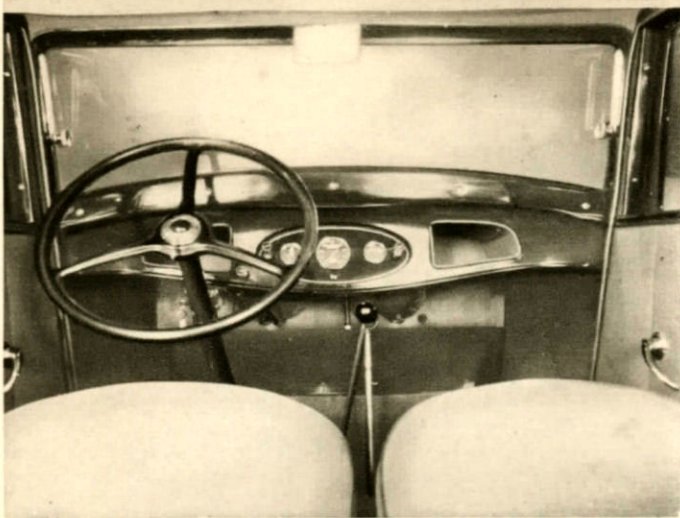


LA
NOUVELLE VOITURE
8 CYL.

Ford

GARAGE CHARLEMAINE
Agence Officielle FORD
YVETOT





La suspension originale du moteur rend les vibrations impossibles.

Boîte de vitesse synchronisée.

Seconde silencieuse.

Carrosserie, entièrement isolée du châssis, sur caoutchouc.



La nouvelle Ford, 8 cyl., dépasse tout ce que l'on en attendait. C'est une voiture puissante et rapide, spacieuse et surbaissée, que les plus récents perfectionnements placent loin en avant dans la course au progrès.

Son châssis, d'un profil nouveau, à double cintre, est un chef-d'œuvre de simplicité et de solidité.

Le nouveau moteur est un 8 cylindres en V à 90°. Puissance au frein 70 CV. Puissance fiscale 21 CV. L'équilibrage parfait de tous ses organes, le rend particulièrement silencieux et sa suspension sur caoutchouc rend impossible toute vibration.

Les derniers progrès de la technique ont été appliqués sur ces nouveaux modèles :

Carburateur inversé. -- Silencieux d'aspiration. -- Avance automatique par dépression. -- Réservoir à l'arrière et alimentation par pompe.

La boîte de vitesse est synchronisée. Seconde silencieuse, avec pignons à taille hélicoïdale.

Toutes les articulations du châssis sont montées sur caoutchouc. -- Carrosserie entièrement isolée du châssis.

Suspension par larges ressorts cantilever transversaux -- Nouveaux amortisseurs hydrauliques Houdaille, à double effet, avec double réglage, automatique, contrôlé par thermostat.

Freins à expansion interne de grande puissance, à centrage automatique.

Roues acier d'une seule pièce. -- Rayons soudés électriquement, gros moyeux.

Pneus de forte section.

Dans l'ensemble, ce véhicule a été conçu pour assurer des moyennes extraordinaires dans des conditions de confort absolu. Sa vitesse atteint aisément 130 kilomètres à l'heure.

La simplicité de sa conception a permis de pousser au plus haut degré les qualités de puissance, de légèreté, de sécurité, qui font la classe d'une voiture moderne.

Les carrosseries actuelles comportent de nombreux perfectionnements. Leurs lignes sont raffinées, sobres, aérodynamiques ; depuis le nouveau capot jusqu'au galbe de l'arrière, en passant par le pare-brise incliné, rien n'a été négligé pour mettre en valeur l'aspect extérieur de la voiture.

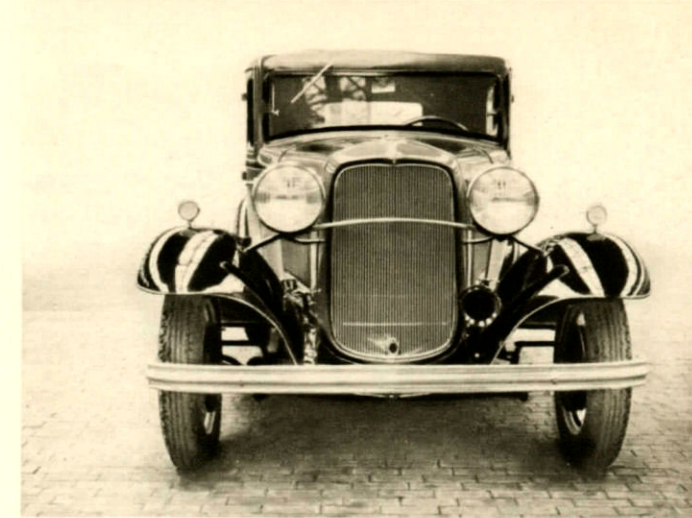
Les larges portes, les sièges profonds et souples, les glaces de grande dimension en font une voiture confortable et séduisante au possible.

Le nouveau tableau de bord, très soigné, comporte les appareils de contrôle avec éclairage indirect, et deux vide-poches latéraux du plus heureux effet.

Depuis le plus petit détail, tel le verrouillage commun de la direction et du contact d'allumage, jusqu'aux problèmes mécaniques les plus importants, tout a été conçu, pesé, étudié, pour mettre définitivement la voiture de luxe à la portée de tous.

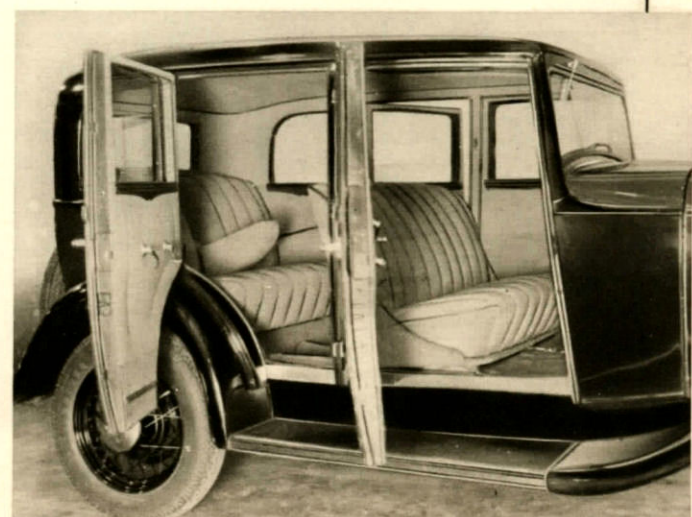
La 8 cylindres Ford fait date dans l'histoire de l'automobile.

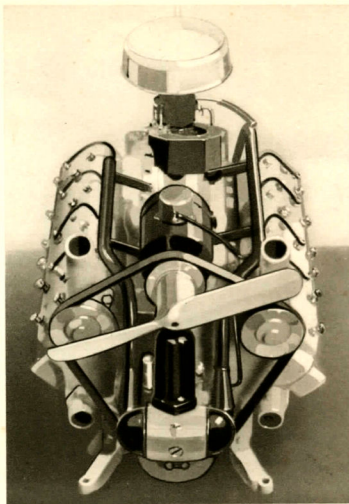
Mêmes carrosseries, mêmes modèles, livrables avec moteur 4 cylindres puissance au frein 52 CV. Puissance fiscale 19 CV. Vitesse 120 kilomètres à l'heure.



Amortisseurs à réglage automatique contrôlé par thermostat.

La 8 cylindres Ford fait date dans l'histoire de l'automobile.





CARACTÉRISTIQUES DE LA 8 CYLINDRES

MOTEUR. — Huit cylindres, en V, à 90°. Cylindrée 3 lit. 62. Alésage $77 \frac{m}{m} 7$. Course $95 \frac{m}{m} 2$. Puissance au frein 70 CV, puissance fiscale 21 CV.

VILEBREQUIN. — Acier au manganèse. Équilibré statiquement et dynamiquement. Supporté par trois paliers de $50 \frac{m}{m} 8$ de diamètre. Longueurs : avant, $44 \frac{m}{m} 4$; centre, $42 \frac{m}{m} 8$; arrière, $57 \frac{m}{m} 1$.

ARBRE A CAMES. — Acier au manganèse. Trois paliers de $45 \frac{m}{m} 6$ de diamètre. Longueurs : avant, $42 \frac{m}{m}$; centre, $34 \frac{m}{m} 9$; arrière, $55 \frac{m}{m} 5$.

SOUPAPES. — En alliage chrome nickel.

BIELLES. — Acier forgé, section en I.

PISTONS. — En alliage d'aluminium. Deux segments pour la compression et un segment racleur.

GRAISSAGE DU MOTEUR. — Sous pression, par pompe à engrenages dans le carter, directement aux paliers d'arbre à cames et de vilebrequin, et, à travers le vilebrequin, aux coussinets de bielles. Le graissage des autres pièces se fait par projections.

CARBURATEUR. — Du type "down draft". Alimentation par pompe. Réservoir à l'arrière.

REFROIDISSEMENT. — Radiateur à tubes et à ailettes, avec quatre rangées de tubes. Ventilateur à deux pales. Deux pompes centrifuges, une sur chaque culasse.

ALLUMAGE. — Par batterie, bobine et distributeur. Celui-ci est d'un type nouveau directement entraîné par l'extrémité de l'arbre à cames.

BOITE DE VITESSES. — A baladeurs sélectifs synchronisés. Pignons à taille hélicoïdale. Seconde toujours en prise.

EMBRAYAGE. — A disque unique, travaillant à sec. Embrayage boîte de vitesses et moteur d'un seul bloc.

ESSIEU-AVANT. — En acier forgé au manganèse, profil en I.

PONT-ARRIÈRE. — Type à arbres non porteurs. Pignons coniques à taille hélicoïdale. Roulements à rouleaux. Rapport 4,11 à 1.

FREINS. — Mécaniques sur les quatre roues, à expansion interne. Fonctionnement au pied et au levier à main. Surface totale de freinage : 1.200 cm².

DIRECTION. — A vis sans fin et secteur à 3 dents, compensée, à rattrapage de jeu. Rapport 13 à 1.

RESSORTS. — Nouveaux ressorts cantilever transversaux avant et arrière. Ressort-arrière monté derrière le pont.

ISOLANTS DE CAOUTCHOUC. — Toutes les jumelles de ressorts et les bras d'amortisseurs sont montés sur caoutchouc. Le moteur est suspendu en 3 points sur blocs caoutchouc.

PNEUS. — Ballons 18 x 5,25.

EMPATEMENT. — 2 m. 69.

ROUES. — A rayons en acier, d'une pièce.

VOIE. — 1 m. 422.

DISTANCE MINIMUM DU SOL. — 23 centim.

ÉQUIPEMENT. — Amortisseurs hydrauliques Houdaille, à double effet, à réglage automatique. Pare-brise en verre incalétable. Essuie-glace à dépression d'air. Rétroviseur. Outillage. Roue de rechange.

SOCIÉTÉ FORD FRANÇAISE

225, Quai Aulagnier, ASNIÈRES (Seine)