

der danner en smuk Kontrast mod det blanke Metal, røber Mesterhaanden. Vognens Ydre er en værdig Ramme for Motorens Fuldkommenhed, Konstruktionens Enkelhed og Materialets fremragende Kvalitet.

Saavel i Storbyens stærke Trafik som paa jævn Landevej og i bakket Terræn er den nye Fords Præstationer enestaaende, men man maa selv køre denne fuldt moderne Vogn for helt at kunne skatte dens fortrinlige Egenskaber.

Den mindskede Vægt paa de uaffjedrede Dele og Fjedrenes geniale Konstruktion bevirker — i Forbindelse med de dobbeltvirkende, hydrauliske Støddæmpere — Vognens støtte, glidende Gang og dens Sikkerhed i Kurverne. I den nye Ford kan De køre en hel Dag uden at trættes, hvilket vækker enhver erfaren Automobilists Anerkendelse og Beundring, og naar De efter endt Tur konstaterer, at De med en 40 HK Vogn kun har brugt ca. 10 Liter Benzin pr 100 km, da vil De undres over, at der virkelig findes en Vogn i denne Prisklasse, som paa en saa fuldendt Maade forener en stor Vogns Kraft med en mindre Vogns Anvendelighed og Økonomi.

Et Automobils Værdi af hænger af dets Præstationer og Holdbarhed. Nøjagtige Beregninger har vist, at Model "T" Fordvognen gennemsnitlig varer 2 Aar længere end andre Vogne. I Model "T" var Materialet godt, i Model "A" er det endnu bedre, derfor vil dennes Holdbarhed blive endnu større.

Det maa i denne Forbindelse huskes, at Ford Motor Company's Stab af Ingeniører har vundet stort Ry for deres Indsats paa Metalbehandlingens Omraade. Fordprodukternes næsten uforgængelige Holdbarhed skyldes for en stor Del disse Mænds utrættelige Arbejde paa at fremstille nye Legeringer og deres store Indsigt i Staalets og de andre Metalleres Varmebehandling.

I den nye Ford er de gængse Støbejernsdele blevet afløst af sænksmedede Staaldele. Svarende til de forskellige Krav anvendes der mere end 40 Slags Staal til den nye Ford. Forarbejd-

ningens Præcision svarer ganske til Materialets uforlignelige Kvalitet. De saakaldte Johanssons Læreblokke, der er anerkendt som Verdens fineste og mest fuldkomne Maaleinstrumenter, fremstilles nu af Ford Motor Company, og at de er bragt til Anvendelse ved Bygningen af den nye Ford er den bedste Garanti for Præcision og Kvalitet.

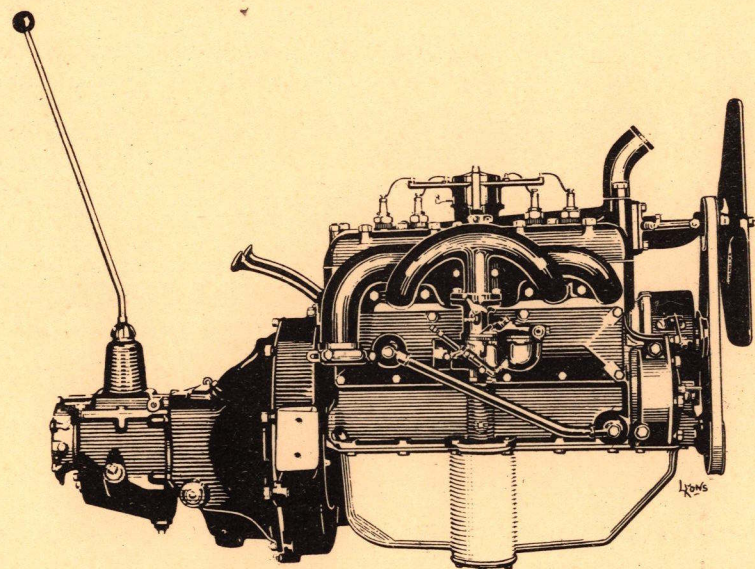
Ved den nye Fords Konstruktion er der lagt ganske særlig Vægt paa Passagerernes personlige Sikkerhed. Foruden Materialets Modstandskraft og Paalidelighed er her særligt tænkt paa Staalkarosseriets kraftige Bygning, den splintsikre Triplex-Glas-Vindskærm og Bremsernes tekniske Fuldkommenhed.

Den nye Ford sælges ikke blot til en overmaade lav Pris — dens Vedligeholdelsesudgifter er ogsaa meget smaa. Vi tænker herved ikke alene paa det beskedne Benzinforbrug og det relativt ringe Slid paa Dækkene, men fremfor alt paa Vognens gennemførte Soliditet, der gør det muligt at formindske Antallet af nødvendige Reparationer til et Minimum, samt den hurtige Levering af Reservedele til uhørt lave Priser. Forøvrigt har man i videst muligt Omfang taget Hensyn til Ejernes Ønske om let Kørsel, nem Vedligeholdelse og Mulighed for hurtige Reparationer.

Som det var at vente, har den nye Ford høstet udelte Anerkendelse i alle Fagkredse og har allerede vundet Publikum for sig. Dens talrige mekaniske Finesser og Forbedringer fylder enhver Tekniker med Glæde.

Den store Kraftudvikling paa 40 HK ved 2200 Omdrejninger i Minuttet virker overraskende, og saavel Karburatorens enkle Konstruktion som det fuldendte Tændingssystem eller den praktiske Benzin- og Lufttilførsel, der kan reguleres fra Førersædet, aftvinger En Beundring. Alle bevægelige Dele som f. Eks. Stempler og Plejstænger er meget lette, men samtidigt enestaaende stærke.

Fortræffelige Kugle- og Rullelejer i Transmissionen, Bagakslen o. s. v. reducerer den indre Gnidning til et Minimum. Indsug-



nings-Forgreningsrøret med Forvarmer og Cylinderhovedernes nye Indretning forhøjer Explosions-Virkningen, samtidig med at Benzinforbruget nedsættes betydeligt. Det egenartede og i Enkelhed og Effektivitet uovertrufne Ford-Smøresystem bidrager i høj Grad til Motorens Præstationer i vanskeligt Terræn og under alle klimatiske Forhold.

Takket være det lave Omdrejningsantal og Krumtapakslens fuldkomne statiske og dynamiske Afbalancering, samt de arbejdende Deles relativt ringe Vægt, arbejder Motoren praktisk talt vibrationsfrit. Knastakslens Bakelit-Tandhjul og den særlig heldigt valgte Form for Knaster giver lydløst Arbejde.

Den nye Ford er ikke blot forud for sin Tid i Konstruktion — den opfylder ogsaa alle praktiske Krav til Komfort, Bekvemmelighed og personlig Sikkerhed.

De lukkede Modeller har elektrisk Vindskærmsvisker, (aabne Modeller Haand-Vindskærmsvisker). Standard Udstyr paa alle Vogne inkluderer: Speedometer, Benzinmaaler, Ampèremeter, Oliestandsmaaler, indvendigt Orienteringsspejl, kombineret

Bag- og Stoplygte og en elektrisk Sikkerhedslaas, som umuliggør Tyveri af Vognen.

De fremragende Ford-Traadhjul af ny Konstruktion, den splintsikre Triplex-Vindskærmsrude saavel som de bedste og mest fortrinlige Støddæmpere — der ellers kun indbygges i Luksusvogne af den højeste Prisklasse — de dobbeltvirkende hydrauliske Støddæmpere af System "Houdaille" hører med til den nye Fords Standard-Udstyr.

Læg nøje Mærke til Afbildningerne af de nye Ford-Modeller og læs omhyggeligt Beskrivelsen af de tekniske Enkeltheder, da vil De forstaa, at Henry Ford med Stolthed kunde sige:

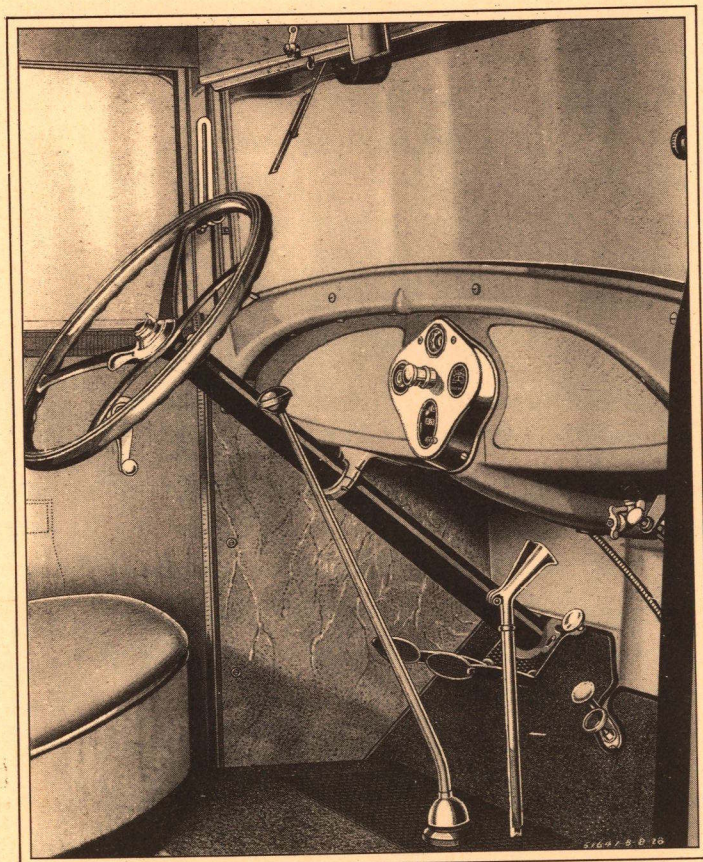
"Den nye Ford er Resultatet af alt, hvad vi har lært ved Fabrikationen af over 15 Millioner Automobiler. Vi betragter den som vort betydeligste Bidrag til Automobilindustriens Fremskridt, til Handelens og Samkvemets Trivsel og til Millioner af Menneskers personlige Nytte og Velfærd".

KAROSSERIERNE

De nye Ford-Karosserier er af første Klasses Staal og er overordentlig stærke. De taaler enhver Sammenligning med selv de dyreste Karosserimodeller. Karosseriets gode Kvalitet er af største Betydning for Sikkerheden.

Triplex-Glas har ikke blot den Fordel at være splintsikkert, det har ogsaa andre betydningsfulde Fortrin. Det svækker Solstraalernes Blændkraft, bryder Straalerne fra modgaaende Køretøjer, forhindrer at Vindskærmen fryser til om Vinteren og giver efter ved Stød.

Til den nye Ford er der fremstillet 7 Karosserimodeller. Alle Vognene er lakeret med Pyroxylin, en af de fineste og mest holdbare Lakeringer, der findes til Automobiler. Pyroxylin taalet al Slags Vejr og enhver Temperatur, og dens Glans bliver kun yderligere straalende ved Vask og Pudsning.



Et Blik ind i den nye Fords Indre lader En erkende det fremragende Arbejde og viser den praktiske Anbringelse af alle Manøvrerings- og Kontrolorganer. En særlig konstrueret Fodhviler gør det lettere at vedligeholde et ensartet Tryk paa Speederen og forebygger Træthed i Foden.

Lys- og Hornkontakt er bekvemt anbragt i Rattets Midte. Tændings- og Gasreguleringsarmen befinder sig paa Styresøjlen umiddelbart under Rattet og kan betjenes under Kørslen, uden at man behøver at slippe Rattet. Karburatorindstilleren til Regulering af Luft- og Gastilførsel saavel som Ventilen til Benzinaflukning er lette at naa fra Førersædet.

Instrumenterne er monteret paa Instrumentbrædtet paa en saadan Maade, at man kan se dem alle i et Øjekast. Speedometeret angiver Farten, samt det daglige og samlede Antal af tilbagelagte Kilometer. En lille godt afblændet Lampe kaster et klart Lys baade paa Kontrolorganerne og paa Gulvet foran Førersædet.

Alle lukkede Vogne er forsynet med en Sikkerhedslaas. De sværtforniklede Beslag er forarbejdet i jernfrit Metal.

Hyndernes Forarbejdning overgaar utvivlsomt de største Forventninger. I Sæderne er der anvendt Spiralfjedre med et Overtræk af Staaltraadsnet mod Sædets Overside. Bomulds-polstringen, der er blød og tyk, er omhyggeligt forarbejdet og fastgjort saaledes, at den ikke kan forskubbe sig under Betrækket.

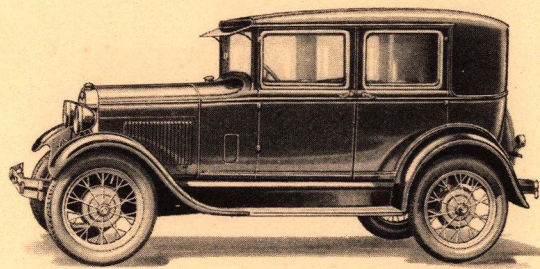
Som Betræk i de lukkede Vogne er der — efter omhyggelige Undersøgelser og indgaaende Prøver — valgt et let sribet Kamgarn. I de aabne Vogne og i Forretnings Coupéen er Sæderne betrukket med Kunst-Læder.

De lukkede Vogne er godt ventileret. Sidevinduerne kan aabnes helt og Vindskærmsruden svinges fremefter.

I de lukkede Vogne har baade Føreren, og Passagererne paa Bagsædet, et overordentligt godt Udsyn, thi ved at anvende Rammestøtter af Staal, samt en særlig Lukkemekanisme, har man kunnet gøre Vinduesrammerne ganske smalle.

Ved Fabrikationen af den nye Ford er der truffet enhver Foranstaltning for at undgaa ubehagelig Støj saasom Piben, Raslen og Brummen. Dørene, der er meget solidt forarbejdet og svejset, er usædvanlig stærke og modstandsdygtige.

Overalt, hvor Karosseridelene er skruet sammen, er der anvendt Pakninger af Læder eller Gummi for at dæmpe Lyden og hindre Raslen.



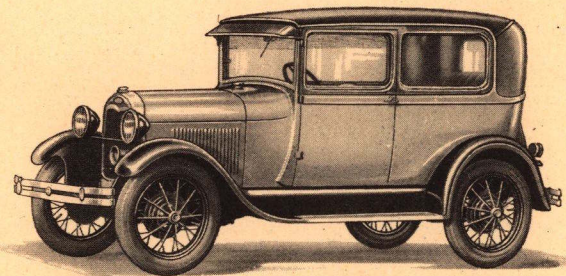
FORDOR SEDAN

Fordor Sedan er Luksusvognen blandt de nye Ford Personvogne. En smuk Liste langs Vognens Sider fremhæver dens langstrakte, lave Linier.

Vognens Indre frembyder al tænkelig Komfort. Bagsædernes Armlæn, en oval Lampe i Loftet saavel som Dørenes sværtforniklede Haandtag — samt Lommer paa Dørenes Inderside — bør særligt fremhæves.



Fordor Sedan



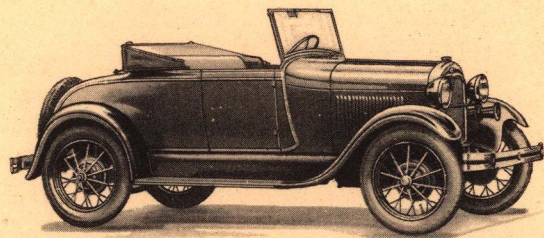
TUDOR SEDAN

Den nye Tudor Sedan er bemærkelsesværdig ved sin smukke, kraftige Konstruktion. Man ser paa denne Vogn, at den er de sværeste Opgaver voksen.

Sæderne er brede, dybe og bekvemme, Ryglænene er afpasset saaledes, at de erfaringsmæssigt giver Legemet den bedste Hvile. Begge Forsæderne kan klappes op, saa at man let kan stige ind og ud til begge Sider. Førersædet kan nøje tilpasses efter Førerens Størrelse.



Tudor Sedan



ROADSTER

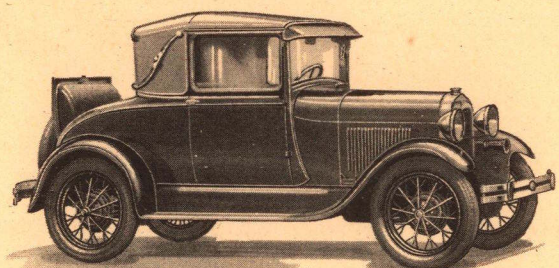
Aaben i Solskin og lukket i Regn. Den absolut vandtætte Kalesche bestaar af imprægneret Stof indlagt med Gummi. De tætsluttende Sidestykker beskytter fuldstændigt mod Regn og Blæst. Roadsteren — den ideelle Vogn til Udflugter — er Ungdommens og Sportens foretrukne Model.

I Vognens bageste Del er der usædvanlig god Plads til Bagage.

Ønskes det, kan bekvemme Klapsæder paamonteres, mod en ringe Forøgelse i Pris.



Roadster

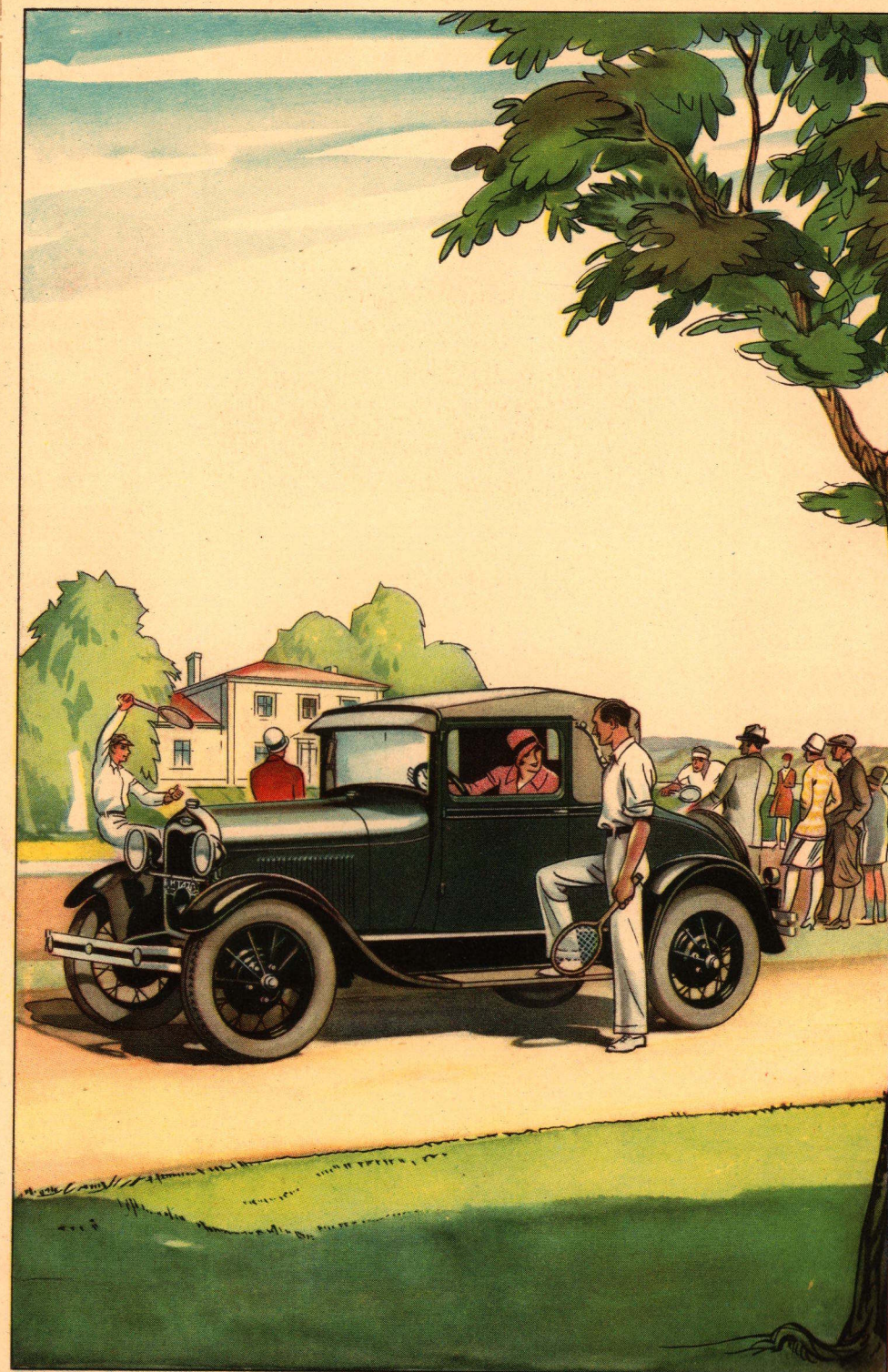


SPORTS COUPÉ


Luk det bageste Vindue op, slaa det brede, bekvemme Klapsæde op og indbyd et Par Bekendte til at køre med.

Den taupefarvede imprægnerede Kalesche er overordentlig modstandsdygtig overfor al Slags Vejr.

Sports Coupéen er en yderst tiltalende Vogn — uimodstaaelig for alle, der ønsker sig en 4-Personers Sportsmodel. Reservesædet er her indbefattet i Standard-Udstyret.



Sports Coupé

				
	<p>STANDARD COUPÉ</p> <p>En særlig smuk Model — den ideelle Vogn til Indkøb i Byen, til Teaterkørsel og Sports- og Forretningsbrug.</p> <p>I Vognens bageste Del findes et meget stort, vandtæt Bagagerum med en solid Laas. Inde i Vognen kan mindre Pakker bekvemt anbringes bag Sæderne.</p> <p>I Coupéen er der Plads til 2—3 Personer, uden at Føreren generes deraf.</p>			
				

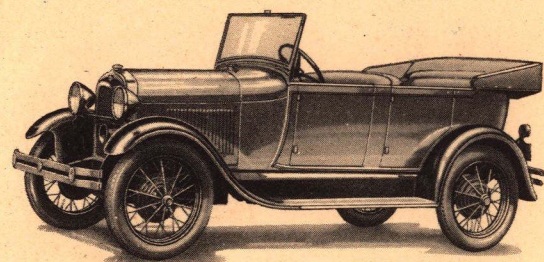


Standard Coupé

	<p>FORRETNINGS COUPÉ</p> <p>Mange Forretningsmænd benytter sig allerede nu af denne smukke Vogn ved Udførelsen af deres Gerning og til Udflugter og lange Ture gennem Landet.</p> <p>Forretnings Coupéen har Læderbetræk. Bagagerummet, der er beskyttet ved en Sikkerhedslaas, maaler 14 Kubikfod, Laaget er 89,9 cm bredt.</p> <p>Til mindre Pakker o. lign. er der i Vognens Indre anbragt en særlig Hylde bag Sædet.</p>			



Forretnings Coupé



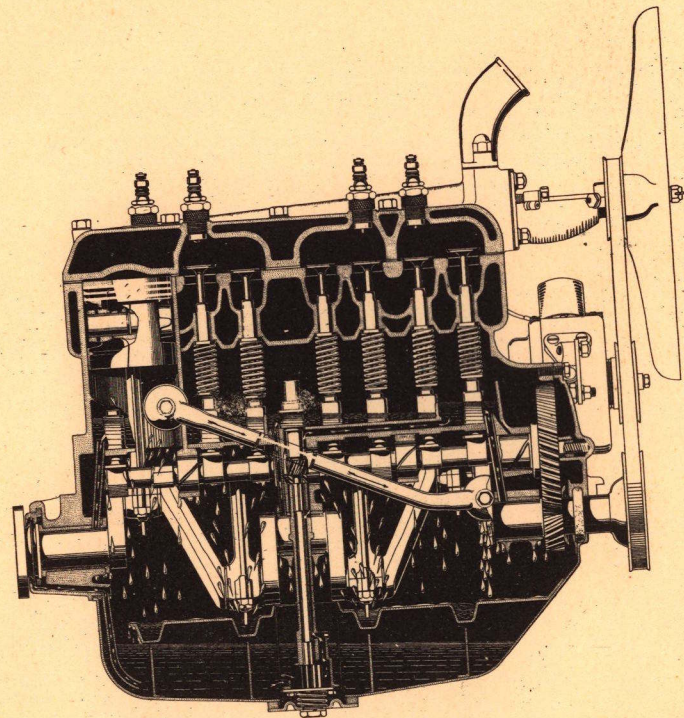
PHÆTON

Den nye Ford Phæton er en bekvem og rummelig Turist-Model med tiltalende kraftige Linier. Hver Tomme af det elegante Karosseri understreger Vognens langstrakte Form.

Alle fire Døre aabnes frem-efter. Det er et Øjeblikks Sag at slaa Kaleschen op. De tætsluttede Sidestykker, der er forsynet med store Celluloid-Vinduer, yder fuldstændig Beskyttelse mod Vejrligets Luner.



Phæton



DET NYE SMØRESYSTEM

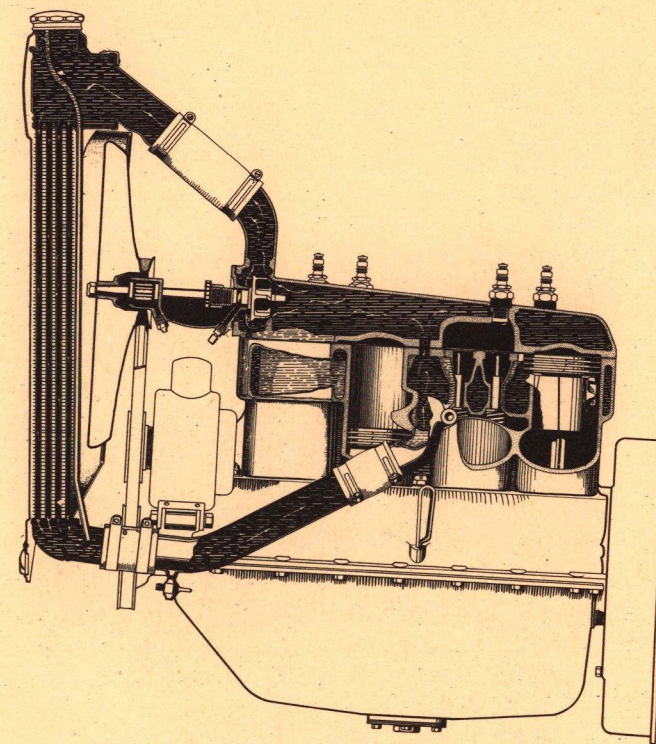
Den kombinerede Pumpe-, Fald- og Stænksmøring er en god Garanti for Smøringens Sikkerhed og Uafhængighed af bakket Terræn eller klimatiske Forhold.

Oliepumpen findes paa Bunden af Krumtaphuset og drives af Tandhjul paa Knastakslen. Pumpen omsluttes af et fint Traadnet, som filtrerer Olien, inden den pumpes op i Ventil-kamrene. Fra disse flyder Olien — ved naturligt Fald — i en uafbrudt, jævn Strøm ned til Krumtapplejerne. Ventilkamrenes Bund er ved Ribber indrettet saaledes, at der dannes et særligt Oliereservoir for hvert enkelt Hoved-Leje. — Da Motoren hviler paa Chassiset med en Hældning bag-

over paa 3°, bliver den overflødige Olie, efter at have fyldt de 3 Oliereservoirer gennem et udvendigt Rør, ledet tilbage til Krumtaphuset og fordeles her paa Oliepanderne, i hvilke Plejstængerne smøres, medens alle Motorens andre arbejdende Dele bliver regelmæssigt smurt ved Stækning.

Det er dette yderst enkle og derfor absolut paalidelige System, som uden Tryk giver hvert enkelt Leje og hver enkelt Cylinder rigtig Smøring.

En Oliestandsmaaler og et Paa-fyldningsrør findes paa venstre Side af Motoren. Oliebeholderen rummer $4\frac{3}{4}$ Liter.



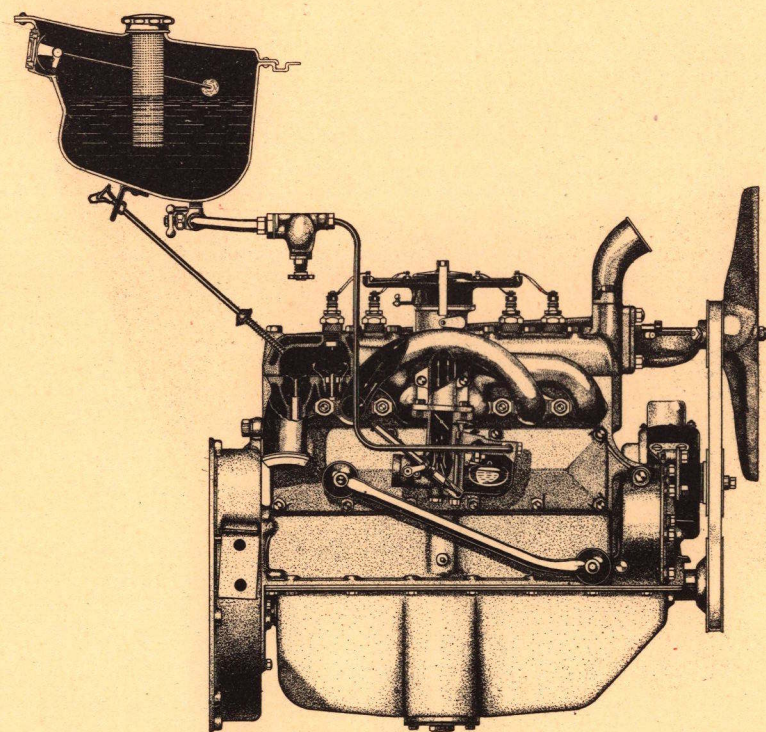
DET NYE KØLESYSTEM

Thermo-Syphon-Kølingen har sine Fortrin og Pumpekølingen sine, men begge Systemers bedste Egenskaber er forenet i det nye Ford-Kølesystems sindrige Forbindelse af Thermo-Syphon-Principet og Centrifugal-Vandpumpen. Thermo-Syphon-Systemet muliggør en hurtig Opvarmning af Motoren og sikrer derfor dennes udmærkede Funktioner selv i koldt Vejr. — Centrifugalpumpen fremskynder Vandets Cirkulation gennem Køleren.

Ventilatoren arbejder paa Pumpe-akslen og er konstrueret efter Flyve-maskinpropel-Principet d. v. s., den suger Luft til sig i hele Vingens Længde og leverer, ved kun 1000 Omdrejninger af Motoren, henved $24,2 \text{ m}^3$

Luft; den besidder altsaa en ganske overordentlig Køleevne, som bliver fuldt udnyttet, takket være Kølerens indvendige Sidebeklædninger.

Køleren kan indeholde 11,35 Liter Vand. Forbrændingskammer, Cylinder-vægge saavel som Ventiler, Ventil-Styr og Udblæsningsrør er omgivet af store Vand-Kamre. Ford-Kølesystemet er overordentlig virkningsfuldt. Selv under de vanskeligste Betingelser bliver Kølevandet ikke kogende, og Vognen kan køre meget længe, førend det bliver nødvendigt at paafylde nyt Vand. En Overhedning af Motoren er egentlig kun mulig ved alvorlig Forsømmelse, som f. Eks. ved Kørsel med for lidt Olie.



DET NYE BRÆNDSTOFSYSTEM

Benzintanken er et tydeligt Eksempel paa den mest enkle Konstruktion og en virkelig høj Kvalitet. Paa en af Ford Motor Company særlig udviklet Metode er den ved Elektricitet svejset sammen til eet eneste Stykke og er saavel ved sin Placering (den danner eet Hele med Vognens Torpedo) som ved sin umaadelige Holdbarhed en Faktor af væsentlig Betydning for Sikkerheden.

Ved et Forsøg paa Fords Lufthavn i Detroit blev en tom Tank kastet ned fra en Flyvemaskine i 2000 Fods Højde. Ved det enorme Stød blev den ganske vist slaæet ud af Form, men var ellers aldeles uskadt — uden det mindste Hul. — Tanken er af

rustfrit, presset "Terneplade"-Staal. — Skulpevægge i det Indre forhindrer Benzinen i at skulpe under Kørslen. Paafyldningsaabningen er forsynet med en fin Si, som ikke blot filtrerer Benzinen, men som efter samme System som "Davy"-Lampen i Gruberne udelukker Eksplosionsfare ved Paafyldning.

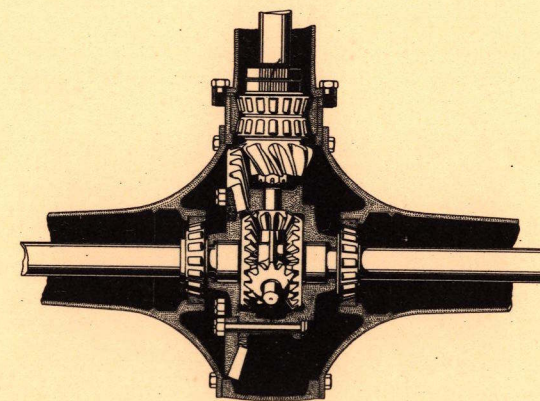
I Benzinrøret til Motoren findes der en Slamsamler, der tilbageholder selv den mindste Urenhed, især eventuelt forekommende Vand, saa at kun ren Benzin naar frem til Karburatoren.

Benzintanken er isoleret fra Motoren ikke blot ved en Staal-Mellem-

væg, men ydermere ved et Luftmellemrum, saaledes at Tanken vilde være virksomt beskyttet selv om hele Motoren stod i Flammer. Fra Førersædet kan Benzintilførslen til Karburatoren afbrydes med et eneste Greb.

Ford-Zenith-Karburatoren er af en fortræffelig Konstruktion og behøver, bortset fra lejlighedsvis Rensning, ikke nogen Pasning eller Eftersyn. Karburatorhuset bestaar af to Dele, der er sammenholdt med en eneste Bolt, saaledes at Rensning ikke frembyder nogen Vanskelighed.

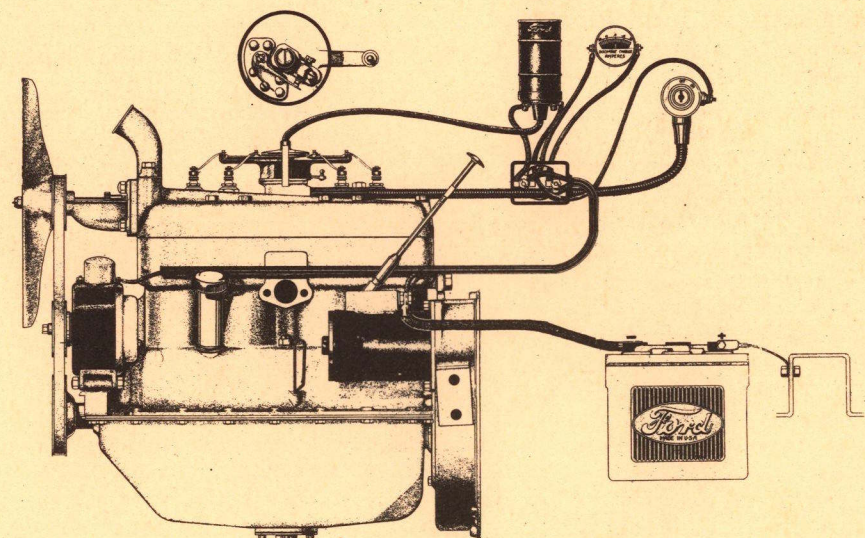
Ved Zenith-Principet opnaas der automatisk den rette Blanding af Luft og Brændstof til fuldent Forbrænding under alle Kørselsforhold. — Faste Luftindsugningsrør leverer til enhver Tid den rette Luftmængde. Faste Straalerør udmaaler Brændstoffmængden under enhver Hastighed, og et særligt Tomgangs-Straalerør leverer den Benzin, der er nødvendig for Tomgangen. — Brændstofftilførslen reguleres fra Førersædet ved Hjælp af en Naaleventil. Tippestangen bruges ogsaa til at aabne Luftspjældet ved Startning.



DEN NYE BAGAKSEL

Bagakselhuset er fremstillet helt af Staal. Sænksmedede Staalskaale er svejset sammen med sømløse Staalrør. Trods den ringere Vægt er Staal-Bagakselhuset paa den nye Ford henved 100 % stærkere end i Model "T".

Den $\frac{3}{4}$ flydende Bagaksel (der er den saakaldte $\frac{1}{2}$ flydende langt overlegen) og den nye Kardanrørstype, der er langt fordelagtigere end den ellers anvendte Hotchkiss-Fjedertype, maa særlig fremhæves.



DET NYE TÆNDINGSSYSTEM

I den nye Ford er der i videste Omfang taget Hensyn til Vigtigheden af et absolut regelmæssigt og driftssikkert Tændingssystem. Fords Ingeniører har taget hele deres Erfaring og Teknikens nyeste Fremskridt i Brug. Ford-Tændingssystemet er ganske enestaaende i sin Art.

Nyt og umaadelig praktisk er det, at Højspændingsledningerne fra Strømfordeleren til Tændrørene er undgaaet. Den overordentlig let tilgængelige Strømfordeler — der er specielt konstrueret med den nye Ford for Øje — er ved tynde Bronze-Fjedre forbundet med Tændrørene.

Den kraftige Startmotor og den paalidelige Dynamo er ligeledes Mesterværker af moderne Ingeniørkunst.

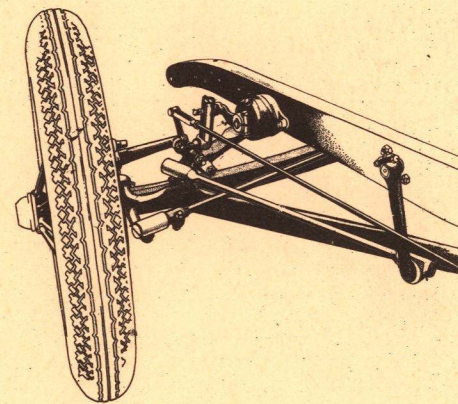
Sikkerhedslåsen er anbragt i Tændingskredsløbet. Den erstatter ikke blot den sædvanlige Afbryder, men i

afbrudt Stand jordforbinder den det samlede Kredsløb. Som Batterier anvendes Ford-Batterier (6 Volt 80 Ampèretimer), der mangfoldige Gange har staaet deres Prøve.

Den nye Ford-Startmotor giver Motoren en særlig hurtig Omdrejning.

For at anskueliggøre den store praktiske Betydning af de enkelte Nyheder i Model "A" Vognens Konstruktion kan det nævnes, at Startmotoren i Model "T" Vognen brugte 80 % mere Strøm end den nye Vogns Startmotor — og dog drejer denne Motoren langt hurtigere og mere sikkert end den gamle.

Den nye Ford Startmotors absolute Paalidelighed og Startevne begunstiges blandt andet ogsaa af Tændingstidspunktets Indstillelighed og Gnistens Intensivitet — selv ved det laveste Omdrejningsantal.



DE NYE FJEDRE

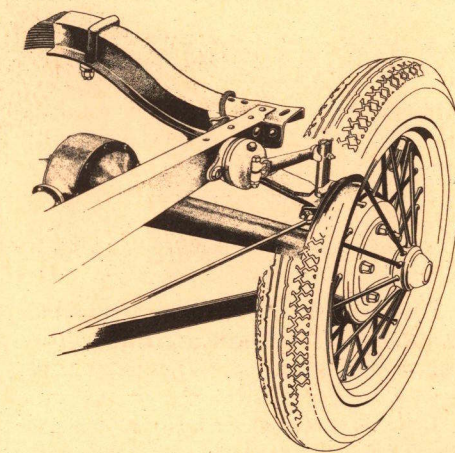
Den, der har haft Lejlighed til at køre den nye Ford paa daarlig Vej, ved, hvad moderne Automobil-Affjedring betyder. En saadan Komfort og Sikkerhed er enestaaende. — Den nye Fords fremragende Præstationer bliver dog straks mere forstaaelige, naar man betragter Vognens kraftige, halveliptiske Tværfjedre. De er fremstillet af det fineste Fjederstaal, og Bladene er brede og tynde, hvilket giver Fjedrene den Elasticitet, der betinger blød og behagelig Kørsel. Fjederbladene varieres i Størrelse og afpasses saaledes, at de netop passer til hver enkelt Model.

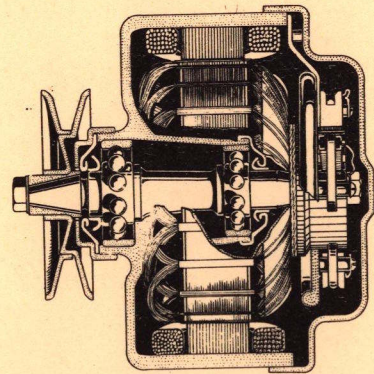
Ford Tværfjedre er konstrueret saaledes, at deres bøjelige Ender straks optager alle mindre Stød fra Vejbanen, og de forplantes slet ikke til Fjedrenes Midte og mærkes derfor ikke af Passagererne i Vognen. Men bliver Støddene for stærke til, at Fjedrene alene kan optage dem, træder de hydrauliske, dobbeltvirkende Støddæmpere straks i Virksomhed og

dæmper saavel Støddene som disses Reaktion.

Fjedrenes Kvalitet og Støddæmpernes fortrinlige Konstruktion vilde imidlertid ikke fuldtud kunne gøre sig gældende, hvis Forholdet mellem de uaffjedrede og de affjedrede Dele ikke var saa glimrende afpasset i den nye Ford. Jo ringere en Vogns uaffjedrede (ikke paa Fjedrene hvilende) Vægt er, desto ringere er ogsaa den Kraft, hvormed Vejens Stød bliver overført til Automobilets affjedrede Dele. Til Forskel fra de ellers anvendte Konstruktioner er Fjedrene i den nye Ford med et svært Midterstykke skruet fast til den affjedrede Chassisramme; Vægten af selve Fjedrene danner saaledes en Del af den affjedrede Vægt, hvorved Vægten og dermed ogsaa Stødkraften bliver betydeligt formindsket paa de uaffjedrede Dele.

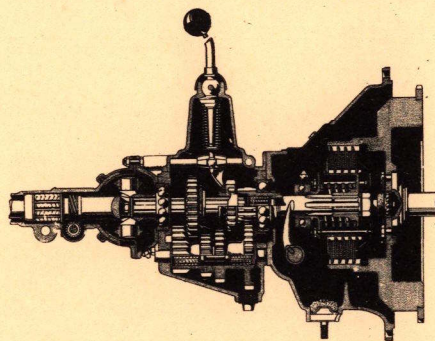
I den nye Ford indbefatter disse kun Kardanrøret samt For- og Bagaksel. Paa Grund af det fortræffelige Materiale er disse Dele usædvanlig lette i Vægt.





DEN NYE DYNAMO

Dynamoen er konstrueret efter Kraftstrøms Principet. Den udmærker sig fremfor de gængse Automobil-Dynamoer ved sin specielle Konstruktion. — Alle Lejer er Kuglelejer (500 % Overstørrelse) og er lufttæt indkapslet i Fedt. Fedtet i Beholderen kan praktisk talt vare et helt Aar og vil aldrig kunne naa ind i Kommutatoren og øve Indflydelse paa dennes Funktioner. Anker og Kerne er godt ventileret, saa at Dynamoen ikke løber varm selv ved højeste Ydelse. For at Børsterne til enhver Tid let kan gaas efter, er Dynamoens Dæksel nemt at fjerne.

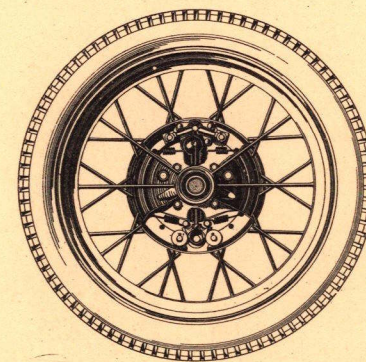


DEN NYE TRANSMISSION

Den nye Ford har en overordentlig blødt og sikkert virkende Tør-Lamel-Kobling.

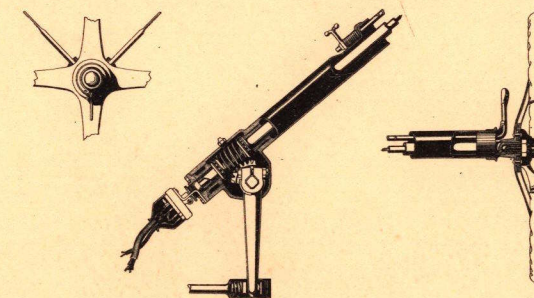
Gearskiftet med tre Gear frem og et tilbage er af Standard-Konstruktion. Alle Tandhjul og Aksler er fremstil-

let af hærdet Kromstaal. Hovedakslen løber paa Kuglelejer, de andre Aksler bæres af Rullelejer, og Bak-Gearets Mellemhjul hviler i Bronzebøsninger. Denne Konstruktion er den bedst mulige og forefindes ellers kun i de store, dyre Vogne.



DE NYE TRAADHJUL

Den nye Ford er udstyret med 5 Staalegerhjul, forsynet med Ballon-Dæk. Egerne er 6,4 mm i Diameter og er sammensvejet ud i eet med Navflangen og Fælgen. Da Ford-Traadhjulene bestaar af et eneste Stykke, har de en enestaaende Soliditet. Hver enkelt Eger har en Bæreevne paa 1800 kg, og følgelig er een enkelt Eger stærk nok til at bære Vognens samlede Vægt med 5 Passagerer. Trods de store Omkostninger ved Fremstillingen, blev der dog valgt Traadhjul til Fordvognen, fordi de er Træegerhjulene og Pladehjulene saa langt overlegne.



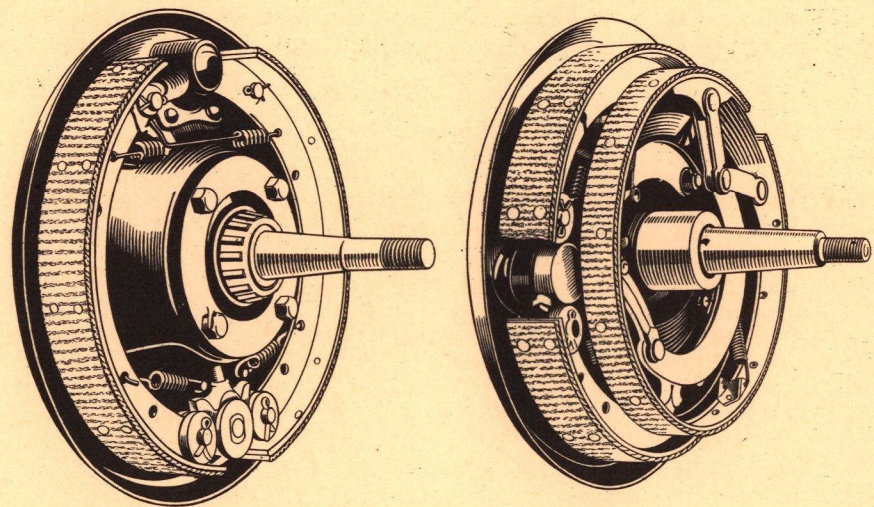
DEN NYE SELVSPÆRRENDE SNEKKESTYRING

Denne Styling er den bedste, som findes. Stød fra Vejbanen forplantes ikke fra Hjulene til Rattet, hvormod man gennem Rattet har fuldt Herredømme over Hjulenes Bevægelser. Forholdet 11 1/4 : 1 gør Stylingen særlig let. Det store Rat, der er 44,5 cm i Diameter, er af Staal og overtrukket med haardt Gummi.

Den stærke Styresøjle, som er svej-

set til Styrehuset, er helt igennem fremstillet af Staalgods. Styresnekken er kilet til Snekkeakslen, hvilket giver en langt stærkere Konstruktion end den ellers anvendte med een enkelt Kile. Styresnekken er støbt og skaaret i eet Stykke med Akslen.

Den nye Ford er overordentlig nem at dreje. Vognen kan vendes i en Cirkel, der er 10,4 m i Diameter.



Forhjul

Baghjul

DET NYE BREMSESYSTEM

Den nye Fords overlegne Kvalitet viser sig ogsaa i Bremserne. Den har to af hinanden fuldstændigt uafhængige Bremsesystemer med en usædvanlig Bremse-Evne.

Fodpedalen virker paa alle 4 Hjul. Bremserne er selvcentrerende, mekanisk virkende og har ekspanderende Bremsesko med en Bremseflade paa ialt 1080 Kvadratcentimeter. Selvcentrerende Bremser bevirker, at Bremseskoene under alle Omstændigheder bliver presset lige haardt mod Tromlerne med hele deres Overflade, ganske uafhængigt af det udøvede Tryks Størrelse og Varighed.

Haandbremsen virker, helt isoleret fra Fodbremsen, paa Baghjulenes to særlige Bremsesko, der tilsammen har en Bremseflade paa 359 Kvadratcentimeter.

Fod- og Haandbremse har slet ingen Dele fælles og er altsaa i Ordets egentlige Forstand uafhængige af hinanden.

Alle 6 Bremser er af den mekaniske Ekspansionstype. En automatisk virkende Udligning sikrer hvert Hjul det rette Bremsetryk. Haandbremsen tjener ikke blot til at blokere Vognen paa Parkeringspladsen, den er ogsaa stærk nok til, om fornødent, at erstatte Fodbremsen og standse Vognen i fuld Fart. — Ved særlige Lejligheder kan selvfølgelig baade Fod- og Haandbremsen sættes i Virksomhed paa samme Tid, saa at den samlede Bremseflade paa 1439 Kvadratcentimeter kan virke paa een Gang.

Hvert enkelt Bremsesystems Virksomhed er praktisk begrænset ved Bremsetromlens Evne til atter at af-

give den Varme, der er frembragt ved Gnidningen. Ogsaa fra dette Synspunkt kan Ford-Bremsernes Konstruktion siges at være mesterlig. Fod-Bremsesystemets store tilbagevirkende Bremsesko, saavel som de mindre til Haandbremsen hørende Bremsesko, er anbragt i Baghjulenes trinformede Bremsetromler.

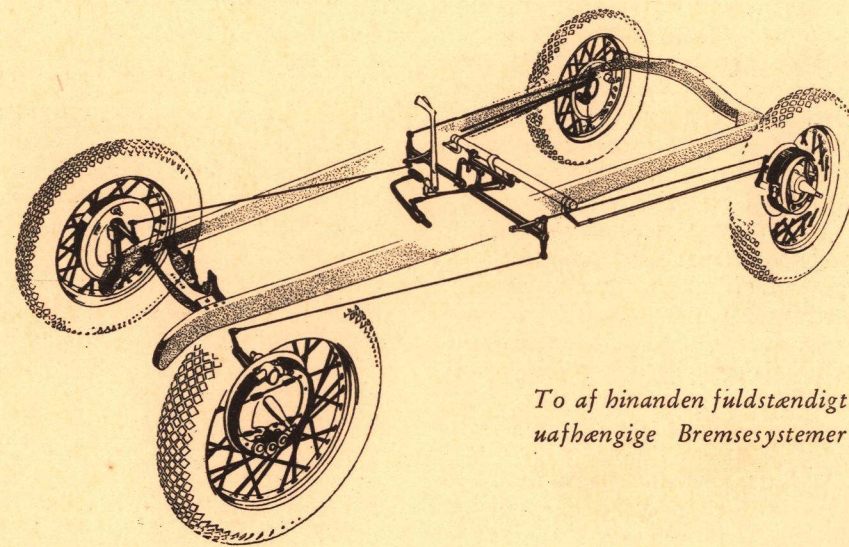
Den fuldstændige Overdækning af alle 6 Bremser er en ganske særlig værdifuld Egenskab ved den nye Ford, hvis Bremsesystem paa denne Maade beskyttes mod Støv, Snavs, Vand og Frost.

Det er et af de mange Fortrin ved Ford-Traadhjulet, at Bremsetromlen er konstrueret saaledes, at to af hinanden uafhængige Bremsesystemer samtidigt kan arbejde i samme Tromle. Bremsetromlerne har en Diameter paa 279,4 mm og er slebet nøjagtig rund paa 0,127 mm.

Hjulene er forsynet med Staalnav, tilpasset efter Bremsetromlerne paa en saadan Maade, at Bremsesystemet forbliver uberørt af, at man ved eventuelle Reparationer udskifter Hjulene.

Begge Bremsesystemers arbejdende Dele er beskyttet mod Rustdannelse ved Hjælp af et Overtræk af Kadmium. Som Bremsebelægning er der anvendt det bedst mulige Materiale. Paa et Øjeblik og uden Værktøj kan Bremserne justeres udvendigt fra.

Den Fare, der ligger i ukundig og tidsspildende Justering af Bremserne, er undgaaet ved den nye Ford, da Justering kun kan finde Sted paa de 4 Bremsetromler, og oven i Købet kun gennem den udvendig fra let tilgængelige Reguleringsskrue, der er anbragt saaledes, at man kan se hvor stor en Regulering, der er foretaget, og derefter let indstille de andre Bremser.



To af hinanden fuldstændigt uafhængige Bremsesystemer

TEKNISKE ENKELTHEDER

MOTOR: 4-cylindret — Firetakt — Udbo-
ringen 98,4 mm ($3\frac{7}{8}$ " eng.) — Slaglængde
108 mm ($4\frac{1}{4}$ " eng.) — Cylindervolumen
3,236 Liter (200,5 Kubiktomme) — Kompres-
sionstryk 80 lbs pr. Kvadrattomme (5,6 kg/cm²)
— 40 Bremshesterkræfter ved 2200 Omdrej-
ninger i Minuttet.

KNASTAKSEL: 5 Lejer — støbt i Cylinder-
blok — Bakelit Tandhjul (haardt presset
Fiber).

VENTILER: Hoved og Hals af Karbon-
Kromnikkelstaa — Ventilhalene padde-
hatformede — Ventiler og Løftere arbejder
i Olie.

TRANSMISSIONEN: Standard uafhængigt
glidende Geartype, 3 Hastigheder frem og
1 bak — To Kuglelejer og tre Rullelejer.

KOBLING: Tør-Lamel-Kobling.

BREMSER: Seks fuldkommen indbyggede
mekanisk virkende Ekspansionsbremseser —
Haand- og Fodbremsesystemet er fuldstæn-
digt adskilt — Samlet Bremsflade 1439 cm².

KRUMTAPAKSLEN: Statisk og dynamisk
afbalanceret — Vægt 12,7 kg. — Vridnings-
modstand 69235 kg/cm.

STEMPEL: Aluminium — Plejstængerne er
af Krom-Staal — Stempelringe koniske og
flydende.

KARBURATOR: Ford-Zenith-Karburator —
En Naaleventil gør det muligt fra Fører-
sædet at regulere Brændstofførslen.

STYRINGEN: Selvspærrende Snekkestyring —
Udveksling 11 $\frac{1}{4}$:1 — Rattet er 44,5 cm i
Diameter.

SMØRINGEN: Kombineret Pumpe- Fald- og
Stænksmøring — Oliepumpen, der beskyttes
af et Staaltraadsnet, drives af Knastakslen —
Ydelse: 4 Liter i Minuttet ved 1750 Om-
drejninger af Motoren.

TÆNDINGEN: Ford-Batteri-Tænding — Kom-
bineret Tændings- og Sikkerhedslaas — Dy-

namo af Kraftstationstype — Ford-Batteri
6 Volt, 13 Plader, 80 Ampèretimer.

KØLINGEN: Kombineret Thermo-Syphon- og
Cirkulationspumpe — Rørkøler — Ventila-
tor af Aeroplan-Propel-Type — Vandpum-
pens Ydelse er 20 Liter i Minuttet ved 1750
Omdrejninger af Motoren.

BRÆNDSTOFSYSTEMET: Benzinen tilføres
ved Fald — Benzintanken er svejset i eet
og bygget sammen med Torpedoen og rum-
mer 38 Liter.

AFFJEDRINGEN: Halveliptiske Tværfjedre
af bedste Fjeder-Staal — Dobbeltvirkende hy-
drauliske Støddæmpere af Houdailles System.

BAGAKSLEN: Tre-kvart flydende — Bagaksel-
hus af Staal — Koniske Rullelejer paa Dif-
ferentialet — Baghjulenes Lejer er Rullelejer.

GEAR-REDUKTION: I Gang: 1 Gear Ud-
veksling 3,12:1; 2—1,85:1; 3—1:1; Bak
3,75:1.

FORAKSLEN: Spindelbolt af Krom-Nikkel-
Legering — Rulle-Trykleje — Selvregulering
af Kugle-Led.

KARDANDREV: Staal-Kardanrørs-Type —
Kardanakslen løber i Rullelejer.

DÆK: Ballon-Dæk 30×4,50 — normalt Luft-
tryk 35 lbs (2,5 kg/19 cm.).

HJUL: Staalgerhjul, svejset i eet.

SPORVIDDE: Fortil og bagtil 1,422 m (56"
eng.).

HJULAFSTAND: 2,629 m (103,5" eng.).

VOGNENS BREDDER: (Maksimum) 1,702
m (67" eng.).

VOGNENS HØJDE: (Maksimum) 1,835 m
(72 $\frac{1}{4}$ " eng.).

VOGNENS LÆNGDEMEDKOFANGERE:
(Maksimum) 3,940 m (155,2" eng.).

MINDSTE AFSTAND FRA VEJBANEN:
24,1 cm (9,5" eng.).

ÆNDRINGER I KONSTRUKTIONEN FORBEHOLDES

FORD MOTOR COMPANY A/S

SYDHAVNEN—KØBENHAVN V.

FORD-EFTERBETJENING

Ford Motor Company slaar sig ikke til Taals med at levere de bedst mulige Produkter til de lavest mulige Priser, men ønsker ogsaa at tilfredsstille Kunden efter Købets Afslutning. — Et Net af mere end 50,000 Ford-Forhandlere omspænder Jorden. — I Europa saavel som i Amerika, i Japan som i Australien, overalt har Ford hjemme, overalt finder De Ford-Specialister, som paa korteste Tid og til fastsatte Priser udfører enhver Reparation, og det er ligegyldigt, om De køber Deres Reservedele i Detroit eller i København, i Irland eller paa Java, det er altid de samme Dele, og de vil altid passe i Deres Vogn.

Dette er Ford-Efterbetjening — og Ford-Efterbetjening betyder:
KUNDERNES TILFREDSHED

