



# LE CITOËN



PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES ET FUTURS PROPRIETAIRES DE VOITURES CITROËN

## LES PROBLÈMES DE L'HEURE PRÉSENTE

### Comment entretenir à bon marché une automobile

Que cherchons-nous ? Nous cherchons à populariser l'automobile. Elle faisait jadis partie du luxe. Grâce à nous, elle en est sortie. Et d'abord parce qu'elle coûte moins cher. Nous avons créé l'auto à bon marché. C'était le premier pas et le plus important sans doute. Mais ce n'était qu'un pas.

En effet, une voiture de prix modique qui consommerait beaucoup d'essence, ne serait pas une voiture à bon marché. Il a donc fallu construire une auto qui fût économiquement non seulement à l'usine, mais sur la route.

Telle est la qualité essentielle de la Citroën. Elle a coûté peu à son possesseur. Elle ne lui impose qu'une légère dépense quotidienne.

Avions-nous atteint notre but et fallait-il nous en tenir là ? Nous ne l'avons pas pensé un instant. Économie d'achat, c'est bien ; économie de marche, c'est bien aussi. Mais il faut en outre l'économie d'entretien.

Si robuste que soit une voiture, quelque soin qu'on ait apporté à sa fabrication, un jour vient où une révision s'impose. Quelque chose a grincé dans un organe. Il faut aller au garage et s'en remettre au réparateur. Tel, qui est scrupuleux et habile, ne demandera qu'une somme raisonnable. Tel autre, moins adroit, mettra plus de temps, et fera payer plus cher. Si d'ailleurs il n'est pas consciencieux, il fixera le prix à son gré, suivant l'aspect et la physiologie du client.

Voilà ce que nous n'ont pas à craindre les propriétaires d'une Citroën.

En effet, grâce à l'organisation que nous avons créée, ils peuvent obtenir une réparation, grande ou petite, à des prix très modérés et très d'avance.

Oui, nous dit-on, à Paris peut-être ! Mais à Perpignan, à Saint-Malo, à Dunkerque ?

A Dunkerque, partout aussi aisément qu'à Paris. Citroën a des agents répandus sur tout le territoire. C'est dire que l'automobiliste trouvera toujours l'un d'eux à proximité. Or, ces agents font les réparations à un tarif calculé que vous trouverez dans le Catalogue.

— Quel Catalogue ?

— Voilà ! Vous ne l'avez pas et vous devez l'avoir.

On vous l'a certainement donné et vous l'avez perdu ; mais rappelez-vous. Il nous suffit de le demander à nos Usines. Toutes les réparations imaginables y sont inscrites puisqu'il s'intitule : *Catalogue des réparations*. Vous y trouverez le prix de chacune d'elles, depuis le réglage d'une soupape ou le remplacement d'un attaché-capot jusqu'au remplacement du moteur, jusqu'à la peinture de la carrosserie.

Voulez-vous l'obtenir au hasard ? Vous trouverez :

- 2002. — Décrassage du groupe des cylindres avec rodage des soupapes. 62 Frs
- 2003. — Echange standard d'un moteur B-14, avec montage sur la voiture. 1300 Frs
- 2103. — Remplacement d'un arbre de pont A.R. sans démonter le pont. 100 Frs
- 2303. — Remplacement d'une serrure intérieure de portière (conduite intérieure). 40 Frs

Ainsi aucune discussion ni aucune surprise. Vous savez, dès votre entrée au garage, ce que vous paierez, à un centime près. Il y aura bientôt cinq ans que nous avons créé ce Catalogue, d'accord avec nos représentants. Nous avons tout calculé au plus juste et nous vous assurons ainsi une économie considérable.

Ne vous mettez pas en route sans être muni de ces deux minces brochures : Le Catalogue des réparations et la liste de nos agents. Alors, quel qu'il arrive à votre voiture, vous saurez où aller pour la remettre en état, et combien il vous en coûtera.

Mais, puisque le temps aussi est de l'argent, nous avons voulu par

surcroît économiser votre temps. Voici comment : Faut-il réparer votre moteur ? Vous ne subirez pas une longue attente. Vous ne serez pas privé de votre voiture pendant plusieurs jours.

L'agent Citroën qui est partout le démontera et le remplacera par un autre entièrement révisé dans nos Usines et dont il vous remettra le certificat de révision. Ce remplacement est à peine l'affaire d'une demi-journée.

Pendant que vous roulez, le moteur malade sera expédié aux Usines Citroën. Il s'y rencontrera avec d'autres moteurs qui viennent d'arriver et réclament des soins. Car vous pensez bien que vous n'êtes pas le seul automobiliste de France à qui une mésaventure soit survenue.

A travers tout le pays, tant de voitures roulent en même temps ! Il n'est pas possible qu'il n'y ait chaque jour plusieurs moteurs à réparer.

Tout notre système repose sur cette simple constatation. Nous avons pensé : pourquoi réparer chaque moteur séparément ? Ouvrons un atelier où la seule tâche sera la réparation des moteurs. Il y en aura un autre pour les boîtes de vitesse, un autre pour les magnétos, etc.

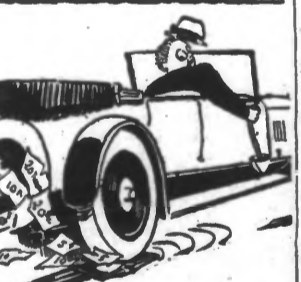
Ainsi des ouvriers spécialisés pourront travailler suivant les méthodes modernes, en série, à la chaîne de montage ; ainsi leur ouvrage sera meilleur, ira plus vite, sera sérieusement contrôlé et coûtera moins cher.

On peut dire, en somme, que nos usines ont cinq mille prolongements dans le pays et de même que partout vous pouvez acheter un timbre-poste ou un cigare, partout vous pouvez trouver une pièce Citroën, de la plus petite à la plus grande ; du moteur à un simple boulon, car nous n'avons même pas parlé des pièces détachées, dont 80 % coûtent moins de vingt francs.

Ainsi, cette foule d'agents disséminés en réseau à travers la France, et qui travaillent sous le panonceau à double-chevron, vous assurent : économie d'argent, économie de temps, commodité, tranquillité. Pour le plus petit prix connu d'avance, dans le minimum de temps, avec le moins de dérangement possible, vous entreprendrez constamment votre voiture qui sera toujours neuve, si vous le voulez.

Chaque coup de train lance un peu de caoutchouc sur la route. Appelez-vous qu'en somme vous frottez toujours sur votre porte-monnaie.

Baudry de Saunier.



Chaque coup de train lance un peu de caoutchouc sur la route. Appelez-vous qu'en somme vous frottez toujours sur votre porte-monnaie. Baudry de Saunier.

### A nos lecteurs

Le courrier nous apporte chaque jour de nombreuses lettres qu'ont bien voulu nous adresser nos lecteurs. Nous les en remercions.

Les uns nous demandent des renseignements que nous sommes heureux de leur faire parvenir.

Les autres nous présentent de très intéressantes suggestions qui, toutes, sont examinées avec une attention scrupuleuse.

Si la réponse paraît se faire attendre, que nos correspondants ne s'en prennent qu'à leur nombre même.

Mais ils peuvent être assurés qu'aucune proposition ne sera écartée sans étude, et que nous leur sommes extrêmement reconnaissants de l'utile collaboration qu'ils nous apportent.

Soit dans ces colonnes, soit dans une lettre directe, ils pourront voir quel prix nous attachons à leurs remarques et à leurs conseils.

## Echos

### Tourisme.

Voici le résultat du concours organisé par le T. C. F. afin de désigner les plus beaux sites de la France :

Mont Saint-Michel..... 1.196 suffrages  
Cité de Carcassonne..... 901  
Cathédrale de Reims..... 893  
Château de Versailles..... 873  
Cirque de Gavarnie..... 852

etc., et tout en fin de liste.

Perspective des Champs-Élysées, 131.  
C'est peut-être et il semble vraiment étonnant qu'il n'y ait chez nous que 131 citoyens pour admirer une des plus nobles perspectives du monde.

Les étrangers sont plus indulgents et s'accordent à reconnaître dans nos Champs-Élysées le plus magnifique des « paysages urbains ».

Décidément les Français ne voyagent pas assez, surtout en France !

### Animal dangereux.

L'industriel interroge un de ses employés sur la faune africaine.

Le gamin oubliant de citer le rhinocéros, le maître essaie de le mettre sur la voie.

— Voyons, vous oubliez quelque chose... cherchez bien. C'est très dangereux à approcher, ça court vite et ça a une corne.

— Ah ! oui, s'écrie l'ébène... L'auto.

### Les chiffres surprenants.

Dans une Conduite intérieure de CV. Citroën « B-14 ». Tout Acier, sait-on combien il y a de pièces ?

Il y a : 11.844 pièces.

Dans la carrosserie de la même voiture, sait-on combien sont entrées de matières premières ?

110 matières premières.

Ce chiffre est peut-être plus surprenant que le premier. Indiquons : Acier, cuivre, bronze, laiton, fonte, aluminium, nickel, zinc, coton, laine, soie, raphia, verre, caoutchouc, amanté, ébène, peinture, crin, cuir...

Si vous avez quelques loisirs, cherchez le reste.

### Voitures de louage.

La Société des Taxis Citroën nous prie de faire savoir qu'elle loue à la semaine et au mois à des conditions extrêmement intéressantes, des couples de maître de grand luxe avec chauffeur.

Pour tous renseignements, s'adresser au siège de la Société des Taxis Citroën, 145, quai de Javel, à Paris.

### La leçon des sports d'hiver.

Le développement incessant des sports d'hiver attire de plus en plus l'attention sur le merveilleux outil de circulation hivernale qu'est l'auto Citroën.

Ses derniers progrès permettent d'en prévoir sa généralisation pratique dans nos régions montagneuses. Pour hâter cette réalisation, nous serions heureux de voir le Touring-Club se mettre d'accord avec l'A. C. F. pour créer l'an prochain, comme cela fut fait il y a quelques années déjà, un grand concours de véhicules à neige.

### Pourquoi des taxis de conduite intérieure ?

Les Parisiens, qui se flattent d'être épris de nouveauté, n'ont pas renoncé aussi aisément qu'ils le pensent aux bons vieux fiacres de jadis. Ils se sont habitués aux taxis, mais il leur semble encore que les nouvelles voitures ne doivent pas être trop différentes des anciennes.

Aussi les taxis « conduite intérieure » les ont-ils d'abord surpris et un peu choqués. Le dirons-nous ? Les chauffeurs eux-mêmes ne comprennent pas du premier coup les avantages de la nouvelle voiture. Ils craignent d'étouffer. Ils craignent de ne pas bien voir la rue et les obstacles.

Ces préjugés fort heureusement disparaissent et chauffeurs et clients se félicitent aujourd'hui. Les premiers se trouvent plus à l'aise et préservés des intempéries. Les voici quel que soit le temps, propres, soignés, élégants.

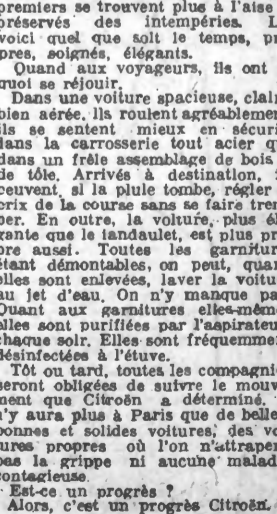
Quand aux voyageurs, ils ont de quoi se réjouir.

Dans une voiture spacieuse, claire, bien aérée, ils roulent agréablement ; ils se sentent mieux en sécurité dans un frêle assemblage de bois et de tôle. Arrivés à destination, ils peuvent, si la pluie tombe, régler le prix de la course sans se faire tremper. En outre, la voiture, plus silencieuse que le landaulet, est plus propre aussi. Toutes les garnitures étant démontables, on peut, quand elles sont enlevées, laver la voiture au jet d'eau. On n'y manque pas. Quand aux garnitures elles-mêmes elles sont purifiées par l'aspirateur, chaque soir. Elles sont fréquemment désinfectées à l'éthère.

Tôt ou tard, toutes les compagnies seront obligées de suivre le mouvement que Citroën a déterminé. Il n'y aura plus à Paris que de belles, bonnes et solides voitures, des voitures propres où l'on n'attrapera pas la grippe ni aucune maladie contagieuse.

Est-ce un progrès ?

Alors, c'est un progrès Citroën.



Tu es trop petit pour avoir une automobile, plus tard il tu es sage... Non voudrai plus... 717 L... Parce que quand je serai grand, tout le monde en aura.

## NOS GRANDES INTERVIEWS

### M. André Tardieu, ministre des Travaux publics et les routes de France

#### Aurons-nous des « Autostrades », routes spéciales pour automobiles ?



M. ANDRÉ TARDIEU. Ministre des Travaux Publics.

M. André Tardieu est le grand maître des routes de France. C'est en effet au ministre des Travaux publics qu'il appartient d'assurer une circulation facile à travers le pays. Or, des milliers de voitures naissent chaque année et se mettent tout aussitôt à courir. Les routes qui suffisent à Paris, mais aucune déclaration n'a été prise encore. Excusez-moi de ne pas vous en parler aujourd'hui.

— Et puis, les touristes qui circulent en France, ne semblent pas fréquenter particulièrement certains itinéraires. On dirait au contraire, qu'ils partagent leur curiosité entre les régions les plus diverses. Ils empruntent un très grand nombre de routes. Pour un peu je dirais : toutes nos routes. Il y a tant de choses à voir chez nous !

« C'est pourquoi, je vous le répète, le but à atteindre n'est, en premier lieu, la mise en état de l'ensemble du réseau routier, plutôt que la création de quelques « super-routes ».

« Je n'ai pas pour le moment d'autres projets, du moins de projets immédiats. À moins... à moins... qu'une bonne fée ne m'apporte soudain quelques milliards... »

Voici un bloc d'acier inerte. Avant qu'il ait été divisé et modelé, avant qu'on en ait tiré le mouvement et la vie, faut-il des années, des mois, des semaines ? Il faut quelques heures. Ce prodige stupéfiant les centaines de visiteurs qui parcourent les Usines Citroën.

— Mais, dit-il, la France a dû songer à des dépenses plus urgentes. La pénurie des crédits, qui nous sont alloués retarde l'exécution commencée et nous devons patienter.

Néanmoins elle sera réalisée et aussitôt nous demanderons des crédits pour la route des Pyrénées. Alors la France possédera deux des plus belles routes magnifiques que les automobilistes rouleront à l'aise.

« Je songe aussi à d'autres chemins mais nos routes suffiront longtemps encore. Elles ne sont encombrées qu'à la sortie des grandes villes. Là est le problème qu'il faudra régler dans un avenir prochain. Mais le problème qui se pose présentement est celui de l'amélioration du réseau routier existant. Et quelles sont les améliorations que vous envisagez, monsieur le ministre ?

— D'abord celle du sol. Il faut généraliser sur les routes nationales le goudronnage et le bitumage.

« Mais beaucoup de routes sont trop étroites, et surtout nos ingénieurs s'efforcent donc, à l'occasion des rechargements, d'acquiescer une largeur minima de 6 mètres en rase campagne, car aux traversées et aux carrefours, une largeur supérieure est réalisée. Ce n'est pas tout. Il y a trop de « tournants dangereux ». Mes services s'efforcent de les supprimer par une déviation quand cela est possible. Au moins ils veulent créer, ce que l'on appelle des « champs de vue ». Souvent le tournant n'est dangereux que parce que la vue du conducteur est coupée par un obstacle.

— Pour supprimer tous obstacles, certains pays étrangers ont établi des « autostrades », routes spéciales pour automobiles. La France, monsieur le ministre, n'est-elle pas disposée à les imiter ?

— Je ne connais d'autostrade que celle qui va de Milan aux lacs italiens. Nous étudions un projet analogue qui intéresserait l'une des sorties de Paris, mais aucune déclaration n'a été prise encore. Excusez-moi de ne pas vous en parler aujourd'hui.

### LES PRODIGES DE L'INDUSTRIE MODERNE

#### LA NAISSANCE D'UNE AUTOMOBILE

Ce que l'on peut voir en visitant les usines Citroën.

Voici un bloc d'acier inerte. Avant qu'il ait été divisé et modelé, avant qu'on en ait tiré le mouvement et la vie, faut-il des années, des mois, des semaines ? Il faut quelques heures. Ce prodige stupéfiant les centaines de visiteurs qui parcourent les Usines Citroën.

— Mais, dit-il, la France a dû songer à des dépenses plus urgentes. La pénurie des crédits, qui nous sont alloués retarde l'exécution commencée et nous devons patienter.

Néanmoins elle sera réalisée et aussitôt nous demanderons des crédits pour la route des Pyrénées. Alors la France possédera deux des plus belles routes magnifiques que les automobilistes rouleront à l'aise.

« Je songe aussi à d'autres chemins mais nos routes suffiront longtemps encore. Elles ne sont encombrées qu'à la sortie des grandes villes. Là est le problème qu'il faudra régler dans un avenir prochain. Mais le problème qui se pose présentement est celui de l'amélioration du réseau routier existant. Et quelles sont les améliorations que vous envisagez, monsieur le ministre ?

— D'abord celle du sol. Il faut généraliser sur les routes nationales le goudronnage et le bitumage.

« Mais beaucoup de routes sont trop étroites, et surtout nos ingénieurs s'efforcent donc, à l'occasion des rechargements, d'acquiescer une largeur minima de 6 mètres en rase campagne, car aux traversées et aux carrefours, une largeur supérieure est réalisée. Ce n'est pas tout. Il y a trop de « tournants dangereux ». Mes services s'efforcent de les supprimer par une déviation quand cela est possible. Au moins ils veulent créer, ce que l'on appelle des « champs de vue ». Souvent le tournant n'est dangereux que parce que la vue du conducteur est coupée par un obstacle.

— Pour supprimer tous obstacles, certains pays étrangers ont établi des « autostrades », routes spéciales pour automobiles. La France, monsieur le ministre, n'est-elle pas disposée à les imiter ?

— Je ne connais d'autostrade que celle qui va de Milan aux lacs italiens. Nous étudions un projet analogue qui intéresserait l'une des sorties de Paris, mais aucune déclaration n'a été prise encore. Excusez-moi de ne pas vous en parler aujourd'hui.

## AUX JEUX OLYMPIQUES DE SAINT-MORITZ

### Les autochenilles Citroën

#### Une bonne propagande française La neige définitivement vaincue

Les extrêmes se touchent, dit-on. Les autochenilles Citroën, ces merveilleuses voitures qui ignorent l'obstacle et passent partout, donnent raison au dicton populaire.

Après avoir les premières vaincu les sables du Sahara et franchi au cours de la triomphale Croisière Noire, la force équatoriale et les périlles marécageuses de l'Afrique Centrale, les voici qui s'imposent en vedettes en évoluant pendant les Jeux Olympiques dans les neiges de Saint-Moritz.

Ses arrivées dans cette élégante station de sports d'hiver fut précédée du bruit de leurs exploits les plus récents. Ne venaient-elles pas de franchir, ainsi que nous l'avons relaté dans notre dernier numéro, le Col du Mont Saint-Bernard et celui du Julier (2.600 mètres) qui jusque là n'avait été atteint par aucun véhicule. Tous ceux qui connaissent les hautes montagnes savent quelles incroyables difficultés et quelle audace de telles prouesses réclament de leurs auteurs.

C'est sous la conduite de M. Kégresse, l'avenieur bien connu des chemins et chef du département des autochenilles aux Usines Citroën, que les voitures avaient accompli ce voyage, pour retrouver à Saint-Moritz, M. Citroën, qui se mit lui-même au volant.

Dès lors, et pendant toute une semaine, les autochenilles se signalèrent chaque jour par de nouveaux exploits, pour retrouver à Saint-Moritz, M. Citroën, qui se mit lui-même au volant.

Désormais, les autochenilles se signalèrent chaque jour par de nouveaux exploits, pour retrouver à Saint-Moritz, M. Citroën, qui se mit lui-même au volant.

Désormais, les autochenilles se signalèrent chaque jour par de nouveaux exploits, pour retrouver à Saint-Moritz, M. Citroën, qui se mit lui-même au volant.

## Conseils

### Un tic déplorable

Quantité de conducteurs ont ce tic déplorable, qui ne les abandonne ni en été ni en hiver, de noyer le carburateur avant d'essayer de mettre en route leur moteur.

On ne saurait trop attirer leur attention sur les méfaits que cause pareille habitude. Voici les principaux :

— Tout d'abord l'essence ainsi introduite à l'état liquide de par l'aspiration du moteur, mouille les bougies et rend difficile le départ au lieu de le faciliter. C'est du gaz qui va dans le moteur et non un liquide !

— En second lieu, l'essence liquide ainsi logée dans la chambre ne met à brûler (non à former mélange explosible) dès qu'une explosion se produit. Un dépôt de suie reconstruit aussitôt les bougies et risque de les paralyser. Si par hasard, le graissage, par là-dessus est mal réglé, trop abondant, on en deux bougies s'encrent définitivement et le moteur s'arrête.

— Enfin, et ce n'est pas la moindre, vient le moindres grave de la noyade du carburateur, l'essence liquide introduite dans la chambre d'explosion, s'insinue entre le piston et le cylindre à travers les segments, tombe dans l'huile du moteur, la dilue et lui enlève de son pouvoir lubrifiant. Il s'ensuit qu'on est contraint de vidanger l'huile très fréquemment qu'il n'est normal, ou de risquer un grippage.

Un moteur bien réglé doit partir sur le petit gicleur, sans bruit, sans emballement, l'air fermé. Dès qu'il est lancé, lâchez le bonton de tirage du volant, qui précisément ferme l'entrée d'air, donc détermine une excessive arrivée d'essence. Laissez tourner une dizaine de minutes sans que le moteur s'échauffe et que l'huile se répartisse bien dans tous les organes avant que vous usiez de la pédale d'accélération.

Si votre moteur, par hasard, se refuse à ce départ facile sur le petit gicleur, allez trouver le médecin spécialiste de votre région, l'agent de Citroën. En cinq minutes, il obtiendra le retour à l'état normal.

Baudry de Saunier.

### C'est sur les routes défonçées qu'il faut comparer votre 10 cv B-14 avec les autres voitures

TARIF DES PRINCIPAUX MODÈLES	
<b>10 CV B-14</b> MODÈLE 1928	
TORPEDO luxe .....	22.600
CONDUITE INTÉRIÈRE .....	25.600
CONDUITE INTÉRIÈRE demi-luxe .....	22.600
BERLINE .....	25.600
BERLINE demi-luxe .....	22.600
FAMILIALE luxe .....	27.900
CABRIOLETS .....	27.000
CAMIONNETTE .....	20.600
PLATEFORME .....	22.000

Actuellement les quatre véhicules sous la conduite de M. Kégresse gagnent Grenoble et Briançon. Le trajet est de 800 kilomètres, dont plus de la moitié dans la neige et comportant franchissement d'une dizaine de cols variant de 1.800 à 2.300 mètres d'altitude.

Dès l'hiver prochain, les organisations touristiques de Saint-Moritz et de Davos prévoient l'exploitation d'une trentaine d'autochenilles, tant pour les besoins des amateurs de sports d'hiver que pour l'exploitation de certains circuits touristiques.

En même temps qu'elles serviront à l'agrément des hivernants, elles rendront les plus grands services aux populations qui, pendant des hivers entiers, sont privées de toute communication avec le reste du monde.

## Dernières Nouvelles Citroën

**Saïgon.** — Sa Majesté Monivong, Roi de Cambodge, de passage dans cette ville, a tenu à visiter le plus vaste garage de l'Extrême-Orient, celui des Établissements Batnier, concessionnaires exclusifs des Automobiles Citroën, en Indochine.

**Cologne.** — Le personnel des usines de Cologne vient de fonder un Club Citroën, possédant dans un même restaurant et des salles de récréation. Plusieurs fêtes très réussies y ont déjà été données.

**Nice.** — Les nouveaux magasins Citroën de la Promenade des Anglais sont justement considérés comme la plus vaste salle d'exposition de la Riviera par l'élegant public qui fréquente actuellement la Côte d'Azur.

**Calcutta.** — Une organisation pour la vente des automobiles Citroën vient d'être créée dans cette ville. Une organisation semblable a aussi vu le jour à Batavia.

**Montevideo.** — Notre agent pour l'Uruguay, M. Benjamin Capurro, nous communique que, sous le contrôle de l'Automobile-Club Uruguayien, une camionnette Citroën B-15, chargée de 1.050 kilos, a effectué le trajet aller et retour de Montevideo à Minas, soit une distance totale de 254 kilomètres, en 4 heures 35 minutes, ce qui représente une moyenne d'environ 55 kilomètres à l'heure. La consommation a été de 26 litres 1/2, soit 10 litres 1/2 aux 100 kilomètres. Cette performance est tout à fait remarquable, en raison du profil accidenté de la route.

**Rennes.** — Une importante quinzième Citroën vient de se dérouler avec un plein succès. Elle a été organisée par les soins de M. Tomine, concessionnaire de la marque. Une manifestation semblable a également eu lieu à Vannes.

**Copenhague.** — La filiale danoise des automobiles Citroën prend part à l'exposition d'automobiles qui a lieu actuellement à Copenhague. Elle y occupe un des stands les plus importants et reçoit d'innombrables visiteurs.

**Helsingfors.** — Gros succès pour les modèles « conduite intérieure » B-14 exposés au Salon de l'Automobile qui vient de clore ses portes.

**Paris.** — Les visiteurs des usines Citroën sont chaque semaine plus nombreux. Notés dans le courant du mois dernier : un groupement d'élèves de l'École des Mines, les ingénieurs de l'École maritime, l'Association des Officiers de réserve de l'École de perfectionnement de la Tour-Maubourg, l'Association du Comité national de l'Organisation française, etc.

## POUR FUJR LA VILLE ET PROFITER ECONOMIQUEMENT DU PLAISIR DES LONGUES PROMENADES EN FAMILLE



LA FAMILIALE 10 CV CITROËN 6 PLACES CONFORTABLES FACE A LA ROUTE Prix 27.900 Frs