



Ford

The image features the classic Ford script logo in a dark blue color, centered within a white oval. This oval is part of a larger, ornate decorative frame that extends horizontally across the page. The frame is composed of intricate, symmetrical scrollwork and floral patterns in a light cream or off-white color. The entire design is set against a solid, deep blue background. The logo itself is a stylized, cursive script where the 'F' and 'D' are particularly prominent.

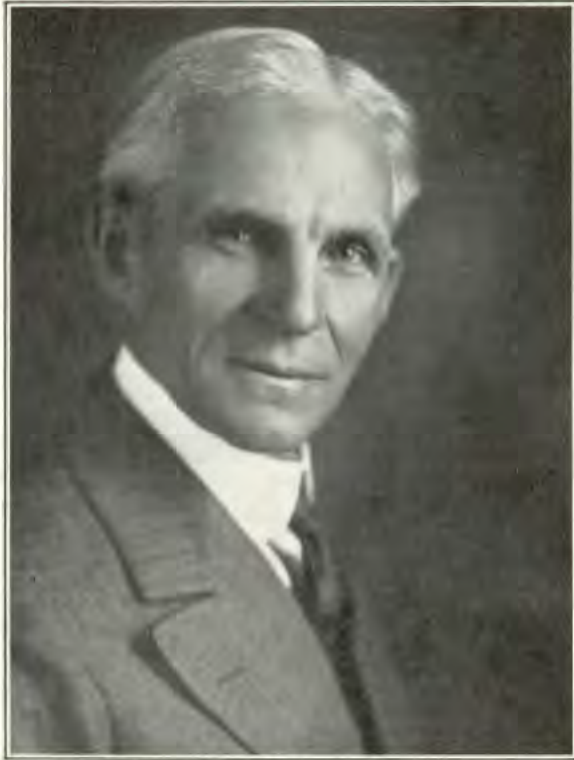
Ford

Automobiles Ford
S^{te} Anonyme au capital de 500.000 fr.

225, QUAI AULAGNIER
ASNIÈRES (SEINE)

R. C. Seine 222.021 B

AVANT - PROPOS



Henry Ford a dit en 1903 :

« Je veux construire une auto pour la masse. Elle sera suffisamment grande pour une famille, mais assez petite pour que toute personne inexpérimentée puisse la manœuvrer facilement et en prendre soin personnellement, et elle sera légère afin que les frais d'entretien soient peu élevés. Elle sera fabriquée avec des matériaux de toute première qualité par les meilleurs ouvriers dont il sera possible de s'assurer le concours moyennant salaire, d'après les plans les plus simples que les méthodes modernes de construction permettent d'établir. Mais elle sera d'un prix si réduit que toute personne de classe moyenne pourra en avoir une. »

L'INDUSTRIE FORD

L'Organisation



Henry FORD fondait en 1908 sa Société Américaine, au capital de 100.000 dollars. En 1919, il la réorganisait en la portant au capital de 100 millions de dollars. Elle constitue, actuellement, la plus grande entreprise industrielle du monde.

Ce développement, sans exemple dans l'histoire de l'industrie de tous les temps, est dû à l'organisation Ford, conçue par M. Henry Ford, sur des bases absolument nouvelles, qui ont constitué un immense progrès,

tant au point de vue industriel, qu'au point de vue économique et social.

Dans les débuts de la fabrication, comme la production régulière des voitures était fréquemment entravée par les livraisons irrégulières des matières premières fournies par l'industrie privée, M. Henry FORD décida que leur production, leur transport et leur transformation en produits finis seraient entièrement sous son contrôle ; il fit construire ou acquit alors toutes les usines annexes nécessaires, ce qui permit

L'INDUSTRIE FORD

à l'industrie Ford de ne connaître ni grève, ni fluctuation de prix.

C'est ainsi qu'à River Rouge, se trouvent les hauts fourneaux, fours à coke, forges, fonderies et la manufacture de glaces qui couvrent une superficie de 450 hectares.

La compagnie de charbonnage Ford, au capital de 15 millions de dollars, possède des mines qui ont une réserve de charbon estimée à 600 millions de tonnes.

Pour les transports, seul entre tous les constructeurs d'automobiles, Ford possède une flotte, dont les unités naviguent non seulement sur les grands lacs améri-

cains, mais traversent également l'Atlantique.

En raison de ses grandes réserves financières, la Compagnie peut pousser les travaux de recherches et d'amélioration jusqu'au plus haut degré.

RAYONNEMENT MONDIAL. —
Il existe des organisations Ford en :

France (Asnières-Paris),
Allemagne (Berlin),
Angleterre (Manchester),
Belgique (Hoboken-Anvers),
Finlande (Helsingfors),
Hollande (Rotterdam),
Irlande (Cork),
Italie (Trieste),
Japon (Yokohama),

L'INDUSTRIE FORD

Suède (Stockholm),
Brésil (Pernambouco, Sao-Paulo),
Chili (Santiago),
Cuba (La Havane),
Mexique (Mexico),
Uruguay (Montevideo).

Partout où les circonstances le



permettent, Ford a pour principe de laisser à ses organisations la plus large initiative; il tient à ce qu'elles fassent appel aux ressources locales en matériaux et en main-d'œuvre et s'identifient le plus possible au pays.

La Ford Company du Canada, à Ford (Ontario), avec une production annuelle de 150.000 voitures et camions, est la plus grande fabrique d'automobiles de l'Empire britannique.

HIGHLAND PARK — Les usines de Highland Park, à Détroit, sont le G. Q. G. de Ford, le berceau de ses industries.

L'INDUSTRIE FORD

Avec les usines de River Rouge, situées à proximité, elles constituent la plus grande Manufacture d'Automobiles du Monde; ensemble elles occupent 120.000 ouvriers.

A côté des fabrications principales, ces usines colossales abritent diverses industries annexes : cuir artificiel, roulements à billes, magnétos, batteries d'accumulateurs, etc.

Mais Ford ne s'occupe pas seulement de ses fabrications : il prend soin de ses ouvriers dont il s'ingénie à améliorer constamment le bien-être.

LA MÉTHODE DE FABRICATION FORD — Malgré les prix toujours

plus élevés de la main-d'œuvre, des matériaux et des transports, les tarifs des productions Ford ont toujours une tendance à baisser, tandis que la qualité s'améliore.

C'est grâce à l'immense produc-



L'INDUSTRIE FORD

tion, à la perfection des opérations industrielles que ce résultat a pu être obtenu.

En effet, plus la production est considérable, plus il est permis d'abaisser les prix, et plus est grand le pouvoir de vendre en raison de la baisse.

CONTRÔLE — Toutes les pièces Ford devant être strictement interchangeables, et le montage se faisant dans le monde entier, une vérification rigoureuse est indispensable pour s'assurer que chaque pièce est mathématiquement conforme au gabarit.



Les parties vitales de la voiture sont soumises à 100 pour 100 de contrôle, autrement dit, chaque pièce est vérifiée à chaque étape de sa fabrication.

Quand on découvre un défaut, le travail est suspendu.

L'INDUSTRIE FORD

LE FACTEUR TEMPS — Tout a été mis en œuvre chez Ford, pour diminuer le facteur “temps”.

Le nombre d'heures qui s'écoulent entre la réception des matières premières à l'usine et la livraison de la voiture terminée chez le vendeur, influe considérablement sur les prix de détail ; une fabrication rapide permet le maintien de prix peu élevés.

Le transport est évidemment l'un des éléments qui exercent l'influence la plus marquée sur la durée de la fabrication ; et, non seulement le transport par chemin de fer, par bateaux, etc., mais encore et sur-

tout la manutention à l'intérieur même de l'usine. Nous ne pouvons entrer dans le détail de toutes les mesures prises chez Ford pour supprimer les pertes de temps et abréger la durée des transports.

Un exemple suffira pour donner une idée des résultats obtenus : un lot de minerai, livré un *lundi* aux docks de River Rouge, fut fondu, usiné, monté et envoyé dans une succursale distante de 600 kilomètres pour y être transformé en voiture terminée. Cette voiture, cédée à un agent-vendeur, fut achetée par un client le *jeudi* soir de la même semaine.

L'ORGANISATION FORD EN FRANCE



'EST en 1907 seulement, que les premières voitures Ford apparaissent en France; on en vend une dizaine cette année-là: plus de 200 en 1910.

A partir de 1912, la Ford est définitivement accréditée en France. Fidèle à son principe M. Ford constitue en 1916 la Société Française Automobiles Ford et tout de suite, devant les résultats acquis, la Société n'hésite pas à créer une usine de montage à Bordeaux.

En 1918, la production annuelle de cette usine atteint 2.766 unités; en 1924, elle est passée à 18.000.

Mais succès oblige; si bien outillée soit-elle, l'usine de Bordeaux ne suffit plus aux besoins toujours croissants du public Français, aussi la Société vient-elle de transférer ses fabrications aux portes de Paris, dans une vaste usine modèle.

Les nouvelles usines Ford sont situées à Asnières (Seine), 225, Quai Aulagnier. Elles ont une façade de près de 200 mètres, en bordure de la Seine, et couvrent une superficie totale de 75.000 mètres carrés environ.

Les dépenses qu'entraînent l'achat de l'usine, son installation, son aménagement, ainsi que l'achat des

L'ORGANISATION FORD EN FRANCE

terrains environnants, peuvent être évaluées à une trentaine de millions de francs.

Devons-nous ajouter que les tout derniers perfectionnements ont été apportés à l'aménagement de cette usine, d'après les plans que Ford doit à sa propre expérience.

Un point très important sur lequel nous croyons devoir insister, c'est que la direction a décidé de s'approvisionner dans l'industrie et le commerce français, de toutes les fournitures qui pourront lui être livrées,

et cela dans la plus large mesure possible.

Le but de la Société est d'arriver, progressivement, à acheter en France 80 à 90 % de la voiture, voire davantage.

Le développement de Ford, en France, sur de telles bases, est un heureux évènement au double point de vue des avantages particuliers qu'y trouvera l'immense famille des Fordistes français, et des avantages généraux très importants qui en découleront pour le pays tout entier.



LA CONDUITE FORD

La Ford est le seul véhicule automobile dans lequel ait été pratiquement résolu le problème de la suppression du levier de changement de vitesse ; il en résulte une conduite extrêmement facile ne nécessitant aucun effort, aucune fatigue, aucune habileté.

La Ford n'a que deux vitesses : la première n'est utilisée que pour le démarrage et pour gravir les très fortes côtes, la seconde, grâce aux manettes d'accélération et d'avance fixées sous le volant, offre une souplesse telle, qu'elle permet de répondre à toutes les exigences du conducteur.



Les vitesses et la marche arrière sont actionnées par deux pédales auxquelles, une fois en route, il

LA CONDUITE FORD

n'est presque plus nécessaire de toucher, d'où liberté absolue des jambes.

Une pédale de frein et un levier de frein à main qui actionne en même temps le débrayage, complètent les organes de manœuvre.

Une personne sachant diriger une auto apprend en quelques minutes à conduire une Ford.

Cette simplicité de conduite a été certainement un des principaux facteurs du succès de la Ford. Elle en a fait la voiture de ville idéale et la voiture la plus pratique pour la femme conduisant elle-même.

L'agrément de la conduite Ford, la liberté de mouvements et d'esprit qu'elle procure, ne se peuvent décrire, il faut l'avoir pratiquée.



TORPEDO 5 PLACES

La forme maintenant allongée de la Ford est heureusement complétée par un radiateur plus haut, un capot plus long et par l'abaissement des ailes de chaque côté et sur les roues arrière.

Les sièges ont été remaniés et abaissés, il y a plus de place dans la voiture. Les rideaux de côté de la capote s'ouvrent avec les portes. Le réservoir à essence, placé derrière le tablier, permet son remplissage sans dérangement et l'accès du filtre à essence a été facilité.

D'autres perfectionnements mécaniques importants ont été apportés au châssis, notamment une augmentation sensible de la puissance des freins. Le torpedo 5 places Ford est aujourd'hui la voiture découverte, élégante et chic, dont la ligne harmonieuse est bien conforme au goût du jour.

Il reste d'autre part, grâce à la robustesse de ses organes, à son prix, à sa consommation qui n'excède pas 10 litres aux 100 kilomètres, le véhicule de travail universel.



TORPEDO
5 PLACES
DERNIER MODÈLE



CONDUITE INTÉRIEURE, 5 PLACES, 2 PORTES

Un chic indiscutable caractérise aujourd'hui la conduite intérieure 2 portes Ford.

La nouvelle carrosserie plus longue et plus basse, repose sur un châssis surbaissé.

Elle a une ligne très harmonieuse, qu'accentuent encore des ailes largement dessinées.

Les sièges sont mieux étudiés, plus confortables et laissent plus de place aux jambes. Le capitonnage s'harmonise avec les couleurs de la carrosserie.

Un pare-brise d'une seule pièce assure au conducteur une visibilité excellente.

Comme dans tous les derniers modèles Ford, le réservoir à essence est placé maintenant derrière le tablier.

Le centre de gravité de la voiture a été abaissé, ce qui, avec l'augmentation de puissance des freins, assure stabilité et sécurité parfaites.

C'est le type idéal de la voiture de ville, car, outre ses qualités mécaniques bien connues, la carrosserie tout acier a été établie avec un soin qui lui permet de rivaliser avec les carrosseries modernes les plus soignées d'un prix de beaucoup supérieur.

CONDUITE
INTÉRIEURE
5 PLACES
DERNIER MODÈLE



CONDUITE INTÉRIEURE 2 PLACES

Par son apparence coquette, le coupé 2 places est un des modèles Ford les plus attrayants : la carrosserie est établie selon les plus récents principes, avec un arrière bien proportionné et une courbe élégante, qui souligne l'abaissement du châssis et des ailes.

De larges portes facilitent l'accès de la voiture, des coussins, d'un modèle nouveau, en augmentent le confort.

Le réservoir à essence se remplit du dehors, évitant ainsi toute gêne

pour les passagers, le filtre à essence est aussi plus accessible.

Un grand coffre à l'arrière, permet le transport de colis et de bagages relativement volumineux, sans encombrer l'intérieur, ni abîmer la ligne de la voiture.

C'est la voiture idéale de l'homme et de la femme d'affaires, souple, maniable, résistante, et cependant élégante et confortable ; c'est une voiture dans laquelle on a toutes ses aises.



CONDUITE
INTÉRIEURE
2 PLACES
DERNIER MODÈLE





TORPEDO
2 PLACES
DERNIER MODÈLE

TORPEDO 2 PLACES

Le "Runabout" est, parmi les modèles Ford, celui qui a subi les plus notables changements. Sa carrosserie, dont les lignes allongées ont été tout spécialement étudiées, lui donne l'aspect d'une véritable voiture de sport. Le confort des voyageurs est assuré par des sièges bas et bien compris, une porte à gauche du conducteur permet un facile accès de la voiture.

Bien entendu, le réservoir se remplit également du dehors et les freins et la transmission sont

munis des mêmes perfectionnements que dans les autres modèles.

Les rideaux de côté de la capote accompagnent les portes dans leurs mouvements et sont fixés sur des montants rigides.

C'est la voiture passe-partout, robuste et économique ; elle est particulièrement indiquée pour les longues tournées d'affaires.

Un grand coffre à bagages, ménagé à l'arrière, permet le transport d'échantillons et colis relativement volumineux.





CONDUITE
INTÉRIEURE
4 PORTES
DERNIER MODÈLE

CONDUITE INTÉRIEURE 4 PORTES

Voici la conduite intérieure qui convient à tous ceux qui veulent posséder, dans les limites d'un budget moyen, une voiture de ville élégante à l'aspect sobre et chic et extrêmement confortable.

Cette carrosserie se caractérise par une grande commodité d'accès due aux 4 portes qui assurent aux voyageurs la facilité d'entrer et de sortir indépendamment et sans se gêner les uns les autres.

Soignée dans ses moindres détails, la carrosserie de la conduite intérieure Ford 4 portes peut, elle aussi, rivaliser avantageusement avec des carrosseries de luxe d'un prix beaucoup plus élevé.

Quant au châssis, il est, bien entendu, muni de tous les perfectionnements et de tous les accessoires qui caractérisent les dernières créations Ford tels qu'ils sont spécifiés d'autre part.



QUELQUES MOTS SUR LA FORD

L'automobiliste expérimenté commence à se rendre compte que lorsqu'il achète une automobile, il achète avant tout du transport et non telle ou telle marque en particulier. Naturellement, aucun type de voiture n'est construit pour satisfaire à lui seul, à tous les genres de transport, mais il est intéressant de noter que, parmi les centaines de marques actuellement en usage, le nombre de Ford dépasse celui de toutes



les autres marques réunies.

Plus de 13 millions de voitures et de camions Ford ont été fabriqués et vendus jusqu'à ce jour.

La Ford a toujours été d'un prix modique, mais cet avantage à lui seul, n'aurait jamais suffi à lui valoir son surprenant succès. Les Ford sont achetées parce qu'elles sont bonnes et non pas seulement parce qu'elles sont bon marché.

Sans entrer dans les détails, un

QUELQUES MOTS SUR LA FORD

simple examen démontrera que les trois principaux facteurs, dont dépend la satisfaction d'un automobiliste, sont les suivants :

- 1° Frais d'entretien;
- 2° Assurance de bon fonctionnement;
- 3° Rendement.

Examinons ces points un par un :

FRAIS D'ENTRETIEN — Bien peu de gens se sont jamais donné la peine d'analyser les frais d'entretien de leur voiture; pour la plupart, c'est la consommation d'essence le principal. Cependant les frais d'uti-

lisation d'une voiture s'échelonnent ainsi, comme ordre d'importance :

- 1° Dépréciation;
- 2° Valeur du temps du propriétaire;
- 3° Réparations et remplacements;
- 4° Essence et huile;
- 5° Pneumatiques.

DÉPRÉCIATION — Voici la plus lourde dépense. La dépréciation d'une Ford a toujours été minime, car aucune modification n'est apportée au châssis qui rendrait les modèles précédents surannés. Une Ford, quel que soit son âge, peut toujours être remise en parfait état de marche pour un minimum de dépense.

QUELQUES MOTS SUR LA FORD

VALEUR DU TEMPS DU PROPRIÉTAIRE — Une voiture utilisée pour le commerce ou les affaires doit toujours être prête à rouler par tous les temps. Sitôt immobilisée pour une cause quelconque, elle devient une charge.

Pour celui qui se sert de sa voiture pour son plaisir, le facteur temps est tout aussi important, car une certaine part de distraction est essentielle dans la vie de tout homme.

La Ford a prouvé, depuis de longues années, que l'on pouvait compter sur elle; elle est toujours prête à rouler. De plus, les stocks et



les “Rechanges Ford” sont disponibles partout, immédiatement, et à des prix raisonnables.

QUELQUES MOTS SUR LA FORD

FRAIS DE RÉPARATIONS ET DE RECHANGES — Là-dessus, pas de discussion possible, le coût des pièces de rechange Ford est le plus bas, elles sont même d'un bon marché inouï, comparées à celles de toutes les autres marques du monde.

PNEUMATIQUES — Les frais de pneumatiques ont toujours été modiques, car la Ford, grâce à sa légèreté et sa suspension spéciale, ne fatigue pas ses pneus.

ESSENCE ET HUILE — En tenant compte de sa puissance, la Ford consomme peu d'essence et des

essais sévères, effectués en France, ont prouvé que la consommation moyenne, en conditions normales, n'atteint pas 10 litres aux 100 km.

La différence entre la dépense en essence d'une Ford et celle de voitures bien moins puissantes est, à la longue, presque négligeable.

De toutes façons, elle n'est certainement pas suffisante pour affaiblir les autres facteurs d'économie de la Ford.

ASSURANCE ABSOLUE DE BON FONCTIONNEMENT — Il y a peu de voitures, en laissant de côté la

QUELQUES MOTS SUR LA FORD

question prix, qui jouissent d'une réputation universelle de bon fonctionnement assuré, au même titre que la voiture et le camion Ford.

Cette réputation lui a été acquise pendant une période de plus de vingt ans de service et dans toutes les conditions imaginables d'utilisation de l'automobile.

La Ford est d'une conception simple; d'un poids léger, elle est construite avec les meilleurs matériaux qu'il soit possible de se procurer, quel qu'en soit le prix.

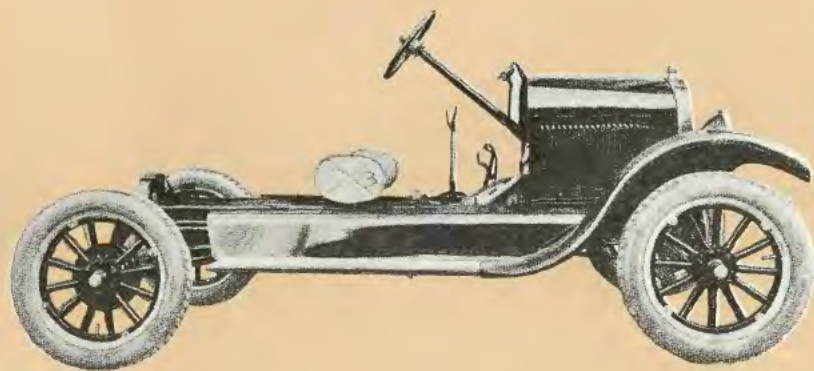
Il y a dans une Ford, 168 pièces en acier raffiné et forgé.

RENDEMENT — Le rendement d'une voiture, ce n'est pas seulement puissance et vitesse, c'est la réunion de toutes les qualités, de tous les avantages qu'elle offre à son possesseur. Puissance, confort, vitesse, accessibilité, économie, souplesse, rechanges assurés, tout doit être considéré.

Dans les régions difficiles, la Ford est sans égale et dans les villes, où les encombrements rendent souvent ardue la conduite d'une voiture, la Ford est de plus en plus en faveur à cause de sa facilité idéale de conduite. Commode à manœuvrer, elle est toujours la première à démarrer.

VUE AÉRIENNE
DE
L'USINE FORD
A ASNIÈRES





CHASSIS
500 KILOS

LE CHASSIS FORD 500 KILOS

Description

CHASSIS. — Poids du châssis nu, avec équipement électrique : 573 kilos. Empattement : 2 m. 50. Voie : 1 m. 42. Tous les organes suspendus par 3 points. Rayon de braquage : 4 m. 25.

RESSORTS. — Deux ressorts transversaux, un à l'avant et un à l'arrière, semi-elliptiques en acier forgé.

ESSIEU AVANT. — En acier forgé en I.

PONT ARRIÈRE. — Du type à pignons d'angle. Commande par cardan central avec un seul joint universel. Différentiel à trois satellites. Tous les organes enfermés dans un carter étanche. Poussée par tube de cardan et jambes de force. Arbres de roues montés sur paliers à galets.

ROUES. — Roues en bois type artillerie, moyeux renforcés, jantes amovibles. Pneus de $29 \times 4,40$ aux quatre roues.

DIRECTION. — A gauche, commandée par engrenage de réduction du système Ford. Fusées, axes et barres de direction, en acier au vanadium. Les barres de direction et d'accouplement sont placées en arrière de l'essieu avant.

FREINS. — Un frein commandé par pédale agit sur la transmission. Un deuxième frein commandé par levier agit sur les roues arrière.

MOTEUR. — A quatre temps et à quatre cylindres verticaux d'un seul bloc, venus de fonte avec les chemises d'eau. Alésage : $95 \frac{m}{m}$, course : $101 \frac{m}{m}$ 7. Culasse rapportée permettant un accès facile aux soupapes et aux dessus de pistons. Carter en tôle d'acier embouti d'une seule pièce formant également carter de transmission et muni d'une plaque amovible à sa partie inférieure pour accéder aux bielles. Toutes les pièces en mouvement sont entièrement à l'abri de l'air et de la poussière. Vilebrequin, arbre à cames, bielles, etc., en acier au vanadium.

EMBRAYAGE. — A disques multiples en acier fonctionnant dans l'huile.

ALLUMAGE. — Par magnéto spéciale Ford formant corps avec le moteur et ne comportant ni balais, ni collecteur, ni fils susceptibles de causer des ennuis.

SOUPAPES. — En acier spécial de grand diamètre placées sur le côté du moteur et protégées par un cache-soupapes.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Du type Ford à engrenages planétaires, toujours en prise assurant une très grande facilité de manœuvre. La prise directe permet un entraînement absolument direct du moteur au pont arrière, sans aucun renvoi intermédiaire.

CARBURATEUR. — A niveau constant et à gicleur réglable. Réservoir en charge de 35 litres. Consommation : moins de 10 litres aux 100 kilomètres.

CIRCULATION D'EAU. — Par thermosiphon. Un radiateur tubulaire à grande surface, des chemises d'eau très vastes et un ventilateur commandé par courroie assurent un refroidissement énergique.

GRAISSAGE. — Par barbotage avec retour d'huile aux engrenages de distribution assuré par un tube de grand diamètre alimenté automatiquement.

COMMANDES. — Placées à gauche, 3 pédales commandent la grande et la petite vitesse, la marche arrière et le frein sur la transmission. Un levier à main également à gauche commande le frein sur les roues arrière. Deux manettes placées sous le volant commandent l'admission des gaz et l'avance à l'allumage.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE. — En deux parties (démarreur et éclairage). Un démarreur faisant corps avec la transmission, entraîne le volant du moteur par un pignon engrenant avec la couronne de démarrage et assure la mise en marche. Une génératrice faisant corps avec le moteur et commandée par la distribution assure le chargement continu des accumulateurs nécessaires au démarrage et à l'éclairage.

CHASSIS 500 KILOS CAMIONNETTE

Carrossé en camionnette, le châssis Ford, 500 kilos, constitue le véhicule utilitaire idéal.

Il résout le problème toujours si délicat, des livraisons rapides et économiques, parce qu'il ignore les immobilisations.

D'autre part, pour l'agriculteur, le marchand forain, le voyageur, le représentant de commerce, pour toute personne, obligée par métier à des transports constants, il n'est pas de voiture de route plus économique, plus pratique, plus maniable ; sa consommation est inférieure à 10 litres aux 100 kilomètres.



Nouveau modèle surbaissé, carrossé au gré de l'acheteur par les soins de tous les agents Ford.

CHASSIS CAMION 1 TONNE

Le châssis Ford 1 tonne, carrossé en vue de l'usage auquel il est destiné, constitue le véritable type du camion automobile universel. Il y a plus de camions Ford en usage dans le monde, que de camions de toutes les autres marques réunies. Robuste, maniable et économique, le châssis Ford 1.000 kilos, est livré avec grande ou petite multiplication au choix, la première permet d'assurer la vitesse de 35 km. à l'heure, l'autre de 25 km.



Cette dernière multiplication est plus particulièrement recommandée en pays de côtes. Le nombre des agents et stockistes Ford dans toute la France et l'Afrique du Nord, permet d'obtenir, avec

le maximum de rapidité, toutes pièces de rechange. Tous les agents Ford procureront également les modèles de carrosserie, plate-forme, normande, laitière, boulangerie, etc., parfaitement adaptés au châssis.

TRACTEUR FORDSON

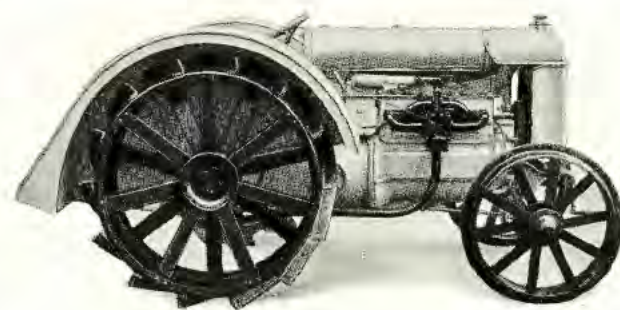
AGRICULTEURS — Vous tous qu'inquiète le grand problème de la main-d'œuvre, remplacez hommes et chevaux par un tracteur Fordson.

Le Fordson qui fonctionne au pétrole est le plus économique de tous les tracteurs. Augmentez votre production avec un Fordson.

Un Fordson substitue la machine aux muscles. Un Fordson diminue de moitié les frais généraux de la ferme.

Un Fordson sauve du temps et de l'argent par chaque hectare exploité par lui.

Un Fordson permet aisément à un seul homme et à meilleur marché,



d'abattre plus de travail que deux hommes avec deux chevaux.

Le problème agricole n'est pas seulement une affaire de vente, c'est surtout une affaire de production. Il faut abaisser le coût de la production.

Vous l'abaisseriez avec un Fordson.

TRACTEUR FORDSON

Ce dont un Fordson est capable

COMME TRACTEUR AGRICOLE :

Défrichages.
Assainissements.
Préparation du sol.
Travail des vignes.
Moissons.
Fauchages.
Fenaisons.
Distributions d'engrais.
Traction, remorquages.
Déplacements de wagons.
Travaux forestiers.
Nivelages.
Terrains de golf.
Réfection des routes.

COMME MOTEUR FIXE :

Battage.
Presse.
Installations intérieures.
Pompes.
Moulins.
Scieries.
Transporteurs.
Electricité.
Exploitations de carrières.
Traite et tonte du bétail.
Chantiers divers.
Services publics et entreprises.
Exploitations des Mines.

LE SERVICE FORD

Le stock le plus voisin de votre domicile est sans doute un stock Ford; il en est ainsi non seulement en France, mais dans tous les pays du monde.

L'immense dissémination des stocks Ford est la conséquence du programme que s'est imposé, il y a plus de 20 ans, M. Henry Ford :

« Construire une auto pour la masse, qui soit toujours prête à marcher ».

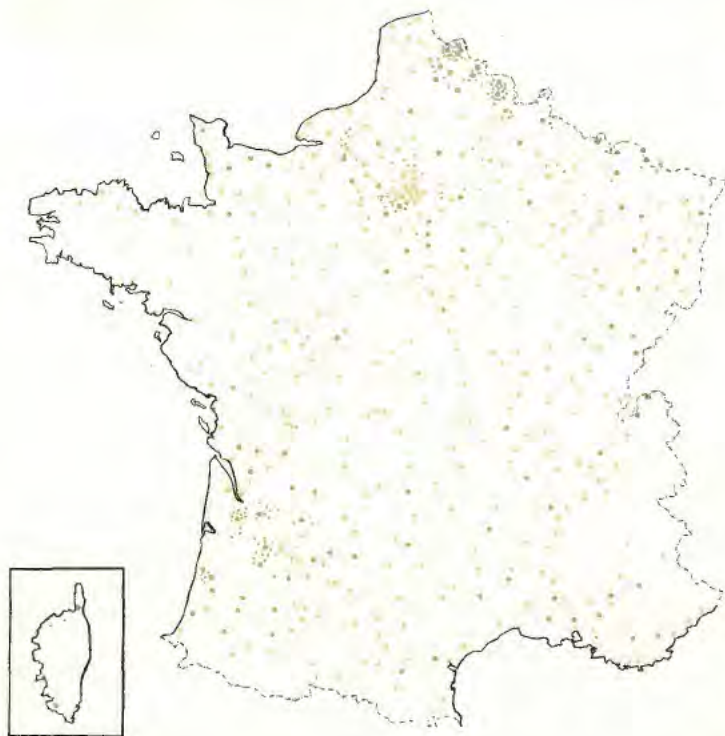
On a peine à s'imaginer l'ampleur de l'organisation qu'il a fallu concevoir et réaliser pour remplir, à la lettre, un tel engagement car il impliquait non seulement la construc-

tion d'une voiture exceptionnellement robuste et résistante, mais encore l'obligation de permettre à chaque usager de se pourvoir presque immédiatement et partout, de la pièce de rechange nécessaire chez un réparateur spécialisé, capable de la poser dans le temps le plus court.

Cette dernière condition exigeait, pour être satisfaite, la suppression de tout ajustage, c'est-à-dire l'interchangeabilité absolue, mathématique des centaines de pièces qui constituent l'ensemble d'une voiture.

Malgré le coût d'une organisation

LE SERVICE FORD



pareille, le prix des rechanges devait être maintenu le plus bas possible, afin que l'exploitation du véhicule puisse rester, quoi qu'il arrive, foncièrement économique, conformément au programme Ford.

Tout cela a été fait.

En France, 500 agents Ford et 1.500 garagistes sont outillés pour réaliser le programme Ford.

La carte ci-contre permet de se rendre compte de la répartition des 500 Agents officiels qui couvrent le territoire national tout entier.

500 AGENTS OFFICIELS

1500 STOCKISTES FORD

EN FRANCE

