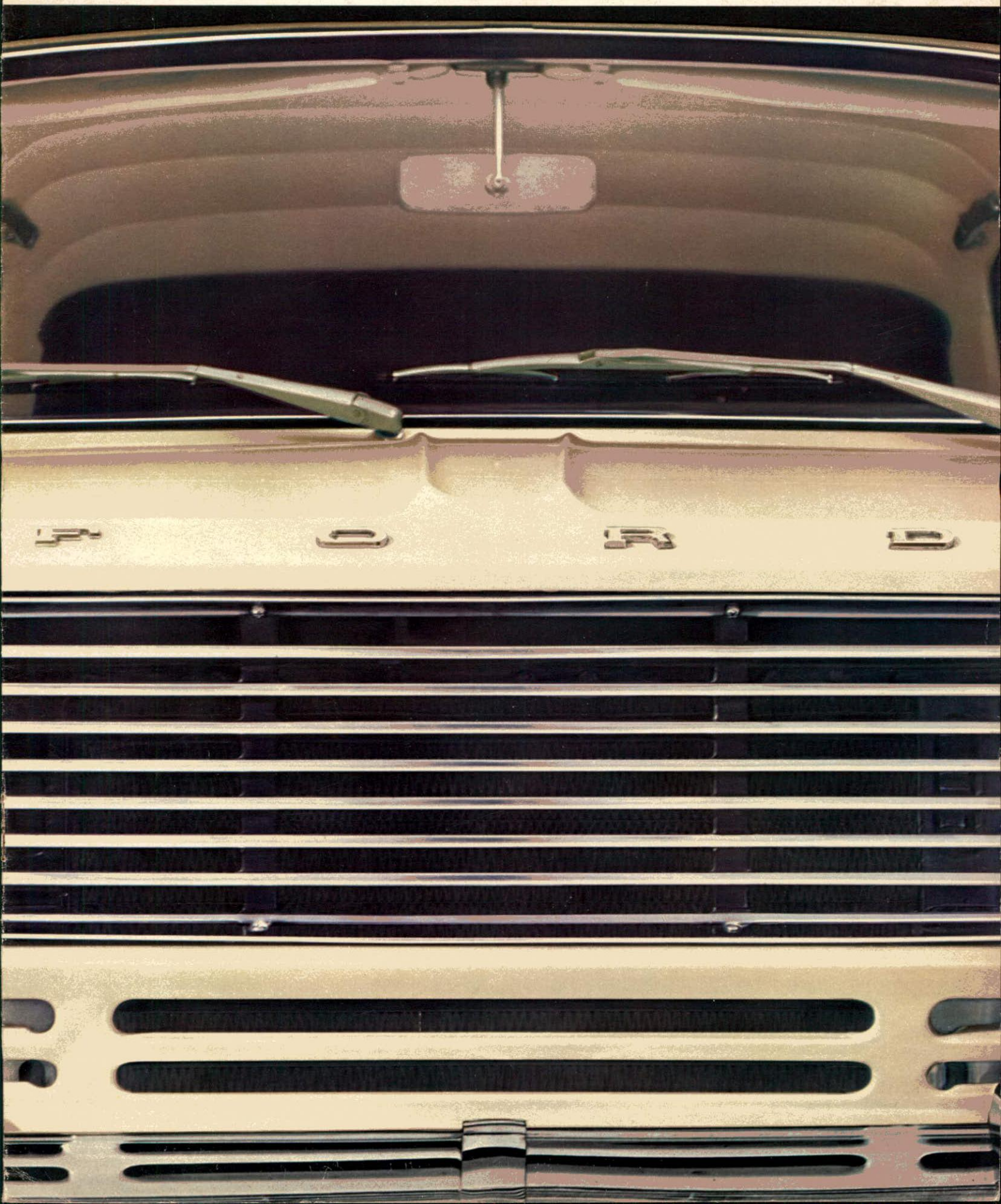


**Eine erste Probefahrt
mit dem verbesserten Ford**

15M



Der Frontantrieb führt ihn sicher, den verbesserten Ford 15M.



Kurvenneutral.

Beim Ford 15M werden die Vorderräder angetrieben. Das unterscheidet ihn von den meisten Automobilen. Daß Sie den Unterschied nicht spüren, unterscheidet ihn auch von den meisten Automobilen mit Frontantrieb.

Wenn Sie einen typischen Frontantriebler gewohnt sind, den Sie in die Kurve hineinzwängen müssen, dann werden Sie sich beim Ford 15M umgewöhnen müssen.

Und wenn Sie einen typischen Heckantriebswagen gewohnt sind, den Sie in

Kurven ab und zu durch Gegenlenken einfangen müssen, dann werden Sie sich beim Ford 15M ebenfalls umgewöhnen müssen.

Seitenwindstabil.

Natürlich ist der Ford 15M nicht der einzige Wagen mit diesem neutralen Fahrverhalten.



Aber er ist einer der wenigen, der sein Verhalten auch bei Seitenwind nicht ändert. Der Grund dafür liegt im kompakten Frontantriebsblock, der den Schwerpunkt des Ford 15M dahin verlegt, wo auch der Seitenwind gefährlich wird: vor die Wagenmitte. Seitenwindböen müssen beim Ford 15M gegen das ganze Fahrzeuggewicht ankämpfen. Deshalb reicht ihre Kraft nicht aus, ihn aus seiner Bahn zu drängen.

Mit einem Auto, das auf Windböen nicht reagiert, fahren Sie wie auf Schienen über die Autobahn.

Der Vierzylinder-V-Motor beschleunigt ihn kräftig, den verbesserten Ford 15M.



Leistung.

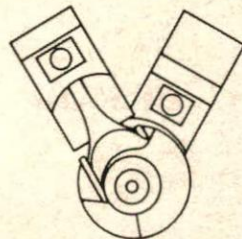
Im Ford 15M-Motor liegen jeweils zwei Zylinder in V-Form einander gegenüber. Das unterscheidet ihn von allen anderen deutschen Vierzylindern. Und diesen Unterschied spüren Sie.

Dieser Motor läßt sich auch bei tiefen Temperaturen leicht starten und läuft sauber und rund. Er läßt sich in jedem Betriebszustand einwandfrei beschleunigen und hat keine Beschleunigungslöcher.

Verbrauch.

Der Ford 15M ist nicht der einzige Mittelklassewagen mit knappen Beschleunigungszeiten. Aber er ist einer der wenigen, bei dem Sie Zeitersparnis nicht teuer bezahlen müssen. Wenn Sie normal fahren, werden Sie mit dem Normverbrauch –

8,0 Liter auf 100 km – auskommen. (Normalbenzin, versteht sich.) Und selbst die Testfahrer von „mot Auto-Kritik“ haben ihn nur mitschärfster



Fahrweise auf über 10 Liter auf 100 km gebracht.

Ein Ölverbrauch war im Test nicht meßbar, bemerkten die Tester. Kein Wunder, denn wir haben den V-Motor so konstruiert, daß er Öl nur zum Schmieren und nicht zum Verbrauchen braucht. Frisches Öl braucht er nur alle 10 000 Kilometer. So daß Sie den Ölwechsel immer zusammen mit der großen Inspektion machen lassen können. Die ist nämlich auch nur alle 10 000 Kilometer fällig.

Das Zweikreis-Bremssystem stoppt ihn zuverlässig, den verbesserten Ford 15M.



Bremssicherheit.

Das Bremssystem des Ford 15M ist das eines echten Mittelklassewagens.

Er hat zwei unabhängig von einander wirkende Bremskreise. Scheibenbremsen an den Vorderrädern und Trommelbremsen an den Hinterrädern.

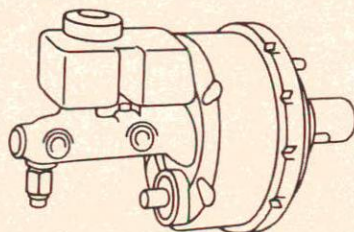
Die 65 PS und 75 PS starken Ford 15M-Modelle haben – entsprechend ihrer höheren Fahrleistung – einen Bremskraftverstärker serienmäßig. Für das 55 PS starke Modell ist er auf Wunsch gegen Aufpreis lieferbar.

Damit hat der Ford 15M ein Bremssystem nach dem heutigen Stand der Technik.

Sicherheitskarosserie.

Immerhin haben wir für alle Fälle vorgesorgt. Der Ford 15M hat große, kräftige Stoßstangen, mit denen er leichtere Stöße

auffängt. In ernsteren Fällen hat sich seine Sicherheitskarosserie bewährt. Die Knautschzonen in der Front- und Heckpartie verformen sich beim Aufprall und fangen dadurch den größten Teil der Stoßenergie auf. Der Fahrgastraum bleibt stabil. Das Lenkrad sitzt auf einer extrem kurzen Lenksäule mit Pralltopf. Dieser schiebt sich bei einem Aufprall zusammen. Die Türen sind gegen Aufspringen gesichert. Armaturenfront, Lenkradspeichen, Dach- und Seitenflächen sind gepolstert.



Lüftung und Heizung schaffen ein angenehmes Klima im verbesserten Ford 15M.



Direktbelüftung.

Im Ford 15M haben Sie immer so viel zugfreie Frischluft wie Sie wollen.

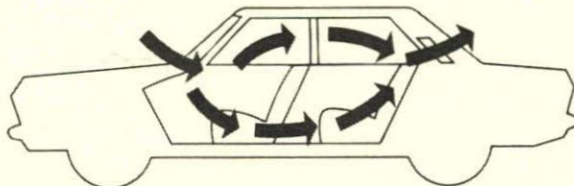
Selbst wenn Sie nur 30 km/h fahren, arbeitet sein Belüftungssystem schon auf vollen Touren. Vorn durch die beiden Frischluftklappen im Armaturenbrett kommt frische Luft herein. Sie können sie genau dahin lenken, wo Sie sie haben wollen. Hinten am Dachauslauf wird die verbrauchte Luft vom Fahrtwind abgesaugt. So haben Sie immer sauerstoffreiche Luft im Wagen, ohne daß Sie ein Fenster öffnen müssen.

Frishluftheizung.

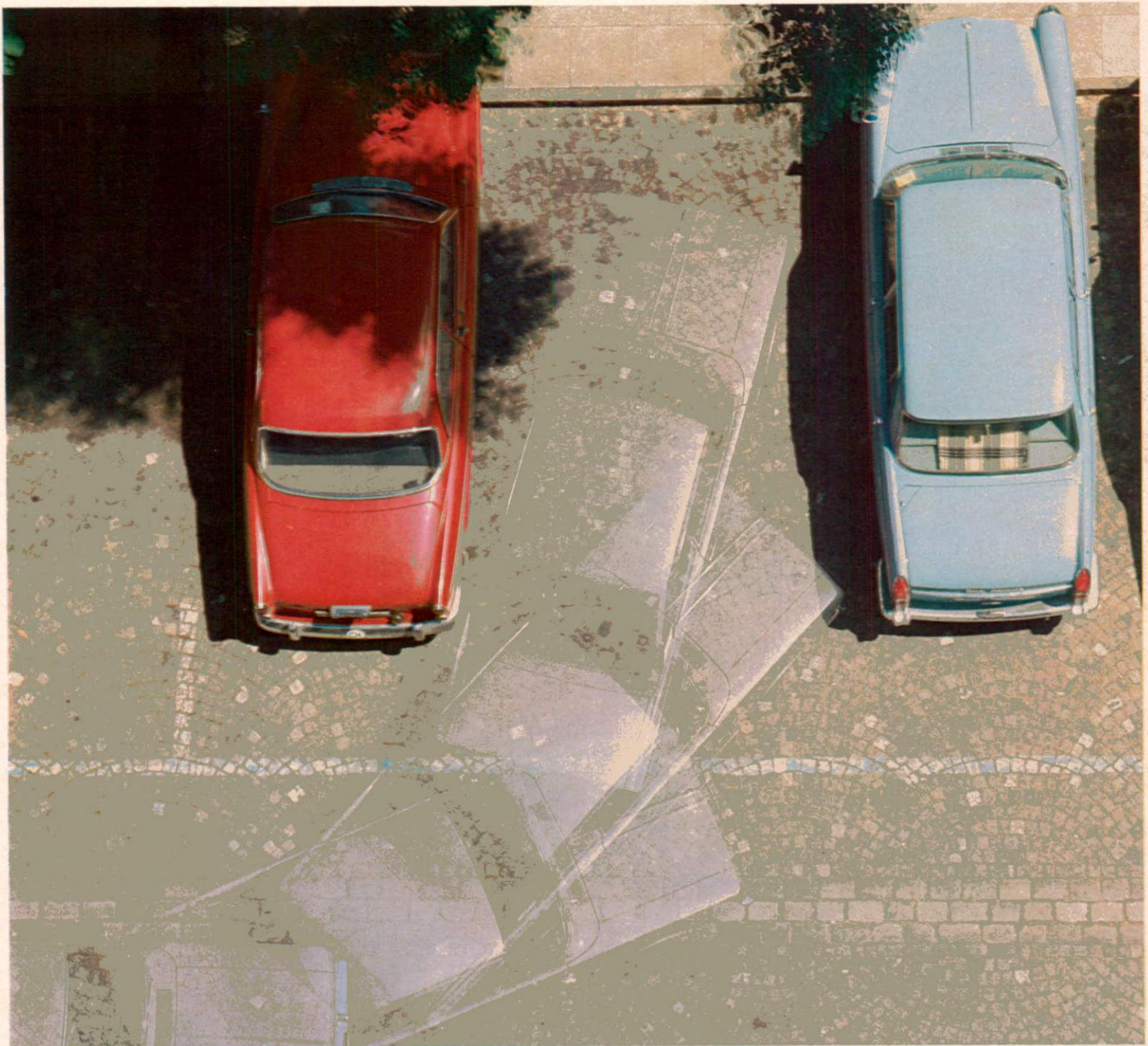
Genauso wirksam arbeitet die Heizung beim Ford 15M. Schon kurz nach dem Start hat sich der Heizwasserkreislauf erwärmt. Durch die Defrosterdüsen unter der Windschutzscheibe und durch die Luftkanäle zum Fußraum kommt Warmluft herein. Temperatur, Richtung und Stärke können Sie stufenlos einstellen. Das ebenfalls stu-

fenlose Gebläse verstärkt die Heizwirkung so, daß sich selbst die Mitfahrer im Fond behaglich fühlen.

Wir haben auch dafür gesorgt, daß das behagliche Klima im Ford 15M nicht durch unbehagliche Fahrgeräusche gestört wird. Durch neue, vibrationsfrei laufende Antriebsgelenke, die auch bei hohen Geschwindigkeiten keine Neigung zum Dröhnen zeigen. Durch eine zusätzliche Geräuschisolierung zwischen Motor- und Fahrgastraum, Dachisolierung und Bodenisolierung. Durch diese Geräuschdämpfung ist der Ford 15M einer der Leisesten in seiner Klasse.



Beim Rangieren liegt er leicht in der Hand, der verbesserte Ford 15M.



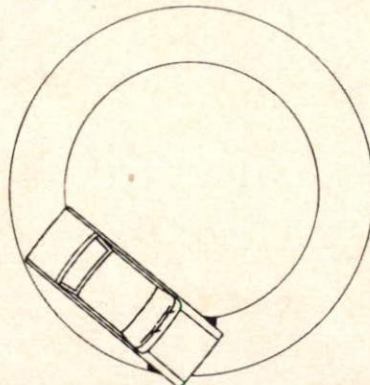
Vollsynchon-Getriebe.

Der Ford 15M beweist, daß ein Stadtwagen nicht klein zu sein braucht, um wendig zu sein. Und daß ein Stadtwagen nicht häßlich auszusehen braucht, um übersichtlich zu sein.

Der Ford 15M zeigt aber auch, daß alles an einem Stadtwagen besonders leichtgängig und mühelos zu handhaben sein muß, damit er wirklich handlich ist.

Der Ford 15M hat serienmäßig vier synchronisierte Vorwärtsgänge, die sich so leicht einlegen lassen, daß Ihnen das Schalten Spaß machen wird. Natürlich können Sie Ihren Ford 15M auch mit einem kurzen Schaltknüppel auf einer praktischen Kon-

sole zwischen den Sitzen bekommen. Und wenn Sie den durch eine extra Sperre ge-



sicherten Rückwärtsgang einlegen, leuchten automatisch zwei Rückfahrcheinwerfer auf.

Leichtgängige Lenkung.

Beim Rangieren spüren Sie, wie mühelos sich die Vorderräder des Ford 15M einschlagen lassen. Nur 3,5 Umdrehungen brauchen Sie, um von ganz rechts nach ganz links zu lenken. Auf einer 10,8 Meter breiten Straße können Sie ihn wenden, ohne zurückzusetzen.

Trotz seiner Wendigkeit und Leichtgängigkeit ist der Ford 15M noch lange kein reiner Stadtwagen. Dazu ist er viel zu komfortabel und auch zu schnell.

Das Fahrwerk nimmt die Straßen wie sie kommen beim verbesserten Ford 15M.



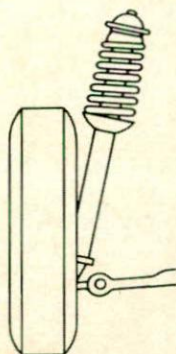
Breitspurig.

Seit es den Ford 15M gibt, haben wir ihn verbessert. Deshalb ist dieser Ford 15M der beste, den Sie je fahren konnten. Er ist zuverlässig und in allen Details ausgereift.

Sein Motor startet bei jedem Wetter. Seine Bremsen überstehen die härtesten Belastungen, ohne in der Wirkung nachzulassen. Seine Radaufhängung ist robust und von vornherein wartungsfrei konstruiert.

Die angetriebenen Vorderräder liegen breitspurig auf der Fahrbahn. Sie werden von Querlenkern exakt geführt. Schraubenfedern und Stoßdämpfer sind in einem

kräftigen McPherson-Federbein zusammengefaßt. Die für das Fahrverhalten von Frontantriebswagen weniger bedeutsame Hinterachse ist an Halbelliptik-Blattfedern aufgehängt.



Rallyebewährt.

Diese Kombination von Radaufhängung und Federung hat sich in allen Ford-Modellen seit Jahren bewährt. Wir haben sie in den Ford 12M ein-

gebaut, der 1963 den 300 000-km-Weltrekord von Miramas aufstellte. Und in die Ford-Wagen, die dreimal hintereinander die Tour d'Europe – die längste Rallye der Welt – gewannen.

Wir bauen sie auch heute noch in den Ford 15M ein. Denn sie gehört nach unserer Meinung zu den Dingen, die man beim Ford 15M nicht mehr verbessern kann.

Nach der ersten richtigen Probefahrt werden Sie uns rechtgeben.



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