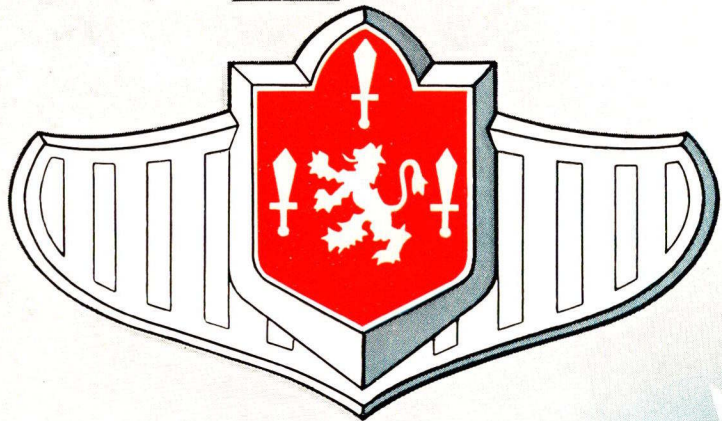


*Zephyrus*



C O N S U L



FORD MOTOR COMPANY A/S

1957



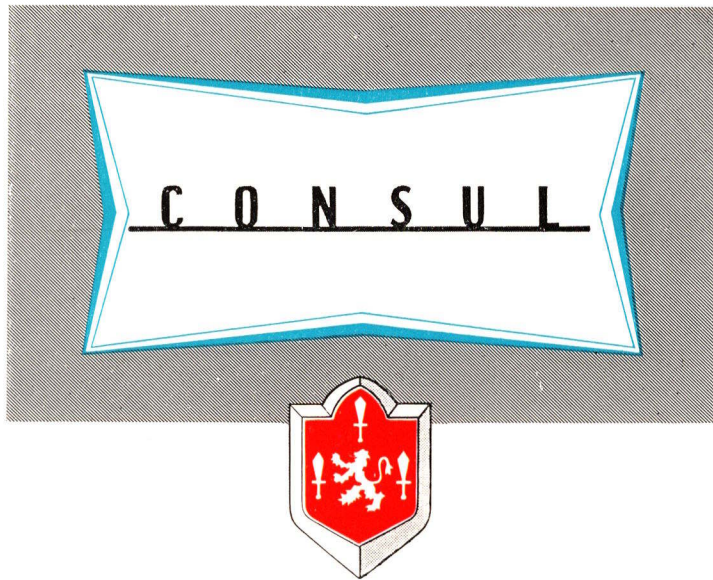
## FORD skaber påny historie —

CONSUL 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





**M**ODERNE 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 bremses 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:

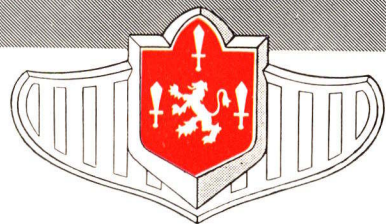
BILLIG I ANSKAFFELSE —

SOLID — ØKONOMISK









**M**ED 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 veloplagt, 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









CONSUL's brede, magelige sæder er polstret i smukke, harmoniske farver. Der er albuerum – 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.



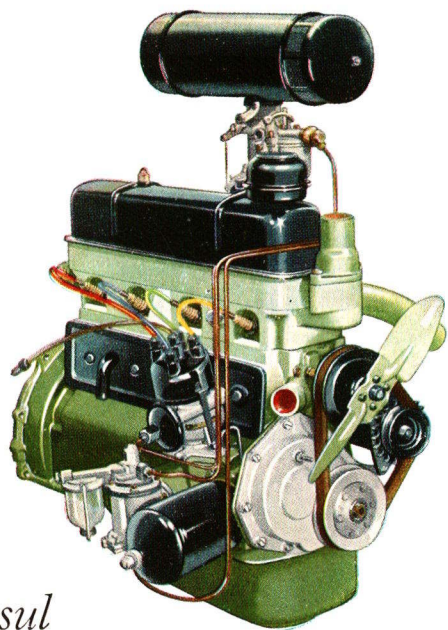


**Z**EPHYR SIX har alle de raffinement, som kendetegner den *elegante* vogn. Der er dybe, bløde sæder, behagelige armlæn såvel foran som bag – og masser af plads, så selv den længste tur bliver en hvile for Dem. Der er sikkerhedsglas overalt, og de buede ruder – både forrude og bagrude er udelt – giver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



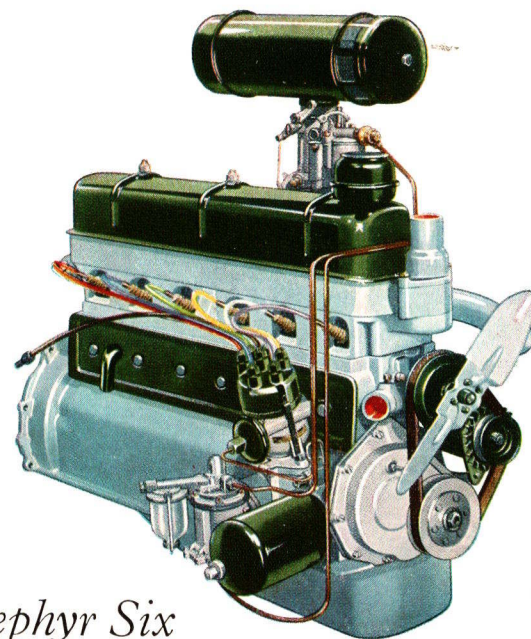
# FORD HAR PÅ NY SKABT HISTORIE!

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*

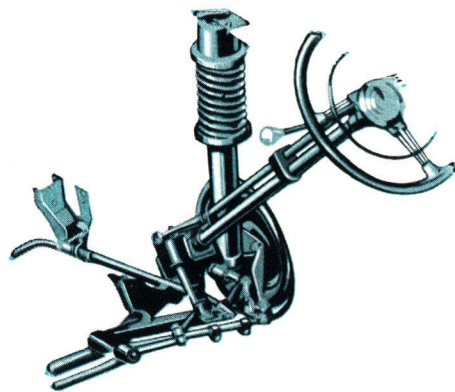
udvikler 68 hk. ved 4000 omdr./min. Cylindervolumen 2262 cm<sup>3</sup> og vridningsmoment 16,1 kgm ved 2000 omdr./min. Den 6-cyl. motor giver Zephyr Six et overskud af kræfter.



# CONSUL OG ZEPHYR SIX FORDELE

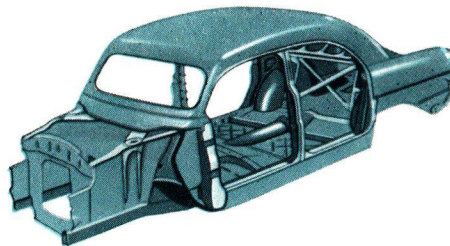
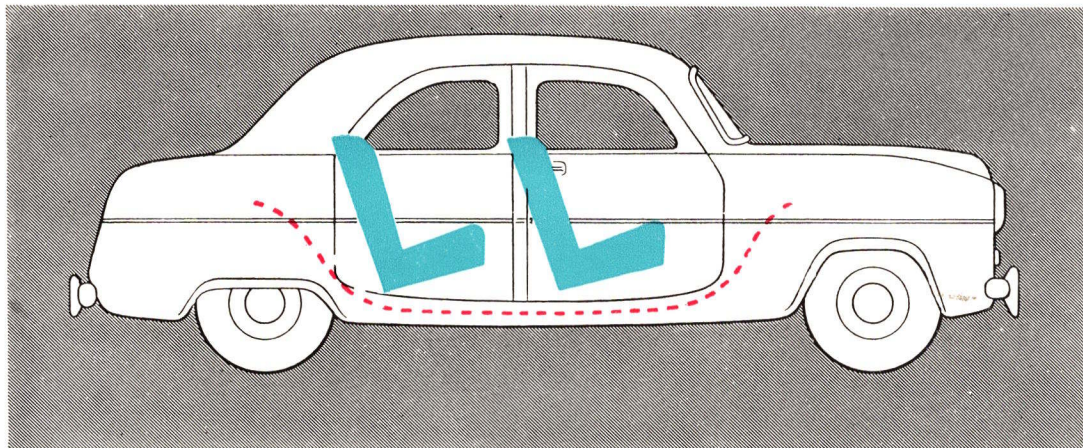
## „Flow-ride“ komfort

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.



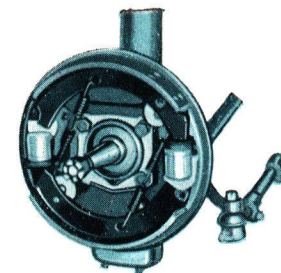
## Uafhængig forhjulsaffjedring af sensationel nykonstruktion

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



## Helsvejst stålkarosseri

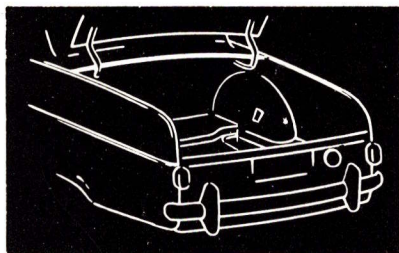
kombinerer styrke og holdbarhed med sikkerhed for fører og passagerer.



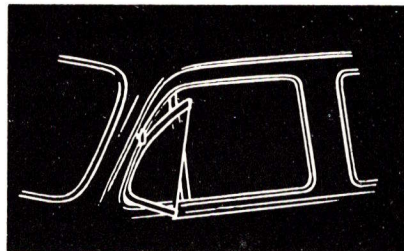
## Hydrauliske bremses

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

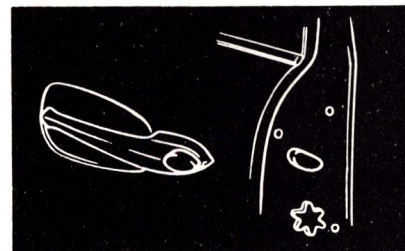




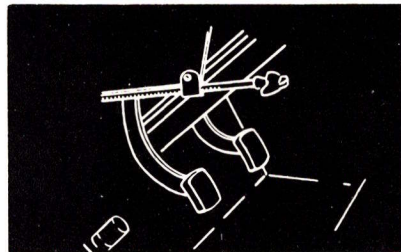
**15 kubikfods bagagerum** i både Consul og Zephyr Six kan rumme alle de kufferter, en familie normalt tager med på rejse.



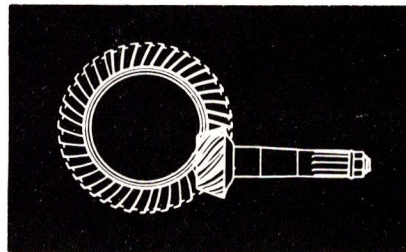
**Trækfri ventilation** opnås ved at åbne de skrå, indstillelige ruder i fordørene. Uden ubehagelig træk kan vognen forsynes med frisk luft og holdes kølig.



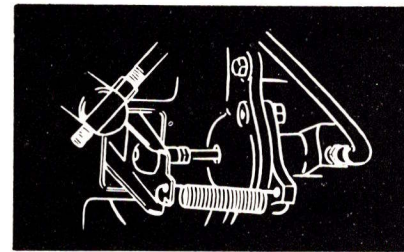
**Dørhåndtag af nykonstruktion** med trykknop lukker døren sikkert. Trykknappen er bygget ind i håndtaget, hvorved åbningen af døren lettes.



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

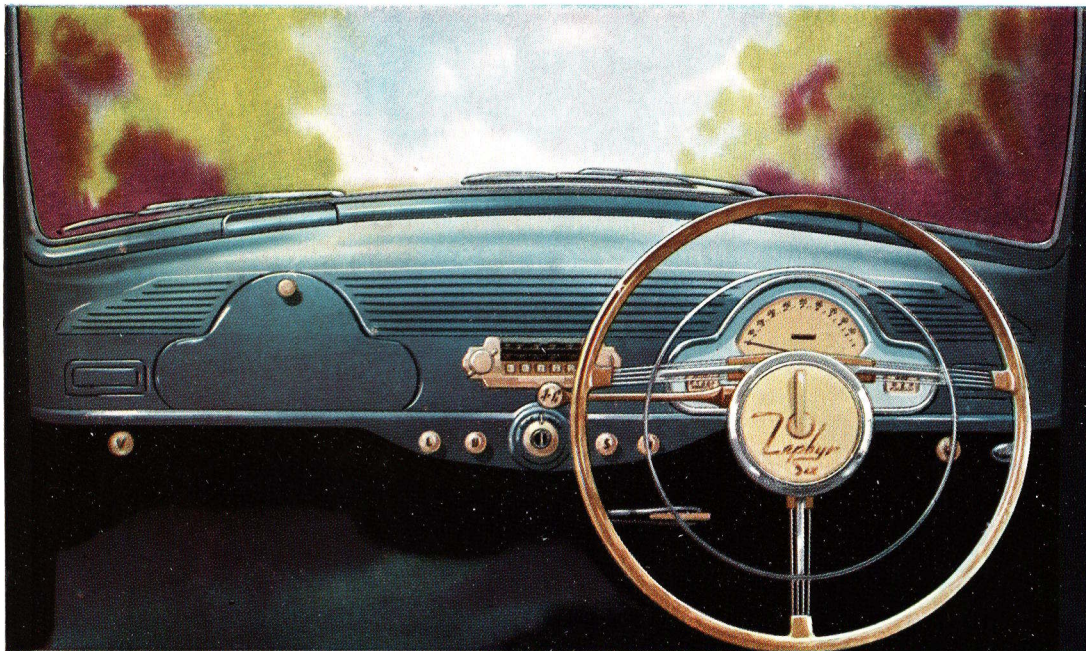


**Hypoid bagaksel** med lavtliggende kardanaksel giver bedre gulvplads og – hvad der er af særlig værdi – et *lavt* tyngdepunkt.



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

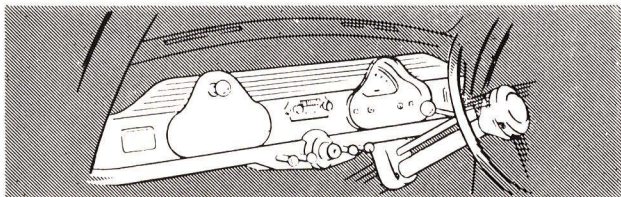




### Zephyr Six instrumentbræt

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.*



**Consul instrumentbræt**

### Moderne ratgear

Gearskiftningen med det bekvemme ratgear er uhyre let. Der er tre gear fremad og ét bak. 2' og 3' gear har synkroniseringsanordning. Gearstangen er forsynet med et gennemsigtigt plastichåndtag med angivelse af de forskellige gear-positioner.

### Buet vindspejl og bagrude

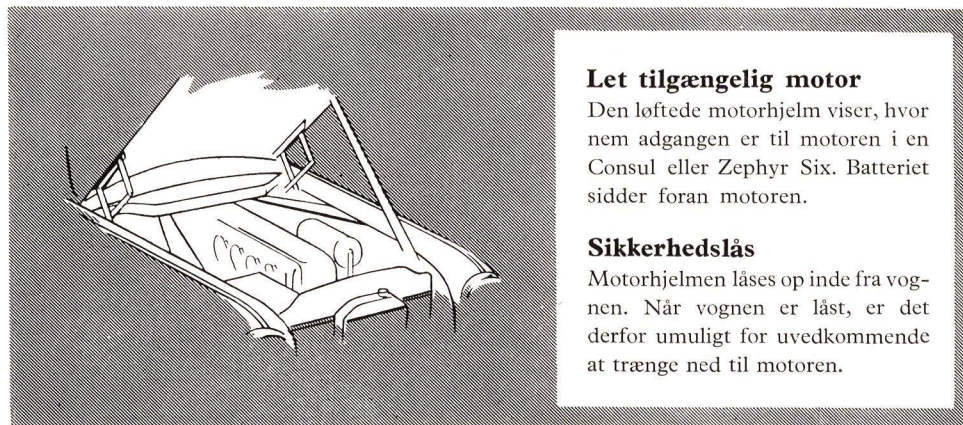
sikrer Dem større udsyn både fremad og tilbage. Samtidig ned-sættes muligheden for at blive blændet om natten af andre køretøjers lygter. Alle ruder er af sikkerhedsglas.

### Instrumentbrættet

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.

### Dobbelte vindspejlsviskere

drives af en vacuumpumpe, der ved en speciel kontrol sikrer ensartet hastighed for viskerne under forskellige motorhastigheder.



### Let tilgængelig motor

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

### Sikkerhedslås

Motorhjelmen låses op inde fra vognen. Når vognen er låst, er det derfor umuligt for uvedkommende at trænge ned til motoren.



**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 vridningsmoment 10,6 kgm ved 2400 omdr./min. Krumtapsakslen 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. Trepunkts-gummiophængning af motor og gearkasse giver et bemærkelsesværdigt blødt optræk.

**SMØRESYSTEM.** Motoren tryksmøres af en tandhjulspumpe. Olien føres gennem borede kanaler i cylinderblok og krumtapsaksel til hoved-, plejstangs- og knastaksellejer. Oliefiltret, der har en meget stor kapacitet, er monteret på siden af motorblokken. Pejlepind til oliestand samt oliepåfyldningsrør let tilgængelige. Bundkarret rummer 3,7 l.

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

**BRÆNDSTOFFSYSTEM.** 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 oliebadsluftrensere, der samtidig tjener som støjfilter. Der er elektrisk benzinmåler. Benzintanken rummer 41 l og er anbragt bag i vognen.

**KØLESYSTEM.** Vandpumpe og ventilator drives af en kilerem fra motoren. Kølevandstemperaturen reguleres af en thermostat. Køleren er af rør- og finnetypen. Kølesystemet rummer 9,3 l.

**TRANSMISSION.** Tør enkeltpladet lamelkobling med fjedrende koblingsbelægning. 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 spiralskårne 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 rummer 1,1 l olie.

**BAGAKSEL.** Bagakslen er  $\frac{3}{4}$  flydende. Kron- og spidshjul er af hypoidtypen. Kardanakslen af Hotchkiss-typen. Kardanleddene har nålelejer. Udvekslingsforholdet mellem kron- og spidshjul er 4,625:1. Differentialrummer 1,1 l olie.

**FORHJULSAFFJEDRING.** Den uafhængige forhjulsaffjedring består af en spiralfjeder med lavt svingningstal monteret på en særlig kraftig, dobbeltvirkende, hydraulisk teleskopstøddæmper, der fornedden 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. Forneden holdes støddæmperen sideværts i

stilling af en svingarm, der gennem kugleled er fastgjort til henholdsvis støddæmperen og en rørformet travers, som er boltet til den forreste del af stålkarosseriet. Krængningsstabilisatoren danner sammen med svingarmen en triangular forbindelse, der hindrer en frem- og tilbagegående bevægelse af forhjulet. *Denne placering af støddæmpere og fjedre giver i forbindelse med hjulophængningens nøjagtige geometri vognen den bedste styring og beliggenhed på vejbanen.*

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

**BREMSE.** Hydrauliske, indvendigt expanderende bremsere 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.** Styretojet har en meget lille indre friktion. Bevægelsen sker ved hjælp af snekke og styretap. Udvekslingsforhold 14,1:1. Vibrationsfrit rat med tre eger. Ratdiameter 432 mm.

**HJUL OG DÆK.** Pressede stålhjul med brede fælge. Rustfri hjulkapsler. Dæk 5,90 × 13", tryk 28 lbs. pr. sq. inch (2 kg/cm<sup>2</sup>).

**ELEKTRISK UDSTYR.** Ventilertokuldynamo drevet af kilerem. Ladestrømmen reguleres af spændingsrelæ. Det elektriske »Windtone« horn betjenes ved knap midt i rattet. 12 volts Ford batteri, 45 ampèretimer.

**INSTRUMENTER.** Instrumenterne, der er anbragt bekvemt umiddelbart foran føreren, omfatter speedometer, ampèremeter, benzinmåler samt kontrolllys for olietryk, retningsvisere, tænding og »langt« lys. Instrumentbræt-belysningen kan slukkes ved en trykknapp.

**KONTROLOORGANER.** Startknap, chokeknap, kombineret lys- og tændingskontakt, knap til vindspejlsviskere. Alle kontrolknapper er udført i plastic. Der er fodkontakt til nedblænding af det »lange« lys.

**KAROSSERI.** Selvbærende, helsvejst stålkarosseri. Der er buet vindspejl og bagrude. Trækfri ventilationsruder i fordørene. Sikkerhedsdørhåndtag med trykknaplåse. Indbygget cylinderlås i den ene fordør. Udelt, indstilleligt forsæde. Bagagerum tilgængeligt udefra. Reservehjulet er anbragt i bagagerummets højre side.

**UDSTYR.** Dobbelt vindspejlsviskere 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.

#### 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 . . . . .	1105 kg



**MOTOR.** Sekscylindret, cylinderblokken er støbt i eet med den øverste halvdel af krumtaphuset. Boring: 79,37 mm. Slaglængde: 76,20 mm; cylindervolumen 2262 cm<sup>3</sup>. Topventiler drevet af vippearmer og stødstænger, knastakslen anbragt i cylinderblokken. Kompressionsforhold 6,8:1. Motoren yder 68 hk ved 4000 omdr/min. Maximalt vridningsmoment 16,1 kgm ved 2000 omdr/min. Krumtapsakslen er statisk og dynamisk afbalanceret og hviler i fire 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. Trepunkts gummiophængning af motor og gearkasse giver et bemærkelsesværdigt blødt optræk.

**SMØRESYSTEM.** Motoren tryksmøres af en tandhjulspumpe. Olien føres gennem borede kanaler i cylinderblok og krumtapsaksel til hoved-, pejlstangs- og knastaksellejer. Oliefiltret, der har en meget stor kapacitet, er monteret på siden af motorblokken. Pejlepind til oliestand samt oliepåfyldningsrør let tilgængelige. Bundkarret rummer 4,5 l.

**TÆNDINGSSYSTEM.** Motoren er udstyret med et 12-volts tændings-system. 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 membran-typen er forsynet med en særlig anordning, så den kan betjenes med hånden. Faldstrømskarburatoren er udstyret med en speciel startanordning og en kombineret oliebadsluftrensere, der samtidig tjener som støjfilter. Der er elektrisk benzinmåler. Benzintanken rummer 41 l og er anbragt bag i vognen.

**KØLESYSTEM.** Vandpumpe og ventilator drives af en kilerem fra motoren. Kølevandstemperaturen reguleres af en termostat. Køleren er af rør- og finnetyper. Kølesystemet rummer 12,5 l.

**TRANSMISSION.** Tør enkeltpladet lamelkobling med fjedrende koblingsbelægning. 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 spiralskârne 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 rummer 1,1 l olie.

**BAGAKSEL.** Bagakslen er ¾ flydende. Kron- og spidshjul er af hypoid-typen. Kardanakslen af Hotchkiss-typen. Kardanleddene har nålelejer. Bagakslens udvekslingsforhold er 4,375:1. Differentialet rummer 1,1 l olie.

**FORHJULSAFFJEDRING.** Den uafhængige forhjulsaffjedring består af en spiralfjeder med lavt svingningstal monteret på en særlig kraftig, dobbeltvirkende hydraulisk teleskopstøddæmper, der forneden 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. Forneden holdes støddæmperen sideværts i stilling af en svingarm, der gennem kugleled er fastgjort til henholdsvis

støddæmperen og en rørformet travers, som er boltet til den forreste del af stålkarosseriet. Krængningsstabilisatoren danner sammen med svingarmen en triangulær forbindelse, der hindrer en frem- og tilbagegående bevægelse af forhjulet. Denne placering af støddæmpere og fjedre giver i forbindelse med hjulophængningens nøjagtige geometri vognen den bedste styring og beliggenhed på vejbanen.

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

**BREMSE.** Hydrauliske, indvendigt expanderende bremsere 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.** Styretojet har en meget lille indre friktion. Bevægelsen sker ved hjælp af snekke og styretap. Udvekslingsforhold 14,1:1. Vibrationsfrit rat med tre eger. Ratdiameter 432 mm.

**HJUL OG DÆK.** Pressede stålhjul med brede fælge. Rustfri hjulkapsler. Dæk 6,40 × 13", tryk 24 lbs. pr. sq. inch (1¾ kg/cm<sup>2</sup>).

**ELEKTRISK Udstyr.** Ventilret tokulsdynamo drevet af kilerem. Ladestrømmen reguleres af spændingsrelæ. Det elektriske »Windtone« horn betjenes ved forchromet ring på rattet. 12 volts Ford batteri, 45 ampèretimer.

**INSTRUMENTER.** Instrumenterne, der er anbragt bekvemt umiddelbart foran føreren, omfatter speedometer, ampèremeter, benzinmåler samt kontrolløys for olietryk, retningsvisere, tænding og »langt« lys. Instrumentbræt-belysningen kan slukkes ved en trykknop.

**KONTROLOGANER.** Startknop, chokeknop, kombineret lys- og tændingskontakt, knop til vindspejlsviskere. Alle kontrolknapper er udført i plastic. Der er fodkontakt til nedblending af det »lange« lys.

**KAROSSERI.** Selvbærende, helsvejst stålkarosseri. Buet vindspejl og bagrude. Trækfri ventilationsruder i fordørene. Sikkerhedsdørhåndtag med trykknoplåse. Indbygget cylinderlås i den ene fordør. Udelt, indstilleligt forsæde. Bagagerum tilgængeligt udefra. Reservehjulet er anbragt i bagagerummets højre side.

**UDSTYR.** Dobbelt vindspejlsviskere 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.

#### 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





**FORD MOTOR COMPANY** A/s

KGL. HOFLEVERANDØR

KØBENHAVN

Ret til ændringer i konstruktion, specifikationer og udstyr forbeholdes.