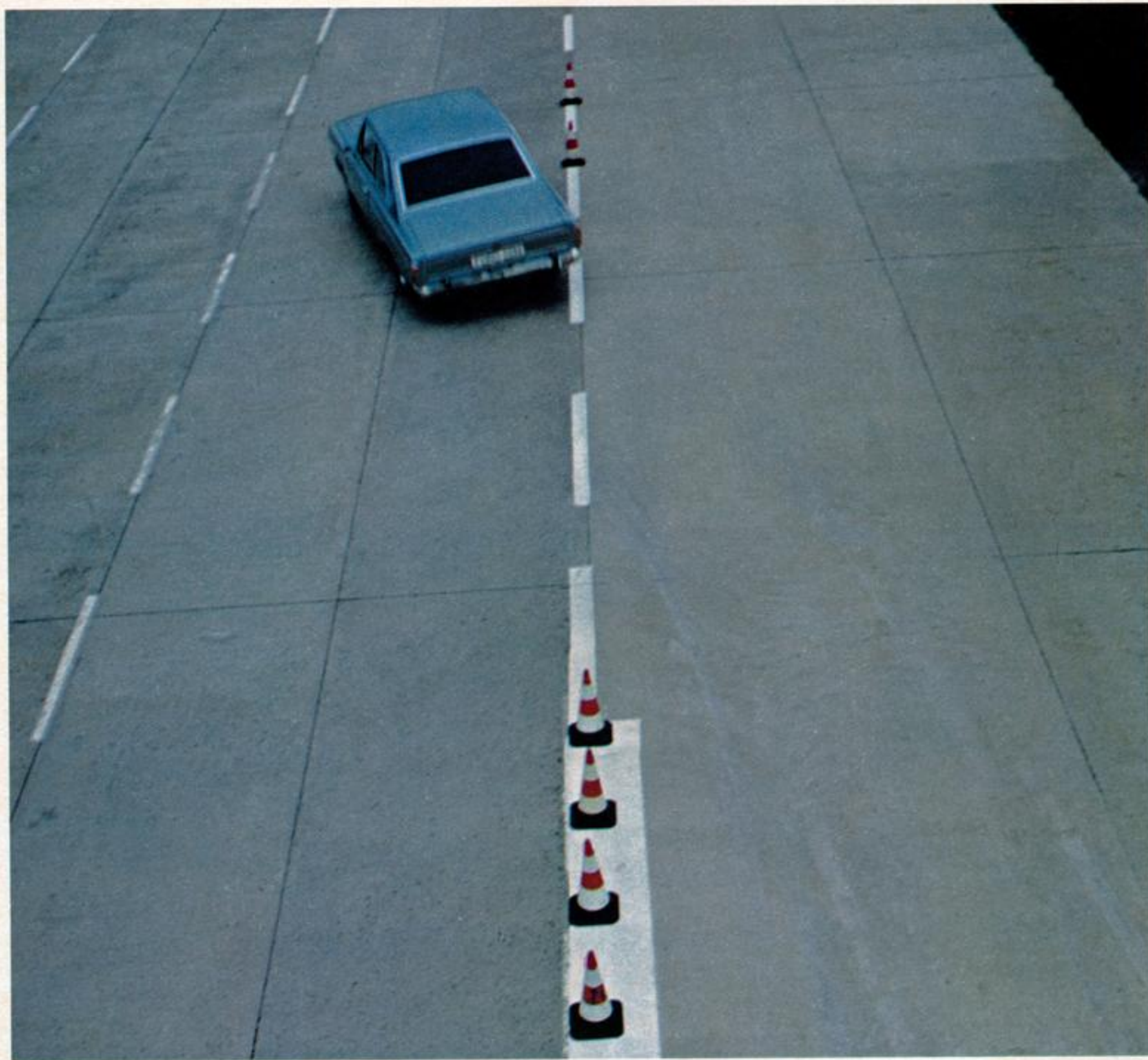


**Eine erste Fahrt
mit dem neuen Ford
20M**



Der neue Ford 20M mit dem 2,3 Liter-Motor im Beschleunigungstest. Ergebnis:

11,4 sanfte Sekunden bis 100.



Der Sechszylinder im neuen Ford 20M hat 2 bzw. 2,3 Liter Hubraum und 85 oder 90 PS bzw. 108 PS Leistung. Natürlich kann man so viel Temperament auch bei einem Vierzylinder herausholen.

Der Test zeigt den Unterschied.

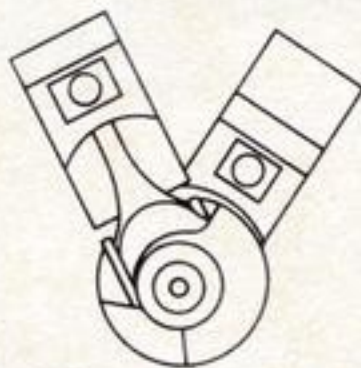
Der Sechszylinder im neuen Ford 20M läuft ruhiger und leiser. Er ist kein kleiner, hoctouriger Kraftprotz, sondern ein kultiviertes Triebwerk, in dem noch eini-

ges an ungenutzten Leistungsreserven steckt. Seine höchste PS-Leistung erreicht er schon bei 5000 Umdrehungen in der Minute. Der Sechszylinder beschleunigt gleichmäßiger.

Denn er hat die größere Zugkraft. Er verschluckt sich nicht beim Ampelstart. Er dreht

hoch, ohne Löcher und ohne Übergangsschwierigkeiten.

Der Sechszylinder ist auch elastischer. Er entwickelt seine höchste Zugkraft schon bei niedrigen Drehzahlen. Deshalb können Sie den neuen Ford 20M mühelos von 40 auf 100 km/h beschleunigen. Ohne zu schalten. Im vierten Gang. In 20 Sekunden. Es gibt viele Vierzylinder, die – durchgeschaltet – länger brauchen.



Der neue Ford 20M im Langstreckentest. Ergebnis:

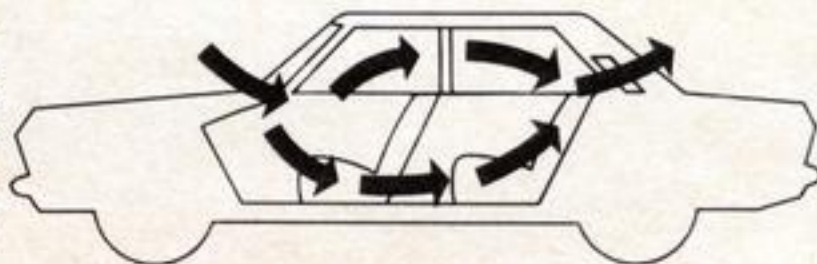
155 geräuschlose Kilometer in 1 h.



Der neue Ford 20M wiegt fahrfertig knapp über eine Tonne. Er hat also weniger Gewicht als viele Automobile vergleichbarer Größe. Aber er hat es an der rechten Stelle. Zwischen Motor- und Innenraum, zum Beispiel. In Form einer zusätzlichen Geräuschisolierung.

Den leisen V6-Zylinder haben wir zudem an drei Punkten in dicken Gummilagern aufgehängt. Damit er noch leiser läuft. Den gesamten Aufbau haben wir mit Gummiblöcken gegen Vibrationen und Geräusche vom Fahrwerk isoliert.

Die Kardanwelle hat ein Zwischenlager, damit störende Schwingungen gar nicht erst auftreten. Und die Karosserie des neuen Ford 20M haben wir so verfeinert, daß sie jetzt noch weniger Fahrwindgeräusche erzeugt.



Im Test hören Sie den Unterschied deutlich. Nämlich daran, daß Sie – dank einer zusätzlichen Geräuschisolierung – im neuen Ford 20M wenig vom Ford 20M und nichts von der Straße hören.

Der neue Ford 20M bleibt aber auch dann leise, wenn Sie beim Fahren frische Luft hereinlassen wollen. Weil Sie dazu kein Fenster zu öffnen brauchen. Denn der neue Ford 20M hat die bewährte Belüftungsanlage seines Vorgängers. Die auch dann zugfreie Frischluft liefert, wenn Sie nur langsam fahren.

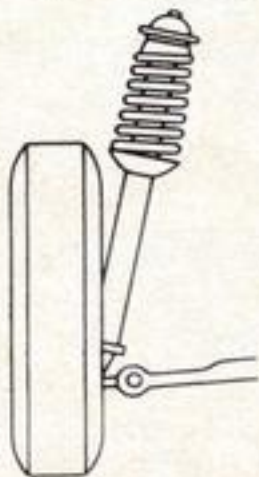
Der neue Ford 20M im Kurventest. Ergebnis:
Neutralität auf 5 Zoll-Felgen.



Der neue Ford 20M hat eine neue, exakt geführte Hinterachse. Das ist der erste Grund für seine sichere Straßenlage. Zweikräftige Längslenker nehmen jetzt der Zweiblattfeder einen Teil der Arbeit der Radführung ab, indem sie alle Kräfte aufnehmen, die beim Bremsen und Beschleunigen auftreten. Damit ist das Fahrverhalten des neuen Ford 20M jetzt völlig neutral. Auch auf schlechten Straßen.

Der neue Ford 20M hat neue, breitere

Felgen. Das ist der zweite Grund für seine sichere Straßenlage. Breite Räder haben mehr Kontakt mit der Straße. Größere Seitenführungskraft, sagen die Fachleute. Sie spüren sie in jeder Kurve. Als größere Sicherheit.



Der neue Ford 20M hat seine bewährte Breitspur behalten. Das ist

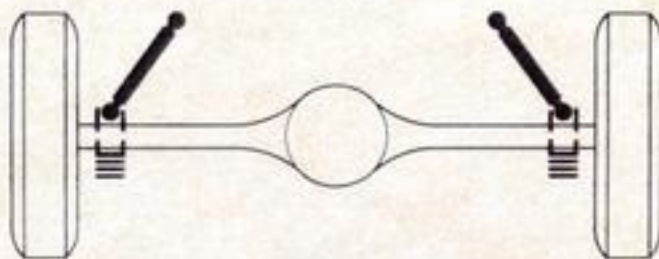
der dritte Grund für seine sichere Straßenlage. Eine breite Spur hält den Schwerpunkt tief. Und den Wagen in der Richtung. Die Vorderräder werden von Querlenkern geführt und von kräftigen McPherson-Federbeinen gefedert. Diese Vorderachskonstruktion hat sich in allen Ford 20M bewährt, die wir bisher gebaut haben. Sie bewährt sich auch in bekannten Grand-Tourismo-Wagen die noch schneller fahren als der neue Ford 20M.

Der neue Ford 20M auf der Folterstrecke. Ergebnis:
ohne jede Beanstandung.



Der neue Ford 20M ist technisch auf dem neuesten Stand. Er ist für deutsche Straßenverhältnisse und für extreme Witterungsverhältnisse konstruiert. Er hat lange Federbeine. Sein Fahrwerk schluckt auch große Fahrbahnebenheiten einwandfrei. Stoßdämpfung und Federung werden auch bei vollbeladenem Wagen nicht hart und unbequem. Und sie vertragen auch den etwas härteren Charakter der Gürtelreifen, die wir Ihrem neuen Ford 20M auf Wunsch schon im Werk aufziehen.

Der neue Ford 20M ist deshalb nicht nur ruhiger geworden. Er liegt auch ruhiger auf der Straße. Das kommt daher, daß die ungefederten Teile – Räder, Bremsen, Rad-



aufhängung – wesentlich leichter sind als die gefederten Teile – dazu zählen die Karosserie, der Motor, das Getriebe und die Kraftübertragung. Das kommt auch daher, daß der geräumige Fahrgastraum des neuen Ford 20M gut gefedert zwischen den Achsen liegt.

Das alles trägt dazu bei, daß der neue Ford 20M nicht nur ein paar Testkilometer Folterstrecke übersteht. Sondern auch etliche Jahre Dauerbetrieb auf deutschen Straßen.

Der neue Ford 20M auf dem Geschicklichkeits-Parcours. Ergebnis:

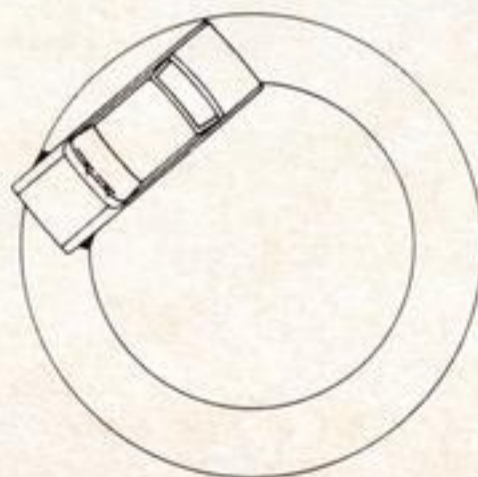
ein Wendekreis von 10,8 m Durchmesser.



Ein sicheres Automobil ist handlich. Es hilft seinem Fahrer. Beim Einparken hilft Ihnen der neue Ford 20M mit seinem ungewöhnlich kleinen Wendekreisdurchmesser.

Beim Rangieren hilft er Ihnen durch seine leichtgängige Schaltung. Wie leichtgängig sie ist, können wir nicht beschreiben; das müssen Sie schon selber erleben. Dieses Getriebe ist eine reine Freude.

Die Schaltung funktioniert absolut exakt, die Gänge rasten mit einem leichten „klack“ ein. Der Schalthebel liegt genau in der

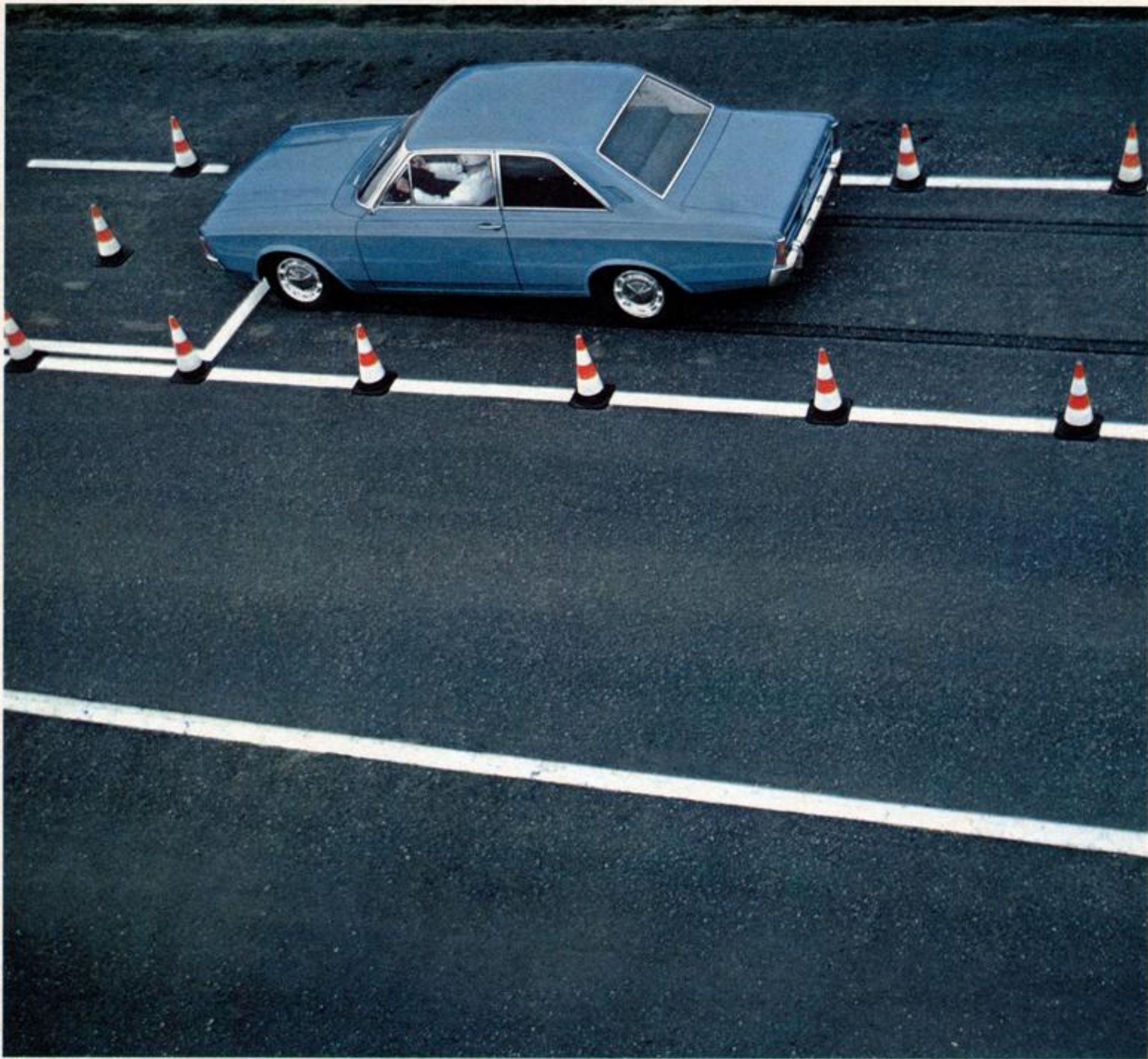


richtigen Position, und der auf den ersten Blick etwas überraschend geformte Kunststoffknopf ist äußerst handgerecht. Die Synchronisierung ist jeder Schaltweise und die Kupplung auch schwerer Belastung gewachsen.

Hinzuzufügen wäre noch, daß Sie Ihren Ford 20M noch müheloser fahren können, wenn Sie ihn mit einem vollautomatischen Getriebe bestellen.

Der neue Ford 20M beim Sicherheitstest. Ergebnis:

In 4,8 Sekunden von 100 auf 0.

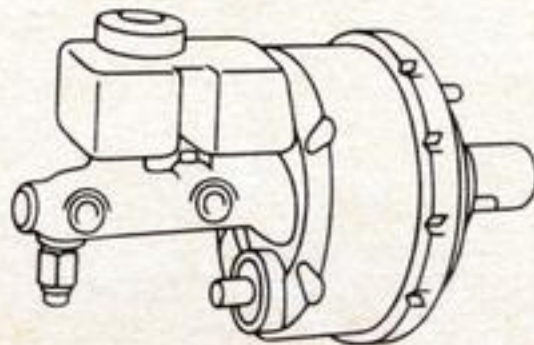


Die Bremsleistung entspricht der Motorleistung des neuen Ford 20M. Er hat große Scheibenbremsen vorn, die durch den Fahrtwind immer ausreichend gekühlt werden. Und er hat Trommelbremsen an den Hinterrädern.

Jedes Bremsenpaar hat einen eigenen Bremskreis, der die Kraft vom Bremspedal auf die Bremszangen (vorn) und die Bremsbacken (hinten) überträgt. Diese doppelte Bremsbetätigung macht den neuen Ford 20M doppelt sicher. Sie würde sein Bremspedal auch doppelt schwergängig machen. Wenn wir nicht einen Bremskraftverstärker

einbauen, der Ihrem rechten Bein die halbe Arbeit abnimmt.

Die Konstruktion der Karosserie beim neuen Ford 20M entspricht den modernen Erkenntnissen der Unfallforschung. Die



Knautschzonen in der Front- und Heckpartie verformen sich beim Aufprall und fangen daher den größten Teil der Stoßenergie auf. Der Innenraum bleibt stabil. Das Lenkrad sitzt auf einer extrem kurzen Lenksäule, die in einem Pralltopf mündet. Die Türen sind gegen Aufspringen gesichert. Armaturenfrost, Lenkradspeichen, Dach- und Seitenflächen sind gepolstert. Halterungen für Sicherheitsgurte haben wir vorgesehen.

Wie Sie sehen, haben wir für alle Fälle vorgesorgt. Nun sorgen Sie bitte dafür, daß unsere Vorsorge umsonst war.



Ford-Werke AG, Köln. Werbeabteilung.
Technische Angaben und Angaben über Lieferumfang sind unverbindlich.
Änderungen bleiben vorbehalten.