

***Vognen
uden
Lige!***

1934

»Vi fabrikkerer ikke en billig Vogn; vor Vogn
er temmelig dyr at fremstille; —
men vi sælger en virkelig Kvalitetsvogn til en
lav Pris.«

HENRY FORD.

EN VOGN UDEN LIGE



En Vogn til lav Pris kontra billige Vogne.

* * *

Vi fabrikkerer ikke en billig Vogn; vor Vogn er temmelig dyr at fremstille.

Men vi sælser en virkelig Kvalitetsvogn til en lav Pris.

Saa godt som alle de nye Ford V-8 Vogne, vi fabrikerede i Begyndelsen af Aaret, kostede os mere at fremstille, end Salgsprisen indbragte. Det afhænger af den fremtidige Produktions Omfang, om denne Forskel bliver indvundet.

Grunden er ligetil: — en Automobilfabrikant, som laver noget, der dyr, maa regne med at tage Pengene paa de første Vogne, han sælger, fordi han ikke kan lade de første Købere af den ny Model betale alle sine Fremstillingsomkostninger.

Men for Køberen er det en anden Sag: han aater ikke at tage noget Tab paa sin Vogn. Den skal give ham fuld Valuta fra første Færd og frem gennem de kommende Aar.

To Ting gør det muligt for os at forene vore lave Priser med de store Omkostninger, som Fremstillingen af Kvalitetsvogne kræver, nemlig:

- 1) Storproduktion og
- 2) vort Princip kun at beregne een Fortjeneste, nemlig Fortjenesten paa den færdige Vogn.

Vi fastsætter først og fremmest vore Priser saaledes, at de Fordele vi har som Følge af Storproduktionen kommer Publikum tilgode. For derefter at kunne opretholde vore lave Priser maa vi oparbejde et stort Salg af vore Vogne.

Paa den Maade sker det, at en Vogn, som er dyr at fremstille, bliver let at købe.

Der er Forskel paa en billig Vogn og en Kvalitetsvogn til lav Pris.

Priserne paa Ford Vognene bliver altid fastsat saaledes, at det er fordelagtigt for Kunden at købe.

Saa vel køber som Sælger maa heste en Fordel i en sund Forretning. Og Køberens Fordel maa være den største.

Det kan betale sig for os at sælge Ford V-8 Vognen, fordi det betaler sig for Dem at købe den.

Henry Ford

FORORD

HENSIGTEN med denne lille Brochure er at give Dem en letlæselig Beskrivelse af de konstruktive Enkeltheder i Ford V-8eren i Sammenligning med andre Automobiler. Den vil være til Nytte for Dem ved Købet af en Vogn.

I et Sprog, der er blottet for tekniske Udtryk og Reklamepaastande, vil De faa Bevis paa Bevis for, at Ford V-8eren er »Vognen uden Lige«. Og De vil se, at i 1934 som i 1933 er Henry Fords Erklæring stadig gyldig:

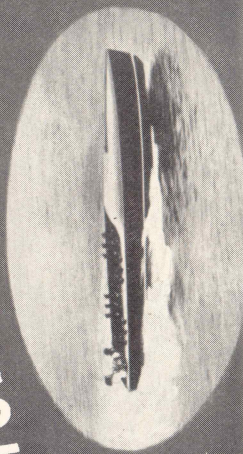
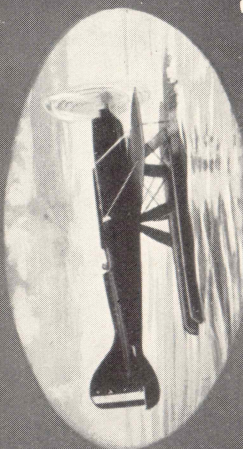
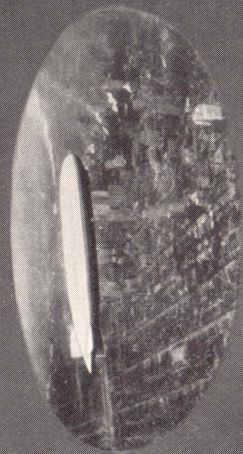
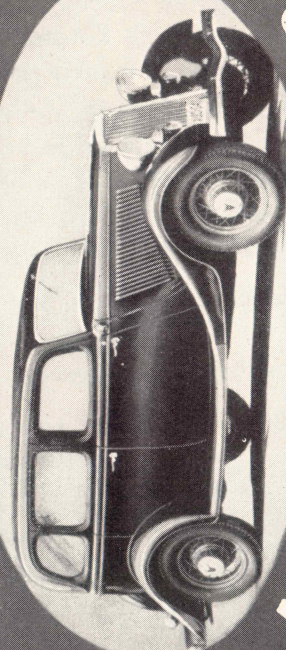
»Vi fabrikkerer ikke en billig Vogn; vor Vogn er temmelig dyr at fremstille; —

men vi sælger en virkelig Kvalitetsvogn til en lav Pris.«

Paa de følgende Sider beskriver vi **nogle** af de fremragende Konstruktioner, som gør Ford V-8eren til en virkelig Kvalitetsvogn — dem alle har vi langt fra naaet at faa med!

FEM MESTRE

ALLE MED V-MOTORER



Vognen uden Lige

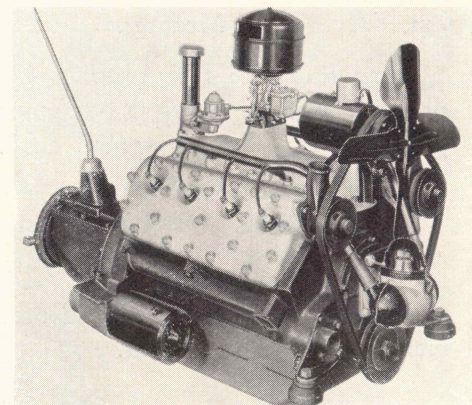
TRÆK AF DENS HISTORIE

Nutidens Automobil skabes af en lille Gruppe Mænd, Automobilkonstruktørerne. Saa lille er Gruppen, at Sandsynligheden taler for, at Automobilisten aldrig nogensinde vil træffe en af sin Vogns Konstruktører.

Og af denne lille Gruppe Konstruktører er de fleste saa fordybede i Arbejde af den vanskeligste tekniske Art, at kun meget, meget faa har bevaret Evnen til at tale om Vogne, saa alle kan forstaa det.

Dette er en af Grundene til, at saa mange Rygter og Misforstaaelser opstaar. Lad os derfor nu tale frank og frit om Vogne uden tekniske Vendinger, og lad os begynde med Motoren.

Motoren er saa nogenlunde de fire Femtedele af et Automobil og et fortræffeligt Sted at begynde en Gennemgang paa—saa lad os løfte Motorhjelmen.



De ser fire Tændrør, som antænder Benzinen i fire Cylindre og ovre paa den anden Side, modsat anbragt, er der fire andre Cylindre. Vi har her en V-formet, 8-cylindret Motor delt i to Grupper eller Rækker, hver bestaaende af fire Cylindre, og Cylindrene hælder i en Vinkel, der stærkt minder om de to Skraastreger i et stort V.

Som De véd, kan 8 Cylindre opstilles paa en anden Maade, nemlig i en lige Linie, den ene Cylinder bag den anden; det kaldes en »Otter paa Linie«.

Hvad er nu bedst?

Den V-formede Motor er den bedste — det er hævet over al Tvivl.

Der er ingen Grund til at fordybe sig i tekniske Tabeller for at bevise det. Se blot paa, hvad V-Motoren har *præsteret*.

I Luften

Luftskibet »Graf Zeppelin« fløj Jorden rundt, ca. 50000 km, drevet af V-Motorer.

Den hurtigste *Flyvemaskine* i Verden, et italiensk Hydroplan ført af FRANCESCO AGELLO, satte Verdensrekord paa 685 km i Timen — med en V-Motor.

Paa Land

Det hurtigste *Automobil* i Verden, Sir MALCOLM CAMPBELL's »Bluebird« satte Verdensrekord paa 435 km i Timen — med en V-Motor.

Paa Vandet

Den hurtigste *Racerbaad* i Verden, Miss America X, ført af GAR WOOD, satte Verdensrekord paa 199 km i Timen — med V-Motorer,

Og disse Rekorder *betyder* noget. Naar de alle sættes med V-Motorer betyder det, at dér hvor Motorstyrke og usvigelig Driftssikkerhed under de højeste Hastigheder er en absolut Betingelse — dér finder De ufravigeligt en V-Motor.

Men er disse Motorer da ikke meget dyre?

Jo, det er netop, hvad de er. Det er Grunden til, at V-Motorer kun findes i de dyreste Vogne — og saa i Ford V-8. Der findes 6-cylindrede og »Ottere paa Linie« blandt de billigere Vogne (bemærk, at alle »Ottere paa Linie« er dyrere end Ford), men kun Ford leverer en V-Motor i en Vogn til lav Pris. Den amerikanske Vogn med V-8 Motor, der ligger Ford nærmest, koster fire Gange saa meget som Ford.

Indenfor Automobilindustrien har man altid vidst, at Ford Motor Company aldrig overdriver i sine officielle Udtalelser om Vognens Præstationsevner, tværtimod. Nu erklærer Ford Motor Company for Eksempel, at V-8 Ford'en kører 135 km i Timen. Javel, derved menes nøjagtigt, hvad der siges. Ford Motor Company mener ikke, at Vognen lige netop kan arbejde sig op paa 135 km og derefter straks sakker tilbage, men der menes, at Vognen kan køre 135 km i Timen og mere, Time efter Time — ja, den kan endog komme op paa mere end 145 km paa aaben Landevej. —

Men alt, hvad der er sagt i Annoncerne om den ny Ford V-8 er »135 km i Timen«.

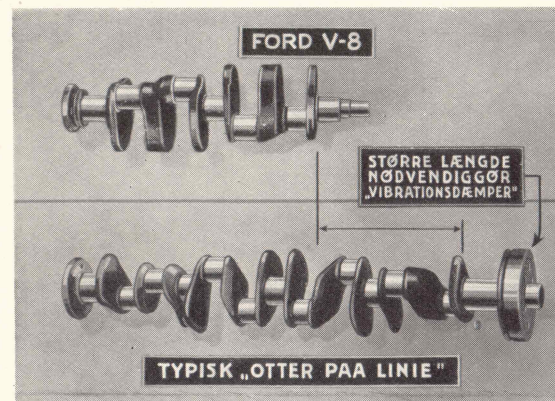
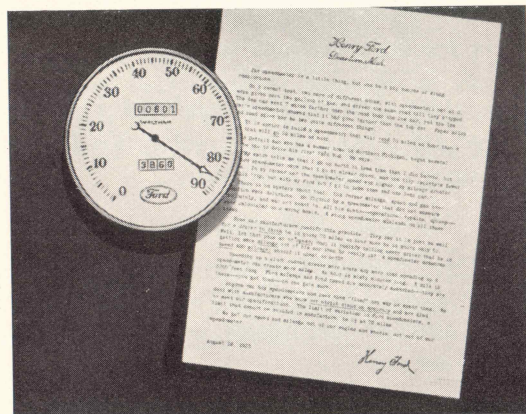
Speedometeret

Og da Talen er om *Fart*, lad os da lige betragte Speedometeret. — Nogle Fabrikker har ment sig berettiget til at lade Automobilisten tro, at han kan køre 110 km i Timen, medens han i Virkeligheden kun kan køre 100. Dette kan gøres med et Speedometer, som er »indstillet« til at vise større Hastighed, end Vognen kører. (Naar dette er Tilfældet, vil Speedometeret jo ogsaa vise et større Antal tilbagelagte km, end Vognen i Virkeligheden har kørt).

Enhver Ford udsendes fra Fabrikken med et **rigtigt indstillet** Speedometer, et Speedometer, der viser den virkelige *Fart* og den virkelige *Køredistance*. Ford Speedometeret registrerer den *Hastighed* og *Distance*, som Vognens Motor og Hjul tilbagelægger, det viser ingen »speciel Speedometerhastighed«.

Men nu vil De gerne have at vide, hvorfor V-Motoren er bedre

Det er vanskeligt at give en udtømmende Forklaring herpaa uden at komme ind paa tekniske Enkeltheder. Men



her er nogle af de Grunde, der ligger lige for:

For det første er der *Krumtappen*. *Krumtappen* er den arbejdsdel af Motoren, som direkte modtager *Eksplussions-*

slaget fra *Stemplerne* (senere omtaler vi, hvordan *Drivkraften* føres til *Bagakslen*). *Krumtappen* arbejder selvfølgelig under meget haard Belastning. Og det følger ganske naturligt, at jo *længere* *Krumtappen* er, jo svagere, jo mindre stiv og robust er den, og jo større Mulighed er der for, at den frembringer *Vibration*.

Lad os give Dem et Eksempel:

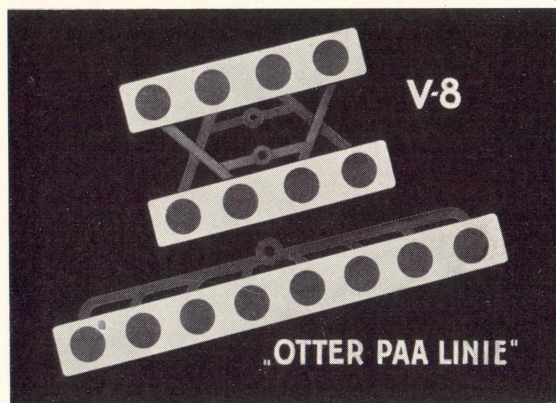
Tag en almindelig tynd Staallineal. Grib fat om Enderne og bemærk, hvor let man kan vride den.

Grib saa om Linealens Midte og dens ene Ende og se, hvor meget stivere den saa er. Som Følge af sin Korthed og en nøjagtig Afbalancering baseret paa Kontravægtprincippet behøver Ford *Krumtappen* ingen paamonteret »Vibrationsdæmper«. Andre Vogne bruger »Vibrationsdæmpere«.

Naar 8 Cylindre stilles op i en lige Linie, nødvendigvis gør det en *Krumtap*, der praktisk talt er dobbelt saa lang som *Krumtappen* i en V-8 — og selv i en almindelig 6-

cylindret Vogn er Krumtappen betydelig længere end i Ford V8eren.

Og lad os nu se, hvordan Benzinen føres til de 8 Cylindre paa Linie.



I en »Otter paa Linie« med kun een Karburator maa der nødvendigvis blive lange Tilførselsge for Benzinen til nogle af Cylindrene. Resultatet er, at de yderste Cylindre faar for lidt Benzin i Forhold til de mellemste Cylindre.

Tilførselsgangene for Benzinen i en V8 med Dobbeltkarburator bliver derimod korte og direkte (man kan ogsaa sige, at der i Virkeligheden er en Karburator for hver fire Cylindre).

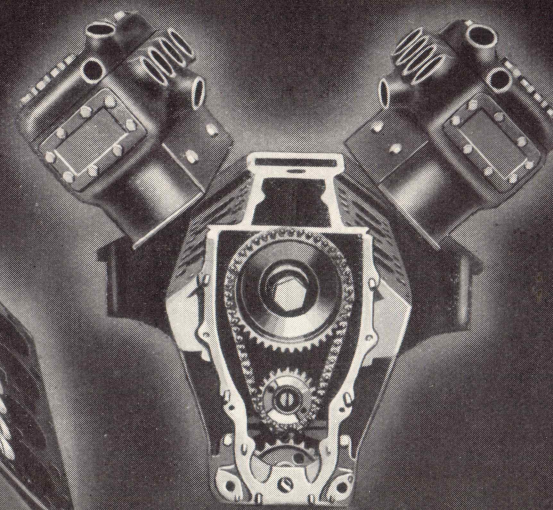
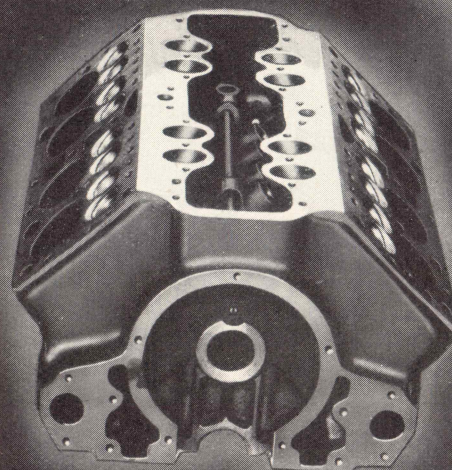
Resultatet er, at Ford V8eren kører flere km per Liter Benzin end nogen anden 6- eller 8-cylindret Vogn af lignende Motorstyrke. Og for at give Dem en Idé om, hvad en Menneskealders Arbejde og Erfaring kan betyde, beder vi Dem gennemtænke den Kendsgerning, at **Ford V8eren for 1934 er den mest økonomiske Vogn, Henry Ford nogensinde har fremstillet!**

Den er langt mere økonomisk i Drift end den gode, gamle Model T.

Lad os tage en anden Konstruktion — denne Gang en, som kun Ford har — nemlig Støbningen i eet Stykke af Cylinderblokkene og Krumtaphuset til en V8 Motor. Man indser let, at da der ingen Samlinger er, som kan gaa løse, vil Lejerne, Stemplerne og alle de øvrige arbejdende Dele altid være i deres rette, indbyrdes ubrydelige Stilling.

(Det vil maaske mere Dem at høre, at visse Konstrukører hævdede, at denne Cylinderblok-Støbning i eet Stykke var umulig.)

FORD V-8 CYLINDRE OG KRUMTAPHUS STØBT I EEN BLOK



ALMINDELIGE V-8
CYLINDRE OG
KRUMTAPHUS
FOR SIG

Saa er der Motorens Køling

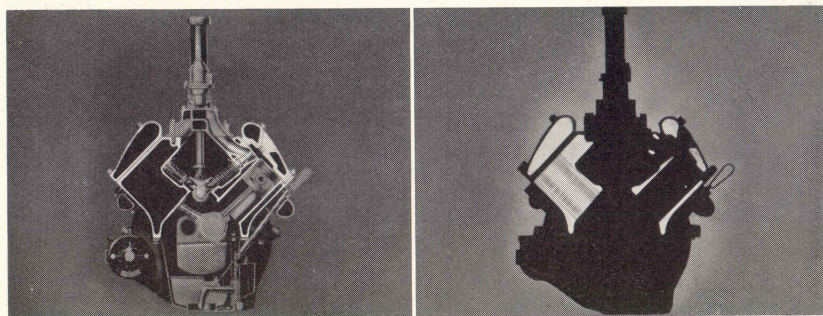
En arbejdende Motor skal køles. Lad os se, hvordan dette gøres.

Maaske tror De, at alle Automobilmotorer køles paa samme Maade, med Vandkamre indbygget i Motoren, – dette er rigtig nok, men der er Forskel i Konstruktionen af disse Vandkamre. Ford V-8 Motoren er saa fuldkomment afkølet som tænkelig, idet Vandkamrene omkring Cylindrene er forlænget ned i selve Krumtaphusets Vægge.

Denne Konstruktion er særegen for Ford V-8 Motoren, fordi kun Ford støber Krumtaphus og Cylindre i eet Stykke.

Men hvad Nytte gør denne fuldkomne Køling?

Lad os forestille os, at Vandkamrene omkring Cylindrene, hvori Kølevandet cirkulerer, kun naar til Foden af Cylindervæggene (hvilket er betydeligt længere, end de naar i de fleste Motorer). Selv dette vilde da være en Fordel, fordi en ensartet Køling af Cylindervæggenes hele Flade vilde være opnaaet, og dette holder Stempelsliddet nede paa et Minimum.



(12)

Men i Ford V-8 Motoren fortsætter Vandkamrene ned efter og afkøler **ogsaa** Krumtaphuset. Denne enestaaende Konstruktion bevirker, at **Motorolien** køles.

De ved, maaske af egen Erfaring, at overhede Motorer opbrænder og ødelægger Motorolien. Det er ogsaa velkendt, at paa kolde Morgener er Motoren sværere at starte, Olien binder og har kun bevaret en Del af sin Smøreevne. Det vil betyde en stor Besparelse i Olieforbruget og mindske Sliddet paa Motoren, saafremt Varmen om Sommeren og Kulden om Vinteren kunde neutraliseres. Dette er netop, hvad Vandkamrene i Krumtaphuset bevirker. I Ford V-8 Motoren – og kun i den – **afkøles** Olien



DEN ENESTE
VOGN MED
VANDKAMRE I
KRUMTAPHUSETS
VÆGGE

i **varmt** Vejr, og den holdes **varmere** i **koldt** Vejr. Saa De ser, hvad denne fuldkomne Køling betyder og bemærk, at De finder den ikke i nogen anden Vogn, ligegyldig til hvilken Pris.

Det kan være en vanskelig Opgave at begrænse Motorophedningen

Mange Fabrikker har ikke løst Opgaven tilfredsstillende, hvilket har til Følge, at Ventilerne i deres Motorer ofte skal slibes. Sæderne for Udblæsningsventilerne er jo udsat for en frygtelig Hede fra den hvidglødende Gas, der fra Eksplosionen blæses ud af Motoren; dér er almindelig Vandafkøling ikke tilstrækkelig. Men af Hensyn til Frem-

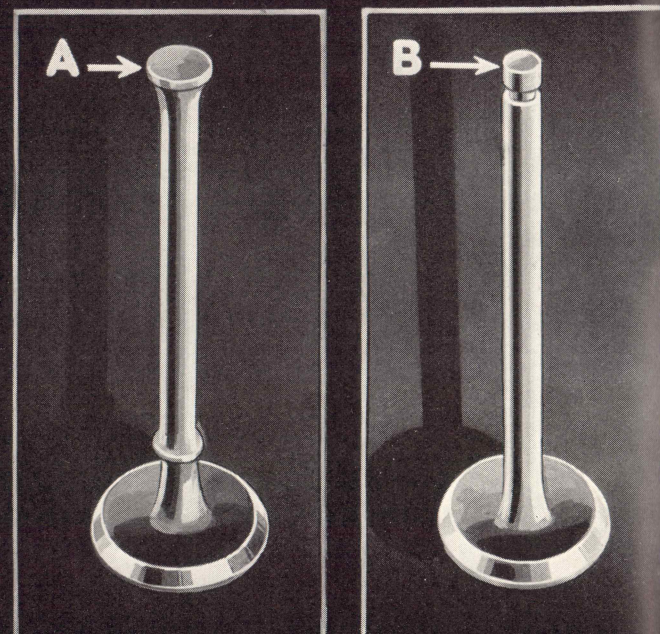
stillingsomkostningerne, nøjes alligevel mange Fabrikker med at omgive Udblæsningssædet med et Vandkammer. Hvad der virkelig er Brug for, og hvad Ford derfor indbygger, er ikke blot Vandkøling, men desuden et Metal, som kan taale selv den frygteligste Udblæsningshede. Saa dan et Metal er Tungsten, som ogsaa bruges til Filamentet i elektriske Pærer. Det er et meget dyrt Metal, men naar Henry Ford beslutter at gøre noget, bliver det gjort rigtigt. Saa hvis De nøje betragter Sædet for en Udblæsningsventil i en Ford V₈ Motor, vil De opdage en Metalring af et andet Materiale end Blokken. Denne Ring er af Tungsten-Legering. Den bevirker, at Ventilens sæd som selve Ventilen kan holde fire Gange saa længe uden Slibning. Disse indsatte Ventilensæder i Forbindelse med den særlig brede Ventilfod (se Billedet) bevirker, at Ford V₈ Motoren sædvanligvis ikke behøver noget Ventil efter-syn, før den har kørt op til 60— ja 80.000 km. Husker De tidligere Tiders Vogne, der helst skulde have Ventiler slebet efter 4—5 Tusind km's Kørsel? Saa er det dog et Fremskridt, ikke?

En Nøjagtighed, der er mere end haarfin

Det blev en lang Historie, hvis alt skulde fortælles om den Præcision, der er gennemført i Fabrikationen af Ford Vognens Dele. Vi vil blot lige berøre Emnet.

Naar man i Almindelighed beskriver noget tyndt, siger man, at det er papirtyndt, eller taler om Haarsbredde. Men hvis man regnede med disse gængse Begreber i Fabrikationen af Delene til Ford V₈, vilde den saa vist ikke Aar ind og Aar ud kunde præstere den driftssikre Kørsel, som

TUNGSTEN UDBLÆSNINGS-VENTILSÆDE



A
FORD VENTILENS
BREDE FOD.

B
ALMINDELIG SMAL
VENTILFOD

er dens Særkende. En Haarsbredde er nemlig et groft Maal, naar det drejer sig om Ford Dele. En Stempelpind til $V=8$ Motoren er tilpasset med en Nøjagtighed af en Titusinde-
del af en engelsk Tomme (0,0001"), d. v. s. en Tredivete-
del af en Haarsbredde.

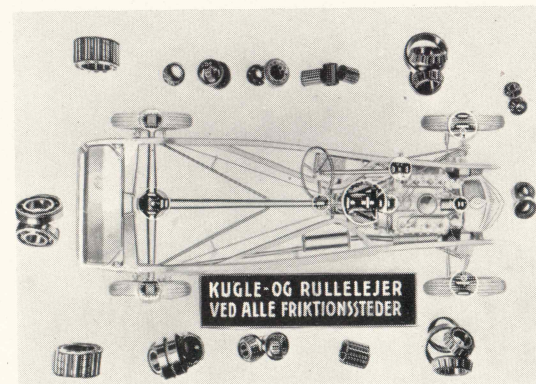


Saa fine Maal som disse kan det blotte Øje ikke opfatte, og de gøres kun praktisk anvendelige ved Brugen af Johanssons Maaleklodser, som fremstilles af Ford Motor Company. Disse Maaleklodser bruges i Fremstillingen af alle de Ford Dele, hvis nøjagtige og præcise Udførelse betyder en Forbedring af Vognens Ydedygtighed.

Kontrolklodserne, med hvilke man kontrollerer selve Maaleklodserne, er fremstillet med en Nøjagtighed af to Milliontedele af en engelsk Tomme (0,000002").

Men selv en præcisionsbygget, kraftig Motor er ikke nok

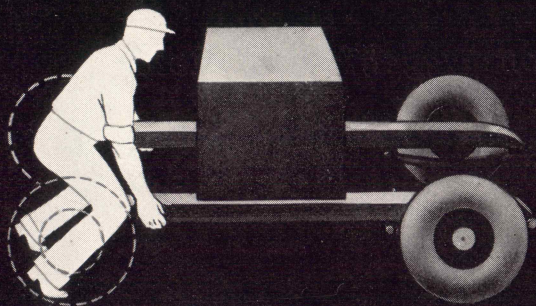
Vi har omtalt i det foregaaende, at Krumtappen er den arbejdende Del i Motoren, som direkte modtager Eksplosionslaget fra Stemplerne. Fra Krumtappen overføres Driv-



kraften til Kardanakslen, hvorfra den føres videre til Bagakslen og Baghjulene. Hver eneste af disse Dele, fra Stemplet og til Hjulet, er arbejdende Dele, Dele, der bevæger sig. Hvis der et Sted opstaar for megen Friktion, bliver Vognen saa meget tungere og dyrere i Drift. For at afværge dette gør Ford udstrakt Brug af Kugle- og Rullelejer fordelt langs Kraftoverførselslinien. Ved alle Friktionssteder i Chassis'et er der Lejer.

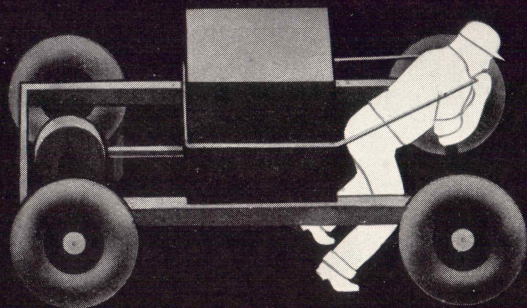
Tre Drivmetoder

Der er tre Drivmetoder i udstrakt Anvendelse i amerikanske Vogne — med Drivmetoder mener vi den Maade,



**BAGFJEDRENE
„SKUBBER“ VOGNEN**

**FORD V-8
KARDANRØRSDREVE
TRÆKKER**



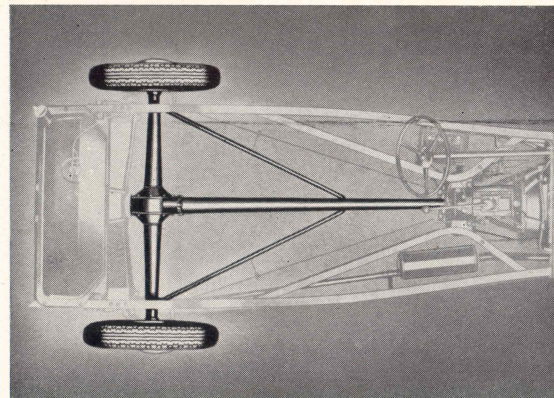
*Foroven »Hotchkiss« og det saakaldte Kardanrørsdrev.
Forneden Fords ægte Kardanrørsdrev.*

hvorpaa Kraftpaavirkningen fra Baghjulene overføres til selve Vognen.

For at vurdere Fordelene ved den Drivmetode, som Ford Vognen har, maa vi berøre en Ejendommelighed eller to ved de andre to Maader, hvorpaa Vognen skydes frem. Den ene Maade er Hotchkiss-Drevet. Den anden kaldes Kardanrørsdrevet. Ford benævner ogsaa sin Drivmetode som Kardanrørsdrev.

Der er imidlertid en meget væsentlig Forskel mellem de to Slags Kardanrørsdrev. Det ene er overhovedet ikke et Kardanrørsdrev, men har blot sin Kardanaksel indesluttet i et Kardanrør, som afgjort ikke driver noget. Det kan slet ikke udføre nogen drivende eller fremadskydende Virksomhed, fordi det fortil ender i en løs Forbindelse.

Vort Billede illustrerer det bedst. Ved Hotchkiss-Drevet og det saakaldte »Kardanrørsdrev« maa Fjedrene bære Vognens Vægt og maa desuden tjene som Mellemlid for Drivkraften fra Hjulene til Chassis og Karosseri (Manden foroven paa Billedet). Arbejdets Byrde lægges bag i Vognen. De belastede Fjedre faar Vognen til at »sætte sig« bagtil, naar man kobler til. Og Vognen »stejler«, naar Bremserne slaas i. I det rigtige Kardanrørsdrev, som det findes Ford V-8eren, rækker det lange Kardanrør derimod helt frem *foran* Vognens Tyngdepunkt, hvilket har samme Virkning, som blev Vognen *trukket* (Manden forneden paa Billedet).



Saaledes ser det ægte Kardanrørsdrev ud.

Lidt for teknisk?

Var den Forklaring ikke tydelig nok? Lad os da se Sagen fra en anden Side.

Hvis De var Fabrikant og raadede over ubegrænsede Midler til Vognens Fremstilling, en Vogn, De kunde sælge for femten, tyve eller tredive Tusind Kroner, saa vilde De sikkert vælge den bedste Type Drev, der fandtes, for Deres Vogn. — Selvfølgelig, og derfor findes der Kardanrørsdrev i saadanne Vogne som Lincoln, Duesenberg, Mercedes, Sunbeam, Hispano-Suiza.

Finder man Kardanrørsdrev i de billigere Vogne?

Der findes det afgjort ikke. Hvis De vil se Kardanrørsdrev i andre Vogne end Ford'en, vil De se Vogne, som koster mere end det dobbelte af, hvad en Ford V-8 koster, og Fabrikanten af en af disse Vogne fremhæver Kardanrørsdrevet som et af sine største Salgsargumenter.

Medens vi taler om Drev, lad os da betragte de to Maader, paa hvilke man almindeligvis forbinder Kardanakslen med Bagakslen. Den mest almindelige og samtidig billigste Maade er at montere Spidshjulsakslen paa Kardanakslen ved Hjælp af Kile, Laasemøtrikker og understøtte den med eet Leje. Den anden Maade bestaar i desuden at montere et Styreleje i Spidshjulets anden Ende, saaledes at Spidshjulet er understøttet af Lejer baade for og bag. Saadan gør Ford.

Forskellen mellem de to Monteringsmaader kan illustreres med en Kagerulle. Den første Maade — med Leje kun i Spidshjulets ene Ende — er Kagerullen, der kun holdes med een Haand. Ford Metoden er Rullen, der holdes med begge Hænder (Lejer baade for og bag).

Findes Spidshjulet med Leje baade for og bag i de billigere Vogne?

Absolut ikke. Og det findes heller ikke i nogen Vogn,

ALMINDELIG METODE

**KUN
UNDERSTØTTET
AF LEJE I
DEN ENE ENDE**

**SPIDSHJULET
HAR LEJE
BAADE FOR
OG BAG.**

**FORD V-8
METODE**



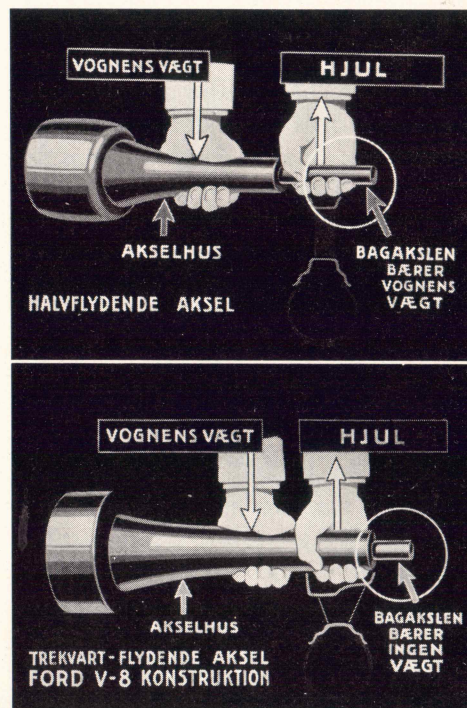
**FORD V-8
HAR
3/4-FLYDENDE
BAGAKSEL**

der koster dobbelt saa meget eller tre Gange saa meget som Ford V-8. Men hvis De vil betale fire Gange Ford's ens Pris, kan De faa en Vogn, hvis Spids-hjul har Leje saavel for- til som bagtil.

Henry Ford havde ikke endt sit Arbejde, da han havde fuldført sin V-8 Motor med dens 85 levende HK. Han fortsatte og gjorde sig uendelig Umage for at gøre Vognen til et uangribeligt teknisk Mesterstykke fra Ende til anden. Hvad angaar

Vognens Bagtøj, da syntes Ford ikke, det var tilstrækkeligt med de fremragende Særkonstruktioner, vi allerede har omtalt; han gik endnu videre og gav Vognen en »trekvart-flydende« Bagaksel.

Ford kunde have brugt den billigste Type Bagaksel, man kender, nemlig den, der findes i alle Vogne, som koster indtil dobbelt saa meget som Ford, den »halvflydende« Aksel. Denne Type Aksel er til Stadighed udsat for Bøjning og Vridning. Der er det samme i Vejen med den som med »Hotchkiss« Drevet, den skal gøre to Ting



paa een Gang. I den halvflydende Type Bagaksel skal selve Bagakslen baade understøtte Vognens Vægt og dreje Hjulene.

I den trekvart-flydende Aksel er det derimod Aksel-huset, som understøtter Vognens Vægt, og selve Bagakslen gør kun den Ting, den altid udelukkende burde gøre, nemlig dreje Baghjulene. Den arbejder uden at være udsat for Bøjning og Vridning som den anden Type Aksel og giver derfor sjældent eller aldrig Anledning til Eftersyn og Reparation.

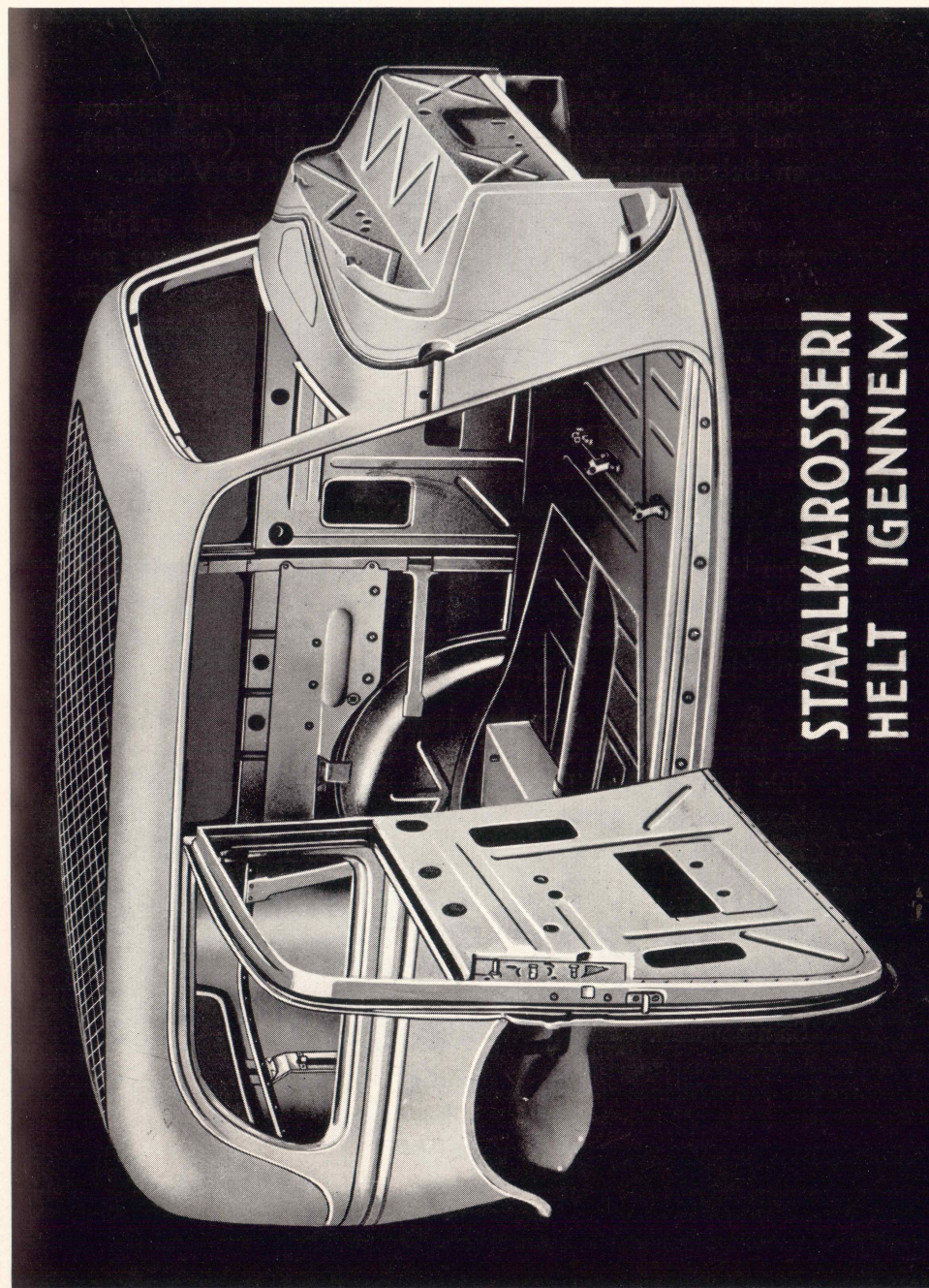
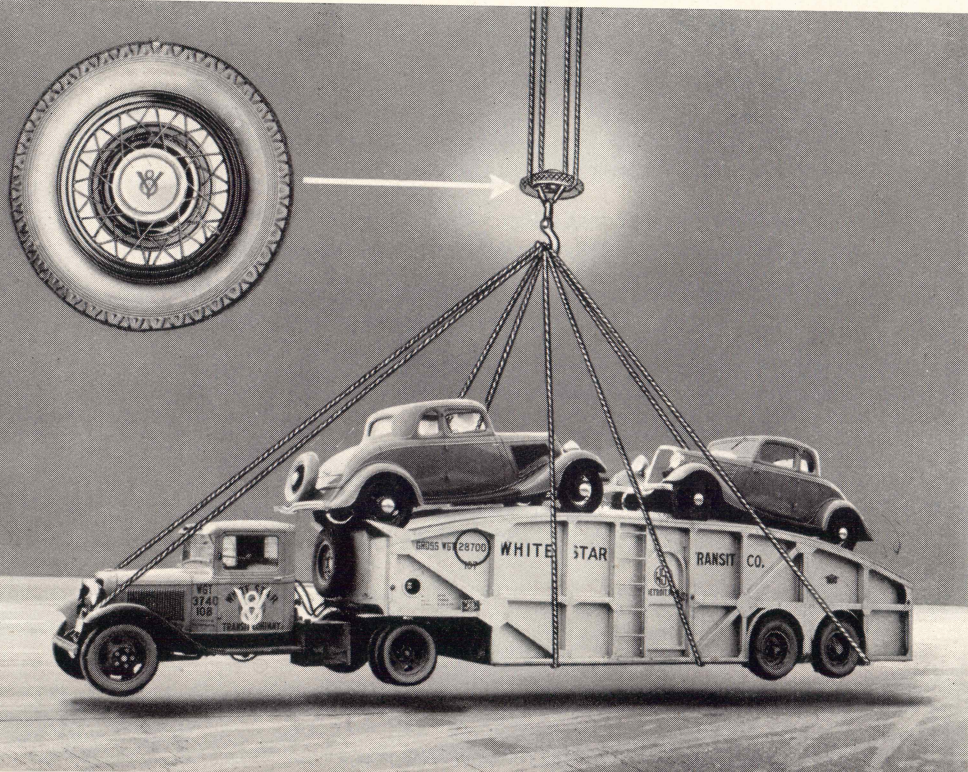
Vi har hermed omtalt endnu en af de Ford Konstruktioner, som sparer unødvendig Slid (og dermed dyre Reparationsregninger), en Konstruktion, som bidrager sit til, at Ford V-8eren er »Vognen uden Lige«. Vi finder det værd at gentage, at De skal betale dobbelt saa meget som Ford'en koster for at finde en anden Vogn med trekvart-flydende Bagaksel.

Man kører trygt i Ford V-8

Vi har omtalt forskellige fremragende Konstruktioner i Ford V-8 for at vise Dem, at her drejer det sig om en virkelig Kvalitetsvogn. De ved ogsaa, at Ford'en er hurtig, og vil maaske spørge: »Kører man trygt i Ford V-8 under alle Forhold, under alle Hastigheder?« Ja, det gør man, og vi vil gerne vise Dem hvorfor. Lad os for Eksempel se paa Hjulene.

Man er tilbøjelig til at tro, at et monteret Hjul har sin største Belastning i en lodret lige Linie fra Hjulnav til Jorden, men dette er ikke Tilfældet. I den lodrette Plan

skal Hjulet blot understøtte Vognens Vægt — en Ton eller to. Denne Belastning er for næsten intet at regne sammenlignet med den Kraftpaavirkning, som Hjulet er udsat for sideværts, naar Vognen runder et Hjørne med stærk Fart. Hvis dette sker ved for Eksempel 100 km Fart, er Belastningen paa Hjulet op til fem Gange Vognens Vægt, fordi man ved Kørsel om Hjørner foruden Vognens Vægt maa regne med **Bevægelsesmængden**. Af den Grund har Ford meget nøje gennemtænkt Konstruktionen af V-8erens Hjul, hvilket er resulteret i Fremstillingen af det elektrisk svejste Staalegerhjul, som er Standard paa hver eneste Ford Vogn. Som Følge af Egerkonstruktionen forener dette Hjul Spændstighed med Styrke, en Styrke saa stor som et solidt



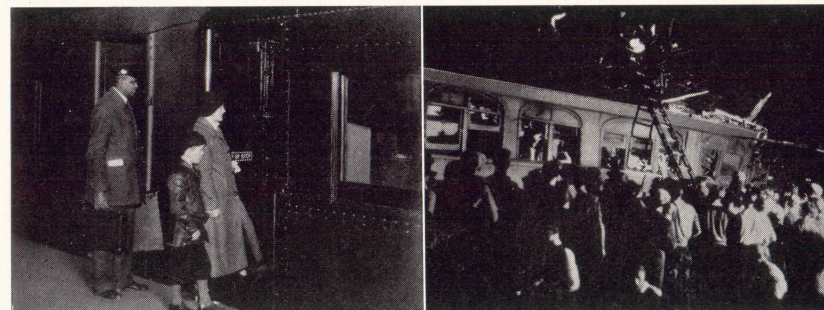
Staalstykket. Man kunde ophænge en Fordson Lastvogn med Paahængsvogn i et Ford Staalegerhjul (se Billedet), en Belastning paa 12 Tons, lig Vægten af 12 V8ere.

Mange andre Vogne har Staalegerhjul, men det er Hjul, som er samlede af flere Stykker — Egerne er skruet paa Navet som paa et Cyklehjul. Ingen anden Vogn, som koster mindre end fem Gange Prisen paa en Ford V8, har **svejsede** Staalegerhjul.

Som Hjulene er Ford V8 Karosseriet elektrisk svejset til een Helhed. Det er helt igennem af Staal, solide Plader, som yderligere indvendig er forstærket med **Staalskinner** og **plister**. Staalkonstruktionen er valgt for at gøre Kørselen i V8eren tryk under alle Forhold. Et Staalkarosseri kan ikke forfalde som et kombineret Træs og Metalkarosseri, hvor Trædelene i Tidens Løb kaster sig og gaar i Forraadnelse. I Staalkarosseriet er der ingen Dele, som kan arbejde sig løse og frembringe Raslen.

Et Karosseri, som helt igennem er af Staal, er dyrere at bygge end et Karosseri, som bestaar af Træs og Staaldele i Forening. Til Staalkarosseriet skal fremstilles kostbare Stempler til de store Presser, som former Pladerne. Elektrisk Svejsning koster mere end Bolte og Skruer.

Det svejsede Ford Staalkarosseri er bygget efter de samme Principper, som Lovene i U. S. A. foreskriver Jernbaneselskaberne at bygge deres Waggon'er efter — for at forhindre Kvæstelser og Tab af Menneskeliv i Tilfælde af Sammenstød.



Splintfrit Glas

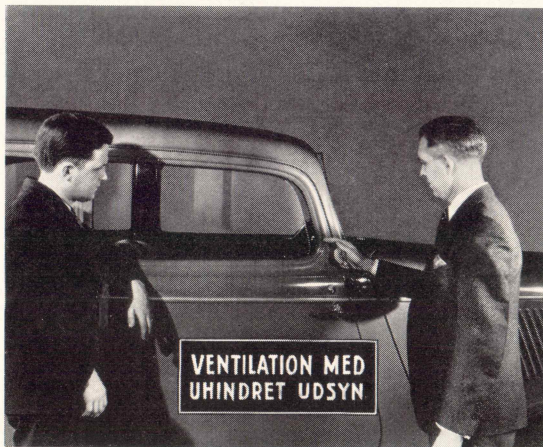
Alle Ford de Luxe Modeller leveres uden Ekstrabetaling med splintfrit Sikkerhedsglas overalt i Vognen. Splintfrit Vindspejlsglas findes i alle Ford Vogne. Tænk paa den Følelse af Tryghed, det giver, naar man ved, man kører i et Staalkarosseri monteret med splintfrit Glas. Nutidens Færdsel kræver Sikkerhedsforanstaltninger. De skylder Dem selv — og Deres Familie — at køre trygt.



De skylder Dem selv — og Deres Familie — at køre trygt i et Ford Staalkarosseri med splintfrit Glas.

Ventilation med uhindret Udsyn

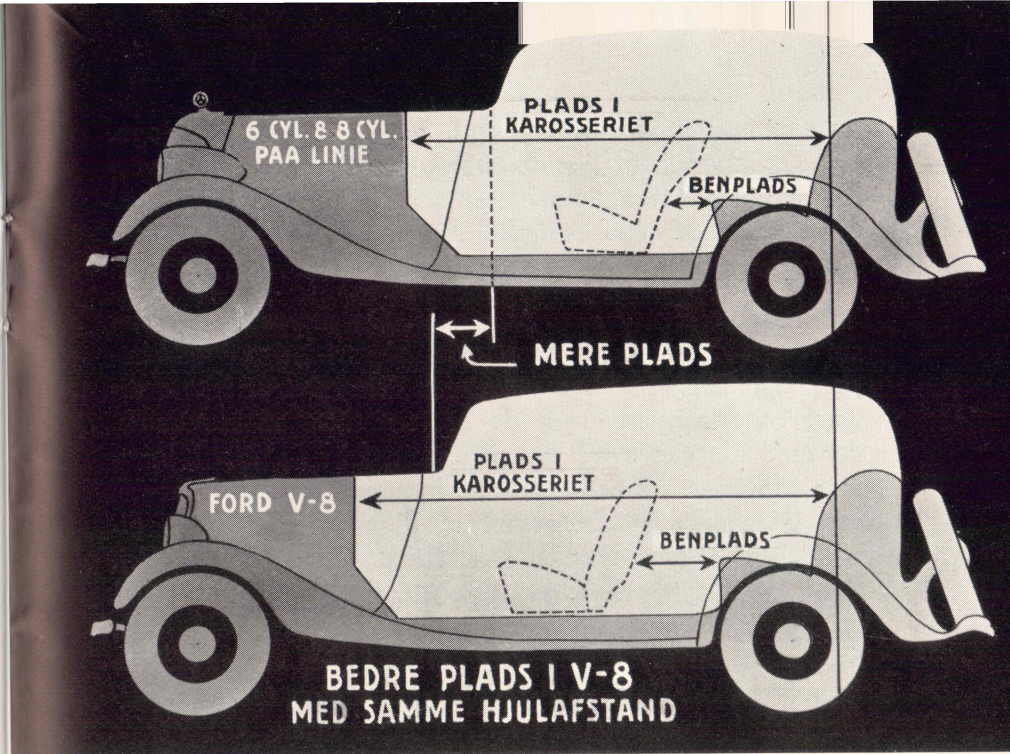
Man har frit Udsyn fra en Ford Vogn! Ventilations-systemet i Ford V-8eren giver ikke andre Systemer noget efter med Hensyn til Trækfrihed og Effektivitet, og det er paa et vigtigt Punkt bedre: det tillader frit og uhindret Udsyn i hele Vin-duets Bredde. — Der er ingen Metallister til at forstyrre Syns-feltet. Man kan se Vogne, som er ved at over-hale, og Vogne, som pludselig kommer frem fra



Sideveje. I Ford Ventilationssystemet er der heller ingen indviklede Indretninger, som kan rasle og gaa i Stykker. Det er et Ford Princip, at god Konstruktion bestaar ikke i at gøre en Ting indviklet, men i at gøre den saa enkel og virkningsfuld som mulig.

God Plads i Karosseriet

Stig ind i Vognen. Sæt Dem først i Forsædet; læg Mærke til, hvor god Plads der er. Sæt Dem saa i Bag-sædet, og De vil indrømme, at der er rigelig Plads til Benene. Den forsænkede Karosseribund giver tre ekstra



Tommers Plads. — Hvad enten De er høj eller under Mid-delstørrelse, sidder De komfortabelt bag Rattet; Forsædet kan indstilles, saa det passer enhver. Dertil kommer, at den kompakte V-8 Motor giver mere Plads i Karosseriet end den længere 6-cyl. eller 8-cyl. Motor »paa Linie« (se Billedet, som sammenligner en Ford V-8 og en 6- eller 8-cyl. Vogn med samme Hjulafstand som Ford'en). Med andre Ord: Med Ford V-8eren faar De al den Komfort, som en stor Vogn giver sin Ejer, uden at maatte betale Benzin og Olie til et langt, tungt Chassis.

I Ford V-8eren er det nemlig ikke blot Motoren og Chassiset, som er mesterligt konstruerede, men Karosseriet

og dets Indretning svarer dertil. Naar De køber en Vogn, bør De selvsagt først og fremmest tage i Betragtning, hvor dan Vognen kører, dernæst om De kan køre Vognen med Tryghed under alle Forhold. Men saa melder Kravet om Komfort sig, et Ønske, der stærkt fremhæves af Damer.

Dette er Henry Ford klar over. Og derfor gjorde han sin Vogn rummelig og monterede fire fortrinlige Støddæmpere paa Chassiset. Lad os se paa dem. Det er ikke ordi nære Støddæmpere, men de er fremstillet af Houdaille, der med Rette er kendt for sit Kvalitetsarbejde. Dertil kommer, at det er **dobbelt**-virkende, hydrauliske Støddæmpere, som afdæmper Stødet saavel opad som nedad. Den almindelige Type Støddæmpere virker kun den ene Vej. Ford Støddæmperne virker dobbelt, de afbøder alle Stød og Rystelser, naar Vognen kører paa daarlig Vej, baade Stødet opefter og Bumpet nedefter. Og Ford har yderligere forbedret disse dobbeltvirkende Støddæmpere, saa at de automatisk justerer sig selv efter Temperaturen; koldt Vejr gør dem ikke stivere og kan derfor ikke nedsætte deres Funktionsevne. Den ny Ford V-8 har saaledes fire dobbeltvirkende Houdaille Støddæmpere, som automatisk justerer sig selv efter Temperaturen.

Endnu mere Komfort

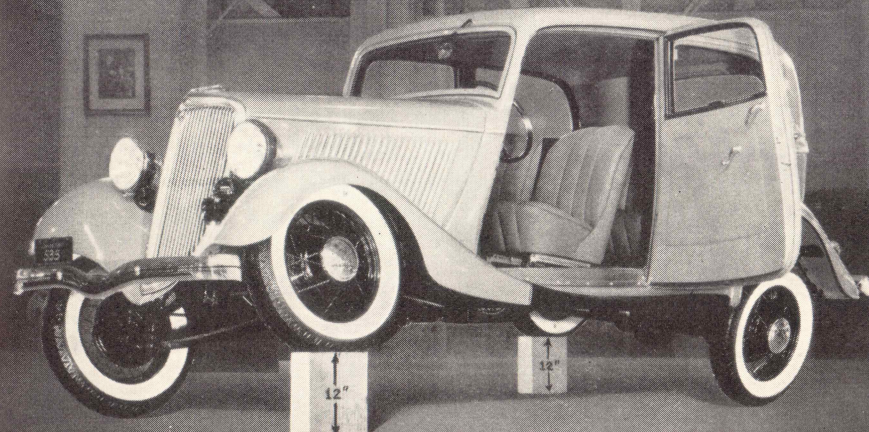
Ford V-8eren er affjedret af Ford Tværfjedre, som giver **alle fire Hjul** fri og indbyrdes uafhængig Affjedring.

De husker, vi nylig omtalte Kardanrørsdrevet, og at det kun skulde gøre een Ting — skyde Vognen fremad. Den trekvart-flydende Bagaksel, der ligeledes kun havde

een Opgave: at drive Baghjulene. Derved frigøres Fjederne for al Kraftpaavirkning og Vridning, saa at de ligeledes kun skal gøre eet: affjedre Vognen (og denne Konstruktion finder De kun i Ford'en, hvor Tværfjederne med deres svære Midterdel er ophængt paa Tværvangerne, og de tynde bøjelige Fjederender er ophængt nær Hjulene i Bøjler, som tillader fuldstændig Bevægelsesfrihed: op, ned og til Siden). — Se Billedet — to Hjul er begge løftet 12" (30 cm), men der er ingen Vridning af Rammen, ingen Hældning af Karosseriet. Det staar saa lige, at Dørene kan aabnes og lukkes lige saa let, som var alle Vognens fire Hjul paa Jorden. Ford V-8erens Affjedring er ens i Princippet for og bag.

Med den Type »uafhængig Affjedring«, som nu bruges paa en Del Vogne, er det ikke muligt at forene Køresikkerhed, Driftsøkonomi og Enkelthed i Konstruktionen. Ford Tværfjederophængningen giver alle fire Hjul fri og indbyrdes uafhængig Affjedring.

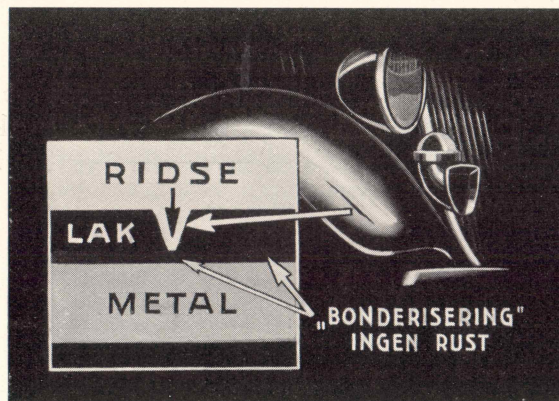
**FRI BEVÆGELSE FOR
ALLE FIRE HJUL.**



Er der gjort noget særligt ved Skærmene?

Ja, det er der. Skærmene er »bonderiseret«, før de blev lakerede eller malede — og »Bonderisering« er en Overfladebehandling af Skærmen, hvorved Metallet dækkes af et Kemikalie, der modstaar Rust og som bliver Del af Metallet. Man faar derved en Skærm, paa hvilken Rusten ikke kan brede sig under Lakken.

Paa de Luxe Modellerne leveres Skærmene sortlakerede eller i Vognens Farve efter Køberens Ønske; de kulørte Skærme leveres uden Ekstrabetaling.



En Skærm som denne vil De aldrig se paa en Ford V-8.

Kan vi finde mere at fremhæve ved »Vognen uden Lige«?

Ja, vi kunde blive ved i Timevis. Men mon vi ikke nu har fortalt tilstrækkeligt til, at De kan se, at Ford V-8eren er en virkelig Kvalitetsvogn til lav Pris?

Det er derfor heller ikke saa mærkeligt, at Automobilister, som tidligere har kørt store, dyre Vogne, gaar over til Ford. Ikke saa sjældent hører man Udtalelser som: »Hvorfor dog købe flere dyre, store Vogne, naar Ford'en i Virkeligheden har alt, hvad man kan forlange.«

Der skal mange Vogne til –

før de udgør een Ford, og dermed mener vi, De skulde købe mange forskellige Vogne for at faa alle de fremragende Konstruktioner, der er samlet i Ford V8eren. Læg saa dertil de Konstruktioner, som **kun** findes i Ford'en, og Resultatet bliver

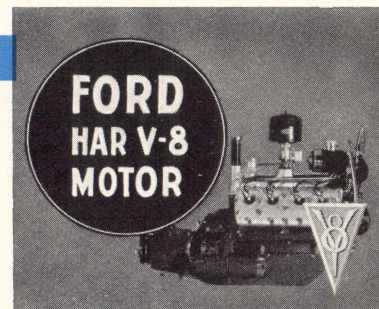
»VOGNEN UDEN LIGE«

Ford V8eren. — Vi illustrerer i det følgende femten Konstruktioner, som findes i denne Kvalitetsvogn

1

V-8 Motor

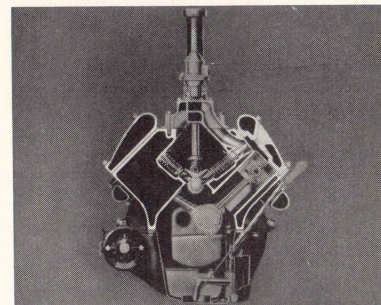
med Alumiums-Cylindertopstykker. Hvis De vil have en anden Vogn end Ford med V-8 Motor, maa De betale mindst fire Gange Prisen for en Ford.



2

Fuldkommen Afkøling.

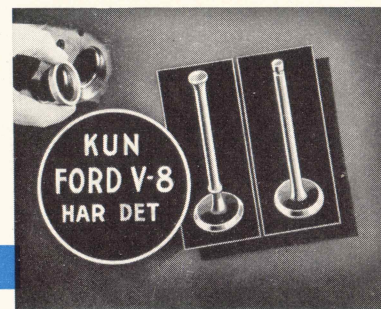
Vandkamrene omslutter Cylinderne fuldstændigt og er endog forlænget ned i Krumtaphusets Vægge.

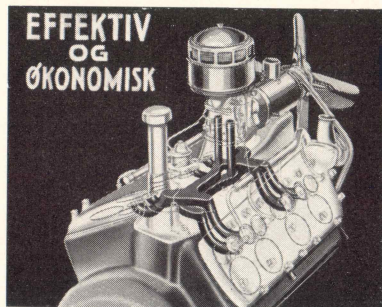


3

Tungsten Udblæsnings-Ventilsæder

og Ventil med bred Ventilfod.

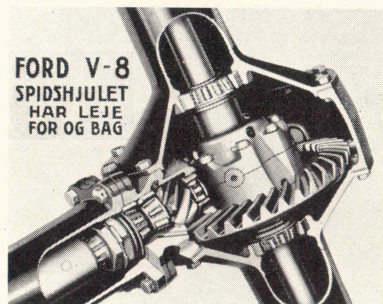




4

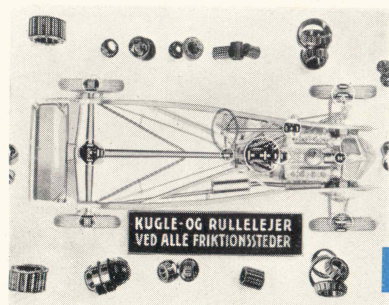
Dobbeltkarburator
og dobbelt Forgreningsrør til
Indsugningen.

5



Spidshjul med Leje
baade for og bag.
Det koster fire Gange Ford'ens
Pris at faa en anden Vogn med
denne Konstruktion.

6



Kugle- og Rullelejer
overalt ved Friktionssteder.

(36)

7

Trekvart-flydende Bagaksel.

Dobbelt saa meget som Prisen
paa en Ford maa man betale
for at faa en anden Vogn med
denne Type Aksel.



8

Svejsede Staalegerhjul.

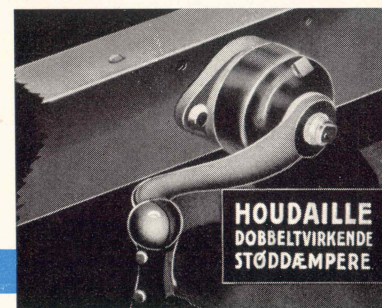
Denne fremragende Konstruk-
tion anvendes kun i »Ford« og
i Vogne, der koster — fem
Gange saa meget!



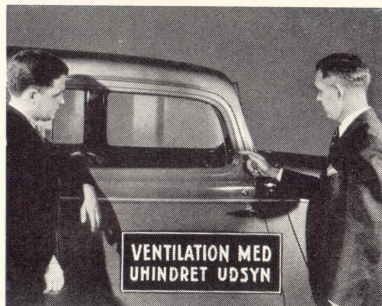
9

Houdaille Støddæmpere.

Hydrauliske, dobbeltvirkende
og automatisk selvjusterende
Støddæmpere.



(37)



10

Ventilation
med uhindret Udsyn.

11



Splintfrit Glas.
Ingen Kvæstelser eller Ar fra
ituslaaet Glas, hvis »der sker
noget«.

12



**Rummelig Plads i
Karosseriet.**

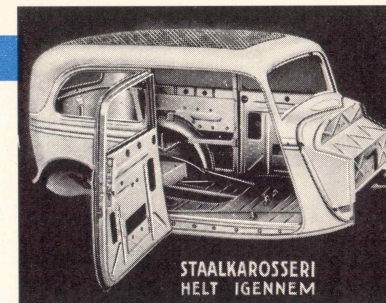
Der er bedre Plads i Ford V-8-
eren end i en 6-cyl. eller »8 paa
Linie« med samme Hjulafstand.

(38)

13

Staalkarosseri.

De skylder Dem selv — og De-
res Familie — at køre trygt under
alle Forhold.



14

Kardanrørsdrev

med Triangel og Bagakselbar-
duner. Der er andre Vogne, der
har denne Konstruktion, men
de koster mindst dobbelt saa
meget som Ford.



15

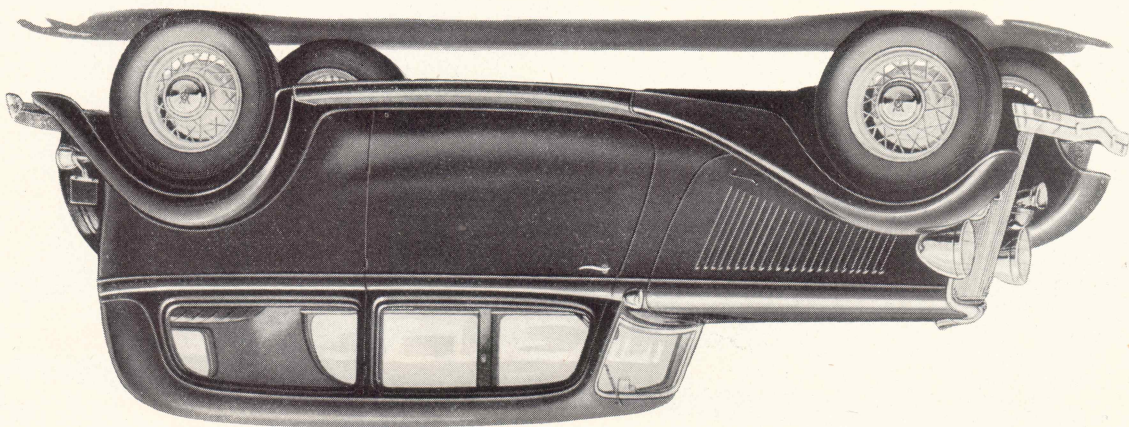
**Fri Affjedring af alle
fire Hjul**

ved Ford Tværfjederophængen.

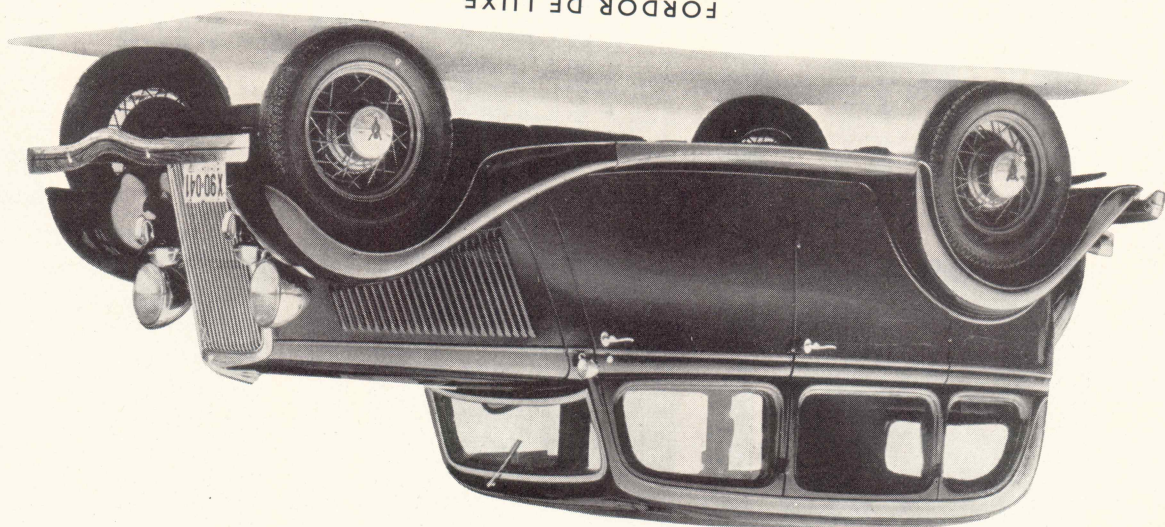


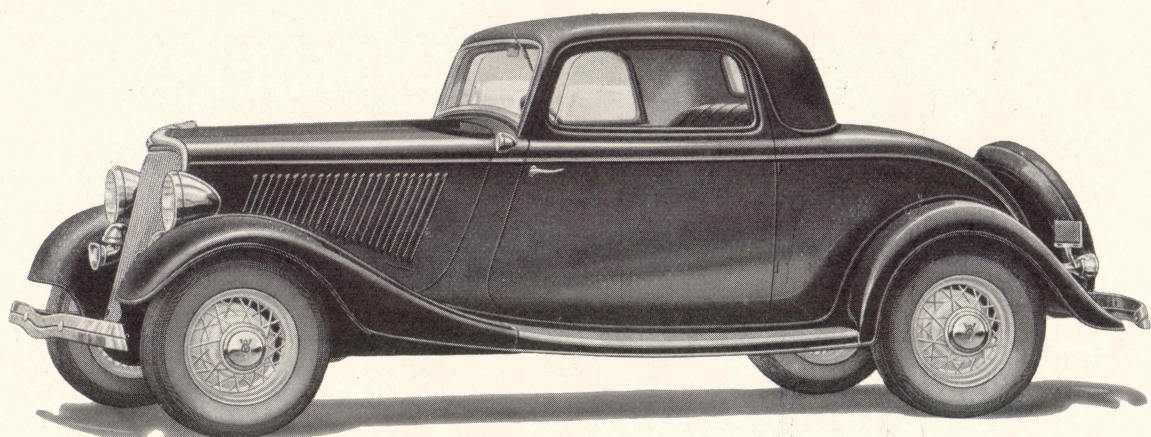
(39)

TUDOR DE LUXE
Den populære »all around« Vogn.

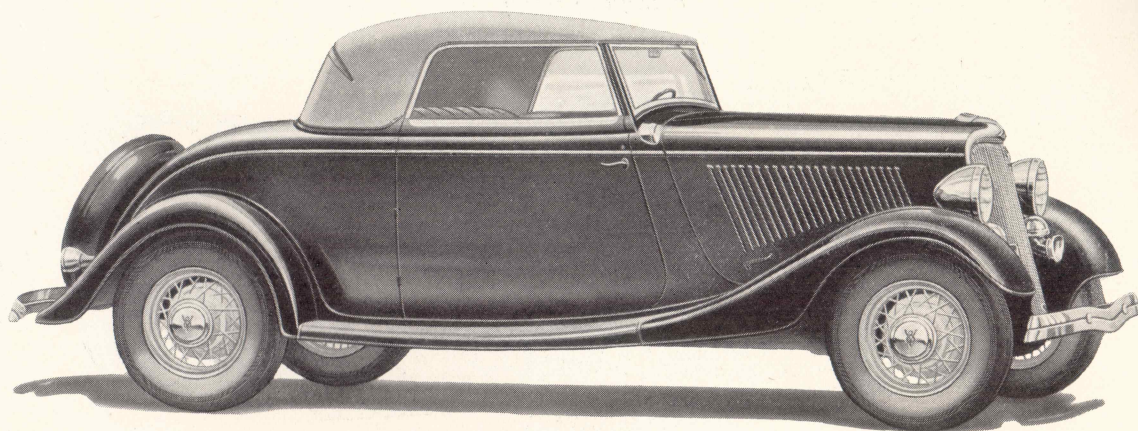


FORDOR DE LUXE
Den elegante Familievogn.

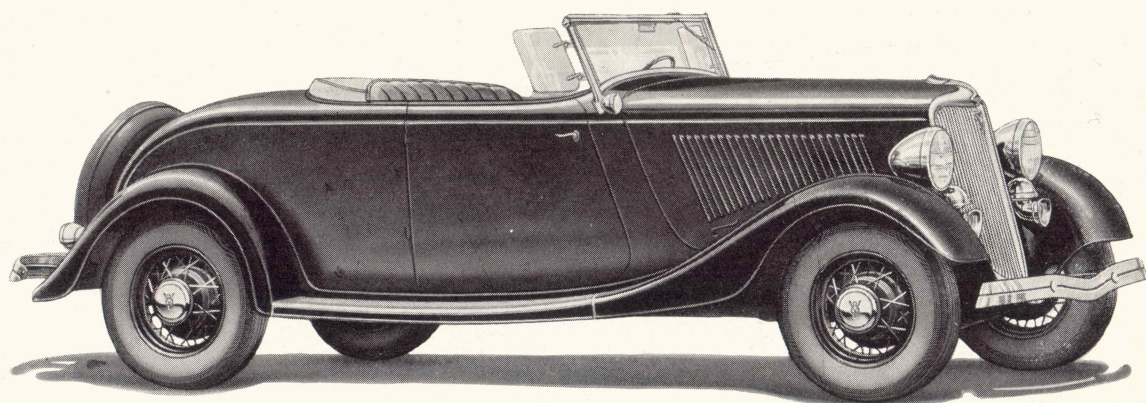




COUPE DE LUXE
Den behagelige Rejsevogn.



CABRIOLET
Vognen for den kræsne Smag.



ROADSTER DE LUXE
Den ideelle Sportsvogn.