



# LE CITROËN



PAGE MENSUELLE DES PROPRIÉTAIRES ET FUTURS PROPRIÉTAIRES DE VOITURES CITROËN

## HISTOIRE DE DIX ANNÉES

racontée en quatre minutes

### LE 4 JUIN, LA CITROËN fêtera son 10<sup>e</sup> anniversaire

A cette date, plus de 450.000 Voitures auront été construites par les Usines du Quai de Javel

Le 4 juin 1919, la première voiture Citroën, modèle A, torpédo gris à roues noires, s'élança sur nos routes. Elle était le résultat de bien des efforts.

La France victorieuse était encore souffrante. Chacun parlait de réorganisation, sans savoir comment il allait réorganiser sa vie. Il y avait peut-être là un immense marché pour une voiture économique, grâce à laquelle l'automobile ne serait plus un luxe, mais un bonheur accessible à tous. Telle fut l'idée, l'idée heureuse comme févèrement la preuve, qui créa la modeste petite Citroën, modèle A. Car son créateur avait déjà compris qu'elle devait réunir tous les perfectionnements possibles et être de toute première qualité s'il voulait la voir mériter le succès universel. De cette règle, il ne s'est jamais départi. Un objet de mauvaise qualité ne saurait être appelé à une diffusion immense. Un commerçant malhonnête peut voler dix acheteurs; un marchand trop habile peut en décevoir 100, mais nul ne saurait tromper plus de 450.000 clients pendant dix ans. Quand un nouvel acheteur passe commande d'une Citroën, c'est que 450.000 Citroënistes sont contents de la bonne affaire qu'ils ont faite.

Le 4 juin 1919 voyait sortir, minuscule, timide, cette première petite voiture dont nul en son temps n'eût osé prévoir le prodigieux succès.

Alors, les mauvaises langues se mirent au travail. Il fut admis pendant un an qu'elle était faite de fer blanc beaucoup trop mince. Que ne dit-on pas sur son compte ! Mille bouches l'accablèrent de sarcasmes. Mais on voit tous les jours des modèles A qui roulent encore... Et la calomnie dut bientôt se taire.

Tout idée belle, grande, neuve est attaquée à sa naissance, diminuée, abaissée. Mais les honnêtes gens qui roulaient sur X..., sur Y..., sur Z..., et qui étaient dépassés par des Citroën, qui dépassaient pour leur vitesse des sommes énormes, qui restaient en panne pendant que la Citroën arrivait au but, tous ces gens-là eurent bientôt changé d'avis.

Mais l'idée maîtresse de Citroën : « Faire une bonne voiture et faire que le client demeure satisfait » ne devait laisser en repos aucun des collaborateurs de la Marque. Année par année, mois par mois, ils améliorèrent leur œuvre et le type B naquit, et le B-2, et le B-12; puis la merveilleuse B-14, dont 150.000 châssis furent vendus en peu de mois, que les heureux possesseurs gardent si longtemps et dont la valeur d'occasion ne baisse pas; enfin, la C-4 et la C-6, de beaucoup les voitures les plus perfectionnées pour leur prix, qu'il suffit de regarder autour de soi pour voir dans toutes les rues.

La foule imagine mal les moyens qu'il a fallu pour réaliser l'œuvre immense et il faudrait des colonnes pour résumer ce bilan de dix années d'efforts. Voici des chiffres qui parleront mieux que de longs discours :

Surface des Usines Citroën...	175.000 mq.	770.000 mq.
Nombre d'ouvriers	4.500	30.000
Nombre de machines	3.500	15.000
Voitures fabriquées chaque jour	30	500

Et ce n'est pas fini ! Car ce serait mal connaître l'esprit Citroën si l'on se contentait de dire que c'est un succès. C'est un succès parce qu'il s'arrêtera en si bon chemin. Un progrès semble indiquer? Nous serons les premiers à le réaliser. Le passé répond de l'avenir.

Pour nous, quoi de plus agréable que de nous efforcer à produire des choses réussies ?

Pour vous, que de conduire des voitures toujours plus sûres, à vos affaires, à vos plaisirs.

Sans la confiance de nos clients, un tel succès n'eût pas été possible. Il n'a surpris que ceux qui ignorent la toute-puissance du travail. Il nous fait un devoir de rester fidèles à l'idée de 1919 qui était de ne rien mettre au-dessus de la satisfaction de l'acheteur. Rien ne doit venir ternir une réputation industrielle qui est devenue par l'effort de nos 30.000 collaborateurs une des premières parmi les plus hautes.

Un grand Américain a dit : — Rendez service au public, et il vous récompensera toujours !... Sans doute, d'abord par son argent, mais surtout par sa confiance.

Nous avons la faiblesse de préférer cette seconde récompense. Sans la fidélité continue du public, notre volonté de la mieux servir eût été vaine. Cette confiance nous ne l'avons d'ailleurs pas trompée. Quand après avoir vendu 100.000 voitures, on en vend 300.000 c'est que les premiers 100.000 acheteurs ont dit aux autres ce qu'ils en pensaient.

Remercions-les d'abord de ce hommage. Restons-en dignes, car nos meilleurs agents de publicité, nous l'avons dit souvent, ce sont nos clients. C'est à leur aide persistante que nous devons le résultat obtenu. C'est elle qui nous sert de régulateur, de volant, qui entretient chaque année l'immense force à présent acquise.

Des usines puissantes, des laboratoires qui comptent parmi les plus perfectionnés du monde, un réseau de 5.000 agents, un chiffre d'affaires de plus de 2 milliards, rien de tout cela n'eût pu être réalisé sans la collaboration de notre clientèle.

Sous ce titre « Histoire de dix ans », cet article eût pu n'être que la manifestation d'un juste orgueil; il aurait pu être seulement un programme, la promesse d'un bel avenir.

Nous préférons qu'il soit d'abord un remerciement.

Les Usines Citroën.

## PLUS DE CONFORT POUR PLUS DE PASSAGERS

### La C-6 E

A la six cylindres C-6, dont le succès s'affirme chaque jour davantage, s'ajoutent les modèles C-6 E au châssis élargi et dont la carrosserie plus spacieuse peut recevoir un plus grand nombre de passagers.



Transporter 4 personnes dans une voiture sûre, rapide et confortable, tel avait été jusqu'à ce jour le but que s'étaient fixé les Usines Citroën. Elles l'avaient pleinement atteint avec leur 4 cylindres C-4, puis avec leur 6 cylindres C-6, celle-ci plus spécialement construite pour une clientèle de luxe désireuse de se déplacer vite grâce à des moyennes de routes très élevées.

Le succès de ce dernier modèle, dont la construction se poursuit activement, a conduit les Usines Citroën à élargir le châssis et à l'adapter à une plus grande capacité de transport.

La voie du châssis est portée à 1 m. 39. De ce fait, la carrosserie « Tout Acier », déjà spacieuse, le devient au point que trois personnes peuvent aisément prendre place sur la banquette AR et effectuer les plus longues voyages sans la moindre fatigue.

L'élargissement du châssis se répercute aussi d'une façon très sensible sur le confort aux grandes vitesses, donnant à la voiture une tenue de route et une stabilité dans les virages vraiment impeccables.

Quant au conducteur, il conservera toujours l'intérieur de la malle rendu ainsi accessible. Enfin, de luxueux pare-chocs protègent l'AV, et l'AR, de la voiture. Ce rapide exposé montre que tout ce que peut souhaiter l'automobiliste le plus averti et le plus exigeant a été prévu dans la C-6-E, pour parachever le luxe et le confort déjà très appréciables des modèles antérieurs.

## L'Automobile expliquée à tout le monde

par BAUDRY DE SAUNIER

### II. — SON AVOINE

#### De l'air carburé

Que consume ce singulier cheval ? Surtout de l'air. L'air que nous respirons, et qui naturellement ne coûte rien. Mais, une fois avalé par notre bête, il faut que cet air soit brusquement porté à une température très élevée qui, en une fraction de seconde, le dilate énormément !

Force nous est donc de chauffer cet air au moyen d'un combustible, lequel est précisément de l'essence (essence minérale ordinaire, pétrole du pétrole).

Et nous verrons, singulière cuisine, qu'on ne s'embarasse ici ni d'un foyer ni d'une chaudière. On brasse ensemble air et combustible; on y met le feu comme à une poudre; un coup-moteur vous répond ! Et ainsi de suite.

Comment le moteur aspire-t-il cet air carburé, c'est-à-dire chargé de carbone, car l'essence est de la famille des hydrocarbures ? Absolument comme un cheval prend de l'eau dans un seau, par gorgées. Ici on dit par cylindres.

Qu'est-ce en effet, dans son dessin le plus primitif qui soit, qu'un moteur d'automobile ? C'est la juxtaposition de plusieurs seringues identiques.

peut consommer tout le combustible dont il est chargé; la partie utilisée de ce combustible se dépose, sous la forme de suie, sur le piston, sur les parois du cy-

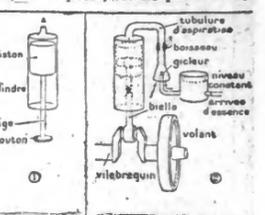


Fig. 1. — De la seringue au moteur à quatre cylindres

1. — Une seringue ordinaire avec son cylindre et son piston; 2. — Comment, en remplaçant la tige de la seringue par une bielle, on peut obtenir un piston qui aspire en même temps l'air et l'essence qui constituent sa nourriture.

lindre et sur la bougie, en même temps qu'une fumée bleue sort par le tuyau d'échappement. Nous verrons d'ailleurs que le problème de la carburation est des plus délicats.

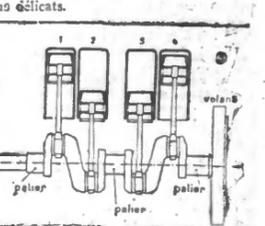


Fig. 3. — Un moteur à 4 cylindres. Comment 4 cylindres juxtaposés peuvent travailler sur un même vilebrequin

### C-4 et C-6.

En réunissant quatre de ces cylindres côte à côte sur un même vilebrequin (fig. 3), voire six; en disposant les codes de ce vilebrequin de telle sorte que les quatre ou les six pistons lui donnent chacun leur impulsion au moment utile, on obtient des moteurs modernes, dont le C-4 et le C-6 Citroën sont parmi les plus jolies créations. (à suivre.)

## Dernières Nouvelles Citroën

SAARBRÜCKEN. — Mlle Elise Mayer, sur 10 CV C-4, remporte brillamment la première place de sa catégorie et la première place du classement général de la Course de Régularité organisée par l'Automobile Club Sarrois.

Cette victoire est d'autant plus méritoire que l'épreuve fut disputée de nuit, sur un parcours difficile mesurant environ 375 kilomètres.

VIENNE. — Pour la quatrième fois, le Grand Prix de Consommation d'Autriche a été remporté par une Citroën. C'est une 10 CV C-4 qui s'attribua ce précieux trophée. Elle prouve, par son intéressante performance, que les automobiles de la marque ont atteint leur tradition d'incomparable économie.

VARSÓVIE. — Dans le concours de consommation organisé par l'Automobile-Club Polonais les deux premiers places sont allées par deux six-cylindres Citroën.

Sao-Paulo. — La mission commerciale Citroën qui visite actuellement le Brésil, vient d'organiser à Sao-Paulo une exposition qui fut inaugurée au cours d'une très brillante soirée dans les salons de l'Hôtel Esplanada. La presse entière consacra des articles élogieux à l'industrie française en général et à la Maison Citroën en particulier.

Paris. — Brillante participation à la Foire de Paris des autochémistes Citroën. Le stand divisé en trois parties, montrait les diverses applications de ces intéressants véhicules : aux champs (traçage de charrie, herse, etc.), sur route (remorqueuse de gros charriots), la ferme utilisée comme moteur pour actionner des machines diverses.

Toulouse. — La succursale Citroën de Toulouse a inauguré ses nouveaux et luxueux magasins situés rue Alsace-Lorraine, en plein centre de la ville.



Paris. — Le général Dutoit, commandant l'École de Guerre, passe en revue la caravane de 33 voitures (premières pour accompagner des instituteurs de cadres des officiers-élèves. Entièrement composée, ainsi que les années précédentes, de voitures Citroën, la caravane a été présentée au général Dutoit par les directeurs des Usines Citroën.

## La 10 CV C-4 se classe première dans le Tour de France Automobile

Un client de notre marque s'est placé tout revêtu à M. de Rovin, qui sur dans aucune pénalisation premier du parcours avec toute la régularité du Tour de France Automobile organisé « sur les 4.363 kilomètres de l'épreuve à mois dernier par le Moto-Club de la moyenne supérieure à 50-kilomètres France, avec le concours du Journal très à l'heure, ravitaillements et tous sa voiture, une 10 CV Citroën type C-4, autres arrêts compris. M. de Rovin est



strictement de Paris, avait pour concurrentes des voitures plus puissantes et pour le plupart, à six-cylindres. Mais nous n'avons pas considéré qu'il y eût là matière à une publicité particulière, étant donné que toutes nos voitures de cette série sont capables de satisfaire à des conditions supérieures. L'honneur de la victoire, à la fin du Tour de France, nous dit toute sa satisfaction et l'entière sécurité qu'il ressentit à bord de sa Citroën, surtout sur les mauvaises routes qu'il fut à peu près seul à parcourir sans la moindre fatigue. Nous le prions de trouver ici nos plus vives félicitations.

longs voyages sans la moindre fatigue. L'élargissement du châssis se répercute aussi d'une façon très sensible sur le confort aux grandes vitesses, donnant à la voiture une tenue de route et une stabilité dans les virages vraiment impeccables. Quant au conducteur, il conservera toujours l'intérieur de la malle rendu ainsi accessible. Enfin, de luxueux pare-chocs protègent l'AV, et l'AR, de la voiture. Ce rapide exposé montre que tout ce que peut souhaiter l'automobiliste le plus averti et le plus exigeant a été prévu dans la C-6-E, pour parachever le luxe et le confort déjà très appréciables des modèles antérieurs.

## LA C-6 SIX CYLINDRES

La voiture qui tient les promesses du catalogue quels que soient sa vitesse et l'état de la route. Moteur souple et puissant permettant de passer en quelques secondes de 8 à 105 km. à l'heure; suspension très douce; freinage sur les 4 roues par servo-frein, etc.

## LA C-6 E MODÈLE ÉLARGI

Elle possède toutes les merveilleuses qualités de la "C-6", mais sa voie est plus large, sa carrosserie plus spacieuse, son confort encore plus complet. En outre, une vaste malle Citroën (licence Coquille), et d'élégants pare-chocs complètent son équipement.



7 PASSAGERS VOYAGENT À L'AISE DANS LA FAMILIALE C-6