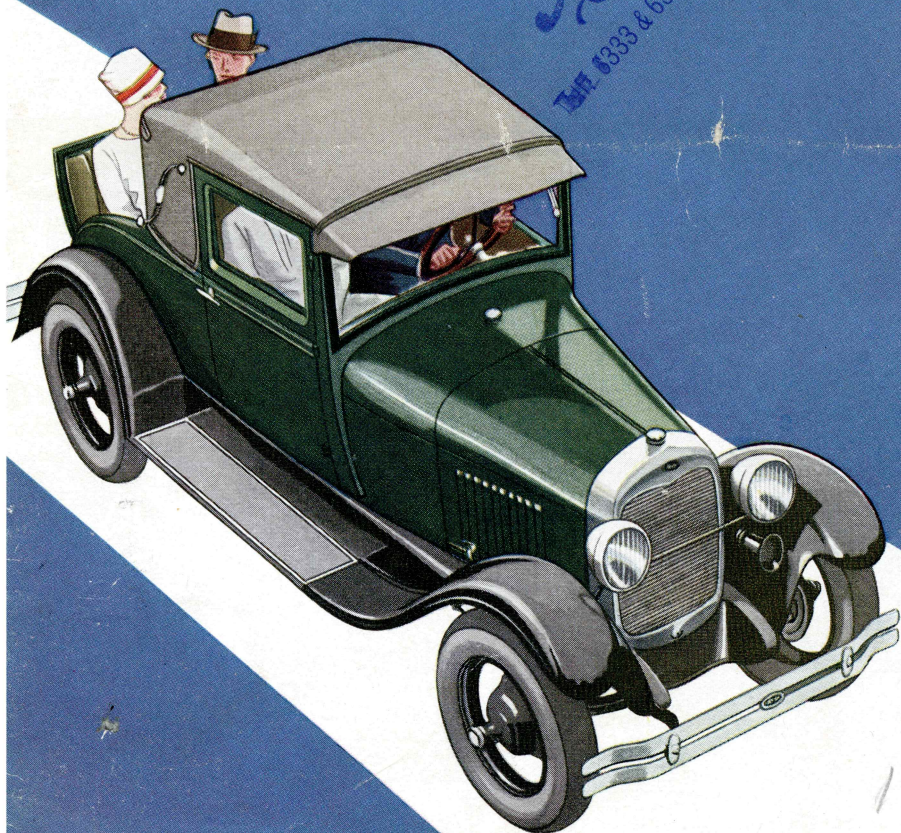


Historien om den NYE FORD

Norhøus Motor Compagni A/S
Tlf. 6333 & 6334 Autoriseret Ford Forhandler Grønnegade 42-44



1929.

*En ny og moderne Vogn bygget for
nye og moderne Forhold.*

DEN nye Ford er et decideret nyt og helt igennem moderne Automobil, konstrueret med Henblik paa at tilfredsstille alle Nutidens Krav til et Automobil. Den er mere end et nyt Automobil, — den er det fremskredne Udtryk for en fuldkommen ny Idé inden for moderne, økonomisk Transport.

Saa snart De har set den nye Ford og har kørt i den, er De klar over, at den ikke er en slet og ret Forbedring af den tidligere Model T Ford men en *ny Vogn fra Kølerprop til Bagaksel*. Mange af dens Detailler er af særlig Ford-Konstruktion, og andre er ganske nye inden for Automobiltekniken. Den adskiller sig fra ethvert andet Automobil i Konstruktion, Kvalitet og Pris.

Den nye Ford har usædvanlig smukke Linier og Farver . . . Den har en 40 HK Motor. Den løber med Lethed sine 90—95 km. i Timen og har under Landevejsprøver løbet 105 km . . . Den løber støt og lydløst under alle Hastigheder . . . Den har en usædvanlig hurtig Acceleration . . . Den har specielt konstruerede, mekaniske Firehjuls-Bremser . . . Den har hydrauliske Støddæmpere . . . Den har Standard-Kuglegear . . . Den er let og hurtig at manøvrere i stærk

Færdsel og støt og sikker paa Landevejene . . . Den kører 9—13 km. pr. Liter Benzin, alt efter Hastigheden, og den bevarer samme Styrke og Paalidelighed, Kilometer efter Kilometer og Aar efter Aar.

Naar De hører om saadanne Egenskaber, forestiller De Dem uvilkaarligt en Vogn, som er langt dyrere end den nye Ford. Men Prisen er lav i Overensstemmelse med de traditionelle Ford-Principer. Vi har altid holdt fast ved, at det er bedre at sælge et stort Antal Automobiles med mindre Avance end et lille Antal med stor Avance.

Forskellige Detailler ved den nye Ford.

DEN NYE FORD er Resultatet af flere Aars omhyggelige Overvejelser. Hver enkelt Del af den er blevet prøvet og atter prøvet i Praksis. Der er ingen Tvivl om, at den vil blive en Sukces. Den er simpelt hen nødt til at blive det. — Den kan ikke undgaa at blive en Sukces, fordi den er Summen af alt, hvad Ford Motor Company har lært om Automobilkonstruktion i al den Tid, det har bestaaet.

I denne Forbindelse henleder vi særlig Opmærksomheden paa den nye Motor, den nye Pumpe- og Stænksmøring, Koblingen af den tørre Lametype, det nye kombinerede Vandpumpe- og Thermo-Syphon-Kølesystem, Batteritændingen med enkelt Induktionsrulle og Strømfordeler, det lavtliggende Tyngdepunkt, de nye, tyndbladede, elastiske Fjedre, de uaffjedrede Deles ringe Vægt, som i Forening med de hydrauliske Støddæmpere giver den nye Ford dens lette, sikre og behagelige Kørsel, Snekkestyringen, der forhindrer Forhjulenes Stød mod Vejbanen i at forplante sig til Rattet, Styresøjlen med Huset for Styremekanismen, som er svejset af Staal i eet Stykke, de nye Traadhjul, hvor

Egerne er svejset til Nav og Fælg, saaledes at Hjulet er i eet Stykke, Bagakslen, der er saaledes indbygget i Staal-Bagakselhuset, at selve Akslen ingen Vægt bærer ($\frac{3}{4}$ flydende) dirkefri, kombineret Sikkerhedslaas og Aluminiums-Stemplerne, som blev valgt efter mange Prøver paa Grund af deres lette Vægt og varmeledende Evne.

Den nye Ford har Kardanrørs-Træk. Ved dette Princip optages Køretrykket og Vridningerne af Røret, som omgiver Trækakslen, hvorved Fjedrene frigøres for det svære Tryk og sættes i Stand til at fungere normalt.

Sænksmedede Staaldele er anvendt overalt undtagen for de til Motoren nødvendige støbte Dele. Der er flere sænksmedede Staaldele i den nye Ford end i saa at sige hvilket som helst andet Automobil, uanset Prisen.

Nye Metoder yder større Værdi til lav Pris.

Vi er i Stand til at sælge denne nye Ford til en lav Pris, fordi vi har fundet nye Maader, hvorpaa vi kan yde Dem større Værdi uden større Forøgelse af vore Omkostninger.

Vi fabrikterer vort eget Staal, vi fremstiller vort eget Glas, vi udvinder Kul fra vore egne Miner, vi laver praktisk talt hver eneste Del, som bruges i en Fordvogn, — men vi beregner os ikke nogen Fortjeneste paa disse forskellige Dele eller Virksomheder. Det vilde ikke være rigtigt imod Publikum, om vi gjorde dette. Vor eneste Forretning er Automobiles, og hele vor Avance ligger paa de Automobiles, vi sælger.

Vi skal aldrig glemme, at de, som køber Fordvogne, har hjulpet til med at gøre vor Virksomhed stor.

Alt i alt er der gode og betydelige Grunde for, at den nye Ford giver den usædvanligste Værdi for Pengene, som nogen Sinde er tilbudt i et prisbilligt Automobil.

**Smukke nye Karosseri-Linier og harmoniske
Farvesammensætninger.**

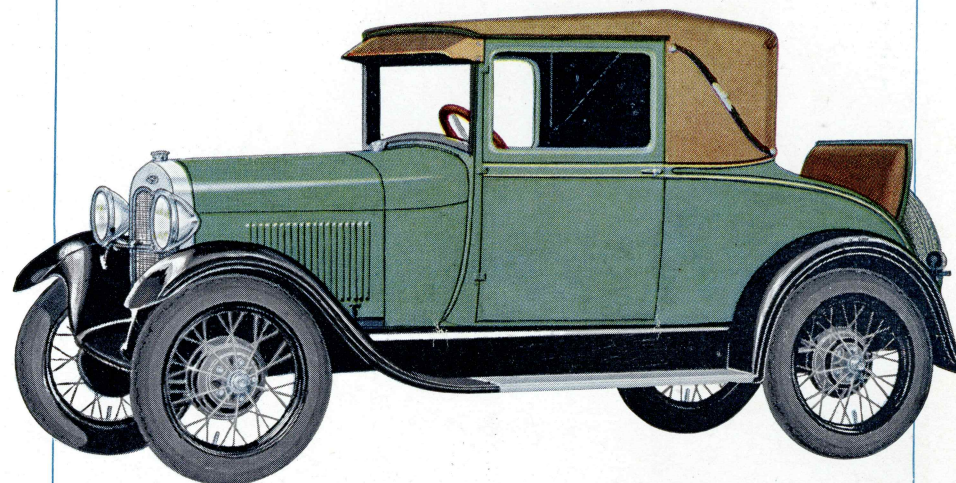
Læg Mærke til omstaaende Illustrationer af den nye Ford og bemærk Flugten i Linierne paa den smukke Sport-Coupé, Coupé, Roadster, Phaeton, Todørs (Tudor) og Firedørs (Fordor) Sedan. Læs derefter Specifikationerne bag i denne Brochure, og De vil forstaa, hvorfor Henry Ford har udtalt:

»Den nye Ford besidder og udtrykker de bedste Resultater af vore Erfaringer fra Fabrikationen af 15 Millioner Automobiler. Vi betragter den som vor største hidtidige Indsats i Automobilindustriens Interesse, for Nationernes Velfærd og for Millioner af Menneskers daglige Behov.«

FORD MOTOR COMPANY A/S

Sydhavnen

KØBENHAVN — DANMARK



Den nye Ford SPORT COUPÉ

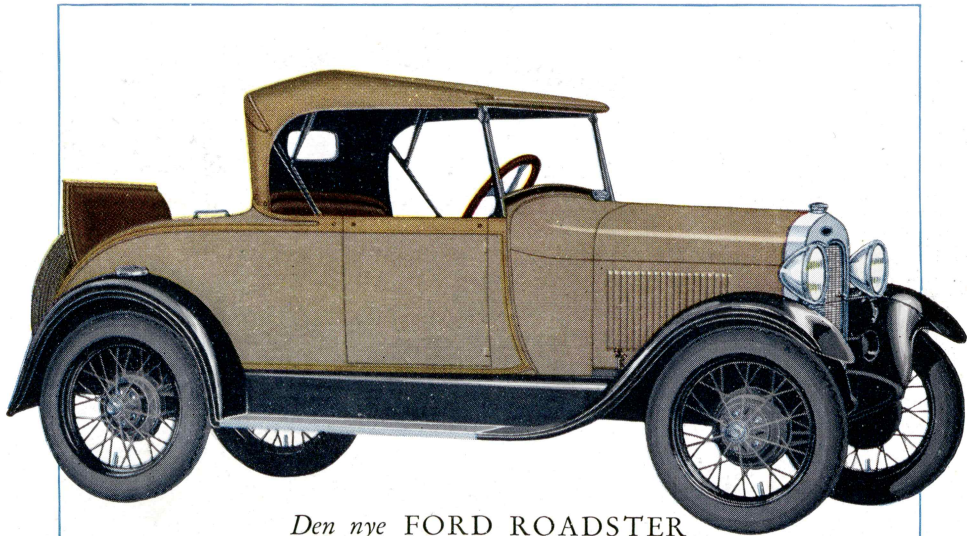
Forener Roadster'ens lette og smarte Udseende med den lukkede Model's Fordele. — Landauer Kalebestivere. — Sammenfoldeligt Bægsæde i Standard Udstyr. — Spejlglasvinduet bagtil kan åbnes og fastgøres til Vognens Loft. — Fremtræder i smukke Farvesammensætninger med særlig smukke Stafferinger.

27/28 = 3475.

9/2 29 = —

20/2 30 = 3200

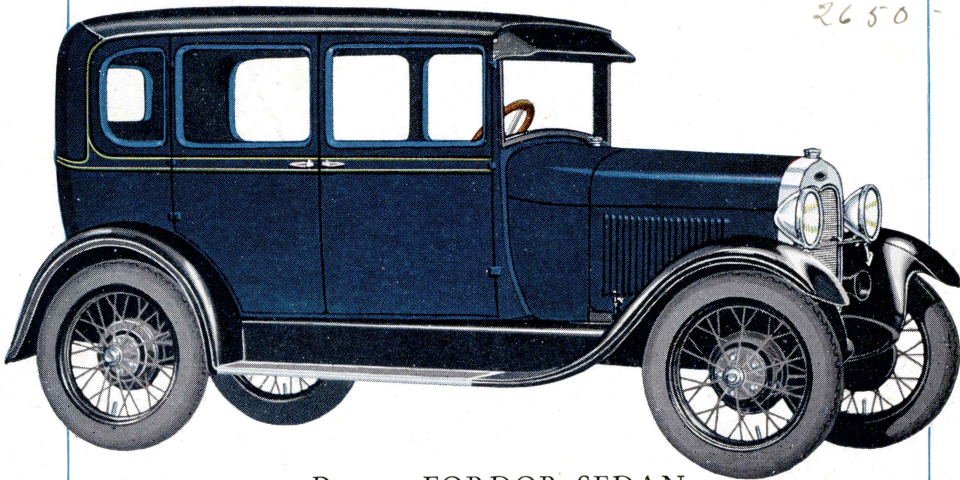
15/10 30 = 3075



Den nye FORD ROADSTER

En lang, lav, bekvem Vogn. — Staalkarosseri, selvfølgelig. — Brede Døre. — Dybe Sæder. — Flot Polstring. — Forniklede Metaldele. — Med eller uden Klapsæde efter Ønske. — Smagfulde Farver.

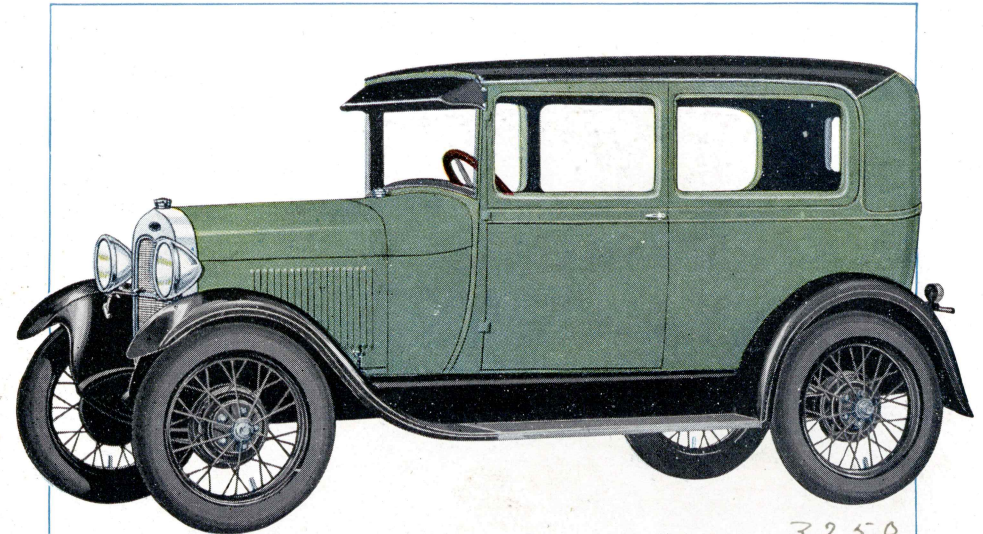
2625
2750
2675 med Bagsæde 2725
2650 - - 2725



Den nye FORD SEDAN

En stor, rummelig Vogn. — Brede Sæder. — Rigelig Plads til Benene for og bag. — 4 bekvemme Døre. — Usædvanlig store Vinduer. — Smuk Polstring. — Tiltalende Farver.

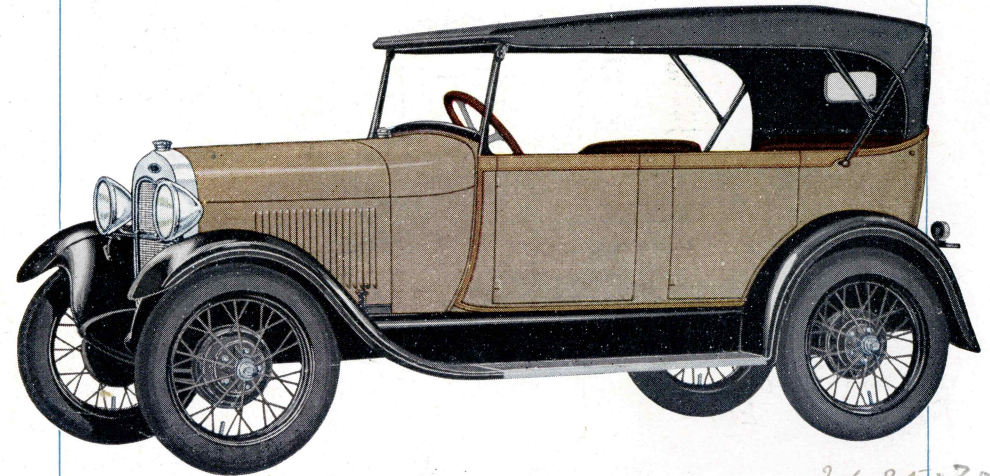
3575
3675
3700
3250



Den nye TUDOR SEDAN

Lang, bred og rummelig. — De smalle Vinduesrammer og den nye Dørkonstruktion giver en usædvanlig fri Udsigt. — Begge Forsæder er sammenfoldelige fremad og giver derved let Adgang til Bagsædet. — Rigelig Plads mellem Sæderne.

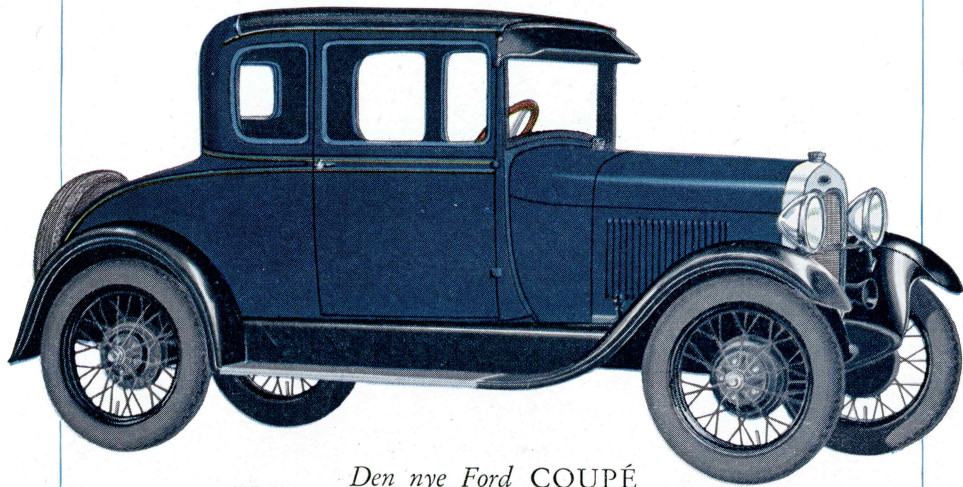
3250
3100
2900



Den nye Ford PHAETON

Ligeledes en lang, lav og rummelig Model. Alle fire Døre aabnes fremad. — Sidestykkerne aabnes og lukkes med Dørene. — Usædvanlig store Vinduer i Sidestykkerne.

2625 + 3050
2800
2775



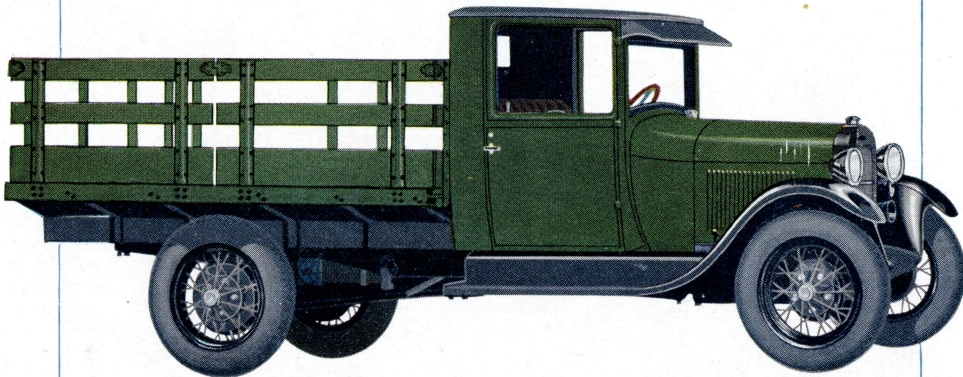
Den nye Ford COUPÉ

Et fremragende Eksempel paa de nye Fordvognes fine Karosseri-arbejde. — Praktisk Hylde til Pakker bag Sædet og et usædvanligt stort, vandtæt Bagagerum bagtil.

3250

3150 og 2920

3025 - 3100



Den nye Ford LASTVOGN

Besidder de samme fundamentale Forbedringer som det nye Personvogns Chassis. — Samme System for Transmission, Køling, Smøring og Tænding. — Bagfjedre af Cantilevertypen.

Detaller angaaende den nye Ford.

90-105 km i Timen.

Den nye Ford er i Besiddelse af en ualmindelig Hurtighed. Den kører med Lethed sine 90-95 km i Timen, hvilket endda er lavt angivet, idet den under talrige Prøver paa Landevej har kørt over 105 km i Timen. Saa fortrinligt ligger den nye Ford paa Vejen, at man kan blive ved at køre med den store Hastighed lange Strækninger med en helt ny Følelse af Bekvemmelighed og Sikkerhed. Selv paa daarlige Veje kan man køre med stor Hastighed. — Med den nye Ford tager man med Lethed de stejleste Bakker, idet man jo har Kraft i Overflod til at forcere dem med uden at behøve at nedsætte Hastigheden noget videre og uden Anstrengelse eller unødvendig Gearskiftning.

40 HK Motor.

Den nye 4-cylindrede Fordmotor udvikler 40 HK ved 2200 Omdrejninger pr. Minut. Denne Omdrejningshastighed er meget lav for saa kraftig en Motor og er et Bevis paa dennes usædvanlige Ydeevne. — Dette betyder ogsaa en lang Levetid for Motoren, thi jo lavere Omdrejningshastigheden er, des mindre Slid gaar der paa Motorens Dele. Udboringen er 9,8425 cm og Slaglængden 10,795 cm.

Fremragende Accelerations-Evne.

Den nye Ford har en overordentlig hurtig Acceleration. Under Prøve med en Tudor Sedanvogn med 2 Passagerer har den i højeste Gear accelereret fra en Hastighed af 8 til 40 km i Timen paa 8 1/2 Sekund. Denne Accelerationsevne er en fremragende Egenskab ved den nye Ford.

Forhindring af Vibration.

Motoren i den nye Ford er praktisk talt vibrationsfri. Dette skyldes blandt andet den lave Omdrejningshastighed, den statisk og dynamisk afbalancerede Krumtapaksel samt Aluminiumstemplerne. For at sikre en lydøs Gang er Krumtap- og Knastaksel-Tandhjulene fremstillet af et særlig haardt Fiber i Stedet for Metal, og Knasterne paa Knastakslen er konstrueret saaledes, at Ventiløfterne stadig følger dem nøjagtigt, hvorved al Ventilklapren undgaas.

Benzin-Besparelse.

Man kan køre 9-13 km paa en Liter Benzin, alt efter Hastigheden, man kører. Benzintilførselen foregaar ved Hjælp af Tyngdekraften fra Benzintanken, som er fremstillet af Staal, svejset i eet Stykke, og som gaar ud i eet med Torpedoen.

Enestaaende nyt Smøresystem.

Smøresystemet er af speciel Ford-Konstruktion og bestaar af en Kombination af Pumpe-, Stænke- og Tyngdekrafts-Tilførsel. Pumpen trykker Olien op i Ventilkamret, hvorfra den flyder ned til Krumtapakslens

Hovedlejer. Paa hver Stempelstangs Underpande findes en Smøreske, som under Krumtapakslens Omdrejning kaster Olie og smører Stempelstanglejerne saavel som alle Motorens indre, arbejdende Dele. Dette er et enkelt og overmaade paalideligt System, som uden Anvendelse af Tryk sikrer den rette Smøring af alle Lejer og Cylindre.

Fuldkommen Afkøling.

Den nye Ford har Centrifugal-Vandpumpe og en stor Køler. Viften drives fra Pumpeakslen og er konstrueret efter samme System som Flyvemaskine-Propeller. Det er saa godt som umuligt at overhede den nye Ford-Motor. Kun ved Misbrug, saasom ved at lade Motoren løbe uden tilstrækkelig Olie, vil Overhedning kunne finde Sted.

Nyt Tændings-System.

Tændingssystemet paa den nye Ford er enestaaende i mekanisk Konstruktion. Det er overordentlig enkelt og paalideligt i Funktion. Dynamoen har enkel Bevikling og vandtæt Hus. Strømfordeleren er anbragt oven paa Motoren og er saaledes let tilgængelig. Forbindelserne mellem Strømfordeleren og Tændrørene sker ved Hjælp af korte Bronze-Fjedre. Den kombinerede Sikkerhedslaas er anbragt i Tændingskredsløbet. Den erstatter ikke alene den almindelige Afbryder, men i aflaaet Stilling jordforbinder den tillige hele Tændingskredsløbet. Et Staal kabel mellem Strømfordeleren og Laasen beskytter den primære Ledning. Denne Ledning jordforbindes, saa snart Laasen lukkes, hvorved det bliver umuligt at slutte Strømmen uden om Laasen ved Forsøg paa at starte Motoren uden Nøgle.

Standard, uafhængig Gearskiftning.

Den nye Ford-Transmission er af den uafhængigt glidende Gear-Type. Den har 3 Hastigheder frem og 1 bak. Hovedakslen løber i Kuglelejer, Mellemakslen i Rullelejer og Bakgearet i Bronzeforing. Dette er absolut den bedste Type paa Lejer, som findes, og den er derfor usædvanlig i Automobile af den lettere Klasse. Alle Tandhjul er fremstillet af hærdet Kromstaal. Man forbavses over den lette og lydlose Gearskiftning. — Man kan skifte fra et Gear til et andet, lydløst og med et ganske svagt Tryk med en Finger.

Usædvanlig let at styre.

Styringen er Snekkestyring. Stød mod Forhjulene overføres ikke til Førerens Hænder. En ganske let Berøring er derfor tilstrækkelig til at styre Vognen sikkert. Det store Rat er fremstillet af Staal og dækket med haardt Gummi. Lyskontakten og Hornkontakten sidder bekvemt oven paa Rattet.

Nye 4-Hjuls Bremses.

Bremserne paa den nye Ford er af speciel Ford-Konstruktion. De er af den mekaniske Ekspansions-Type og selvcenterende. — Det er den enkleste og paalideligste Type af en 4-Hjuls-Bremse og den letteste at

justere. Alle Justeringer foretages udvendig fra uden at fjerne en eneste Del. Der kræves intet Special-Værktøj. Ensartet og nøjagtig Justering paa alle 4 Hjul opnaas hurtigt og let. — Baade Fodbremsen og Haandbremsen virker paa alle fire Hjul. Den samlede Bremsflade udgør 1084 cm². Alle arbejdende Dele paa Bremserne er gjort rustfrie ved Hjælp af Cadmium-Plettering.

Tør Lamelkobling.

Koblingen i den nye Ford er af den saakaldte tørre Lamel-Plade-Type, som er bekendt for sin Paalidelighed. Den er dertil den letteste at manøvrere, idet den tilkobler Motoren let og jævnt. Den har 4 Driv- og 5 drevne Lameller.

Komfortable, sikre Tværfjedre.

Fjedrene paa den nye Ford er ganske specielt konstrueret og er af den halvelliptiske Type. Denne Type Fjedre, som ligeledes anvendtes paa Model T, blev overført paa den nye Ford, fordi det viste sig at være den bedste, som fandtes. Fjedrene er fremstillet af det allerbedste Fjederstaal, og Fjederbladene er brede og tynde. Hver enkelt Fjeder er sammensat af forskellige Størrelser og Antal af Fjederblade for at give den rette Elasticitet og for at passe til de forskellige Karosserityper. Fjederbladenes Størrelse og Antal danner for en stor Del Grundlaget for den nye Fords overordentlig behagelige Kørsel, og Tværfjedrenes Konstruktion bidrager væsentligt til at forøge Virkningen og Sikkerheden af 4-Hjuls-Bremserne.

Hydrauliske Støddæmpere.

Hydrauliske Støddæmpere af allerbedste Type er Standard-Udstyr paa den nye Ford. Disse Støddæmpere i Forening med det lavtliggende Tyngdepunkt, de uaffjedrede Deles ringe Vægt og den nye Konstruktion af Tværfjedrene, bidrager tilsammen til at gøre den nye Ford til et af Nutidens mest behagelige Automobile at køre i.

Tre-kvart flydende Bagaksel.

Bagakslen paa den nye Ford er af den tre-kvart flydende Type. Akselhusene er helt af Staal og fremstillet ved Svejsning af sænksmedede Staalstykker til et Staalrør. Differentialhuset, hvortil Akselhusene er boltet, er fremstillet af U-Staal. Selve Akslen bærer ikke Vognens Vægt, idet Hjulene løber i Lejer, som hviler paa Akselhusene. Bagakselens Lejer er alle af Rulleleje-Typen. Kraftoverføringen fra Kardanaksel til Bagaksel sker ved koniske Tandhjul forsynet med Spiraltænder.

Traadhjul af Staal, Konstruktion Ford.

De to væsentligste Egenskaber ved disse af Ford specielt konstruerede Traadhjul er deres store Styrke og særegne Bygning. Hvert Hjul er samlet ved Svejsning og er derved gjort til eet Hele. Egerne kan ikke

arbejde sig løse. Hver enkelt Ege kan modstaa et Træk paa 2000 kg. Da de udvendige Eger ikke krydser hinanden, er Hjulene lette at rense. Der er kun 30 Eger i hvert Hjul.

Smukke, nye, lave Karosserilинier.

Der er lidt af den europæiske Stil i den nye Fords Karosserier og Konturer. Karosserierne er af Staal. Skærmene er af Fuldkrone-Typen. Det indvendige Udstyr er af en Luksus-Kvalitet, som sjældent findes i en billig Vogn. Polstringen er af prima, holdbart Stof. Sæderne er dybe og magelige. Dørgreb og Vindueshaandtag er helt forniklede. Speedometer, Benzinmaaler, Ampèremeter og Tændingskontakt er monteret paa et Instrumentbrædt, som fremtræder i mat Fornikling og oplyses af en Lampe i Midten. Forlygterne og Kølerkappen er helt forniklede. De lukkede Modeller har buet Krone-Tag og Solskærm af ny Militærtype. Ved Konstruktionen af den nye Ford er der sørget omhyggeligt for rigelig Siddeplads og Plads til Benene. En god, uhindret Udsigt fremad er opnaaet ved de usædvanlig smalle Sidesøtter, til Siderne ved de specielt konstruerede Døre med store Vinduer.

Smukke, harmoniske Farver.

Den nye Fords Farvesammensætninger er overordentlig smukke og tiltalende. Panelerne fremtræder i afvigende Farver og med smukke Stafferinger. Lakeringen er udført i Pyroxylin, som er en af de mest fuldkomne og holdbare Lakeringer for Automobile. Den paavirkes ikke af Varme og Kulde og modstaa alle Væjrforhold. Den bliver ikke let skrammet eller ridset, og Glansen forøges ved Vaskningen.

En lydløs Vogn.

Ved Konstruktionen af den nye Ford er der taget alle mulige Forholdsregler til Forebyggelse af knagende, raslende eller hamrende Lyde. Karosseripanelerne og Rammestykkerne er svejsede og nittede overalt, hvor der er Mulighed for Arbejden i Karosseriet. I alle Enkeltheder ved Opbygningen af Karosseriskelettet er de nye Ford-Karosserier konstrueret med Henblik paa at opnaa den størst mulige Lydløshed og Bekvemmelighed.

Fedtpumpe-Smøring.

Det nye Ford Chassis smøres ved Tryksmøresystemet, som er det enkleste og mest effektive Smøresystem.

Standard Udstyr paa alle nye Ford Personvogne.

Selvstarter	Benzinmaaler	Stop- og Baglygte
5 Traadhjul	Ampèremeter	Oliemaaler
Automatisk Vindskærmsvisker	Instrumentbrædtlampe	Kombineret Laas
Speedometer	Spejl	Komplet Sæt Værktøj

Europæisk Model 17 m/m 1918 samme - og
Indhold 2 l. (7,6 S.H.K.)



FORD MOTOR COMPANY A/S
SYDHAVNEN - KØBENHAVN