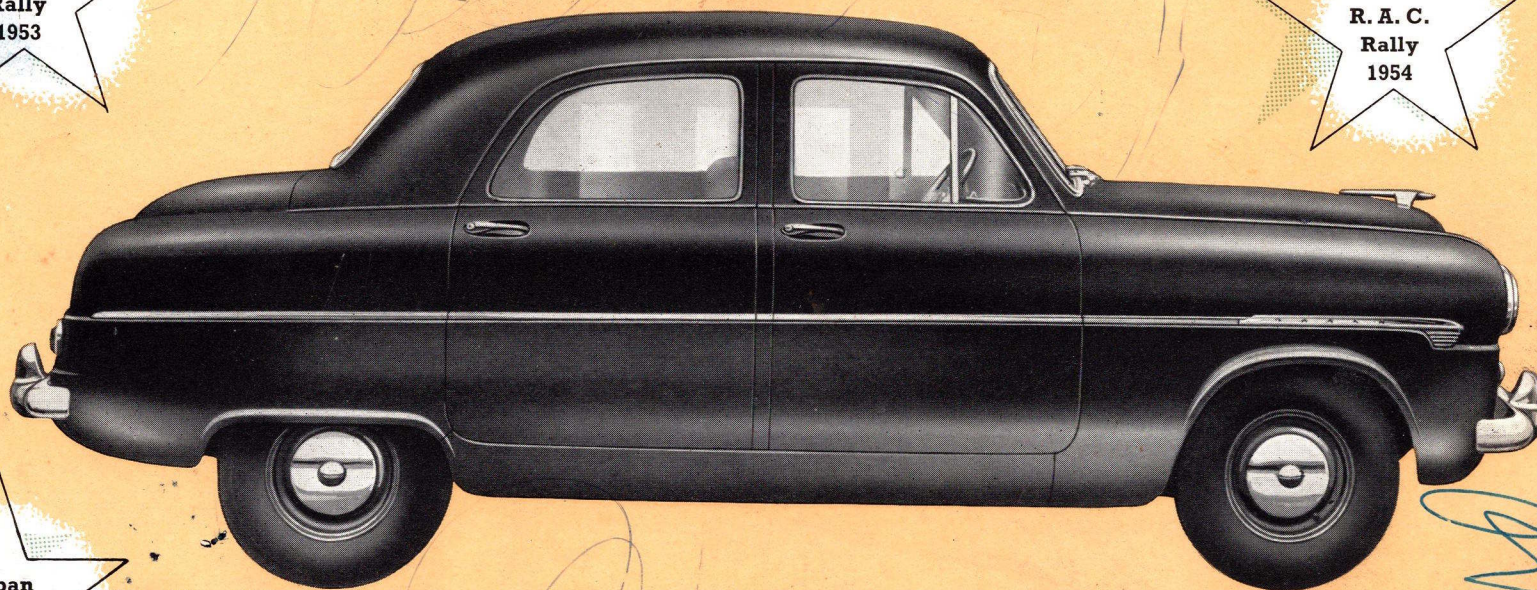
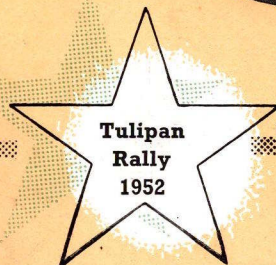
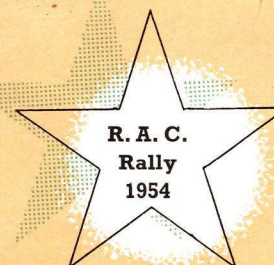
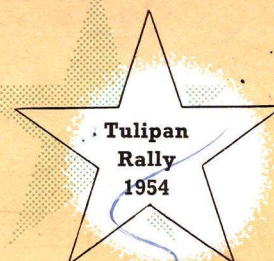
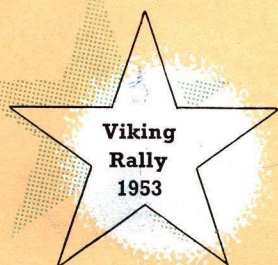


C O N S U L

Zephyr Six



FORD MOTOR COMPANY ¹/₅

For et par år siden indførte Ford Motor Company med Consul og Zephyr Six en helt ny målestok for europæisk automobilkørsel.

Vognene begejstrede såvel forretningsmanden, der har brug for en pålidelig vogn i sit erhverv, som sportskøreren, der kræver fart, accelerationsevne og manøvredegytighed af sit automobil, og deres elegante linier og enestående præstationer blev snart kendt over hele jorden. Under de vanskeligste forhold og i konkurrence med langt stærkere og dyrere vogne har Consul og Zephyr Six opnået de fineste placeringer i internationale automobiløb og motorprøver og bl. a. sikret sig førstepladser i så fornemme løb som Hollands Tulipan Rally, Frankrigs Monte Carlo Rally og Englands Royal Automobile Club British International Rally.

Ford hviler imidlertid ikke på sine laurbær, men tilbyder i år disse anerkendte vogne i en endnu mere raffineret udgave end tidligere, og — takket være den store produktion, som efterspørgslen har muliggjort — til lavere priser.

Hvadenten Deres smag går i retning af en sportspræget vogn som den stærke og lynhurtige Zephyr Six, eller De anser den 4-cyl. Consul for mere passende til Deres temperament, er det i begge tilfælde vogne, De vil være stolt af at eje.

Og deres økonomi vil forbavse og glæde Dem — den økonomi, som Ford anser for en af sine fornemste opgaver at forene med ethvert produkt, der udgår fra samlebåndene. Så indarbejdet er efterhånden dette Ford-princip, at publikum overalt i verden betragter det som en selvfølgelighed, at en Ford vogn har en usædvanlig økonomisk drift. Denne indstilling til Ford's produktion stimulerer ingeniørerne til altid at holde traditionen vedlige og til enhver tid at konstruere det teknisk mest fuldendte til den laveste pris.

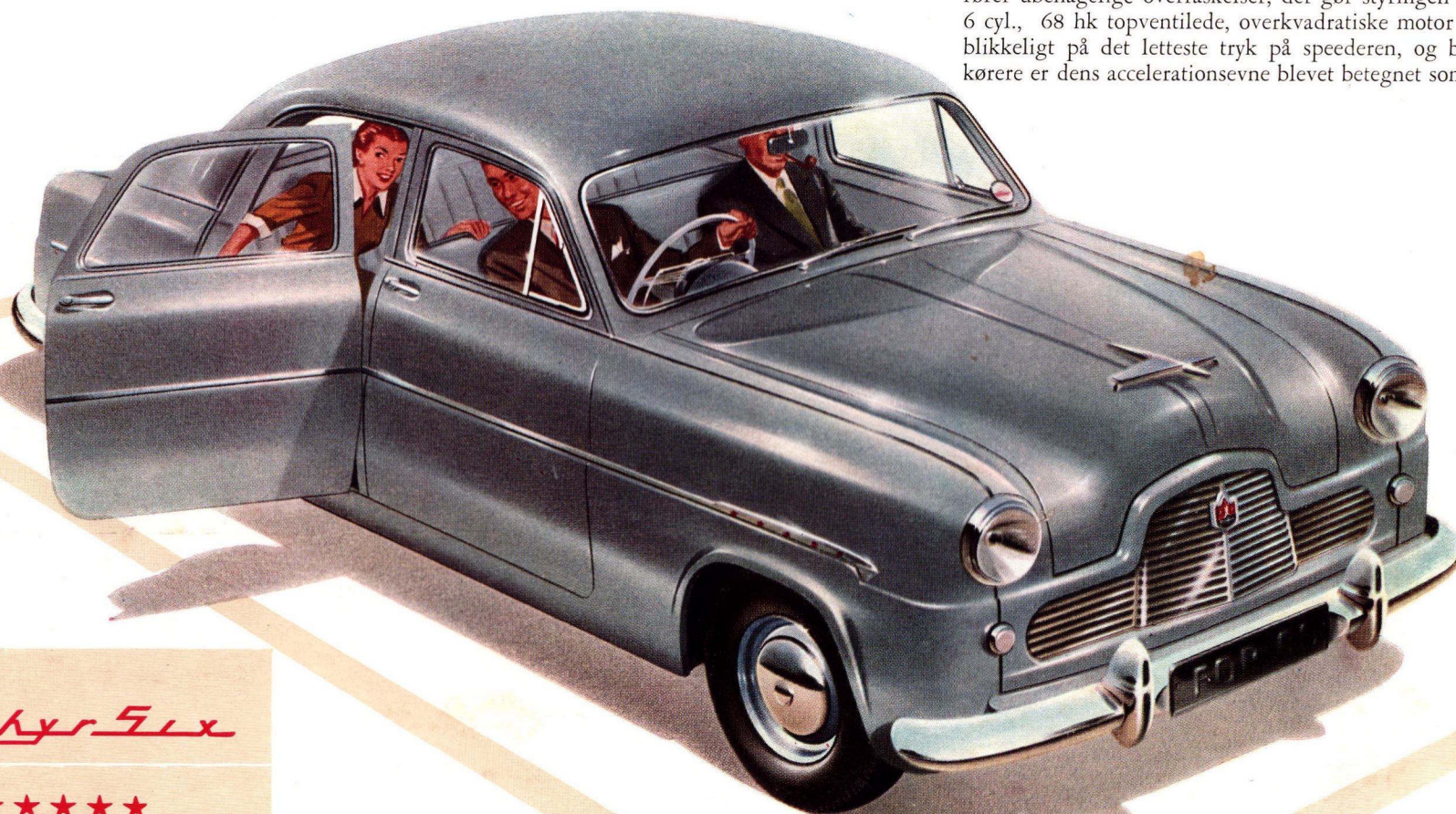
FORD MOTOR COMPANY %

C O N S U L

Zephyr Six

EN OPLEVELSE UDOVER DET SÆDVANLIGE

At køre en Zephyr Six er intet mindre end en oplevelse. Den fryd, det er at sidde bag rattet i denne hurtige, moderne og luksuriøst udstyrede vogn, deler De kun med ejere af dyre sportsmodeller. Hvorfor tror De Zephyr Six har været så rigt repræsenteret ved de sidste års automobiløb i Europa og opnået så smukke placeringer? For den, der kender vognen, er svaret ikke svært: på markveje eller moderne cementveje, i bjerge og i ujævnt terræn ligger Zephyr Six takket være sin specielle forhjulsaffjedring støt og roligt på vejbanen og giver aldrig sin fører ubehagelige overraskelser, der gør styringen usikker. Den 6 cyl., 68 hk topventilede, overkvadratiske motor reagerer øjeblikkeligt på det letteste tryk på speederen, og blandt sportskørere er dens accelerationsevne blevet betegnet som »jet-agtig«.



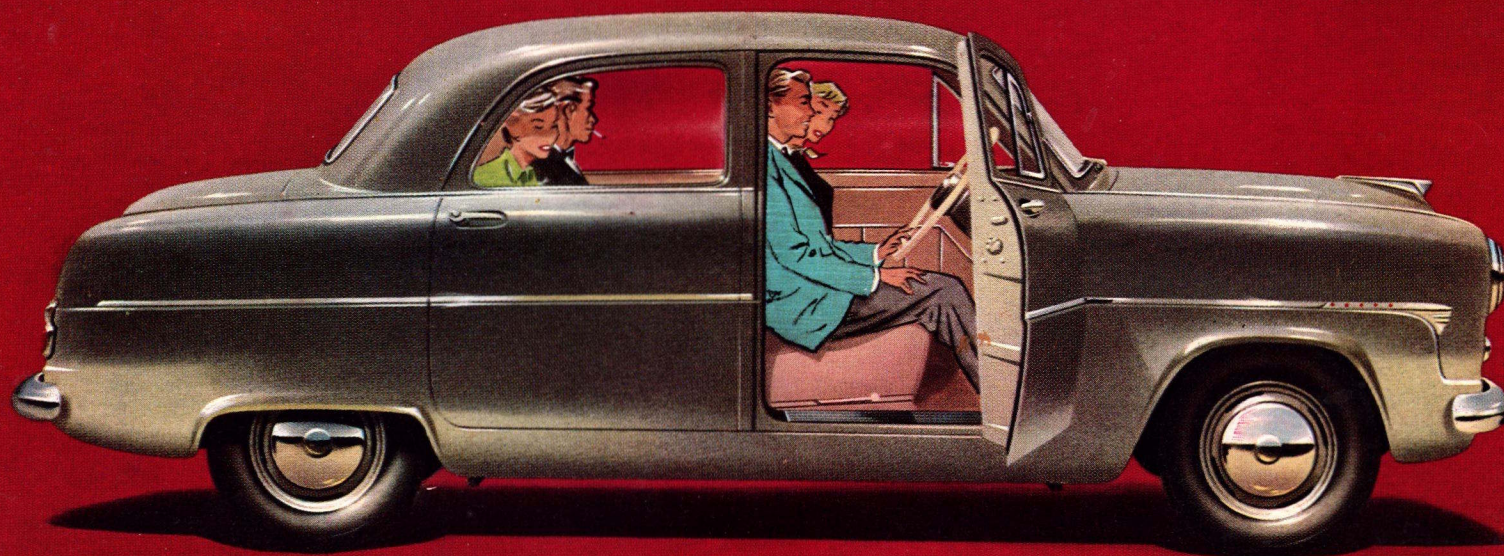
Zephyr Six



C O N S U L



Consul er vognen, der omtales med lige stor stolthed af Ford, der fremstiller den, af Fordforhandleren, der sælger den, og af manden, der bliver ejer af den. Den har en stærk 4 cyl. motor på 47 hk, topventilet og overkvadratisk, og et rummeligt, solidt og stilrent karrosseri (5—6 personer og megen bagage). Ligesom Zephyr har den et yderst effektivt affjedringssystem af helt ny konstruktion, der giver føreren kontrol over vognen under alle forhold. Dertil kommer den ikke uvæsentlige ting, det er at eje et automobil, der som Consul er udstyret med en levende, hurtigt accelerende motor og som dog er økonomisk både i anskaffelse og i drift.



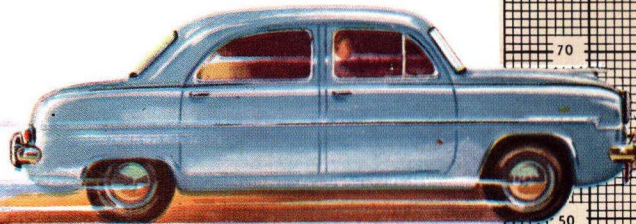
DEN SLUGER KILOMETERNE, MEN NIPPER TIL BENZINEN!



VEJPRØVERNE TALER ...

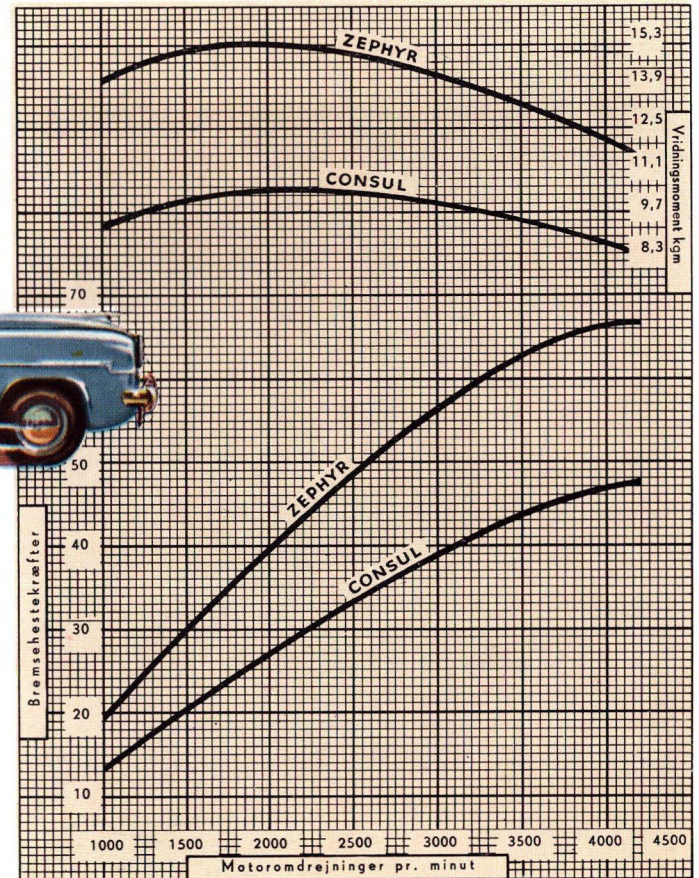
»Man imponeres af den usædvanlig gode accelerationsevne fra lave hastigheder i højeste gear; accelerationen fra 15 til 50 km/t i dette gear er betydelig bedre end hos nogen anden vogn af tilsvarende størrelse og hos de fleste vogne af en hvilken som helst motor-kapacitet ... Den nøjagtige og følsomme styring gør det muligt uforberedt og med stor hastighed at lægge vognen ind i skarpe sving og i det hele taget køre betydelig hurtigere, end det er sædvanligt med en vogn i denne prisklasse... Det væsentligste træk ved Zephyr er dog, at det er lykkedes konstruktørerne på samme tid at tilfredsstille de krav, der stilles til en vogn både af gennemsnitsbilisten og sportskøreren.«

Den verdensberømte engelske motorredaktør John Eason Gibson i "Country Life".



»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 såvel som bilentusiasten med en begrænset købeevne, der har brug for et praktisk og pålideligt køretøj... mens den mindre anstrengelse af motoren og den deraf følgende formindskelse af både støj og slid utvivlsomt vil tiltale den, der er tvunget til at køre meget. For begge slags bilejere repræsenterer Consul virkelig fortræffelige egenskaber... Over en strækning af 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 tilfælde, 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 i fuld fart på en måde, som man tidligere kun forbandt med langt dyrere eller mindre komfortable vogne.«

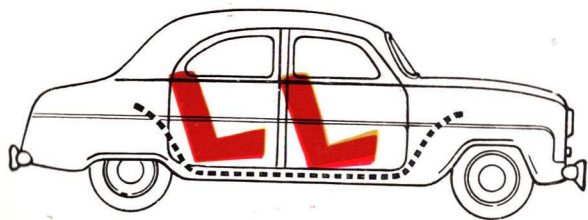
Europas toneangivende motorblad, "The Motor"s vejprøve af Consul.



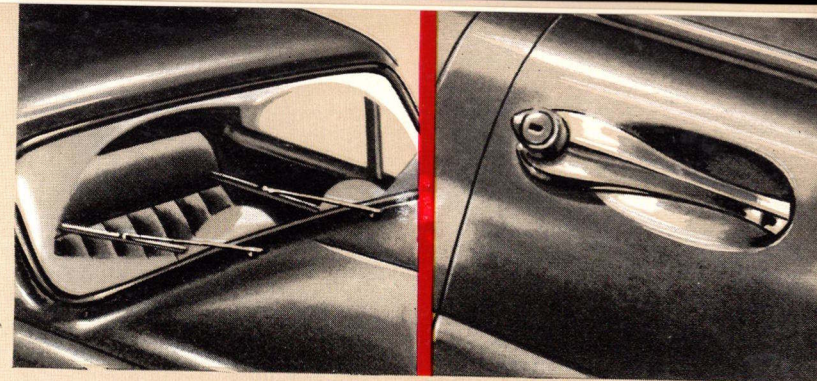
Vridningsmoment og motoreffekt for Consul og Zephyr Six

VÆRDIFULDE FORTRIN VED CONSUL OG ZEPHYR SIX

Alle sæder er skumgummipolstrede og anbragt i den bedst affjedrede del af vognen, nemlig mellem akslerne, hvorved vognens op- og nedadgående bevægelser bliver næsten umærkelige for fører og passagerer. Denne konstruktion giver sammen med det lave tyngdepunkt og den specielle uafhængige forhjulsaffjedring den mest fuldendte kørselskomfort, som vogne i disse prisklasser kan frembyde.

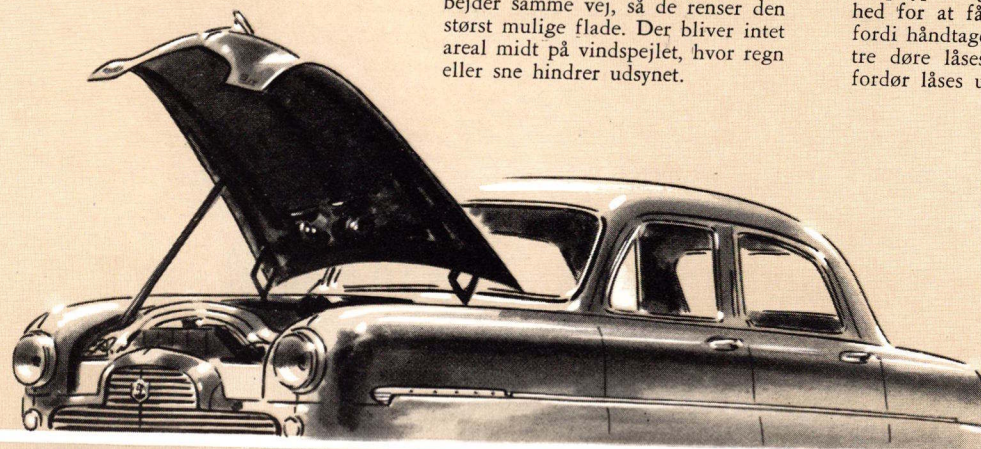


»flow ride«: begge sæder mellem akslerne.

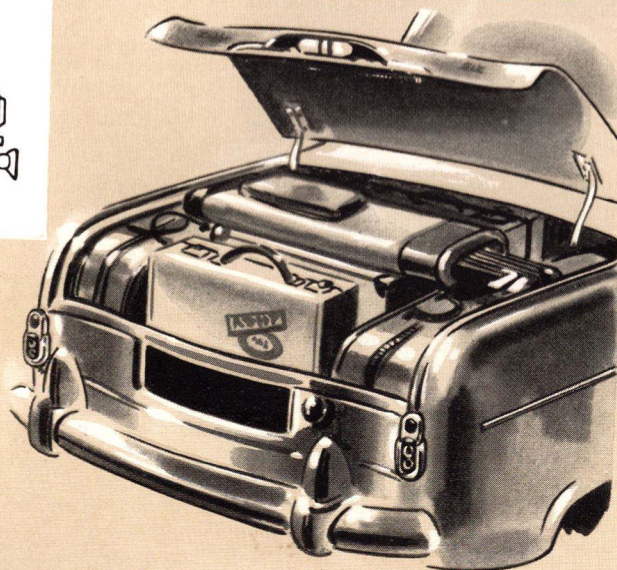


De dobbelte vinduesviskere af forkromet stål er vacuumdrevne og arbejder samme vej, så de renser den størst mulige flade. Der bliver intet areal midt på vindspejlet, hvor regn eller sne hindrer udsynet.

Der er indbygget håndtag af trykknapp-typen og derfor ingen mulighed for at få revet tøjet i stykker, fordi håndtaget griber fast i det. De tre døre låses indefra, mens højre fordør låses udefra med nøgle.

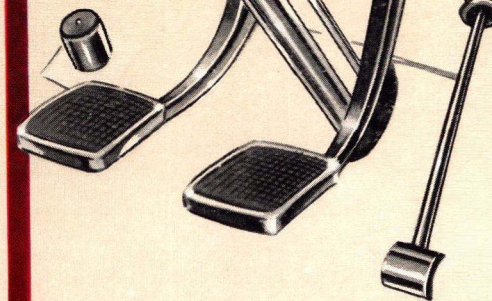
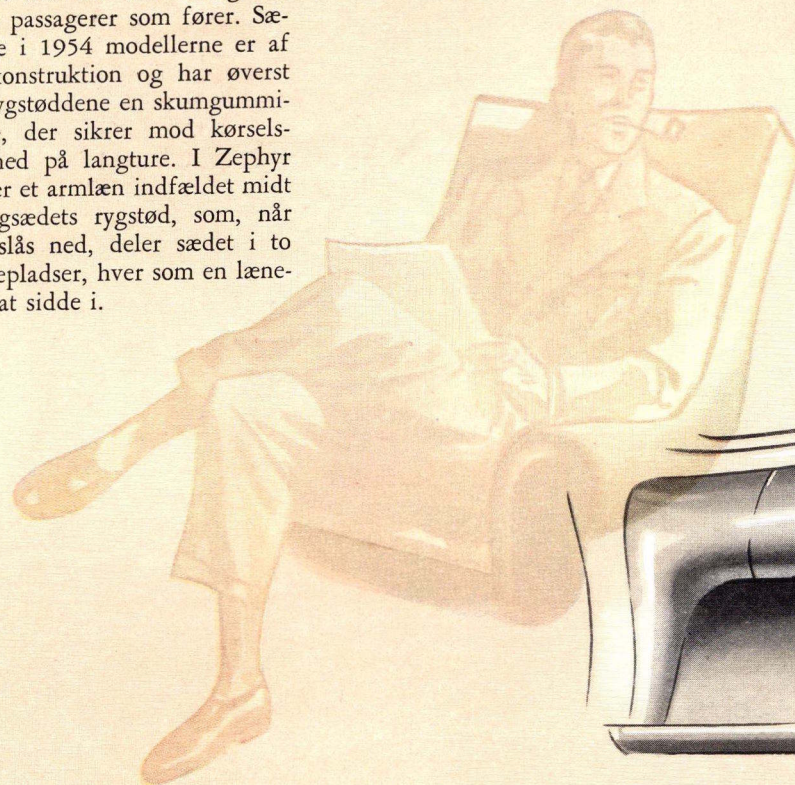


Motorhjælmen af »alligator« typen giver bedst mulig adgang til motor, køler, batteri o.s.v.

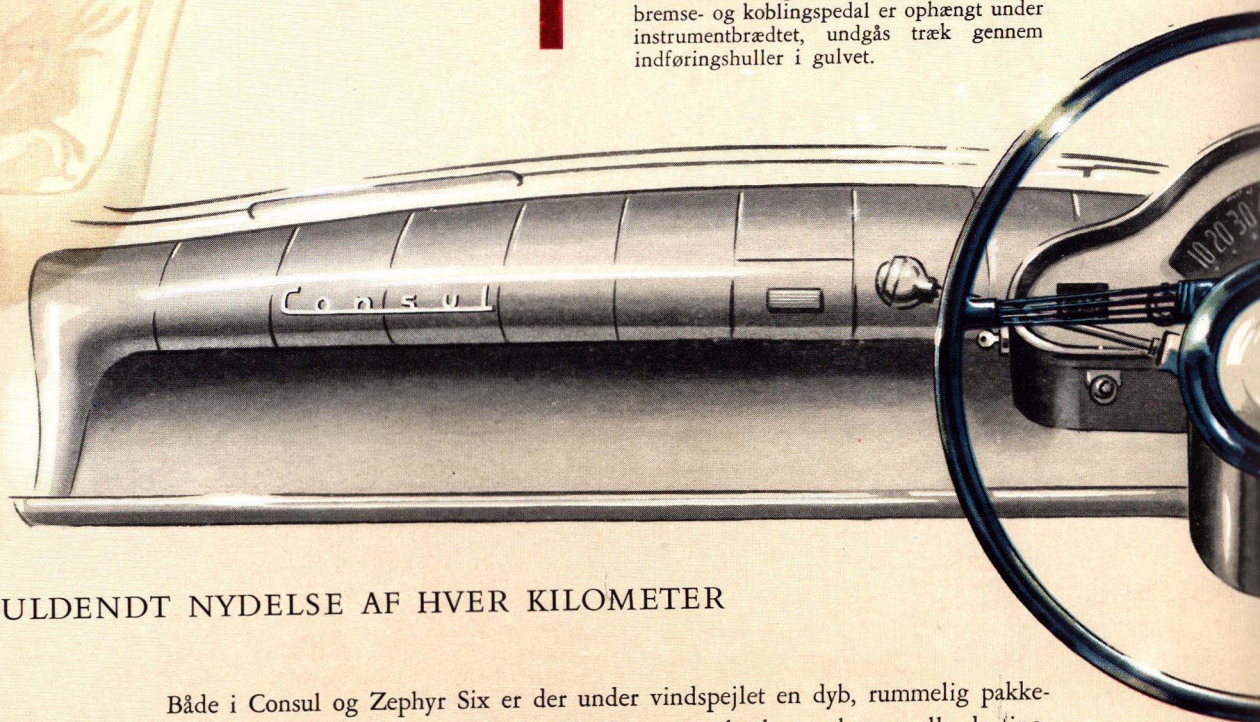


Det usædvanligt store bagagerum rummer let 4 personers bagage og er konstrueret således, at man får den mest effektive udnyttelse af hver kubikcentimeter.

Bløde, velaffjedrede sæder med skumgummibelægning giver en yderst bekvem kørestilling for såvel passagerer som fører. Sæderne i 1954 modellerne er af ny konstruktion og har øverst på rygstøddene en skumgummipude, der sikrer mod kørsels-træthed på langture. I Zephyr Six er et armlæn indfældet midt i bagsædets rygstød, som, når det slås ned, deler sædet i to siddepladser, hver som en lænestol at sidde i.

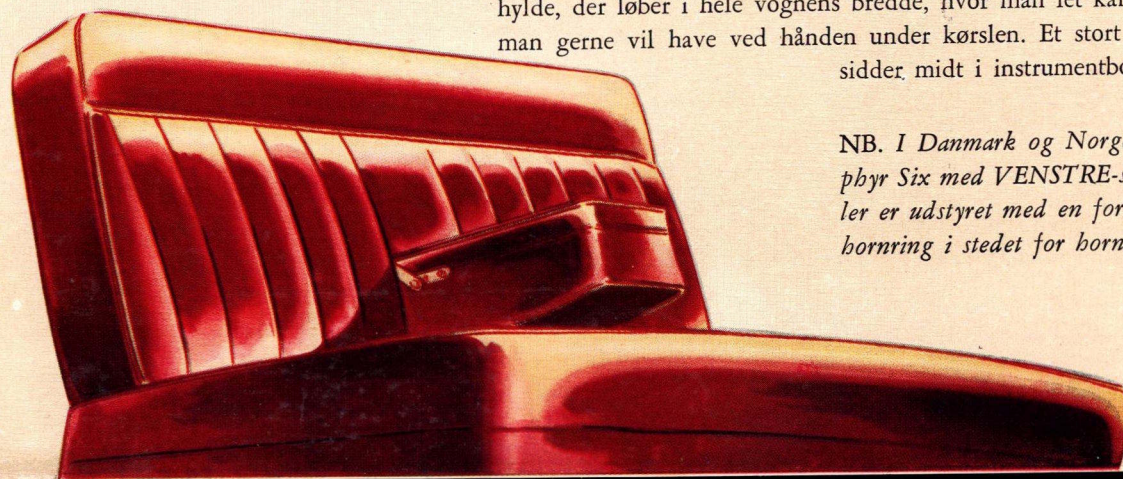


For at udelukke træthed i foden under kørslen har Consul og Zephyr Six hydraulisk aktiveret kobling. Da såvel speederen som bremse- og koblingspedal er ophængt under instrumentbrættet, undgås træk gennem indføringshuller i gulvet.

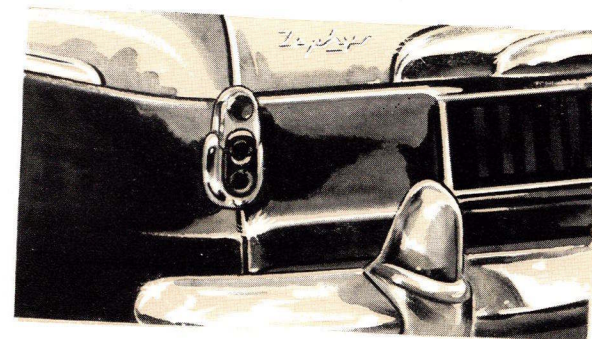


DE BEDSTE BETINGELSER FOR EN FULDENDT NYDELSE AF HVER KILOMETER

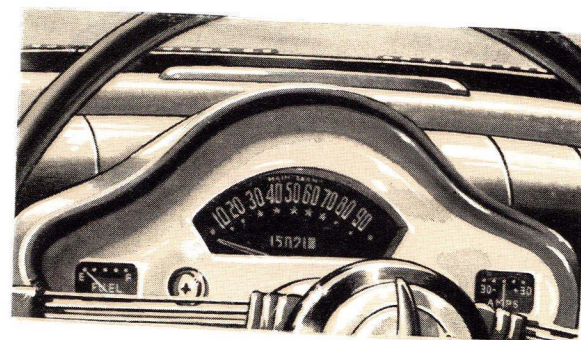
Både i Consul og Zephyr Six er der under vindspejlet en dyb, rummelig pakkehylde, der løber i hele vognens bredde, hvor man let kan opbevare alle de ting, man gerne vil have ved hånden under kørslen. Et stort indfældeligt askebæger sidder midt i instrumentbordet.



NB. I Danmark og Norge leveres Consul og Zephyr Six med VENSTRE-styring, og begge modeller er udstyret med en forkromet, halvmåneformet hornring i stedet for hornknop.



Som et led i kampen for større færdselssikkerhed kan Ford nu levere prismeslebne, røde reflektglas, der selv på lang afstand tilbagekaster det mindste lysskær og derved nedsætter faren for ulykker i mørke. Dette er kun et eksempel på de mange former for ekstraudstyr, der kan leveres til Consul og Zephyr Six for en rimelig pris, og som er medvirkende til at forhøje glæden ved at have egen vogn.



Alle instrumenter er samlet i eet på ratsøjlen, så føreren kun behøver at tage øjnene bort fra kørebanen et øjeblik for at aflæse dem. Der er speedometer, kilometertæller, benzinmåler, temperaturmåler og kontrolllys for olietryk og tænding.

Buet udelt vindspejl, der hindrer farlige refleksvirkninger og giver større udsyn.

Nykonstruerede kofangere, der går rundt om skærmenes kanter og derved beskytter disse mod stød.

Uafhængig forhjulsaffjedring med indbyggede teleskopstøddæmpere.

Rummelig pakkehylde under vindspejlet i hele vognens bredde.

Topventilet motor med større boring end slaglængde.

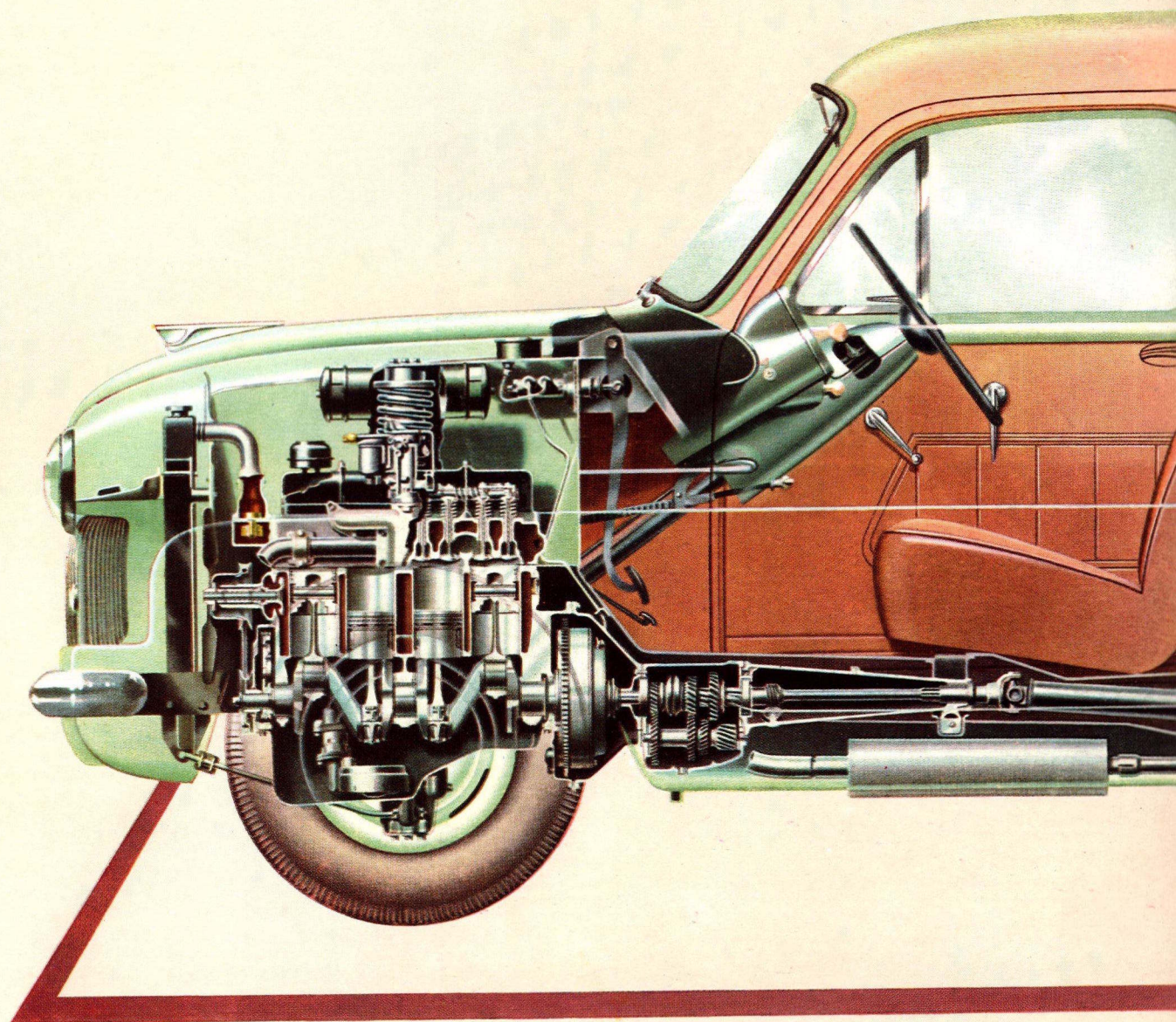
Synkroniseringsanordning til andet og tredje gear.

Kølesystem med vandpumpe og termostat.

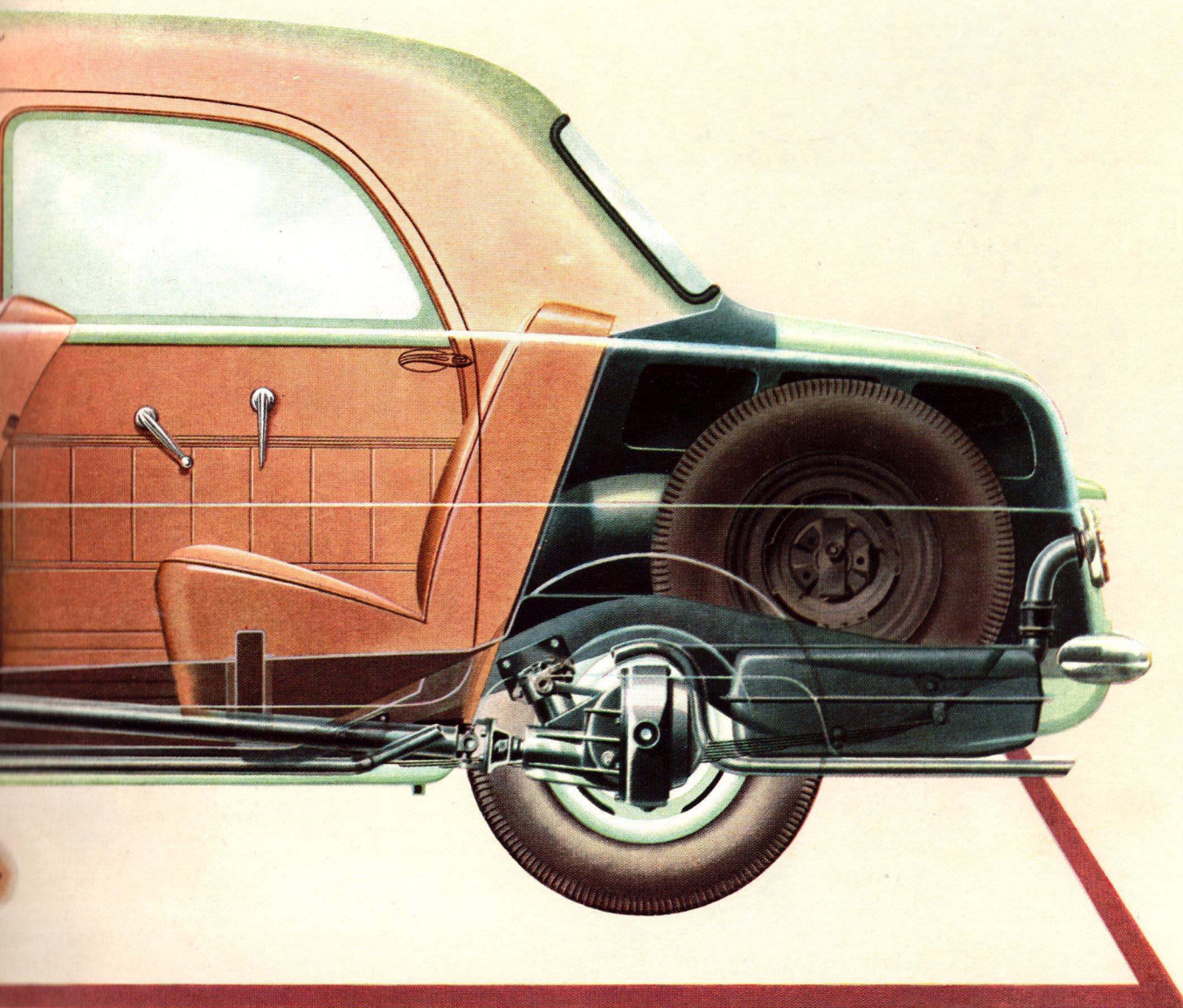
Oliebads luft- og støjfilter.

Hydrauliske bremses og hydraulisk aktiveret kobling.

Hængende speeder, koblings- og bremsepedaler.



NEM CONSUL



Alle instrumenter samlet i eet foran føreren.

Alle ruder er af sikkerhedsglas.

Brede sæder — hele karrosseriets bredde er fuldt udnyttet.

Begge sæder anbragt mellem akslerne, det såkaldte »flow ride«.

Bagruden er buet og udelt, så udsynet bagud bliver det bedst mulige.

Bred, let forsænket pakkehylde bag bagsædet.

Hypoid bagtøj for lydløs kørsel og lavere placering af sæderne.

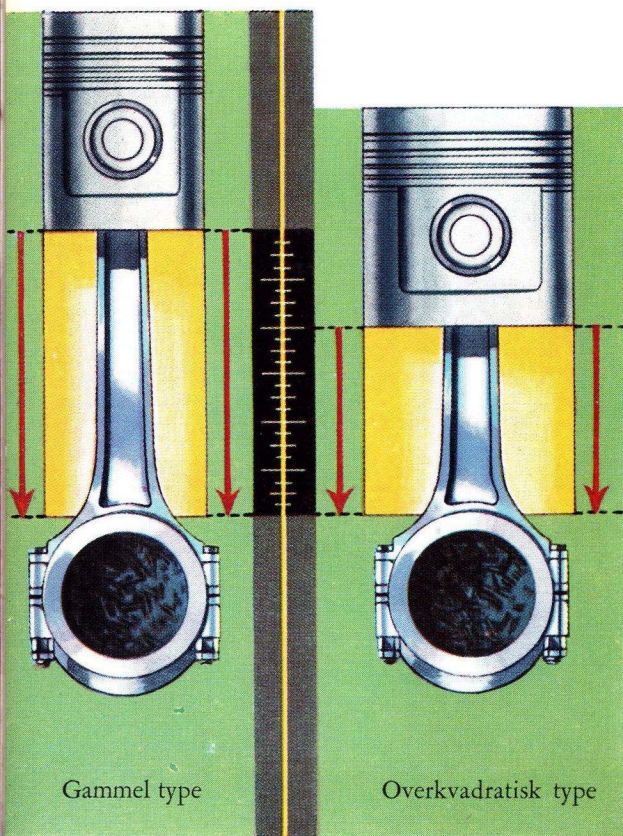
Nålerullelejer i kardankrydsene.

Stort, velkonstrueret bagagerum — reservehjulet let tilgængeligt.

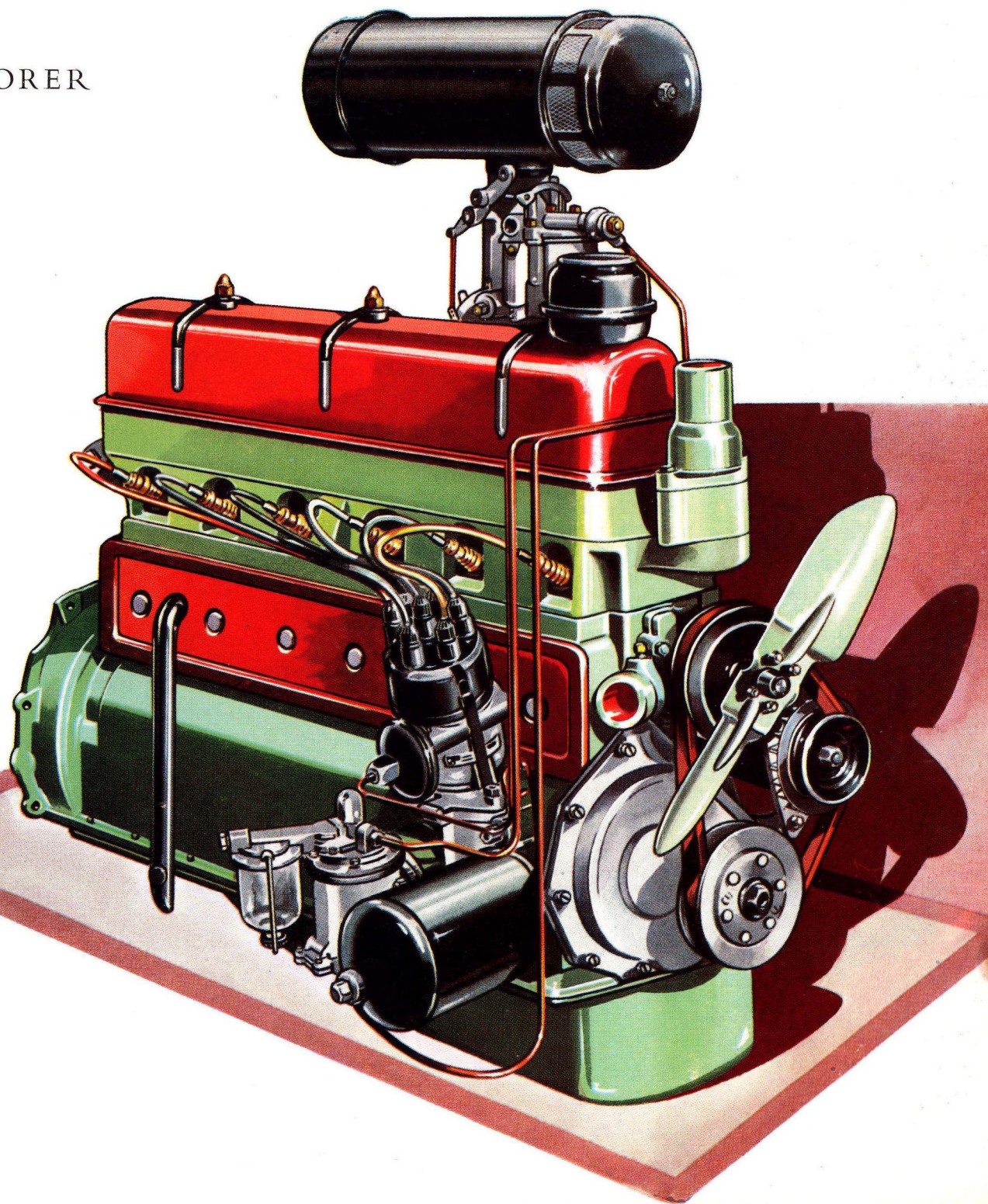
Automatiske blinklys.

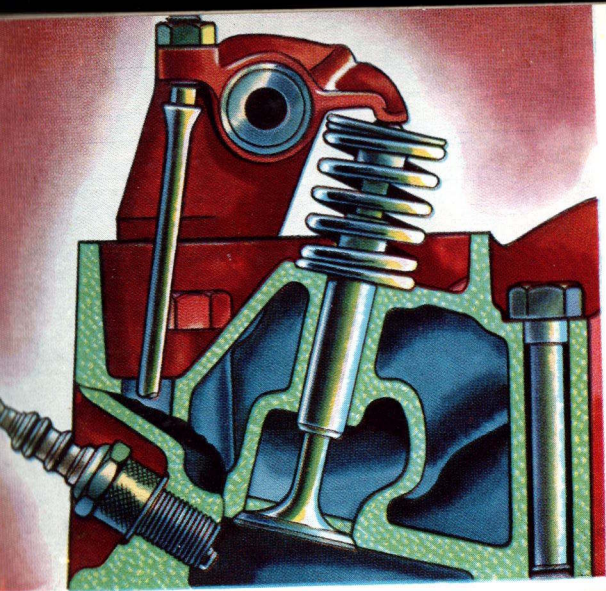
Indbyggede håndtag af trykknaptypen.

OVERKVADRATISKE MOTORER



Såvel den 4-cyl. Consul motor som den 6-cyl. Zephyr Six motor er af den nye overkvadratiske type, i hvilken cylinderboringen er større end slaglængden. Denne konstruktion har til følge, at stemplernes vandring reduceres betydeligt i forhold til motorens omdrejningshastighed i sammenligning med motorer af den gamle type. Dette betyder mindre slid på både stempler og stempelringe og dermed også længere levetid for motoren.



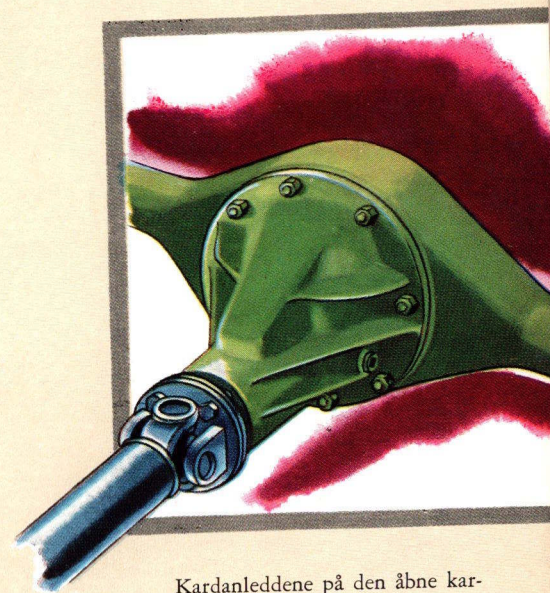


Consul og Zephyr Six har på grund af harmonien i deres mekaniske udformning hurtigt vundet anerkendelse blandt automobilfolk over hele verden som driftsikre og særdeles økonomiske vogne.

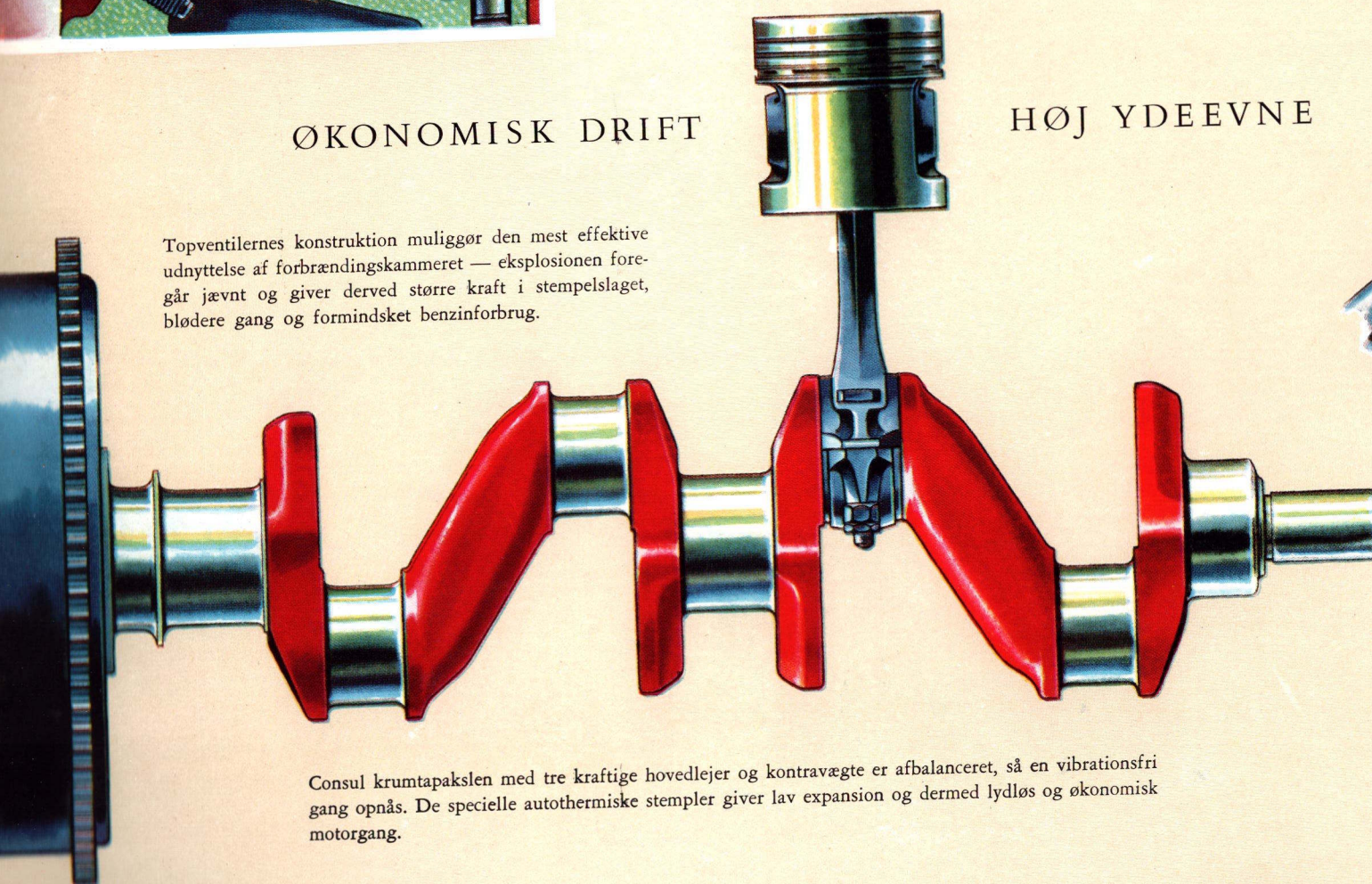
ØKONOMISK DRIFT

Topventilernes konstruktion muliggør den mest effektive udnyttelse af forbrændingskammeret — eksplosionen foregår jævnt og giver derved større kraft i stempelslaget, blødere gang og formindsket benzinforbrug.

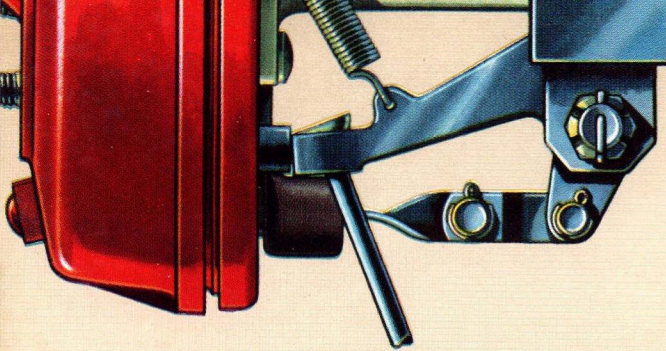
HØJ YDEEVNE



Kardanleddene på den åbne kardanakseltype har nålerullelejer, og den trekvartflydende bagaksel, der er forsynet med kron- og spidshjul med hypoid-for-tanding, sikrer lang levetid og lydløs gang.



Consul krumtapakslen med tre kraftige hovedlejer og kontravægte er afbalanceret, så en vibrationsfri gang opnås. De specielle autothermiske stempler giver lav expansion og dermed lydløs og økonomisk motorgang.



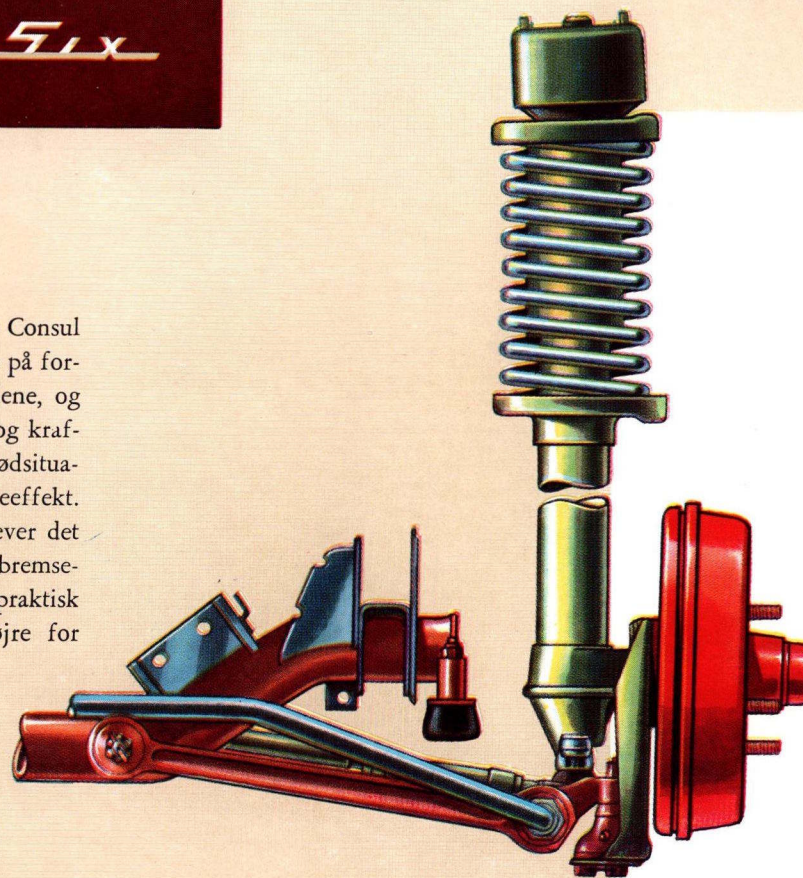
Såvel gennemsnits-bilisten som bilentusiasten begejstres over Consul og Zephyr Six' eminente køreegenskaber. Begge vogne har en så sikker styring, så kraftige og præcise bremses, og en så fin beliggenhed på vejbanen, at hver kilometer er en dejlig oplevelse.

C O N S U L

Zephyr Six

UOVERTRUFFEN I KONSTRUKTION OG MEKANISK OPBYGNING

De kan have fuld tillid til bremserne på både Consul og Zephyr Six. Der er dobbelte bremsecylindre på forhjulene og enkelte bremsecylindre på baghjulene, og bremsesystemet reagerer øjeblikkeligt, sikkert og kraftigt på det letteste tryk med foden. Og i en nødsituation kan De trygt stole på en omgående bremseeffekt. På grund af den hydrauliske konstruktion kræver det kun lille anstrengelse at betjene den ophængte bremsepedal. Håndbremsen har pistolgreb og er praktisk anbragt under den brede pakkehylde til højre for føreren.

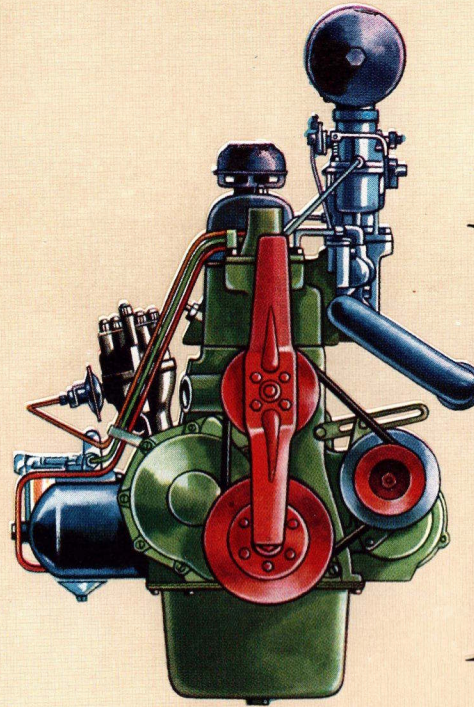


Den specielle forhjulsaffjedring på Consul og Zephyr Six har hurtigt vundet anerkendelse og bevist sin effektivitet i mange internationale motorløb, hvor der stilles de største krav til manøvredegtighed og vejstabilitet. Denne konstruktion består af en spiralfjeder med lavt svingningstal monteret på en kraftig, dobbeltvirkende, hydraulisk teleskopstøddæmper, der foruden er i fast forbindelse med hjulspindelen. Denne særlige forhjulsophængning muliggør en lav beliggenhed af forvognens tyngdepunkt, hvilket i forbindelse med en kraftig krængningsstabilisator betinger disse vognes eminente vejstabilitet.

TEKNISKE DETALJER

De overkvadratiske motorer i Consul og Zephyr Six giver vognene en levende og stærk drivkraft under alle forhold og ved alle hastigheder, og 3. gearet på begge modeller har et usædvanlig stort effektområde.

Hvadenten De kører på landevej eller i bytrafik, kan De altid stole på det store kraftoverskud, der ligger i begge motorer, og vognen vil aldrig skuffe Dem, hvor der kræves en hurtig accelerations-evne ved overhalingen el. lign.



TEKNISKE DATA FOR CONSUL OG ZEPHYR SIX

	Consul	Zephyr Six
Cylinderantal	4	6
Motoreffekt	47 hk ved 4400 omdr. pr. min.	68 hk ved 4000 omdr. pr. min.
Vridningsmoment	10,6 kgm ved 2400 omdr. pr. min.	15,5 kgm ved 2000 omdr. pr. min.
Slagvolumen	1508 ccm	2262 ccm
Kompressionsforhold	6,8:1	6,8:1
Boring	79,37 mm	79,37 mm
Slaglængde	76,20 mm	76,20 mm

MOTOR. — Overkvadratisk motor med topventiler drevet af vippearmer og stødstænger fra knastakslen. Krumtapakslen har tre kraftige hovedlejer og er statisk og dynamisk afbalanceret. Aftageligt topstykke af støbejern med specielt udformede forbrændingskamre. Autothermiske stempler. Trepunkts ophængning i gummi.

SMØRESYSTEM. — Tryksmøring ved tandhjulspumpe anbragt oliesumpen. Fullflow oliefilter monteret direkte på cylinderblokken. Bundkarret rummer:

Consul	3,7 liter
Zephyr Six	4,5 liter

KØLESYSTEM. — Ventilator og vandpumpe drevet af kilerem. Termostatregulering. Køler med rør og tværribber. Systemet rummer:

Consul	9,3 liter
Zephyr Six	12,5 liter

BRÆNDSTOFSYSTEM. — Mekanisk benzinpumpe af membrantypen. Faldstrømskarburator med kombineret luftfilter og støjdamper. Benzintanken, der er anbragt bagtil, rummer 41 liter.

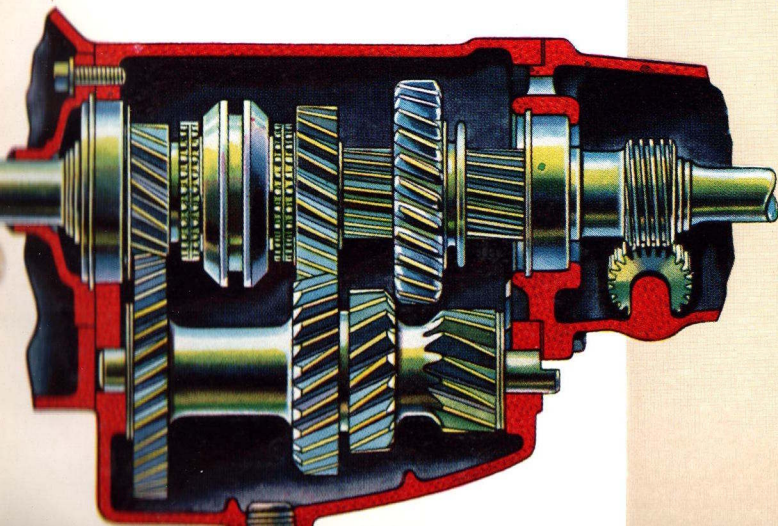
TÆNDINGSSYSTEM. — 12 volts batteri og tændspole. Strømfordeleren har automatisk reguleret fortænding og vakuumstyret belastningsregulering. 14 mm tændrør. Tændingsorden:

Consul	1, 2, 4, 3.
Zephyr Six	1, 5, 3, 6, 2, 4.

TRANSMISSION. — Tør enkeltpladekobling med fjedrende nav. Koblingen aktiveres hydraulisk fra koblingspedalen. Ratgear. Gearkasse med synkromesh. Tre fredadgående gear. Udvekslingsforhold:

Consul	Zephyr Six
14,898:1	14,531:1
7,704:1	7,514:1
4,556:1	4,444:1
bak 18,094:1	bak 17,647:1

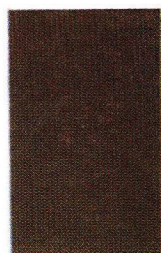
Gearkassen rummer 1,42 liter olie.



Både CONSUL og ZEPHYR SIX
kan leveres i alle disse smukke og holdbare lakeringer



BLACK



BRISTOL FAWN



DORCHESTER
GREY



CANTERBURY
GREEN



EDINBURGH
GREEN



WINCHESTER
BLUE

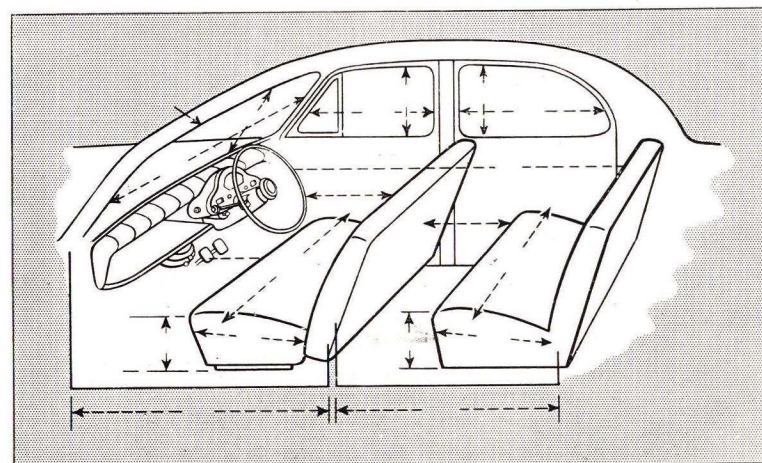


OPAL

Foruden de her afbildede farver findes en mørkerød farve, maroon,
og en mørkeblå, sheridan blue

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 bagsæde	236—362 mm
Vindspejlbredde	1181 mm
Vindspejlhøjde	406 mm
Fordørs bredde	851 mm
Bagdørs bredde	838 mm



CONSUL

SPECIFIKATIONER

ZEPHYR SIX

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. Krumtapakslen 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 letmetallstempler. Motor og gearkasse er ophængt i gummiblokke i tre punkter, hvilket giver vibrationsfri gang.

SMØRESYSTEM — Motoren tryksmøres af en tandhjulspumpe, der er anbragt i olieumpen. Gennem borede kanaler i cylinderblok, krumtapaksel og knastaksel føres olien til hoved-, plejstangs- og knastaksellejer. Oliefilteret, gennem hvilket al olien fra pumpen passerer, er monteret direkte på cylinderblokken. Oliestandsmåler og oliefilter er let tilgængelige. Bundkarret nummer 3,7 1.

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

BRÆNDSTOFSYSTEM — Benzinpumpe af membrantypen, mekanisk drevet og med vippear, der betjenes med hånden. Faldstrømskarburatoren har en særlig startordning og er forsynet med kombineret luftrenser og støjdæmper. Elektrisk benzinur. Benzintanken er anbragt bagtil og rummer 41 l.

KØLESYSTEM — Ventilator og vandpumpe drevet af en kilerem. Kølevandtemperaturen reguleres ved en termostat. Køleren har rør og tværribber. Systemet nummer 9,3 1.

TRANSMISSION — Tør 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 udvekslingsforhold: 4,556:1, 7,704:1 og 14,898:1, i bakgear 18,094:1. Gearkassen nummer 1,4 1 olie.

BAGAKSEL — ¾ flydende bagaksel, hypoid. Svære rullelejer. Kardanakslen er af Hotchkisstypen. Kardanleddene har nålelejer. Udvekslingsforhold 4,556:1. Differentiallet nummer 1,42 1 olie.

FORHJULSOPHÆNGNING — Uafhængig forhjulsaffjedring, der består af spiralfjedre med lavt svingningstal monteret på særlig kraftige, hydrauliske, dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere, der fornedet 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. Forneden holdes støddæmperen ved hjælp af en svingarm med kugleled fast til en rørformet travers, der er fastboltet under det selvberende karrosseri. En torsionsstang, der virker som krængningsstabilisator, forhindrer gennem en triangulær forbindelse frem- og tilbagegående bevægelser af sving-

armene. Den gennemtænkte anbringelse af fjedre og støddæmpere giver sammen med systemets nøjagtige geometri de bedste køreegenskaber og styring.

BAGHJULSAFFJEDRING — Halvelliptiske parallelfjedre og dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere.

BREMSE — Hydrauliske, indvendigt ekspanderede bremses (belægningens størrelse 230x33 mm) med to bremsecylindre på forhjulene, enkelt bremsecylinder på baghjulene. Bremsbelægningens samlede areal 780 cm². Fodbremsen virker på alle fire hjul, håndbremsen 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"x13".

ELEKTRISK Udstyr — Ventilert dynamo med to kulbørster. Spændingsregulator. Dynamoen drives af en let indstillelig kilerem. Startmotor. Kraftigt elektrisk 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.

KONTROLORGANER — Startknap, chokerknap, lyskontakt, kontakter til instrumentbelysning og vindspejlsviskere. Kontrolknapperne er smukt udformet i plastic. Tændingslåsen sidder på siden af instrumentgruppen. Fodkontakt til nedblænding af forlygterne.

KARROSSERI — Selvbærende, helsvejet stålkarrosseri. Sæderne er placeret mellem akslerne. Alle ruder er af sikkerhedsglas. Buet vindspejl og bagrude. Trækfri ventilationsruder i forruden. Indvendig loftbeklædning af stof. Sikkerhedsdørhåndtag med trykknapuløsning. Indbygget cylinderlås i forreste, højre dørhåndtag. Udelte, indstilleligt forsæde i rørkonstruktion. Bagagerummet, der kan aflåses, er tilgængeligt udefra. Reservehjulet er anbragt i højre side af bagagerummet.

UDSTYR — Dobbelt vindspejlsviskere drevet af vakuumpumpe på motoren. Indbyggede, vandtætte forlygter. 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 defroster. 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. Boring 79,37 mm. Slaglængde 76,20 mm. Cylindervolumen 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. Krumtapakslen 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. Specielle autotermiske letmetallstempler. Motor og gearkasse er gummiophængt i tre punkter, hvilket giver vibrationsfri gang.

SMØRESYSTEM — Motoren tryksmøres af en tandhjulspumpe, der er anbragt i olieumpen. Gennem borede kanaler i cylinderblok, krumtapaksel og knastaksel føres olien til hoved-, plejstangs- og knastaksellejer. Oliefilteret, gennem hvilket al olien fra pumpen passerer, er monteret direkte på cylinderblokken. Oliestandsmåler og oliefilter er let tilgængelige. Bundkarret nummer 4,5 1.

TÆNDINGSSYSTEM — 12 volts vatteri og tændspole (batteriet er let tilgængeligt under motorhjelmen). Strømfordeleren har automatisk reguleret fortænding og vakuumstyret belastningsregulering. 14 mm tændrør. Tændingsrækkefølge 1, 5, 3, 6, 2, 4.

BRÆNDSTOFSYSTEM — Benzinpumpe af membrantypen, mekanisk drevet og med vippear, der betjenes med hånden. Faldstrømskarburatoren har en særlig startanordning og er forsynet med kombineret luftrenser og støjdæmper. Elektrisk benzinur. Benzintanken er anbragt bagtil og rummer 41 l.

KØLESYSTEM — Ventilator og vandpumpe drevet af en kilerem. Kølevandtemperaturen reguleres af en termostat. Køleren har rør og tværribber. Systemet nummer 12,5 1.

TRANSMISSION — Tør 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, udvekslingsforhold 4,444:1, 7,514:1 og 14,531:1, i bakgear 17,647:1. Gearkassen nummer 1,3 1 olie.

BAGAKSEL — ¾ flydende bagaksel, hypoid. Svære rullelejer. Kardanakslen er af Hotchkisstypen. Kardanleddene har nålelejer. Udvekslingsforhold 4,444:1. Differentiallet nummer 1,42 1 olie.

FORHJULSOPHÆNGNING — Uafhængig forhjulsaffjedring, der består af spiralfjedre med lavt svingningstal monteret på særlig kraftige, hydrauliske, dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere, der fornedet 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. Forneden holdes støddæmperen ved hjælp af en svingarm med kugleled fast til en rørformet travers, der er fastboltet under det selvberende karrosseri. En torsionsstang, der virker som krængningsstabilisator, forhindrer gennem en triangulær forbindelse

frem- og tilbagegående bevægelser af svingarmene. Den gennemtænkte anbringelse af fjedre og støddæmpere giver sammen med systemets nøjagtige geometri de bedste køreegenskaber og styring.

BAGHJULSAFFJEDRING — Halvelliptiske parallelfjedre og dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere.

BREMSE — Hydrauliske, indvendigt ekspanderede bremses (belægningens størrelse 230x44 mm) med to bremsecylindre på forhjulene, enkelt bremsecylinder på baghjulene. Belægningens samlede areal 780 cm². Fodbremsen virker på alle fire hjul, håndbremsen, 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"x13".

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

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

KONTROLORGANER — Tændingskontakt, startknap, chokerknap, lyskontakt til instrumentbelysning og vindspejlsviskere, fodkontakt til nedblænding af forlygterne.

KARROSSERI — Selvbærende, helsvejet stålkarrosseri. Sæderne er placeret mellem akslerne. Alle ruder er af sikkerhedsglas. Buet vindspejl og bagrude. Trækfri ventilationsruder i forruden. Indvendig loftbeklædning af stof. Sikkerhedsdørhåndtag med trykknapuløsning. Indbygget cylinderlås i forreste højre dørhåndtag. Udelte, indstilleligt forsæde i rørkonstruktion. Bagagerummet, der kan aflåses, er tilgængeligt udefra. Reservehjulet er anbragt i højre side af bagagerummet.

UDSTYR — Dobbelt vindspejlsviskere drevet af vakuumpumpe på motoren. Indbyggede, vandtætte forlygter. Særskilte parkeringslygter. Kombinerede stop- og baglygter. Særskilte lamper til belysning af bageste nummerplade. Indvendig belysning. Solskærme. Askebægre. Indbyggede blinklys, der betjenes ved en automatisk kontakt på rattet. Blændfrit bakspejl. 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

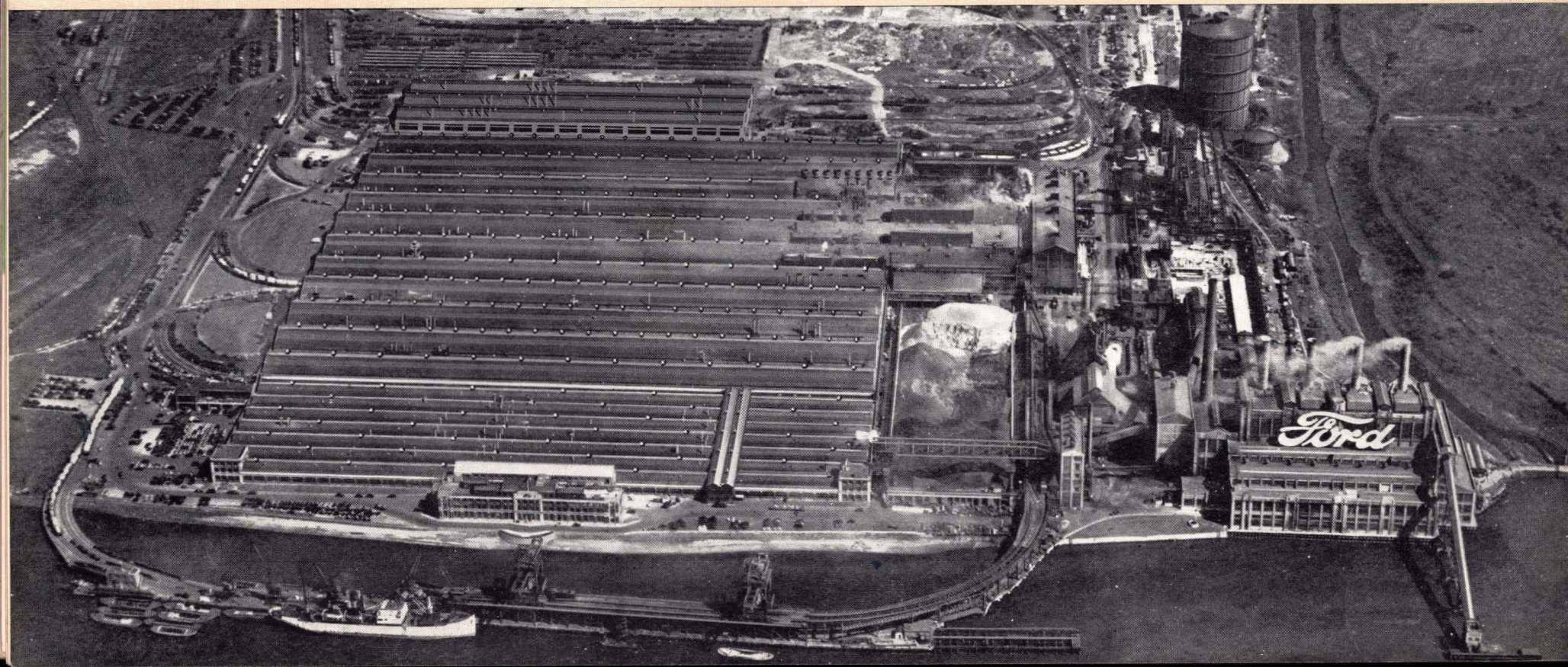
CONSUL

AND

Zephyr Six

Fra de kæmpemæssige Fordfabrikker i Dagenham ved Themsen udgår hver dag mere end 1100 personvogne, lastbiler og traktorer til hele verden. Næsten halvdelen af denne produktion eksporteres, og i to år i træk har de engelske Fordfabrikker været landets største eksportør af biler og traktorer. Consul og Zephyr Six har været medvirkende til denne succes og er de bedste eksempler på de kvalitetsprodukter, der udgår fra Dagenhams samleband.

Ford i England beskæftiger nu næsten 30.000 mennesker. Her ses hovedfabrikkerne i Dagenham ved Themsen.



Handwritten text in blue ink, appearing to be a signature or a series of stylized characters. The text is written on a light-colored, aged paper. The characters are highly stylized and cursive, making them difficult to decipher. The text is arranged in several lines, with the most prominent line in the center reading "My".

