



# LE CITROËN

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES ET FUTURS PROPRIETAIRES DE VOITURES CITROËN



## “Ma Citroën”

Lorsque j'ai acheté ma première Citroën, elle portait la lettre A. C'était il y a bien longtemps, comme vous voyez, au début de la marque fameuse.

Le mot « série » épouvantait alors tout le monde. On ne savait pas encore, comme on le sait maintenant, que le constructeur en grande série est le seul qui n'ait pas le droit de se tromper. Si vous faites 20 ou 30 voitures réalisées, mon Dieu, vous ne mécontentez que 20 ou 30 clients. Si vous vous « embarquez » sur un point de départ erroné, et si vous construisez pendant plusieurs semaines 1.500 voitures par semaine, combien de millions ne perdrez-vous pas, — en plus de votre réputation.

Je suis content d'avoir compris avant bien d'autres cette vérité d'évidence : que mille objets portés à leur point de perfection reviennent moins cher, individuellement, que dix objets construits avec autant de soin. C'est d'avoir saisi cette vérité qui m'a permis d'être un des premiers acheteurs de la Citroën, je tiens à dire honnêtement que, de toutes les voitures que j'ai eues, c'est la seule qui ne m'ait jamais donné d'ennuis.

Cela finissait même par être ennuyeux, de ne pas avoir d'ennuis !

Et cette chère petite Citroën modèle A, je l'ai vendue, je le dis avec des larmes dans la voix. J'avais eu d'autres voitures en même temps qu'elle. Je les quittais, et elle, je la gardais toujours. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi des gens très riches, qui ont de magnifiques huit-cylindres en ligne, ont aussi une vieille Citroën dans leur garage, qu'ils gardent tendrement parce qu'elle ne les a jamais trahis ? Je pourrais vous en citer plusieurs exemples, et ces gens sont beaucoup plus riches que moi. C'est le sentiment qui les guide, non l'intérêt !

J'ai revendu ma Citroën. Je le dis en me frappant la poitrine.

Car cette première machine n'allait pas très vite. Elle n'avait pas les élastiques silencieux et prompts de la B14. Et puis, j'ai la manie de changer de voiture !... Tous les six mois, lorsque j'ai bien mis une automobile au point, lorsqu'elle roule, lorsque ses détails sont à mon goût, je la revends pour voir si je ne pourrais pas faire le même travail sur une autre voiture...

Or, la Citroën ne m'offrait pas l'occasion de ces longs triplotages ; elle roulait, jour après jour, patiemment, gentiment, sans excès de vitesse mais sans défaillance. Jamais je n'avais l'occasion de me servir d'une clé anglaise.

Elle monta au sommet des Alpes et grimpa d'un bout à l'autre les Pyrénées. Elle fit Paris-Perpignan, Perpignan-Quimper et Quimper-Paris, du même train soutenu, obstiné, régulier, et elle rentra au garage, en arrivant, à peine

chaude, pas fatiguée, avec l'air de dire :

— Eh bien ! cette fois encore, je t'ai fidèlement servi... Es-tu content ?

Lassé de sa régularité, j'ai revendu « l'auto blanche », comme l'appelaient de petites voix, la douce voiture où de jeunes yeux virent pour la première fois le Bois de Boulogne, les hommes, les femmes, les lacs et les arbres, la magie du ciel et les clartés du monde.

Oh ! Oui, je suis une espèce de criminel !

Mais l'homme est faible ; quand il est l'heureux époux d'une jolie femme blonde, il continue à sourire à de vilaines femmes rousses. J'ai donc acheté une autre voiture, plus puissante. Les enfants l'ont vue venir avec doute. Ils ont murmuré :

— Nous regrettons la petite blanche. La petite blanche, nous lui disions : tu. Celle-là, nous lui dirons vous...

Les enfants ont la prescience de la vérité. La nouvelle machine me fit arracher quelques-uns de mes cheveux, et me coûta bientôt trois mille huit cents francs de réparations. J'ai toujours regretté la « petite blanche ». Le jour où je devais la vendre, je la fis essayer à l'acheteur ; elle avait subi un rodage de soupapes du prix de 52 francs, la seule « réparation » qu'elle m'ait jamais coûté. Elle monta la côte de Meudon en troisième, plutôt mieux que lorsqu'elle était neuve. J'avais envie de sangloter. Et je dis à l'acheteur :

— Vous ne pouvez pas savoir ce que je vous vends. Elle ne m'a jamais lâché, vous entendez, jamais !... Et j'ai fait avec elle de si beaux voyages...

Je n'ai jamais revu ma vieille machine, mais après dix-neuf voitures essayées successivement — voitures de luxe, voitures de vitesse, culasses archi-spéciales, freins construits pour moi, — je suis revenu, affectueusement, m'appuyer sur l'aile d'une B14.

Est-ce moi qui ai vieilli ?... C'est bien agréable de partir tranquillement, et d'arriver avec des mains propres. Et puis, hélas ! dans notre monde, on n'a pas tant d'amis... N'est-ce pas une joie que de pouvoir entrer au garage, appuyer sa main sur le capot de la bonne voiture, et murmurer :

— Sur toi, au moins, je peux compter !... Hervé Lauwick.

TOUS LES MODELES DE VEHICULES INDUSTRIELS Citroën 10 CV B14 et B15 1000 EXPOSÉS A LA FOIRE DE PARIS du 12 au 25 mai

## AVONS-NOUS BESOIN D'AUTOSTRADES ? — COMMENT AMÉNAGER LA SORTIE DES GRANDES VILLES. — UN PROJET A RÉALISER DE SUITE

### L'opinion de M. André Citroën

L'autostrade n'est pas démocratique. — Pas de routes taxées, mais de larges avenues partant du centre des villes et rejoignant les grandes routes nationales. Un boulevard circulaire d'intercommunication.

Le ministre des travaux publics l'a déclaré le mois dernier à un rédacteur du « Citroën » ; le problème qui devra être réglé dans un avenir prochain est celui de l'encombrement des routes à la sortie des grandes villes.

Ce problème, à notre avis, doit être réglé de suite. Il a déjà beaucoup d'acuité à Paris ; il commence également à se faire sentir dans les grands centres de province : à Lyon, Bordeaux, Lille, Marseille, par tout où la circulation s'accroît rapidement.

Que faire ? Créer des autostrades ou des routes taxées ? Tel n'est point notre avis. Les autostrades coûtent cher aux automobilistes qui doivent, pour y rouler, acquitter un droit de péage. Ce qu'il faut créer, ce sont de larges voies de dégagement qui, partant du centre, se raccorderont aux grandes routes nationales par delà la banlieue. Il nous faut un nouveau plan « d'Haussmann » qui s'applique au Paris moderne, à ce Paris qui s'étale comme un fleuve débordé. Ces grandes voies de dégagement sont amorcées déjà : les Champs-Élysées, la Grande-Arrière, l'avenue de Neuilly... il suffit de leur donner une suite jusqu'à Saint-Germain ; de même si l'on prolonge la Cours de Vincennes d'une dizaine de kilomètres, il rejoindra les routes de Strasbourg et de Bâle. De la place d'Italie partira un large et droit chemin qui se raccordera aux routes du Midi et du Sud-Ouest. De la place de l'Alma par Billancourt,

Sèvres et Ville-d'Avray, on devrait gagner Versailles en quelques instants et de la filer sur la route libre. En effet, dès qu'on est distant de quinze vingt kilomètres de Notre-Dame, on ne rencontre plus de voitures — sauf les dimanches — que tous les trois ou quatre kilomètres ; on peut donc rouler aisément. Il suffit que la route soit bonne ; or, elle

de la place de la Nation pour aller à Lille, ou qui s'en irait vers Strasbourg en partant de Montrouge, rencontrerait des difficultés presque égales à celles d'aujourd'hui et en outre, la banlieue se trouverait divisée en secteurs fermés.

Rien de plus simple que de concevoir un boulevard concentrique qui, entourerait la capitale. Ainsi l'automobiliste qui voudra sortir de Paris prendra la première voie de dégagement qui s'ouvrira à lui et, arrivé sur le boulevard circulaire, tournera à droite ou à gauche pour aller rejoindre le bon chemin.



PLAN SCHEMATIQUE DES SORTIES DE PARIS ET DU BOULEVARD CIRCULAIRE

L'automobiliste désirant se rendre de Sèvres à Chantilly, par exemple, et voulant éviter la traversée difficile de Paris et des agglomérations environnantes, empruntera l'avenue nouvelle, allant de la Porte de St-Cloud à Versailles, jusqu'au boulevard circulaire, et suivra le boulevard jusqu'à sa jonction jusqu'à la route de Chantilly.

peut l'être et elle doit l'être, ce n'est qu'une affaire de volonté et d'organisation. Les avenues que nous réclamons seront donc simplement des routes modernes très larges et bien signalisées. Les voitures iront à faible vitesse sur les bas-côtés ; à grande vitesse sur le milieu de la chaussée. Les piétons ne traverseront pas ; des passages souterrains leur seront réservés. Mais il faudra songer à faire communiquer ces avenues entre elles, sinon, l'automobiliste parti

celle des autres grandes villes de France, le prix du terrain où établir ces avenues et ces boulevards, est encore abordable, aussi faut-il agir tout de suite.

Nous y ferons à la fois une économie et un gain positif. De plus, ces larges dégagements, en facilitant la circulation, permettront un développement aisé des agglomérations urbaines et, par conséquent, leur enrichissement. L'Etat, qui en profitera, doit donc participer à la dépense. N'oublions pas qu'il recevra cette année deux milliards des automobilistes. Sur cette somme n'y a-t-il rien à prélever pour un travail si important et si urgent ?

On dira : ces avenues et ces boulevards vont coûter cher. Oui, mais moins cher qu'ils ne coûteraient dans dix ans, où il faudrait bon gré mal gré les réaliser. Établissons-les dès maintenant. Dans la banlieue parisienne aussi bien que dans celle des autres grandes villes de France, le prix du terrain où établir ces avenues et ces boulevards, est encore abordable, aussi faut-il agir tout de suite.

Nous y ferons à la fois une économie et un gain positif. De plus, ces larges dégagements, en facilitant la circulation, permettront un développement aisé des agglomérations urbaines et, par conséquent, leur enrichissement. L'Etat, qui en profitera, doit donc participer à la dépense. N'oublions pas qu'il recevra cette année deux milliards des automobilistes. Sur cette somme n'y a-t-il rien à prélever pour un travail si important et si urgent ?

## APRÈS LE TOUR DU MONDE AÉRIEN DE COSTE ET LE BRIX



Après leur atterrissage à Montevideo Coste et Le Brix se rendent en 10 CV B14 à la réception préparée en leur honneur à l'Agence Citroën par le concessionnaire de la Marque.

Les deux aviateurs qui viennent de terminer triomphalement leur prodigieuse randonnée autour du globe ont tenu à adresser, dès leur retour parmi nous, à M. André Citroën l'aimable billet que nous reproduisons ci-dessous :

*Dans de nombreuses capitales du monde, nous avons rencontré les agents Citroën qui ont été pour nous en tous de France, où nous avons toujours trouvé l'accueil le plus sympathique et l'aide la plus efficace. Nous en remercions bien sûr et créons le grand industriel français Monsieur André Citroën. Paris 16 avril 1928 J. Coste Le Brix*

Il n'en pouvait être autrement. Le « Loiseau » qui vient de France à certains réjouit le cœur de nos agents lointains et ils ne pouvaient que réserver le plus chaleureux accueil à nos deux valeureux compatriotes. Quelquefois même ils eurent l'occasion de remarquer leur avion avec des autochenilles Citroën.

Si Coste et Le Brix ont cru recevoir, sous le Double Chevron qui orne la façade de toutes les agences Citroën du monde, un peu d'air du pays, c'est parce que cet emblème que l'on rencontre tous les dix pas en France leur est aussi familier que le moteur et les commandes de leur fidèle avion.

## Conseils

Comment on doit descendre

Les côtes

Descendre une côte, c'est résister à une chute.

Comment peut-on y résister ? Le conducteur dispose de deux moyens : la résistance par le moteur, quand l'arrivée du gaz est à son minimum, résistance peu efficace en somme si la cylindrée n'est pas considérable par rapport au poids de la voiture, résistance faible mais du moins continue ; et la résistance par les freins, résistance puissante, mais de durée relativement courte parce que la friction énergique et prolongée des segments dans les tambours à vite fait de les porter à une température qui les dilate, qui ainsi diminue automatiquement le serrage, quand elle ne met pas la voiture bien près de l'incendie ! Les freins ne sont faits, et ne peuvent être faits que pour des actions très brèves.

Comment utiliser ces deux moyens ? Je crois supérieur de rappeler que, dans la conduite d'une automobile, il ne peut jamais y avoir de brayage, c'est-à-dire séparation du moteur et du mécanisme de transmission, à d'autres moments que ceux où se font les changements de vitesse. Hors de là, ni pour freiner, ni pour descendre une côte, on ne doit débrayer.

Par conséquent, nous considérerons comme conducteurs de deuxième classe les automobilistes qui, dans une descente, débrayent et mettent le levier des vitesses au point mort, moteur arrêté, et se laissent dévaler sur la pente sans la seule sauvegarde de leurs freins ! Ils transforment ainsi leur voiture et son précieux contenu en une masse inerte qui ne peut plus obéir qu'à la pesanteur, n'a plus de vitalité personnelle et devient incapable de toute accélération subite au cas où cette manœuvre deviendrait tout à coup néces-

saire (obstacle soudain à éviter, par exemple) Le réembrayage que ces conducteurs primaires infligent à leur voiture en bas de la descente, afin de relancer le moteur, donne d'ailleurs aux mécanismes des à-coups beaucoup plus coûteux que ne l'aurait été l'essence qu'ils ont économisée par leur mauvaise manœuvre. Le seul principe qu'on puisse logiquement suivre dans une descente consiste à laisser aux organes le rôle qu'ils possèdent de nature et que j'ai rappelé plus haut ; c'est-à-dire demander au moteur (mis au minimum d'admission) tout le travail de retenue qu'il peut fournir, et ne demander aux freins que pendant de très courtes durées, espacées par une ou deux minutes de repos, leur secours très énergique. On devra même alterner le jeu de la pédale et celui du levier, pour que les mêmes tambours et le frein de différentiel s'il y a lieu, ne soient pas constamment à la peine. Naturellement, l'efficacité de la retenue du moteur varie avec la démultiplication sur laquelle il agit ; on devra donc, si l'on juge que la voiture prend trop de vitesse sur la pente, passer à une vitesse plus haute, et se remettre en deuxième, voire en première vitesse, s'il est nécessaire. L'essentiel, je le répète, est que les freins conservent disponible à tout moment leur pleine efficacité, quelles que soient la sévérité et la longueur de la descente, car d'eux seuls, mettons-nous le bien en tête, dépend peut-être notre existence, si, en montagne, par exemple, la pente était extrêmement dure, il faudrait s'arrêter de loin en loin pour donner aux freins le temps de refroidir. Il n'est pas de mécanisme qui mérite plus de soins de notre part que celui des freins. Il est, au reste, facile de démontrer que l'organe le plus important d'une automobile, surtout lorsqu'on veut marcher très vite et atteindre des moyennes élevées, ce n'est pas du tout le moteur. Ce sont les freins. Baudry de Saubert.

La seconde session de notre école de voyageurs va s'ouvrir

Une nouvelle session de cours organisés par les usines Citroën pour la formation de leurs voyageurs va être ouverte et commencera le 2 juin prochain. Rappelons que des candidats sont recherchés parmi des jeunes gens de 25 à 30 ans actifs, d'un esprit ouvert, munis d'une bonne instruction secondaire, connaissant de préférence des langues étrangères, sachant bien conduire et qui se sentent attirés par les questions commerciales. Appointés à raison de 750 fr. par mois pendant la durée de l'instruction, une situation leur est offerte à la fin de celle-ci, en rapport avec leurs aptitudes. Écrire aux Usines Citroën, Service du personnel. Référence E. d. V., 143, quai de Javel, Paris (15<sup>e</sup>).

Coups de grande remise

La Société des Taxis Citroën de Paris vient de prendre une initiative qui sera certainement très appréciée. Elle met en location des coupés de maître de grand luxe, entièrement neufs, avec chauffeur réglé, à la journée, à la semaine ou au mois, à des conditions tout à fait exceptionnelles. C'est ainsi que le tarif mensuel pour 50 km, par jour est fixé au prix très modéré de 3.750 francs. L'homme d'affaires, le femme élégante auront désormais en permanence, à leur disposition, sur un simple coup de téléphone, des voitures impeccables en tous points et ils seront ainsi déchargés de tout souci matériel. Pour tous renseignements s'adresser au siège social de la Société des Taxis Citroën, 124, rue Anatole-France, à Levallois-Perret. Téléphone : Carnot 62-11, 62-12, 62-13 et 62-14.

Les taxis Citroën jaunes à bande rouge

La Société des Taxis Citroën de Paris, devant le succès remporté après du public par ses taxis à conduite intérieure, a décidé d'ouvrir de nouveaux services dans Paris et de doubler le nombre des voitures en circulation. Elle recherche donc des bons conducteurs. S'adresser 107, à 111, route de la Révolte, à Levallois-Perret (Porte de Courcelles), tous les jours à partir de 14 h. 30.

Le Service des Réparations des Usines Citroën, 203, rue Saint-Charles, à Paris, rappelle à sa clientèle qu'un service de secours fonctionne en permanence (samedis, dimanches et fêtes compris). Tél. : Vaug. 09-60.

**LES CABRIOLETS 10 CV B14 CITROËN**

CABRIOLET 2 PL DECAPOTABLE

CABRIOLET 2 PL NON DECAPOTABLE

CABRIOLET 4 PL DECAPOTABLE

CABRIOLET 4 PL NON DECAPOTABLE

**PRIX 22.000**

## Dernières Nouvelles Citroën

Paris. — En raison du grand nombre de demandes de visite des Usines Citroën, toutes les entrées disponibles sont retenues jusqu'à fin septembre. Dans ces conditions, les nouvelles inscriptions ne pourront recevoir satisfaction qu'à partir du 1<sup>er</sup> octobre prochain.

Paris. — Les cadets britanniques de Sandhurst ont profité de leur passage à Paris pour visiter les usines Citroën en compagnie de leurs hôtes, les élèves de l'École militaire de Saint-Cyr.

Paris. — Le Dictionnaire des Réparations 10 CV Citroën B 14 vient de paraître. C'est un ouvrage illustré et très complet, décrivant point par point la marche à suivre pour procéder à toutes les réparations possibles sur une Citroën. Le prix de vente est fixé à 70 francs. Envoi franco contre mandat adressé aux Usines Citroën, 143, quai de Javel, Paris-15<sup>e</sup>.

France. — De grandes quinzelaines de vente ont eu lieu à Bourges, St-Ouen-l'Aumône-Pontoise, Chartres, Brive, Besançon et Melun. Toutes ont remporté auprès de la clientèle le plus grand succès.

Milan. — La fondation, par le personnel de la Società Anonima Automobilistica Citroën, d'une œuvre de secours mutuels, a donné lieu à une fête très réussie à laquelle ont assisté de nombreuses autorités milanaises.

Tokio. — La Nihai-Futsu-Citroën, concessionnaire exclusif des voitures Citroën pour le Japon, réalise actuellement le plan d'une importante organisation pour le montage dans ce pays des automobiles de notre marque.

Shanghai. — M. Honsberg, le nouveau concessionnaire pour la Chine du Nord des automobiles Citroën, vient de commencer, dans les milieux indigènes, une importante propagande qui donne dès maintenant d'excellents résultats. Bientôt la Citroën aura détrôné le pousse-pousse !

Téhéran. — Une nouvelle agence Citroën vient d'être créée en Perse. Elle est dirigée par M.M. Krikorian et Saab.

## Les gestes essentiels du conducteur d'auto

Les autres peuples reprochent trop volontiers aux Français de faire des gestes en parlant. Il faut savoir en faire lorsqu'on conduit une automobile. Cela rend service à ceux qui vous suivent, et, malgré les paresses-chocs les plus perfectionnés, cela peut sauver votre carrosserie d'un brutal emboutissage.

Les gestes essentiels se résument, à notre avis, en un très petit nombre, mais il faut les connaître et les exécuter nettement, sans hésitation, sans qu'ils puissent être confondus avec un autre signal du même genre :

Je vais m'arrêter... Je tourne à gauche... Je tourne à droite... Je ralentis... Je vais tourner à gauche, en étendant le bras gauche et en le gardant immobile un instant.

Je vais ralentir, en tendant le bras et en agitant la main de bas en haut.

Dépassez-moi, en agitant le bras d'arrière en avant, et en balayant l'espace à sa gauche.

Je vais tourner à droite, n'a besoin d'aucun signal puisque le conducteur derrière vous n'est jamais autorisé à vous dépasser de ce côté. Tout au plus est-il bon de lui signaler le ralentissement avant le virage.

Remarquons ici que tous ces gestes, pour être bien exécutés, supposent un conducteur assis à gauche en France, à droite en Angleterre. Cela est si vrai que, sur les véhicules industriels où le conducteur est assis à droite, la loi française impose un appareil signalisateur, à gauche ! Et la loi anglaise rend toujours la conduite à droite obligatoire.

C'est ce qu'a compris depuis longtemps la maison Citroën, dont toutes les voitures en France sont conduites du côté gauche.