



LE CITROËNIEN



PAGE MENSUELLE DES PROPRIÉTAIRES ET FUTURS PROPRIÉTAIRES DE VOITURES CITROËN

Payez par échelons

Pourquoi déboursier immédiatement et intégralement le prix de votre voiture dont l'usage est de longue durée alors que vous payez à tempérament la propriété que vous achetez, que vous versez par trimestre le montant de votre bail ?

Acheter à crédit n'est pas hypothéquer l'avenir. Simplement, au lieu que ce soit vous qui mettiez de côté, mois par mois, c'est le constructeur qui prend votre place, qui vous fait confiance et qui paie pour vous.

D'ailleurs la Citroën dont vous avez besoin augmentera certainement votre activité, accroîtra votre valeur, élargira vos bénéfices. Elle sera pour vous une source de profits immédiats. Ce qu'elle vous rapportera allégera d'autant vos échéances, vous permettra de faire très aisément face à vos engagements.



En outre, le capital liquide que représente le prix de votre voiture, et dont le crédit vous laisse la libre disposition, produira des gains supérieurs aux intérêts de ce crédit, lesquels ne majoreront le tarif que de 3 % environ.

Mais vous avez pour du crédit, vous n'êtes pas sûr qu'il n'y ait derrière ce mot quelque chose de blessant pour votre dignité.

Regardez autour de vous, les sociétés, les nations du monde entier hypothéquent leur patrimoine. Le crédit est au contraire le signe de la confiance qu'elles inspirent. D'ailleurs, on ne saura pas autour de vous que vous achetez à crédit. Auprès de nous, vous ne serez pas un solliciteur, mais un client : le bienvenu. Vous ne serez pas servi autrement qu'un autre. Il n'y a pas une série de voitures pour le comptant et une série pour le crédit. Non. Autant de soins aux uns qu'aux autres, autant de hâte à vous satisfaire et vous bénéficierez des avantages que l'organisation Citroën offre à tous ses clients.

Voquez les chefs d'industrie, les grands patrons ou simplement les gens fortunés :

Ils ne font pas seulement un large usage du crédit, mais ils l'érigent en principe. Là est le secret de mainte grosse affaire qui n'aurait pu prospérer sans crédit. Imitez leur exemple, sachez ne décaisser que de petites sommes, évitez les réalisations massives, les emprunts onéreux. Le crédit en douze ou dix-huit mensualités vous offre les degrés par lesquels vous accéderez aisément, sans privations et sans effort, à une situation plus élevée.

L'AUTOMOBILE EXPLIQUÉE A TOUS

Par BAUDRY DE SAUNIER

V. - Le graissage du moteur

Avant de mettre en marche le moteur ainsi constitué, il est indispensable que nous le protéjions contre un terrible péril, contre le déchirement, le dévirement que les pièces se préparent à faire les unes des autres dès que le moteur va tourner !

Quand en effet deux pièces métalliques frottent, elles se mangent l'une l'autre littéralement, et elles le font avec une voracité telle que la chaleur dégagée arrive à les gripper et parfois même à les souder !

Graisser, c'est, au sens le plus exact du mot, séparer les pièces les unes des autres en leur interposant une fine couche de lubrifiant, ici d'huile.

qui lui permette à la fois de s'attacher aux pièces et cependant de s'insinuer dans leurs articulations les plus serrées. Les huiles animales ou végétales (sauf l'huile de ricin dans quelques cas très spéciaux) ne possèdent pas ces qualités. L'huile minérale seule convient ; elle est d'ailleurs extraite du naphte dont est issue l'essence elle-même. Ce sont des cousins.

Il n'y a pas d'économie plus ridicule à faire, d'économie plus ruineuse, que celle qu'on serait tenté de réaliser sur l'huile. Prenez-la toujours de premier choix, donc de prix élevé, et en bidons d'origine sérieusement plombés. Le bon marché vous mènerait droit au réparateur, toujours beaucoup plus aimable que ses factures.

Le graissage d'un moteur n'est pas un travail compliqué pour le conducteur d'une voiture. Tous les 2.500 kilomètres environ (dès que la voiture, un peu rouillée, ou vide la vieille huile que renferme le moteur et, par un orifice spécial qui se trouve sur le

NOS VŒUX POUR 1930

A ceux qui ont déjà leur Citroën, le bonheur d'en posséder une toujours, A ceux qui ne l'ont pas encore, le bonheur de l'avoir bientôt....

Bonnes nouvelles pour les automobilistes

1930 s'annonce sous des auspices favorables au développement de l'automobilisme en France :

Des routes et des règlements meilleurs

1930 devrait être marquée d'une pierre blanche par les automobilistes français. Pour la première fois sans doute depuis fort longtemps, l'année ne s'annonce pas sous le signe d'une augmentation d'impôts, d'une lente destruction de nos routes et de restrictions apportées à l'usage pratique de l'automobile, mais au contraire diverses facilités vont nous être fournies, qu'il y a quatre ou cinq ans nous n'aurions guère osé espérer...

Pas de routes en or...

Mais de l'or pour les routes !

Ce n'est exagérer en aucune façon que de dire que M. Tardieu lors de son passage aux Travaux Publics, a été le créateur du nouvel état de choses sur le réseau routier français. On lui doit d'une manière absolue l'amélioration de nos routes, et ses successeurs ont très heureusement suivi son exemple.

Comme ministre, il demandait 500 millions comme chef du ministère, il en affecte 771 aux routes, dont 17 aux routes nationales seules, 11 aux routes de Paris, et des crédits vont être accordés pour la suppression de nombreux passages à niveau, mesure depuis si longtemps réclamée par tout le monde !

Avions-nous raison d'intituler cet article : Bonnes nouvelles pour les automobilistes ?

Un Code plus clair

Le Code de la Route va être, lui aussi, l'objet d'une révision nécessaire, ne fût-ce que pour clarifier certains de ses enseignements. Après avoir mieux éclairé nos voitures, on va éclairer notre Code aussi. Cette révision a déjà commencé par une ou deux mesures de bon sens. C'est un mouvement utile qui commence, et il faut souhaiter que l'observation de ce Code modernisé fasse régner sur nos routes une prudence que tout le monde reconnaîtra indispensable au développement de l'automobile.

Pas d'impôts nouveaux

On a parlé d'une façon très prématurée de diminution de taxes. Une seule chose est certaine pour le moment : elles ne vont pas augmenter.

Et cela, en soi, est déjà et admirable qu'il faut en prendre note et s'en réjouir.

Allez... roulez !

Les troubles circulatoires dont peu de villes en province souffrent actuellement, avaient atteint un état aigu dans ce grand corps qu'est Paris.

M. Chappé annonce une série de mesures qu'il faut voir appliquées avant de conclure, mais qui semblent d'avance fort heureuses. La diminution du nombre des chevaux et des véhicules lents, le renvoi des tramways hors des limites de la ville, l'interdiction de stationnement en plein centre, sont des mesures qui ont fait leurs preuves à l'étranger et qui devraient rendre au chauffeur parisien la facilité de circulation qu'il réclame depuis longtemps.

Des voitures toujours plus perfectionnées

Il n'est pas de numéro du Citroën qui n'ait — si la rubrique en était ouverte — à faire mention des modifications apportées à nos fabrications. Mais qu'importe à nos clients de savoir que la teneur en nickel de l'acier constituant l'arbre de pont a été changée, que les dimensions du blaxon ont été réduites, ou qu'une nouvelle presse est employée pour l'emboutissage des ailes, si l'arbre de pont est solide, le blaxon sonore, et les ailes résistantes. Ce QU'ILS désirent, c'est que leur voiture soit bonne, économique, bon marché. Ce que NOUS désirons, c'est les satisfaire, les satisfaire toujours davantage : c'est la raison pour laquelle nous améliorons sans cesse, nous poursuivons passionnément la recherche d'une qualité toujours meilleure.

Notes qu'il ne s'agit pas seulement de ramasser à ce « qui ne va pas ». Nous livrons journellement trop de véhicules, nous avons des agents mécaniciens trop nombreux et trop avertis, pour que la moindre erreur systématique puisse apparaître dans nos fabrications sans être aussitôt dénoncée par mille voix autorisées. Si l'on porte un remède immédiat à ce qui peut, le cas échéant, « ne pas aller », on n'examine pas moins, SANS CESSE, « ce qui va » pour le faire « aller mieux encore ». Faut-il des preuves ?

Ce ne sont pas les réclamations de notre clientèle qui nous firent reporter au centre du volant les commandes d'éclairage primitivement fixées sur la planche de bord.

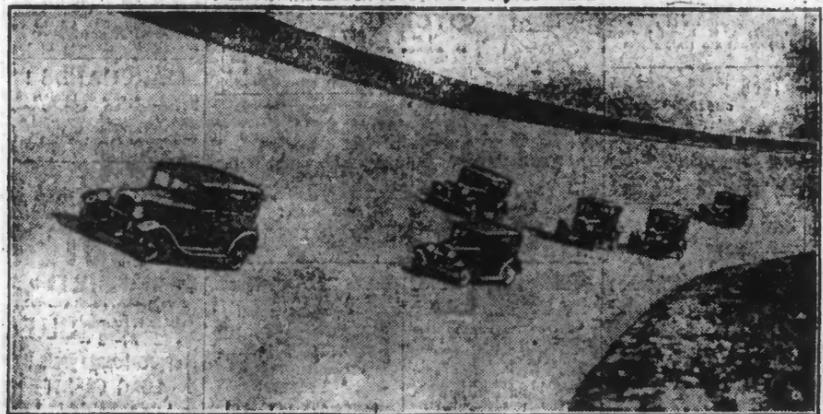
Ce ne sont pas elles davantage qui, dans un passé plus proche, nous firent substituer aux joints de cardan par factor des joints d'un autre type, nous entraînant à réaliser un nouvel entretien de nos ponts AR ou nous conduisant à adopter le frein à main sur le mécanisme.

L'allumage par batterie n'a pas été imposé par le mauvais fonctionnement de la magnéto, mais bien par ses avantages propres.

Pourquoi deux lampes éclairent-elles intérieurement les tableaux des appareils de bord de nos C-6 alors qu'une seule lampe assurait convenablement cet office au préalable ? Parce que deux lampes éclairent mieux qu'une et rendent ainsi la lecture plus commode ; parce qu'aussi cette deuxième lampe contrôle le fonctionnement de l'éclairage extérieur.

Dans un autre ordre d'idées, la substitution des malles Citroën (Homage Coquille) aux malles ordinaires n'est-elle pas, de même, un témoignage de notre constant désir de développer avec les aménagements pratiques de nos voitures ?

Multipier les exemples nous entraînerait trop loin, car, nous voulons encore vous dire de quels soins, de quelle prudence, de quels scrupules on doit s'entourer avant de modifier. Faut-il rappeler que parfois le mieux peut être l'ennemi du bien ? Aussi, pas le moindre changement qui ne soit expérimenté, méthodiquement, dans nos laboratoires — qui comptent parmi les mieux outillés du monde — et dans cet admirable champ d'expériences qu'est pour l'automobile l'autodrome de Montlhéry. Allez-y quelque jour ; vous y verrez toujours, poursuivant une ronde sans fin, une Citroën à la recherche d'un nouveau progrès.



A l'autodrome de Montlhéry, tous les organes de la Citroën sont éprouvés et scientifiquement étudiés. Des voitures de tous modèles y tournent sans cesse, et parcourent en quelques jours autant de kilomètres qu'un client en plusieurs mois.

Des garages plus vastes et mieux outillés

Le mot garage a trop souvent désigné jadis tout local — fût-il un hangar sombre — où moyennant quelques accrochages l'automobiliste parvenait à abriter sa voiture.

Les temps sont révolus. Le garage moderne a souvent, et aura toujours, demain, le visage de la maison amie : façade sobre, bien éclairée, larges accès.

De plus son outillage vient de se perfectionner considérablement ; citons quelques exemples.

Un entretien plus facile

Pour le graissage, une rampe. Sous la voiture des projecteurs allumés à hauteur d'homme ; tous les organes du châssis sont bien visibles ; les contrôler, les graisser devient un travail facile que des ouvriers bien à leur aise exécuteront rapidement et méticuleusement.

Finies les longues attentes pendant qu'un aide suant et soufflant gonflait vos pneus : le compresseur moderne travaille plus vite et mieux. Les travaux de peinture qui étaient considérés jadis comme de longues durs, deviennent très rapides partout où sont installés des postes de peinture aérodynamique à pistolet.

Quant aux travaux mécaniques, l'emploi de machines-outils de jour en jour plus perfectionnées, l'aménagement systématique de postes plus vastes et plus clairs les rendent plus faciles.

Plus rapides et mieux faites, vos réparations ne seront pas plus coûteuses. Chez tout agent Citroën, leur prix sera toujours fixé d'avance d'après le tarif des réparations.

A Paris, deux nouveaux ateliers N° 4 et 5, vont être ouverts, l'un 34, rue de la Jonquière, en (forter) l'autre 49, rue de Villiers à Neuilly (à 500 mètres de la porte Champernon) dans le courant du mois de mars.

Des pièces détachées. Chez tout agent Citroën vous trouverez des stocks de pièces détachées encore plus importants que l'an dernier.

Vous aurez, plus encore que par le passé, la facilité d'échanger un organe usagé contre un autre remis par les usines (échange standard).

Le rôle de l'agent

L'agent Citroën considère que son rôle ne fait que commencer lorsqu'il vous a vendu une voiture : la révision d'ensemble et le réglage général, faits gratuitement par ses soins après les 500 premiers kilomètres, ne sont que la première manifestation de son esprit de service.

Un état d'esprit

C'est cet état d'esprit, de jour en jour plus agissant, qui lui a fait créer pour vous un garage plus vaste, des ateliers mieux outillés, des méthodes de travail plus efficaces.

Pour vous, l'agent Citroën sera, en 1930, plus encore qu'en 1929, non seulement le mécanicien le plus habile et le mieux outillé de tout le pays, mais encore le conseiller averti et très entièrement dévoué.

CONSEILS PRATIQUES

Surveillez votre batterie

Nous vous avons expliqué dans le Citroën du mois dernier comment on doit s'y prendre pour faire partir un moteur froid. En suivant ces recommandations, vous ne risquez aucun ennui.

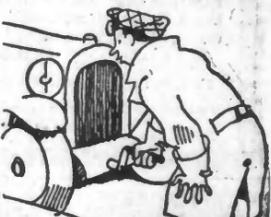
Rappelez-vous cependant tout ce qu'on exige l'hiver d'une batterie d'accumulateurs.

Par exemple, n'abusez pas de votre éclairage, et coupez bien l'allumage quand votre moteur est arrêté.

Mais sachez que le gros consommateur d'ampères, c'est le démarreur. On a tendance à trop lui demander en cas de départ difficile.

Lorsqu'il fait froid, en particulier, l'huile de graissage devient très visqueuse et « colle » les pistons dans leurs cylindres : une excellente habitude, qui épargnera votre porte-monnaie et qui vous réchauffera au surplus, c'est de décoller votre moteur en le faisant tourner à la main.

Si ensuite il ne part pas du premier coup, n'insistez pas trop sur le contact du démarreur. Laissez



reposer un peu votre batterie avant de recommencer. Sinon, vous aurez vite fait de l'épuiser.

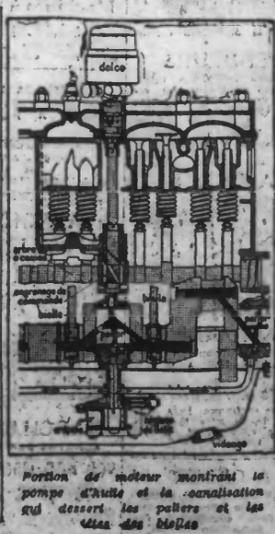
En tout cas, si vous constatez que la charge de vos accumulateurs est devenue insuffisante, renouvelez-les sans tarder, soit en vous servant de votre voiture, soit en confiant la batterie à un agent Citroën. Naturellement, dans le premier cas, avez soin de vérifier que l'aiguille de votre ampèremètre passe du côté « charge » quand le moteur fonctionne.

N'oubliez pas, en effet, qu'il est dangereux pour les plaques d'un élément de laisser tomber sa tension au-dessous de 1 v. 8, ou 1 v. 7 au minimum. La mesure doit en être faite au voltmètre, après avoir allumé les phares, car la tension remonte lorsque la batterie est au repos, mais retombe immédiatement si on lui demande du courant.

Ne vous servez jamais d'un ampèremètre relié directement aux bornes. Cela ne vous donnera aucune indication utilisable, mais déchargera vos accumulateurs dans des conditions qui peuvent leur être très nuisibles.

Si votre batterie semble perdre trop rapidement sa charge, c'est que probablement elle est sulfatée, ou que l'un de ses éléments est en court-circuit ; si la tension de l'un d'eux est plus faible que celle des autres, cet élément est mauvais. L'Agence Citroën la plus proche fera le nécessaire.

carter, supérieur du moteur, on lui déverse une bonne provision d'huile, qui tombe dans le bas du carter inférieur. C'est tout. Pendant 1.500 kilomètres on n'a plus de ce chef d'entretien, au moyen de la jauge que porte le moteur, le niveau qu'atteint l'huile dans le carter, et s'assurer ainsi qu'une fuite, ou une consommation exagérée provenant d'une indisposition quelconque du mécanisme, ne va pas priver le moteur de son lubrifiant indispensable.



graisé, dans tous ses membres et dans tous ses organes, par une véritable circulation qu'anime un cœur, une pompe. On le voit au bas de la figure, enfermé dans une crépine à travers laquelle lui arrive la masse d'huile où il est plongé. On remarquera (détail de construction) qu'un même arbre vertical, actionné à angle droit par l'arbre horizontal des cames, fait tourner, à la fois, en bas cette pompe et en haut l'allumeur, le delco.

La pompe refoule le liquide dans une canalisation qui va la porter à chacun des paliers supports du vilebrequin. Or, le corps du vilebrequin, les bras des manetons, et les manetons eux-mêmes sont percés d'une fine canalisation ; et les manetons portent en outre une lumière vers l'extérieur. Si bien que l'huile arrive constamment, abondamment, et sous pression énergique, aux têtes des bielles même. Des paliers et des têtes des bielles elle retombe dans le fond du carter où la pompe la reprend.

diminue le débit ; en le vissant on l'augmente. Je n'ai pas besoin de dire que les débutants doivent apprendre d'un spécialiste l'utilisation exacte de ce dispositif.

Graissage propre : on comprend que la pompe, en dévissant le pointeau, on