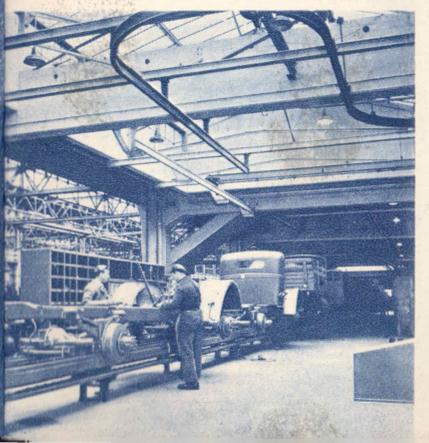
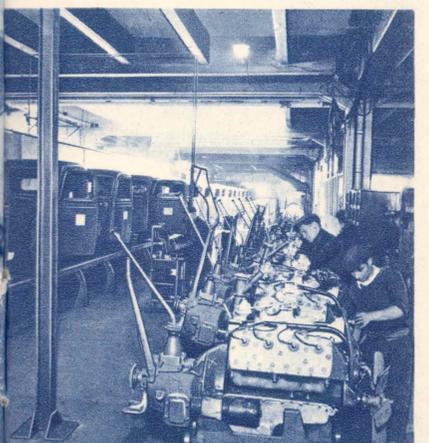
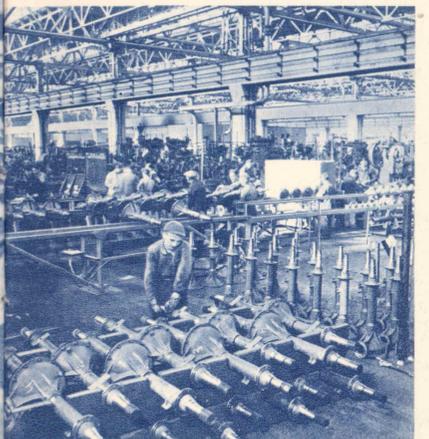
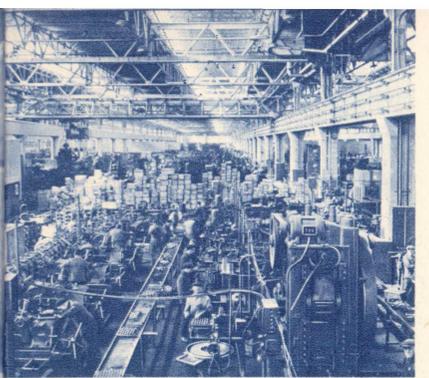
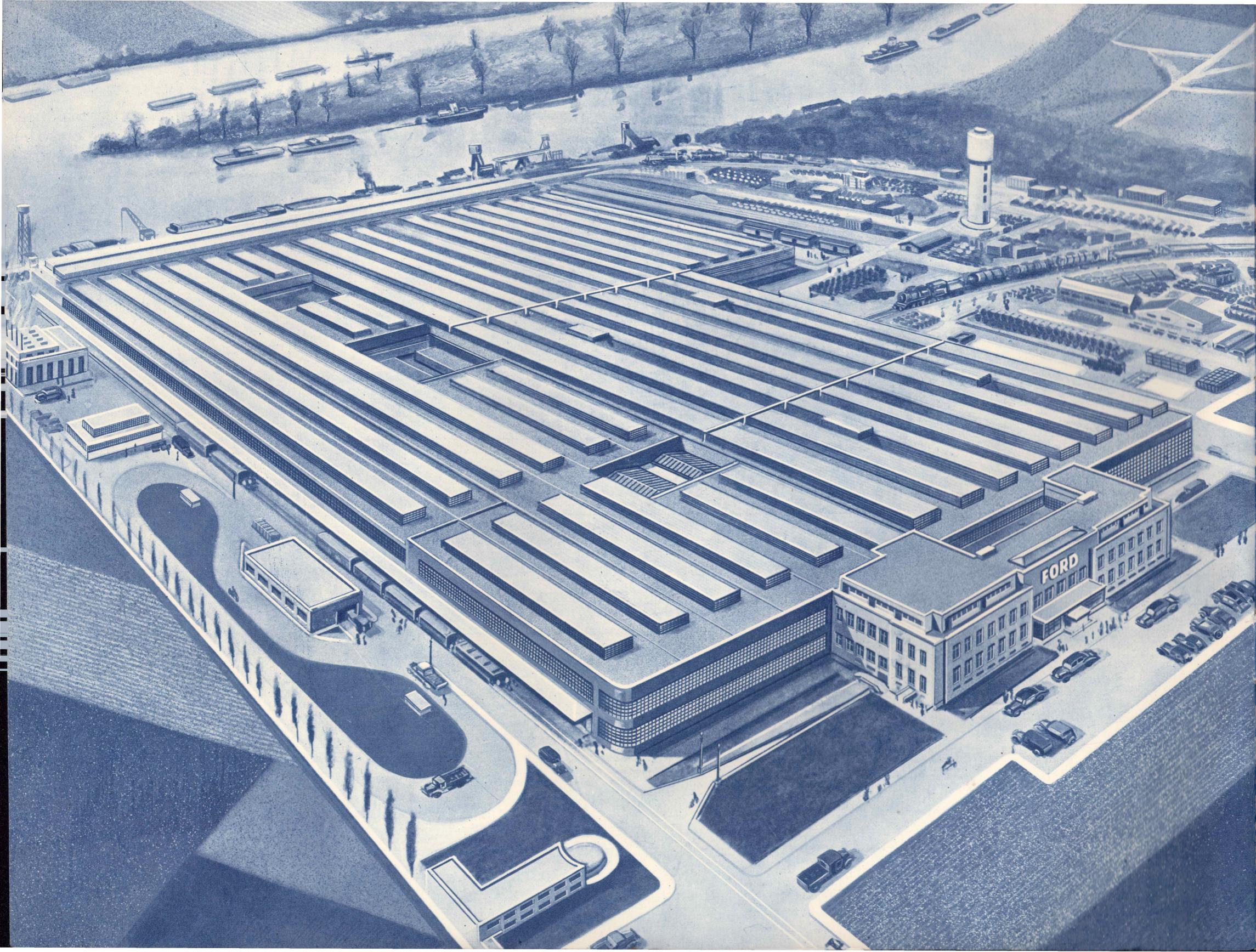




1940



**AGRICULTURE • INDUSTRIE • TRANSPORTS**





## L'USINE FORD DE POISSY

*la plus moderne d'Europe travaille pour vous*



Au cours de l'année 1937, FORD S.A.F. décidait de grouper en un seul point toutes ses activités. Situer l'Usine FORD sur la Seine et sur la voie ferrée à la fois paraissait un problème difficile. La position géographique de POISSY répondait d'une façon idéale à ce projet. C'est en 1938 que la vieille cité de Saint-Louis vit surgir, en bordure du fleuve, ce qui devait être la plus belle et la plus moderne usine d'Europe. Reliée à la mer par un port magnifique et à la grande ligne de Normandie par un embranchement spécial, elle se trouve dans une situation exceptionnelle. Son territoire de 236.748 mètres carrés lui offre toutes les possibilités d'extension. La fonderie viendra prochainement s'ajouter à cette première réalisation. Par sa construction, ses aménagements, et ses machines des types les plus récents, l'usine FORD S.A.F. se trouve en tête du progrès. Elle réunit toute la technique de la science moderne. Sa production de la plus haute qualité, la place au premier rang des industries automobiles de France.

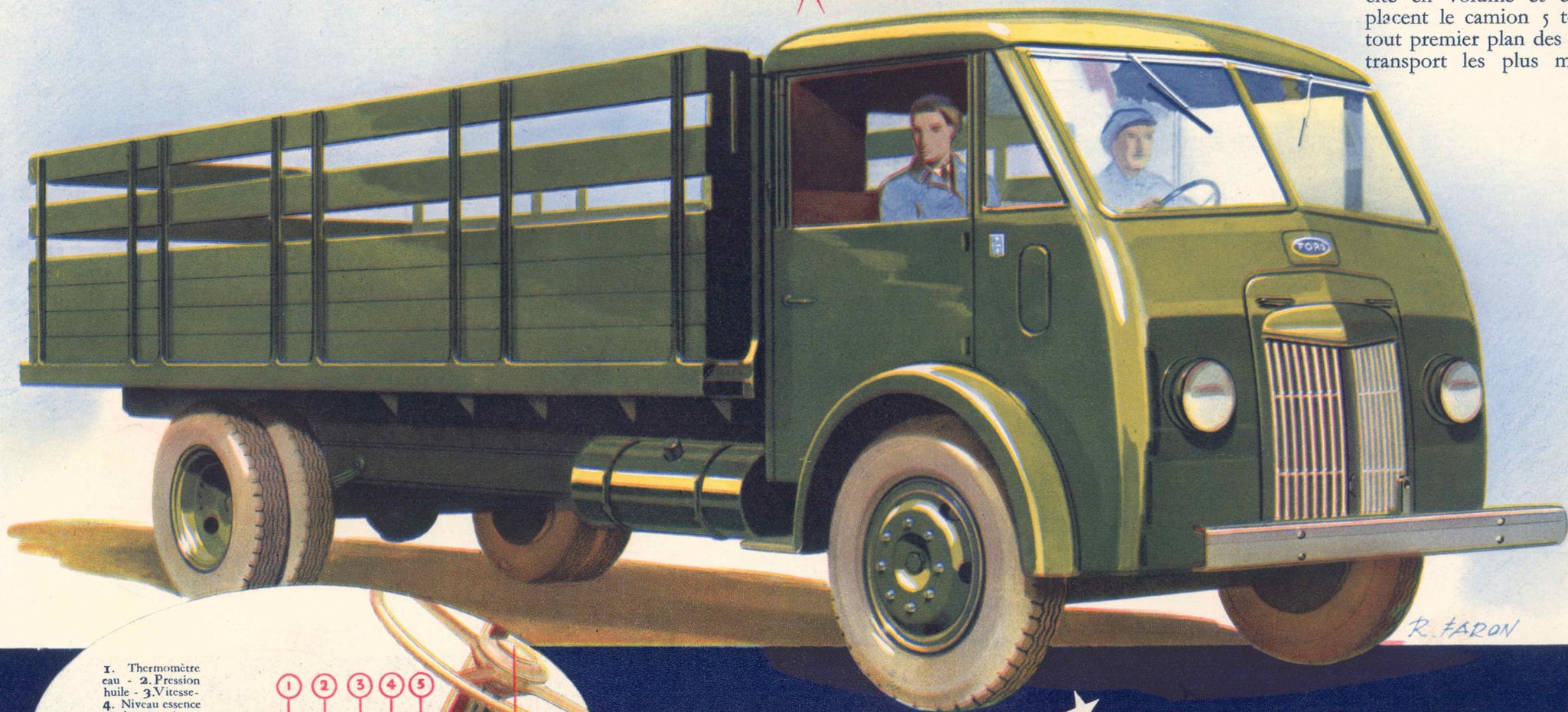
**ELLE VOUS** *présente ...*

# LE CAMION RAPIDE

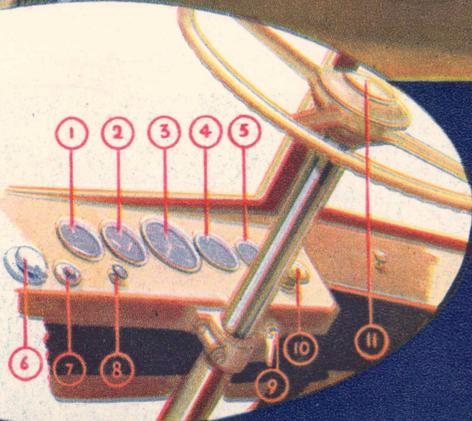
*5 tonnes*

# FORD

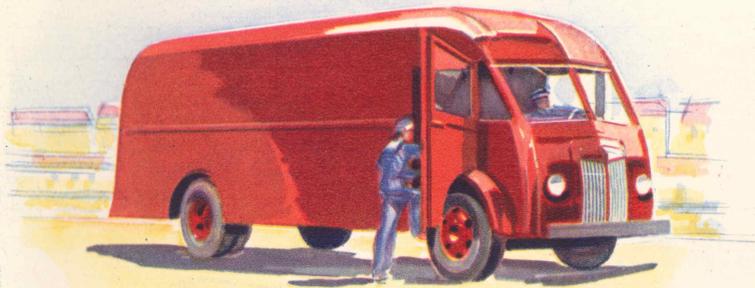
La puissance de son moteur et son rendement très élevé par rapport à la consommation, sa souplesse remarquable, sa suspension minutieusement étudiée, son système de freinage, dont la puissance offre une sécurité absolue, sa capacité en volume et en poids, placent le camion 5 tonnes au tout premier plan des outils de transport les plus modernes.



I. Thermomètre eau - 2. Pression huile - 3. Vitesse - 4. Niveau essence - 5. Ampèremètre - 6. Flèches direction - 7. Démarreur - 8. Éclairage de bord - 9. Verrouillage direction et allumage - 10. Contact d'éclairage - 11. Avertisseur.



LE CAMION FORD *5t* APPORTE AVEC LUI



LE FOURGON TOLÉ



LA FOURRAGÈRE

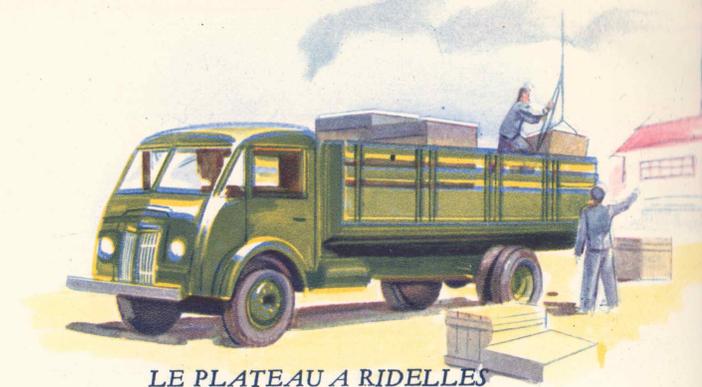


LA BENNE

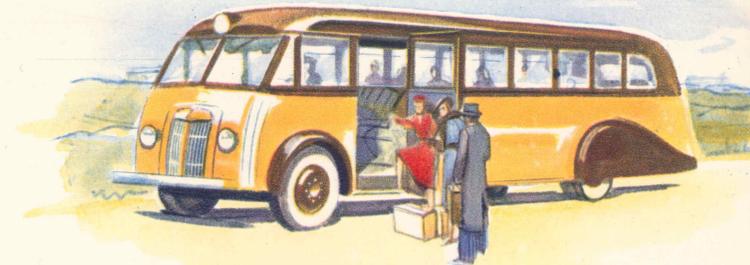
On trouvera plus loin ses caractéristiques techniques et notamment la description du servofrein autoserreur combiné avec un système hydraulique, utilisant la dépression du moteur pour augmenter sa puissance. Rien n'a été négligé pour apporter à ce camion les meilleures solutions. Il est le fruit de la plus grande expérience mondiale.

Les usines Ford ont produit plus de 6.000.000 de camions depuis leur début. Leur production totale dépasse 32.000.000 de véhicules. La fabrication du moteur V8 atteint le chiffre de 9.000.000. Le camion 5 tonnes apporte avec lui une fortune de recherches et d'expériences. Il est à lui seul une solution unique à un problème qui ne date pas d'aujourd'hui.

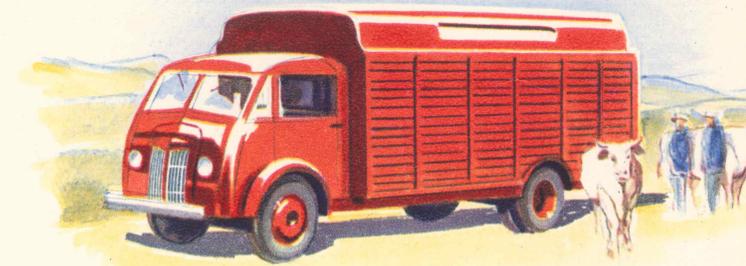
L'emplacement de carrosserie du camion 5 tonnes permet les réalisations les plus variées. Cette page vous présente quelques suggestions de carrosseries. La plus haute qualité dans la fabrication et la perfection dans le service ont fait le succès des CAMIONS FORD.



LE PLATEAU A RIDELLES



L'AUTOCAR



LA BÉTAILLÈRE

E. FARON

DES POSSIBILITÉS NOUVELLES POUR *tous* TRANSPORTS ROUTIERS

# Le pont-arrière

## A DOUBLE DÉMULTIPLICATION

# FORD

**FORD** met à votre disposition un pont-arrière à double combinaison permettant d'obtenir :

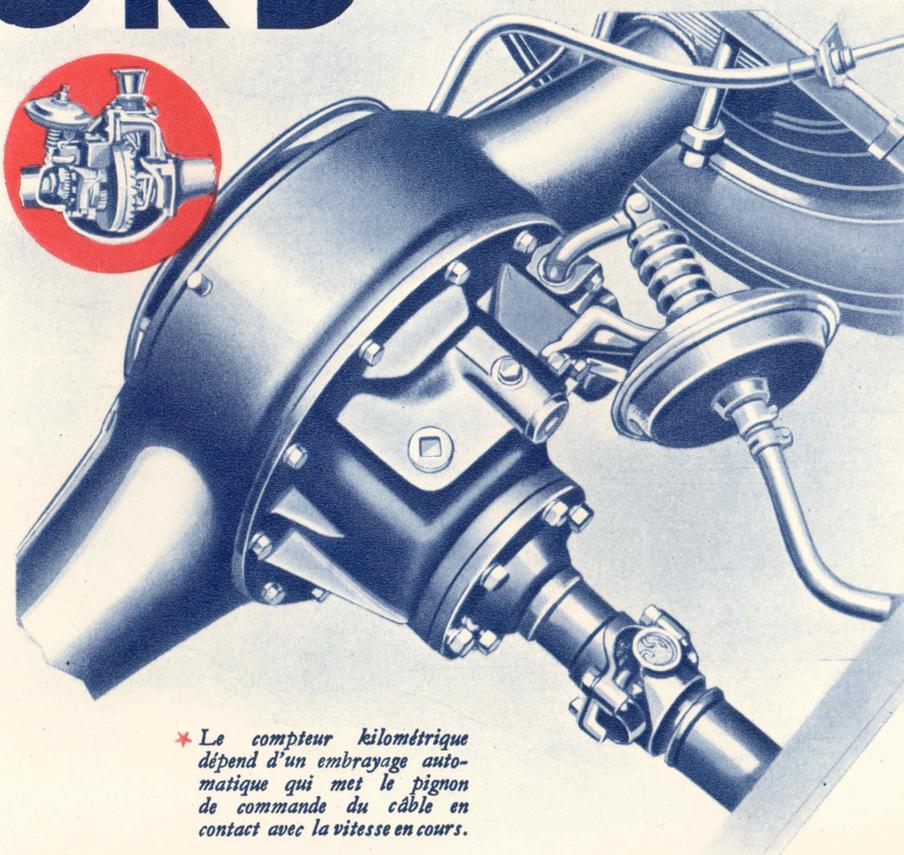
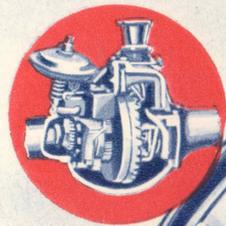
1° Une grande puissance de traction pour les grosses charges et les terrains lourds : **PETIT RAPPORT**.

2° La vitesse et l'économie pour les charges légères et les belles routes : **GRAND RAPPORT**.

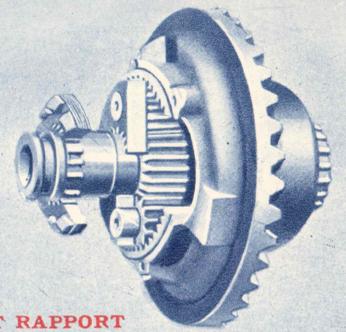
Il s'ensuit que les quatre pignons de la boîte se trouvant multipliés par deux, le conducteur possède un jeu de huit vitesses avant et deux vitesses arrière.

Le pont normal ayant un rapport de 6,66 à 1, le nouveau pont réducteur offre les deux rapports 6,33 à 1 et 8,81 à 1.

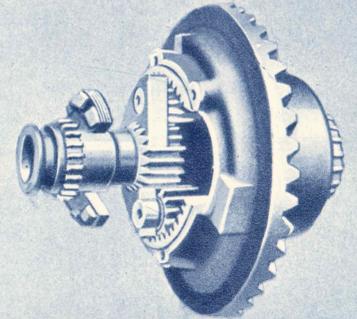
Avec le grand rapport, le nombre de tours-minute du moteur peut être considérablement réduit. Cette réduction abaisse le régime de 350 tours ; d'où économie de combustible, de lubrifiant et d'usure. Les deux couples étant utilisés selon les besoins, l'économie moyenne se situe aux environs de 12,5 %.



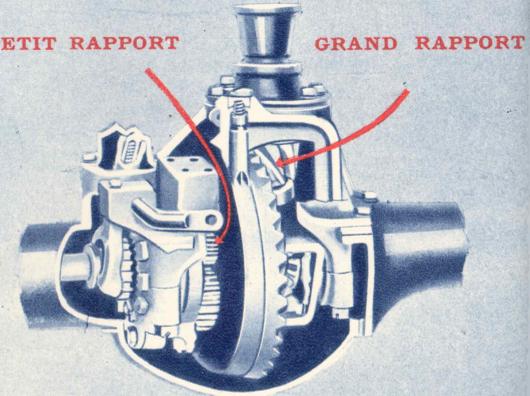
\* Le compteur kilométrique dépend d'un embrayage automatique qui met le pignon de commande du câble en contact avec la vitesse en cours.



PETIT RAPPORT



GRAND RAPPORT



PETIT RAPPORT

GRAND RAPPORT

Grand Rapport = VITESSE & ÉCONOMIE \* Petit Rapport = PUISSANCE SUPPLÉMENTAIRE

# PRINCIPE DE FREINAGE DU CAMION *5 Tonnes* FORD ET DU TRACTEUR *Semi-Remorque*

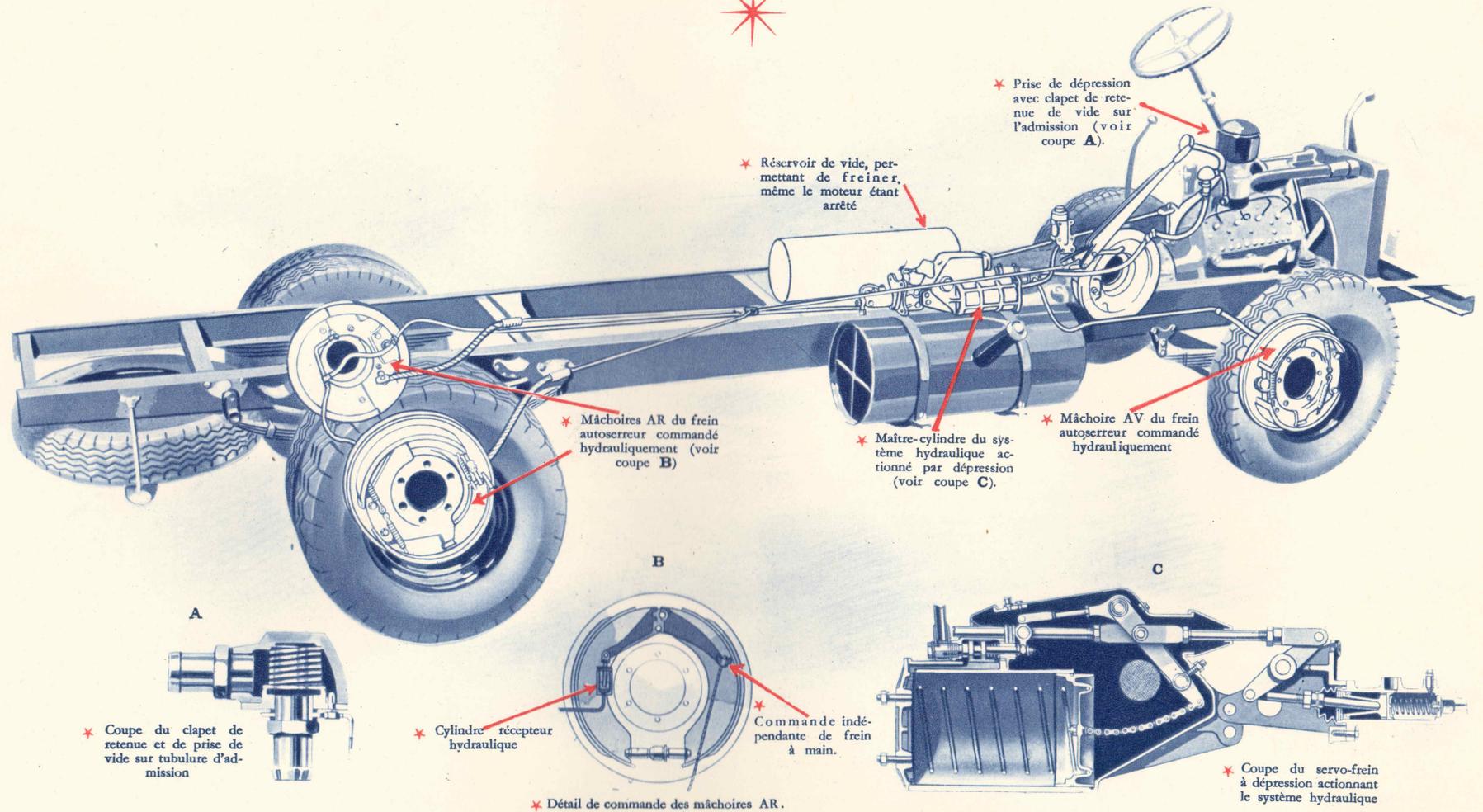
**A**ux grandes allures et avec de forts tonnages, un puissant système de freinage s'impose. Le système adopté par l'usine Ford S. A. F. réunit les trois types :

A DÉPRESSION,  
HYDRAULIQUE,  
MÉCANIQUE,

tous trois restant néanmoins indépendants. Au cas où, pour une raison quelconque, l'un d'eux viendrait à faire défaut, le conducteur conserve la faculté d'arrêter son véhicule, la pédale commandant en même temps le servo-frein et le système hydraulique. La pédale de frein met en communication la tubulure d'admission avec le réservoir de dépression. Cette dépression agit sur le piston de commande du maître-cylindre du frein hydraulique. Une pression d'une grande puissance s'établit aussitôt et se répartit sur les cylindres récepteurs AV et AR. Cette puissance est augmentée par le système autoserreur des mâchoires de freins. D'autre part, un frein à main commandé par levier agit sur les roues arrière.

Diamètre des freins 0 m. 406.  
Largeur des garnitures AV  
0 m. 100.

Largeur des garnitures AR  
0 m. 125.



LE FREINAGE DU CAMION

★  
*5<sup>t</sup>*

EST OBTENU PAR TROIS SYSTÈMES COMBINÉS

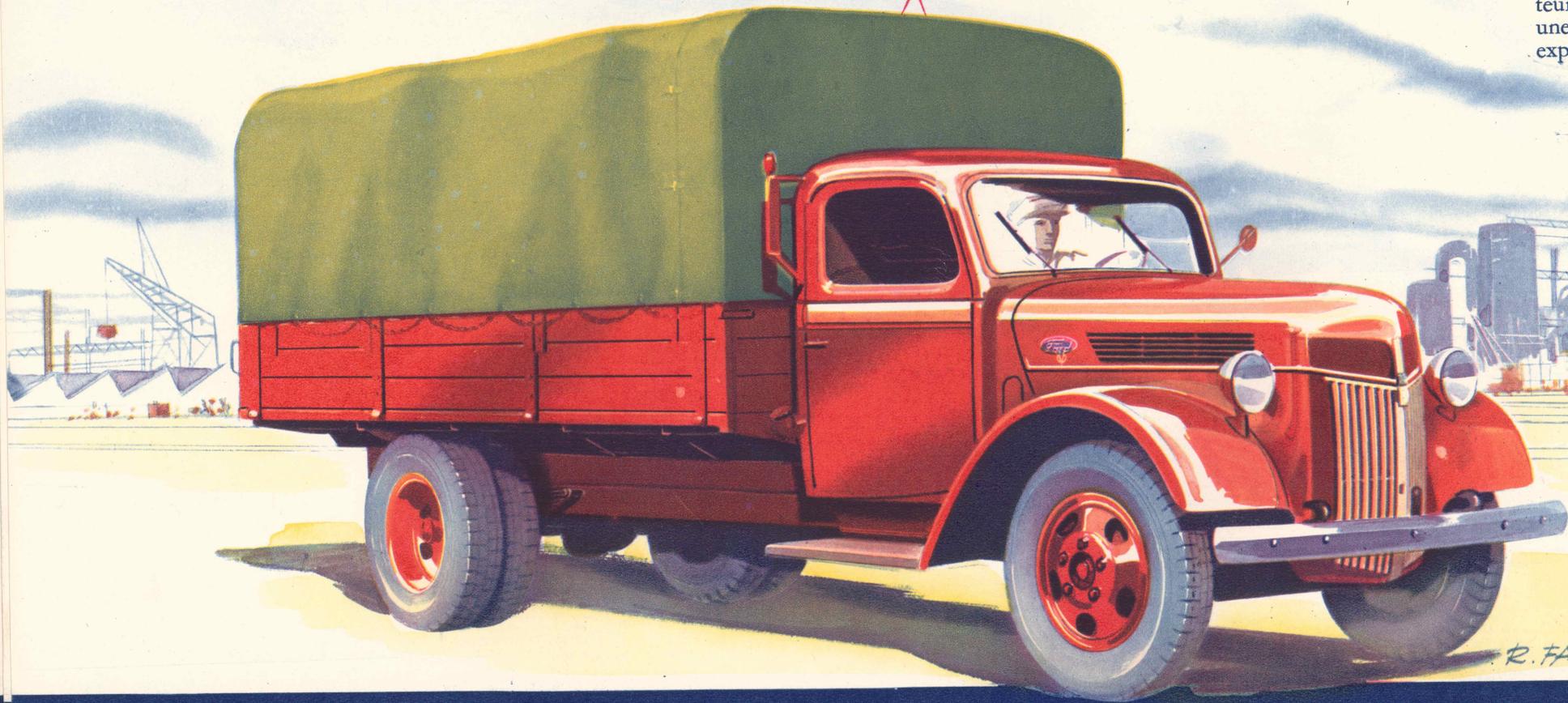
# LE CAMION RAPIDE

3 Tonnes  
- 5

# FORD

*Les camions actuellement livrés  
ont un bâchage triangulaire.*

Le camion Ford 3 t. 5 de 3.900 cm<sup>3</sup> de cylindrée, est en tête du progrès. C'est le CAMION RAPIDE DES TEMPS NOUVEAUX dont le rendement et la consommation répondent aux besoins de tout transporteur soucieux d'obtenir une bonne et rationnelle exploitation.

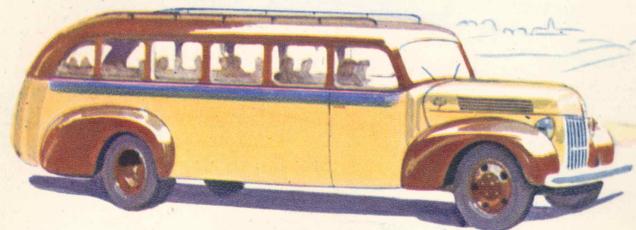
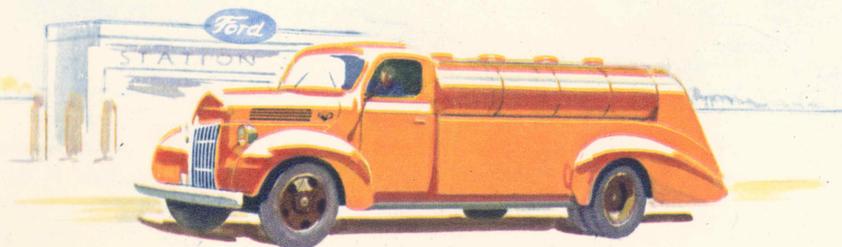


LE CAMION FORD

★ 3 Tonnes  
- 5

TRIOMPHE SUR TOUTES LES ROUTES

LE CAMION CITERNE



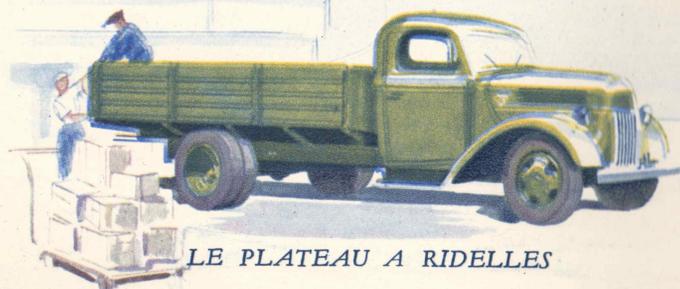
L'AUTOCAR



LE FOURGON TOLÉ

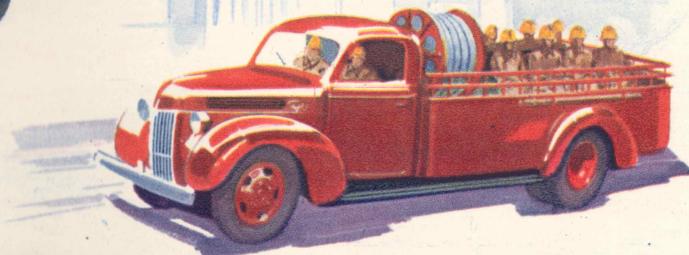
*L*a réparation et l'entretien du camion 3 t. 5 Ford sont assurés par le réseau des Agents Concessionnaires, Sous-Agents et Stockistes-Réparateurs, dépositaires des pièces d'origine et munis de l'outillage spécial Ford, dans toute la France et sur toutes les routes du monde.

*Ci-contre, quelques suggestions de carrosseries.*



LE PLATEAU A RIDELLES

SUGGESTION POUR UN MATÉRIEL D'INCENDIE



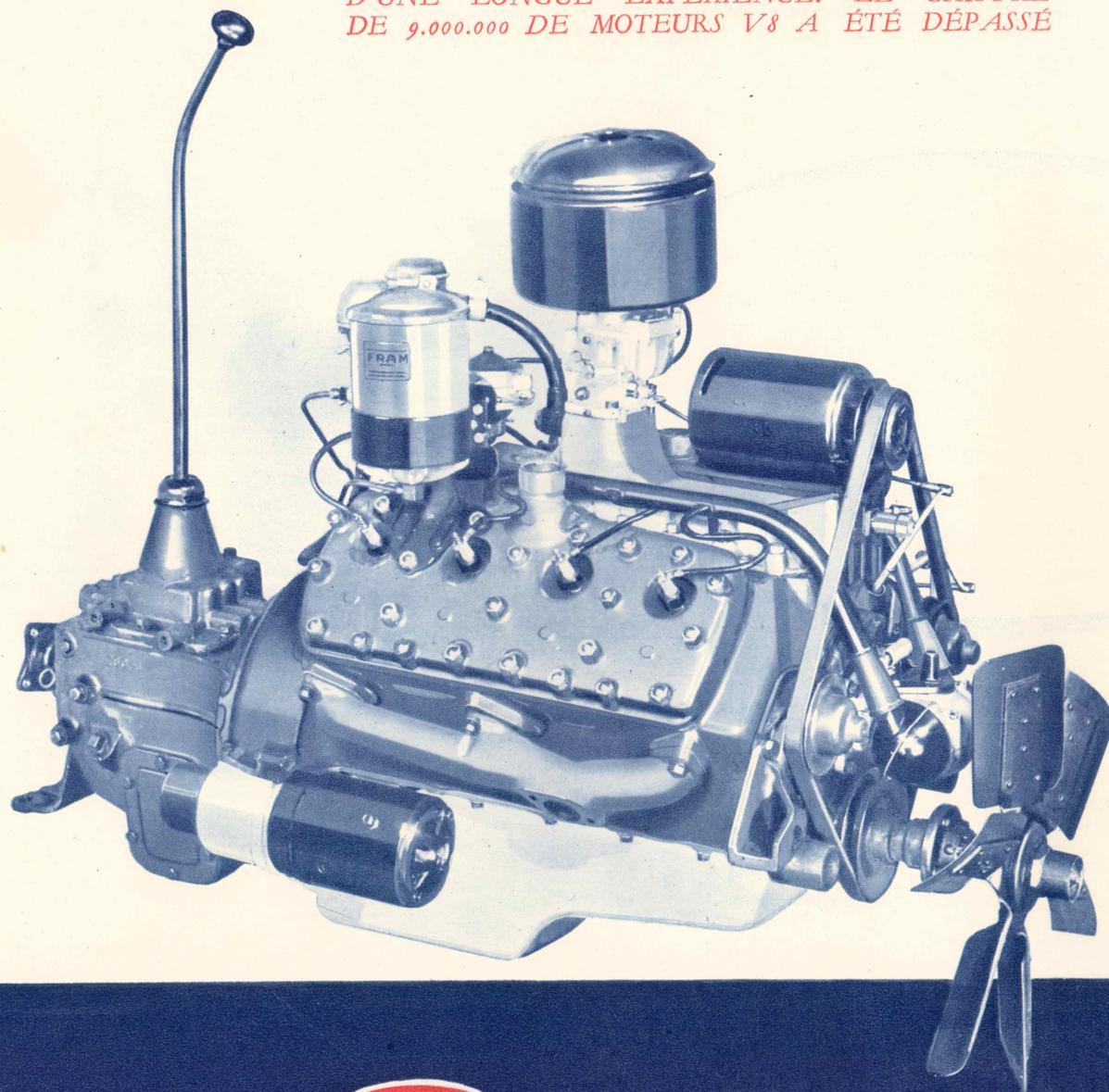
LE PLATEAU LAITIER

R. FARON

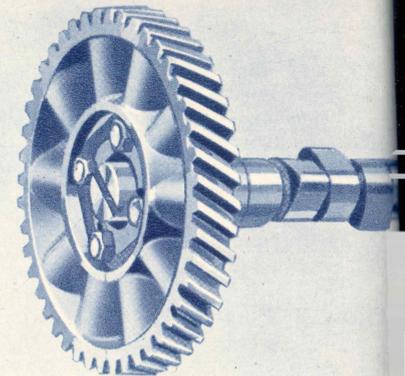
EFFECTUANT AVEC RÉGULARITÉ LES TRANSPORTS LES PLUS DIVERS

# LE MOTEUR **V-8** 3 l. 900 *cm<sup>3</sup>*

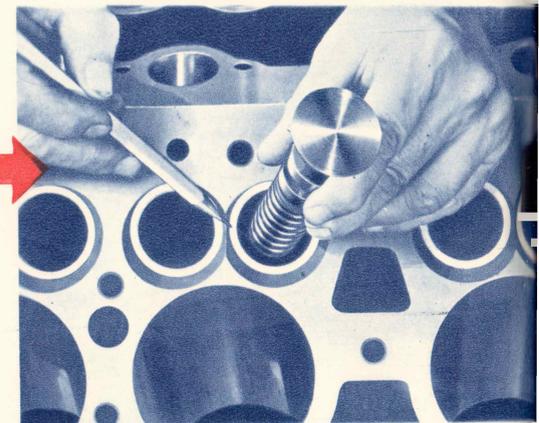
LE MOTEUR V8, 3.900 cm<sup>3</sup>, EST LE FRUIT D'UNE LONGUE EXPÉRIENCE. LE CHIFFRE DE 9.000.000 DE MOTEURS V8 A ÉTÉ DÉPASSÉ



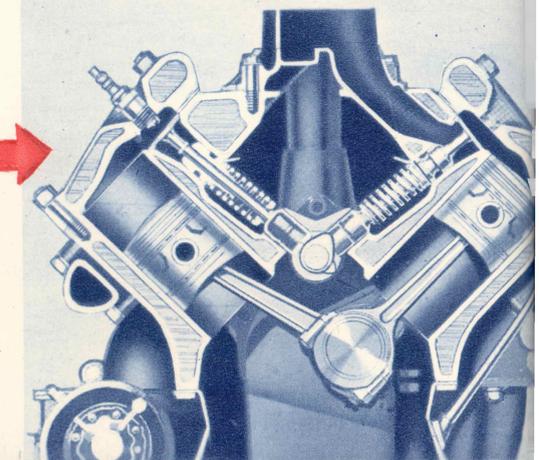
Le pignon de distribution de l'arbre à cames est en alliage spécial d'aluminium. La perfection de la taille des pignons et la résistance du métal rendent la distribution parfaitement silencieuse. Le pignon est facilement démontable.



Les sièges de soupapes rapportés en acier spécial Ford à haute teneur en tungstène, sont d'une extrême dureté. Ils sont sertis sur les cylindres au moyen de l'azote liquide à la température de -160°. Leur résistance à la chaleur ainsi que celle des soupapes évitent l'usure et les réglages fréquents d'autrefois.



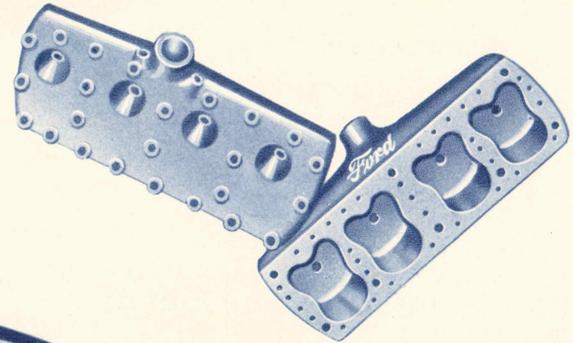
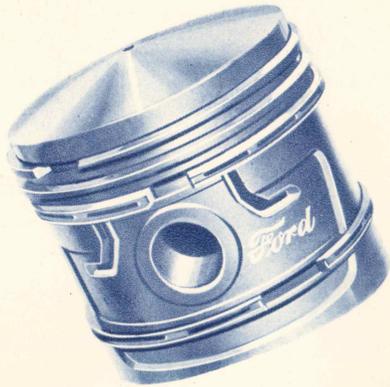
Le système de refroidissement du moteur V8 est effectif jusqu'aux parties les plus basses des cylindres et atteint les poussoirs de soupapes. Les pistons en alliage spécial d'aluminium à quatre segments donnent une compression parfaite, et permettent une grande dispersion de chaleur. Les soupapes en alliage spécial sont d'une résistance inégalable.



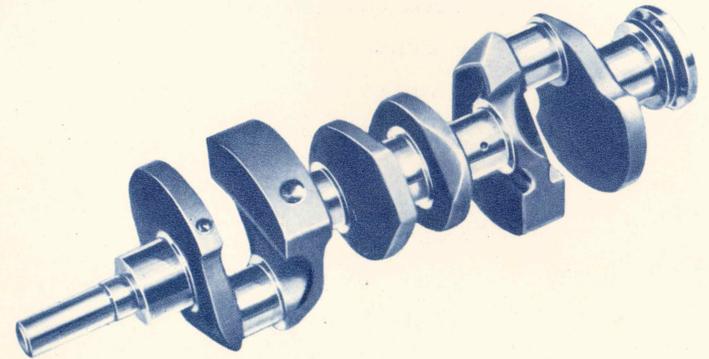
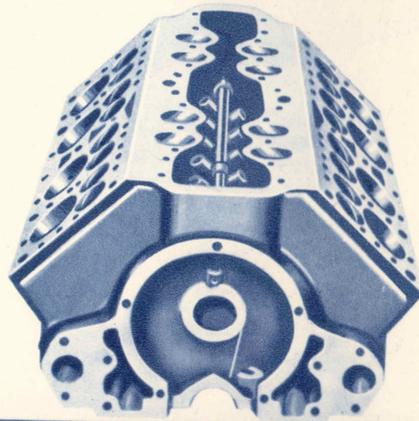
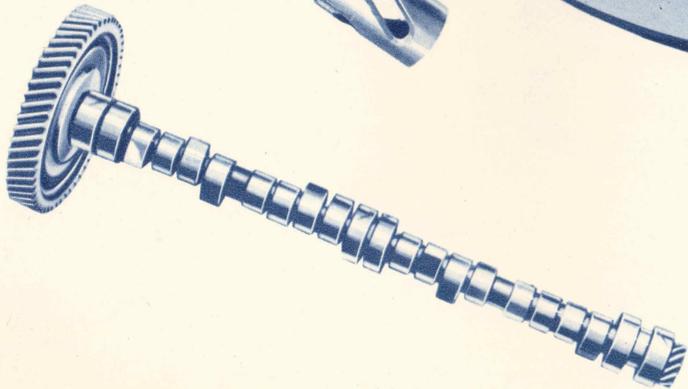
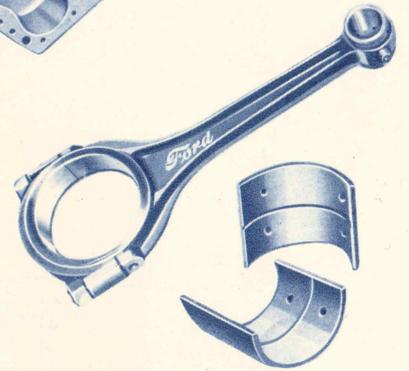
LE MOTEUR

**V-8**

EST PUISSANT, SOUPLE, ROBUSTE ET ÉCONOMIQUE



*Les camions Ford*  
répondent à un besoin universel, leur classe internationale permet à l'usager de trouver sur la route mondiale un réseau d'agents à  
*son service*



EXIGEZ LES PIÈCES FORD D'ORIGINE. ELLES SONT GARANTIES.



# LE TRACTEUR

## *Semi-Remorque*



**D**ANS tous les cas où des marchandises de densités et de volumes divers doivent être transportées à une cadence rapide, la remorque s'impose. Le tracteur, qui est l'engin moteur, reste libre de ses mouvements. Il peut donc instantanément être dételé d'une remorque en déchargement et être attelé à une autre prête à partir. Il fera le voyage de retour avec une troisième venant d'être chargée, et ainsi de suite. Il s'ensuit que le rendement en tonnes kilométriques de ce tracteur sera poussé au maxi-



mum comparativement au camion porteur. La remorque, engin porteur, d'un prix inférieur à la moitié du prix d'un camion, reste immobile pendant les opérations de chargement et de déchargement, alors que le tracteur continue sans arrêt à effectuer son précieux travail.

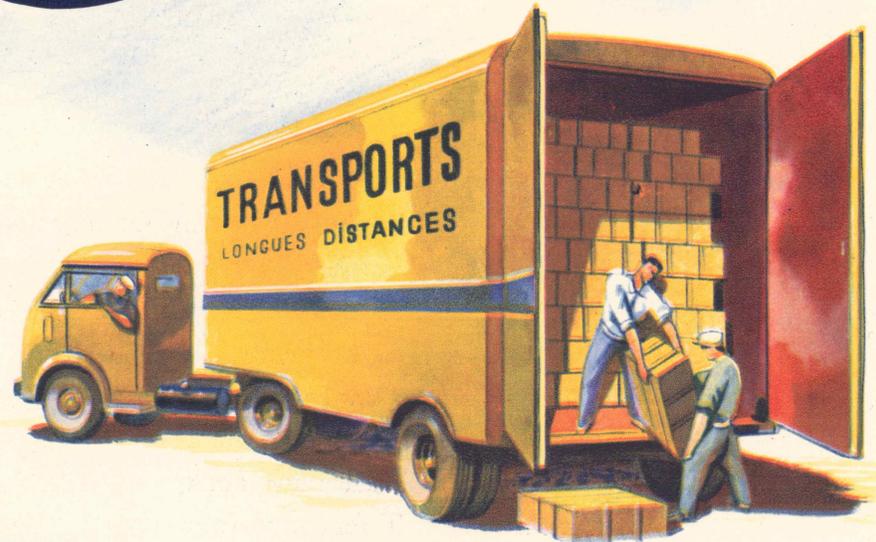
Il y a une autre considération, plus importante encore : c'est qu'un tracteur peut tirer au moins deux fois plus qu'un véhicule de même puissance ne pourrait porter.

Un cheval ne peut PORTER  que quelques centaines de kilos alors qu'il peut TIRER  une charge d'une tonne.

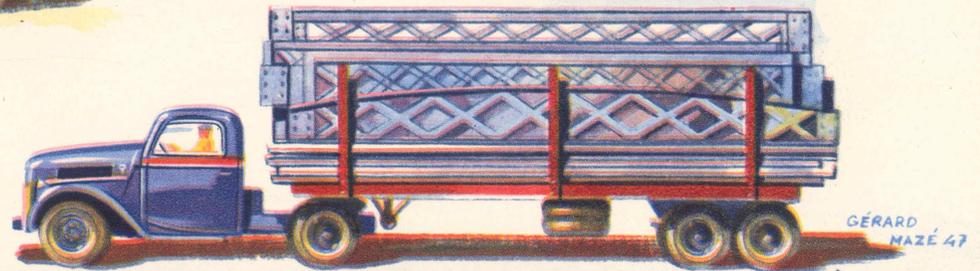
Une locomotive de 150 tonnes  peut TIRER 800 tonnes, mais ne pourrait les porter.

Un tracteur correspondant à la puissance d'un camion de 3,5 tonnes peut TIRER une remorque chargée de 7 tonnes au moins.

LE TRANSPORT DES GROS TONNAGES PAR TRACTEURS ET SEMI-REMORQUES



*Tous les tracteurs livrés actuellement sont avec cabine normale.*



**VOUS PERMET D'ATTEINDRE DES PRIX DE REVIENT EXTRÊMEMENT BAS**

# CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

## 3 T5



## 5 T

### ★ CHASSIS

En tôle d'acier emboutie en U avec six traverses. Voie avant : 1 m. 65. Voie arrière en jumelés : 1 m. 65. Châssis long : Empattement 4 m. 013. Long. hors tout : 5 m. 718. Châssis court : Empattement 3 m. 403. Long. hors tout : 5 m. 108. Largeur hors tout : 2 m. 08. Suspension assurée à l'avant par deux ressorts semi-elliptiques longitudinaux et à l'arrière par deux ressorts semi-elliptiques longitudinaux avec ressorts compenseurs.

### ★ MOTEUR

A 8 cylindres en V à 90 degrés. Alésage 80,97  $\frac{m}{m}$ . Course 95,25  $\frac{m}{m}$ . Cylindrée : 3900 cm<sup>3</sup>. Vitesse de régime : 1800 tours par minute. Soupapes d'admission et d'échappement commandées par un seul arbre à cames et disposées en chapelle à l'intérieur du V. Pistons en alliage léger à 4 segments dont 2 râcleurs. Allumage par bobine et distributeur. Graissage sous pression assuré par une pompe à engrenages. La mise en marche automatique du moteur est assurée par un démarreur électrique. La recharge des accumulateurs et l'éclairage du véhicule sont assurés par une génératrice. Puissance effective au frein : 100 CV à 3.800 TM. Puissance fiscale 19 CV.

### ★ CHANGEMENT DE VITESSES

A engrenages et baladeurs. Il comporte 4 vitesses en marche avant et 1 vitesse en marche arrière.

### ★ FREINS

1 frein à pédale agissant sur les 4 roues par commande hydraulique. 1 frein à main agissant sur les roues AR par commande mécanique.  
Diamètre intérieur des tambours AV : 350  $\frac{m}{m}$ ; AR : 400  $\frac{m}{m}$ .  
Largeur des garnitures AV : 50  $\frac{m}{m}$ ; AR : 90  $\frac{m}{m}$ .

### ★ DIRECTION

Vis sans fin à filets convergents actionnant un secteur denté. Angle total de braquage 65°. Le véhicule tourne dans un rayon de 7 m. 50.

### ★ POIDS

Châssis sans cabine : 1.780 kgs (soit 980 kgs sur l'essieu AV; 800 kgs. sur l'essieu AR). Charge utile : 3.500 kgs. Charge totale carrosserie comprise : 4.350 kgs. Poids total en charge : 6.130 kgs répartis : essieu AV : 1.465 kgs.; essieu AR : 4.665 kgs.  
CONTENANCE DU RÉSERVOIR : 110 litres.

### ★ CHASSIS

En tôle d'acier emboutie en U avec 7 traverses. Voie avant : 1 m. 70. Voie arrière en jumelés : 1 m. 68. Châssis long : Empattement 4 m. 013. Long. hors tout : 6 m. 53. Châssis court : Empattement 4 m. 403. Long. hors tout : 5 m. 258. Largeur hors tout : 2 m. 19. Suspension assurée à l'avant par deux ressorts semi-elliptiques longitudinaux, et à l'arrière par deux ressorts semi-elliptiques longitudinaux avec ressorts compenseurs.

### ★ MOTEUR

A 8 cylindres en V à 90 degrés. Alésage 80,97  $\frac{m}{m}$ . Course 95,25  $\frac{m}{m}$ . Cylindrée : 3900 cm<sup>3</sup>. Vitesse de régime : 1800 tours par minute. Soupapes d'admission et d'échappement commandées par un seul arbre à cames et disposées en chapelle à l'intérieur du V. Pistons en alliage léger à 4 segments dont 2 râcleurs. Allumage par bobine et distributeur. Graissage sous pression assuré par une pompe à engrenages. La mise en marche automatique du moteur est assurée par un démarreur électrique. La recharge des accumulateurs et l'éclairage du véhicule sont assurés par une génératrice. Puissance effective au frein : 100 CV à 3.800 TM. Puissance fiscale 15 CV.

### ★ CHANGEMENT DE VITESSES

A engrenages et baladeurs. Il comporte 4 vitesses en marche avant et une vitesse en marche arrière.

### ★ FREINS

Voir la page spéciale du catalogue expliquant en détail le système de freinage du 5 T.

### ★ DIRECTION

Vis sans fin à filets convergents qui actionne un secteur denté. Angle total de braquage 56 degrés. Le véhicule tourne dans un rayon de 8 mètres.

### ★ POIDS

Châssis sans cabine : 2.300 kgs (soit 1.330 kgs sur l'essieu AV et 970 kgs sur l'essieu AR.) Charge utile : 5 tonnes. Charge totale carrosserie comprise : 6.200 kgs. Poids total en charge : 8.500 kgs répartis : essieu AV : 2.700 kgs; essieu AR : 5.800 kgs.  
CONTENANCE DU RÉSERVOIR : 130 litres.

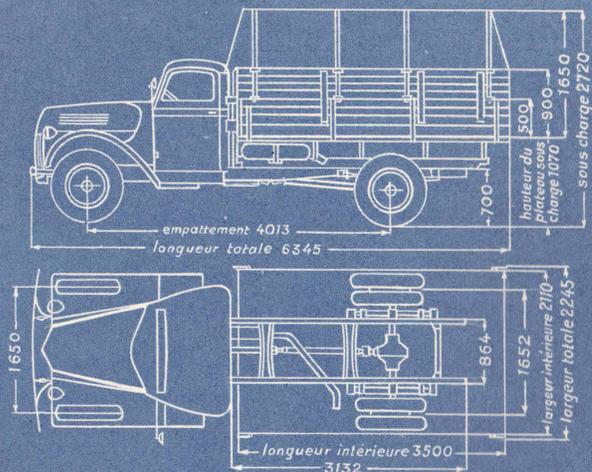
CE CATALOGUE N'EST PAS UN ENGAGEMENT DE NOTRE PART. NOUS NOUS RÉSERVONS DE MODIFIER SANS PRÉAVIS, LES MODÈLES, L'ÉQUIPEMENT OU LES PRIX, SI LES CIRCONSTANCES L'EXIGENT EN COURS DE FABRICATION

*L'humanité s'achemine de l'ancien vers le nouveau sur un pont humain formé par ceux qui pratiquent les trois grands Arts :*

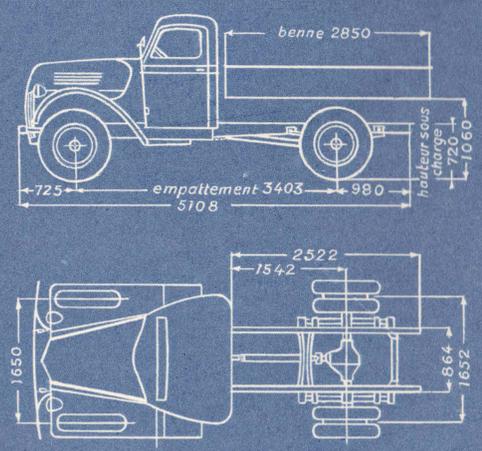
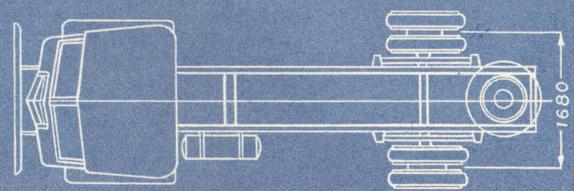
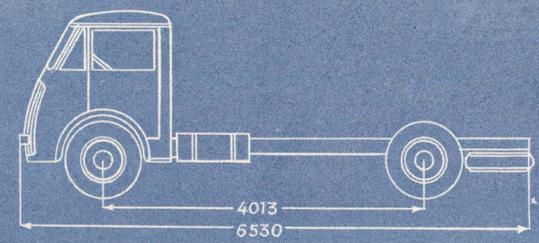
# 3 T5

## COTES ET DIMENSIONS

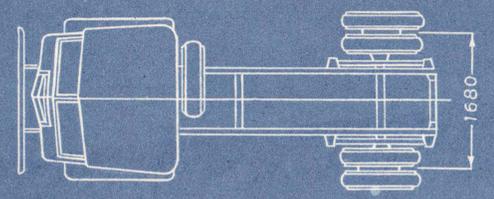
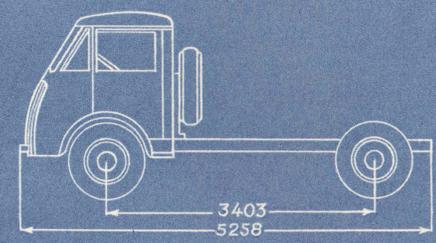
# 5!



### CHASSIS LONG



### CHASSIS COURT



... AGRICULTURE \* INDUSTRIE \* TRANSPORTS



GERARD  
MAZE 47

Magasin  
140 Avenue des Champs-Élysées  
PARIS

\*

Téléphone

Élysées 54-41 à 44  
Balzac 31-80 à 82

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE



Capital de 524.070.000 Francs

POISSY (S.-et-O.)

Usine et Siège Social  
POISSY (S.-et-O.)

\*

Téléphone

St-Germain 16-89 (x 6 lignes)

R. C. Versailles 49.210 B - R. P. S.-et-O. 187

Publ. Y. Alexandre, Paris-8<sup>e</sup>.