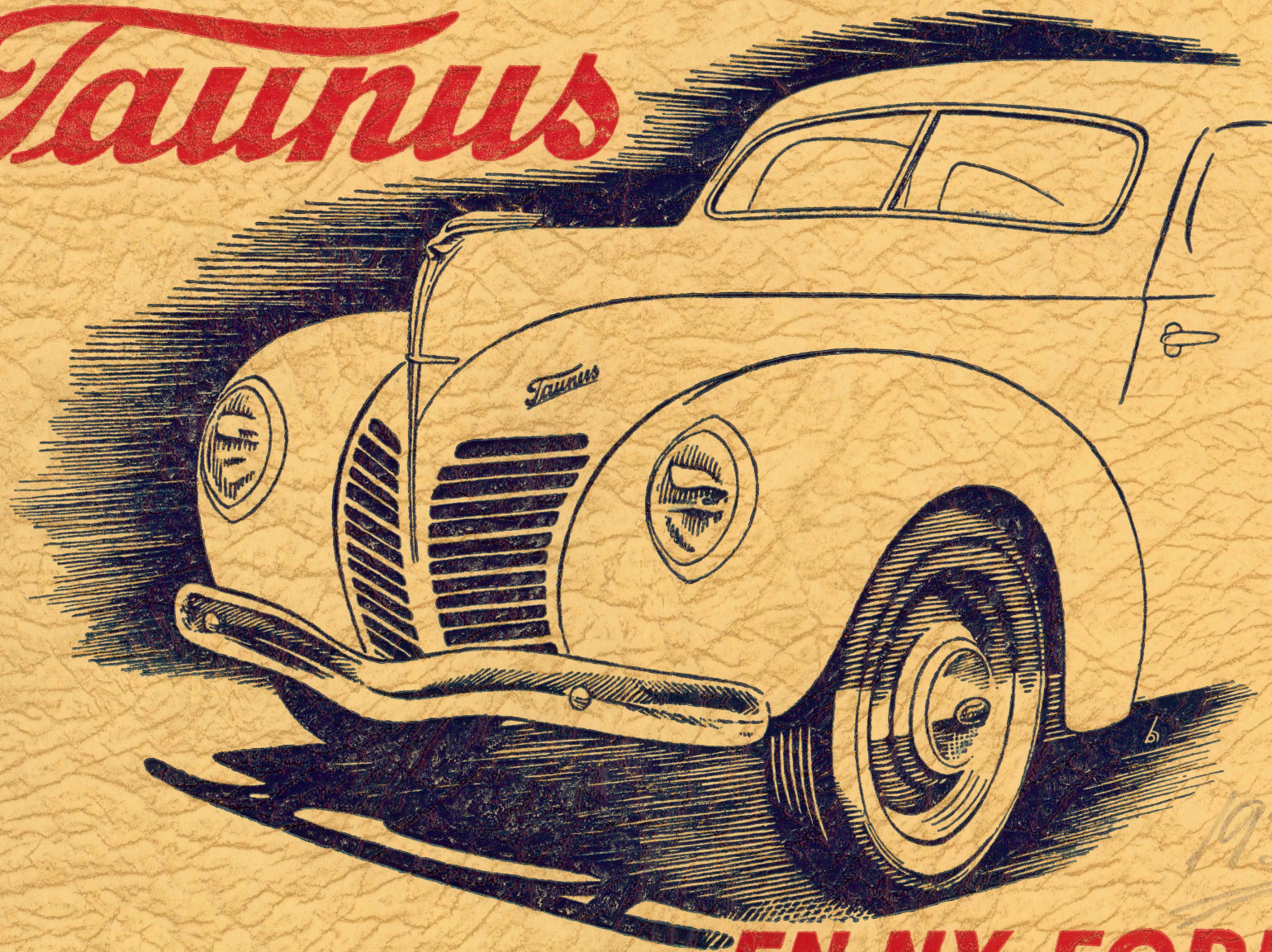


Taurus



— EN NY FORD



Taunus

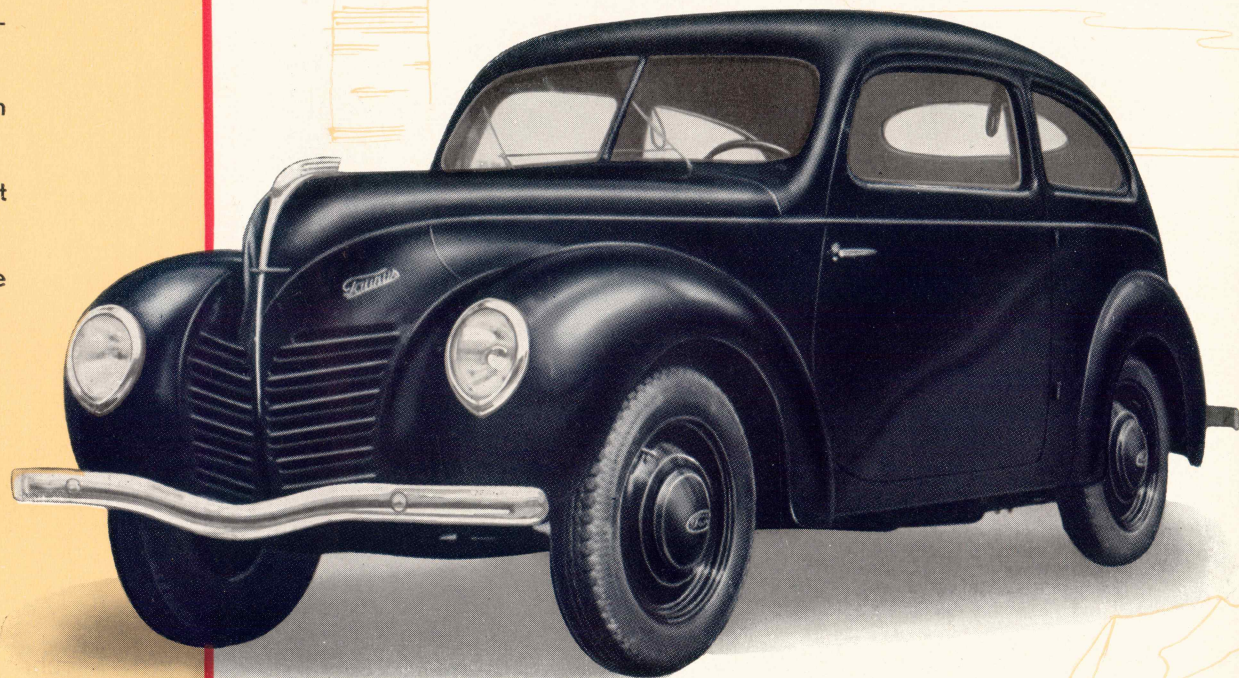
Atter en ny Ford, konstruert av Ford Motor Company A. G., Köln.

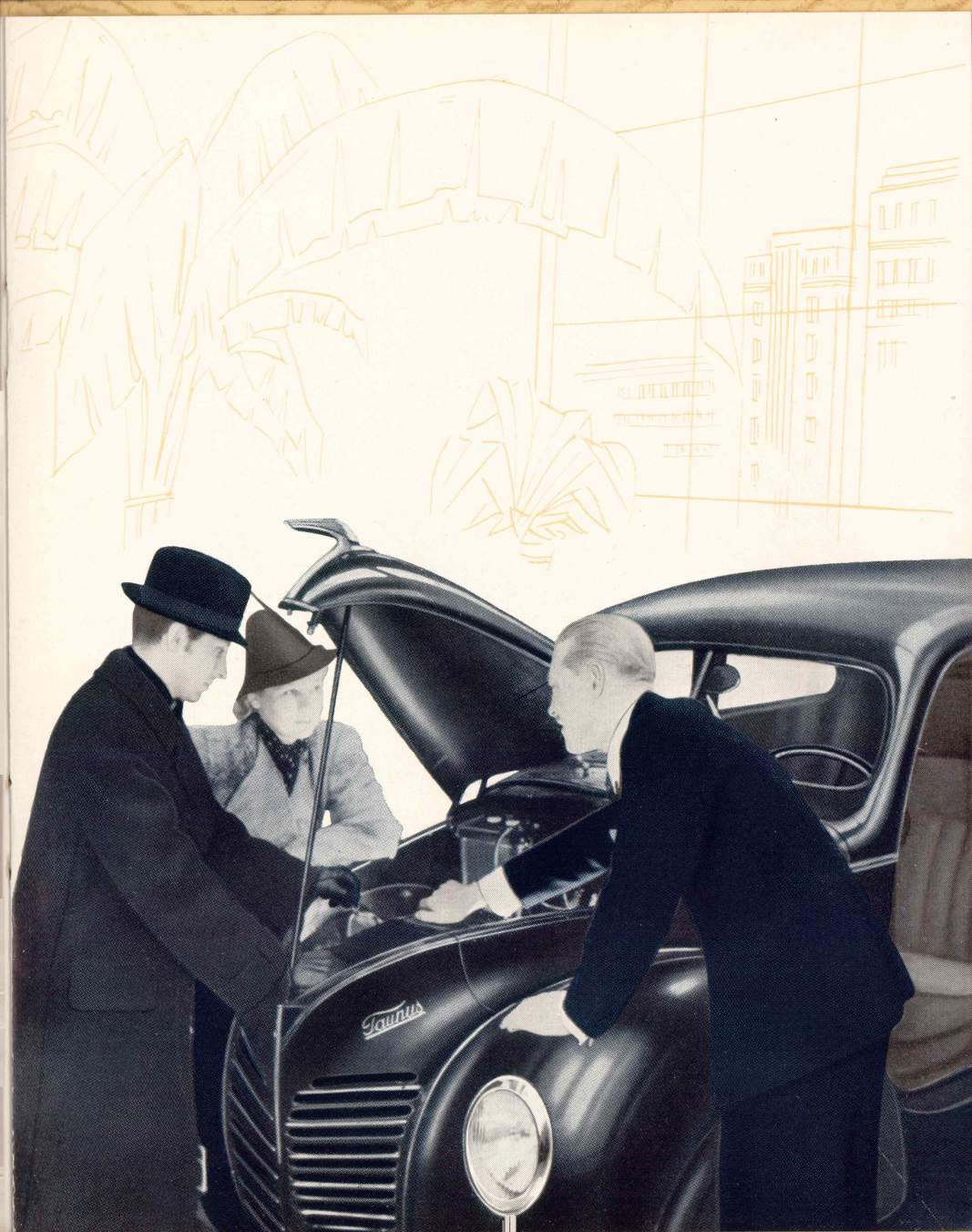
Navnet »Taunus« er, som De kanskje vet, også navnet på et fjellparti ved Wiesbaden. Når den tyske Ford fabrikk har satt fjellnavn på sine modeller, er det meningen å gi uttrykk for deres evne til å ta de sterke og lange stigninger man har å regne med i et fjell-land.

I den nye »Taunus« er alle de gunstige erfaringer man har fra forgjengeren »Eifel« nyttiggjort, og samtidig er strømlinjeprinsippet ført videre så langt man har kunnet gå, uten å gi bilen et outrert preg. Helhetsinntrykket av den nye »Taunus« er derfor behagelig avrundede linjer, flukt og fart.

Forpartiet til den nye »Taunus« har som den store Lincoln-Zephyr et lavtliggende kjølergitter. Motorkassen åpnes oppover fra forsiden. Overdelen har hengsler bakerst og kjølerornamentet tjener som håndtak. Ved en praktisk anordning holdes overdelen åpen, mens man stiller med motoren. Lyktene er bygget inn i forskjærmene, den forkrommede støtfanger er bred og kraftig.

FORD *Taunus*





MOTOREN

Motoren er 4-sylindret med en maksimalytelse på 34 HK. Den gir bilen en maksimalhastighet av 100 km i timen, og bensinforbruket et meget lite, omkring 0.8 liter på milen, mens oljeforbruket kan anslås til ca. 1 liter pr. 1000 km. Alle Ford motorer er jo gjennom mer enn en menneskealder blitt kjent som de mest driftssikre, økonomiske og holdbare motorer som finnes, og Ford »Taunus« motoren har alle de samme framrakende egenskaper som de øvrige medlemmer av Ford-familien.

Trekket i den nye »Taunus« er av slitesterkt, gråblått klede, seter, vegger og tak er trukket med samme stoff. Polstringen er utført i et pent, originalt mønster. Forsetene er moderne, stålrørstoler som kan legges framover så en kommer lett ut og inn.

Den nye »Taunus« har en glimrende, trekkfri ventilasjon som settes i virksomhet når en svinger de bakerste sideruter litt ut.

Taunus

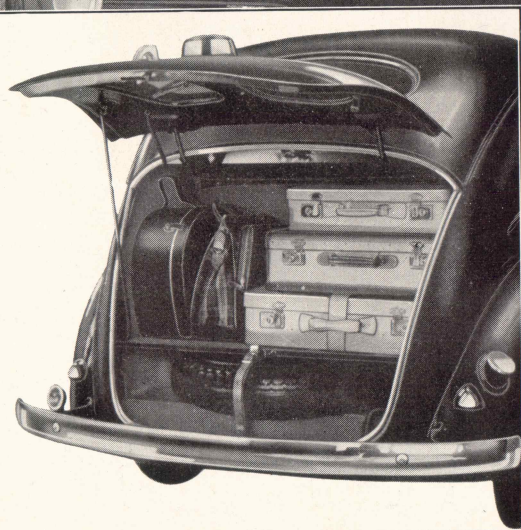
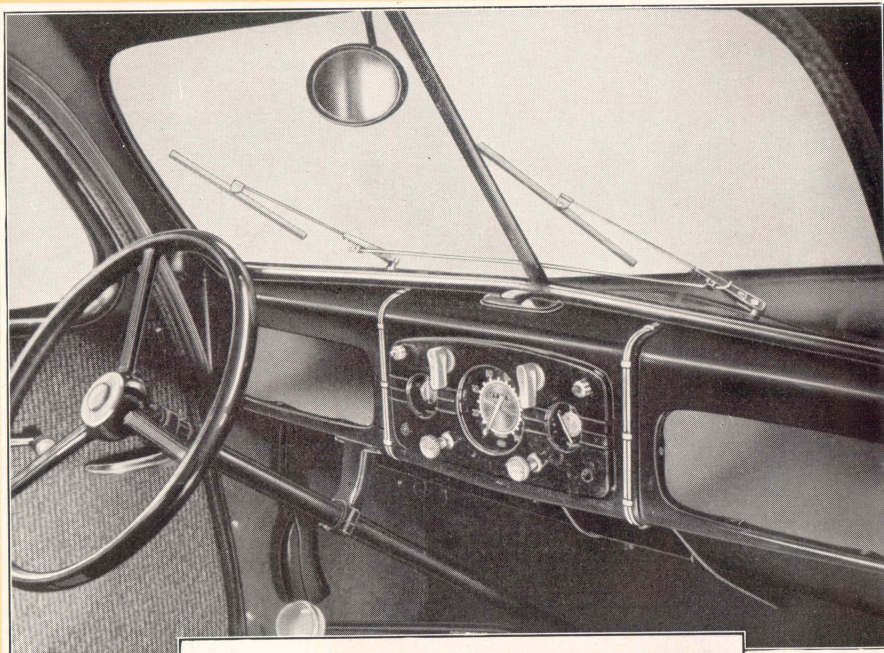


ET NY



PRODU





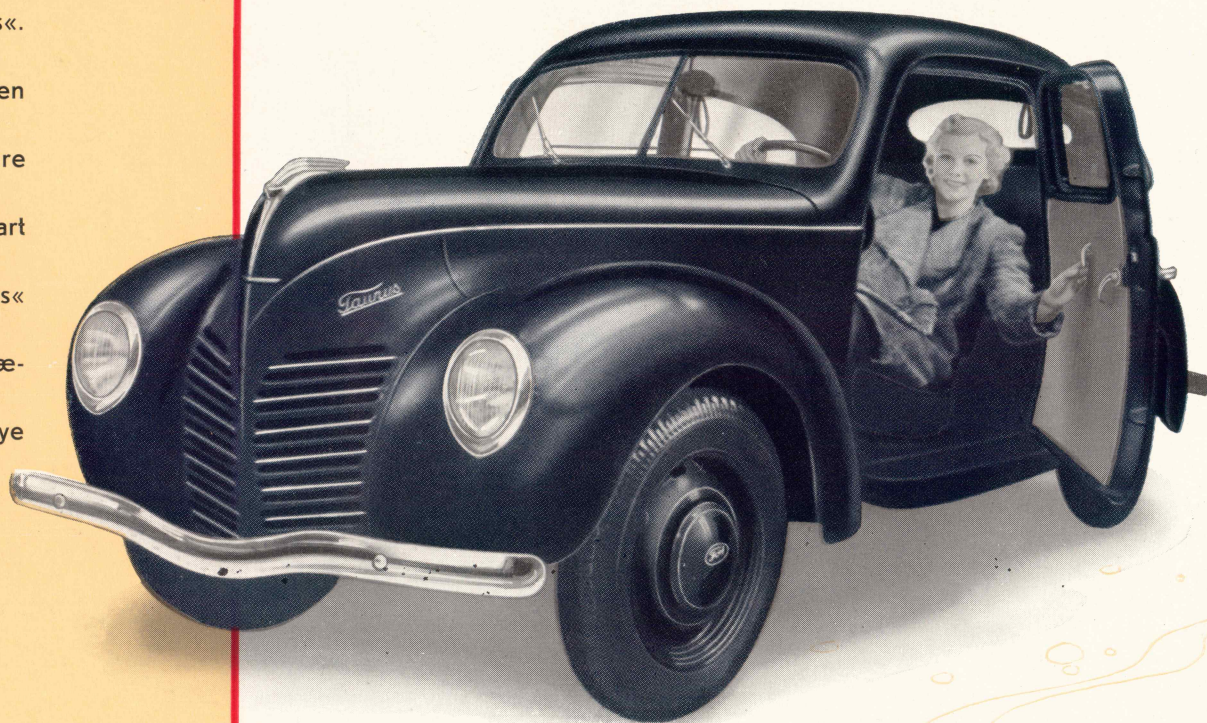
Instrumentbordet i den nye »Taunus« er ualminnelig pent og praktisk innrettet. Det er utstyrt med et stort speedometer med kilometermåler i midten mellom amperemeter og bensinstandmåler; kontrollknappene er alle av imitert elfenben. Dessuten er det tre kontroll-lamper: rød for retningsviserne, grønn for oljetrykk og blå for de sterke lys i forlyktene. Over instrumentene har en et fikst askebeger og et stort hanskerom på hver side.

Bak i bilen er det et ualminnelig stort bagasjerom — $\frac{1}{3}$ m³ hvor reservehjulet ligger under en kryssfinérplate. Her er rikelig plass til bagasjen og det er lett å få den inn og ut gjennom den store døren i bakpanelet. Døren har yalelås.

Hvorfor en

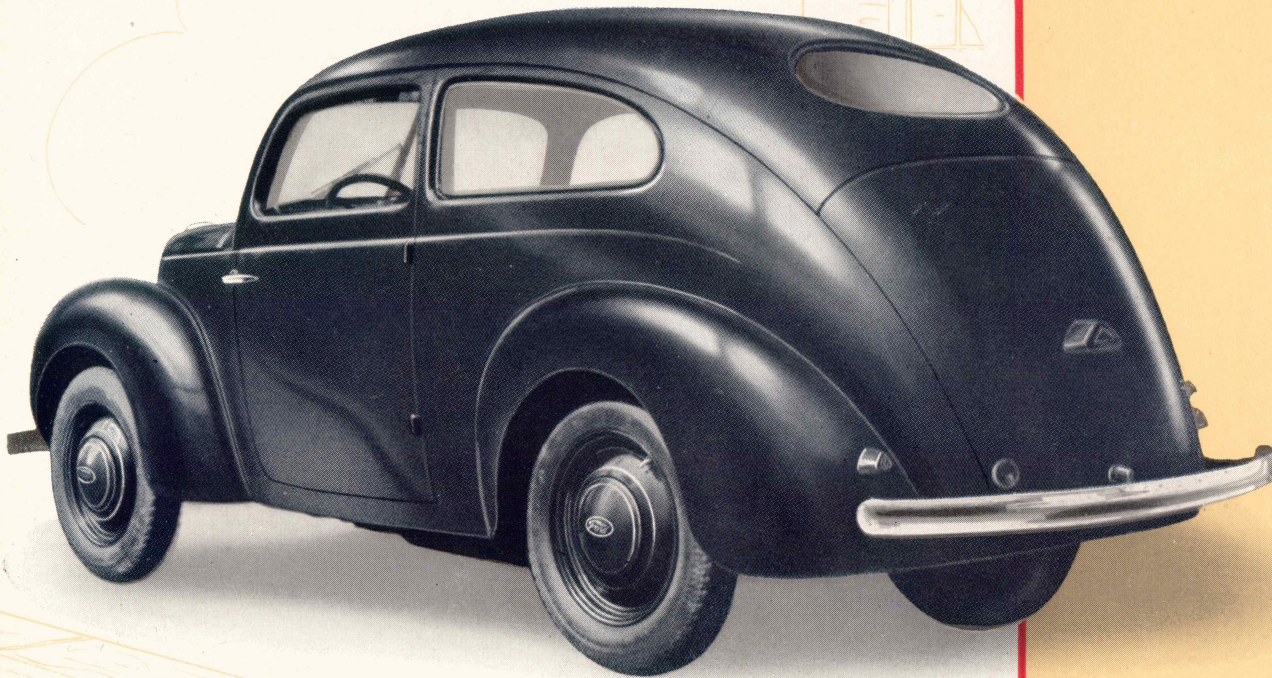
Taunus

Fordi »Taunus« svarer til de ønsker og krav som de fleste bilkjørere av 1939 stiller til en ny bil. Den skal være helt moderne i linjene — det er »Taunus«. Den skal være rommelig — i en »Taunus« er det rikelig plass til fire voksne og ett barn. Den skal ha god fart og stor akselerasjon — det har »Taunus« — og sist, men ikke minst, den skal være økonomisk, og det er den nye »Taunus« i fremrakende grad.



Både praktisk og pen!

Ved konstruksjonen av den nye »Taunus« er det især lagt vekt på å bygge et sterkt karosseri som gir passasjerene den største sikkerhet. Derfor er »Taunus«-karosseriet helt av stål, og tak, sider og bunn er sveiset til en enhet av kolossal styrke. Lakkingen er utført i den nye, syntetiske lakk som ikke angripes av været som selluloselakken, og som blir penere og penere av vask og polering. Den glimrende fjæring oppnås ved halvelliptiske tverrfjærer og dobbeltvirkende, hydrauliske støtdempere som er hengt opp på en ny måte, og for- og baksetet henger begge mellom hjulakslene.



Taunus

SPESIFIKASJONER

MOTOR: 4-sylindret.

Boring: 2,5" — 63,5 m/m.

Slag: 3,64" — 92,46 m/m.

Sylindervolum: 71,55 kubikk" — 1172,49 cm³

Maksimal HK: 34.

Normal HK: 28.

Kompresjon: 6,6:1.

Omdreiningstall-maksimalt: 4250 omdr/min. = 100 km/timen.

normalt: 3000 omdr/min. = 60 km/timen.

Kjølesystem: Themo-syphon med termostat.

Tenning: Batteri og automatisk regulering.

Smøring: Veivtapp og knastaksellagene har trykksmøring med tannhjulpumper. Sylindervegger og stempelpinne skvettsmøres. Stav til å måle oljestanden. Oljekapasitet: 2,55:1. Forbruk: ca. 1 liter pr. 1000 km.

Brenselsystem: Bensintank montert under bilens bakre del. Kapasitet 35 liter. Bensinmåler på instrumentbordet. „Down Draft“ forgasser av type „Solex“. Membran bensinpumpe drives fra knastakslen. Forbruk ca. 0,8 liter på milen.

KLUTSJ: Enkeltplate, tørr.

GEARKASSE: 3 gear fram og ett til bake.

Utvexling: 1. gear: 16,88 — 1.

2. " 9,71 — 1.

3. " 5,5 — 1.

Revers: 22,08 — 1.

Synkronisering mellom 2. og 3. gear. Lydløse gearhjul med skrå tenner i konstant inngrep.

STYRING: Skrue og mutter. Stillbare rullelager. Utvexling 13,28:1. Svingeradius 11,6 meter.

BREMSE: Hydraulisk fotbremse av Fordkonstruksjon, virker på alle fire hjul. Håndbremsen er mekanisk uavhengig av fotbremsen, — virker på bakhjulene.

HJUL: Stålhjul av artilleritype. Gummi 5,00×16. Reservehjul med gummi.

FJÆR: Halvelliptiske tverrfjærer med dobbeltvirkende, hydrauliske støtdempere.

KAROSSERI: Stål. Tak, sider og bunn elektrisk sveiset til en enhet, direkte forbundet med et fjærsystem uten chassisramme.

Ford »Taunus« er det nyeste nye av biler i den lettere vektklasse. Den er ikke noen »stor« bil, men den er så rommelig at den i mange tilfelle vil dekke de plasskrav som stilles til en stor bil.

De viktigste spesifikasjoner er:

Motor: 4-sylindret. Boring 63,5 m, slag: 92,5 m, volum 1172 cm³, maksimalytelse 34 HK, kompresjon 6,6:1. Termostat i kjøleren. Automatisk tenningsregulering. Kombinert trykk- og skvettsmøring. »Down Draft« karburator.

Klutsj: Enkeltplate, tørr.

Gearkasse: 3 gear fram og ett tilbake med synkronisering mellom 2. og 3. gear. Lydløse gearhjul med skrå tenner i konstant inngrep.

Styring: Skrue og mutter. Svingeradius 11,6 m.

Bremser: Hydraulisk firehjuls fotbremse, uavhengig, mekanisk bakhjuls håndbremse.

Hjul: Artilleri stålhjul. Gummi 5.00×16. Reservehjul med gummi.

Fjærer: Halvelliptiske tverrfjærer med dobbeltvirkende, hydrauliske støtdempere.

Karosseri: Stål, elektrisk sveiset, direkte forbundet med fjærsystemet uten chassisramme.

Rett til forandringer i spesifikasjoner og priser uten varsel, forbeholdes.

FORD MOTOR COMPANY A/S

