

VERGANE GLORIE.

Canadian Military Pattern [CMP] wielvoertuigen, alle typen.

Deel 16.

P. Smits

Is het een Chevrolet of een Ford?

Vanaf een afstand lijken de vrachtwagens van Chevrolet en Ford, welke in het CMP-kader zijn geproduceerd, vrijwel identiek aan elkaar te zijn. Echter de beide wielvoertuigen wat nader, in detail bekeken zijn er toch een aantal grote en kleine verschillen waar te nemen. Dit buiten die verschillen welke reeds in het voorafgaande hoofdstuk "Beschrijving" zijn beschreven.

Ford

Ford gebruikt een ovaal plaatje met daarin de merknaam was gestanst. Beide merken plaatsen het embleem midden boven op de radiator-scherm. Daarnaast stante Ford haar merknaam in het plaatwerk onder de koplampen. Vanaf 1942 werd onder beide koplampen Ford Canada gestanst. Medio 1944 werd dit gewijzigd in enkel nog de merknaam Ford en dat alleen onder de linker koplamp. In 1945 wijzigde Ford dit in Ford Canada onder de linkerkoplamp.

Ford monteerde bij de modellen F8, F8A een voorbumpers met een breedte van vijf inch [127 mm].

Bij alle ander modellen zijn zes inch [152,4 mm] brede voorbumper toegepast.

Afb. 07 :

AUTO, KIP- : 3 ton, 4x4, C60S. [Chevrolet].
Bron : Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Chevrolet

Chevrolet hanteert een embleem welke naar rechts neigende, schuine rechthoek met in het midden een rechthoekige verdikking als basis voor de merknaam.

Chevrolet bij de modellen C8, C8A en C8AX voorbumpers met een breedte van vijf inch [127 mm]. Bij de C8 en C15 was een mogelijkheid gecreëerd om door middel van een startkruk de krachtbron te starten.



Ford monteerde assen van producent Timken. Enkele F15As zijn uitgerust met een Banjo achterassen en Split voorassen. Het tandwielhuis heeft een A-symmetrische ronde vorm met een afdekking aan de rechterzijden.

Ook bij de toegepaste voorassen zijn verschillen waarneembaar

De naafafdekking bij Ford kende een plattere bolling en was voorzien van een flens. In de flens waren de gaten geboord voor de montage op de as. Ook zijn naafafdekkingen toepast in een holle schotelvorm met een platte naafafdekking en drie verstevigingribben.

Bij de Timken achteras welke Ford monteerde was geen versteviging strip aanwezig. Ook hier kon de naaf van de achteras van extra brede flens zijn voorzien. Wat het nut van de flens voor- als achteras kon uit de beschikbare documentatie worden achterhaald.

Om beschadiging van de chassisbalk te voorkomen monteerde beide producenten rubber stootkussens. Beide producenten monteerde tegen de zijwand van de chassisbalken metalen stootblok.

Ford gebruikte een metalen plaat met een rubber afdekking. Ook deze plaats was met de veerstroppen op het verenpakket gemonteerd.

Ford maakte voor de constructie van het takkenscherm gebruik een drietal metalen, bredere strippen welke als een verenpakket met elkaar waren verbonden. De samengestelde staander konden zowel aan de achterzijden als aan de voorzijden van de bumper zijn bevestigd. Beide staanders waren met een dwarsverbinding met elkaar verbonden.

Ford monteerde de radiatorbescherming dusdanig dat het traliewerk horizontaal/verticaal stond. Bij Ford was de toepassing, van geen extra staaf, aangebracht.

Ford had er voor gekozen de claxon links achter, boven de voorbumper in de wielbak te monteren.

Ford en Chevrolet hanteerden elk hun eigen instrumentenpanelen tot eind 1943. Eind 1943 schakelde beide over op Amerikaanse instrumenten doch bleven hun

Chevrolet monteerde Banjo-assen. Bij de F15A vrachtwagens van de eerste series, artillerietrekkers en de recentere F60Ls zijn assen van Chevrolet toegepast. Het tandwielhuis heeft een symmetrische ronde vorm met een afdekking aan de voorzijden.

De bevestiging van de naafafdekking bij de Chevrolet geschiedt door middel van drie schroeven welke in de bolling waren geplaatst. De afdekking kende geen flens.

Bij de achteras is het verschil minimaal de GM (McKinnon) Banjo achteras was op de naafafdekking van een versteviging strip voorzien.

Chevrolet monteerde de bolvormige rubber stootblok met de veerstroppen van het verenpakket.

Chevrolet hanteerde een takkenscherm met twee staanders welke waren opgebouwd uit twee metalen strippen. De ene strip was bevestigd aan de voorzijde van de bumper terwijl de andere aan de achterzijde is gemonteerd. Vlak onder het oog voor de dwarsverbinding waren de beide metalen strippen met elkaar verbonden.

Bij Chevrolet was voor de radiator als bescherming een metalen traliewerk een vlechtwerk welke diagonaal was gemonteerd. Chevrolet paste midden achter het traliewerk een horizontale staaf toe.

Chevrolet monteerde de claxon in het motorcompartiment

eigen draaischakelaars gebruiken.

Ford verkoos er voor de spiegelsteunen tussen de beide deurscharnieren te monteren.

Chevrolet monteerte de spiegelsteunen ter hoogte van het bovenste deurscharnier.

Ford en Chevrolet monteerden de overlooptank tot medio 1943 onder de vloer van de cabine tegen de linker chassisbalk.

Ford bleef gedurende het gehele productietijdvak trouw aan de locatie onder de cabinevloer tegen de linker chassisbalk.

Medio 1943 verplaatste Chevrolet deze boven het linker spatbord achter de begrenzinglamp.

Het rem- en koppelingspedaal bij Ford kende een ronde uitvoering.

Chevrolet monteerte rechthoekige afgeronde pedalen.

Ford monteerte het stuurhuis op de rechter chassisbalk.
Ford monteerte een stuurwiel van hard kunststof maar met lichtjes gebogen spaken.

Het gietijzeren stuurhuis was bij Chevrolet gemonteerd naast de rechter chassisbalk. Daarbij monteerte Chevrolet een stuurwiel welke is opgebouwd uit vier spaken. In eerste aanleg was voor de productie gebruik gemaakt van hard kunststof. Vanaf juli 1943 werd daarbij een houten rand toegepast.



Afb. 08 :
AUTO, MANSCHAPPEN : 3/8 ton, 4x4, C8A. [Chevrolet]

Chevrolet en Ford pasten beide 6 Volt elektrische voertuigstelsel toe op de voertuigen. Echter met dit verschil dat bij Chevrolet was min pool gekoppeld aan de massa tegen bij Ford was dat de positieve pool. Vooral bij het doorstarten diende men daarop bedacht te zijn.

Indien een mangat in het cabinedak was toegepast waren deze in eerste instantie rechthoekig met afgeronde hoeken. Medio 1944 werd deze gewijzigd in ronde luiken.

Fords monteerte twee kleine handgrepen.

Chevrolet paste daarbij een enkele handgreep in de voorkant van het luik.

Ford hanteerde schokbrekers met een roterende werking welke direct achter de stuurinrichting is gemonteerd.
De schokbrekerhefboom was naar achteren gericht gemonteerd.

De schokbrekers welke door Chevrolet werden toegepast waren van het zuigertype. De hefboom van de schokbreker was in voorwaartse richting gemonteerd.

Wel zijn beide type de schokbreker door middel van een verbindingstang gekoppeld en kogelgewricht aan de vooras gekoppeld.

Beide producenten monteerte het verenpakket van de vooras aan de voorzijden scharnieren via een adapter aan de chassisbalk. Het belangrijkste verschil is gelegen aan de achterzijden van het verenpakket.

Ford monteerte een maanvormige adapter waarna het chassis met veerschommels hangend aan de veren was gemonteerd.

Chevrolet maakte gebruik van veerschommels waarop het chassis van het wielvoertuig rusten

De Koninklijke Landmacht en de CMP-voertuigen.

Het merendeel van de CMP wielvoertuigen waarover de KL kon beschikken behoorde tot het model met de cabine No. 13. Een zeer klein aantal vracht- en radiovoertuigen was nog uitgerust met cabine No. 12. De beschikbare motoraffuiten bewapend met de Bofors vuurmond waren uitgerust met model No. 435 cabine.

Welke aantallen per producent in welke versie zijn opgenomen in het voertuigbestand van de KL is onduidelijk. Een feit is dat een zeer groot aantal van de beschikbare CMP wielvoertuigen zijn verscheept naar Nederlands-Indië. Door accepteren van de Indonesische onafhankelijkheid door Nederland op 27 december 1949 was de taak voor de KL aldaar beëindigd. In de daarop volgende periode werd nagenoeg al het daar aanwezige materieel overgedragen aan het nieuwe Indonesische Leger.

Met de instrooming van de DAF militaire wielvoertuigen werd het nog aanwezige bestand CMP wielvoertuigen een op een vervangen. Dit betrof echter alleen de parate eenheden. De materieelsituatie bij de mobilisabele eenheden liet een totaal ander beeld zien. Gedurende een nog langere periode bleven de CMP voertuigen opgenomen in het materieelbestand van de mobilisabele eenheden. Het betrof in hoofdzaak speciale uitvoeringen, zoals wielvoertuigen met een gesloten opbouw, maar ook de waterwagen uitvoering. De gesloten opbouw kon zijn ingericht als werkplaats of magazijnwagen. Over het tijdstip waarop de Canadese wielvoertuigen bij de mobilisabele eenheden uitfaseerde verschillen de gebruikte bronnen. Er zijn bronnen welke verwijzen naar de eerste helft van de jaren zestig, weer andere tot het moment dat de YA 4440 instroomde bij de mobilisabele eenheden.

Voordat de diverse versies van bij de defensie organisatie ingedeelde voertuigen worden behandeld, wil de acteur dat twee facetten duidelijk zijn. Helaas kan niet met zekerheid worden gesteld dat alle bij de Nederlandse defensie organisatie ingedeelde wielvoertuigen zijn behandeld. Ondanks dat alle mogelijke bronnen, instanties en personen zijn geraadpleegd. Veel van de overgenomen voertuigen werden zoals deze vanaf 1945 ter beschikking kwamen, ingedeeld bij de Nederlandse defensie eenheden. Dit had vooral betrekking op de voertuigen van een speciale constructie zoals gesloten opbouw en radiovoertuigen

Vanaf begin jaren vijftig raakte het Brits/Canadese materieel zeer snel overtollig en werd afgevoerd. Hiervoor zijn twee redenen aan te voeren. Ten eerste de overstap naar de Amerikaanse Defensie Organisatie met ander materieel- en een ander onderhoudssysteem. Ten tweede kreeg de Nederlandse Defensie organisatie vanuit het MDAP in bruikleen de beschikking over Amerikaans materieel. Al vrij snel was van een aantal versies CMP wielvoertuigen geen enkel

voertuigen meer opgenomen in het voertuigen bestand. Van slechts een klein aantal type was rond 1960 nog maar een zeer beperkt aantal ingedeeld. Voor wat betreft de eenheden waarbij nog CMP wielvoertuigen waren ingedeeld betrof het alleen nog maar mobilisabele eenheden.

AUTO, VRACHT- : 8 cwt [3/8 ton], 4x2 en 4x4.

Dit in 1942 uitgebrachte model was de kleinste uitvoering in de Canadian Military Pattern (CMP) serie. Deze uitvoering stond te boek als Heavy Utility. In tegenstelling tot de andere modellen werd de Heavy Utility wielvoertuigen alleen door Chevrolet geproduceerd. Het productiebedrijf Chevrolet maakte deel uit van General Motors of Canada Ltd concern. Ford heeft dit model niet in haar productieprogramma opgenomen.

De Heavy Utility serie kende in totaal elf uitvoeringen. De diverse uitvoeringen waren genummerd als Model 1C1 tot en met 1C11. Bij een eigen massa van 2848 kg bedroeg het nuttig laadvermogen ongeveer 500 kilogram. Alle uitvoeringen in de C8A serie, kenden een metalen doosvormige opbouw met een cabine van het type 13. De cabine van het type 13 vormde, zonder scheidingswand, één geheel met de opbouw. Naar latere Nederlandse Defensie begrippen zou dit voertuig worden omschreven als : Vrachtauto, gesloten opbouw, aangebouwd. In het cabinedak was een afsluitbaar mangat aanwezig. Er was echter geen mogelijkheid aanwezig tot het plaatsen van een wapen ten behoeve van de nabijbeveiliging. De inrichting van het achterste deel van de doosvormige opbouw werd bepaald door de taakstelling van het wielvoertuig.



Afb. 09 :

AUTO, AMBULANCE-, HUA : 3/8 ton, 4x4, C8A [Chevrolet].

Het afgebeelde voertuig is geen KL versie.

Bron : Internet.

Auto, Personeel-, HUP : 3/8 ton, 4x4, C8A [Chevrolet]. [Truck Heavy Utility, Personnel (Heavy Utility, 4 x 4, 101 wb) / Canadese vtgcode C8A-PERS)

Model 1C1, Heavy Utility Personnel Carrier telde vijf deuren met rondom ramen. Het wielvoertuig telde zitplaatsen voor zes personen inclusief de chauffeur. Daarbij waren de beide achterste zitplaatsen te verwijderen. Op deze wijze creëerde men meer ruimte voor het transporteren van licht materieel en uitrustingen. Het reservewiel was verzonken in de linker zijwand gemonteerd. Bij model 1C7 was het reservewiel verzonken gemonteerd in de rechter zijwand, waardoor een zitplaats was komen te vervallen. Hierdoor kwam aan deze zijde een portier te vervallen. Mogelijk beschikte de Koninklijke Landmacht over twee versie van deze variant en wel de 1C1 en 1C7. Medio 1961 telde de KL nog 1 personeelsvoertuig HUW.

Auto, Radio-, HUW : 3/8 ton, 4x4, C8A [Chevrolet]. [Truck Heavy Utility Wireless (Heavy Utility, 4 x 4, 101 wb) / Canadese vtgcode C8A-M-WIRE)

Vrijwel identiek aan de manschappen variant maar nu geen ramen in het achterste deel v de opbouw. Slechts in de beide toegangsdeuren waren ramen aanwezig. Het voertuig bood ruimte aan vijf personen. Daarnaast was ook opbergruimte aanwezig voor de twee mee te voeren antennes. Van deze variant telde de Koninklijke Landmacht mogelijk twee versies, te weten de

1C2 en de 1C8. Eveneens was bij de 1C8 aan de rechterzijde het reservewiel gemonteerd waardoor een portier kwam te vervallen. Aan Canadese zijde was het verbindingvoertuig uitgerust met een No 19 verbindingssset met versterker. Het zendvermogen bedroeg 300 watt. Op het dak van de stalen opbouw was de mogelijkheid gecreëerd tot het plaatsen van twee antennes. Naast een licht aggregaat voor de stroomvoorziening was het voertuig uitgerust met vier accu's.

Auto, Ambulance-, HUA : 3/8 ton, 4x4, C8A [Chevrolet].

Van ambulance uitvoering zijn twee subversies bekend. De 1C3 versie was de standaardversie. Hierbij waren de ramen van het voormalige personeelscompartiment door middel van metalen platen geblinderd of vervangen. Bij de latere productievoertuigen was ook een isolatielaag aangebracht in verband met condensvorming en geluidsoverlast. De 1C5 versie was aangepast om te worden ingezet onder extreem koude omstandigheden. Als extra was het voertuig uitgerust met een Stewart-Warner benzinekachel en een motorverwarming. Na VE-Day werden alle HUA bijeengebracht op de verzamelplaats nabij het Gelderse plaatsje Deelen. Het bestand HUA omvatten slechts enkel tientallen voertuigen

Auto, Werkplaats-, HUM : 3/8 ton, 4x4, C8A [Chevrolet]. [Truck Heavy Utility Machinery "ZL" (Heavy Utility, 4 x 4, 101 wb) / Canadese vtgcode C8A-MACH-ZL)

De laadbak was ingericht voor het uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan verbindingapparatuur. Naast het handgereedschap omvatten de gereedschapsuitrusting ook testapparatuur. Daarnaast was een luchtgekoelde transformator en testpaneel ingebouwd. Voor de stroomvoorziening van de elektrische apparatuur was gebruik gemaakt van een één cilinder verbrandingsmotor.

Auto, Codering-, HUC : 3/8 ton, 4x4, C8A [Chevrolet]. [Truck Heavy Utility Cipher Office (Heavy Utility, 4 x 4, 101 wb). Uitgerust met coderings- en decoderingsapparatuur. Voor de stroomvoorziening was het voertuig uitgerust met vijf accu's. Aan de gesloten opbouw kon een tent worden aangebouwd waardoor men de beschikking kreeg over extra werkruimte. In het voertuig waren twee werkplaatsen gecreëerd.

AUTO, VRACHT- : 15 cwt [0,75 ton], 4x4 en 4x2.

Van de vrachtwagen 15 cwt (0,75 ton) was zowel een tweewiel als een vierwiel aangedreven versie geproduceerd. Zowel Chevrolet als Ford produceerde beide versies. Het basisconcept van het wielvoertuig bood mogelijkheden het voertuig voor een veelheid aan taken in te zetten. Niet alleen voor algemeen transport maar ook voor specifieke taken. Wel diende de bestaande open laadbak te worden vervangen door een daarvoor ontwikkelde speciale opbouw . Voor zover bekend beschikte de Koninklijke landmacht over wielvoertuigen van 15 cwt [0,75 ton] klasse met een cabine van het type Cab 12 en Cab 13.

Auto, Vracht- : 0,75 ton, 4x2, C15, met Cab 12 [Chevrolet]. [Truck, 15-cwt, GS (15-cwt, 4 x 2, 101 wb / Canadese vtgcode C15A-GS).

Auto, Vracht- : 0,75 ton, 4x2, F15, met Cab 12 [Ford]. [Truck, 15-cwt, GS (15-cwt, 4 x 2, 101 wb) / Canadese vtgcode F15A-GS).

In het naslagwerk Nederlandse Militaire Voertuigen van E.W. van Popta/C.M. Schulten uit 1978 wordt geen aandacht besteed aan dit type voertuig. Doch Dhr. R.W. Hoksbergen en J. Kroon geven in het boek De Nederlandse Artillerie vanaf 1945 door middel van een foto het gebruik van dit type voertuig aan. Het betreft een foto uit 1946 van kapitein Gras waarop afgebeeld een 15-cwt met Cab 12. Het wielvoertuig was ingericht voor het vervoer van de uitrusting welke behoorde tot het vuurregelcentrum ten behoeve van een afdeling veldartillerie. De laadbak kende een lengte van 1981,2 mm [6 1/2 ft]. Aan Canadese zijde waren aan beide types voertuig brugclassificatie Class 4 toegekend.

Auto, Vracht- : 3/4 ton, 4x2, C15 [Chevrolet]. [Truck, 15-CWT, GS, (15-CWT, 4 x 2, 101 wb. / Canadese vtgcode C15-GS).

Auto, Vracht- : 3/4 ton, 4x2, F15 [Ford]. [Truck, 15-CWT, GS, (15-CWT, 4 x 2, 101 wb. / Canadese vtgcode F15-GS).

Bij deze versie kon alleen de achteras als drijvende as worden aangewend. In de benaming ontbreekt om deze reden de hoofdletter A in de typeaanduiding. Door het toepassen van een vaste vooras is de lengte van het wielvoertuig groter dan de A-versie. Het voertuig had een lager silhouet ten opzichten van de 4x4 uitvoering. Het mag niet worden uitgesloten dat de Koninklijke Landmacht over twee subvarianten van deze versie beschikte. Er was van de 3/4 ton vrachtwagen



Afb. 10 :

AUTO, VRACHT- : 3/4 ton, 4x4, C15A, m/generatorinstallatie
Bron : Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

een uitvoering met stalen laadbak. De andere aanwezige versie was de 3/4 ton vrachtwagen voorzien van een houten laadbak met stalen frame. Beide type laadbakken waren voorzien van een huif en kenden een lengte van 1981,2 mm [6 1/2 ft].

Auto, Vracht- : 3/4 ton, 4x4, C15A [Chevrolet]. [Truck, 15-CWT, GS, (15-CWT, 4x4, 101 wb. / Canadese vtgcode C15A-GS)].

Auto, Vracht- : 3/4 ton, 4x4, F15A [Ford]. [Truck, 15-CWT, GS, (15-CWT, 4x4, 101 wb. / Canadese vtgcode F15A-GS)].



Afb. 11 :

AUTO, VRACHT- : 3/4 ton, 4x4, C15A of F15A.

Bron : Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Standaard vrachtauto, ook wel aangeduid als 'stompneuzen', bestemd om te worden ingezet voor transport van manschappen en materieel. Kenmerkend voor de vierwiel aangedreven vrachtauto was de korte wielbasis van 2.565 mm en een hoge bodemvrijheid. Door de korte wielbasis kende de laadbak slechts een lengte van 1,95 meter voorzien van een afneembaar canvas huif. Het reservewiel, waarop een 900x16 terreinband lag, bevond zich tussen de laadbak en cabine.

De chauffeurscabine kenmerkte zich door de bekende CMP stijl met de voorover hellende voorruit met een stalen dekking. De Koninklijke Landmacht beschikte over twee subvarianten overeenkomstig van dit type, overeenkomstig de 4x2 versie.

Volgens opgave van de Koninklijke Landmacht daterend uit 1951 waren op dat moment nog 338 exemplaren van dit type wielvoertuig onder Nsn 2320-17-600-3687 [C15A] en 2320-17-600-3688 [F15A] opgenomen in het voertuigbestand. Volgens de internetsite van het Legermuseum zijn het er vrijwel zeker meer geweest maar een aantal vermeld het Legermuseum niet. In 1961 telde de KL nog ongeveer 50 vrachtwagens 3/4 ton, 4x4, C15A of F15A.

Auto, Radio- : 3/4 ton, 4x4, C15A [Chevrolet]. [Truck, 15-CWT, Fitted for Wireless, (15-CWT, 4x4, 101 wb.

Aan Canadese zijde was het verbindingvoertuig uitgerust met een No. 19 verbindingset. Voor de elektrische voorziening van de verbindingapparatuur was het voertuig uitgerust met een extra

set accu's. Naast de extra accu,s behoorde tot de uitrusting van het verbindingvoertuig een aggregaat. De bovengenoemde No. 19 set kon zijn vervangen door de verbindingset no. 9, 11 of 22WT.

Watertankauto: 3/4 ton, 4x4, C15A [Chevrolet]. [Truck, 15-CWT, Water, (15-CWT, 4x4, 101 wb. / Canadese vtgcode C15A-WATER)].

Bij deze versie was de laadbak vervangen door een stalen watertank met een inhoud van 757,25 liter [200 gallon]. Naast de watertank omvatte de uitrusting van het voertuig een mechanisch aangedreven waterpomp, een handbediende waterpomp. Met het gemonteerde filterinstallatie was de mogelijkheid gecreëerd de kwaliteit van het water testen. Over de watertank kon een stalen frame zijn gemonteerd waardoor de watertank met een canvasdoek kon worden afgedekt. De watertankwagen variant is alleen geproduceerd door Chevrolet. In de Naam en Codelijst Uitrustingsstukken Koninklijke Landmacht d.d. januari 1961 staat dit type wielvoertuig onder Nsn 2320-17-612-8911 opgenomen. Dit mag de conclusie rechtvaardigen dat een onbekend klein aantal voertuigen van dit type nog bij de mobilisabele eenheden waren ingedeeld. Mogelijk waren in 1959 nog vier exemplaren opgenomen in het materieelbestand van de KL. In 1961 was dit aantal gereduceerd naar nul.

Auto, Vracht- : 3/4 ton, 4x4, C15A, m/generatorinstallatie [Chevrolet]. [Truck, 15-cwt, Machinery "KL" (15-cwt, 4 x 4, 101 wb) / Canadese vtgcode C15A MACH-KL].

Auto, Vracht- : 3/4 ton, 4x4, F15A, m/generatorinstallatie [Ford]. [Truck, 15-cwt, Machinery "KL" (15-cwt, 4 x 4, 101 wb) / Canadese vtgcode F15A MACH-KL]. Ford leverde een aantal driekwart tonners welke waren ingericht om te velde laswerkzaamheden te kunnen verrichten. Daartoe was de open laadbak vervangen door een generatorinstallatie waarmee de elektrische stroom voor elektrisch lassen werd opgewekt. De 300 ampère leverende generator werd aangedreven door een benzinemotor met een vermogen van 45 paardenkrachten.

Auto, Gesloten Opbouw: 3/4 ton, 4x4, C15A [Chevrolet]. Truck, 15-cwt, Wireless (15-cwt, 4 x 4, 101 wb) / Canadese vtgcode C15A-WIRE].

Op basis van hetzelfde chassis is ook een uitvoering ontwikkeld met een gesloten metalen opbouw met ramen en een toegangsdeur. De toegepaste gesloten opbouw kende een lengte van 2133,6 mm [7 ft]. Uit Engelstalige Canadese documentatie kan worden afgeleid dat dit type voor verbindingdoeleinden werd ingezet. Voor Canadese legerformaties was het verbindingvoertuig uitgerust met de No 19 verbindingset met versterker. Het zendvermogen bedroeg 300 watt. Op het dak van de stalen opbouw konden twee antennes worden geplaatst. Naast een licht aggregaat voor de stroomvoorziening was het voertuig tevens uitgerust met vier batterijen. De uitrusting aan verbindingmateriaal was overeenkomstig de Auto, Radio-, HUW : 3/8 ton, 4x4, C8A [Chevrolet].

VRACHTAUTO : 60 cwt [3 ton], 4x4 6x6.

Van de drietonner uitvoering beschikte de Koninklijke Landmacht over een groot aantal varianten. Ten opzichte van de 30 cwt [1,5 ton] waren een aantal wijzigingen doorgevoerd waardoor een vrachtwagen werd verkregen met een laadvermogen van 3 ton. De 3 tons versie was uitgevoerd met een grotere bandenmaat, zwaarder uitgevoerd verenpakket en rembekrachtiging. Het bestand wielvoertuig in deze categorie kan worden opgesplitst in vier groepen: de L, S, H en X groep. Hierbij heeft de S [Short wheelbase] versie een wielbasis van 134 inch en de L [Long wheelbase] versie een wielbasis van 158 inch. De H en X versie waren respectievelijk de 6x4 en 6x6 uitvoering met een wielbasis van 160 in.

Wielbasis 134 inch.

Op basis van de korte wielbasis van 134 inch waren in het voertuigbestand van de Koninklijke Landmacht opgenomen:

- Een kiepauto op basis van een Chevrolet chassis,
- Een vrachtauto uitgerust met een grondbooruitrusting,
- Eveneens op basis Chevrolet chassis was een radioauto beschikbaar.
- Als laatste beschikte de KL over een zo genoemde Ford Bokwagen.

Auto, Kip- : 3 ton, 4x4, C60S. [Chevrolet]. (Lorry, 3-ton, Tipping [3-ton, 4 x 4,134 wb] / Canadese vtgcode C60S-DMP)

Auto, Kip- : 3 ton, 4x4, C60S. [Ford]. (Lorry, 3-ton, Tipping [3-ton, 4 x 4,134 wb] / Canadese vtgcode F60S-DMP)

De complete kiepinstallatie was gemonteerd op een hulpframe voordat de montage op het dragend wielvoertuig. De kieprichting was enkelzijdig, alleen in achterwaartse richting. Voor de kiepinstallatie waren twee type laadbak beschikbaar. Bij een van de beschikbare types laadbak was de zijkant versterkt met een drietal ribben en een verstevigde scharniersteun voor de scharnierende achterklep. Het tweede beschikbare type laadbak kende marginale steunribben zowel in de breedte als in de lengte. Voor het kantelen van de laadbak tot maximaal een hoek van 60 graden was gebruik gemaakt van een hydraulische installatie. Via een PTO werd de hydraulische pomp aangedreven door de voertuigmotor.



Afb. 12 :

AUTO, BOK- : 3 ton, 4x4, C60S of F60S.

Bron : Nederlands Instituut voor Militaire Historie.