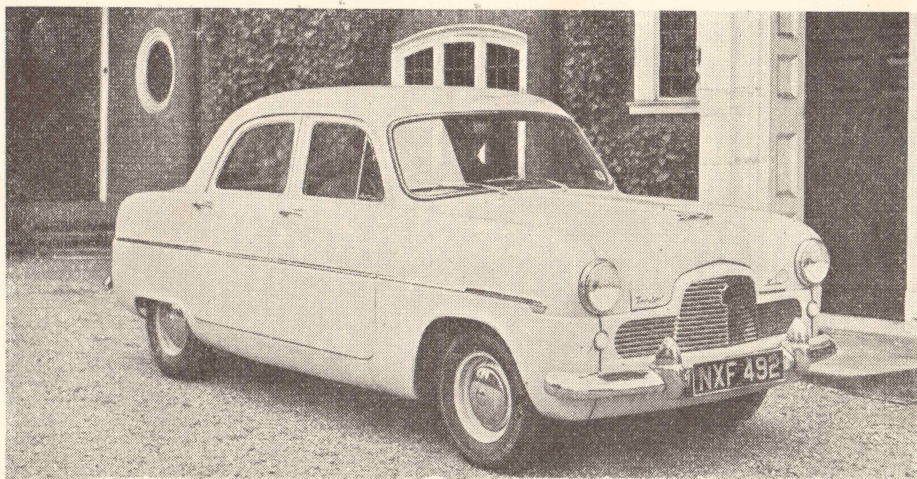




Zephyr Six er elegant og præsentabel — og det er en velkonstrueret vogn.

Vi prøvefører FORD ZEPHYR SIX 1954

Når man året igennem færdes med bil og motorcykel på vejene, kan det ikke undgås, at man danner sig visse meninger om de køretøjer, man møder. Interesserer man sig lidt for biler, vil man, når man har kørt bag en personvogn over en længere distance, kunne sige en del om såvel førerens kvalifikationer som vognens egenskaber, men trods alt er det dog kun overfladiske bedømmelser, der først lader sig uddybe, når man selv sidder ved rattet. Det er nu iøvrigt med biler som med mennesker: de lader sig ikke vurdere overfladisk og ofte afføder et nærmere bekendtskab enten dyb skuffelse eller glædelig overraskelse på baggrund af en forhåndsvurdering.

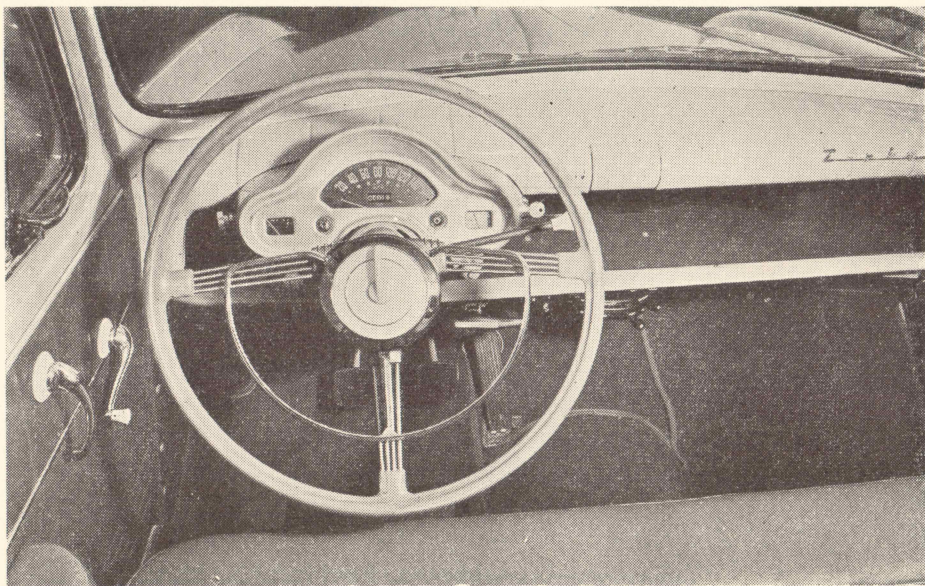
Med hensyn til *Ford Zephyr Six* kan vi uden overdivelse sige, at vi ramte plet med vor forhåndsvurdering, eftersom vognen opførte sig nøjagtig, som vi havde ventet, det vil sige med et godt og rigeligt kraftoverskud, virkelig gode køreegenskaber med en præcis styring, nogen krængning i svingene, men dog ikke genere, en ret stiv affjedring og alt i alt en vogn, der ligger i hænderne, som man både ønsker og forlanger det af en sund, moderne konstruktion.

Den tekniske opbygning.

Zephyr Six er udformet som en firedørs

sedan, bygget ud i vognens fulde bredde med moderne linier uden outreret udformning af kofangere og kølgitter. For- og bagrude er store og buede, og vognen er helt igennem veldimensioneret, idet indstigningsforholdene er fortræffelige til både for- og bagsæde, oversigtsforholdene fra førersædet er upåklagelige og benpladsen er tilfredsstillende. Forsædet er udformet som en gennemgående sofa, og bagsædet kan, hvis man ønsker det, deles på midten ved at slå et stort armlæn ned. Når dette er slået op, er der udmærket puds til tre personer. Også på de forreste døre er der indbygget armlæn, hvilket er en behagelighed for såvel fører som passager, når man er på langtur.

Udstyret er meget enkelt — eller det bør måske snarere betegnes som anbragt på en kompakt og overskuelig måde, eftersom udvalget af instrumenter er fyldestgørende og tilfredsstillende. Rattet har tre eger anbragt således, at føreren har fuld oversigt over instrumentbordet, i hvilket speedometer, kilometertæller, kølevandstermometer og benzinstandsmåler er anbragt. I speedometerskiven er tillige anbragt en grøn kontrollampe for olietryk og en rød kontrollampe for ladekontrol samt en pil i hver side som kontrol for blinklysene. På højre side af instrumenthuset er tændingsnøglen anbragt og

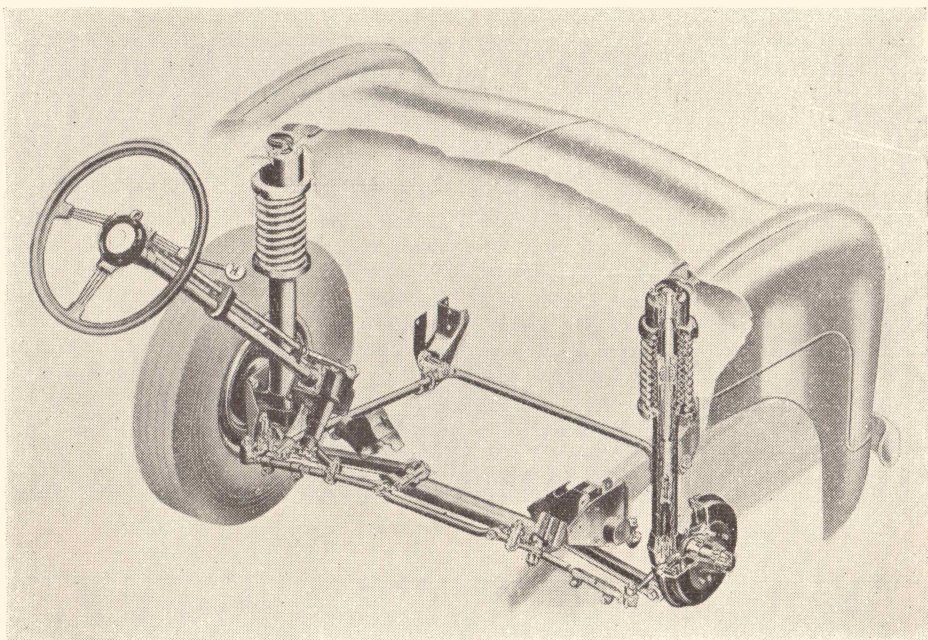


Instrumenterne er lette at overskue, og kontrolgrebene er hensigtsmæssigt anbragt. Den store hylde under forbrættet er praktisk og rummelig.

på venstre side hanen til de vacuumdrevne vindspejlsviskere. Under instrumenthuset i venstre side er lygtekontakten anbragt og i højre side finder vi chokeren. Under hele vindspejlspanelet findes en gennemgående hylde, hvilket må siges at være betydelig mere praktisk end de små handskerum, som navnlig de kvindelige passagerer ofte fejlagtigt antager for vognens bagagerum. Under den nævnte hylde finder vi håndbremsen, der er udformet efter »paraplysystemet« samt starterhåndtaget og regulatoren for det kombinerede varme- og defrosteranlæg. Afblandingen af lygterne sker ved hjælp af en fodkontakt. I vindspejlspanelet findes et askebæger, der kan trækkes ud som en skuffe, når det er i brug, medens det forsvinder ind i panelet, når det ikke bruges. Af hensyn til bagsædepassagererne er der i forsædets rygstød ligeledes anbragt et askebæger. Det hele ser meget enkelt ud, men der er, hvad der skal være, og de af vore læsere, der kan lide en masse knapper og legetøj, kan vi trøste med, at der findes endnu tre knapper, nemlig et håndtag til at åbne kølerhjelmene med, anbragt helt til højre under hylden, og en kontakt til varmeapparatets blæser samt et håndtag til ventilation med frisk luft om

sommeren, anbragt helt til venstre under hylden. Hornkontakten er udformet som en halvmånering på rattet og afviserkontakten er anbragt midt i rattet, hvor man ellers i reglen finder hornkontakten. Afviserkontakten betjener to indbyggede blinklys, der automatisk slukker ved opretning efter svinget.

Karosseriet er udformet som en selv bærende konstruktion helt igennem af stål. Forhjulsophængningen er udformet på en meget særpræget måde. Idéen er ingenlunde ny, eftersom man fandt denne forhjulsophængning på den franske personvogn Cottin & Degouttes allerede omkring 1921, men i den udformning Ford har givet konstruktionen til såvel Zephyr Six som model Consul, må det siges, at forhjulsophængningen ikke alene giver en effektiv og god affjedring, men tillige betinger en styregeometri, der er overordentlig korrekt og i højeste grad medvirkende til vognens meget præcise styring og gode køreegenskaber. Det enkelte forhjul er monteret på en næsten lodret teleskopstøddæmper, hvis lange, opadrettede stempelstang, der foroven er lejet ved en kugleforbindelse til vognens bærende konstruktion, virker som styrebolt. Uden om dæmperens øverste del er



Denne skitse viser forhjulsophængningen, som anvendes på både Consul og Zephyr Six. Systemet er nærmere forklaret i teksten. Konstruktionen udmærker sig ved en yderst korrekt geometri og lave påvirkninger på alle dele.

lejret en skruefjeder, der direkte bærer vægten på det pågældende hjul, og dæmperens nederste ende er — ligeledes ved en kugleforbindelse — hængslet til en underliggende triangellarm, hvis forreste gren iøvrigt er en del af den foran for-aksellinien liggende krængningsstabilisator. Styretøjjet er udformet på normal måde med styrehus, fremadrettet styre-arm og tredelt styreforbindelsesstang. Der er vist ingen tvivl om, at Ford har fået fat i et konstruktionsprincip, der udmærker sig ved en god ophængningsgeometri og lave påvirkninger af alle bevægelige dele. Baghjulene er på mere ortodoks vis ophængt i halvelliptiske blad-fjedre.

Motoren er en overkvadratisk sekscy-lindret, topventilet rækkemotor, med en effekt på 68 hk ved 4000 omdr/min. Motoren afgiver sit største drejningsmoment, nemlig 15,5 kgm ved 2000 omdr/min. Boringen er 79,37 mm og slaglængden er 76,20 mm, hvilket giver et slagvolumen på 2262 ccm. Kompressionsforholdet er 6,8:1, hvilket er lige i overkant af, hvad man kan udnytte med den nuværende benzinkvalitet. En mekanisk

membranpumpe trækkes fra knastakslen og trykker benzinen op til karburatoren, der naturligvis er af Ford's egen konstruktion. Knastakslen driver endvidere på normal vis en aksel, der forinden trækker olie-pumpen og foroven er i indgreb med kontaktafbyderen og strømfordeleren. Der er naturligvis halvautomatisk tændingsregulering efter centrifugalsystemet, og dette er tillige suppleret med vacuumregulering fra motorens ind-sugningsrør, således at tændingen automatisk stilles lidt tilbage, såfremt speederen pludselig trædes ned og der derved bliver mindre vacuum i motorens ind-sugningsmanifold. Motoren er afgjort velkonstrueret, for den kommer ikke alene hurtigt op i omdrejninger, men er tillige meget smidig, navnlig når man tager i betragtning, at boringen er større end slaglængden. På grund af sit stort kraftoverskud og vel tildels også på grund af vacuumreguleringen, lader motoren sig mishandle af selv de mest hårdhændede, nemlig de uøvede kørere, og under hele prøve-kørslen hørte vi da heller ikke beklagelser fra den side. Koblingen er udformet som en enkeltpladet, tør lamelkob-

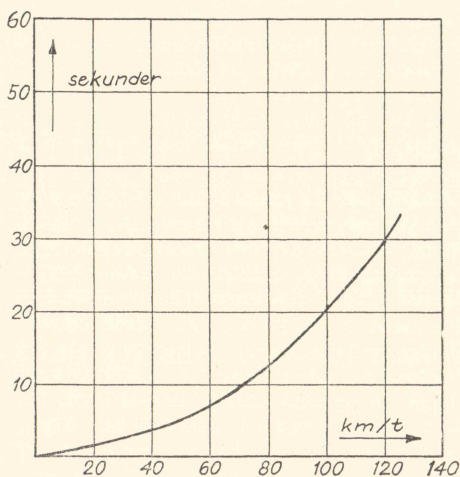
ling, og gearkassen har tre udvekslingsforhold samt bakgear, med synkromesh mellem andet og tredje gear. Kardanakslen er af Hotchkiss-typen med nålelejer i kardanledene, og differentialet er udformet med hypoidfortanding. Kardanaksler af denne type i forbindelse med hypoid-differentialet giver som bekendt en meget lavtliggende kardantunnel, fordi spidshjulet er anbragt i kronhjulets underkant og ikke ud for dettes centrum.

Såvel bremserne som koblingen aktiveres ad hydraulisk vej, idet koblings- og bremsepedalen er hængslet helt oppe under instrumentbrættet, hvor de aktiverer hver sin hovedcylinder. Ved dette system har man opnået at undgå de sædvanlige gennemboringer i karrosseriet, og selv når vognen bliver ældre, skulle man således have en rimelig chance for at undgå trækvind gennem de ellers uundgåelige åbnin-ger. At den hydrauliske kobling skulle give mindre pedaltryk tror vi imidlertid ikke på, eftersom koblingen på Zephyr Six kræver et temmelig stort pedaltryk.

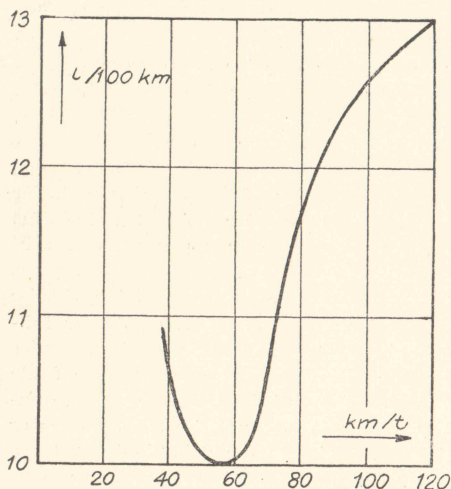
Køreegenskaberne.

Man falder meget hurtigt til rette bag rattet på en Zephyr Six, hvilket sikkert må tilskrives, at pedaler, kontrolgreb, sæde og rat er placeret i et naturligt forhold til hinanden, og man bemærker med det samme de gode oversigtsforhold over vejbanen. Selvom man efterhånden er vant til at køre i alle mulige forskellige vogne, kan det alligevel ikke undgås, at kørevar-nerne afstemmes til den vogn, man kører i til daglig, og som et eksempel på hvor forsigtig man skal være ved en for hastig bedømmelse, og på hvor lidt, der skal til for at ændre hele billedet, kan vi oplyse, at vi i begyndelsen syntes, at Zephyr'en var en underlig død vogn, når man tog dens mange hestekræfter i betragtning. Det gik imidlertid hurtigt op for os, at det var en fejltagelse, og at vognens tilsyneladende sendrægtige acceleration skyldtes, at speederfjedren var dobbelt så kraf-tig som i den vogn, vi er vant til at køre, og derfor krævede betydelig større pedal-tryk. Da vi først var klar over dette for-hold og trådte friskt og frejdigt på spee-deren, skød vognen frem med god accele-ration. Udvekslingsforholdene i gearkas-sen er overordentlig velvalgte, og det er

yderst velbegrundet at nøjes med tre ud-vekslingsforhold, eftersom man fra så lave kørehastigheder som »skridtgang« kan accelerere vognen kraftigt op i andet gear. Det viste sig kun nødvendigt at skifte til første gear fra en stående start, hvilket må være en stor trøst for de men-esker, der lider af en panisk skræk for alt, hvad der hedder dobbelt udkobling, eftersom der ikke er nogen synkromesh-anordning mellem første og andet gear. Synkroniseringen mellem andet og tredje gear føles meget effektiv, og det er fak-tisk kun i en hård acceleration, under hvilken man ikke lader gearstangen falde til ro et øjeblik i frigeartstillingen, at syn-kromeshen ikke kan følge med. For os er det en ubrydelig vane at koble dobbelt ved nedgearing, selv for de vogne, der er mon-teret med synkromeshanordninger, men forsøgsvis viste det sig, at man kan skifte fra tredje til andet gear med hastigheder under 75 km/t uden dobbelt udkobling og uden mislyde fra gearkassen. Gearkassen forekommer iøvrigt at være lidt for le-vende, for selv om koblingen tilsynela-dende kobler fuldt ud, er det vanskeligt at sætte vognen lydløst i første gear, når man holder stille. Dette må forklares ved, at gearkasseakslerne er meget letløbende. Dette forhold gør sig imidlertid særlig mærkbart gældende, når vognen er meget varm, som f. eks. efter accelerationsforsø-



Accelerationskurven for Zephyr virker måske ikke overvældende, når motoreffekten tages i betragtning, men skønt det er en stor vogn, er accelerationsevnen fremragende.



Benzinforbrugskurven har en noget besynderlig façon, men ved gentagne målinger bliver resultatet det samme. Den øverste del af kurven tyder på en gunstig luftmodstandskoefficient.

gene, men ved normal driftstemperatur sætter man sig ud over problemet ved at vente lidt med at skifte i gear, efter at koblingen er trådt ud.

Styringen er overordentlig præcis, og vognen ligger ganske glimrende på vejen. Ved hurtig kørsel i sving og kurver føles det til at begynde med, som om vognen overstyrede en smule, men ved gentagne forsøg viste det sig, at det blot var styringen, der var mere præcis, end man er vant til — ingen udskridning og ingen understyring giver let fornemmelsen af overstyring. Hurtig kørsel i svingene giver en mærkbar krængning, men den er ingenlunde ubehagelig, snarere en lille advarsel om, at man nu har lovlig travlt. Alt i alt kører vognen som på skinner, uanset om der er lidt ujævnheder i vejbanen. Som allerede omtalt, føles affjedringen temmelig hård, men på en ganske besynderlig måde, som vi ikke har været udsat for med andre biler. Alle større ujævnheder bortelimeres på bedste måde fra vejbanen, men alligevel må affjedringen have en ganske særlig karakteristikk, for selv om vognen i det store og hele ligger roligt på veje med ujævn belægning, og selv om man tilsyneladende flyder henover en knollet brolægning, så når alligevel en besynderlig form for rystelser frem til kører og passagerer. Det er et fæ-

nomen, der er meget vanskeligt at forklare, men vi kan betegne det på den måde, at man sidder blødt og roligt som i en sofa i dagligstuen, men småpengene i ens lomme ligger og klirrer — forklare det, hvo der kan.

Bremserne er meget effektive og kræver ikke noget stort pedaltryk, og i det hele taget må det siges, at vognen besidder en bils mest krævende og fornemste egenskab, nemlig at lystre føreren indtil pinlig nøjagtighed.

Vi har naturligvis også noget at udsætte på Ford Zephyr, ellers ville det da være en besynderlig bil. For det første har konstruktørerne været ret ulogiske, idet de konstruerer en vogn, der har en tophastighed på 123 km/t, og samtidig regner med, at den altid skal stå stille i en garage. Er der da nogen anden forklaring på, at man fremstiller et hængsel til de små ventilationsruder på en måde, som om man ville lave en tro kopi af en orgelpibe eller en dampfløjte? Resultatet er blevet, at det fløjter og piber med vindstøj omkring vognen, såsnart man kommer op i hastighed, og vi vil endda mene, at denne lydeffekt kan virke generende, hvis man over længere tid skal køre med stor marchhastighed på f. eks. en autostrada. Der kommer også en del lyde fra karrosseriet, og hjulstøj fra vejbanen forplanter sig jo villigt gennem et selv bærende karrosseri. Disse forhold kan imidlertid i høj grad være individuelle for de forskellige vogne og eventuelle købere til Zephyr Six må selv afgøre dette spørgsmål. Karrosseriets samling virker ikke på den måde, at det indgyder den allerstørste tillid til kvalitet, og automobilmfabrikkerne er i det hele taget ved at blive lidt irriterende, når de lægger for stor vægt på de småting, der i øjeblikket kan sælge en vogn, medens de går for let hen over de enkeltheder, der skal bevirke, at man køber den samme model igen, når den første vogn er slidt op. Hvad kan det nytte, at bagagerumsklappen er forsynet med så kraftige kontravægte, at låget er ved at springe op under hagen, såsnart man åbner det; hvad kan det nytte, at kølerhjelmene er forsynet med alt muligt tingel-tangel til dels at holde den oppe, dels at holde den nede, når selv en lægmand vil komme til det resultat, at der burde have været ofret lidt mere tid på at

samle karrosseriet. Det må retfærdigvis nævnes, at den vogn, vi prøvede, var samlet i England. Den danske Fordfabrik samler nu selv Zephyr'en, hvilket har betydet en afgjort forbedring.

Vi har ofte før pointeret, at biler er som mennesker; det vil sige, at de har en vis personlighed, de har visse fremherskende karaktertræk, og man får enten sympati eller antipati for dem, hvis de da ikke forekommer én at være ganske ligegyldige. Zephyr Six ejer ganske afgjort en vis personlighed, og den virker også ganske charmerende, men skal man give en kortfattet og nøgtern karakteristik af denne vogn, så må det blive, at det er en god bil, den er det blot på en lidt anstrengt måde. Det er vanskeligt at sige, om det er affjedringen, eller hvad det er,

der gør det; men det er, ligesom om denne vogn bestræber sig for at have gode køreegenskaber og at opføre sig pænt på vejen; men hvis den kunne tale som andre levende væsener, ville den sikkert føre et ganske forfærdeligt sprog, i hvert tilfælde når den var alene i garagen.

Det er imidlertid en uomtvistelig kendsgerning, at Ford med denne vogn har skabt en bil, der tilfredsstiller de krav, man kan stille, når man har et stort årligt kørselsbehov og samtidig kan lide at køre bil. Motorens 68 hk giver en fornemmelsen af at flyve op ad bakkerne, når man er vant til en mere behersket motoreffekt, og frem for alt er det en vogn for forretningsfolk, der skal køre langt, hurtigt og komfortabelt.

SPECIFIKATIONER

Motor: 6-cylindret, topventilet. Boring 79,37 mm. Slaglængde 76,20 mm. Slagvolumen 2262 ccm. Kompressionsforhold 6,8:1. Effekt 68 hk ved 4000 omdr/min. Største drejningsmoment 15,5 kgm ved 2000 omdr/min. Dynamisk afbalanceret krumtapaksel, monteret i fire hovedlejer. Smøresystem ved hjælp af tryksmøring til hovedlejer, plejlstangslejer og knastaksel-lejer. Oliefilter med fuld gennemstrømning på cylinderblokken.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling med fjedrene nav, hydraulisk aktiveret. Tretrins gearkasse med synkromesh mellem andet og tredje gear, gearstang anbragt på ratstammen. Udveksling mellem motor og baghjul; første gear 12,621:1, andet gear 7,297:1, tredje gear 4,444:1, bakgear 17,153:1. Differentiale med hypoidfor-tanding, udvekslingsforhold 4,444:1.

Dækstørrelse: 6,40 × 13.

Elektrisk anlæg: 12 volt, batteri m. 45 ampèretimer. Totonet horn. Separate parkeringslygter, indbyggede blinklys, indvendig loftbelysning.

Forhjulsophængning af speciel konstruktion, med uafhængig affjedring ved hjælp af skruefjedre sammenbygget med hydrauliske dæmpere. Krængningsstabilisator anbragt foran forak-sellinien. Baghjulsoffjedring: halv-eliptiske bladfjedre og dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere. Bremses: Hydrauliske bremsesko med to selvforstærkende bremsesko på forhjulene og en selvforstærkende og en selvslækkende bremsesko på baghjulene. Samlet bremseareal 780 cm². Mekanisk håndbremse virkende på baghjulene.

Dimensioner og mål: Total længde 4,36 m, total bredde 1,63 m, total højde 1,54 m, akselafstand 2,64 m, sporvidde forhjul 1,27 m, sporvidde baghjul 1,25 m. Vægt 1153 kg.

Pris: Excl. omsætningsafgift 11,975 kr., incl. omsætningsafgift 17,360 kr. Varmeapparat 300 kr. ekstra.