



LE CITROËN

PAGE MENSUELLE DES PROPRIÉTAIRES ET FUTURS PROPRIÉTAIRES DE VOITURES CITROËN



SOYONS DE NOTRE TEMPS L... Mon médecin et son cabriolet

Celui de mes amis que j'aime le mieux, quand la porte s'ouvre. C'est lui qui entre. Je le regarde avec stupeur, comme un phénomène, comme un monstre, comme un revenant ; mais il rit :

Or, l'autre jour, j'allais déjeuner, quand la porte s'ouvre. C'est lui qui entre. Je le regarde avec stupeur, comme un phénomène, comme un monstre, comme un revenant ; mais il rit :

— Ça r' m'étonne pas. — Moi non plus. — Il s'assied et mange avec appétit, les régimes étant faits pour les clients, ainsi que les médicaments. Cependant il parle :

Dès le café pris, on sort. Soudain mon ami tombe en arrêt sur le bord du trottoir. Une auto vient de passer, que cor'luit une charmante jeune femme. — Qu'est-ce que c'est que ça ? — Eh bien ! C'est une Citroën. — Tu es fou ! Je n'ai jamais vu de Citroën comme ça ! — Tu n'en a jamais vu dans ton trou. Mais Paris en est plein. — Dans mon trou, dit mon ami ! Dans mon trou qui a été le tien et où tu es bien content de revenir chaque année, il y a un agent de Citroën. Si cette voiture était une Citroën je le saurais. — Enfin tu as bien vu le capot ! — Non, je n'ai pas eu le temps. Mais ce que j'ai vu, c'est que cette voiture a une ligne épâtante et que c'est une voiture de grand luxe. — En effet, mais c'est une Citroën. Tu en verras cent autres en dix minutes, si tu veux regarder. C'est le cabriolet, la voiture de la Parisienne. Bientôt elle triomphera dans toute la France.

— Je voudrais la voir de près, dit mon ami. Quelques instants plus tard, il l'examinait chez un agent de la marque. Il l'auscultait, si l'on peut dire. D'abord les organes essentiels. — C'est le même châssis que la B-14, n'est-ce pas ? — Oui, il le constate, c'était le même châssis. Rassuré sur ce point, il ouvrit la large portière, entra dans la voiture, fit fonctionner les lève-glaces à manivelle, mit sa main dans les poches qui garnissent les portières, régla le pare-brise, et même tâta

le tapis pour reconnaître sa qualité. Il ressortit et déclara sur un ton qui se moquait de moi : — Je ne sais pas si c'est la voiture de la Parisienne, mais ce sera la mienne. Il reprit, comme si j'avais envie de le contredire : — Parfaitement ! C'est la voiture du médecin. D'abord, parce qu'elle est supérieure, confortable et que nous nous fatiguons assez pour avoir le droit d'être bien assis quand nous le sommes. Et puis aussi parce qu'elle a un vaste coffre.

Il s'arrêta, hésitant : — Oui... mais faut-il prendre le cabriolet à deux places, ou le cabriolet à quatre places ? Et faut-il le prendre décapotable ou non ? Mais il dit bientôt le mot que disent en pareil cas tous les Français. — Je demanderai à ma femme ce qu'elle préfère. — Et si, dis-je, si ta femme aime mieux un autre modèle que le cabriolet ? — Es-tu fou ? répondit-il. Ce sera la plus belle voiture du canton !

Nouveaux prix pour les cabriolets

En raison du succès obtenu par ces modèles, leur production a été portée de 15 à 50 par jour, ce qui permet d'établir les nouveaux prix suivants à partir du 1^{er} juillet :

VOIX CABRIOLETS	
2 places toit fixe cuir.	24.000 fr.
2 places toit fixe toile.	25.000 fr.
4 places toit fixe toile.	24.500 fr.
4 places toit fixe cuir.	24.000 fr.
4 places toit fixe toile.	25.000 fr.
CABRIOLETS DECAPOTABLES	
2 places capote toile.	25.000 fr.
4 places capote toile.	25.000 fr.

A TOMBOUCTOU POUR LE CENTENAIRE DE RENÉ CAILLÉ

Un « Bréguet » de chasse piloté par le commandant Gama, après avoir survolé le Rio-de-Oro et la Mauritanie, déposait l'an dernier, aux portes de la capitale du Sud, le député Louis Proust. Ainsi, à l'anniversaire du jour où René Cailié, le courageux français qui, par sa seule volonté, pénétra il y a un siècle dans la cité mystérieuse, Tombouctou est à quelques jours, quelques heures, de Paris. Et cependant, à René Cailié, il fallut plus de cinquante années avant que la colonne de répression du colonel Joffre parvint sous les murs millénaires de la ville noire. Trente années encore de silence, puis, un matin de janvier, les murs de la vieille cité renvoyèrent les échos des acclamations d'une foule en délire autour des autochenilles Citroën qui, après avoir traversé le désert en quelques jours, abordèrent en surprise la grande ville du Niger. Désormais Tombouctou, prix des raids automobiles, devient aussi le but de reconnaissances aériennes, dont la mort du général Laperrière devait marquer les premiers essais. Après l'atterrissage du colonel Villain, après le raid couronné de succès du colonel Tulasne et du capitaine Gama gagnant l'Algérie par le désert, après la randonnée fabuleuse des Arrachart et la tentative malheureuse de Goy, après les Paolucci, les Gallet, c'est le député Proust qui exécute un voyage de tourisme. Tombouctou est la Mystérieuse à livrer tout son secret.

CONSEILS AUX PIETONS



Pour ceux qui ont fait la guerre, l'automobile est moins dangereuse que l'autre chose. On la voit venir de plus loin... M. A. arrive moins fréquemment.

L'AUTOMOBILE CRÉATRICE DE LA VIE MODERNE

Le centre des villes aux affaires, et la grande périphérie. Lieu de résidence. — Le réveil du village. — Vers plus de prospérité

L'automobile ? Et surtout l'automobile populaire mise à la portée du plus grand nombre ? Mais elle a tout simplement transformé nos habitudes, à la ville et à la campagne. Elle a fait couler dans nos veines une vie plus ardente et le président des commerçants-détaillants doit rendre un hommage particulier de reconnaissance à ces grands chefs d'industrie, animateurs d'immenses usines grâce auxquels le miracle s'est accompli comme par un coup de baguette magique. Je ne médis pas du passé ; il avait son charme. Mais comparez-le au présent et notez seulement la différence. A Paris et dans toutes les grandes villes, le centre n'est plus maintenant qu'un quartier d'affaires déserté le soir venu. On n'y habite plus, en effet, le quittant dès que la nuit tombe, pour la villa de petite ou de grande banlieue. Grâce à l'extension sans cesse plus active des agglomérations, le citadin peut avoir ainsi désormais sa part bien faite et commercialement féconde de grand air, de silence et de réconfortant repos.



Photo Henri Manuel. M. Georges Maus

de sa grâce, mais il revit et la tristesse l'abandonne. L'hôtelier ouvre ses fenêtres, rejoint ses chambres, court au devant des visiteurs. Les volailles rôssent devant le grand feu du restaurant qui s'est fait clair et gai pour accueillir les touristes à l'hôtel. Le personnel commercial s'affaire à l'arrivée

n'apercevait que l'herbe qui verdote et la route qui poudroie... A présent, voici que soudain se surprend un roulement discret de moteur ; une voiture rapide grandit au tournant du chemin, et le Palais de la Belle au Bois Dormant s'éveille et s'anime. Le village n'a rien perdu d'une clientèle qu'il ne connaît pas et qu'il se doit, pourtant, de remplir. Nécessité évidente de se tenir au courant de la mode, d'être vraiment « à la page » ! Alors, la devanure se renouvelle, l'étalage devient séduisant. Le coiffeur, le parfumeur, le papeterier, le confiseur, tous s'efforcent de présenter, dans un joli cadre, de jolis objets. Ils ne se contentent même plus d'attendre le client dans leur boutique, ils vont le trouver chez lui. Le boulanger, le boucher, l'épicier, volent s'agrandir leur rayon d'action. Le contact s'établit définitif et quotidien entre le marchand et le consommateur. Et toute cette activité s'obtient sans la moindre peine. La visite des voyageurs de commerce se poursuit avec aisance. Les approvisionnements et les réassortiments assurés avec une régularité imprévisible mettent la mode de Paris à la portée des cotons les plus reculés de province.

Ah ! ne nous y trompons pas, c'est bien à l'auto que se doivent tant de progrès si promptement réalisés ! Et ne perdons pas de vue que le dernier mot n'est pas encore dit. Bien au contraire ! Que d'espoirs restent toujours, ouverte aux hardis novateurs constamment soucieux des intérêts de la collectivité ! Le génie français est l'auteur incontesté de ces rapides transformations, aux résultats si féconds ; grâce à lui, le pays peut compter sur un avenir brillant et nettement productif.

RAID HIPPIQUE ET RAID AUTOMOBILE "GUSTAV" FAIT ÉCOLE

Où le moteur à quatre cylindres montre sa supériorité sur le moteur à quatre pattes

Il est des lauriers qui ne laissent pas dormir. Ceux de « Gustav », le fameux cocher berlinois qui nous vint à Paris, des bords de la Spree, ont incité des amateurs de sport et de fantaisie à les partager avec lui. La corporation des loueurs de taxis de Cologne voulut aussi inscrire un raid sur ses tablettes. Ses membres tinrent conseil. Dix heures après, le taxi B-14 arrivait à Paris, après avoir roulé sans arrêt à une vitesse à peu près constante de 60 à l'heure. L'honneur de la corporation était sauf. L'auto était allée plus de dix fois plus vite que le fiacre. Mais ce ne fut pas tout. Après avoir porté un toast à « Gustav »



qu'ils trouvaient confortablement installé dans un hôtel voisin de la place de l'Étoile, nos braves automobilistes reprissent le chemin du retour. Ils firent le trajet assez vite qu'à aller et trente heures après avoir quitté les bords du Rhin, le brave taxi Citroën y revenait, abasourdiement acclamé — ainsi que ses occupants — par des milliers de personnes qui entre temps avaient été mises au courant de ce raid original.

Propriétaires de Citroën ATTENTION aux pièces détachées de contrefaçon

N'oubliez pas que la Double Chevron qui marque les pièces détachées Citroën d'origine, est une garantie indubitable de bonne fabrication. Il arrive fréquemment que certains pièces imparfaites, telles que pivots d'essieu, couronnes de démarrage, arbres à cames, pistons, etc... portant des marques fantaisistes, voire même un « triple-chevron », sont offertes à des prix légèrement inférieurs à ceux des pièces Citroën d'origine. Ne vous laissez pas tenter par cet avantage illusoire, car seules les pièces fabriquées dans nos usines sont d'une précision qui les rend interchangeables. Seules, elles sont fabriquées avec les métaux les plus capables de résister aux efforts qu'elles doivent subir. Dans votre intérêt, vérifiez donc les pièces que l'on vous propose et acceptez seulement celles qui portent le « double-chevron ». Exigez sur votre facture la mention « Pièces d'origine ». 12 ET 18 MOIS Vendu à crédit des voitures Citroën Toutes nos voitures sont vendues au comptant et à crédit à 12 et 18 mois. — Adresse : Demander aux Usines Citroën la notice spéciale.

Conseils

Comment changer de vitesse. Entre les mains de trop de conducteurs la boîte des vitesses demeure un instrument de musique de jazz. A peine met-tent-ils la main sur le levier qu'un bruit rauque retentit sous les pieds des voyageurs. Or, l'élégance exige au contraire que les changements de vitesse soient exécutés dans un complet silence. Comment l'obtenir ? En résumé, dans la pratique courante, changer de vitesse c'est débrayer. En effet, quand vous changez de vitesse, vous poussez une roue dentée à engrener par le côté avec une autre (en prise directe, l'emprise se fait non par roues, mais par clabotage). Pour que les dents de ces roues se pénétrant sans s'entrechoquer, il faut que ces roues soient animées, au moment où on veut les engrener, de vitesses périphériques à peu près égales et que l'une d'elles soit folle, ainsi qu'on dit en mécanique, c'est-à-dire qu'elle ne soit plus commandée par aucune emprise. C'est pourquoi tout déplacement du levier des vitesses doit forcément être précédé d'un débrayage et suivi d'un réembrayage.

La première condition du silence dans la manœuvre du levier des vitesses est donc que l'embrayage fonctionne très bien. La seconde, est que le levier ne cherche à faire entrer les deux roues l'une dans l'autre qu'au moment où leurs couronnes dentées sont animées de vitesses très sensiblement égales. Il en résulte que la manœuvre à effectuer est différente si l'on monte ou si l'on descend la gamme des vitesses. — Pour passer de la première vitesse à la deuxième, et de la deuxième à la troisième, il faut débrayer à fond, puis attendre quelques secondes avant de manœuvrer le levier, afin que la roue devenue folle par le débrayage ait le temps de ralentir et de se mettre à la vitesse de celle de l'autre train.

— Pour faire la manœuvre inverse, passer de la troisième à la deuxième, puis à la première, il faut au contraire débrayer légèrement, juste assez pour décoller l'engrenage baladeur ; puis aussitôt, presque en même temps, jouer du levier. Il est heureux d'ailleurs qu'il en soit ainsi puisqu'on ne descend généralement la gamme des vitesses que lorsqu'on monte une côte dure et que la rapidité de fonctionnement du levier permet à la voiture de perdre le moins possible de sa lance.

Tel est le principe général de ces manœuvres où se révèle le bon conducteur. Mais son application varie légèrement avec le type de voiture considéré. En réalité, on ne passe également les vitesses que dans une voiture qu'on connaît très bien, pour l'avoir souvent conduite, car la réussite dépend de quantité de facteurs variables tels que l'inertie de l'embrayage ou des trains d'engrenage, de la taille des dents, de la vitesse qu'ont les couronnes au moment de la mutation, de la qualité de l'huile, etc... La manœuvre est particulièrement facile dans la Citroën, où les pièces en mouvement ont toujours dans la boîte une lance extrêmement faible, où la taille des dents est exécutée par les méthodes les plus réputées qui soient.

Dernières Nouvelles Citroën

Paris — Le 18 juin, M. André Citroën a reçu les membres de la Conférence parlementaire internationale du Commerce. Après la visite des usines, un banquet fut offert aux invités au Cercle Interallié.

Quito (Equateur). — Un journal de Quito, El Comercio, signale que de violents orages ayant rendu très difficiles les transports ferroviaires entre Guayaquil et Quito, une équipe de voitures Citroën assura, malgré le mauvais état des routes, un service entre ces deux villes, établissant même un record de vitesse qui a beaucoup impressionné les populations.

Paris. — L'aviateur Le Briz a passé brillamment son permis de conduire sur une CV Citroën « B-14 ».

Sofia. — La Société Danube vient de signer un contrat d'institution concessionnaire exclusif des automobiles Citroën pour la Bulgarie.

Strasbourg. — Le Rallye de l'Automobile Club Féminin, sur le parcours Paris-Strasbourg, a été gagné par Mme Raymond Francis Level, sur 10 CV Citroën.

Alger. — Au cours du championnat du cheval d'arme, un match original eut lieu sur terrain sablonneux, entre des cavaliers et une Citroën. Cette dernière sortit victorieuse de l'épreuve.

Guatemala. — MM. Mackenney et Mathes se sont assurés l'agence Citroën pour leur pays.

Paris. — Pendant le cours du mois de juin, remarqué parmi les nombreux visiteurs des usines Citroën : l'Association amicale des autos-mitrailleuses de la 5^e division de cavalerie ; l'Association des Etudiants roumains ; l'École normale d'instituteurs de Chartres ; les apprentis de la Compagnie de chemin de fer « Paris-Orléans » ; l'Amicale de l'École spéciale d'architecture ; l'Asso-

ciation technique, maritime et aéronautique ; l'École Théophile-Roussel. Ainsi qu'il est dit plus haut, l'usine Citroën rappelle que les visites d'usines sont suspendues jusqu'à nouvel ordre, en raison de la période des vacances.

Bordeaux. — Le stand Citroën qui figura à la grande Foire Commerciale de Bordeaux, a reçu d'innombrables visiteurs particulièrement intéressés par la grande variété de véhicules utilitaires exposés.

Saint-Germain. — M. de Kerivilly se classe second du Bol d'Or dans sa catégorie, sans aucune pénalisation, avec une 5 CV Citroën.

Narbonne. — Brillante exposition de voitures Citroën organisée par le concessionnaire de la marque, M. Clément Robert.

Sologne. — Les établissements Baisier, concessionnaires Citroën, ont introduit avec le plus grand succès, la vente à crédit sur le marché Indochinois.

L'Industrie Automobile Industrie Nationale Française

La Chambre syndicale de l'Automobile a tenu son assemblée générale le 8 juin 1928. M. A. Citroën, qui en est le président, a prononcé à cette occasion une allocution extrêmement intéressante. Trois faits, exposés à ses auditeurs, dominent à l'heure actuelle l'activité de l'industrie automobile : la nécessité d'intensifier la production, l'aménagement des taxes frappant l'automobile qui n'est plus un objet de luxe mais un véritable instrument de travail, enfin la stabilisation douanière. M. A. Citroën ajouta que l'industrie automobile, seulement à l'heure de sa carrière, était au sens le plus exact du terme, une industrie nationale qui fait vivre en France 450.000 ouvriers et leurs familles. Puis il énuméra les magnifiques résultats que l'automobile avait déjà permis d'obtenir et il conclut en disant qu'elle était un facteur de vie, de progrès et de richesse.

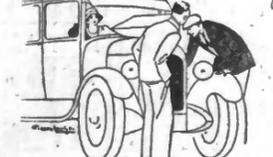
Arrêtez-vous chez les Agents Citroën

Ce sont les vigiles de votre bonne route. Vous les trouverez toujours prêts à vous rendre service. Notre brochure bien connue « Un réseau d'Amis » (il vous donnera leurs noms, ville par ville. Ils connaissent particulièrement bien leur région, n'hésitez pas à vous adresser à eux chaque fois que vous serez embarrassé.

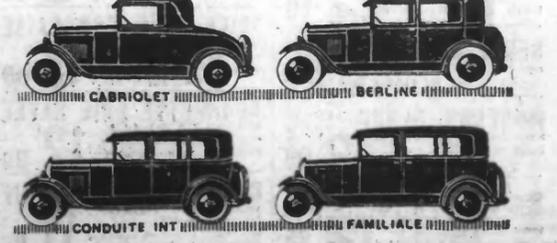


Si vous vous arrêtez dans une ville pour vous y ravitailler en huile ou en essence, allez chez l'Agent Citroën. Vous serez toujours bien servi.

L'Agent Citroën est toujours un spécialiste éprouvé. Le coup d'œil qu'il donnera à votre voiture vous permettra de poursuivre votre voyage en toute sécurité.



Si vous hésitez encore sur le choix d'une automobile, adressez-vous à l'Agent Citroën de votre ville. Il vous exposera les nombreux avantages de notre organisation. Il vous fera essayer nos voitures, dont vous apprécierez le luxe, le confort et... le prix avantageux, et il vous montrera les derniers modèles que voici :



(1) La brochure « Un réseau d'Amis », qui comprend la liste de tous nos agents en France et de l'Étranger, est adressée gratuitement à toute personne qui en fait la demande aux Usines Citroën.