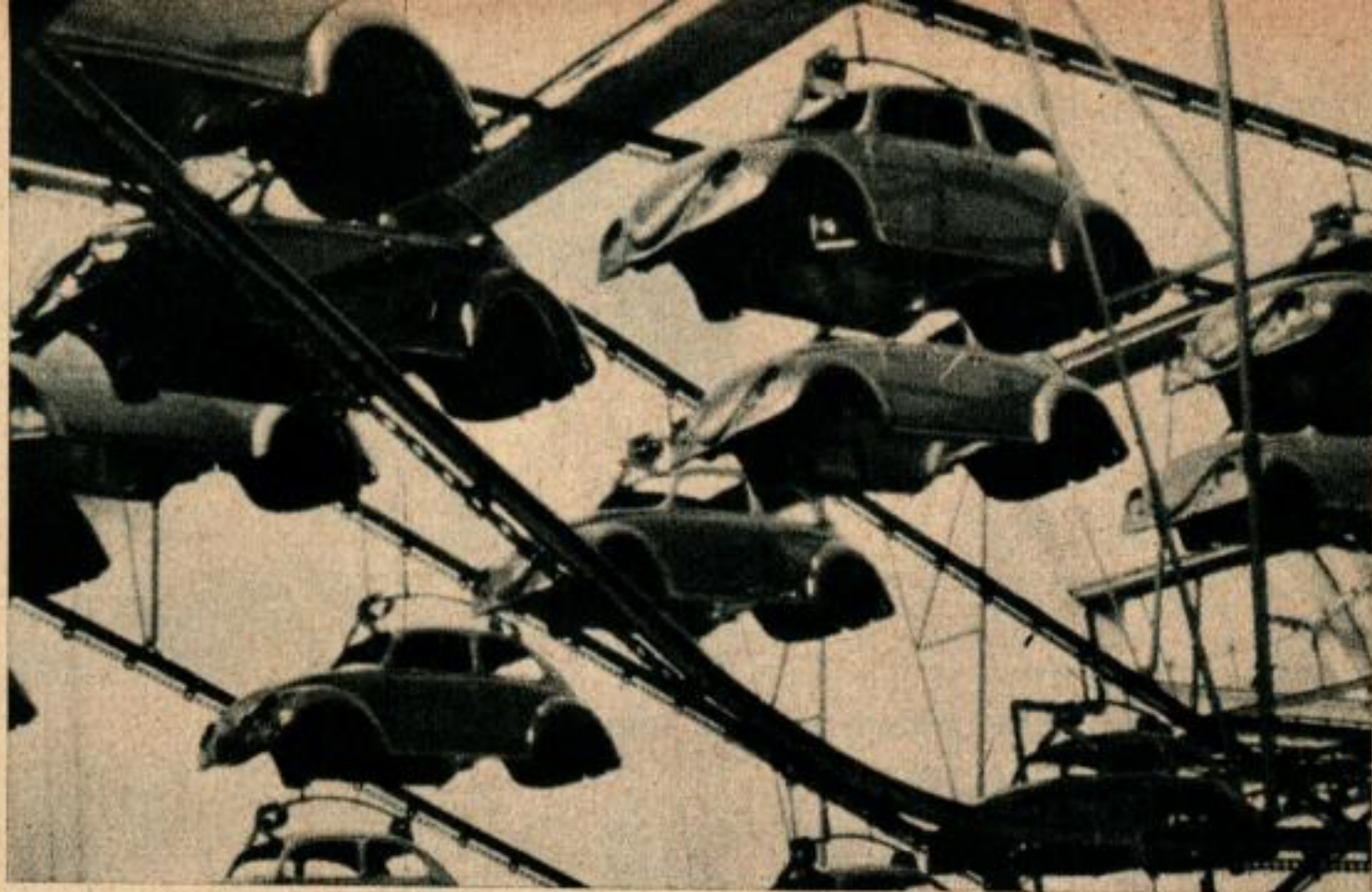




Ainsi que les ornements d'un arbre de Noël, ces carrosseries Volkswagen s'avancent lentement vers les cinq chaînes d'assemblage finales de Wolfsburg.

LE SUCCÈS

gâtera-t-il Volkswagen?

par Arthur RAILTON

IL est rare qu'une chose qui semble si peu importante à première vue ait obtenu de tels résultats.

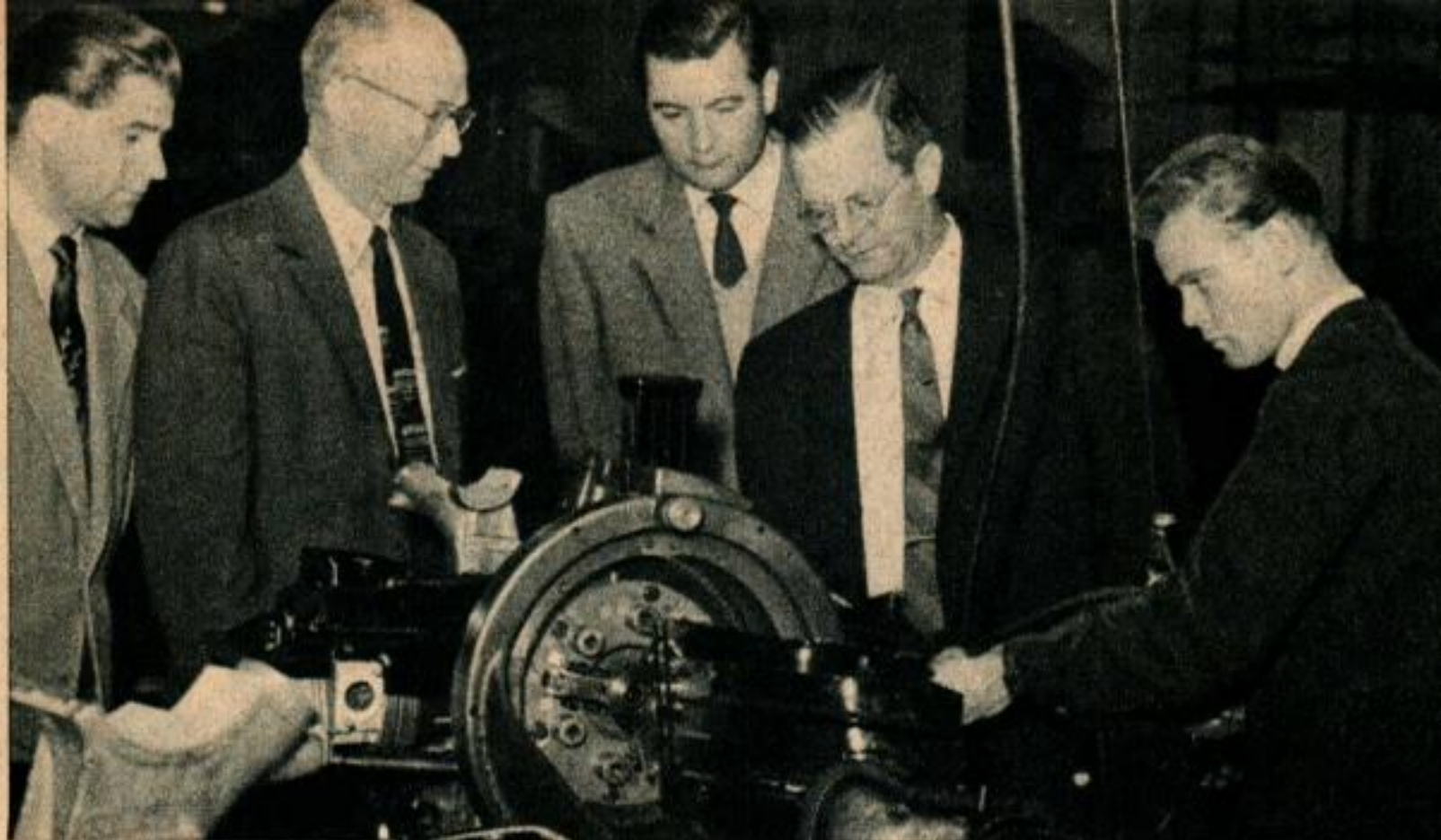
Voilà, en une seule phrase, l'histoire de Volkswagen.

En déiant la plupart des règles acceptées,

en restant toujours différente des autres, la Volkswagen est devenue la première voiture internationale du monde, une machine qui se trouve chez elle dans cent nations, où les clients attendent, la plupart du temps, leur livraison pendant plusieurs mois.

Vous pourriez penser qu'il y a là suffisamment de couvercles de coffres arrière pour plusieurs semaines, mais il n'y en a que pour la production de Volkswagen d'une journée.





L'auteur de l'article, deuxième à partir de la gauche, regarde un ouvrier en train d'utiliser une clé à moteur sur l'une des trois chaînes de montage des moteurs de l'usine Volkswagen.

Un empire est en cours de création. Des millions et des millions de dollars sont en jeu. Des centaines de milliers de personnes sont affectées. Certains pensent, en fait, que toute l'économie de l'Allemagne de l'Ouest (et peut-être même celle de l'Europe de l'Ouest et du Monde Libre) est associée à cette entreprise.

Et cependant, toute la structure repose sur une machine presque trop simple, conçue et mise au point il y a vingt ans. C'est une voiture tellement sans prétention que les constructeurs américains se sont mis à rire lorsqu'elle a commencé à se vendre aux Etats-Unis, et même aujourd'hui certains rient encore (bien que leur nombre aille en diminuant).

Et cependant, elle se vend chaque année en nombres toujours plus grands et sans aucun signe de ralentissement.

Combien de temps cela pourra-t-il durer ? Un succès tel que celui de la Volkswagen est facile à atteindre, mais est-il facile à conserver ?

Des millions sans changement

Des millions de moteurs Volkswagen ont été construits sans modification importante dans les vingt dernières années, une période de

Plus de 2 000 Volkswagen par jour descendent ce transporteur, sortant des cinq chaînes d'assemblage finales de Wolfsburg.



Le Docteur Nordhoff déclare : « La Quatre Millionième Volkswagen aura toujours le même aspect ».





Arrivée des carrosseries en bout de l'une des chaînes. La production est simplifiée par la construction d'un seul modèle de carrosserie : la conduite intérieure à deux portes.

production plus longue que celle du moteur Ford modèle T (les officiels de VW se rendent parfaitement compte du parallèle et ils se demandent parfois avec inquiétude : « La même chose nous arrivera-t-elle ? »).

Mais ce moteur vieux de vingt ans supporte toujours l'empire. Le supportera-t-il encore pendant vingt autres années ?

L'auteur de cet article est allé à Wolfsburg, en Allemagne, la cité de Volkswagen, pour étudier le miracle VW. Je désirais apprendre quelle était la chose qui faisait un si grand succès de cette voiture à l'aspect ordinaire. Je désirais entendre quelques prédictions sur son avenir.

Je désirais savoir si le succès gâterait Volkswagen.

L'un des risques du succès est que vous avez tendance à vous attacher à la formule, à résister au changement. Mais en restant sur place (comme le fit Ford avec le modèle T), vous laissez le reste du monde vous dépasser.

Volkswagen fera-t-il cette faute ?

Le docteur Heinz Nordhoff, la plus importante personnalité des Etablissements Volkswagen, a déclaré au reporter qui a écrit cet article que « la seule décision dont je suis tellement fier est d'avoir refusé de changer les plans de Porsche. Il est difficile de rester toujours pareil. Vous pouvez toujours vendre des voitures en faisant du nouveau. Mais nous avons choisi une voie différente ». Nordhoff a subi de nombreuses pressions destinées à l'amener à faire des changements. Il y a toujours eu des pressions dans ce sens, même dès le début, avant que Nordhoff prenne la direction de l'affaire.

Juste après la guerre, lorsque VW a



Fraichement sorties de la chaîne de montage, les Volkswagen sont transportées sur de longs trains de wagons à deux étages jusqu'à Hambourg, d'où elles sont expédiées au-delà des mers.

recommencé la fabrication, les soi-disant experts ont demandé des changements. Vous ne pouvez pas vendre cette voiture sans la changer, disaient-ils.

Tout d'abord, avertissaient-ils, elle est trop associée avec Hitler. Personne n'achètera une voiture si étroitement apparentée à Hitler et aux Nazis.

« Il lui faut un nouveau nom. »

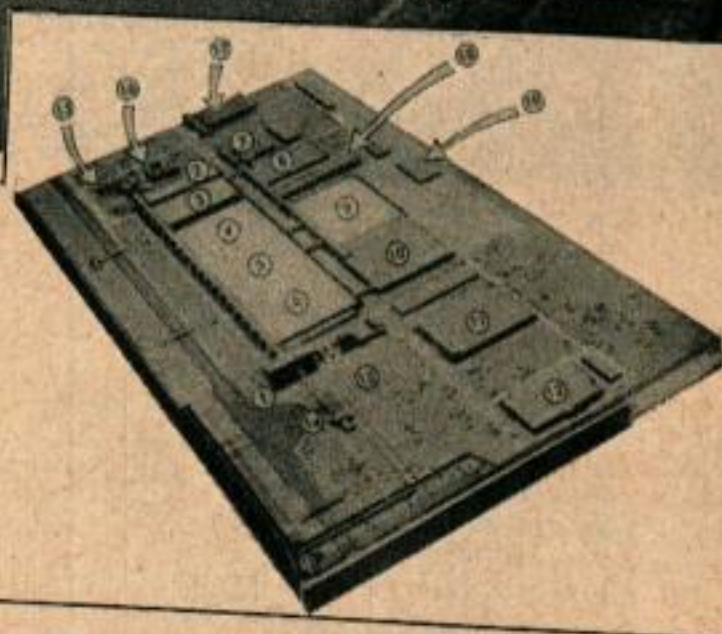
En deuxième lieu, c'est un nom que le reste de l'Europe ne voudra pas acheter : Volkswagen. Il est trop germanique, tout juste après la guerre. Vous devez lui donner un nouveau nom qui la rattache à l'Allemagne nouvelle.

Et, de toute façon, continuaient ces experts, la conception est erronée. Elle a un moteur à l'arrière, et un moteur arrière ne se vendra jamais. Elle a un moteur à refroidissement par air, et la Compagnie Franklin a découvert il y a déjà très longtemps que le refroidissement par air ne se vendait pas. Il est trop bruyant. Et ces phares dans les garde-boues. C'est ce qui a ruiné Pierce Arrow.

Tels étaient les arguments en faveur d'un changement, en 1946 et 1947.

Mais, pour commencer (ceci était avant que Nordhoff prenne les choses en mains) la voiture ne pouvait pas être changée. Il fallait la construire comme elle était ou ne pas la construire du tout. La direction n'avait ni l'argent, ni les matières premières, ni la machinerie nécessaires au changement.

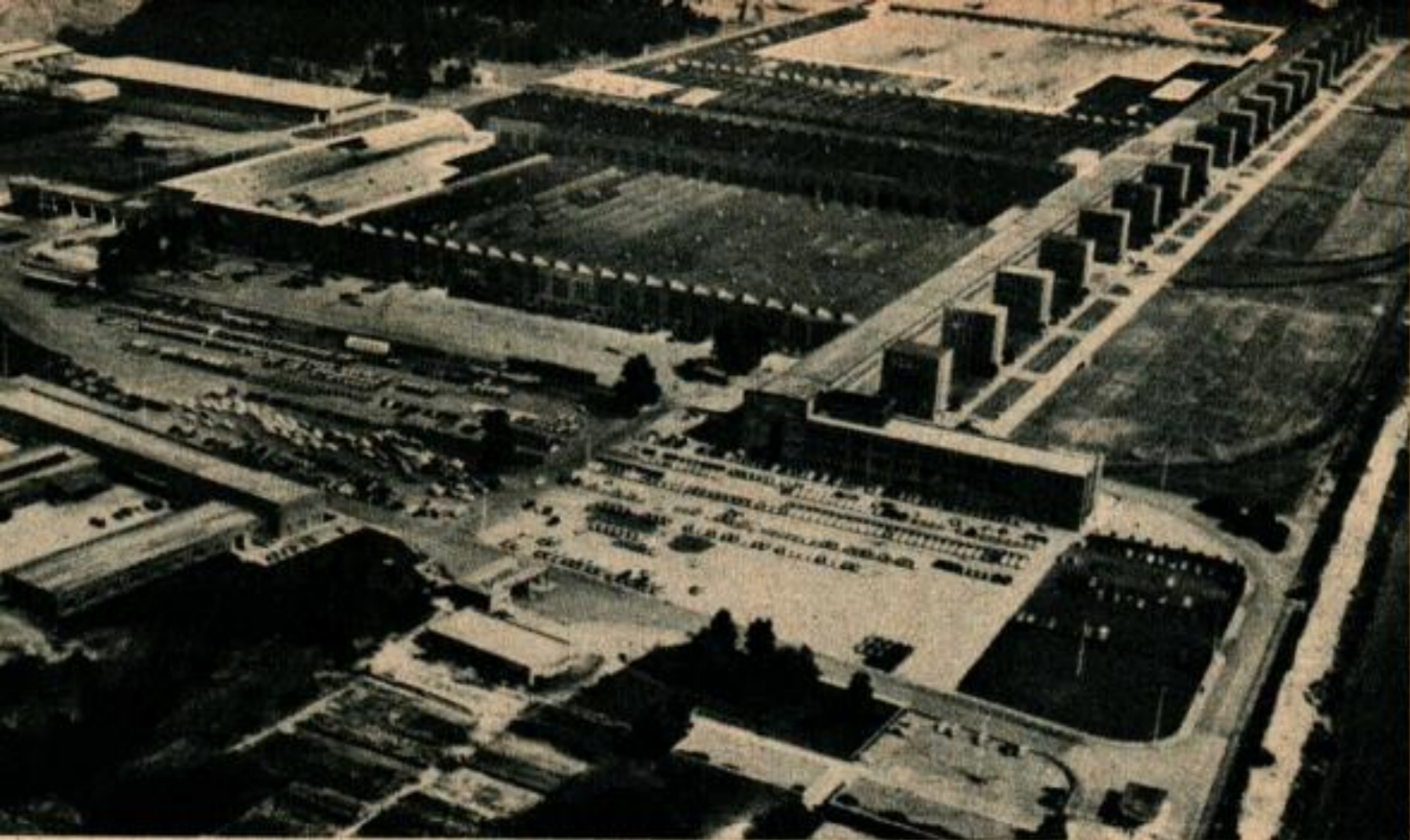
Mais il y avait de nombreux ouvriers à Wolfsburg, pour la plupart des réfugiés. Ils étaient anxieux de travailler, principalement pour avoir quelque chose à faire,



1. Centrale de force. 2. Nouvel atelier d'emboutissage.
 3. Ancien atelier d'emboutissage. 4. Assemblage des carrosseries en blanc.
 5. Châssis, chromage, tapisserie. 6. Moteurs et boîtes de vitesses.
 7. Recherches et perfectionnements. 8. Expédition des voitures démontées.
 9. Assemblage final et peinture. 10. Atelier des roues.
 11. Nouvelle usine pour les moteurs et boîtes de vitesses.
 12. Fonderie. 13. Port sur le Canal Intérieur.
 14. Transporteur à courroie allant aux chaudières.
 15. Nouveaux bâtiments des bureaux.
 16. Service de l'entretien. 17. Entrepôt des pièces détachées.
 18. Bureau des expéditions. 19. Chargement des trains.
- A l'origine, l'usine ne comprenait que les points 1, 3, 4, 5, 6, 7, 12 et 18.

A Osnabrück, la Compagnie Karman reçoit des châssis Volkswagen et construit d'élégants coupés Ghia et des VW décapotables.





Vue aérienne de l'usine originale après reconstruction des zones bombardées (lignes blanches). Elle est beaucoup plus importante aujourd'hui, voir page 55.

pour ressentir une certaine sécurité dans une nation démoralisée, incertaine et déchirée par la guerre.

Ils avaient des baraquements dans lesquels ils pouvaient vivre, l'électricité de la centrale de l'usine pour éclairer leurs habitations et des pommes de terre à manger... mais pas grand-chose de plus, dans les débuts.

La plupart des voitures construites étaient réquisitionnées par les autorités allemandes. Personne ne pouvait d'ailleurs acheter de voitures en Allemagne, de toute façon. Et la voiture ne pouvait pas se vendre ailleurs à cause de sa réputation et de sa conception... c'est tout au moins ce que pensaient les forces d'occupation britanniques.

Un importateur hollandais fait tourner la marée.

La première vraie bonne affaire se présenta lorsqu'un importateur hollandais

visita Wolfsburg et dit qu'il pourrait vendre dix mille des voitures s'il pouvait les faire pénétrer en Hollande. Cet homme s'appelait Ben Pon (toujours distributeur de Volkswagen en Hollande... et un homme aujourd'hui très riche). Certains vétérans de VW disent que c'est l'homme à qui ils doivent tout. Il prouva que la voiture pouvait se vendre en dehors de l'Allemagne. L'histoire du Grand Succès avait commencé.

Mais cette merveilleuse histoire se poursuivra-t-elle? Vous ne restez pas à la tête de la course en restant immobile. Nordhoff le sait parfaitement et, contrairement à ce que pensent de nombreuses personnes, Volkswagen n'est pas resté immobile.

Des changements de détail.

Aucune des pièces de la VW n'est la même que dans la version originale, m'a dit Nordhoff. La plupart des changements ont été

(Suite page 122)

Construite pour des vitesses de plus de 160 km/h, cette piste d'essais techniques de 1 600 m de long semble être rarement utilisée.



**n'opérez
plus
en aveugle**



...utilisez un posemètre REALT

**et vous réussirez toutes vos photos
tous vos films, en noir ou en couleurs**

- **REALT est le plus pratique** car il est le seul posemètre à lecture directe instantanée : on lit le temps de pose et le diaphragme sous l'aiguille.
- **REALT est le plus sensible** des posemètres grâce à la puissance sans égale de son galvanomètre.
- **REALT est incomparable**, son système à **cadre interchangeable** lui confère une qualité exceptionnelle : de n'être jamais dépassé par le progrès de l'optique ou des surfaces sensibles.

le posemètre le plus pratique du monde

**REALT se fait en 2 modèles : REALT-Luxe
REALT "Ile-de-France"**

Vous recevrez gratuitement la brochure :
"PHOTO-CONSEIL REALT"
en écrivant à



REALT

Service S, 45, rue Borghèse Neuilly-s.-Seine

Le succès gâtera-t-il Volkswagen?

(Suite de la page 56)

secondaires. Mais il y a quand même eu des changements importants, tout au moins d'après les normes Volkswagen : Boîte de vitesse synchronisée, radiateur d'huile entièrement reconstruit (conséquence de quelques défaillances occasionnelles sous l'effet d'un surchauffement important), fenêtre arrière agrandie plusieurs fois, freins hydrauliques avec surface de garnitures augmentée. Des changements sont effectués constamment et d'autres changements continueront à se faire. (Ne soyez pas surpris de voir une de ces années une Volkswagen sans pédale d'embrayage... un embrayage automatique est certainement en cours d'étude.)

Les plus grands changements sont dans les normes de production et dans les matières premières. Lorsque Nordhoff prit la direction, les parois de cylindres duraient environ 15 000 km. Actuellement, elles durent, d'après lui, 150 000 km sans réalésage. Les officiels de la Compagnie estiment la durée de vie utile d'une Volkswagen à plus de 200 000 km.

Dans le bâtiment des recherches et perfectionnements de VW, j'ai vu des moteurs en cours d'essai en train de tourner à pleine charge et à pleine accélération pendant cent heures consécutives, ce qui est une épreuve standard pour les moteurs de série. Lorsqu'ils sont démontés après l'essai, ils ne montrent aucune usure appréciable.

Le secret du succès.

Cette résistance stupéfiante est, d'après Nordhoff, le secret du succès de la voiture. C'est une automobile sur laquelle on peut absolument compter, dans toutes les conditions. Vendue dans cent nations, elle doit être absolument sûre. Les tempêtes de sable du Sahara, les froids extrêmes du nord de la Suède, l'humidité destructrice des jungles, les dures et longues côtes des montagnes, toutes ces conditions obligent Volkswagen à améliorer constamment sa production.

« Nous avons pris le chemin le plus difficile, mais c'est le seul que nous puissions nous permettre de prendre, explique le docteur Nordhoff. Nous nous efforçons d'atteindre la perfection, de faire durer nos voitures éternellement, si possible. Le chemin normal serait de faire des change-

ments, d'attirer la clientèle par de nouvelles carrosseries, de nouveaux moteurs, de plus grosses voitures. Nous ne procéderons pas ainsi. Nous avons construit deux millions de Volkswagen. Lorsque la quatre millionsième Volkswagen sera construite, elle aura toujours le même aspect. »

Absorption dans la voiture d'aujourd'hui.

Tout ce que j'ai vu à Wolfsburg confirme cette constatation. Et cette absorption complète dans le produit du jour est peut-être la faiblesse de Volkswagen.

Je n'ai vu en aucun endroit quelqu'un se préoccuper du surlendemain. Je n'ai constaté aucune évidence de recherche à longue échéance.

J'ai demandé à Nordhoff s'il était, dans son organisation, quelqu'un qui puisse égaler la justesse de vues prophétiques du docteur Porsche, l'homme qui a conçu la voiture originale.

« Il est impossible de dire, me répondit-il, que nous ayons un homme du même calibre que le docteur Porsche. Mais nous avons un groupe de jeunes ingénieurs conscients de l'avenir éloigné, et ceux-ci ont à peu près toute liberté pour faire ce qu'ils jugent nécessaire. »

« Cependant, je vois encore une très longue période de perfectionnement des possibilités de la voiture actuelle. »

« Ma plus grande préoccupation est de conserver à un niveau élevé la productivité et l'imagination de ces ingénieurs en dépit du fait que la plus grande partie de leur travail est destinée à être mise de côté et à ne pas se traduire dans la réalité dans le temps présent. »

Ceci semble être le véritable problème... celui qui pourrait faire que le succès gâte Volkswagen.

Comment une Compagnie quelconque peut-elle espérer conserver un ingénieur aux capacités réelles si son travail ne se matérialise jamais? Combien de temps un carrossier de talent restera-t-il dans une usine où tous ses dessins sont jetés dans la corbeille à papiers? Il est impossible de laisser des hommes doués passer toute l'année à choisir les six couleurs du modèle de l'année prochaine.

Une piste d'essai inutilisée.

Derrière l'usine VW se trouve une belle piste d'essai toute neuve. Son ovale à grande vitesse est long de 1 800 m. Elle est construite pour des vitesses de plus de 160 km/h. Elle est vieille d'un an et cependant elle est aussi nette et aussi blanche que lorsqu'elle a été bâtie.

On ne constate que peu ou pas d'activité sur cette piste. Lors de notre visite, nous n'avons vu que notre propre voiture sur celle-ci.

J'ai demandé si les voitures de la concurrence étaient quelquefois essayées. « Rarement », a été la réponse. Les officiels de VW



*A temps nouveaux...
... méthodes nouvelles*

Jeunes !...

**Demandez un essai d'un mois
sans engagement aux cours de :**

L'INSTITUT TECHNIQUE MODERNE

- 1° **MONTEUR FRIGORISTE** (tous les métiers du froid). Une industrie jeune en plein essor qui vous offre les plus larges débouchés. Un merveilleux champ d'action. Préparation aux C.A.P. et B.I.
- 2° **MÉCANICIEN AUTO** (tous les métiers de l'automobile) :
— électro-mécanicien ; — chef de garage ;
— chauffeur-mécanicien ; — diéseliste.
- 3° **DESSIN INDUSTRIEL** ; le développement du machinisme a donné aux dessinateurs une place privilégiée dans les activités modernes. Préparation au C.A.P. Programme des trois années de collège technique.
- 4° **MATHÉMATIQUES** ; programme des trois années de collège technique.
- 5° **ELECTRICITE** ; programme des trois années des collèges techniques. Préparation aux C.A.P. et concours S.N.C.F. et P.T.T.

AVANTAGES SÉRIEUX : larges facilités de paiement - orientation professionnelle - documentation serv. 10 sans engagement - réduction aux militaires et chargés de famille.

**essai d'un mois
sans engagement**

I.T.M.

**2, Rue des Vergeaux
AMIENS (Somme)**

savez-vous que...
vous pouvez tout faire
avec les
MACHINES A BOIS AHOR

les seules couvertes par
une **GARANTIE ILLIMITÉE**
PLUS DE 60.000 MACHINES EN SERVICE



DÉGAUCHISSEUSE
table métallique de 950 x 250,
guide amovible et réglable, fers
de 230, rabotage jusqu'à 450 mm,
en 150 mm 14.600 fr.
en 230 mm 17.700 fr.

BLOC "AHOR"
1003-1004-1017, moteur 1/2
CV, 2 bouts d'arbre, poulies,
courroies, fil, prise, etc...
à partir de 58.700 fr.

SUPER BLOC "AHOR"
avec en plus un flexible et une
aiguille 80.500 fr.

10 AUTRES MACHINES : SCIE CIRCULAIRE, TOUPE, SCIE A RUBAN, etc.
DÉMONSTRATIONS : Tous les jours et le samedi matin à nos bureaux à Suresnes. Tous les jours y compris le samedi "**OUTILLAGE SURPASS**" 25, rue Sainte Marthe, Paris-X - Métro Belleville - BOT. 16-68 - Catalogue illustré complet franco contre 40 fr en timbres. - Notre Brochure "Les machines à bois d'Établis" vous ouvrira des horizons insoupçonnés, franco contre 120 frs en timbres.
3, 6, 9 mois de crédit sur demande

**"AHOR" M. P. 21, RUE EMILE DUCLAUX
SURESNES (Seine) LON. 22-76 C. C. P. Paris 937-26**

Foire de Lyon du 12 au 21 avril - Groupe 3 - Stand béton 76
Foire de Lille du 19 avril au 4 mai - Hall mécanique - Stand 5476 - 5478



AU NAIN BLEU

406, rue Saint-Honoré,
PARIS-8^e

Tout ce qui concerne
les jeux et jouets
scientifiques
les plus modernes

TRAINS

O, HO, 13 MM,
VB, ANTAL, HORNBY,

Jep, Jouef, Wesa, Marklin
et tous les accessoires :

Disque rouge - Cropsy - Gastou - Tourelle

AUTOS - AVIONS - BATEAUX

Maquettes à construire, décors,
outillage de construction,
moteurs électriques - télé-commande

POSTES-RADIO A MONTER SOI-MÊME

Demandez notre catalogue général contre
6 timbres à 20 F : **AU NAIN BLEU**
406, rue Saint-Honoré, PARIS-8^e, OPE 82-16

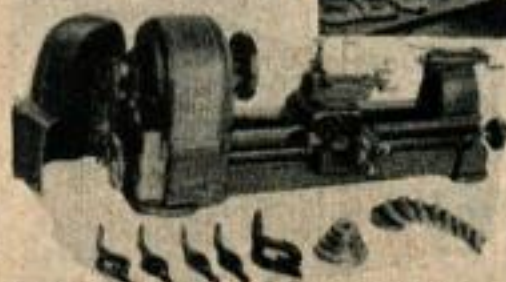
Expéditions France et Union Française.

UN PETIT TOUR

POUR L'ACIER, LE BRONZE,
LE BOIS, LES
MATIÈRES
PLASTIQUES



Ce tour d'établi,
de fabrication
américaine, ro-
buste et précis,
est indispensa-
ble aux mécani-
ciens, garagis-
tes, électriciens,
amateurs, etc.
Son emploi est



Indiqué partout où il s'agit d'exécuter un travail rapide,
remplacer ou retoucher une pièce, réparer un outil,
filer, mettre un modèle au point, etc.

SPÉCIFICATIONS :

Hauteur totale	260 mm
Largeur totale	180 mm
Longueur totale	700 mm
Passage au-dessus du banc	150 mm
Hauteur de pointe	80 mm
Entre pointes	290 mm
Vis mère de	12,7 mm
Harnais et poulie donnant 6 vitesses.	



Le tour est livré complet avec tous ses accessoires.

Demandez la notice M aux ÉTABLISSEMENTS

MERTENS & FILS 42, rue CARNOT, LEVALLOIS
Tél. : PER 49-80

semblent avoir l'impression que ceci est complètement inutile.

Il se pourrait que la Volkswagen soit la voiture la mieux construite du monde, mais il est anormal que ses ingénieurs le pensent. Une piste d'essai inemployée est peut être une indication de la façon dont le succès pourrait gâter Volkswagen.

Existe-t-il une pression américaine pour obtenir des changements dans la voiture. Les demandes spéciales de ce marché très lucratif ne forceront-elles pas la marque à des modifications? Ces demandes ne la gâteront-elles pas par elles-mêmes?

La voiture montre une influence féminine.

La Compagnie a déjà montré quelque condescendance. Le nouveau tableau de bord comporte une inutile baguette chromée que le docteur Porsche aurait probablement arraché de ses propres mains. La pédale d'accélérateur a été modifiée pour satisfaire les femmes automobilistes. La tapisserie est plus élégante et elle est livrable en deux tons.

Ce ne sont que des changements sans importance, mais qui pourraient en laisser présager d'autres plus importants, susceptibles même d'en finir avec le dessin du docteur Porsche.

La Volkswagen se trouve dans la curieuse situation d'être condamnée si elle est modifiée, et de l'être également si elle n'est pas changée.

Il est nécessaire qu'elle soit changée pour survivre, disent certains, mais elle risque d'être gâchée par les changements. La solution consiste, naturellement, à ne changer que pour améliorer... ce qui exige un talent considérable.

« Si toutefois nous procédons à quelque changement important, déclare un dirigeant, celui-ci ne résultera pas d'une pression américaine, mais il aura son origine ici même en Allemagne. De nombreux propriétaires de Volkswagen allemands sont fatigués de la même forme et de la même voiture. Les VW sont aussi communes que des becs de gaz. Les automobilistes allemands veulent quelque chose de différent, de distinctif. C'est ici que la pression est intense. »

La certitude qu'ont eu de nombreuses personnes que la voiture ne changerait jamais semble être moins positive à l'heure actuelle. Le poste le plus important du Service des Recherches et Perfectionnements est vacant. Et ce service est celui qui établit les plans pour l'avenir. Le chef précédent a, d'après une rumeur, été relevé de ses fonctions parce qu'il s'opposait trop aux changements. Nordhoff est maintenant à la recherche d'un nouveau docteur Porsche... d'un génie qui soit déjà de vingt ans en avance sur son époque. Il ne l'a pas trouvé encore, mais il faudra qu'il le trouve pour que Volkswagen prospère éternellement.

En marchant le long de la chaîne d'as-

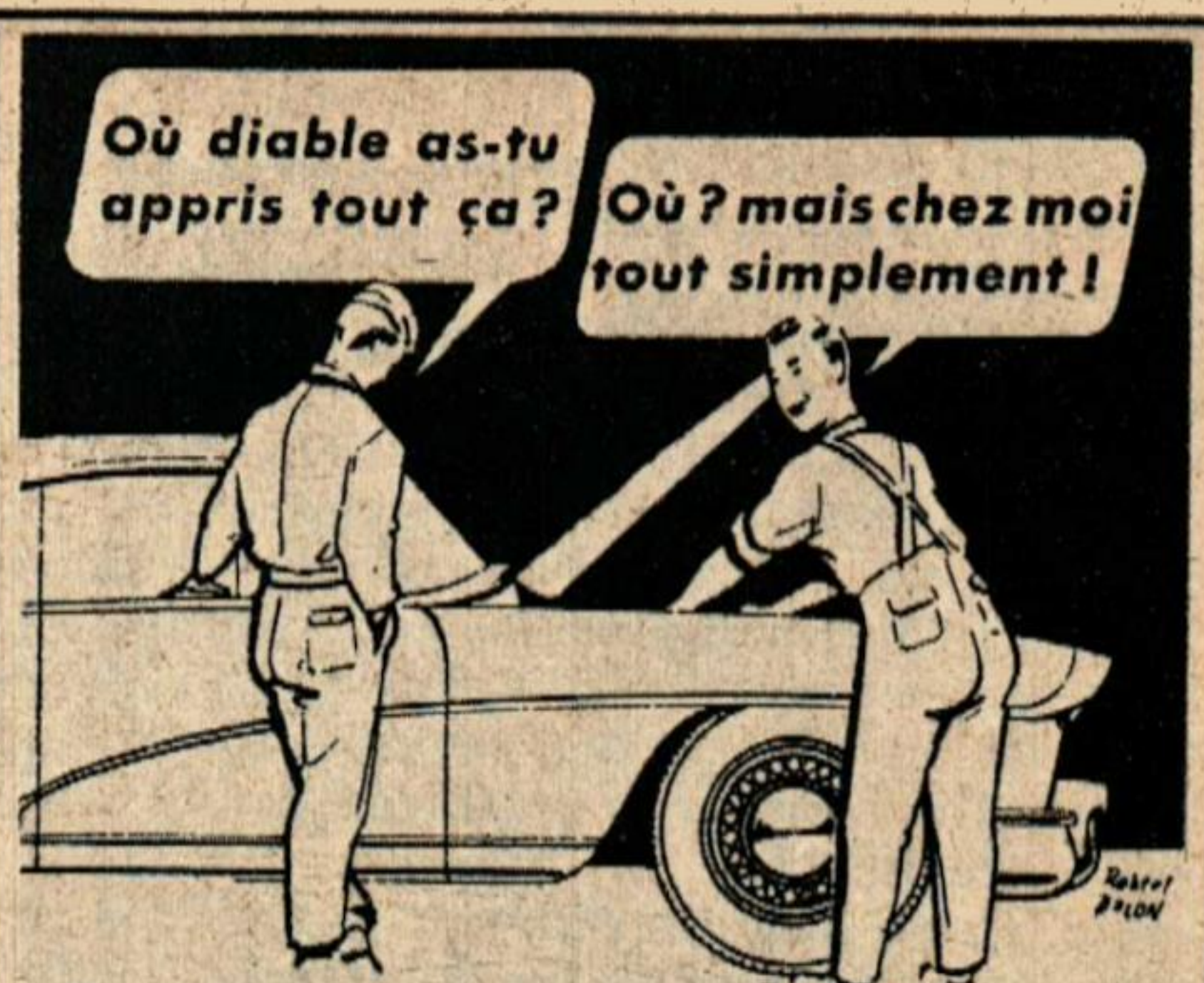
semblage finale de l'énorme usine de Wolfsburg (où la production est de plus de deux mille voitures par jour), j'ai remarqué toute une collection de gravures de « pin ups » sur un mur.

Qui étaient les « pin up girls ? » Ce n'étaient pas des girls. C'étaient des gravures publicitaires en couleur des toutes dernières voitures américaines. Telles sont les pin-ups des ouvriers de Volkswagen : de grosses et brillantes voitures américaines.

Mais les dirigeants pensent autrement. Ils savent qu'ils détruiraient leur marque s'ils essayaient de concurrencer les voitures américaines.

« Nous ne deviendrons ni plus gros, ni plus fantaisistes, explique Nordhoff, nous deviendrons simplement meilleurs. »

C'est de lui que dépendent tous les changements. Il réfléchira longuement et profondément avant d'approuver quelque chose de spectaculaire. Nordhoff a toujours mené la Compagnie sur la bonne voie. Il est aujourd'hui à la tête d'un empire qui s'étend sur le monde entier. Et il a l'intention de le conserver ainsi.



GRACE A UNE MÉTHODE QUI S'APPREND "TOUTE SEULE"

l'étude la plus complète de la réparation automobile d'aujourd'hui. Un texte clair, plus de 300 figures et schémas simplifiés.

NOTRE MÉTHODE VOUS FERA CONNAITRE A FOND

la technique et la pratique de l'automobile de tourisme, poids lourds, tracteurs.

Voici un aperçu sommaire de la MÉTHODE.

- 1^{re} PARTIE : Etude des organes tels que les conçoivent les constructeurs. Châssis. Ressorts. Essieu AV. Chasse. Pincement. Essieu AR. Pont. Différentiel. Couple conique. Démultiplication. Roues. Systèmes de freinage. Freins hydrauliques et électriques. Boîtiers et mécanismes de direction. Etc.
- 2^e PARTIE : Résistance à l'avancement. Moteurs. Carburateurs (Solex, Zenith-Stromberg). Réglages. Cycles moteurs. Etc.
- 3^e PARTIE : Moteurs DIESEL. Injecteurs. Equilibrage dynamique. Eléments constitutifs des moteurs. Pistons, bielles, vilebrequins. Alésages, fûts, chemises sèches et humides. Culasses. Paliers de ligne d'arbre. Coussinets. Segments. Axes. Distributions. Etc.
- 4^e PARTIE : Refroidissement. Graissage. Alimentation. Caractéristiques des moteurs. Embrayage. Boîte de vitesses. Transmission. ELECTRICITÉ. Dynamos. Accus, Allumage. Bougies. Démarreurs. Eclairage. Etc.
- 5^e PARTIE : REPARATION et ORGANISATION de votre ATELIER. Outillage et accessoires. Réparations sur carrosserie, châssis, ressorts, amortisseurs. Sur l'essieu AV, l'essieu AR. Sur les roues, la direction, pneus et freins. Sur le moteur, l'embrayage, la boîte de vitesses et la transmission. Etc.

FEUILLES DESCRIPTIVES ET SCHÉMAS DE CABLAGE DES VEHICULES ACTUELS. Une METHODE vivante et complète, adaptée au cas de chaque élève par contacts personnels avec l'auteur de la méthode lui-même. L'usage de nos services pendant et après les études.

Renseignements et ouvrages techniques. Organisation des anciens élèves et de placement. METHODE recommandée pour la préparation aux stages de formation des CHEFS D'ATELIER organisés par les constructeurs : Ex. Peugeot, Simca, etc. **ESSAI SANS FRAIS LE PREMIER MOIS D'ETUDE. RESULTAT FINAL GARANTI OU REMBOURSEMENT TOTAL.**

E.T.N. 20, rue de l'Espérance - PARIS-13^e

Envoyez-nous aujourd'hui ce coupon, dans 48 h., vous serez renseigné.

BON

Messieurs,
Veuillez m'envoyer, sans frais, ni engagement pour moi, votre documentation n° E 7, concernant le perfectionnement des Débutants ou des Professionnels de la Mécanique-Électricité Auto ou des Électriciens Auto. (S. V. P., rayer les deux mentions inutiles.)
NOM (en lettres capitales).....
ADRESSE

GALLUS Publ.