

# LE CITROËN



PAGE MENSUELLE DES PROPRIÉTAIRES ET FUTURS PROPRIÉTAIRES DE VOITURES CITROËN

### AUX LECTEURS

## POURQUOI CE TITRE... POURQUOI CETTE PAGE?

Voici le premier numéro d'un journal qui paraîtra tous les mois.

Il n'y a qu'une page, mais cette page, insérée dans les cent journaux français les plus importants, passera sous les yeux de tous leurs lecteurs.

C'est-à-dire de QUINZE MILLIONS DE LECTEURS.

De quinze millions au minimum, car il faut compter qu'une feuille n'est pas lue seulement par celui qui l'achète, et qu'un même exemplaire atteint deux ou trois personnes.

Ainsi, nous pouvons assurer sans nulle exagération que le Citroën est dès maintenant le journal le plus répandu du monde entier, et que toute la France le lira.

Cette formidable diffusion est sa première force.

Sa seconde force est proclamée par son titre même.

Citroën, ce n'est plus seulement le nom d'un homme. Les grands animateurs, qui se dépensent au service d'une masse, finissent par ne plus rien garder d'eux-mêmes, et ils cèdent jusqu'à leur nom, qui devient d'abord une marque puis un symbole.

Citroën désigne donc aujourd'hui la plus puissante industrie d'automobiles européenne.

Mais Citroën désigne aussi une orientation moderne de l'esprit industriel, une vue claire des besoins de notre temps, une conception juste du progrès, qui part du progrès technique pour atteindre le progrès social, et s'élever jusqu'au progrès moral.

Aussi peut-on dire : Le Citroën, comme on dit : le développement, et comme on dit : la raison. Notre temps prétend rationaliser. Disons qu'il Citroënisera.

Quel est notre but? C'est de rendre l'automobile accessible au plus grand nombre.

Il y aura cette année un million d'automobiles en France. Ce chiffre représente une voiture par 40 habitants.

Donc, un Français sur 40 s'adonne aux joies du volant.

Mais les 39 autres? Croit-on qu'ils sont résignés à ne jamais avoir leur auto? Croit-on qu'ils ne rêvent pas d'imiter l'heureux quarantième?

Tout le monde aujourd'hui désire de posséder sa voiture. Les uns pour goûter le plus sûr possible le plaisir des longues promenades à travers le plus beau pays du monde. Les autres, pour travailler plus aisément et plus vite.

« Ne croyez pas, dit un économiste américain, que nous avons beaucoup d'automobiles parce que nous sommes riches; mais croyez que nous sommes riches parce que nous avons beaucoup d'automobiles. »

Il ne faut point sourire de cette formule. Elle ne cache aucun paradoxe. Un homme qui veut fournir son plein effort est tenu de posséder l'instrument qui lui permettra de décupler le nombre de ses démarches.

Ainsi, populariser l'automobile, c'est apporter aux Français non seulement des distractions, mais de la richesse. C'est, par conséquent, rendre au pays un immense service.

Tel est notre but. Que ferons-nous pour l'atteindre?

Nous étudierons tous les problèmes d'où dépend le développement de l'automobilisme en France.

Pour les fabricants, la standardisation est encore insuffisante.

Pour les clients, lequel d'entre eux n'a pas droit de se plaindre de la médiocrité de notre réseau routier? Lequel n'a point pesté contre les frais d'entretien arbitrairement facturés, contre le système des assurances, contre les impôts excessifs? Lequel n'a rêvé sous une législation archaïque, et n'a pas souhaité meilleur règlement de la circu-

lation, du stationnement, du garage? etc.

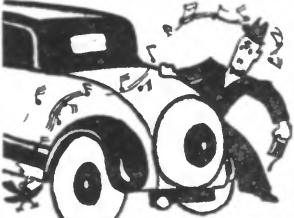
Tous, vendeurs et acheteurs, ne souffrent-ils pas de la dépendance où nous sommes de l'étranger pour les carburants et les lubrifiants?

Toutes ces questions, Le Citroën essaiera de les résoudre.

Il est fondé pour une œuvre unique : la défense de l'automobilisme et des automobilistes.

Il compte l'accomplir avec la collaboration de tous ses lecteurs. Que chacun nous apporte ses idées. Nous faisons appel à M. Tout-le-Monde, le seul, a-t-on dit, qui ait plus d'esprit que Voltaire. Nous lui offrons cette tribune. Qu'il y vienne plaider pour le mieux-être, pour la vie plus large, plus intense, plus libre; pour le Progrès!

LA REDACTION.



Dans les arbres d'une automobile, se loge parfois un rossignol. Des qu'il chante, arrêtez, descendez, et laissez-le chanter. C'est ainsi que se chasse à la burette. (Baudry de Saunier)

### S'Instruire en s'amusant

## UNE ÉMOUVANTE LEÇON DE TECHNOLOGIE INDUSTRIELLE

On sait — la presse l'a récemment annoncé — que la Société Citroën a organisé des visites régulières de ses usines.

Y peuvent prendre part les élèves des écoles civiles et militaires, les membres des associations patronales et ouvrières, les possesseurs d'une voiture Citroën, et, d'une façon générale, tous ceux qui s'intéressent à la vie productive de ce pays.

Ils sont venus nombreux déjà. Ils ont suivi un à un les maillons de cette immense chaîne industrielle que forment les différents groupes d'usines, et qui va de Saint-Ouen à Javel, en passant par Cléchy et Levallois. Parmi eux, on n'a pas vu seulement des techniciens, chefs d'entreprises ou ingénieurs, désireux de compléter leur expérience et de recevoir un enseignement précis et concret. D'autres personnalités, qui ne semblaient pas devoir attacher un intérêt particulier à l'industrie automobile, ont tenu à prendre aussi cette admirable leçon de choses. Ainsi, les membres du Barreau belge, de l'Amicale des Officiers de complément, les Vieilles Tiges, etc., etc.

C'est que les usines Citroën, par l'ampleur de leurs installations et l'importance des intérêts qui s'y jouent excitent une curiosité universelle. Les plus profanes subissent une impression profonde à la vue des gigantesques marteaux-pilons et de ces formidables presses à emboutir qui sont hautes comme une maison de trois étages. A la fonderie comme dans les ateliers d'usinage, d'assemblage, de montage, ils sentent la présence d'une force titanique, mais domptée et asservie, qui doit suivre les ordres minutieux d'un cerveau humain, et ne peut se permettre aucune autre manifestation que celle qu'il a réglée d'avance, et dont il a fixé strictement la minute et la seconde.

Mais veut-on goûter un plaisir d'artiste? On essaiera de saisir le rythme de la fabrication, depuis l'arrivée des matières premières jusqu'au moment où la B 14 achevée est prête à s'élaner sur la route. André Citroën a su adapter à ces méthodes américaines un tempérament et à l'esprit français. Il a fait mieux qu'un exemple : un modèle. Le bloc de fonte ou d'acier se dégraisse, se partage et s'affine. Chaque passage d'un atelier dans un autre lui donne une qualité et une perfection nouvelle. Un sculpteur invisible le pétrit comme une glaise et tire de la vie de cette masse informe. On assiste, déguisé par degré au drame harmonieux de la création. Plaisir d'artiste, avons-nous dit? Oui, mais un sociologue aussi, ou un philosophe, peut trouver ici sujet à des réflexions profondes. Et — le dirons-nous? — même un bureaucrate apprendra quelque chose, s'il

### LA VENTE A CRÉDIT ET LES GROS BUDGETS

## Une constatation inattendue

Aux usines c'est l'heure du courrier. Nous trouvons le chef du service de la vente à crédit devant un monceau de correspondances.

Il consent à suspendre un moment son travail pour répondre à nos questions.

La première est relative à la catégorie sociale de ceux qui usent d'un tel procédé, et qui ont recours aux facilités de paiement accordées lors d'un important achat.

— Comme il est heureux, monsieur, que les voitures automobiles puissent être désormais acquises par des Français privés sans doute de capitaux immédiats mais doués de sensibilité!... Même lorsqu'il s'agit d'acheter une voiture de série populaire, il est bien difficile de réunir d'un seul coup la somme requise... Tandis qu'un paiement échelonné offre, pour les petites bourses, une commodité bien séduisante... Car ce sont des acquéreurs très modestes, n'est-ce pas, qui ont recours à cette combinaison?

A ces mots, le Chef de Service se contente de sourire. Puis prenant au hasard quelques-unes des fiches de commandes qui se trouvent devant nous, il lit à haute voix les professions.

Voilà qui est stupéfiant!

On pouvait s'attendre à de modestes négociants, des agriculteurs,

des représentants de commerce, des rentiers.

Point du tout.

Les acheteurs à crédit sont, au contraire, de grands négociants, des châtelains, des banquiers, des sociétés connues et puissantes.

Notre interlocuteur, alors, nous explique les raisons psychologiques de ce paradoxe :

— Vous voyez là des effets de l'expérience commerciale. Ceux qui sont habitués au maniement des capitaux, ceux qui ont le coutume des affaires, ceux qui connaissent à fond les moyens de garantir leur propre intérêt, ont compris à quel point un déboursement brutal déséquilibre un budget. Ils sont exercés dans l'art de prendre leurs décisions. Ils se gardent de se dessaisir trop vite d'un capital, et veulent que celui-ci, jusqu'au dernier moment, jusqu'à sa dernière fraction, demeure productif.

Nous demandons alors :

— Mais les acheteurs de la classe moyenne, pourquoi ne raisonnent-ils pas de même?

— Manque d'expérience... Manque de confiance... Manque de prévoyance... Et pourtant, ces moyens sont offerts aux petits tout comme aux grands. Il ne s'agit en aucune façon de privilège...

— Donc, selon vous, l'éducation du grand public serait à faire, ou du moins à compléter?

— En France, du moins... Dans la plupart des pays étrangers, l'achat par paiement fractionné est habituel, sans formalités, ni enquêtes agaçantes, ni aléas... Pas un moment l'acheteur n'a le sentiment d'être un parent pauvre.

— Croyez-vous que, en France, ce système se propagera vite?

La réponse est formelle :

— Assurément... La division d'un paiement? Mais c'est le cas pour les salaires, pour les loyers, pour les impôts, pour presque toutes les opérations commerciales... Aussi peut-on être assuré que les achats payés par échéances front se généralisant davantage de jour en jour.

Il conclut :

— Ainsi, la proportion du nombre des autos par rapport au nombre des habitants augmentera vite, sur notre beau territoire... ce qui sera logique, en ce pays où la fabrication automobile est intense.

Mais il convient de ne pas abuser. Un nouveau courrier arrive. Voici encore des corbeilles pleines de demandes, qu'il faut satisfaire.

Aussi prenons-nous congé de celui qui dirige le Service de ces Ventes à Crédit grâce auxquelles l'acheteur peut, sans débours, goûter immédiatement le plaisir d'être propriétaire.

### ÉCHOS...

**CONFUSION**  
« Jean-Pierre, âgé de quatre ans, a assisté dans la matinée à une conversation sur les autos. L'après-midi, on le mène à Versailles et on l'initie à l'histoire du Grand Roi. En sortant du Palais, il dit d'un ton pénétré : « Comme il est beau le château du Roi B. 14. » (Du Figaro).

**L'AUTO DE L'EMPEREUR**  
Jacques sort des invalides qu'il a visités en compagnie de son père. « Eh bien! qu'est-ce qui t'a intéressé le plus? » lui est-il demandé. « L'automobile de Napoléon », répond-il sans hésiter.

Car Jacques avait pris l'auto-croisière Citroën qui effectua la première traversée du Sahara et qui est exposée au Musée de l'Armée, pour la voiture personnelle du grand conquérant.

**TRANSACTION**  
C'était une très vieille voiture, grinçante, périmée, vermouluë. Elle se présente à un garage, aux portes de l'Autodrome.

— Cinq francs cria le gardien du garage, réclamant le droit d'entrée.

— Affaire conclue, dit le conduc-

teur joyeux en sautant de son siège. Donnez les cent sous et prenez la voiture. (De la Semaine de L. A. C. P.)

**BONNE AFFAIRE**  
Les Usines Citroën viennent de racheter dans la région de Bordeaux, le torpédo de série type A, sur lequel aurait été monté le moteur N° 1. C'est donc la première voiture qui ait été livrée à un client par les Usines du Quai de Javel.

Cette Citroën, qui a fait depuis 1913, 400.000 kilomètres, a été reprise au prix de 7.500 francs, alors que son heureux propriétaire ne l'avait payée en son temps que 7.250 francs.

Moralité : Acheter une Citroën, c'est faire un placement avantageux.

**HUMOUR**  
Il n'y a pas que les « chauffards » dont les tristes exploits soient à craindre, si nous en jugeons par cette nouvelle insérée dans « Le Bricard ».

Une bicyclette conduite par M. Georges Chevrier, 63 ans, entrepreneur de maçonnerie au Châtelet, a failli renverser l'automobile de M. Gaston Petit, cultivateur à Forges, au croisement des routes 5 et 116. L'automobile n'a heureusement pas eu de mal. Le cycliste non plus.

Un rien de plus, comme on voit, et la bécanne renversait l'automobile. Ah! vivement la police des routes, promise par M. André Tardieu.

**L'OPINION DES AUTRES**  
Dans une brochure fort intéressante, chef-d'œuvre d'esprit et de bon sens, éditée lors du dernier Salon par un des industriels français les plus à la page, M. Gabriel Voisin, nous avons été heureux de relever quelques lignes concernant la B. 14. A propos d'essais effectués sur des voitures de grosse puissance, M. Gabriel Voisin termine son récit imagé en disant :

« Le retour à l'usine à 40 à l'heure fut évidemment fort agréable, mais nous avons fait avec une B. 14 des parcours avec la même perfection, des vitesses moyennes beaucoup plus élevées, autant de silence, et 10 litres d'essence au « 100 kilomètres. »

Et pourtant, M. Gabriel Voisin est un exigeant.

**LE CITROËN**  
adresser la correspondance à M. le Rédacteur en Chef.

### L'Automobile et l'Exportation



Tous les mois, la presse française insère des communiqués relatifs à nos importations et nos exportations. Ces documents ont le plus d'importance que qu'on ne se serait peut-être incliné à le croire.

En effet, le sort de notre monnaie dépend des chiffres qui nous sont donnés là.

Pour soutenir le franc, il faut que le total de ce que nous vendons aux étrangers soit supérieur au total de ce que nous leur achetons.

La tâche de nos exportateurs n'est pas toujours aisée. Les barrières douanières, les tarifs protecteurs, ralentissent leur action. Quand le change recommence à osciller, il est hasardeux de faire une opération à long terme. La lutte de la concurrence est acharnée. Un même vu des cas de boycottages collectifs, d'ordre sentimental et passionné, capables de paralyser les effets des propagandes les plus persuasives.

Toutefois, la France, de jour en jour, sort de la convalescence consécutive à la guerre, et reconquiert la place mondiale à laquelle elle a droit.

L'industrie automobile est une de celles grâce auxquelles notre situation n'a pas tardé à devenir prépondérante.

Le bilan de l'exportation automobile pour 1926 donne les résultats que voici :

biles françaises sur toute la surface du globe.

Dans le bilan de ces exportations, les Usines Citroën occupent une place primordiale. On en peut juger par les chiffres que voici :

EXPORTATION DES VOITURES CITROËN	
Voitures françaises exportées.....	50.000
Voitures Citroën exportées.....	22.377
Pourcentage des Citroën par rapport à la totalité des voitures françaises exportées.....	44 %

Si 44 % des voitures vendues à l'étranger sont des Citroën, c'est grâce à leur excellence, et grâce aussi à l'organisation commerciale et industrielle d'une véritable armée d'agents. Onze sociétés filiales ont été créées et assurent la diffusion des voitures Citroën. Quatre d'entre elles, celles de Londres, de Bruxelles, de Milan, et de Cologne, exportent des usines puissantes destinées au montage des pièces détachées que la France expédie.

Une chanson d'autrefois disait qu'un Français peut être fier lorsqu'il regarde la colonne. N'y a-t-il pas de nos jours un autre sujet de fierté à méditer ces chiffres où s'attestent la renaissance et l'autorité de notre industrie nationale?

### Savez-vous que...

Les illuminations de la Tour Eiffel ont nécessité 200.000 lampes électriques de six couleurs différentes, 33 km. de câbles de grosse section, 57 km. de câbles de petite section. Et, ce n'est pas tout : le motif lumineux « la Tour et l'incendie », monté à l'occasion du dernier Salon, bat tous les records. Certains éclairés ont 400 mètres de long, l'incendie peut grimper aux flancs de la Tour, grâce à 24 km. de câbles et 160 km. de fils. La longueur des câbles et des fils, mis bout à bout, permettrait de joindre Paris à Calais par la route.

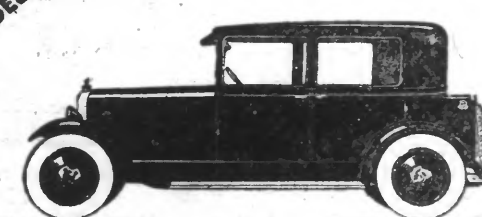
Du 1<sup>er</sup> au 30 novembre, 2061 voitures de toutes puissances ont été déclarées à Paris et dans le département de la Seine. Sur ce nombre, 749, soit un pourcentage de 37,5 % étaient des Citroën. Le pourcentage s'élève à 52 % si l'on ne considère que les voitures de 5 à 10 CV.

EXPORTATION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE (y compris l'Algérie et la Tunisie)	
Voitures fabriquées.....	491.000
Voitures exportées.....	50.000
Pourcentage de l'exportation pour la fabrication totale du pays.....	26 %

Le nombre de ces voitures automobiles exportées représente une valeur de deux milliards six cent mille francs.

A quoi bon de longs discours? Ces chiffres suffisent pour marquer l'importance prise par les automo-

LA VOITURE B14 MODELLE 1928



## LA BERLINE CITROËN

LE GRAND SUCCÈS DU SALON DE L'AUTOMOBILE

PRIX 25.600 frs

- Prix des autres modèles
- Torpédo... 22.600
  - Cond. Intér... 25.600
  - Familiale... 28.600
  - Cabriolet... 27.000
  - Cabriolet... 27.000
  - Camionnette... 30.600
  - Camionnette... 33.500

Tous nos modèles sont vendus au comptant ou à crédit en 12 mensualités

avec un supplément de 3 % seulement sur le prix du catalogue.

DEMANDER LE TARIF COMPLET A L'USINE OU A SES AGENTS

## Dernières Nouvelles Citroën

PARIS. — Les premières Berlines B. 14 ont été livrées par les usines Citroën, le 18 décembre 1927. A ce jour 400 Berlins sont déjà entre les mains de leurs heureux possesseurs. Ce nombre sera considérablement augmenté en janvier.

Les premières Familiales B. 14, 6 places, sortent courant janvier.

NICE. — Aujourd'hui aura lieu l'inauguration des nouveaux magasins Citroën sur la promenade des Anglais. Ces magasins avec leurs 45 mètres de façade et 20 mètres de profondeur sont parmi les plus beaux de la Riviera.

PARIS. — L'Ecole des Voyageurs, nouvellement créée par les Usines Citroën a reçu plus de 1.600 demandes de postulants. 24 élèves participeront à la première session de cours qui commencera en janvier.

PARIS. — Au nombre de 750, les Membres de l'Automobile Club de France et leur famille ont, le 18 décembre dernier, visité les Usines Citroën, accompagnés de leur président, M. le marquis de Vogüé.

BRESIL. — La mission d'inspection Citroën qui avait été présentée avant son départ au Brésil par M. André Citroën à M. de Souza-Dantas, ambassadeur à Paris, est arrivée à Rio de Janeiro.

PARIS. — Mille taxis Citroën conduite intérieure, jaunes, rouges et noirs, circulent actuellement; 350 autres seront mis en service d'ici la fin du mois.

PARIS. — A l'occasion des fêtes de Noël et du Jour de l'An, d'artistiques vitrines animées mécaniquement montrant des jouets Citroën ont été installées dans les plus grands magasins de nouveautés de Paris. Au Printemps, la scène re-

veut considérer la minutie intelligente qui préside au contrôle de chaque pièce fabriquée, puis de chaque assemblage, et enfin de chaque voiture achevée.

Ainsi, au long de quelques heures, les visiteurs verront naître et grandir sous leurs yeux une admirable machine. Ils participeront à la vie d'un organisme qui est le plus grand et le plus complet dans toute l'industrie automobile d'Europe.

Ils peuvent venir. Ils trouveront toutes portes ouvertes. La Société Citroën se fait un plaisir de les accueillir.

Mais elle désire que leur curiosité se pare d'une bonté généreuse. Elle veut que chaque visite soit une représentation au bénéfice des moins riches. Elle a décidé, en conséquence, qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier, l'entrée dans les usines sera payante. Le prix sera de dix francs par personne. Les sommes ainsi recueillies seront intégralement versées à des familles intéressantes, choisies parmi celles des ouvriers des usines Citroën.

Dix francs... Ce n'est pas grand chose pour une promenade passionnante. Et, pour une bonne œuvre, c'est encore moins.

**POUR VISITER LES USINES CITROËN**  
Les visites ont lieu les Jedis après-midi sous la conduite de Guides.

Départ en autocars à 14 heures précises place de la Concorde, devant la Terrasse du Jeu de Paume. Retour au point de départ vers 18 heures.

Pour visiter, adresser les demandes à l'Usine CITROËN (Service "S.V.U."), 143 quai de Javel, Paris XV. Accompagner chaque demande d'un mandat d'autant de francs qu'il y aura de personnes. (Les demandes déjà parvenues aux Usines sont exonérées de ce versement). Une carte indiquant la date de la visite sera adressée en retour. Les demandes seront satisfaites dans l'ordre de réception.