



LE CITROËN



PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES ET FUTURS PROPRIETAIRES DE VOITURES CITROËN

NOS ENQUÊTES...

L'AUTOMOBILE & L'AGRICULTURE

L'opinion de M. J.-H. Ricard ancien ministre de l'Agriculture

M. J.-H. Ricard est sans aucun doute un des hommes de France qui connaît le mieux les intérêts et les besoins des habitants des campagnes. Il les a toujours étudiés du point de vue pratique, et en homme soucieux des réalités. On ne compte pas les sociétés qu'il a fondées pour grouper les agriculteurs: mutuelles d'assurances et de prévoyance, caisses de crédit, syndicats, etc. Président d'honneur de la Confédération nationale des Associations agricoles, il devint à la mort de M. Méline un des principaux représentants de l'agricul-



(Photo Braun) M. J.-H. RICARD

ture française. C'est d'ailleurs à lui que l'Académie d'agriculture fit appel pour occuper le fauteuil de l'éminent sénateur des Vosges.

Nous l'avons rencontré au siège de la nouvelle Fédération qu'il vient de créer, la Radio-Agricole Française qui a pour but de vulgariser la T.S.F. dans nos campagnes et celles de nos colonies. Nous lui avons dit :

— Vous savez, Monsieur le ministre, que l'automobile n'est plus seulement une voiture d'agrément. A la Foire de Paris, qui vient de fermer ses portes, vous avez pu constater que l'on construit aujourd'hui beaucoup de voitures utilitaires, surtout pour les marchands, les cultivateurs, les bœufiers, les cultivateurs. Pourquoi n'en rencontre-t-on pas davantage sur les chemins de France ?

M. Ricard sourit avec finesse : — Pourquoi ? Parce que l'automobile, pendant de longues années, a passé pour une voiture de luxe. Elle ne semblait destinée qu'à de riches oisifs. Coûteuse à acheter, chère à entretenir, quel agriculteur eût pu songer à s'en servir ?

— Mais, Monsieur le ministre, vous qui êtes ingénieur agronome, vous savez qu'aujourd'hui il n'en va plus de même. — Je le sais. Je n'ignore pas les progrès mécaniques. Grâce à la construction en grande série, l'automobile a, en effet, été mise à la portée du grand nombre. Son prix ne saurait plus effrayer.

— Comment expliquer, dans ces conditions, qu'il n'y ait en France que trois cent mille voitures utilitaires sur un million de véhicules automobiles ?

— Parce que le vieux préjugé subsiste. Des milliers et des dizaines

de milliers de gens s'obstinent à voir le luxe où il n'est plus. Mais je ne crois pas que cela dure encore beaucoup d'années. Notre cultivateur français est le plus intelligent des travailleurs. Il est aussi celui qui calcule le mieux. Il commence à se rendre compte que l'auto ne coûte guère plus cher que le cheval, qu'elle ne mange pas quand elle ne fait rien, et qu'elle dépense à peine plus en essence, huile, pneus, entretien, assurances et impôts que le cheval en avoine, son ferrement, harnachement, soins vétérinaires et impôts. L'homme de chez nous, l'homme de la terre est prudent. Il ne se lance pas aveuglément dans les nouveautés. Mais quand il a bien vu, il sait prendre sa décision. Attendez. Vous n'attendrez plus longtemps.

« Car enfin, s'écrie l'ancien ministre avec une vivacité girondine, car enfin, il y a déjà beaucoup d'automobiles à la campagne — j'entends des automobiles de cultivateurs. Et l'on voit bien quels services elles rendent. Tel producteur qui jadis employait sa journée entière à porter ses denrées au marché n'y emploie plus maintenant que deux heures. Il peut donc travailler dans sa ferme et épargner les gages d'un ouvrier, que d'ailleurs il n'aurait pas aisément trouvés. Il peut livrer son lait directement aux clients. Il peut se transporter dans ses champs en quelques minutes. Il peut se passer d'intermédiaire, pour une foule d'opérations commerciales. Cependant, il voyage plus agréablement, plus vite, avec moins de fatigue, il n'a pas le souci d'étriller, de brosser, de nourrir et de soigner son cheval. Vous pensez bien que ses voisins s'en rendent compte à peu près aussi nettement que lui-même et qu'ils réfléchissent. Le jour n'est pas loin où ils suivront l'exemple qu'il leur donne.

— Une question, Monsieur le ministre... Ne regrettez-vous pas le cheval ?

— Savez-vous, nous répond M. Ricard, depuis combien de temps le cheval rend vraiment de grands services ? C'est depuis la fin de l'époque carlovingienne, où un homme de génie inconnu inventa le collier qui permet à un attelage de tirer une lourde charge. Mais un autre homme de génie, connu, celui-là, a inventé le moteur. On ne peut négliger son invention et se contenter de moyens de transport qui enchantèrent nos aïeux de l'an Mille. Ceci ne veut d'ailleurs pas dire que le cheval disparaîtra. Car cheval et auto ne peuvent se remplacer entièrement l'un par l'autre. Tous deux ont leur place dans une exploitation agricole et c'est heureux pour notre élevage d'animaux de trait qui est vraiment le plus beau du monde. Oui, le cheval gardera certains emplois, mais plus humbles. Il nous a bien servis pendant dix siècles. Il lui est permis de se reposer.

Gaieinent, il ajoute : — Il n'y aura plus bientôt sur la terre que les hommes pour ne pas se reposer !

« ...Et d'ailleurs, reprend-il sur un ton plus grave, les agriculteurs français ne doivent pas relâcher leurs efforts. Ils ont une grande tâche à accomplir : qui est la modernisation de l'agriculture. Beaucoup s'y emploient déjà. Leur exemple doit se répandre, et le plus rapidement possible. Car la concurrence internationale nous presse, non seulement celle des Etats-Unis et des pays transocéaniques, mais même celle de nations européennes. Or, nous sommes sans doute un pays industriel, mais avant tout un pays agricole. La modernisation de notre agriculture, c'est celle de la France elle-même.

CONSEILS AUX PIETONS

(Dessin de Marcel Capy)



Ne pourriez pas une discussion politique, ni même une querelle conjugale, en traversant un carrefour au moment de l'emboîtement, vous savez toujours le temps d'avoir raison — ou tort — avant vous ayez traversé.

A LA CONSTRUCTION DES AUTOMOBILES, IL FAUT UN CHAMP D'EXPERIENCES MODERNE

L'autodrome, banc d'essais

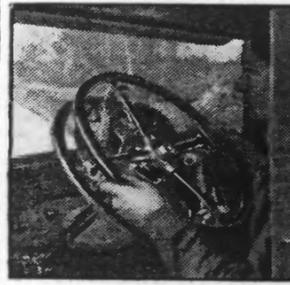
L'ancienne méthode des essais d'automobiles sur route est abandonnée en raison de son imprécision. La Section d'essais des Laboratoires Citroën à Montlhéry

On essayait jadis les automobiles sur route. Ce procédé, outre qu'il est dangereux, est médiocre et ne donne que des résultats incertains. Deux essais effectués sur une même route par le même conducteur pilotant la même voiture, ne fournissent que par extraordinaire des indications comparables. Toutes sortes de facteurs variables interviennent en effet pour dénaturer les résultats : intensité de la circulation, état du sol, température, pression atmosphérique.

Cet autodrome, on le sait, comporte une piste de vitesse mesurant 2.500 mètres de tour et un circuit routier célèbre par ses difficultés : virages, pentes, nature du sol, etc. Il est donc possible d'y procéder aux essais les plus sévères. Tous les organes de la voiture y travaillent au plus haut degré. Les virages à angle aigu éprouvent les freins, la direction, l'ensemble de la transmission ; les lignes droites, la piste de vitesse et les côtes éprouvent le moteur. En somme, rouler à Montlhéry équivaut à faire de la route dans les conditions les plus dures.

diverses. La constance du sol utilisé permet d'étudier scientifiquement l'influence de tous les éléments variables, fût-ce le vent, et par suite, d'en tenir compte dans les résultats.

Les voitures essayées sont des voitures de série choisies au hasard à l'usine, identiques à celles qui sont livrées à la clientèle. On les pourvoit d'appareils spéciaux qui mesureront la consommation d'essence, l'endurance, la régularité, l'accélération ; qui enregistreront même l'effort exercé sur le volant ou les pédales ; constateront quelle usure ont subie les



Au-dessus. — Appareil permettant de mesurer l'effort sur le volant.

A droite. — Le garage de la section d'essais.



A gauche. — La machine à fabriquer les côtes. C'est une rampe qui permet de varier la résistance à l'avancement.



État hygrométrique, force et direction du vent, etc...

Or, il y a désormais une science de l'automobile. Elle ne peut s'accommoder d'impressions ; elle veut des mensurations précises, qu'il est impossible de faire sur une route ordinaire, parmi tous les hasards du trafic.

C'est pourquoi les voitures Citroën, dont la qualité de fabrication et le bon fonctionnement sont basés sur une expérimentation préalable, rigoureuse, précise et détaillée, sont essayées sur l'autodrome de Montlhéry.

bandages. Suivant les chiffres obtenus, le Laboratoire Citroën et les Bureaux d'Etudes cherchent des modifications et des perfectionnements qui seront à leur tour longuement expérimentés à l'autodrome avant d'être appliqués aux modèles en cours de construction. C'est là le secret de la merveilleuse mise au point des voitures Citroën.

C'est pour cela qu'elles sont d'un fonctionnement si régulier et exemptes de ces agaçants incidents de route qui diminuent d'autant les joies du tourisme. De plus, les expériences quotidiennes et ininterrompues permettent d'améliorer constamment la Citroën et de lui maintenir — et de beaucoup — son avance et sa haute réputation. N'est-ce pas là pour la clientèle, la meilleure certitude que la « B-14 » demeurera toujours l'auto la plus commode, la plus robuste et la plus sûre ?

Croquis

On peut, d'ailleurs, les acheter à crédit. Il réfléchit. Elle réfléchit. Tout d'abord, aucun d'eux ne dit rien. Et vient le jour où, sans avoir rien dit, on est entièrement d'accord. Le moindre mot décidera tout. Et on achètera une conduite intérieure familiale. Une voiture, quoi ! une vraie voiture. Le Français est si sociable. Et quoi qu'on en veuille dire, homme de famille. La seule voiture qui lui convienne est une voiture de famille. Même s'il est célibataire...

Les Dictionnaires des Réparations

On sait que depuis longtemps les propriétaires de voitures Citroën ne connaissent plus aucun imprévu dans les factures de réparations, grâce aux Catalogues et Tarifs des Réparations mis gratuitement à leur disposition. Les Usines Citroën éditent aussi de véritables dictionnaires, abondamment illustrés, où sont minutieusement décrites, d'après la méthode suivie dans leurs propres ateliers, toutes les réparations qu'il est possible d'effectuer sur une 10 CV Citroën.

Une reliure spéciale permet d'en détacher les feuillets, et de les placer à portée du regard dans un étui transparent, pendant l'exécution des travaux. Le Dictionnaire des Réparations B-14 et B-15 — modèles 1927 — vient de paraître. Il est en vente chez tous les Agents de la Marque, ou envoyé franco contre mandat de 70 francs, adressé aux Usines, 143, quai de Javel.

Les Usines ont fait établir un modèle particulièrement pratique d'étui protecteur pour feuillets isolés, vendu séparément au prix de 10 francs.

Déjà paru : le Dictionnaire des Réparations 10 CV Citroën « B-2 ». Prix : 100 francs.

... Il y a des voitures à six places qui ne coûtent pas très cher.

UNE VICTOIRE DU BON SENS

La taxe de stationnement est supprimée

Le Conseil d'Etat, dans sa séance du 13 mai, vient d'interdire aux maires, par un arrêté très formellement motivé, d'établir des taxes de stationnement sur les automobiles. Cette mesure, prise par la ville de Montpellier disparaît et toutes les autres avec elle.

Nul n'empêche les maires de réglementer la circulation et le stationnement des automobiles dans leur commune. Mais la loi de 1924 ne leur donne le droit de percevoir des taxes de stationnement que lorsque le véhicule « excède l'usage normal de la voie publique ». Un forain qui s'arrête trois jours peut et doit payer. Un véhicule qui s'arrête une heure devant un café ne doit rien à personne.

Nous disons : un véhicule, et non plus : une automobile. Car le Conseil d'Etat vient de condamner formellement toute taxe s'appliquant aux automobiles seules.

Toute taxe perçue désormais par les maires pour stationnement de très longue durée, selon la loi de 1924, devrait donc s'appliquer à tous les véhicules sans exception.

Voilà une victoire du bon sens dont il faut louer l'esprit de justice de la Haute Assemblée.

Table with 2 columns: Model Name and Price. Includes models like TORPEDO luxe, TORPEDO commercial, CONDUITE INTER, BERLINE, FAMILIALE luxe, CABRIOLETS, CABRIOLET, CAMIONNETTE, and LIVRAISON.

Dernières Nouvelles Citroën

Cracovie. — Mme Iréna Jablonska, la sportswoman polonoise, bien connue, vient d'accomplir en trois jours, seule, sur son torpédo 10 CV B 14, le trajet de Paris à Cracovie. A son arrivée, une chaleureuse réception lui a été faite par les membres de l'Automobile-Club.

Gand. — Un rallye Citroën, qui obtint le plus grand succès, réunit à Gand, à l'occasion des Florales, plus de 400 voitures du double-chevron. Cette manifestation réussie fut organisée de main de maître par M. Distave, administrateur délégué du Garage Gantois et agent de la marque Citroën à Gand.

Niederbronn. — L'Ecole Supérieure de Guerre et le Centre des Hautes Etudes Militaires, effectuent actuellement des manœuvres de cadres dans la région. Tous les transports sont effectués, ainsi que l'an dernier, par des automobiles Citroën.

Paris. — Le 24 mai, accompagné de M. André Citroën, le Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère de l'Economie Nationale d'Italie, M. Bisi, a visité les usines Citroën et s'est vivement intéressé à leur prodigieuse activité.

Paris. — A la Foire de Paris, les véhicules utilitaires exposés au stand Citroën remportent le plus grand succès, notamment la voiture-magasin de Coopérateurs de Lorraine, véritable bazar ambulatoire.

Haïfa. — Les nouveaux agents Citroën pour la Palestine du Nord sont MM. Muller & Son, Nazareth Road, à Haïfa.

Varsovie. — La 10 CV B 14 pilotée par M. Liefeldt se classe première dans le concours de consommation organisé par l'Automobile-Club de Pologne.

Conseils

Comment on doit freiner.

Freiner, c'est user. Chaque coup de frein, si léger soit-il, use l'ensemble du mécanisme de freinage et surtout les pneumatiques, qui se cramponnent au sol pour ralentir ou arrêter la voiture. Aussi a-t-elle écrit, il y a bien des années déjà, que tout coup de frein se donne sur le porteur.

Freiner, c'est aussi gaspiller. C'est faire disparaître rapidement tout ou partie de la lancée que possède la voiture, de cette force vive qui lui a donnée le moteur, c'est-à-dire l'essence. Même si la lancée de la voiture lui vient d'une descente, c'est à l'essence qu'elle en est débarrassée, puisque c'est le moteur qui l'a hissée au haut de la rampe d'où elle se laisse glisser.

Donc, en théorie, un conducteur sage ne devrait jamais avoir besoin de freiner autrement que devant un obstacle imprévu ou dans une descente, c'est-à-dire dans les seuls cas où il ne peut éviter de le faire. En pratique, on est un conducteur d'autant meilleur qu'on s'éloigne moins de ce principe. Un as freine extrêmement peu.

Le freinage se réalise de deux façons : 1° d'une façon que l'on appelle naturelle, par le ralentissement que le moteur donne à la voiture lorsque la pédale d'accélération est relâchée, que l'aspiration est par conséquent au minimum, et que la voiture lancée par le coup de frein sorte le moteur ; 2° d'une façon artificielle, par le fonctionnement des segments dans les tambours des quatre roues, que le conducteur détermine tantôt par la pédale, tantôt par le levier à main.

Sur terrain plat, pour arrêter vite, il faut, au même moment, quitter du pied la pédale d'accélération et de l'autre appuyer sur la pédale de freinage, en ayant soin de ne pas débrayer. On peut en même temps encore, si le danger est grand, freiner à la main. L'essentiel ici est que le freinage ne soit pas sec et brutal, mais rapidement progressif. Il est indispensable aussi que les freins des quatre roues demeurent en permanence bien réglés, afin que jamais la voiture ne se mette en travers de la route sur un coup de frein violent.

En descente longue et dure, il faut demeurer embarqué sans couper l'allumage, et placer le levier des vitesses sur celle des trois combinaisons qui permette au moteur de retenir la voiture presque à lui tout seul avec l'aide seulement de légers coups de frein de très faible durée.

Il est capital, en effet, que les freins ne s'échauffent pas de façon anormale, afin qu'ils conservent toujours et tout entier leur pouvoir d'arrêt. Répétons que les freins sont les organes primordiaux d'une automobile, avant le moteur lui-même. BAUDRY DE SAUNIER.

La motorisation dans l'armée

La manœuvre implique le mouvement. Aussi, tout moyen propre à rendre le mouvement plus aisé, plus étendu, ou plus rapide est un progrès, au point de vue de la guerre.

On se rappelle le rôle considérable qu'a joué l'automobile pendant la dernière guerre. Camions, tracteurs, voitures de tourisme, participèrent largement à la victoire, en permettant le transport rapide des troupes, en assurant les déplacements de la plus grande partie de l'artillerie lourde, et des ravitaillements.

Le développement de la motorisation dans l'armée pose un problème technique important : celui de la réalisation de véhicules pouvant circuler sur tous les terrains. A ce sujet, il convient de signaler tout particulièrement quel parti intéressant l'armée militaire a su tirer, aussitôt après la traversée glorieuse du Sahara par les autochenilles Citroën.

Le commandement français suit avec le plus grand intérêt tous les progrès concernant les engins motorisés, et il cherche à s'assurer un personnel spécialisé, dans les engagements de 2, 4 et 5 ans, comportant de nombreux avantages, ont été institués dans les différents formations de l'armée qui utilisent l'automobile, telles que : l'artillerie portée, le train automobile, l'aviation, les chars de combats, les autochenilles, les véhicules de cavalerie. Ces engagements sont d'ailleurs particulièrement intéressants pour ceux qui les contractent, car ils permettent à ces derniers, non seulement de s'acquitter de leur devoir envers leur pays, mais aussi d'utiliser et de développer leurs connaissances techniques.

Général...

UN VOYAGE DE M. BORDES

Gouverneur général de l'Algérie

M. Bordes, accompagné de nombreuses personnalités officielles, a effectué récemment un voyage de quelques jours dans le Sud-Algérien.

Cette randonnée a été entreprise avec trois automobiles parmi lesquelles figurait la 10 CV B 14 achetée pour le service du Cabinet du Gouverneur. Cette voiture — strictement de série — fut la seule qui termina le long parcours souvent difficile sans aucun incident.

Advertisement for Citroën utility vehicles. Features images of a 500kg truck (B12) and a 1000kg truck (B15). Text includes 'LES VOITURES UTILITAIRES 10 CV CITROËN 15 modèles', 'CHARGE UTILE 500 KILOGS', 'CHARGE UTILE 1000 KILOGS', and prices like 'PRIX 21.000' and 'PRIX 23.500'.