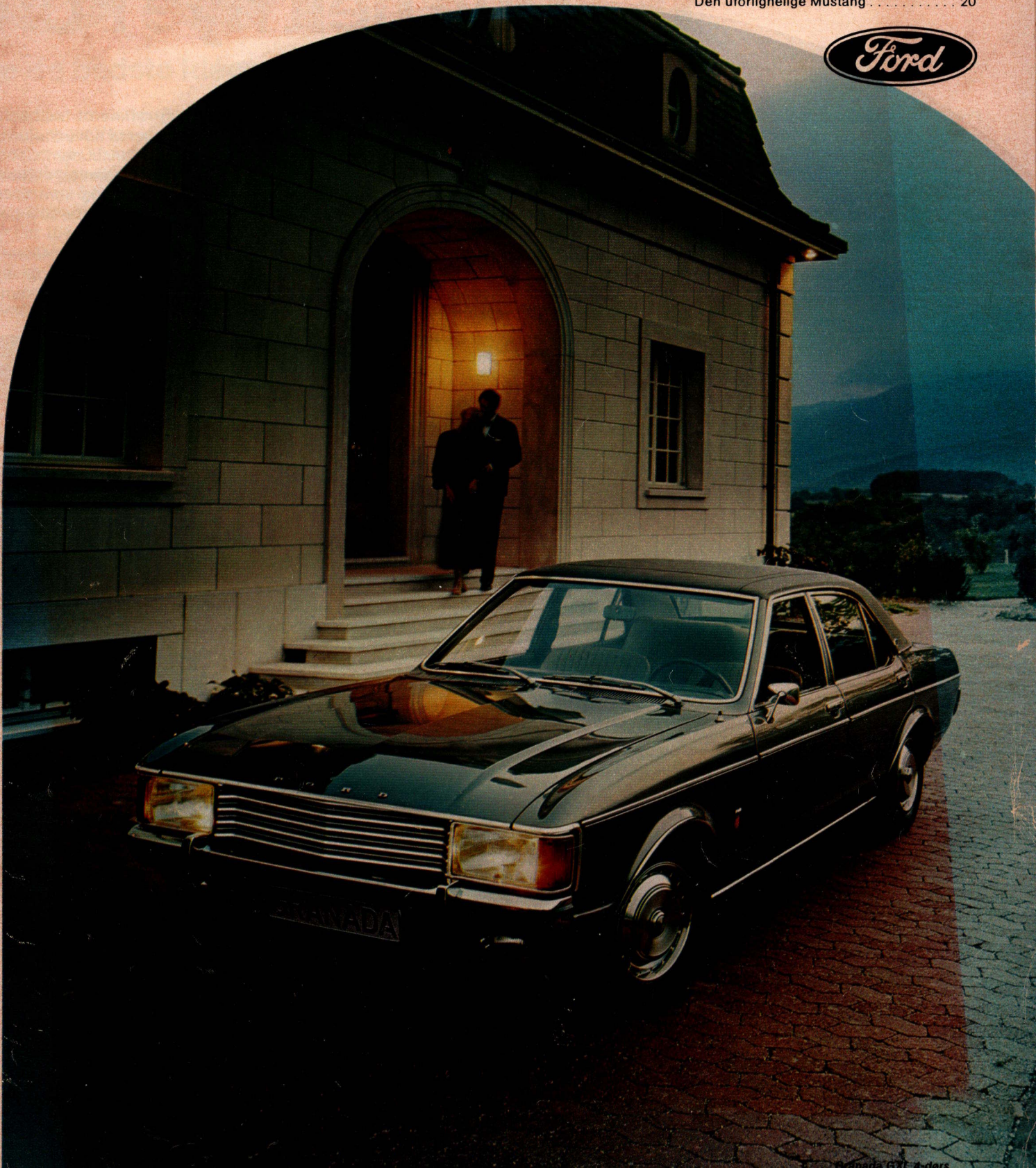


KØBER ORIENTERING '72

Fords store 1972-program – med bl. a. de 2 nye, spændende Consul og Granada.

Indhold:	
Den helt nye Consul	2
Ford introducerer Granada	4
Mere end en million Escorter	6
Hvorfor køre væddeløb?	8
En bil fødes	9
Taurus – økonomisk luksus	10
Sandheden efter købet	12
3. generation af Cortina	13
Caori – en helt ny køreglæde	16
Ford stationcars	18
Varevogn sætter hastighedsrekord	19
Den uforlignelige Mustang	20



Den helt nye Ford

Fords nye Consul er sprængfyldt med nyheder, som gør bilkørsel til en helt ny oplevelse.

Opsigtsvækkende nyt er affjedringssystemet. Selvfølgelig findes der mange andre biler med uafhængig affjedring på alle 4 hjul. Men at finde denne konstruktion i en seriefremstillet vogn i den prisklasse, kan man vel nok kalde en oplivende forfriskning.

Ford Consul 2- og 4-dørs

Men hele bilen bygger faktisk på luttet gode idéer. For det første har Ford lavet den stor, der hvor man virkelig har brug for det – indeni. Der er plads til hele familien – og bagagerummet er dejligt stort. Men udvendig er den nye Consul en kompakt bil, som er let at håndtere og parkere.

Serien omfatter 3 forskellige versioner – 2- og 4-dørs sedaner og en 5-dørs stationcar. Og selv om 2-dørs modellen

har en virkelig raffineret fastback design, er der masser af hovedhøjde bagi. Udstyret i såvel Consul som Consul L er det samme for sedan og stationcar. L-udstyret omfatter ting som to-tonet horn, el-opvarmet bagrude, sovebeslag og løkkevævet gulvtæppe.

Desuden kan De vælge mellem den robuste 1,7 liter V4 motor og en ny kvik 4-cylindret 2 liters rækkemotor med overliggende knastaksel, hvoraf

Consul

Alle de bedste idéer samlet under eet tag

sidstnævnte er standard i Danmark. Eller en 2,3 liter V6 motor, der er standardudstyr på GT modellen, som også har sportsfælge og -rat, fuld GT-instrumentering og 2 halogen fjernprojektorer. Tophastigheden for 2,3 liter motoren er ca. 164 km/t, og hvis det ikke er nok, kan De få en 3,0 liter V6 som ekstraudstyr.

Den nye affjedring er fuldt og helt afpasset til disse kraftfulde motorer, hvil-

ket også gælder antidyk ophænget, den lange akselafstand og den store sporvidde. Yderligere gør den nye tandstangsstyring og den lille vendiameter manøvrering og parkering af den nye Consul til en leg.

Luksusudstyr som cigartænder og reguleringskontakt til instrumentlys tillige med det brugsrigtige interiør, den behagelige kørsel og de overlegne køreegenskaber gør en tur i den nye Consul

til en pragtfuld oplevelse. Kollisions-sikkert ratstamme og en multi kontrol-arm til betjening af lys, og som kan give viskerne 2 hastigheder, er med til at gøre Consulen sikker at køre i.

I forhold til prisen har Ford indbygget en mængde raffinementer. Ja, der er faktisk skabt en helt ny standard for begrebet »valuta for pengene«, som andre bilfabrikker vil få svært ved at leve op til.



Interiør fra Ford Consul 4-dørs

Ford Consul 4-dørs



Europas bedste biler har nu fået en smuk, ny konkurrent



Granada interiør



Granada 2-dørs

Hvad er det, der adskiller Europas bedste biler fra de andre? Stil, ydeevne og luksus spiller hver for sig en rolle, og en lykkelig kombination af alle tre ting gør disse biler ekceptionelle. Fords nye Granada er en af dem.

En yndefuld elegance er det umiddelbare indtryk, man får af vognen. Og så er dette jo kun en overfladisk – og langt fra dækkende – karakteristik. Motor-

programmet omfatter 3 forskellige V6 motorer, der alle er kendt for deres bløde gang, høje ydeevne og smidige styrke inden for de forskellige omdrejningstal. De er henholdsvis på 2,3, 2,6 og 3,0 liter.

Sædvanen tro giver Ford Dem ikke kun valgmuligheder inden for motorstørrelsen. De kan f.eks. få Granada i 3 forskellige modeller. En 4-dørs og en

yderst raffineret 2-dørs sedan eller en 5-dørs stationcar. Og med et udstyr som giver Dem komfort i overflod, som f.eks. sovebeslag, separate bucket sæder bagtil, opskåret luvtpæppe over hele gulvet, ur, kortlomme, midterkonsol og separat opvarmning ved bagsæderne.

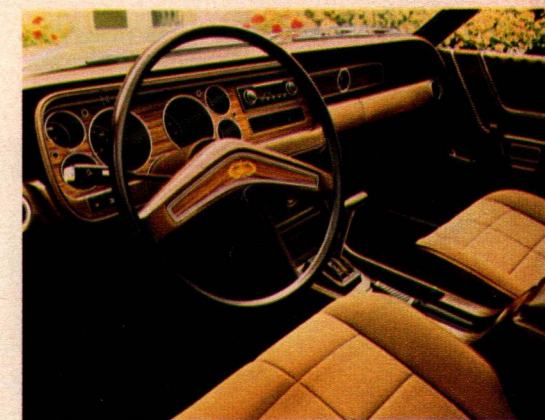
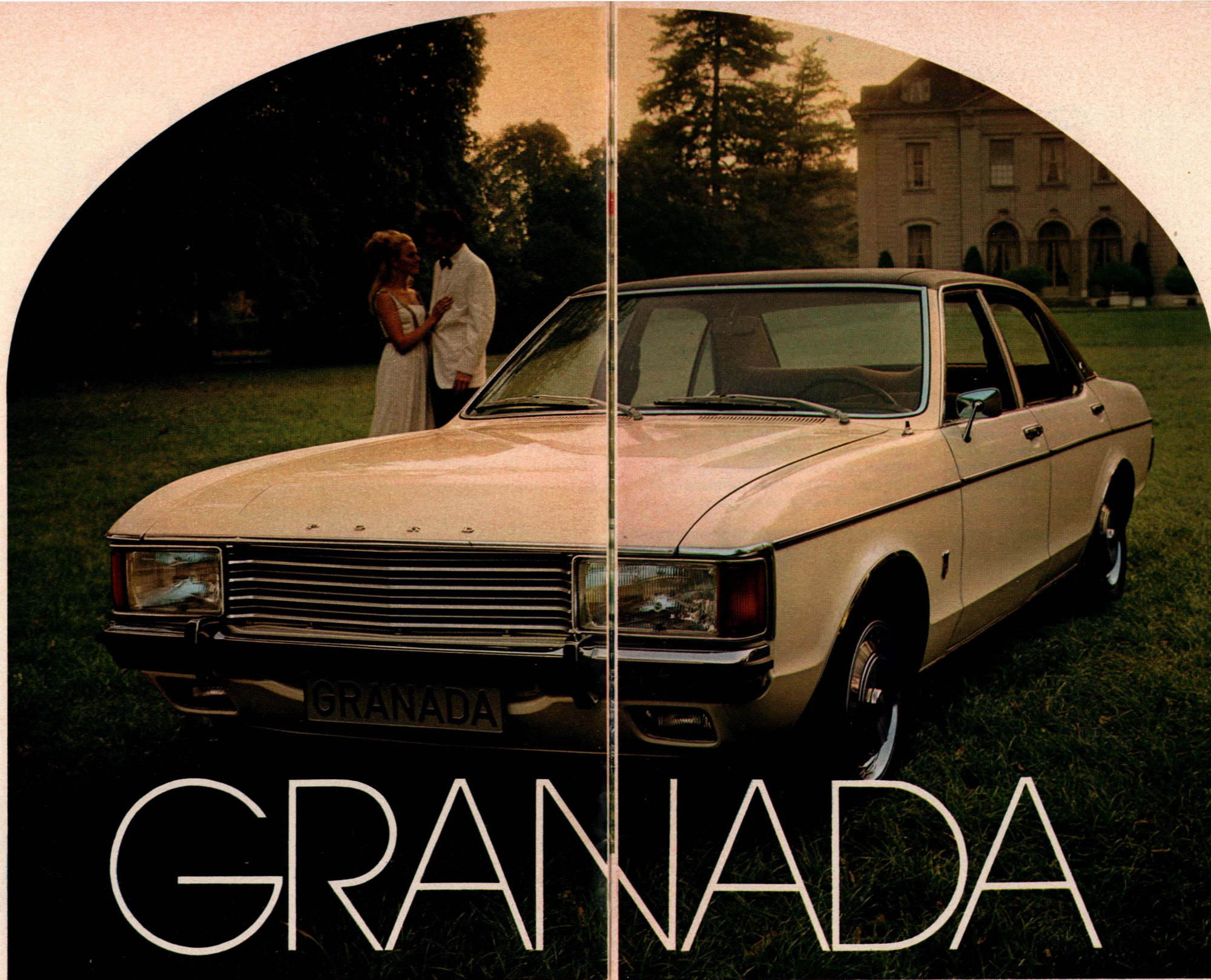
Udvendig har Granada indbyggede tåglygter, el-opvarmet bagrude og ele-

gante pyntelister, der fremhæver dens stilrene design og smukke linier.

Skønt Granada i sig selv er en ren luksusbil, leverer Ford dog også en GXL model – hvor alt ekstraudstyr er standard. Vinyltop med soltag, tonet glas og power styring er indbygget fra fabrikens side. Resultatet er den fuldkomne elegance og komfort til en rimelig pris. I alle Granada modellerne finder De

udstyr, som understreger det førnævnte indtryk af yndefuld elegance. Altsammen skabt for at give mere komfort og luksus samt lettere og behageligere kørsel.

Der er en helt ny, effektiv affjedring, uafhængig på alle 4 hjul, som sammen med den brede sporvidde, de kraftige dæk og tandstangsstyringen bringer kørselskomforten og manøvredygtig-



Granada GXL interiør

heden fuldt på højde med en hvilken som helst europæisk luksus sedan. Varme- og ventilationssystemet er meget hensigtsmæssigt kombineret med et ekstra luftudtag til bagsædepassagererne.

Alle motorerne giver Granada en sikker og ubesværet topfart på over 170 km/t – med 3 liter motoren runder man ovenikøbet de 180! Både de primære og de sekundære sikkerhedsforanstaltninger i disse biler er helt i top.

Det er måske lidt svært helt at klassificere Granada'en. Nok kommer den fra en af Europas virkelig store masseproducenter, men alligevel er den en hård konkurrent for de halvspecialiserede fabrikanten, som næsten udelukkende koncentrerer sig om den del af markedet, der omfatter kompaktbiler i luksusklassen. Det kunne jo være, at Granada gik hen og blev dominerende i den dyrere prisklasse, for en elegant fornyelse i det europæiske vejbillende er den i hvert fald.

Granada GXL 4-dørs



Nu er millionen passeret

og Escort har vundet mange rallies
— og familiehjerner undervejs

Escort er først og fremmest en lille familiebil. I højeste grad endda. Den var oprindeligt tænkt som et transportmiddel af høj karat for de mange mennesker, som gerne vil have en bedre bil. Escort har indfriet forventningerne. Og mere til.

Den har skabt sig et højest misundelsesværdigt ry som væddeløbsvogn. Alene i Europa blev det til 10 nationale

mesterskaber i 1971. Når man hertil lægger de store sejre i løb som World Cup Rally og den kendsgerning, at den gør rent bord i flertallet af de løb, hvori den deltager, fornemmer man hurtigt, at Escort kan mere end blot lige klare sig over for konkurrenterne.

Synet og lyden af en hurtigløbende Escort-racer, der gør kål på dobbelt så store biler, har glædet os mangan gang.

Ikke noget under at folk har fået et godt indtryk af Escort'en. På mindre end 4 år er den blevet en velkendt og respekteret del af trafikbilledet både i bytrafik og på motorvej.

Ingen har vel nogensinde omtalt den som verdens bedste bil, men alle ved, at den både er et fornuftigt og fornøjeligt køb, hvilket jo iøvrigt mere end 1 million kan skrive under på.



World Cup Rally

F.eks. tager den hjørnerne langt bedre end en gennemsnits sportsvogn tør drømme om at gøre. Affjedringen og gearkassen har altid været stærke punkter på Escorten. Det er en gearkasse, man aldrig bliver sur på. Hver gang man skal bruge den, siger den blot sine små elskværdige og præcise klik, klik, klik.

Escort L 2-dørs/Escort L 4-dørs/Escort Sport

Vognen er særdeles let at manøvrere, bl.a. takket være den præcise tandstangsstyring, der giver den en meget beskedent vendediameter — faktisk mindre end nogen anden i samme klasse.

Escorten har nem og bekvem plads til 4 voksne, og bagagerummet snupper 270 liter. Forresten synes vi også, vi lige må nævne Escort stationcar, hvis rene linier efter vor ringe mening gør en smuk vogn endnu dejligere at se på. Når bagsædet er slået ned, kan De proppe ca. 1,5 m³ af, hvad De nu kan finde på, ind i den.

Escort serien er usædvanlig komplet — den består af 5 modeller, fra sedan versionen over L, XL, Sport til GT'eren. Med de forskellige udstyrssæt kan De således skabe varianter i det uendelige uden at få to ens biler.

Forskellen mellem de enkelte modeller ligger både i udstyret og ydeevnen. Stiger De op gennem graderne, vil De inden for de første tre få en stadigt stigende luksus, kronet af XL'en, der bl.a. er udstyret med farveafstemt interiør, imiteret træbeklædning på instrumentpanelet og cigartænder.

Escort Sport og GT'er, som navnene antyder, indrettet på at give Dem en højere motorydelse. Forskellen mellem disse to ligger i omfanget af det med-

følgende ekstraudstyr. Og ligheden begynder med deres 1300 GT motor med Weber register karburator og en firgnet udstødningsmanifold.

De førstnævnte 3 Escorter leveres med en 1100 eller 1300 cc motor, som i realiteten er nedtunede udgaver af GT motoren, selv om De nok efter en enkelt prøvetur vil tvivle på, om man kan kalde nogen af dem for nedtunet. De har cross-flow forbrændingskamre og skålformede stempeltoppe. Standard motoren på 1100 cc med 5 hovedlejer er selvfølgelig ingen hurtigløber, men den kommer godt nok af sted og giver Dem en overordentlig fin benzinøkonomi. 1300 motoren har noget mere krudt i sig, og til den kan De få automatisk transmission som ekstraudstyr, hvad der gør denne nemme vogn eventyrlig let at køre.

Escorten er den universelle bil. Den er så nær som nogen anden bil ved at være det perfekte transportmiddel. Lige det rigtige nummer. Den har en masse, som er med til at sætte Dem i godt humør. Ventilationsdyser i hovedhøjde, sikkerhedspolstret instrumentbord m.m. samt 2- og 4-dørs modeller. Og med over en million Escorter fra samlebåndet, tror vi, at vi er inde på noget af det rigtige.



Escort L 4-dørs

Escort GT



Racerløb forbedrer racen

Men med Ford's deltagelse i racerløb vil vi snarere sige, at den skabte racen



Dieter Glemser's Capri

World Cup Escort.

Jackie Stewart Tyrrell Ford

Nr. 1 i Guards National Rallycross mesterskab (Engelsk).
Nr. 1 i Castrol/ITV Rallycross mesterskab (Engelsk).
Nr. 1 i Det finske isløb (over 1600).
Nr. 1 i Det finske isløb (under 1600).
Nr. 1 i Det norske isløb.
Nr. 1 i Det svenske isløb (1301-1600).
Nr. 1 i Det svenske mesterskab i baneløb (under 1300).

Nr. 1 i Det svenske mesterskab i baneløb (1301-1600).
Nr. 1 i Det norske mesterskabsløb.
Nr. 1 i Det belgiske slømløb.
Nr. 1 i RAC/Uniroyal mesterskabsløb (Engelsk).
Nr. 1 i Det hollandske mesterskabsløb.

Den mest succesfulde 3 liter motor, som nogensinde er kommet i hænderne på en mekaniker, må være Fords Cosworth Formel 1. Den har været drivkraften for de sidste 4 verdensmestre. Ja, det er næsten ligegyldigt, hvilken enkeltstående racervogn De tænker på, De vil finde Fords små kraftværker i langt de fleste. Ford blev også nummer 1 i Formel 2 og 3 mesterskaberne i 1971.

Hvis vi går ind på et knapt så avanceret plan, kan vi se på løbsresultaterne for Fords sedaner. Escort vandt London-Mexico løbet og en lang række andre. Cortina har slået konkurrenterne i årevis. Og selv den nyere, mere stilbevidste Capri har vundet det europæiske Touring Car mesterskab med Dieter Glemser ved rattet.

Og endelig har vi en lille, skøn sag, Ford GT som 4 år i træk vandt Le Mans. Det 4. år gik sejren til en bil, som ærlig talt

havde kendt bedre dage. Men nøden tvang den til at køre, som den var. Det gjorde den – og vandt. Og dermed slog den eliten af Europas væddeløbsvogne.

Så udholdende er Fords racer-vogne.

Og selv om den Ford, De køber, er en seriefremstillet vogn uden særligt racerudstyr, er de grundlæggende tanker og konstruktioner de samme. For at citere et af vore slogans: »Man kan ikke bygge sejrrige væddeløbsvogne af andenklassens personbiler«.

Mange faktorer er medbestemmende, når en ny bil skal skabes. Prisen, publikums smag, sikkerhedsbestemmelser og breve fra bilister med forslag til forbedringer.

Men familiebilisten, der virkelig har brug for plads, har sit eget specielle behov, og det var med hans ønsker i tankerne, at Ford startede planlægningen af den helt nye Consul.

På hvert trin i udviklingen inviterede Ford publikum til nogle særlige laboratorier, hvor de fik forevist forstørrede tegninger og bedt om synspunkter på den nye stil og udstyr.

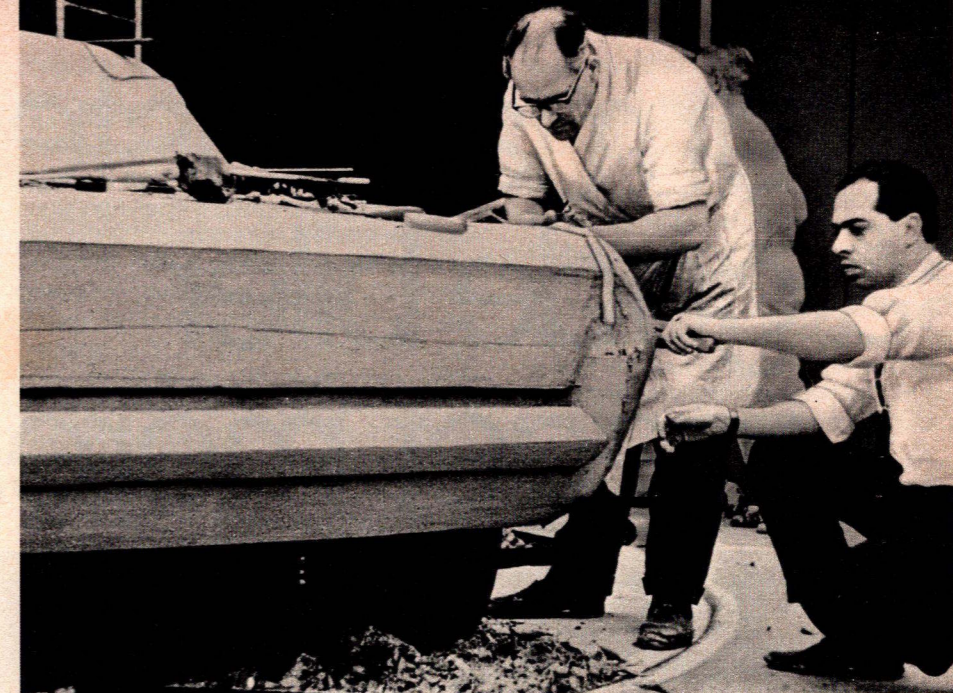
Efter utallige arbejdstimer med at fremsætte, afprøve, kassere og rekonstruere de enkelte dele, faldt de omsider på plads i et samlet hele, og en ganske særlig bil opstod.

En bil som var 15 cm kortere end dens forgænger, Ford 17M, og som dog havde mere plads indeni. En bil fyldt med gennemprøvede idéer parat til at give enestående vejbeligenhed og køreegenskaber. Den nye Consul fra Ford Europa havde set dagens lys.

Første skridt i selve produktionen var lermodellen. Derpå fulgte den omstændelige proces med at overføre lermodellens form og mål til metalplader. Ford vragede alle tidligere idéer om, hvordan man laver en stor bil, og sigtede kun mod en bil som var mindre udvendig og større indvendig.

Ford besluttede også at forsyne den med uafhængig baghjuls affjedring. Desuden konstruerede man sæderne til at give den bedst mulige komfort med støtte de rigtige steder, bremsene blev gjort større og kraftigere, og tandstangsstyringen skulle sikre en hurtig, præcis kontrol over vognen. Consulen blev ændret igen for at opnå maksimal sikkerhed og overblik. Instrumenterne blev dybt forsænket for at udelukke reflekser, medens kontaktarmen på ratstammen fik en multifunktion, der også omfattede viskerne med de 2 hastigheder, således at man aldrig behøver at fjerne hænderne fra rattet. Og nu afprøvningerne...

Kontrol og afprøvning under selve konstruktionen og produktionen er af vital betydning. Under afprøvningerne ødelagde Ford så mange dele, at de tilsammen kunne udgøre 80 fuldt færdige vogne. Blandt det udstyr Ford brugte hertil var apparater, der kunne veje med mg's nøjagtighed og som kunne fryse en bil ned til -40° og bage den i temperaturer, der er højere end den nogensinde vil møde på jorden, og som endelig kan indhylle den i saltmættede tåger og lade den gennemgå et helt års skiftende vejrlig på 10 dage.



Lermodel

En bil fødes

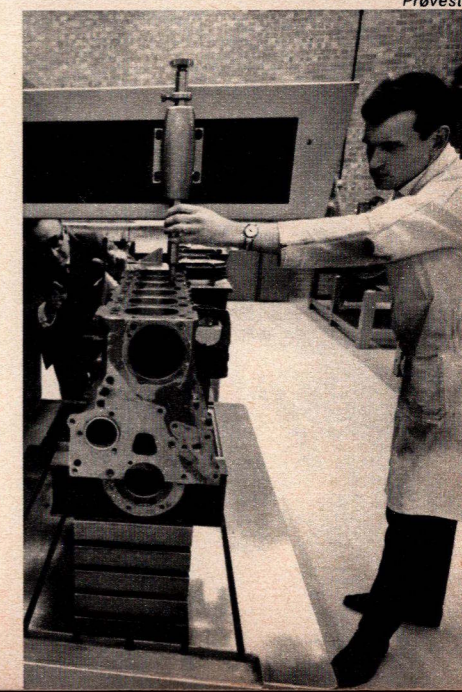


Arrangeret uheld

Ford har bygget sikkerhed ind i bilen lige fra starten – f.eks. den kollisions-sikrede ratstamme, en særlig sikkerhedspolstring og en benzintilførsel, der er isoleret fra passagerkabinen.

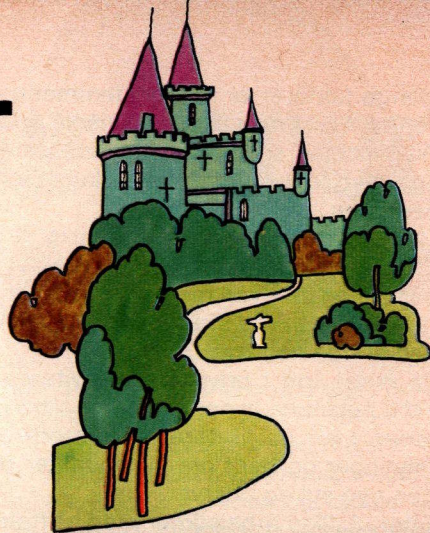
Nu skulle den stå sin prøve. Biler blev kørt ind en murstensmur med 110 km/t, over vanddækket asfalt i stor fart, kørt op i bagfra og fra siden. Og efter hvert sammenstød ved forskellige hastigheder og fra forskellige vinkler undersøgte man de opståede skader – lige indtil Consulen ikke blot opfyldte sikkerhedskravene i de forskellige lande, men overskred dem med en rigelig margin.

Udviklingen af Ford Consul har været et af Fords mest anstrengende programmer. Men resultatet er til gengæld blevet den mest hensigtsmæssige vogn, der kører på Europas veje i dag.



Prøvestand

Normalt koster så gode biler meget mere.



Der er bare 43 modeller i Taunus serien, men det totale udvalg løber op i flere hundreder.

Taunus fås i 4 forskellige karosserityper: Som 2- og 4-dørs sedan, som 5-dørs stationcar og som en af de smukkeste coupéer på vejene i mange år. Fælles for dem alle er bl. a. deres rummelighed på bagagefronten. De har et virkelig stort bagagerum – stort nok til at tage hele familiens bagage selv på en lang udlandstur.

Taunus coupé ligner i realiteten en af de smagfulde drømmebiler, som af og til dukker op på tegnebordene hos de velkendte italienske bilkonstruktører. Men denne er en seriefremstillet bil. Og på toppen af det hele, er den en af de meget få coupéer, som virkelig kan prale af at have stort set samme lofts-højde bagtil som dens broder i sedan-versionen. Man har kun ofret knap 2 cm af højden – en meget beskedent pris for et sådant udseende.

På motorsiden er Taunus med i fortrøp-ten, når det gælder overgangen til overliggende knastakslers, en forandring som blev startet prisværdigt tidligt i Fords lejr. Selv den mindste – 1300 cc – Taunus motor har overliggende knastaksel. Derfor yder den også mere end man normalt skulle vente.

I serien finder vi to 1600 cc motorer, standardudgaven og GT-motoren med

register karburator, begge modeller med et stort kraftoverskud. Sidstnævnte yder godt og vel 88 DIN HK. Selv om 2 liter V6 motoren kun yder 2 HK mere end GT'eren, har den en lettere og blødere gang. En gruppe inden for bilverdenen mener, at man ikke kan »stikke« en 6-cylindret, hvad angår blødgang og jævn trækraft med et dertil hørende rigeligt drejningsmoment, der rækker helt op til motorens omdrejningsmaksimum. Vi giver dem medhold. I toppen af motorserien har vi en 2,3 liter V6 på 108 HK, som klarer ca. 173 km/t og en acceleration fra 0-100 på ca. 11,2 sek.

Affjedringen på Taunus består af skruefjedre på alle hjul – til at glatte bumpene ud – og 2 svingarme og 2 reaktionsarme bagtil, der forhindrer »bagaksel-tramp«. Fortil er anbragt et system med dobbelte svingarme, en konstruktion man bl. a. finder i nogle af verdensklassens væddeløbsvogne.

Taunus fås i 5 versioner. Først har vi grundmodellen Taunus, som er alt andet end spartansk med bl. a. indstillelige ryglæn. Dernæst Taunus L med lækkevævet luvtæppe, baklygter m. m. og Taunus XL med bagsæder af bucket typen, imiterede træpaneler, el-opvarmet bagrude, ur, kortlomme o. s. v. Taunus GT er forsynet med den kvikke 2000 cc motor, men kan også leveres

med en 1600 cc eller 2,3 liter V6, rally sæder, midterkonsol med fuld instrumentering, dobbelte halogen forlygter, el-opvarmet bagrude og sportsfælg.

Endelig har vi GXL modellen, som er en kombination af XL og GT versionen plus nogle ekstra finesser som el-opvarmet bagrude og vinylbeklædt tag. De forstår sikkert nu, hvorfor Ford kalder Taunus for »Bilen, der har det hele – og mer' til«. Fordi den giver fuld valuta for pengene, når det gælder stil, rummelighed, præstation, køreegenskaber og komfort.

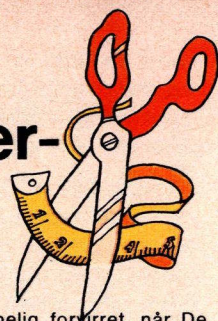
GXL interiør



Taunus L 2-dørs



Det skrædder-syede udvalg



De kan nemt blive temmelig forvirret, når De prøver at finde det Ford produkt, som lige passer Dem. Men det er kun til De virkelig for alvor sætter Dem lidt nærmere ind i tingene.

Så vil De nemlig opdage, at Ford har bygget det hele meget logisk op.

Der er valgmuligheder inden for det enkelte valg, så tanken om ekstraudstyr begynder ekstra tidligt hos Ford.

Først vælger De den bil, De vil have. Det er en forholdsvis let beslutning, hvor De støtter Dem til de sædvanlige ting, såsom pris, udseende o.s.v.

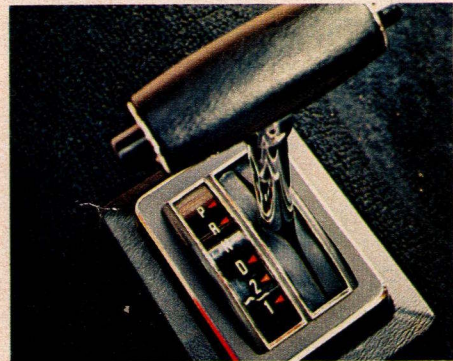
Men så begynder det spændende. Til de fleste Ford biler kan De vælge mellem 4 eller 5 motorstørrelser, hvilket gør, at De kan afpasse motor-kraften til Deres behov.

Automatgear fås som ekstraudstyr til de fleste af modellerne.

Men dertil kommer: Sportsfælg, lakering med metalglans, vinyltag, sovebeslag, sædebetræk af vinyl, radio, el-opvarmet bagrude, rullesele, koffangerhorn, radialdæk og soltag. Bare for at nævne nogle få. Hvis da udstyret ikke allerede er standard på den model, De vælger.

I denne masseproduktions tidsalder er det da rart at kunne skræddersy sin vogn efter sine egne personlige ønsker.

Aut. transmission (T-greb)



Indstillelige ryglæn



Vinyltag/soltag/el-opvarmet bagrude



Det mest omfattende forhandlernet i Europa

Ford har arbejdet hårdt på at opbygge et godt service- og forhandlernet. Ud over hele Europa er der rundt regnet 4.000 Ford forhandlere og et tilsvarende antal autoriserede Ford værksteder. Det giver en dejlig ro i kundernes sind. For de ved, at de kan købe en Ford i Danmark og alligevel få en ny ventilatorrem i udkanten af Lissabon, eller måske en større reparation i Syditalien.

For at gøre det hele så godt som muligt er det også lykkedes for Ford at holde vedligeholdelsesomkostningerne nede på et fornuftigt niveau. For det første er bilerne bygget, så de hurtigt og nemt kan repareres. For det andet producerer Ford sine reservedele samtidig med den originale produktion, hvorved priserne kan holdes nede. Resultat: Både vedligeholdelse og reparationer bliver mere økonomiske.

Det har også glædet os ved besøg hos de forskellige Ford forhandlere at se, hvor høj en standard man møder alle

steder. Vi vil naturligvis ikke påstå, at vi ligger langt foran konkurrenterne på dette felt, men forretningerne har denne behagelige atmosfære af folk, der ved, hvad de har med at gøre – og er glade for det. Værkstederne er i det store og hele rene og pæne, og arbejdet er velorganiseret og metodisk udført. Når alt kommer til alt, er det jo det, man er interesseret i, når man ser sit kostbare køretøj forsvinde ind gennem værkstedsporten.

Helhedsindtrykket udgør en behagelig kontrast til den baggårdsatmosfære, som vi ved findes på en del bilværksteder. Fords salg- og serviceorganisation kan tilbyde Dem det, som De med al ret kan forvente: Service.



Nu på
3. generation

FORD CORTINA

Cortina L 2-dørs



Cortina er vokset, uden at den er blevet en cm længere. Den har altid været bilen for den, der gerne vil have en rummelig vogn med skub i uden at skulle betale alverden for den. Den nye Cortina bygger også på denne idé, men vi har forbedret den en del, så De nu får »endnu mere bil for pengene«.

I denne sidste nye model vil De med eet fornemme, at den gammelkendte følelse af at alt er rigtigt lavet, alt passer sammen, er endnu mere fremtrædende. Gearstangen glider nemt på plads under Deres hånd. Sæderne er fanta-

stisk behagelige, og selv ved første blik vil instrumentpanelet give Dem en klar fornemmelse af, hvad de forskellige ting skal bruges til.

Vi ville ikke drømme om at antyde, at en seriefremstillet sedan kan passe Dem som hånd i handske på samme måde som en væddeløbsvogn. Men Cortina gør et hæderligt forsøg, hvad Deren måske for en stor del skyldes dens forfædres racerblod.

Den nye Cortina er en avanceret bil. Når man taler om Cortina familien, tænker man snarere på den gennemgå-

ende idé i bilerne end på en vogn, der stort set uændret bare er iført en ny forklædning.

Cortina fås i ikke mindre end 5 forskellige versioner. Cortina, Cortina L, XL, GT og GXL, så De kan selv vælge præcis den motorstørrelse, det udstyr og den komfort, De måtte ønske.

I Cortina L får De baklygter, farveafstemt interiør, tæppe over hele gulvet, cigartænder m.m., medens XL yderligere har dybe, luksusbetonede sæder med hvilebeslag foran, ur, imiteret træ på instrumentbordet, el-opvarmet bag-

rude, kortlommer, hjulpynteringe og elegante pyntelister.

GT'en er, som navnet antyder, mere indrettet på høj fart, med en 1600 cc motor med overliggende knastaksel, sportsfælg, el-opvarmet bagrude, dobbelte halogen forlygter, rallysæder med indbygget nakkestøtte og komplet GT instrumentering. Toppen af Cortina linien udgøres af GXL, der i een og samme bil har XL'ens luksus og GT'ens præstationer, plus nogle fremtrædende ekstra kendetegn som vinylbeklædt tag, overdådige sæder m.m.

De kan vælge mellem 2- og 4-dørs sedaner eller en 5-dørs stationcar. I alle 3 modeller finder De det nye gummiophængte affjedringssystem med skruefjedre på alle 4 hjul. Dette er en forbedring af den gamle Cortina affjedring, som virkelig kan mærkes.

Men uanset hvilken model, De foretrækker, er De altid sikker på at have rigelig bagageplads. Til trods for Cortinas fremtidssikrede, lækre design er det lykkedes Fords konstruktører at skaffe plads til et bagagerum, der er rigeligt stort til enhver families behov - også på lange ferieture.

En anden ting, der også stammer fra den gamle Cortina, er »Aeroflow« ventilations systemet, der er blevet forbilledet for andre biler på dette område.

Ford tilbyder Dem endvidere valgmulighed mellem 4 motorstørrelser. To af dem er stødstangsmotorer med et volumen på henholdsvis 1300 og 1600 cc. De leveres normalt til grundmodellen samt L og XL. I GT og GXL modellerne monterer vi en 1600 cc og 2,0 liter motor med overliggende knastaksel. Det te udvalg omfatter således HK ydelser fra 57 til 98 HK DIN og en topfart der svinger mellem ca. 136 og 168 km/t.

Når hertil lægges de mange muligheder for ekstraudstyr som f.eks. vinyltag, el-opvarmet bagrude og de 14 nye, lækre farver, tror vi, De vil være enige med os i, at Cortina bliver bedre og bedre. Så meget at da denne 3. generation af Cortina blev introduceret, kom Ford i den paradoksale situation, at efterspørgslen på den nye vogn langt oversteg forsyningerne.

Heldigvis er Cortina ingen mangelvare mere, selv om efterspørgslen stadig stiger. Og man kan godt forstå, at den gør det, når man efter at have prøvet de tidligere Cortina'er ser, hvor meget det er lykkedes Ford at putte ind i den nye model uden at gøre den længere.

Cortina GXL 4-dørs



Cortina L interior



Cortina GT 2-dørs



Cortina L 4-dørs

Capri

- bilen for individualister

Den gjorde større indtryk end de fleste andre biler.
Ganske enkelt fordi den er forskellig fra de fleste andre biler.

Der er ingen grå mellemvej, når det drejer sig om Capri. Medens andre bilproducenter laver halvhjertede coupé versioner af deres sedaner, har Ford taget skridtet fuldt ud med Capri – og fremstillet en individuel bil i en kompromisløs fastback stil.

Idéen bag Capri minder en del om Fords Mustang i Amerika. Hvis man tager farten og raffinementerne fra GT vogne og bringer dem inden for det store bilpublikums rækkevidde, lækkert kombineret med et spændende design, så må man få succes. Det var netop, hvad der skete for Mustang i USA og for Capri i Europa.

En del af successen skyldes også Fords idé med forskellige udstyrssæt. De kan få ekstraudstyr udvendigt. Indvendigt. De kan forøge komforten eller ydeevnen. De kan få en bil, der er syet efter mål. Der er ikke mindre end 5 forskellige motorstørrelser, som spænder fra arbejdshesten på 1300 cc helt op til en superhurtig 3,0 liter V6, der faktisk ville

være farlig i visse andre vogne. Men Capri tøjler elegant de mange hestekræfter.

Sammen med dette kæmpeudvalg af motorer har vi en serie på 4 forskellige udstyrssæt – som giver ekstra komfort, bekvemmelighed og et rally sport udseende, alt efter Deres smag. Hvis De er interesseret i nogle af de mere specielle, kraftige Capri'er og lægger vægt på et raffineret udseende, vil De også finde variationer. Som f.eks. fartboblen på kølerhjelm, en lille frækert vi altid har syntes om.

Udefra ligner Capri ikke nogen familiebil, men indeni har den dog plads til 4 voksne, og bagagerummet kan klare en weekend oppakning for dem alle. Men Capri er først og fremmest førerens vogn.

Kørestillingen er præcis, som den bør være. Lav, afslappet, med strakte arme. Figurformede bucket sæder. Og Capris tandstangsstyring, det lave tyngde-

Capri 1600 GT



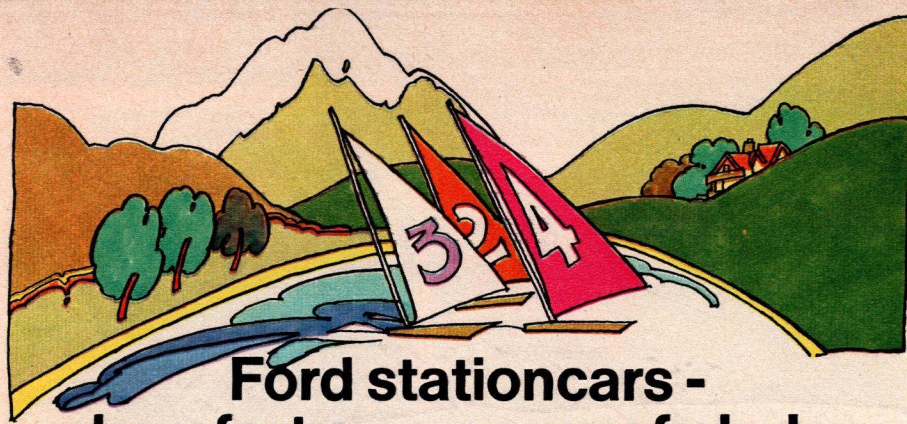
punkt og den brede sporvidde gør den nem at håndtere og giver den samtidig en enestående vejbeliagenhed. Fornemmelsen af en højtydende sporty vogn som er nedarvet i Capri-tanken er langt mere end blot en fornemmelse. Det var i en Capri, det Europæiske Touring Car mesterskab blev vundet i 1971. Kørt af Dieter Glemser. Det var et hårdt løb og en kneben sejr, men Glemser og Caprien vandt og slog mange skrappe konkurrenter undervejs. Stilen i Capri var og er helt i forgrunden, når det gælder den moderne tendens til en lang kølerhjelme og en kort hæk. Den lange kølerhjelme er noget, man skal vænne sig lidt til. Men så snart man har gjort det, er man glad for den. Der sidder man med flere kvadratme-

ter kølerhjelme foran sig i en let selvejerrus, og har svært ved at tilbageholde et lille selvtilfreds smil – mens »de andre« ser misundelige ud. Fords nye farveskema er et raffineret supplement til bilens elegante linier. Vi er specielt glade for nogle af de »frække« farver som f.eks. Daytona gul. Smæk den på en Capri 3000E – det er den, der har alt overalt, i motorrummet, i køreegenskaber, i luksus og i tilbehør – så vil De ikke alene have fået has på al rutinekørsel. De vil få et helt nyt livsmønster.

Capri GT med ophøjet kølerhjelme. Indsat: GT interior.



Capri GTXL bagagerum.



Ford stationcars - komfort og masser af plads

I bilismens dårlige, gamle dage var det noget af et øgenavn at kalde en bil for en stationcar. Oftest var der tale om ombyggede personbiler, og de så også sådan ud.

I dag er det anderledes, det er som om stationcars er blevet voksne. Fords er i hvert fald - for deres stil er lige så

stationcar altid burde bestilles med den størst mulige motor. Herved sikrer man sig en kraftreserve til det ekstra arbejde, som den »arme maskine« fra tid til anden bliver sat til. Hvis De bestiller en større motor samtidig med bilen, kan De i hvert fald med sindsro gå ind for en hvilken som helst af Fords 5 stationcars.



Taunus



Escort



Cortina



Consul

god og i visse tilfælde måske endda bedre, end de tilsvarende sedaners. Men selv om en bils udseende er vigtigere i dag end tidligere, er det naturligvis ikke det vigtigste kriterium for at vælge en stationcar. Den skal være praktisk i ordets bedste betydning, uden at indebære de ubehagelige associationer, som ting der kun er praktiske ofte gør.

Ud fra et praktisk synspunkt er det således rart at have plads nok til alle de ting, man ikke kan regne med at have med i en sedan. Man har imidlertid ikke draget forhastede slutninger om trækraften til disse tunge læs. Ford stationcars har nemlig rigelig trækraft, selv i grundmodellerne, skønt vi føler, at en

De har alle de samme dyder som personbilerne med tilføjelse af et lastrum bagude og en lidt kraftigere konstruktion, men alligevel er det lykkedes at få dem til at se ud som en selvstændig konstruktion fra A til Z.

Hvad de selvfølgelig også er. Designet er måske lidt heldigere på nogle end på andre. Det er en smagssag. Men hvis man tager de hårdest tænkelige jobs som ledetråd, ville vi vælge en Cortina, der med nedslået bagsæde rummer godt 1,8 m³, udstyre den med en 2 liter motor med overliggende knastaksel, og være glade i forvisningen om, at vi havde fået en stationcar som indeholder alle de goder, begrebet er kommet til at stå for i dag.



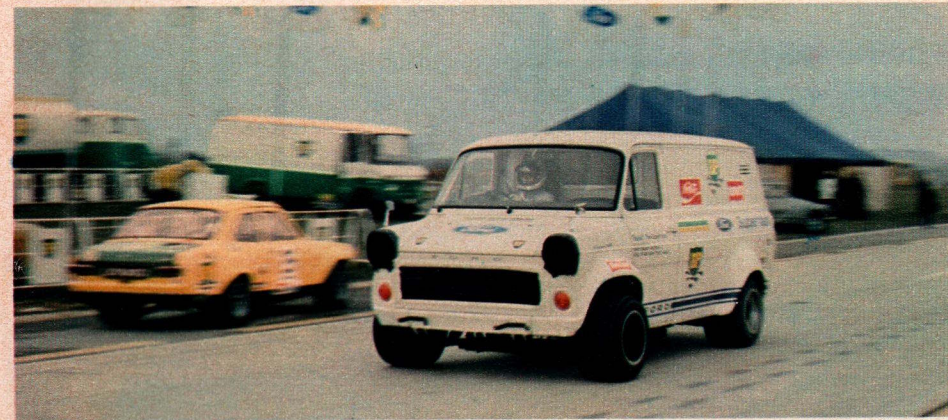
Granada

Hvor stort lastrum har De brug for?

	Med opslået bagsæde	Med nedslået bagsæde
Escort	0,88 m ³	1,53 m ³
Cortina/Taunus	0,94 m ³	1,81 m ³
Consul/Granada	1,21 m ³	2,19 m ³

Verdens hurtigste udbringning

Tror De, en varevogn kan køre 192 km/t?



Transit Supervan



Yvette Fontaine

Det kan den. På en lukket motorvejsstrækning i Belgien kørte en specielt udstyret Ford Transit varevogn, ført af Yvette Fontaine, Belgiens kvindelige mesterskabskører, op til 192 km/t, der blev målt som den officielle tophastighed. Transit i standardudgaven er knap så hurtig - men dens effektive opbygning og praktiske indretning vil i hvert fald gøre både Deres kørsel og udbringning hurtigere.

Varevognen, der tror den er en personbil



Custom Cab

og den er ikke helt forkert på den, idet Ford Transit i højere grad end nogen anden er den varevogn, der står personbilerne nærmest, både når det gælder håndtering og komfort. Eksempelvis har Transit samme effektive ventilationssystem som Ford Cortina. De brugsrigtige sæder stammer ligeledes fra en af Fords personbiler.

Og alligevel er Transit en rigtig arbejdshest. Adgangsforholdene til varerum og førerkabine findes ikke bedre. Der er et stort udvalg af dørkombinationer. Lav læsehøjde og et stort, fladt gulvareal. Det righoldige udvalg omfatter blandt andet varevogne med stor eller lille akselafstand, busser, chassiser med førerhus, kombier og ladvogne.

Diesel chassis

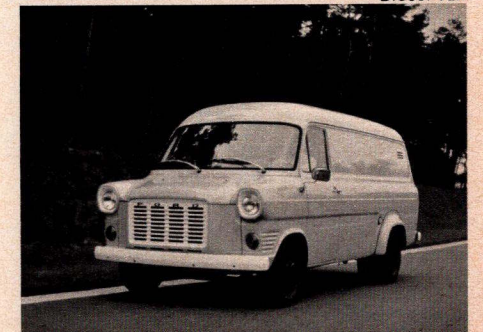


Standard bus

Ny dieselmotor til Transit

Diesel van

Ford introducerer nu den helt nye 2,4 liter dieselmotor som ekstraudstyr til Transit serien. Den er mere økonomisk end nogen anden dieselmotor. Og den er robust - med en svær krumtapaksel og store hovedlejer. Den er også let tilgængelig og har forstærket knastaksel, som giver ekstra slidstyrke, 5 hovedlejer og indsprøjtningdyser af tap-typen og med automatisk forstillingsmekanisme. Altsammen lavet for at give større effektivitet med mindre omkostninger.



Ford Mustang

- motorkraft, skønhed og køreglæde

Det er let at forstå, hvorfor denne amerikanske Ford blev årsag til en revolution på bilmarkedet i Staterne. Masser af hestekræfter, en overdådig stil og fantastiske køreegenskaber har bevirket, at den appellerer til alle.

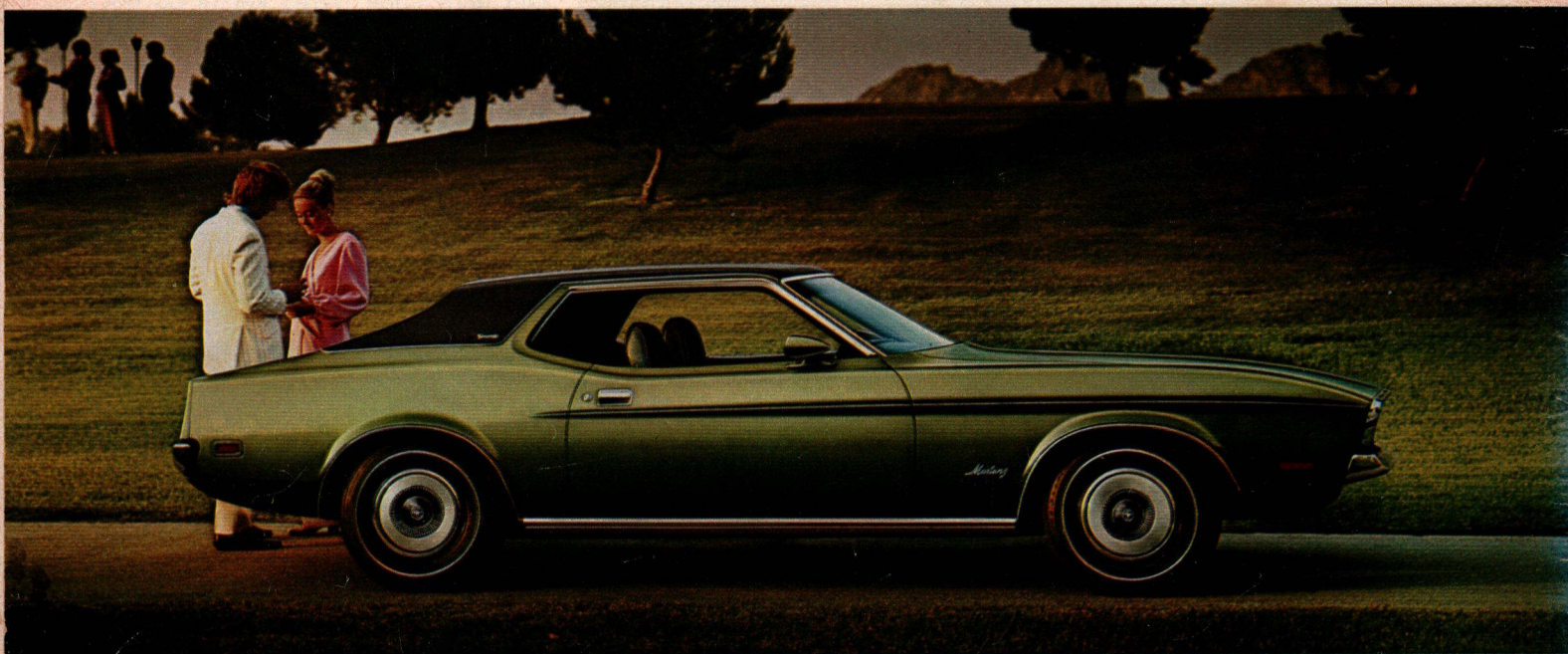
For at følge dette op tilbyder Ford et stort udvalg af motorer, der spænder

fra en »blid« V6 på 145 HK til en »hot« V8 med hele 370 HK. Det store motorudvalg sammen med et væld af andre udstyrskomponenter bevirker, at De er i stand til at sammensætte en Mustang, der kan honorere ethvert krav om fart og luksus.

Mustang har altid været alle mænds

drømmebil, og nu er den faktisk godt på vej til at blive en slags besættelse.

Foruden Mustang kan Ford også tilbyde følgende biler fra det amerikanske modelprogram: Torino, Cougar, Thunderbird, Mercury, Comet, LTD, Lincoln og Continental Mk IV.



Mustang Grande

Her er Deres chance, hvis De ønsker at skille Dem ud fra mængden.

Deres Ford forhandler:

Ford bestræber sig stedse på at forbedre sine produkter. Alle nævnte specifikationer kan derfor kun betragtes som vejledende, da der fra tid til anden kan foregå ændringer. Ligeledes må der tages forbehold over for eventuelle fejl i brochuren. Nogle af illustrationerne viser vognene med specielt udstyr, som leveres mod et mindre tillæg i prisen.

Derfor beder vi Dem tale med Deres Ford forhandler om prisen på den model og det udstyr, som De kunne tænke Dem.



Ford fører an