



LE CITROËN

PAGE MENSUELLE DES PROPRIÉTAIRES ET FUTURS PROPRIÉTAIRES DE VOITURES CITROËN



SOUS LE SIGNE DE LA VIE MODERNE

VITESSE

Nous sommes particulièrement heureux de publier dans le Citroën l'article ci-dessous que M. Marcel Prevost, l'éminent académicien, a écrit spécialement pour nos lecteurs et dans lequel il nous donne des aperçus extrêmement originaux sur la vitesse, reine incontestée du vingtième siècle.

Chaque époque est sous un signe. Le dix-septième siècle fut sous le signe du Pouvoir, le dix-huitième sous le signe de la Raison, le dix-neuvième sous le signe de la Science. Le vingtième est sous le signe de la Vitesse.



Photo G.-L. Manuel frères M. Marcel PREVOST

C'est moins grandiose ? Non pas ! Tâchons un instant de regarder la vitesse en soi, la vitesse pure, comme dirait mon illustre confrère Henri Bremond.

La vitesse pure, ce n'est pas seulement des chiffres croissants marqués sur un cadran tandis qu'on appuie sur l'accélérateur. Ce n'est même pas le rapport de l'espace parcouru avec le temps employé à le parcourir ; ce rapport est un cas de la vitesse, le plus sensible de tous, le mieux mesurable, mais ce n'en est qu'un cas. Il y a des gens qui pensent plus vite que d'autres : la notion d'espace est absente de cette vitesse. Tout le système de Frederick W. Taylor, père du Scientific Management, a pour but de faire le maximum de choses en un temps minimum. Pour y parvenir, il réduit assurément les déplacements au minimum ; mais il provoque et utilise en outre tous les accroissements de vitesse psychologique : ceux par exemple qu'on obtient en remplaçant la réflexion par l'habitude et l'instinct.

La Vitesse, signe spécifique de la vie moderne, comment donc la définir ?

Eh bien ! c'est, il me semble, le rapport du rendement de vie au temps :

$$R = \frac{V}{T}$$

Ne prenez pas, de grâce, ceci pour une formule strictement mathématique ! J'entends d'avance toutes les discussions que peut soulever la définition de R, rendement de la vie. Néanmoins, tout le monde comprendra. La vitesse moderne c'est, dans tous les actes de la vie, l'adversaire efficace du Temps. Dans toutes les vies, il traîne des périodes inutilisées malgré nous : attendre un train, sonner un téléphone qui ne répond pas, écouter un mauvais discours, chercher dans sa mémoire une date, un nom, une adresse qu'on trouverait instantanément si le livre opportuniste était sous la main... Ces morceaux de notre vie sont inertes ; ils sont une mort passagère. Voilà pourquoi la vitesse moderne qui tend à réduire, à annihiler ces périodes inertes, est l'adversaire de la mort.

Accroître le rendement de la vie dans un temps donné, c'est proprement triompher du temps, c'est allonger la vie, c'est créer de la vie.

ajouter du temps à la vie, c'est de réduire le temps que met l'homme à se déplacer d'un point à un autre. Libre à qui voudra de célébrer la patache et les chaises à porteur. La preuve qu'elles étaient des instruments de mort intermittente c'est que la vie les a supprimées.

Définissez la vitesse comme « rapport de l'espace au temps », vous schématisez déjà le duel de la vitesse contre la distance, c'est-à-dire contre le temps inutile, c'est-à-dire contre l'inerte dans la vie, c'est-à-dire contre la Mort.

Dans ce duel, depuis cinquante ans, le temps ne cesse de rompre... Pour l'audition, il est mortellement atteint : il n'y a plus de distance d'audition. Pour la vision, la distance compte encore, mais on pressent qu'elle sera vaincue. Reste la lutte contre la distance qu'un être humain veut parcourir entre deux points du globe.

Convenons que l'issue en demeurerait incertaine si nous ne disposions que de rails et de paquebots. Les trains roulent à peine plus vite qu'il y a cinquante ans. Les plus rapides bateaux de guerre vont moins vite que les trains rapides.

Pour lutter ici contre le temps, l'espoir actuel de vitesse réside dans le moteur à quatre temps : auto et avion, conjugué de plus en plus (probablement) avec la force électrique. Et peut-être la vieille chaudière tubulaire irait-elle quelque jour rejoindre dans le passé les harnachements des chevaux de poste...

Voici déjà le bilan d'aujourd'hui : Sur une route spécialisée, une auto peut rouler presque deux fois plus vite qu'un rapide.

En avion, on est allé de New-York à Paris en vingt-sept heures. Dès lors, nous pouvons tenir la gageure que l'auto vaincra le train et que l'avion vaincra le paquebot.

Car notre époque a compris que le temps inutilisé c'est un peu de mort intermittente dans la vie, et que, par conséquent, la vitesse c'est la vie.

Marcel PREVOST, de l'Académie française.

Echos

L'Hôtel des autos

Sous ce nom, un garage vient de s'ouvrir à New-York, dans la 43^e rue. Il a vingt-quatre étages. Nul n'y touche votre voiture de sa main. Elle est placée dès son arrivée sur un truck électrique, qu'un mécanicien conduit par un des trente ascenseurs à tel étage tel box. On vous donne un ticket dit portant les deux numéros. Le tarif s'entend à l'heure. A votre retour, vous remettez le ticket ; la voiture descend devant vous. Le garage reçoit 1.000 voitures.

Un sage

Une affaire curieuse s'est présentée récemment en province. On avait volé la voiture d'un monsieur. Et ce monsieur était intervenu avec quelque retard. Il fut prouvé cependant qu'il connaissait son voleur et l'endroit où était la voiture.

— Pourquoi n'avez-vous pas agi plus tôt ? lui dit-on.

— Ma foi, dit-il, je savais qu'on allait la maquiller, la repêcher, changer ses pneus... Alors, n'est-ce pas... j'attendais !

L'avenir

La géographie telle qu'on l'enseigne aux enfants : Grande ville. — Endroit où se trouve une succursale Citroën. Ville. — Endroit qu'habite un concessionnaire Citroën. Village. — Lieu occupé par un sous-agent Citroën. Hamon. — Endroit où l'on trouve un stockiste Citroën.

DANS LES NEIGES



Les nouvelles autochenilles 6 cylindres Citroën, équipées avec les propulseurs Kégresse-Hinstin à bandages métallo-caoutchouc et à train avant monté sur skis, ont fait cet hiver leur apparition à Chamoni et à Saint-Moritz où elles effectuent journellement de longues randonnées à la grande joie des hivernants.

Notre cliché montre une autochenille remorquant un traineau sur lequel ont pris place une quinzaine de personnes qui s'adonnent aux joies du toboggan à travers les champs de neige.

Exigez pour nos voitures des pièces détachées d'origine

Le prix des pièces détachées n'est pas seul à considérer. Il y a aussi la qualité. Songez que les démontages et montages qu'un remplacement nécessite sont souvent plus coûteux que la pièce elle-même.

Pourquoi, dans ces conditions, utiliser des pièces détachées qui n'offriraient pas les mêmes garanties que celles que peut vous fournir le constructeur de la voiture ?

N'oubliez pas qu'une réparation ne peut vous donner entière satisfaction si elle est effectuée exclusivement avec des pièces prévues et calculées pour supporter le travail qu'elles ont à accomplir.

Si vous voulez vous éviter les pires désagréments, refusez donc les pièces qui ne vous donnent pas la certitude :

- 1° d'être constituées avec des matières de premier choix ;
- 2° d'avoir subi le traitement thermique le plus approprié à l'usage pour lequel elles sont destinées ;
- 3° d'avoir été usinées avec la précision leur assurant le meilleur fonctionnement.

Dans nos Usines, un levier de direction est forgé par estampage puis meulé et poli. Ensuite il est traité de nombreuses vérifications qui permettent de déceler les défauts du métal et de rebouter toute pièce défectueuse. Enfin il est usiné et subit un double traitement thermique suivi du contrôle définitif.

Or nous avons eu l'occasion d'examiner, sur des voitures amenées à nos ateliers, des leviers étrangers à notre fabrication. Nous avons constaté qu'ils étaient simplement usinés bruts d'estampage et n'avaient subi ni traitement thermique ni contrôle. Or celui-ci est d'autant plus indispensable qu'il s'agit d'un organe de sécurité.

Propriétaires de voitures Citroën :

— Achetez des pièces de rechange chez les Agents officiels de la marque.

— Vérifiez que chacune d'elles porte le double chevron symbole d'authenticité et garantie d'une fabrication irréprochable.

— Exigez sur vos factures la mention « Pièces Citroën d'origine ».

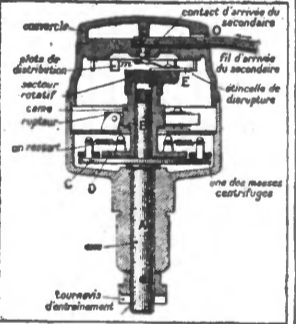
Nous vous recommandons de prendre ces précautions d'abord dans votre intérêt et ensuite pour la bonne renommée de nos voitures.

L'allumage par batterie

par RAUDRY DE SAUNIER SUITE ET FIN

Quatre sous de pratique. — La réalisation des principes de fonctionnement du Delco, que j'ai exposés en raccourci dans le dernier numéro du Citroën, ne présente, elle non plus, aucune difficulté sérieuse pour l'usager. Car la source du courant, la batterie, est fixe ; il suffit de l'entretenir propre et remplie de son liquide spécial. La bobine est fixe aussi ; un seul organisme, celui que représente en coupe la figure et qu'on nomme l'allumeur, retiendra notre attention.

L'allumeur, qui est planté au sommet du moteur, donc pleinement accessible par tous les côtés, a la forme d'une sorte de tête ronde qui porte, pincés sous une calotte, cinq ou sept énormes chevrons (selon qu'il s'agit d'un 4 ou d'un 6 cylindres), c'est-à-dire des câbles dont l'un amène le courant secondaire au doigt de distribution et dont les autres apportent ce même courant aux bougies. (La figure ne montre que le côté d'arrivée.)



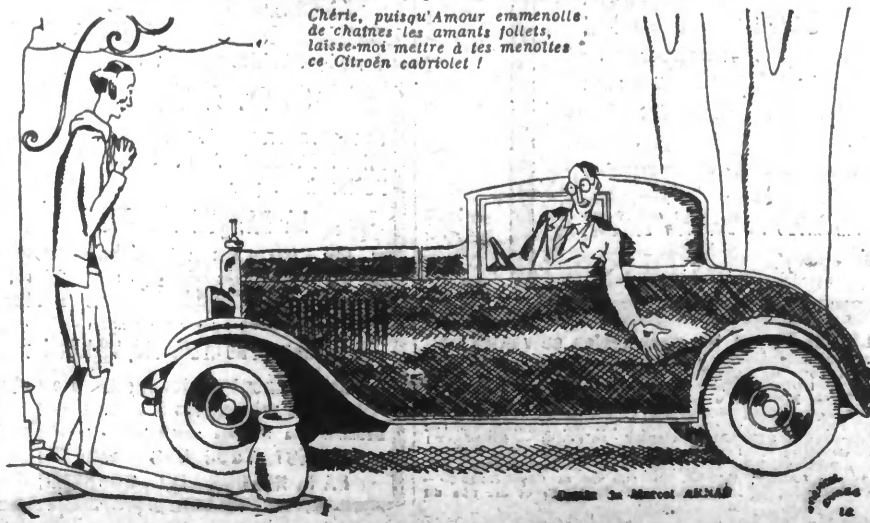
Coupe verticale d'une tête d'allumeur dans un moteur Citroën 6-6. Les câbles ou fils sont simplement enroulés sur de petites pointes (dont l'une est ici visible) et maintenus sur elles par la calotte ou couvercle de l'appareil. Le courant secondaire arrive au doigt de distribution par la petite M. En E jaillit, devant chaque pôle, une petite étincelle de disruption qui a pour effet de faire passer le courant dans les bobines de la bougie, même si elle est très encrassée. Observez bien que la came n'est pas liée au bout d'arbre B. Elle est folle sur lui, ainsi que le plateau D. En réalité, elle est entraînée dans le mouvement rotatif par de petits ressorts à boudin fixés à quatre colonnettes réparties sur les plateaux C et D (organes d'ancrage automatique de l'allumage).

Si l'on coupe cette tête par le milieu, comme on ferait d'une grosse pomme, on voit qu'à l'intérieur du cou, un arbre A tourne, entraîné par le moteur, qui donne le mouvement à trois étages de pièces superposées.

Dans le bas de la boîte, au rez-de-chaussée, voici logé le dispositif d'ancrage automatique de l'allumage, dont nous ne parlerons pas.

MADRIGAL A CASSANDRE

Chérie, puisqu'Amour emmenoit de chaînes les amants follets, laisse-moi mettre à tes menottes ce Citroën cabriolet !



La Voiture Citroën a tant de succès, parce que...

I - Elle est jolie

On l'a déjà écrit, une des caractéristiques les plus frappantes de la Citroën est la séduction visuelle. Elle est jolie !

Certes, Mais une automobile a-t-elle besoin d'être jolie ? Que voilà une question étrange ! C'est comme si, qu'on me pardonne la comparaison ! Mais, en France, quand on prononce le mot joli, nous savons bien tout de suite à quels êtres notre pensée va tout de suite ! Eh bien ! On n'a jamais trouvé qu'une femme laide pour demander si vraiment une femme a besoin d'être jolie !

Affirmons de toutes nos forces, qu'en France, au pays de l'élegance et du charme, une automobile ne peut plaire, ne peut avoir de succès, au point que les étrangers mêmes la recherchent avec fureur, que si elle est jolie.

Tout propriétaire d'une automobile n'aime-t-il pas qu'on la regarde, qu'on la détaille, qu'on l'envie ? En France, on tient toujours à montrer qu'on est un homme de goût, un délicat qui répugne de vaines lignes ou une peinture criarde. Quand on s'arrête en voiture dans une ville, dans un anachronisme, devant un passage à niveau, on est sensible au murmure des passants qui échantonnent rapidement : « Dis-donc... As-tu vu ?... La chic voiture ! »

Des le premier jour, vers 1920, la Citroën était déjà, je me le rappelle, une charmante gamine. Elle n'avait que le charme de sa jeunesse, mais quelle était séduisante par son entraînement, ses belles couleurs, l'harmonie générale de ses allures ! Au jourd'hui, la voilà en pleine beauté ! La superbe charpente ! Il n'y a pas au monde plus jolie automobile. Elle a cette particularité qu'elle a fait à la fois jeune et cependant robuste, amusant et sérieux, qu'elle est toujours au dernier cri de la mode et cependant ne pousse jamais l'originalité au delà du bon ton.

Pour ma part, je suis persuadé que c'est à cette séduction de son aspect que la Citroën doit cet extraordinaire succès d'avoir vu s'ouvrir à elle toutes les classes de la société.

On peut remarquer en effet et c'est même là une constatation inquantable pour un psychologue, qu'une

marque d'automobile n'a d'ordinaire accès qu'à une classe bien définie de la société. Cette marque est plus spécialement fournisseur des notaires, ou des médecins, ou des agriculteurs, ou des acteurs, ou des sportsmen, que sais-je ?

La Citroën, au contraire, vous la voyez aux trains de tout le monde ! Du commerçant, du fermier, aussi bien que du voyageur de commerce et de l'homme réputé pour son élégance raffinée. C'est la voiture des fiancés, des jeunes mariés, et c'est la voiture familiale !

C'est, par excellence, la voiture de la jeune femme pimpante, un tantinet dédaigneuse, qui conduit... Qui se ressemble, s'assemble. La me soufflez-vous bien vite ! — Ah ! Monsieur, vous m'avez pris ! J'allais le dire !

Un Vieux Boulon.

(A suivre)

TARIF DES PRINCIPAUX MODELES CITROËN

VOITURES DE TOURISME

14 CV SIX CYLINDRES C6

La plus haute expression de la construction mécanique moderne : précision, souplesse, suspension et tenue de route remarquables.

CONDÉ INTER^{RS} 4 PLACES P^R 32.600 F.

BERLINE 4 PLACES P^R 32.600 F.

FAMILIALE 6 PLACES P^R 35.600 F.

CABRIOLET 2 PLACES P^R 34.000 F.

FAUX-CABRIOLET 4 PLACES P^R 34.000 F.

10 CV QUATRE CYLINDRES C4

Voitures de haute qualité et d'un prix sans concurrence. Leur économie de fonctionnement n'a d'égale que leur merveilleuse régularité de marche.

CONDÉ INTER^{RS} 4 PLACES P^R 25.600 F.

BERLINE 4 PLACES P^R 25.600 F.

FAMILIALE 6 PLACES P^R 28.600 F.

TORPÉDO 4 PLACES P^R 22.600 F.

Les nouveaux ateliers de réparations

L'atelier de réparation N° 2 situé 109 à 113, route de la Révoite, à Levallois-Perret (Porte de Courcelles), qui a été ouvert fin décembre dernier, est maintenant en plein fonctionnement. L'atelier N° 4, rue Saint-Charles, 203 (15^e).

Dernières Nouvelles Citroën

Monte-Carlo. — Au cours du huitième rallye automobile de Monte-Carlo, le commandant Berlesco, parti de Bucarest sur une C. 6 de série, parvint à Monte-Carlo, ayant couvert dans les délais prescrits, les 299 kilomètres du trajet sans la moindre panne. Il s'adjugea, en outre, la Coupe de régularité.

Geo. — Parti de Tunis, un audacieux sportsman, M. Roderer, chassa les grands fauves dans la boucle du Niger. Pour atteindre le lieu des chasses, il traversa le Sahara du nord au sud. Son matériel se compose de trois camionnettes 10 CV, Citroën.

Amsterdam. — Au Salon Automobile d'Amsterdam qui vient de se terminer, la C. 4 et la C. 6 ont remporté un succès considérable. Un très grand nombre de commandes ont été enregistrées sur notre stand.

Buenos-Ayres. — La mission commerciale Citroën qui s'était embarquée à bord du Maestria est arrivée à Buenos-Ayres. Elle se propose de visiter la République Argentine, le Brésil, la Bolivie, le Chili, l'Uruguay, le Pérou.

Lahore. — Nos usines viennent de créer aux Indes Anglaises une nouvelle et importante agence, la Paris-Motor-Company.

La Cap. — Les 6 cylindres Citroën 6-6 présentés au Salon Automobile de Cap ont remporté le plus vif succès. Les nombreuses commandes ont été enregistrées pour ce modèle 29 voitures dont la souplesse conviendrait parfaitement aux régions accidentées de l'Afrique du Sud.

Deira. — La Taito-Company vient de recevoir la commande d'un grand nombre de voitures Citroën. C'est la première agence que la marque possède en Chine.