bleven wel hun eigen schakelaars en schakelaarplaten bij deze panelen gebruiken.

Voor de productie van het chassis zijn een aantal kleinere bedrijven in de regio Manitoba en Ontario ingeschakeld. Het betrof een ladderframe met zes dwarsverbindingen. Het Ford en Chevrolet onderstel voor de CMP 4 X 4 zijn nagenoeg gelijkwaardig in het ontwerp op enkele kleine verschillen na. De gemakkelijkste manier om hen te de verschillen te omschrijven zijn de bevestigingsmogelijkheden van het verenpakket. Bij Ford is dit een gegoten hoornvormige steun welke aan de chassisbalken is bevestigd. Aan de achterzijde wordt de veer geplaatst tussen deze hoornvormige steun en de chassisbalk. Bij Ford hangt het wielvoertuig aan het verenpakket. Bij de Chevrolet zijn voorveren direct door middel van veerschommels aan de chassisbalk gemonteerd. De wielvoertuigen van Chevrolet steunt op het verenpakket.

Een tweede verschil is de montage van de versnellingsbak. Ford gebruik een van de verbindingbalken als ophanging voor de versnellingsbak. De achterzijden van de versnellingsbak is gemonteerd aan de verbindingbalk waarin een gat is gemaakt voor de doorvoer van de uitgaande as. Chevrolet heeft de versnellingsbak gemonteerd op een van de gemonteerde verbindingbalken. Tot slot is het eerste deel van het onderstel bij Ford versmald. Vanaf de voorbumper tot aan de versnellingsbak is het onderstel smaller ten opzichten van de rest van het onderstel.

Het C15 onderstel van Chevrolet wijkt totaal af van het 4x4 onderstel. Dit onderstel is op enkele aanpassingen na gelijkwaardig aan het onderstel dat bij de civiele vrachtwagen wordt toegepast. De belangrijkste aanpassing hebben betrekking montage van de cabine en de aandrijflijn. Het onderstel kende een breedte van 864 mm tegen de 813 mm van het 4x4 CMP onderstel.

De F8 van Ford en de C8, C8A en C8AX van Chevrolet waren uitgerust met 5 inch [127 mm] brede voorbumpers. Bij alle overige type wielvoertuigen uit de CMP kende een brede bumper met een breedte van 6 inch [152,4 mm].

Zowel Ford als Chevrolet monterde de lierinstallatie van Ford van het type CO11Q7150 met een trekkracht van 1.315,4 kg. Op de spindel was staalkabel met een lengte van 36 meter bij een dikte van 16 mm.

Voor de 15 CWT kwamen op termijn vier laadbakken ter beschikking. De laadbak type 2A1 is eind 1940 ontwikkeld. Een combinatie van hout in combinatie met staal vormde de basis van de laadbak voorzien van ronde spatschermen. Aan de kopse kant van de laadbak, tussen de laadbak en cabine is een houten opbergkist gemonteerd. Er was geen mogelijkheden tot het plaatsen van kapsantent. De laadbak type 2B1 was een volledig stalen, gelaste constructie. Ook was aan de kopse zijden een stalen opbergkist gemonteerd. Ook bij dit type laadbak was geen mogelijkheden aanwezig voor het plaatsen van kapsantent.

De type 2C1 tot en met 2C6 laadbak was stalen constructie. De wielbakken in de laadbak zijn vervallen waardoor een vlakke laadvloer ter beschikking kwam. De opbergkist is vervangen door een houder voor de reserveband. Een aantal kleinere opbergkisten zijn aangebracht onder de laadbak. Vanaf deze versie zijn mogelijkheden aangebracht voor het plaatsen van kapspanten. De laadbak van het type 2C4 kende geen houder voor de reserveband. In de laadbak type 2C5 was een onderaffuit gemonteerd voor een licht bewapening. De laadbak type 2H1 is vrijwel identiek aan de type 2C1 tot en met 2C6 Laadbak echter nu opgebouwd uit een combinatie van hout en staal. Ter hoogte van de achterwielen waren de zijborden verhoogd.

Laadbak type 2J1 tot en met 2J5 is identiek aan de laadbak type 2C1 tot en met 2C6 echter met een gewijzigde constructie en ander toegepaste materialen. In de laadruimte van de 2J2 was een kantooropbouw ingebouwd terwijl de 2J3 een inbouw ten behoeve van de verbindingen kende. Daarnaast kende met voor de 15-CWT een aantal opbouwen voor specifieke doeleinden. De opbouw 2E1 tot en met 2E3 voor het transport van water. De opbouw type 2F1, 2G1 en 2K1 was een gesloten stalen opbouw ten behoeve van de verbindingen. De 2K1 was daar in tegen een aluminium opbouw. De 2L1 was een vlakke laadvloer opgebouwd uit staal en hout ten behoeve van het lichte luchtdoelgeschut.

Eenzelfde ontwikkeling is ook te zien bij de laadbakken voor de zwaardere type wielvoertuigen.

Ook bij de CMP artillerietrekker zien we eenzelfde beeld als bij de CMP wielvoertuigen. Elk producenten monteerde zijn eigen aandrijflijn. De afkorting CGT staat voor Chevrolet Gun Tractor en FAT voor Field Artillery Tractor. Gedurende het productietijdvak zijn er zes varianten op basis van het concept geproduceerd

FAT type	Type opbouw	Variant
FAT-1	7A-1	Opbouw vormt een geheel met de frontsectie van de Cabine No.11.
FAT-2	7A-2	Opbouw vormt een geheel met de frontsectie van de Cabine No.12.
FAT-3	7B-1	Scheiding tussen de opbouw en de cabine met op het aflopende dak een prikkeldraadddrager. Deze variant is op beperkte schaal geproduceerd Bij de FAT-3 zijn gevechtsbanden toegepast is om deze reden niet uitgerust met een reserveband.
FAT-4	7B-2	Opbouw en de cabine met op het aflopende dak een prikkeldraadddrager zijn gescheiden van elkaar. De cabine welke was toegepast was van het model No. 13 Uitgerust met normale lucht banden en droeg reserve wiel op het hellende dak van de opbouw. Het standaard voertuig van de FAT/CGT serie
FAT-5	7B-2	Winterversie FAT-4, geschikt om te worden ingezet tot -29 graden Celsius.
FAT-6	7B-3	Dienende als trekker voor de 25pdr en 17pdr. Het vierkante lichaam om munitie te dragen, had niet limber nodig.

Opmerking

De modellen F-AT en F-GT zijn geproduceerd op een onderstel dat special is ontwikkeld om te dienen als trekker. De opbouw zijn geproduceerd bij Gotfredson Truck Co of Walkerville, Ontario en bij Truck Engineering Ltd. of Woodstock, Ontario.

Afb. 06 :

VRACHTAUTO, GESLOTEN OPBOUW : 3 ton, 6x6, C60X. [Chevrolet], waarbij de gesloten opbouw ingericht als mobiele werkplaatsen, magazijn- of als bureauwagen etc.

[Bron : Nederlandse Militaire Voertuigen]

