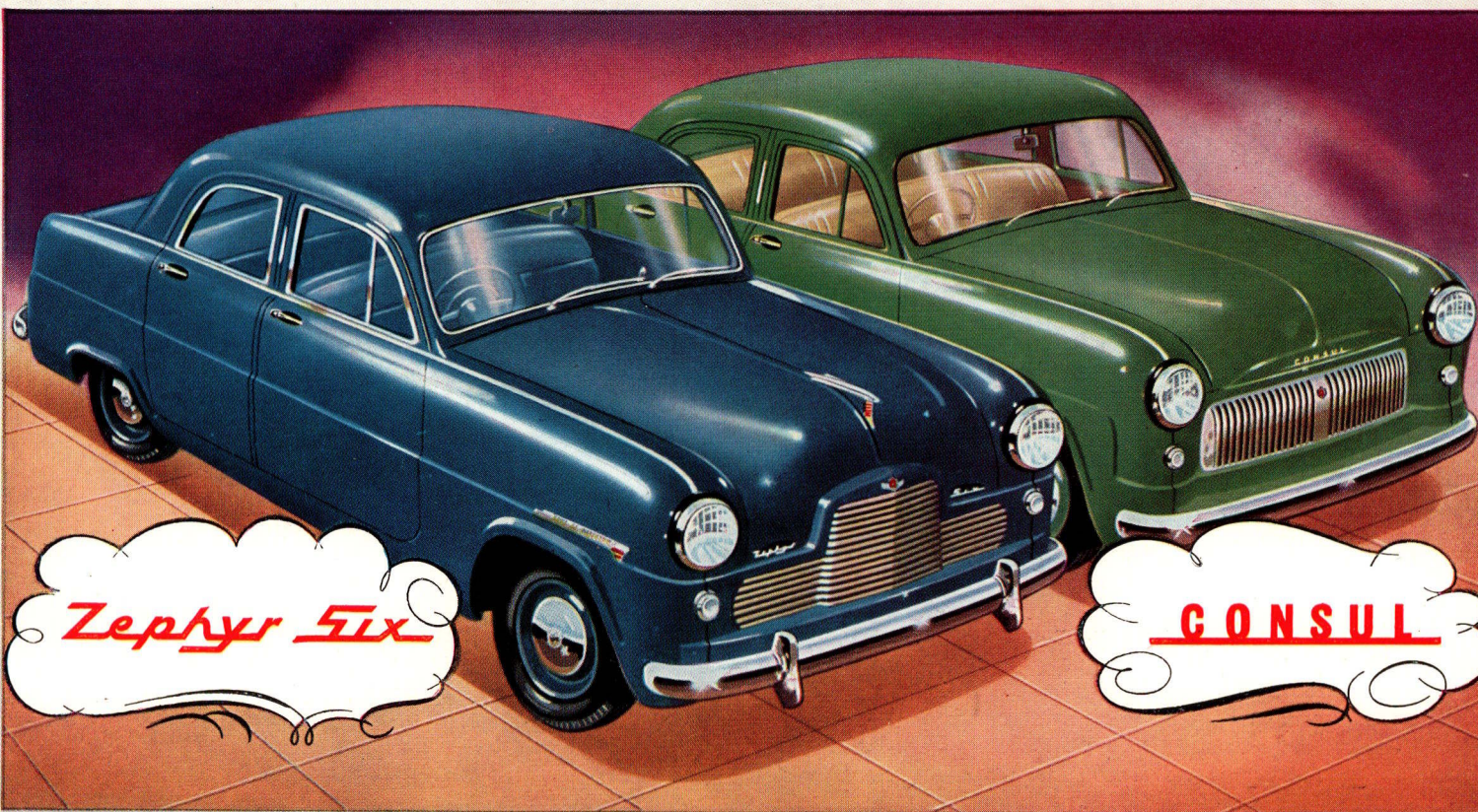




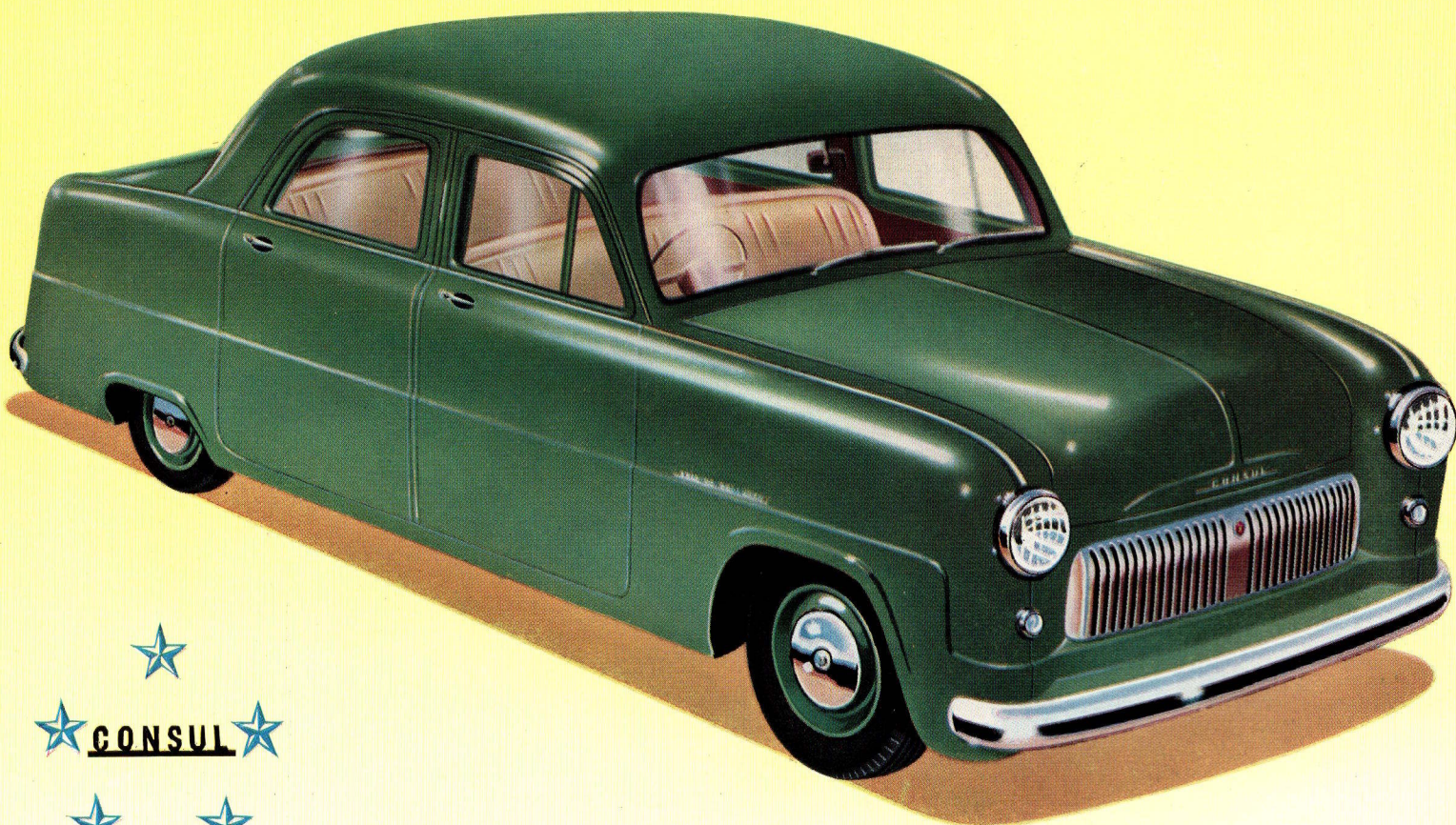
**FORD MOTOR COMPANY <sup>A/S</sup>**



***Zephyr Six***

**CONSUL**

1957



## ★ ★ ★ ★ **CONSUL** ★

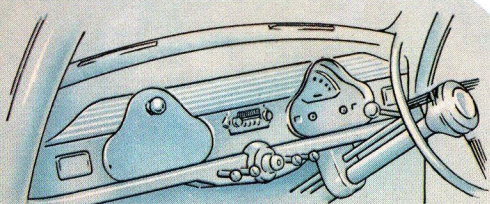


Moderne linieføring, præget af »new look« og hensigtsmæssighed, kendetegner den nye Consul. 4-cyl. topventilet motor, helsvejst stålkarosseri, Ford's amerikanske »flow-ride«, uafhængig forhjulsaffjedring og hydrauliske bremseser er nogle af de fordele, Consul giver Dem. Alle disse eftertragtede egenskaber, som nu findes i én og samme

vogn, vil gøre det til en hidtil ukendt nydelse at køre denne bil - i mellemklassen. Betjeningen af koblingen og ratgearet er gjort nemmere ved den hydrauliske forbindelse mellem koblingspedal og kobling samt synkroniseringsanordningen ved 2. og 3. gear. Consul har stort handskerum foran og rigelig plads til pakker og lignende under bagruden.

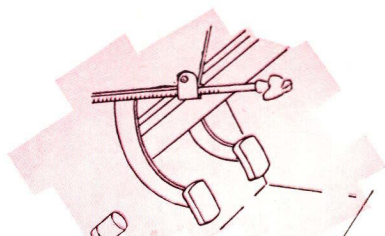
**CONSUL er den ideelle vogn:**

**BILLIG I ANSKAFFELSE — SOLID — ØKONOMISK**



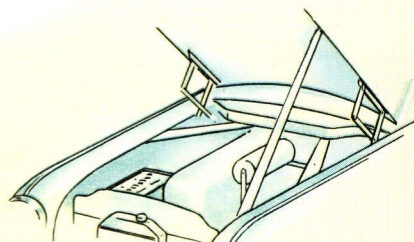
### Consul instrumentbræt

er smagfuldt forsynet med overskuelige og let tilgængelige kontrolknapper. Instrumenterne har indirekte belysning. Der er stort handskerum — og plads til montering af radio, varmeapparat og defroster.



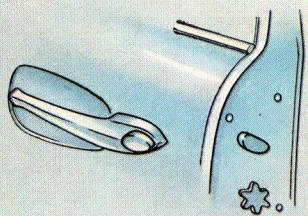
### Koblings- og bremsepedal

af den »hængende« type er fastgjort under instrumentbrættet. Derved undgås en evig kilde til træk og støj.



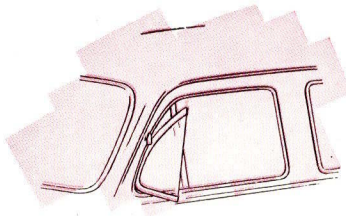
### Let tilgængelig Motor

Den løftede motorhjelme viser, hvor nem adgangen er til motoren i en Consul eller Zephyr Six. Batteriet sidder foran motoren.



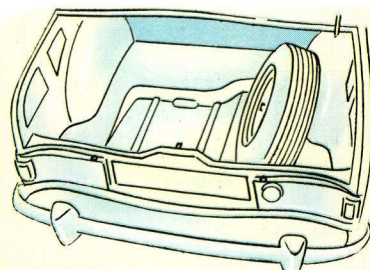
### Dørhåndtag af nykonstruktion

med tryknap lukker døren sikkert. Trykknappen er bygget ind i håndtaget, hvorved åbningen af døren lettes.



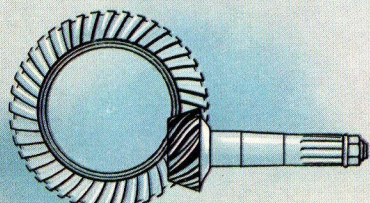
### Trækfri ventilation

opnås ved at åbne de skrå, indstillelige ruder i fordørene. Uden ubehagelig træk kan vognen forsynes med frisk luft og holdes kølig.



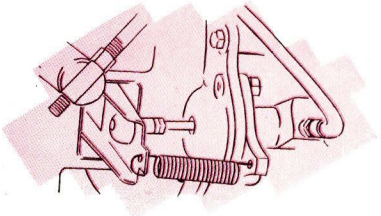
### 15 kubikfods bagagerum

i både Consul og Zephyr Six kan rumme alle de kufferter, en familie normalt tager med på rejse.



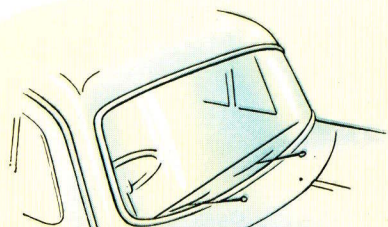
### Hypoid bagaksel

med lavtliggende kardanaksel giver bedre gulvplads og — hvad der er af særlig værdi — et lavt tyngdepunkt.



### Koblingen

er hydraulisk forbundet med koblingspedalen. Resultatet heraf er en blødere igangsætning af vognen og lettere betjening af pedalen.



### Buet vindspejl og bagrude

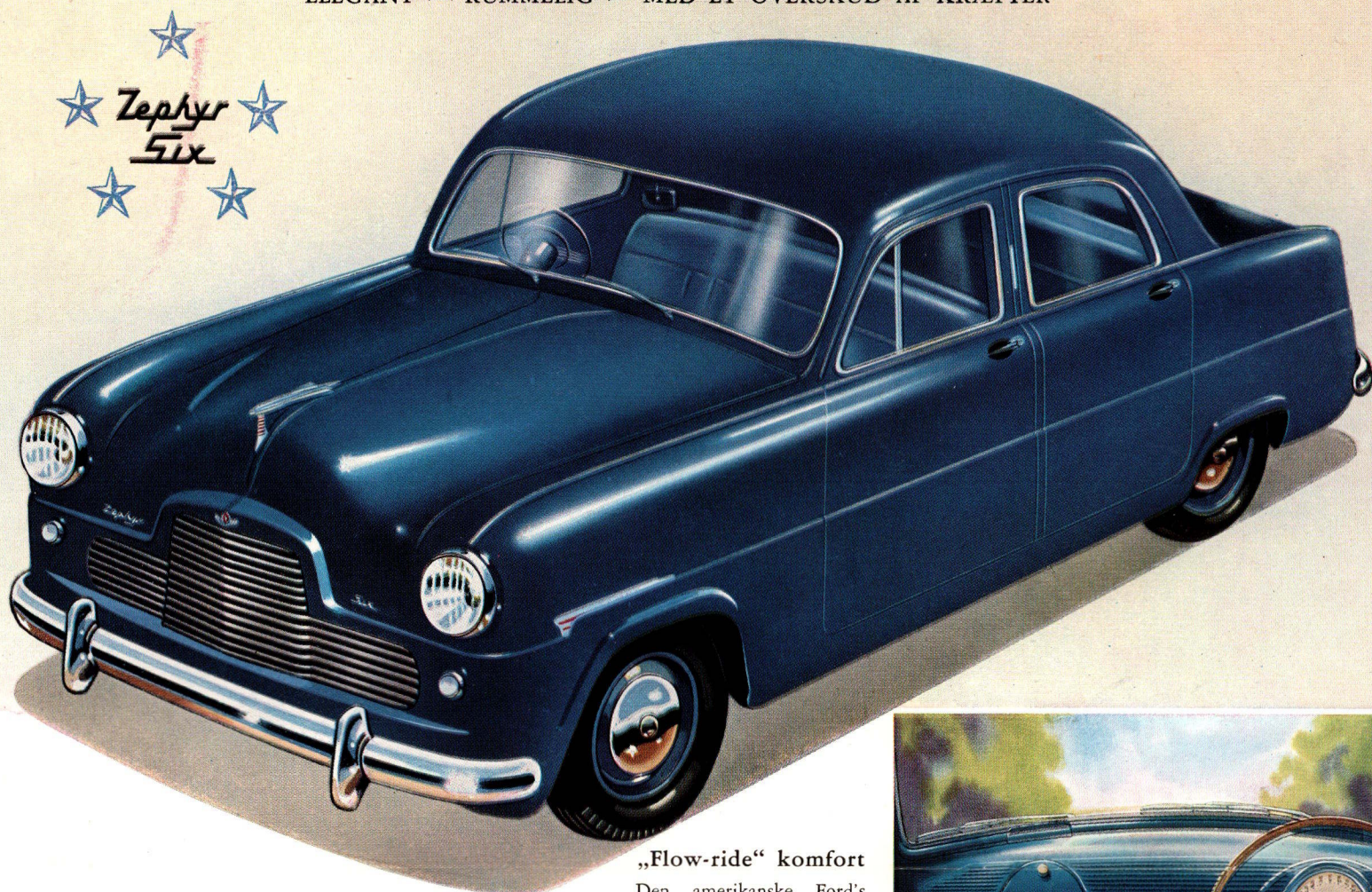
sikrer Dem større udsyn både fremad og tilbage. Samtidig nedsættes muligheden for at blive blændet om natten af andre køretøjs lygter. Alle ruder er af sikkerhedsglas.

Med en kraftig, 6-cyl. topventilet motor og et luksuspræget udstyr ligger Zephyr Six langt foran sine konkurrenter. Under alle forhold er den en oplevelse at køre. Takket være en ny forhjulsaffjedring og de bløde sæder — mellem akslerne — vil kørsel på selv de dårligste veje føles som kørsel på cement eller asfalt. De vil føle Dem ligeså vel-

oplagt, når De stiger ud af vognen, som når De sætter Dem i den. Der er sikkerhedsglas i alle vinduer, komfortable armlæn — og indtrækket er holdt i velafstemte, tiltalende farver. Den store, repræsentative og moderne vogns fejende linier karakteriserer Zephyr Six. Alligevel koster den ikke mere end andre vogne i mellemklassen.

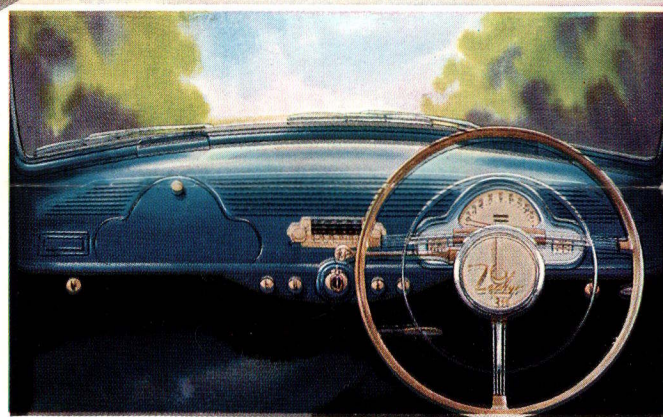
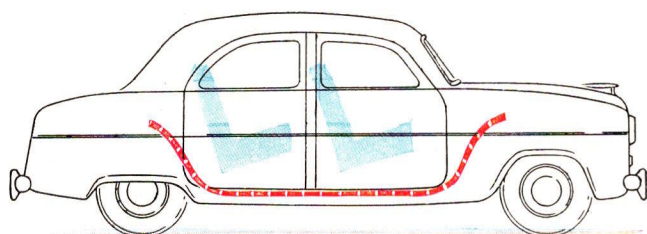
ZEPHYR SIX er en ønskevogn:

ELEGANT — RUMMELIG — MED ET OVERSKUD AF KRÆFTER



#### „Flow-ride“ komfort

Den amerikanske Ford's kendte »flow-ride« findes nu også i de engelske Ford vogne. Vognens lave tyngdepunkt og sædernes anbringelse mellem akslerne sikrer en blød og behagelig kørsel selv på dårlige veje.



#### Zephyr Six instrumentbræt

er præget af eksklusive linier. Bemærk den elegante chrom-ring på rattet, som ved et let tryk sætter hornet i funktion. NB. Såvel Consul som Zephyr Six leveres med venstrestyring.

## Interiør af Zephyr Six



#### Interiør af Zephyr Six

Zephyr Six har alle de raffinementer, som kendetegner den *elegante* vogn. Der er dybe, bløde sæder, behagelige armlæn såvel foran som bag — og masser af plads, så selv den længste tur bliver en hvile for Dem. Der er sikkerhedsglas overalt, og de buede ruder — både forrude og bagrude er udelt — giver frit udsyn.

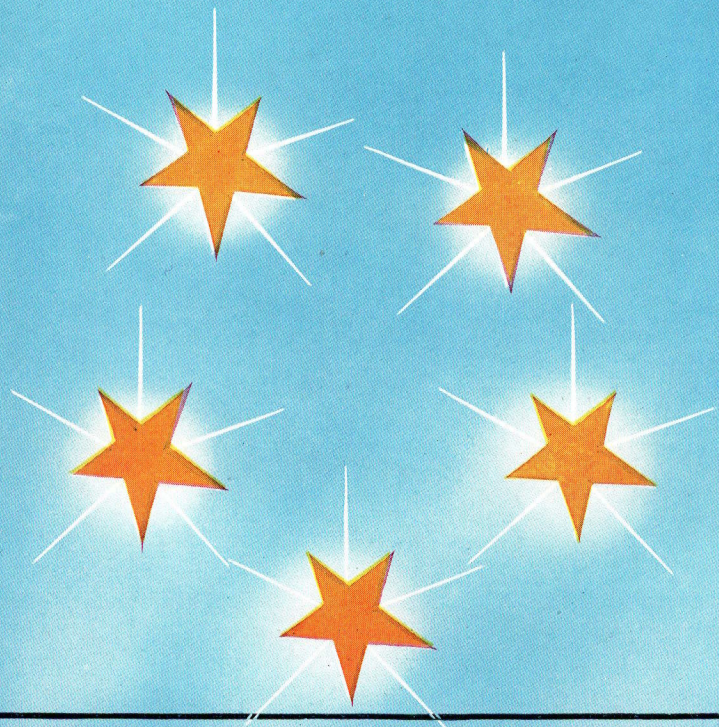
## Interiør af Consul



#### Interiør af Consul

Consul's brede, magelige sæder er polstret i smukke, harmoniske farver. Der er albuenum — og plads til selv lange ben! Sædernes bredde er 132 cm, og loftshøjden over bagsædet 86 cm. Forsædet indstilles let, så De får den ideelle afstand i forhold til rat og pedaler. Der er sikkerhedsglas overalt, og forrude og bagrude er buet og udelt.

# FORD *skaber pany historie* —

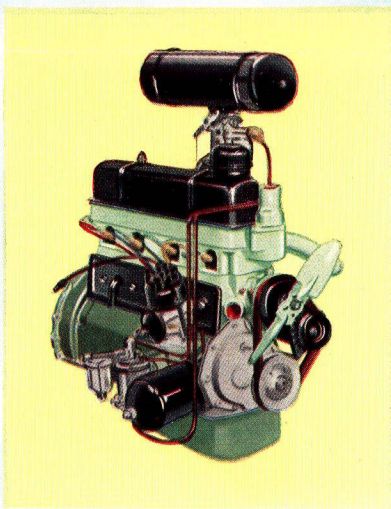


**C**ONSUL og ZEPHYR SIX, Ford's to nye engelske modeller, er konstrueret på grundlag af årelange forsøg med topventilede motorer og med hensyntagen til alle efterkrigstidens erfaringer indenfor automobilindustrien. Aldrig før har to automobiler i så lav prisklasse budt deres købere så store fordele som disse elegante vogne. Foruden kraftige, topventilede motorer har både Consul og Zephyr Six uafhængig forhjulsaffjedring af en opsigtsvækkende nykonstruktion med indbyggede, dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere samt Ford's nye amerikanske »flow-ride« — sæderne er anbragt *mellem* hjulakslerne. Disse egenskaber forøger kørselskomforten, som i forbindelse med det smagfulde og luksusbetonede udstyr gør det til en drøm at køre Consul og Zephyr Six. Alligevel tilbydes de — efter Ford's tradition — til overkommelige priser!

FORD giver Dem stadig

DET BEDSTE — TIL DEN LAVESTE PRIS

Såvel Consul som Zephyr Six er forsynet med topventilede motorer, hvis specielt udformede forbrændingskamre sikrer motorens bløde og rolige gang. Den store boring og korte slaglængde er af væsentlig betydning for motorens præstationer og levetid. Stort, effektivt luftfilter er monteret direkte på motoren. Consul og Zephyr Six sætter en ny standard for automobilmotorer: *større styrke - længere levetid - større pålidelighed - og bedre kørselsøkonomi.*

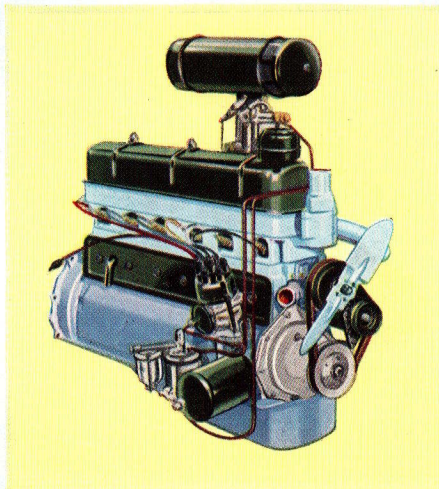


## Consul

Den 1508 cm<sup>3</sup> Consul motor er et teknisk mesterværk, som udvikler 47 hk ved 4400 omdr./min. Vridningsmoment 10,6 kgm ved 2400 omdr./min.

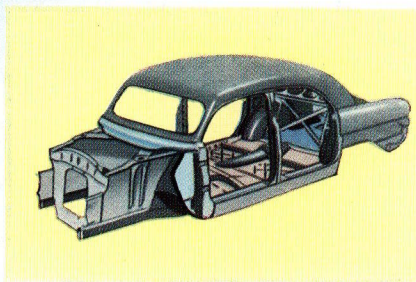
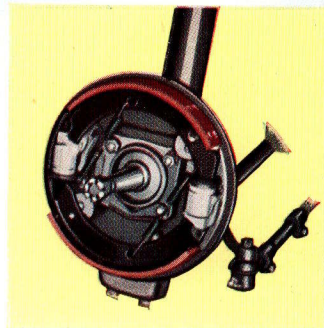
## Zephyr Six

udvikler 68 hk. ved 4000 omdr./min. Cylindervolumen 2262 cm<sup>3</sup> og vridningsmoment 16,1 kgm ved 2000 omdr./min. Den 6-cyl. motor giver Zephyr Six et *overskud* af kræfter.



## Hydrauliske bremses

på alle fire hjul giver en blød, men sikker opbremsning.

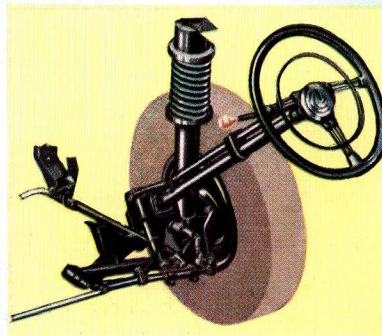


## Helsvejst stålkarosseri,

kombinerer styrke og holdbarhed med sikkerhed for fører og passagerer.

## Uafhængig forhjulsaffjedring af sensationel nykonstruktion

Dette affjedringssystem er 100 pct. uafhængigt. Svære spiralfjedre med indbyggede, dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere »opsuger« alle ujævnheder i vejen. Forhjulenes bevægelse styres af en svingarm forneden, krængningsstabilisator, som modvirker tendens til »rulning«, samt en lang og kraftig teleskopstøddæmper, der er lejret foroven i en svær karosseriforbinden konsol.



**MOTOR.** Firecylindret, cylinderblokken er støbt i eet med den øverste halvdel af krumtaphuset. Boring: 79,37 mm. Slaglængde: 76,20 mm; cylindervolumen 1,508 cm<sup>3</sup>. Topventiler drevet af vippearne og stødstænger, knastakslen anbragt i cylinderblokken. Kompressionsforhold 6,8:1. Motoren yder 47 hk ved 4400 omdr./min. Maximalt vriddningsmoment 10,6 kgm ved 2400 omdr./min. Krumtapskelen er statisk og dynamisk afbalanceret og hviler i tre kraftige hovedlejer. Forbrændingskamrene er specielt udformet med henblik på økonomi og blød gang. Stemplerne er fremstillet af en speciel aluminiumlegering med en meget lille udvidelseskoefficient. Trepunktsgummiophængning af motor og gearkasse giver et bemærkelsesværdigt blødt optræk.

**SMØRESYSTEM.** Motoren tryksmøres af en tandhjulpumpe. Olien føres gennem borede kanaler i cylinderblok og krumtapskel til hoved-, pejlstangs- og knastakslejer. Olefilteret, der har en meget stor kapacitet, er monteret på siden af motorblokken. Pejlepind til oliestand samt olieafledningsrøret let tilgængelige. Bundkarret nummer 3,7 1.

**TÆNDINGSSYSTEM.** Motoren er udstyret med et 12-volts tændingssystem. Strømfordeleren har automatisk tændingsregulering; belastningsreguleringen af tændingen sker ved hjælp af vacuum. Der anvendes 14 mm tændrør. Tændingsorden 1-2-4-3.

**BRÆNDSTOFSYSTEM.** Den mekaniske benzinpumpe af membrantypen er forsynet med en særlig anordning, så den kan betjenes med hånden. Faldstrømskarburatoren er udstyret med en speciel startanordning og en kombineret oliebadsluftrenser, der samtidig tjener som støjfilter. Der er elektrisk benzinnål. Benzintanken nummer 41 1 og er anbragt bag i vognen.

**KØLESYSTEM.** Vandpumpe og ventilator drives af en kilere fra motoren. Kølevandstemperaturen reguleres af en thermostat. Køleren er af rør- og finnetypen. Kølesystemet nummer 9,3 1.

**TRANSMISSION.** Tør enkeltpladet lamelkobling med fjedrende koblingsbelegning. Forbindelsen mellem koblingspedal og kobling er hydraulisk. Der er ratgear. Synkroniseringsanordningen ved andet og tredje gear er meget effektiv og letter gearskiftningen. Alle gearhjul er forsynet med spiralskærne tænder og er i konstant indgreb. Tre gear fremad med følgende totale udvekslingsforhold mellem motor og bagaksel: 4,625:1, 7,598:1 og 13,145:1. Baggear 17,839:1. Gearkassen nummer 1,1 1 olie.

**BAGAKSEL.** Bagakslen er 3/4 flydende. Kron- og spidshjul er af hypoidtypen. Kardanakslen af Hotchkiss-typen. Kardanleddene har nålelejer. Udvekslingsforholdet mellem kron- og spidshjul er 4,625:1. Differentialtallet nummer 1,1 1 olie.

#### DIMENSIONER.

|                            |        |                      |         |
|----------------------------|--------|----------------------|---------|
| Total længde .....         | 4,13 m | Hjulafstand .....    | 2,54 m  |
| — bredde .....             | 1,63 m | Sporvidde, for ..... | 1,27 m  |
| Største højde .....        | 1,54 m | — bag .....          | 1,25 m  |
| Fri højde over vejen ..... | 0,17 m | Vægt .....           | 1040 kg |

**FORHJULSAFFJEDRING.** Den uafhængige forhjulsaffjeding består af en spiralfjeder med lavt svingningstal monteret på en særlig kraftig, dobbeltvirkende hydraulisk teleskopstøddæmper, der forneret er i fast forbindelse med hjulspindelen. Den øverste ende af støddæmperen kan dreje sig i et friktionsløst leje, som — ophængt i gummi — er monteret på en kraftig konsol umiddelbart under skærmen. Forneren holdes støddæmperen sideværts i stilling af en svingarm, der gennem gulede er fastgjort til henholdsvis støddæmperen og en reforret travs, som er boltet til den forreste del af stålkarosseriet. Krængningsstabilisatoren danner sammen med svingarmen en triangel for forbindelse, der hindrer en frem- og tilbagegående bevægelse af forhjulet. Denne placering af støddæmpere og fjedere giver i forbindelse med hjulophængningen neagtige geometri vognen den bedste styring og beliggenhed på vejbanen.

**BAGHJULSAFFJEDRING.** Halvelliptiske langfjedre og dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere.

**BREMSE.** Hydrauliske, indvendigt expanderende bremses med to bremsecylindre på forhjulene; enkelt bremsecylinder på baghjulene.

Bremsetromlediameter 229 mm; belægningens bredde 45 mm; areal af bremsebelægning 780 cm<sup>2</sup>. Håndbremsen er mekanisk og virker på baghjulene alene.

**STYRETOJ.** Styretøjet har en meget lille indre friktion. Bevægelsen sker ved hjælp af snække og styretap. Udvekslingsforhold 14,1:1. Vibrationsfrit rat med tre eger. Raddiameter 432 mm.

**HJUL OG DÆK.** Pressede stålhjul med brede fælge. Rustfri hjulkapsler. Dæk 6,40 x 13", tryk 24 lbs. pr. sq. inch (134 kg/cm<sup>2</sup>).

**ELEKTRISK UDSYR.** Ventilert tokulsdynamo drevet af kilere. Ladestromen reguleres af spændingsrelæ. Det elektriske „Windtorn“ horn betjenes ved forchomet ring på rattet. 12 volts Ford batteri, 45 ampèretimer.

**MOTOR.** Sekscylindret, cylinderblokken er støbt i eet med den øverste halvdel af krumtaphuset. Boring: 79,37 mm. Slaglængde: 76,20 mm; cylindervolumen 2,262 cm<sup>3</sup>. Topventiler drevet af vippearne og stødstænger, knastakslen anbragt i cylinderblokken. Kompressionsforhold 6,8:1. Motoren yder 68 hk ved 4000 omdr./min. Maximalt vriddningsmoment 16,1 kgm ved 2000 omdr./min. Krumtapskelen er statisk og dynamisk afbalanceret og hviler i tre kraftige hovedlejer. Forbrændingskamrene er specielt udformet med henblik på økonomi og blød gang. Stemplerne er fremstillet af en speciel aluminiumlegering med en meget lille udvidelseskoefficient. Trepunktsgummiophængning af motor og gearkasse giver et bemærkelsesværdigt blødt optræk.

**SMØRESYSTEM.** Motoren tryksmøres af en tandhjulpumpe. Olien føres gennem borede kanaler i cylinderblok og krumtapskel til hoved-, pejlstangs- og knastakslejer. Olefilteret, der har en meget stor kapacitet, er monteret på siden af motorblokken. Pejlepind til oliestand samt olieafledningsrøret let tilgængelige. Bundkarret nummer 4,5 1.

**TÆNDINGSSYSTEM.** Motoren er udstyret med et 12-volts tændingssystem. Strømfordeleren har automatisk tændingsregulering; belastningsreguleringen af tændingen sker ved hjælp af vacuum. Der anvendes 14 mm tændrør. Tændingsorden 1-5-3-6-2-4.

**BRÆNDSTOFSYSTEM.** Den mekaniske benzinpumpe af membrantypen er forsynet med en særlig anordning, så den kan betjenes med hånden. Faldstrømskarburatoren er udstyret med en speciel startanordning og en kombineret oliebadsluftrenser, der samtidig tjener som støjfilter. Der er elektrisk benzinnål. Benzintanken nummer 41 1 og er anbragt bag i vognen.

**KØLESYSTEM.** Vandpumpe og ventilator drives af en kilere fra motoren. Kølevandstemperaturen reguleres af en thermostat. Køleren er af rør- og finnetypen. Kølesystemet nummer 12,5 1.

**TRANSMISSION.** Tør enkeltpladet lamelkobling med fjedrende koblingsbelegning. Forbindelsen mellem koblingspedal og kobling er hydraulisk. Der er ratgear. Synkroniseringsanordningen ved andet og tredje gear er meget effektiv og letter gearskiftningen. Alle gearhjul er forsynet med spiralskærne tænder og er i konstant indgreb. Tre gear fremad med følgende totale udvekslingsforhold mellem motor og bagaksel: 4,375:1, 7,187:1 og 12,434:1. Baggear 16,875:1. Gearkassen nummer 1,1 1 olie.

**BAGAKSEL.** Bagakslen er 3/4 flydende. Kron- og spidshjul er af hypoidtypen. Kardanakslen af Hotchkiss-typen. Kardanleddene har nålelejer. Udvekslingsforholdet mellem kron- og spidshjul er 4,375:1. Differentialtallet nummer 1,1 1 olie.

#### DIMENSIONER.

|                            |        |                      |         |
|----------------------------|--------|----------------------|---------|
| Total længde .....         | 4,33 m | Hjulafstand .....    | 2,64 m  |
| — bredde .....             | 1,63 m | Sporvidde, for ..... | 1,27 m  |
| Største højde .....        | 1,54 m | — bag .....          | 1,25 m  |
| Fri højde over vejen ..... | 0,17 m | Vægt .....           | 1175 kg |

**INSTRUMENTER.** Instrumenterne, der er anbragt bekvemt umiddelbart foran føreren, omfatter speedometer, ampèremeter, benzinnål samt kontrollys for olietryk, retningsvisere, tænding og „langt“ lys. Instrumentbrættelysningen kan slukkes ved en tryknap.

**KONTROLORGANER.** Startnap, choknap, kombineret lys- og tændingskontakt, knap til vindspejlsviser. Alle kontrolknapper er udført i plastic. Der er fodkontakt til nedblænding af det „lange“ lys.

**KAROSSE.** Selvbærende, helsvejt stålkarosseri. Buget vindspejl og bagrude. Trækfri ventilationsruder i forderne. Sikkerhedsdørhåndtag med tryknaplase. Indbygget cylinderlås i den ene forder. Udelte, indstillelige forside. Bagagerum tilgængeligt udefra. Reserverhjul er anbragt i bagagerummets højre side.

**UDSTYR.** Dobbelt vindspejlsvisere drevet af vacuumpumpe på motoren. Indbyggede, vandtætte lygter. Særskilte parkeringslygter. Kombinerede stop- og baglygter. Nummerpladebelysning. Tre askebægre. Indbyggede retningsvisere, der betjenes ved automatisk kontakt på rattet. Bakspejl. Der er taget særligt hensyn til eventuel indbygning af varmeapparat, defroster og radio.



FORD MOTOR COMPANY A/S ★ KØBENHAVN

KGL. HOFLEVERANDØR