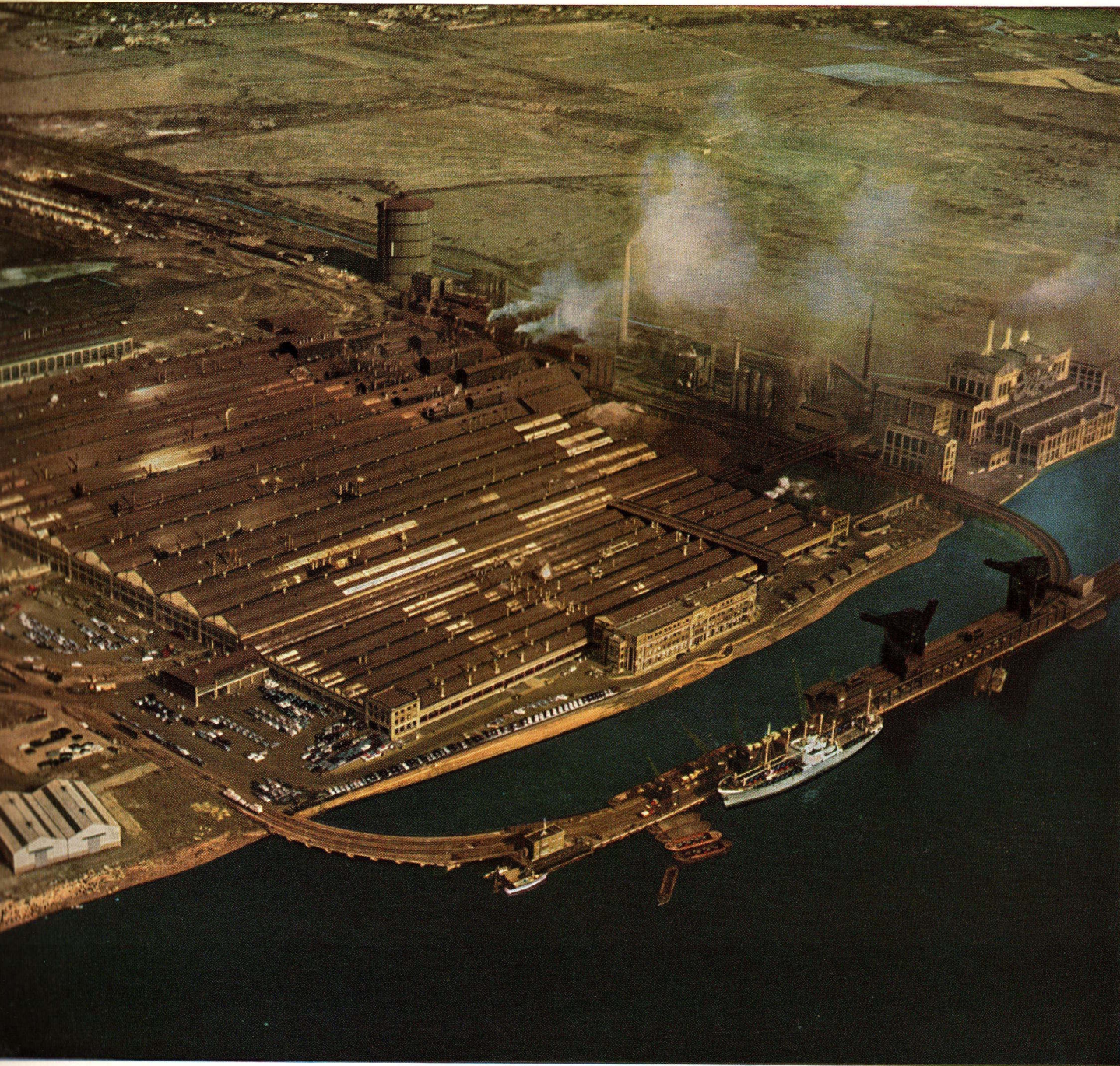


consul • zephyr

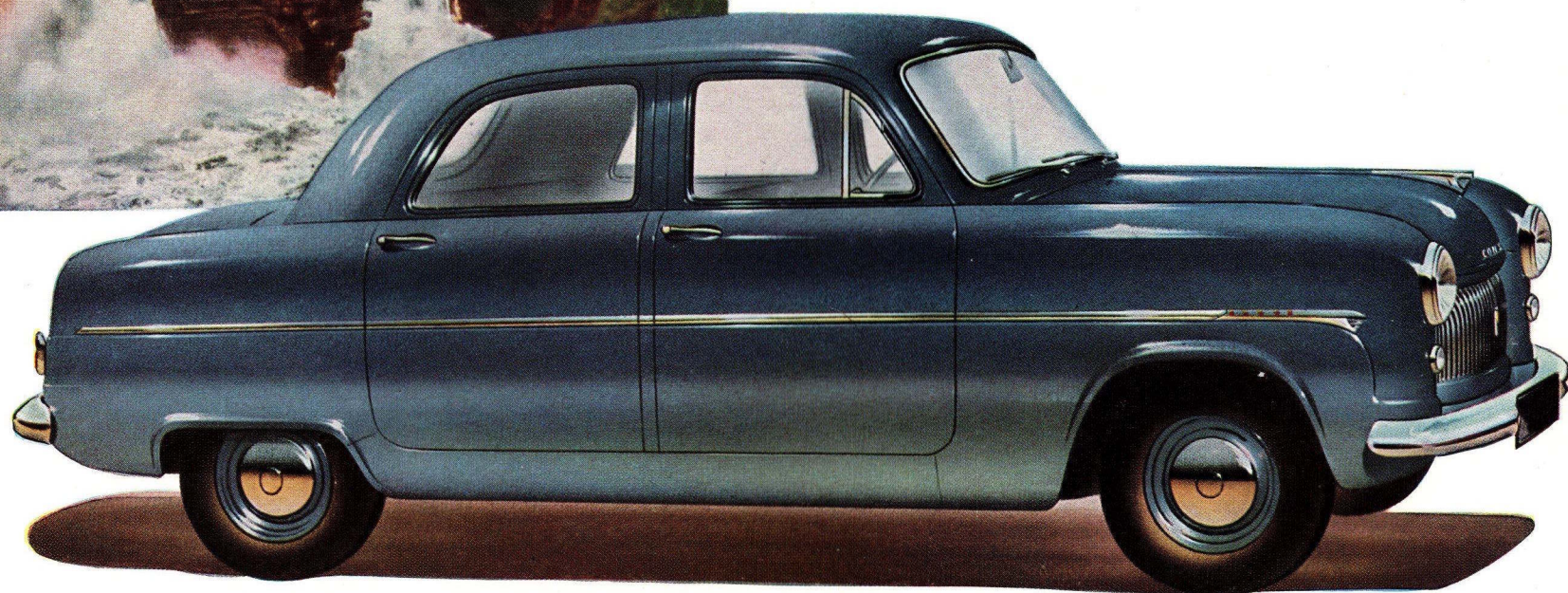


VOGNE I STJERNEKLASSEN



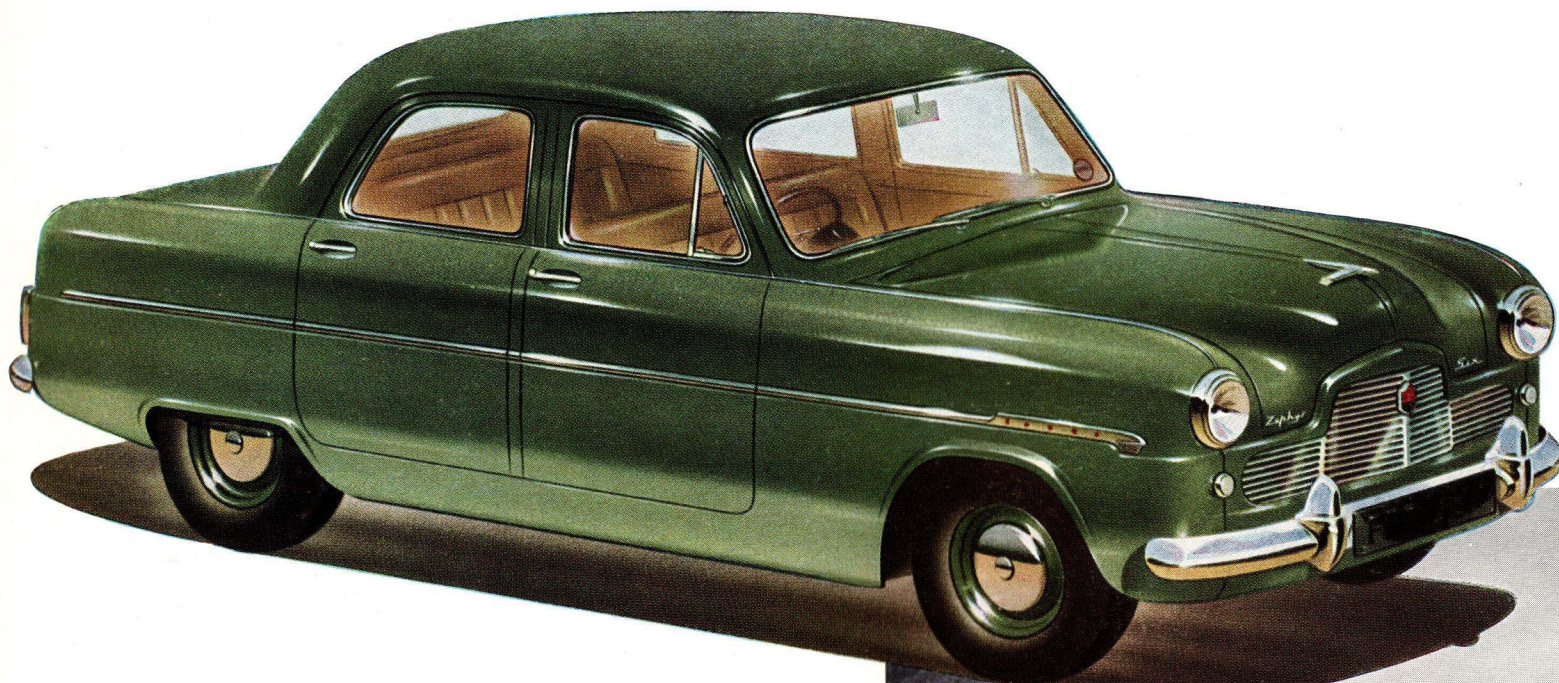
FORD I ENGLAND

I Dagenham, ca. 25 km øst for London ved bredden af Themsen, ligger en af vore største automobilfabrikker i Europa, det engelske Ford Motor Company Ltd. Til og fra fabrikkens mægtige kaj-anlæg, går der en stadig strøm af skibe fra alverdens lande, der dels lossere de mange forskellige råvarer og dels henter de færdige produkter - vogné og traktorer eller dele til samling - til eksportmarkederne i Europa, Canada, Afrika og Australien. Praktisk talt hver eneste del i et engelsk Ford produkt er forarbejdet og produceret på fabrikkens grund og alle råvarerne losset på eget kajanlæg. Ford i Dagenham beskæftiger idag 30-35.000 mennesker, og der løber dagligt 1.400 personvogne og traktorer af samlebåndene, og mere end halvdelen eksporteres. Ford i England er dermed verdens største eksportør af motorkøretøjer.



CONSUL

Betragt billederne af Consul og Zephyr Six og læg mærke til deres stilfærdigt elegante, noble linier. Intet overflødigt udstyr, ingen pralende pynt. Hvad der præger disse to vogne er deres sobre, maskuline ro. Blot ved selve synet, endnu inden man sidder i dem, indstilles man på den nydelse, det er at køre i dem. Sidder man først bag rattet, bekræftes dette indtryk. Lette at køre, lette at manøvrere - og på grund af deres enkle komfort og store rummelighed glimrende egnet til lange ture.



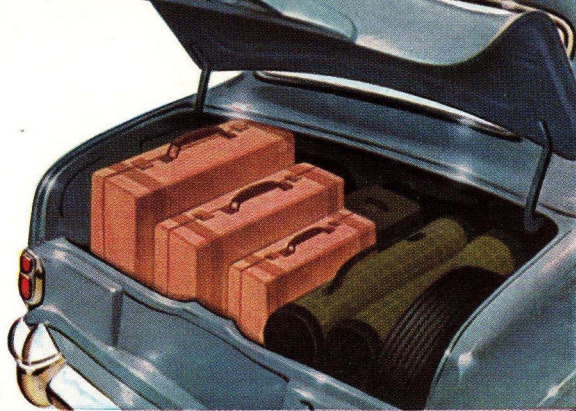
ZEPHYR SIX

Men - det hører vi tydeligt fra Dem - et berettiget og logisk »men«
- hvordan med økonomien?

For at undgå fraser henviser vi til det mest talende af alt: *facts*, som tydeligst fremgår af de mange begejstrede ejerudtalelser. »Den er økonomisk, stærk og samtidigt behagelig« - »Dens køreegenskaber er fantastiske. Farten har altid ligget mellem 100-120 km i timen, uden at det er gået ud over økonomien« - Vognen er meget økonomisk i drift« - »Den er en helt ud vidunderlig vogn at køre. Reklameordet »Den sluger kilometerne, men nipper til benzinen« passer«.

Kort og godt: Consul og Zephyr Six er bemærkelsesværdigt økonomiske vogne. Deres motorer er kraftige, og de er derfor i stand til at holde fart med et minimalt forbrug af benzin. Og der er lagt specielt vægt på, at denne egenskab skal kunne vare hele vognens levetid.





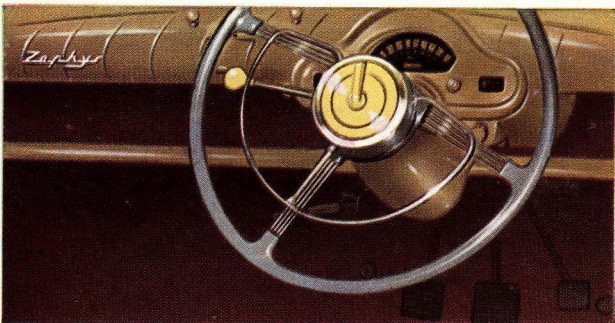
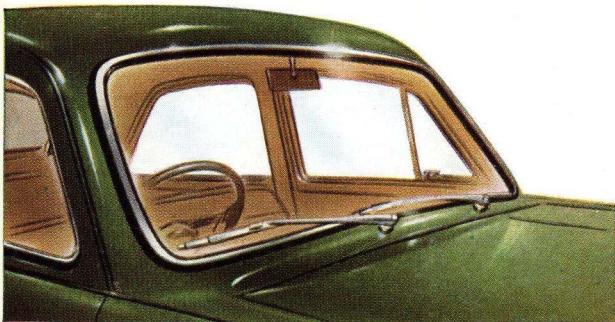
Her er nogle af de fordele, som gør CONSUL og ZEPHYR til publikums favoritter

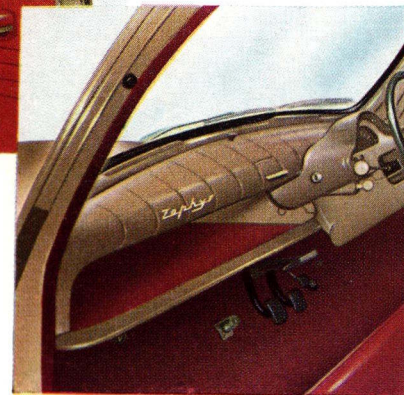
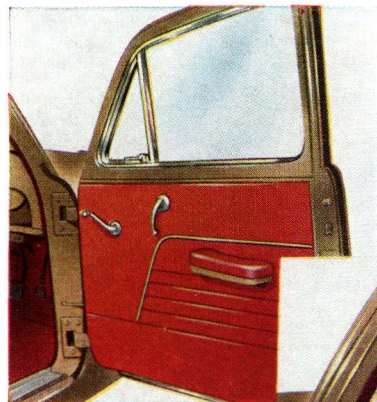
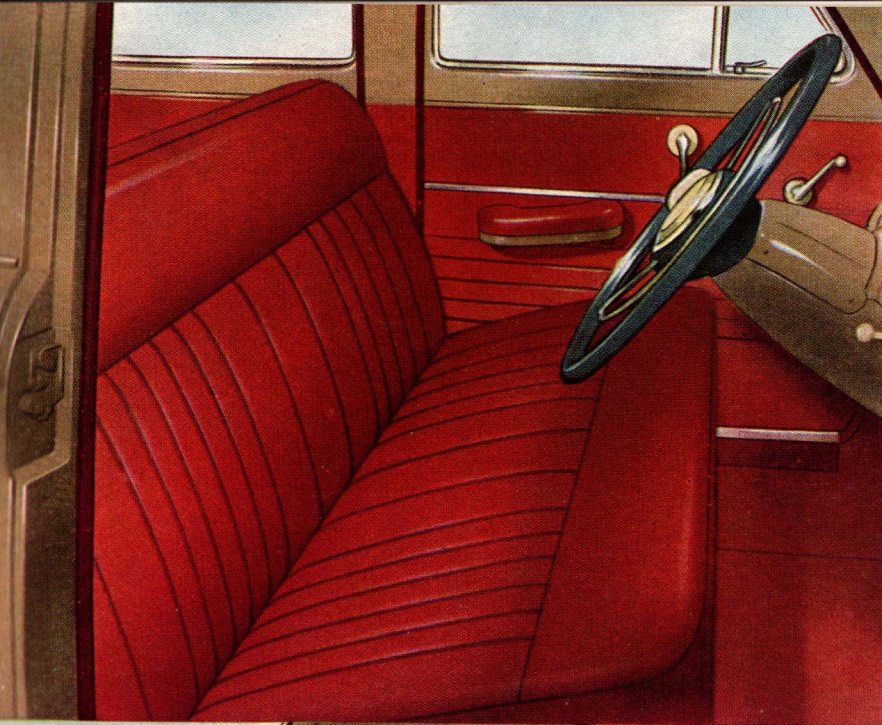
Det brede, udvendige bagagerum med reservehjulet har et rumfang på ca. $\frac{1}{2}$ m³. Vognens rigelige vinduesareal - det brede vindspejl, bagruden og de store sidevinduer - giver passagerer og fører et fuldstændigt frit udsyn til alle sider. For passagererne betyder det behagelighed, for føreren af vognens sikkerhed under kørslen.

Et yderligere sikkerhedsmoment er instrumenternes gruppering på en »halvmåne« over ratstammen, hvor de hurtigt og let kan aflæses.

I det store rum under instrumentbrættet kan store tasker, mapper og andre effekter let anbringes, og over bagsædets ryglæn findes en rummelig hylde i hele vognens bredde.

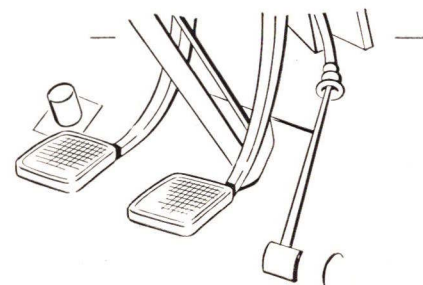
Kølerhjælmen låses af sikkerhedsgrunde indefra, og når den åbnes, er der let og ubesværet adgang til alle motorens dele.





Flere fortrin ved CONSUL og ZEPHYR Six

At køre i en Consul eller Zephyr Six er både en hvile og en nydelse. De specielt konstruerede sæder med skumgummi-belægning modvirker køre-træthed på lange ture. Begge vogne er lette at manøvrere, og speeder og bremse reagerer omgående på Deres mindste tryk med foden. Små side-vinduer forrest i vognene sørger for trækfri ventilation, ligesom det er en stor behagelighed ved ind- og udstigning, at hver af de 4 døre kan stå åben af sig selv. Zephyr Six er forsynet med armlæn på alle 4 døre. Yderligere findes et armlæn indfældet midt i bagsædets rygstød. Når det slås ned, deler det sædet i to siddepladser. Ophængte pedaler anvendes i begge modeller. Herved undgås huller i gulvet, træk umuliggøres, og snavs og fugtighed kan ikke trænge ind.

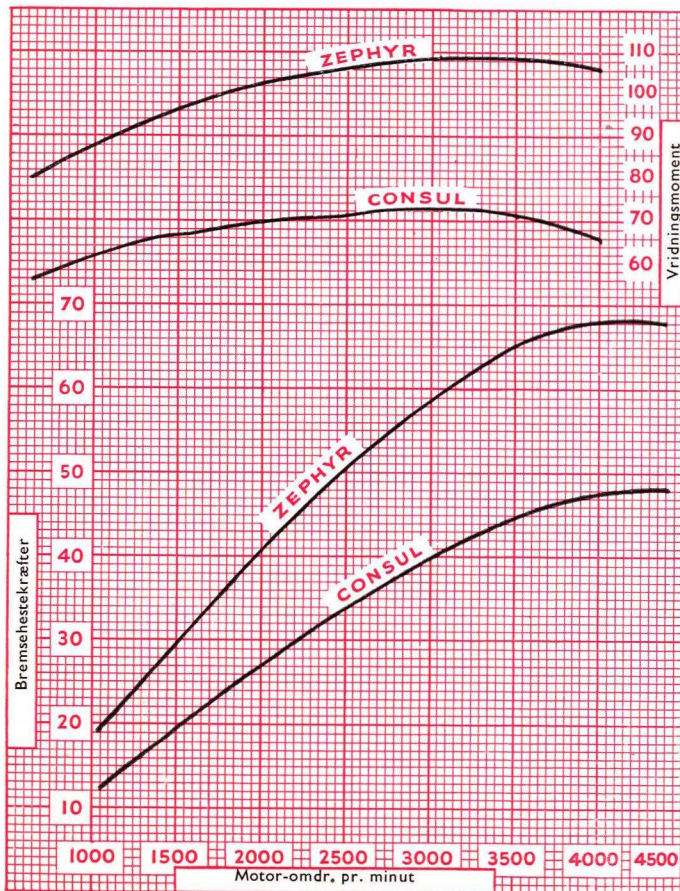


VEJPRØVERNE TALER

»Nålen på Zephyr'en svinger over skalaen; først ved 80 km/t skiftes til topgear. Da speedometeret viste 130 km/t, havde man indtryk af at kunne fortsætte hele dagen uden besvær...

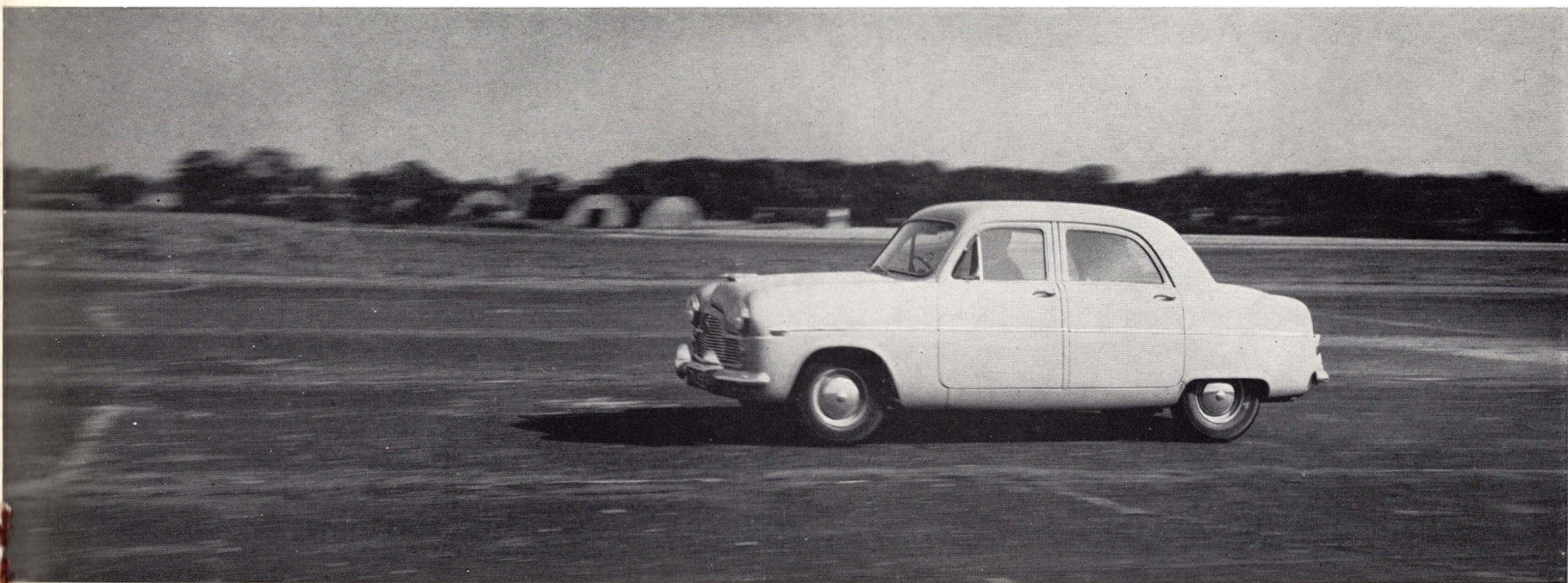
Stigeevnen er fremragende. Op ad alle virkelig stejle bakker kan Zephyr'en holdes i topgear ved det lave omdrejningstal, der giver største drejningsmoment. Ønsker De imidlertid at sætte farten op, kan den korte gearstang øjeblikkeligt skydes i 2. gear til det summende akkompagnement af den sekscylindrede motor.»

»Portrait of a Car« af Michael Brown

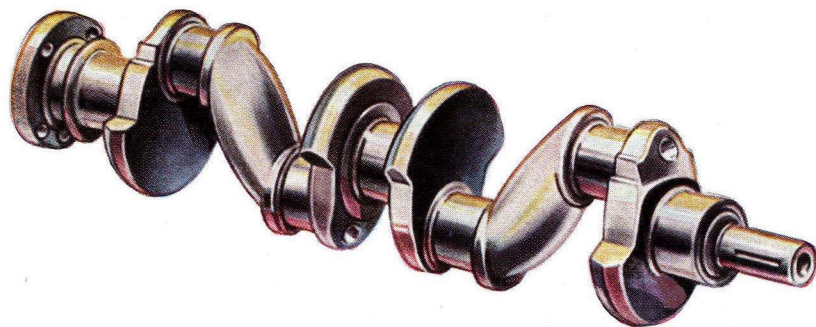


»Det er ikke nødvendigt at køre denne vogn mere end en ganske kort tid, før man indser, at den i virkeligheden henvender sig til bilister af to kategorier - familiekøreren, der har brug for et rummeligt og pålideligt køretøj, og bilentusiastten, der vil føle sig tiltalt af vognens holdbarhed og billighed i drift. Og så er der selvfølgelig bilisten, der kører bil, fordi han er nødt til det. Han vil værdsætte den ringe belastning af motoren, og den deraf følgende formindskelse af støj og slid. For alle slags bilejere repræsenterer Consul virkelig fortræffelige egenskaber... Over en strækning på flere kilometer dårlig vej med uafbrudte huller og forhøjninger op til 10 cm blev Consul'en kørt med en fart af 50 km/t uden nogen hensyntagen til ujævnhederne, der kun følte i de sjældne øjeblikke, hvor fjedrene blev trykket helt sammen... På mere normal vejbelægning får vognen lejlighed til at vise sine gode egenskaber i et ganske anderledes lys. - Den er i stand til at tage hjørnerne på en måde, som man tidligere kun forbandt med langt dyrere eller mindre komfortable vogne.«

Europas toneangivende motorblad »The Motor«s vejprøve af Consul.



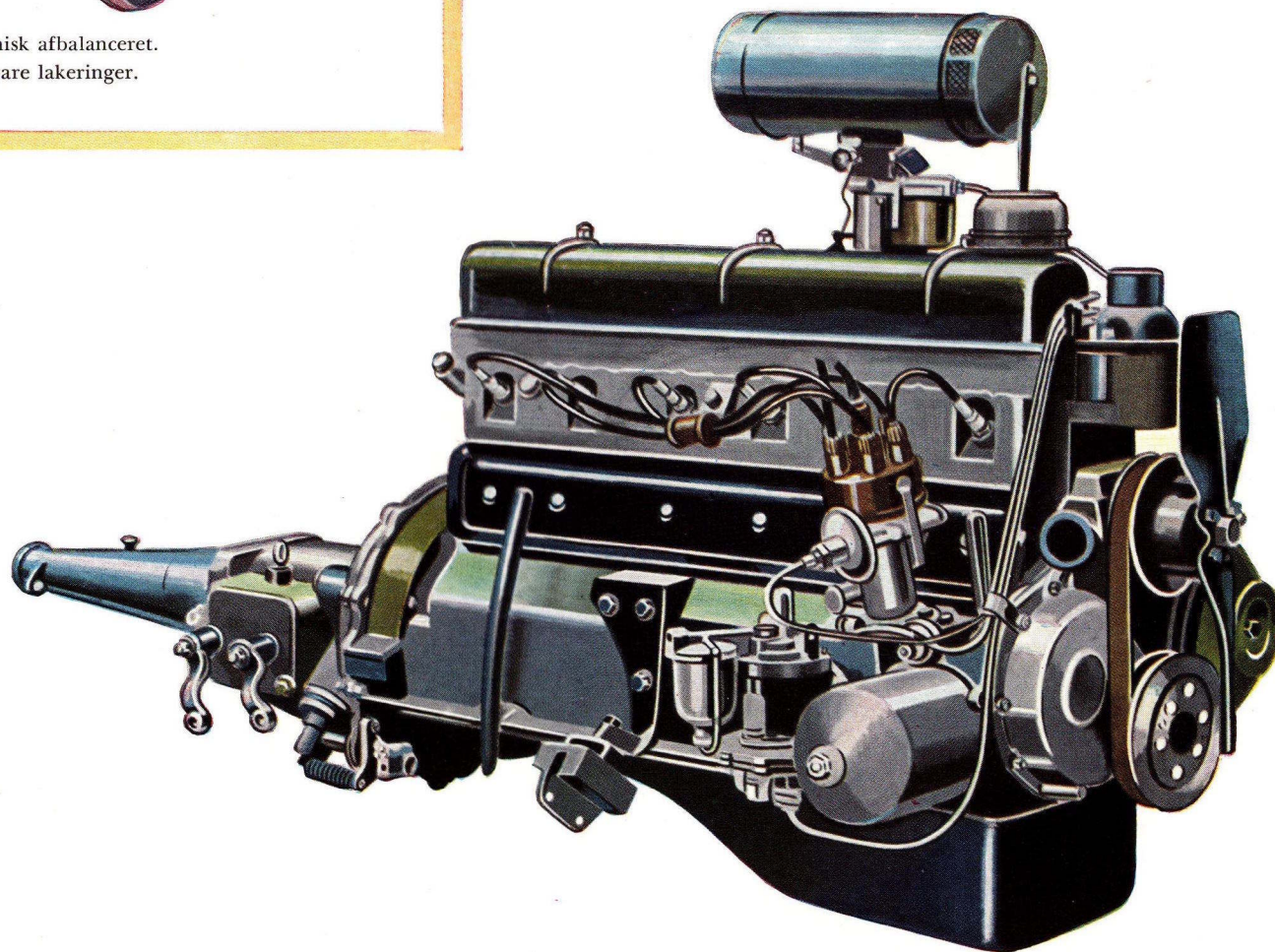
Zephyr Six på prøvebanerne

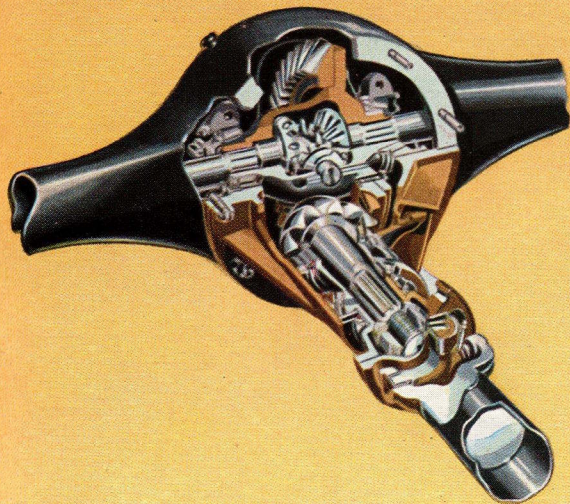


Krumtapakslen er støbt af stål og statisk såvel som dynamisk afbalanceret. Både Consul og Zephyr Six kan leveres i smukke og holdbare lakeringer.

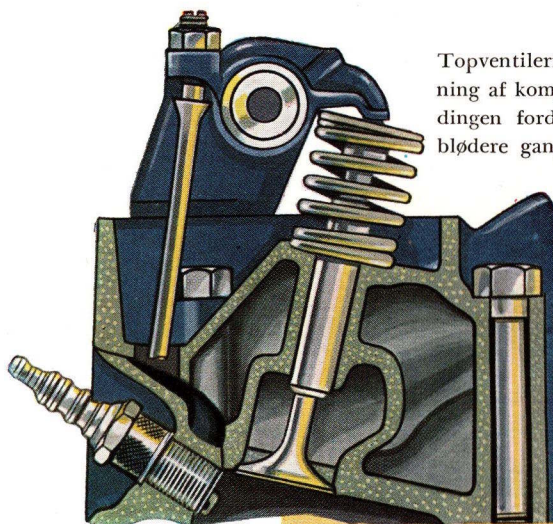
Motoren i Consul eller Zephyr Six er et pragtfuldt stykke mekanik — og det er hemmeligheden ved begge vognes succes. Den 4 cyl. Consul og den 6 cyl. Zephyr Six er med deres moderne og præcisionsbyggede motorer kraftige, lydløse og økonomiske vogne. Med en større boring end slaglængde (det overkvadratiske princip) har man opnået stor fart ved lav stempelhastighed. Resultatet er mindre slid end normalt og forlænget levetid og bedre udnyttelse af motoren.

HEMMELIGHEDEN
bag succes'en



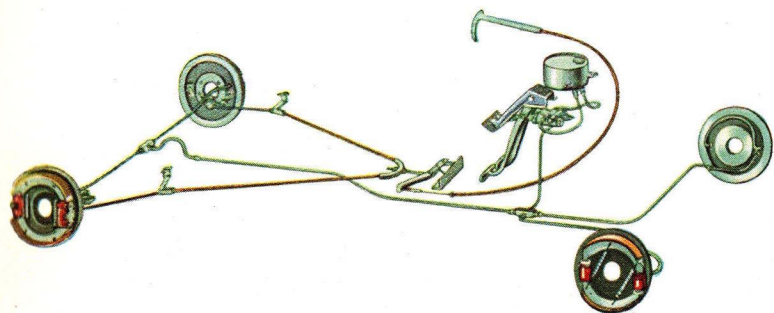


Kardanleddene i den fritliggende kardanaksel har nålerullelejer og den $\frac{3}{4}$ -flydende bagaksel med hypoidgear sikrer lang levetid, stor holdbarhed og lydløs gang.

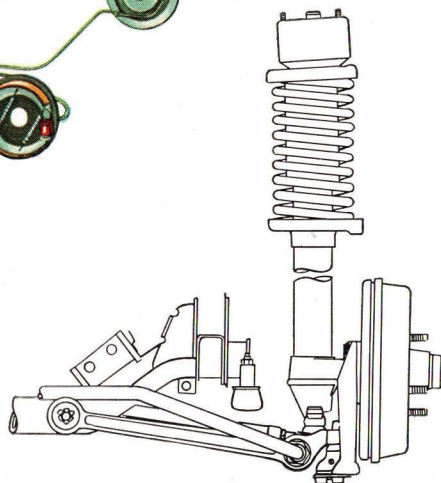


Topventilerne tillader en mere effektiv udformning af kompressionskammeret, hvorved forbrændingen fordeles mere jævnt, giver mere kraft, blødere gang og formindsket benzinformbrug.

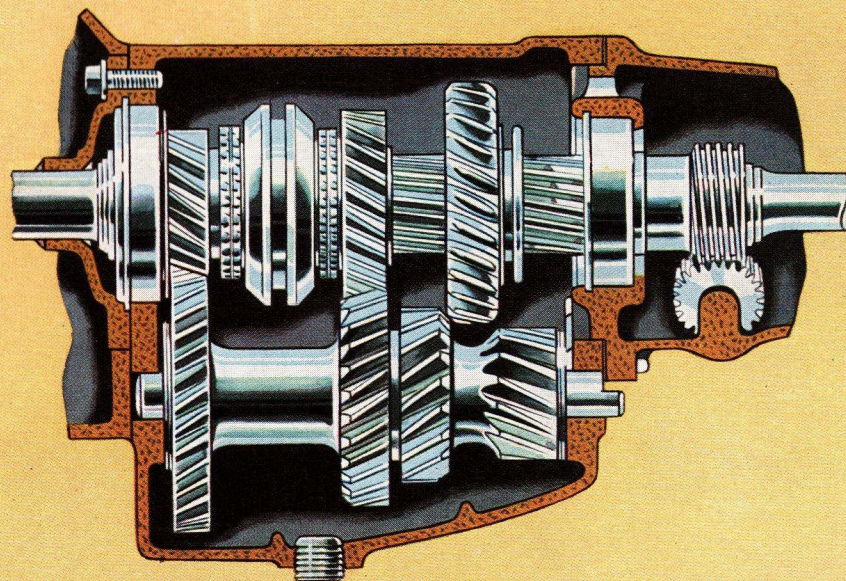
Stærke og øjeblikkeligt virkende hydrauliske bremses og en let positiv styring giver føreren et fuldstændigt og permanent herredømme over vognen.



Den specielle forhjulsaffjedring består af en spiralfjeder med lavt svingningstal monteret på en kraftig, dobbeltvirkende, hydraulisk teleskopstøddæmper, der foruden er i fast forbindelse med hjulspindelen. Denne forhjulsophængning muliggør en lav beliggenhed af forvognens tyngdepunkt, hvilket i forbindelse med en kraftig krævningsstabilisator betinger vognens eminente vejstabilitet.

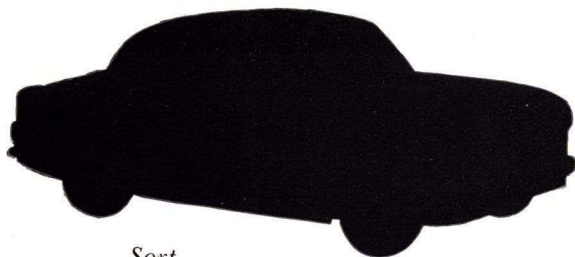


Motorens rigelige kraft overføres gennem en robust gearkasse med syncromesh til andet og tredje gear.



Både CONSUL og ZEPHYR Six

kan leveres i smukke og holdbare farver



Sort



Mørkegrøn



Mørkeblå



Mørkegrå

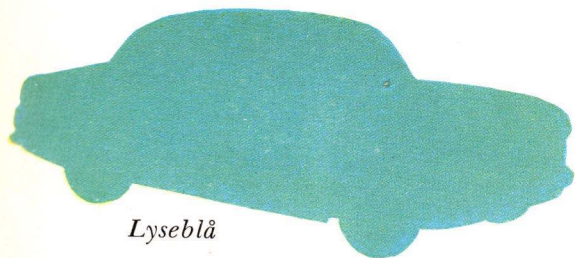


Lysegrøn

Indtrækket på begge vogne leveres i velafstemte farvekombinationer. (Se de originale farveprøver hos Deres forhandler.)

INDRE DIMENSIONER

Forsædebredde	1295 mm
Bagsædebredde	1270 mm
Forsædedybde	495 mm
Bagsædedybde	508 mm
Forsædekant til gulv	318 mm
Bagsædekant til gulv	324 mm
Forsæde til loft	889 mm
Bagsæde til loft	914 mm
Gulv til loft	1219 mm
Forsæderyglæn til rat (indstilleligt forsæde)	235—362 mm
Forsæderyglæn til forkant på bagsæde	236—362 mm
Vindspejlbredde	1181 mm
Vindspejlhøjde	406 mm
Fordørs bredde	851 mm
Bagdørs bredde	838 mm



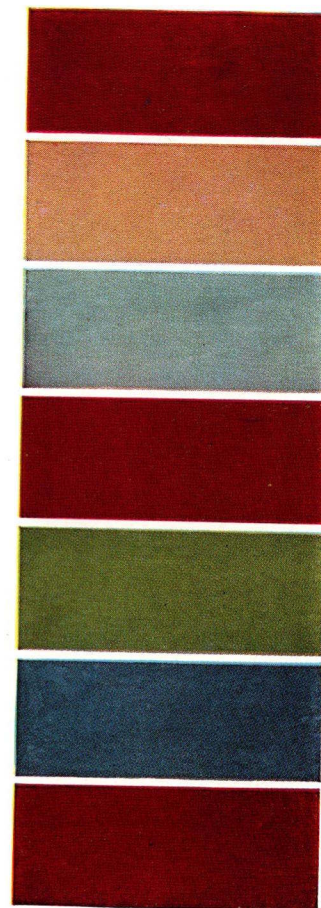
Lyseblå



Lysegrå

Lad en Consul eller en Zephyr - hvilken af dem De nu foretrækker - selv vise Dem, hvad den duer til. - Ring til Deres Fordforhandler og aftal tid til en demonstrationskørsel.

De vil blive overbevist om, at begge vogne repræsenterer det bedste, som overhovedet kan købes for penge i dag.



Det er desværre ikke muligt i denne tryksag at vise de originale farver, men Deres Fordforhandler står med glæde til Deres disposition med originale farve- og indtræksprøver.

MOTOR — Firecylindret, cylinderblokken støbt i eet med den øverste halvdel af krumtaphuset. Boring 79,39 mm. Slaglængde 76,20 mm. Cylindervolumen 1508 cm³. Topventiler drevet af vippearne og stødstænger fra knastakslen, der er anbragt i cylinderblokken. Kompressionsforhold 6,8:1. Ydelse 47 hk ved 4400 omdr./min. Største vridningsmoment 10,6 kgm ved 2400 omdr./min. Krumtapsakslen har tre kraftige hovedlejer og er statisk og dynamisk afbalanceret. Aftageligt topstykke af støbejern med specielt konstruerede forbrændingskamre, der giver den bedste økonomi og en meget jævn gang. Specielle autotermiske letmetalstempler. Motor og gearkasse er ophængt i gummiblokke i tre punkter, hvilket giver vibrationsfri gang.

SMØRESYSTEM — Motoren tryksmøres af en tandhjulspumpe, der er anbragt i oliesumpen. Gennem boret kanaler i cylinderblok, krumtapsaksel og knastaksel føres olien til hoved-, plejlstangs- og knastaksel-lejer. Oliefilteret, gennem hvilket al olien fra pumpe passerer, er monteret direkte på cylinderblokken. Oliestandsmåler og oliefilter er let tilgængelige. Bundkarret rummer 3,7 l.

TÆNDINGSSYSTEM — 12 volts batteri og tændspole (batteriet er let tilgængeligt under motorhjelm). Strømfordeleren har automatisk reguleret for-tænding og vakuumstyret belastningsregulering. 14 mm tændrør. Tændingsrækkefølge 1, 2, 4, 3.

BRÆNDSTOFSYSTEM — Benzinpumpe af membran-typen, mekanisk drevet og med vippearne, der be-tjenes med hånden. Faldstrømskarburatoren har en særlig startanordning og er forsynet med kombi-neret luftrenser og støjdæmper. Elektrisk benzinur. Ben-zintanken er anbragt bagtil og rummer 41 l.

KØLESYSTEM — Ventilator og vandpumpe drevet af en kilerem. Kølevandstemperaturen reguleres ved en termost. Køleren har rør og tværribber. Systemet rummer 9,3 l.

TRANSMISSION — Tor enkeltpladekobling med fjedrende belægning. Koblingen aktiveres hydraulisk fra koblingspedalen. Tryklejet er et svært kugleleje. Ratgear. Tre gear fremad. Andet og tredje gear er synkroniserede, hvilket gør gearskiftning legende let. Spiralskærne tandhjul i konstant indgreb. Totalt ud-vekslingsforhold: 4,556:1, 7,704:1 og 14,898:1, i bak-geat 18,094:1. Gearkassen rummer 1,4 l olie.

BAGAKSEL — 3/4 flydende bagaksel, hypoid. Svære rullelejer. Kardanakslen er af Hotchkisstypen. Kar-danleddene har nålelejer. Udvekslingsforhold 4,556:1. Differentialet rummer 1,42 l olie.

FORHJULSOPHÆNGNING — Uafhængig forhjuls-af-fjedring, der består af spiralfjedre med lavt sving-ningsstal monteret på særlig kraftige, hydrauliske, dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere, der for-neden er sammenbygget med forhjulsspindelen. Den øverste ende af støddæmperen kan dreje sig i et leje med meget ringe friktion, som er ophængt i gummi på en kraftig konsol under forskærmen. For-neden holdes støddæmperen ved hjælp af en svingarm med kugle-led fast til en rørfornet travers, der er fastboltet under det selv bærende karrosseri. En torsionsstang, der virker som krængningsstabilisator, forhindrer gennem en triangulær forbindelse frem- og tilbage-

gående bevægelser af svingarmene. Den gennemtænkte anbringelse af fjedre og støddæmpere giver sammen med systemets nøjagtige geometri de bedste køreegen-skaber og styring.

BAGHJULSAFFJEDRING — Halvelliptiske parallel-fjedre og dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere.

BREMSE — Hydrauliske, indvendigt ekspanderende bremsere (belægningsstørrelse 230×33 mm) med to bremsecylindre på forhjulene, enkelt bremsecylinder på baghjulene. Bremsebelægningsernes samlede areal 780 cm². Fodbremsen virker på alle fire hjul, hånd-bremsen på baghjulene alene.

STYRETØJ — Præcisionsstyretøj med snekke og styretap. Udvekslingsforhold 13,6:1. Ratdiameter 432 mm. Vibrationsfrit rat med tre eger.

HJUL OG DÆK — Pressede stålpladehjul med brede fælge. Rustfri navkapsler. Dækstørrelse 5,90"×13".

ELEKTRISK Udstyr — Ventilator dynamo med to kulbørster. Spændingsregulator. Dynamoen drives af en let indstillelig kilerem. Startmotor. Kraftigt elek-trisk horn, der betjenes ved en hornring. Batteriet: Ford type, 12 volt, 57 ampèretimer.

INSTRUMENTER — Instrumentgruppen er bekvemt anbragt midt for føreren og omfatter speedometer, termometer, benzinmåler, kontrollamper for olietryk, blinklys, tænding og langt lys. Instrumentbelysningen reguleres ved en kontakt under instrumentbrættet.

KONTROLOGRANER — Startknap, chokerknap, lyskontakt, kontakter til instrumentbelysning og vind-spejlviskere. Kontrollknapperne er smukt udformet i plastic. Tændingslåsen sidder på siden af instrument-gruppen. Fodkontakt til nedblænding af forlygterne.

KARROSSERI — Selvbærende, helsvejset stålkarros-eri. Sæderne er placeret mellem akslerne. Alle ruder er af sikkerhedsglas. Buget vindspejl og bagrude. Trækfri ventilationsruder i for-døren. Indvendig loftbeklædning af stof. Sikkerhedsdørhåndtag med trykknappuløsning. Indbygget cylinderlås i forreste, højre dørhåndtag. Udelt, indstilleligt forsæde i rørkonstruktion. Bagagerummet, der kan aflåses, er til-gængeligt udefra. Reservehjulet er anbragt i højre side af bagagerummet.

UDSTYR — Dobbelt vindspejlviskere drevet af va-kuumpumpe på motoren. Indbyggede, vandtætte for-lygter. Særskilte parkeringslygter. Kombinerede stop- og baglygter. Særlige lamper til belysning af bageste nummerplade. Indvendig belysning. Solskærme. To askebægre. Indbyggede blinklys, der betjenes ved en automatisk kontakt på rattet. Blændfrit bakspejl. Indbygget ventilationssystem. Varmeapparat med de-froster. Original radio kan leveres.

DIMENSIONER —

Største længde	4,17 m
(med kofangerhorn)	4,24 m
Største bredde	1,63 m
Største højde	1,54 m
Akselafstand	2,54 m
Sporvidde, for	1,27 m
Sporvidde, bag	1,25 m
Vægt	1065 kg

MOTOR — Sekscylindret, cylinderblokken støbt i eet med den øverste halvdel af krumtaphuset. Bo-ring 79,37 mm. Slaglængde 76,20 mm. Cylinder-volumen 2262 cm³. Topventiler drevet af vippearne og stødstænger fra knastakslen, der er anbragt i cylinderblokken. Kompressionsforhold 6,8:1. Ydelse 68 hk ved 4000 omdr./min. Største vridningsmoment 15,5 kgm ved 2000 omdr./min. Krumtapsakslen har fire kraftige hovedlejer og er statisk og dynamisk afbalanceret. Aftageligt topstykke af støbejern med specielt konstruerede forbrændingskamre, der giver den bedste økonomi og en meget jævn gang. Spe-cielle autotermiske letmetalstempler. Motor og gear-kasse er gummiophængt i tre punkter, hvilket giver vibrationsfri gang.

SMØRESYSTEM — Motoren tryksmøres af en tandhjulspumpe, der er anbragt i oliesumpen. Gennem boret kanaler i cylinderblok, krumtapsaksel og knastaksel føres olien til hovedplejlstangs- og knastaksel-lejer. Oliefilteret, gennem hvilket al olien fra pum-pen passerer, er monteret direkte på cylinderblokken. Oliestandsmåler og oliefilter er let tilgængelige. Bundkarret rummer 4,5 l.

TÆNDINGSSYSTEM — 12 volts batteri og tænd-spole (batteriet er let tilgængeligt under motorhjelm). Strømfordeleren har automatisk reguleret for-tænding og vakuumstyret belastningsregulering. 14 mm tændrør. Tændingsrækkefølge 1, 5, 3, 6, 2, 4.

BRÆNDSTOFSYSTEM — Benzinpumpe af mem-brantypen, mekanisk drevet og med vippearne, der betjenes med hånden. Faldstrømskarburatoren har en særlig startanordning og er forsynet med kombi-neret luftrenser og støjdæmper. Elektrisk benzinur. Benzintanken er anbragt bagtil og rummer 41 l.

KØLESYSTEM — Ventilator og vandpumpe drevet af en kilerem. Kølevandstemperaturen reguleres af en termost. Køleren har rør og tværribber. Syste-met rummer 12,5 l.

TRANSMISSION — Tor enkeltpladekobling med fjedrende belægning. Koblingen aktiveres hydraulisk fra koblingspedalen. Tryklejet er et svært kugleleje. Ratgear. Andet og tredje gear er synkroniserede, hvilket gør gearskiftning legende let. Spiralskærne tandhjul i konstant indgreb. Tre gear fremad, ud-vekslingsforhold 4,444:1, 7,514:1 og 14,531:1, i bak-geat 17,647:1. Gearkassen rummer 1,3 l olie.

BAGAKSEL — 3/4 flydende bagaksel, hypoid. Svære rullelejer. Kardanakslen er af Hotchkisstypen. Kar-danleddene har nålelejer. Udvekslingsforhold 4,444:1. Differentialet rummer 1,42 l olie.

FORHJULSOPHÆNGNING — Uafhængig forhjuls-af-fjedring, der består af spiralfjedre med lavt sving-ningsstal monteret på særlig kraftige, hydrauliske, dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere, der for-neden er sammenbygget med forhjulsspindelen. Den øverste ende af støddæmperen kan dreje sig i et leje med meget ringe friktion, som er ophængt i gummi på en kraftig konsol under forskærmen. For-neden holdes støddæmperen ved hjælp af en svingarm med kugle-led fast til en rørfornet travers, der er fastboltet under det selv bærende karrosseri. En torsionsstang, der virker som krængningsstabilisator, forhindrer

gennem en triangulær forbindelse frem- og tilbage-gående bevægelser af svingarmene. Den gennem-tænkte anbringelse af fjedre og støddæmpere giver sammen med systemets nøjagtige geometri de bedste køreegenskaber og styring.

BAGHJULSAFFJEDRING — Halvelliptiske parallel-fjedre og dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere.

BREMSE — Hydrauliske, indvendigt ekspanderende bremsere (belægningsstørrelse 230×44 mm) med to bremsecylindre på forhjulene, enkelt bremsecylin-der på baghjulene. Belægningsernes samlede areal 780 cm². Fodbremsen virker på alle fire hjul, hånd-bremsen, der er mekanisk, på baghjulene alene.

STYRETØJ — Præcisionsstyretøj med snekke og styretap. Udvekslingsforhold 13,6:1. Ratdiameter 432 mm. Vibrationsfrit rat med tre eger.

HJUL OG DÆK — Pressede stålpladehjul med brede fælge. Rustfri navkapsler. Dækstørrelse 6,40"×13".

ELEKTRISK Udstyr — Ventilator dynamo med to kulbørster. Spændingsregulator. Dynamoen drives af en let indstillelig kilerem. Startmotor. To elektriske »Windtone» horn, der betjenes ved en hornkontak-ting på rattet. Batteriet: Ford type, 12 volt, 57 ampèretimer.

INSTRUMENTER — Instrumentgruppen er bekvemt anbragt midt for føreren og omfatter speedometer, termometer, benzinmåler, kontrollamper for olietryk, blinklys, tænding og langt lys. Instrumentbelysning.

KONTROLOGRANER — Tændingskontakt, start-knap, chokerknap, lyskontakt til instrumentbelysning og vind-spejlviskere, fodkontakt til nedblænding af forlygterne.

KARROSSERI — Selvbærende, helsvejset stålkarros-eri. Sæderne er placeret mellem akslerne. Alle ruder er af sikkerhedsglas. Buget vindspejl og bagrude. Trækfri ventilationsruder i for-døren. Indvendig loft-beklædning af stof. Sikkerhedsdørhåndtag med tryk-knappuløsning. Indbygget cylinderlås i forreste højre dørhåndtag. Udelt, indstilleligt forsæde i rørkon-struktion. Bagagerummet, der kan aflåses, er til-gængeligt udefra. Reservehjulet er anbragt i højre side af bagagerummet.

UDSTYR — Dobbelt vindspejlviskere drevet af va-kuumpumpe på motoren. Indbyggede, vandtætte for-lygter. Særskilte parkeringslygter. Kombinerede stop- og baglygter. Særskilte lamper til belysning af bageste nummerplade. Indvendig belysning. Solskær-me. Askebægre. Indbyggede blinklys, der betjenes ved en automatisk kontakt på rattet. Blændfrit bak-spejl. Indbygget ventilationssystem. Varmeapparat med defroster. Original radio kan leveres.

DIMENSIONER —

Største længde	4,36 m
Største bredde	1,63 m
Største højde	1,54 m
Akselafstand	2,64 m
Sporvidde, for	1,27 m
Sporvidde, bag	1,25 m
Vægt	1155 kg

Ret til ændringer i specifikationer og udstyr forbeholdes.

Autoriseret FORD forhandling

Form. 1946. 15 M. 10. 55.

FORD MOTOR COMPANY A/S

R2375/954

Waterlow & Sons Ltd., London and Dunstable

Printed in England

195