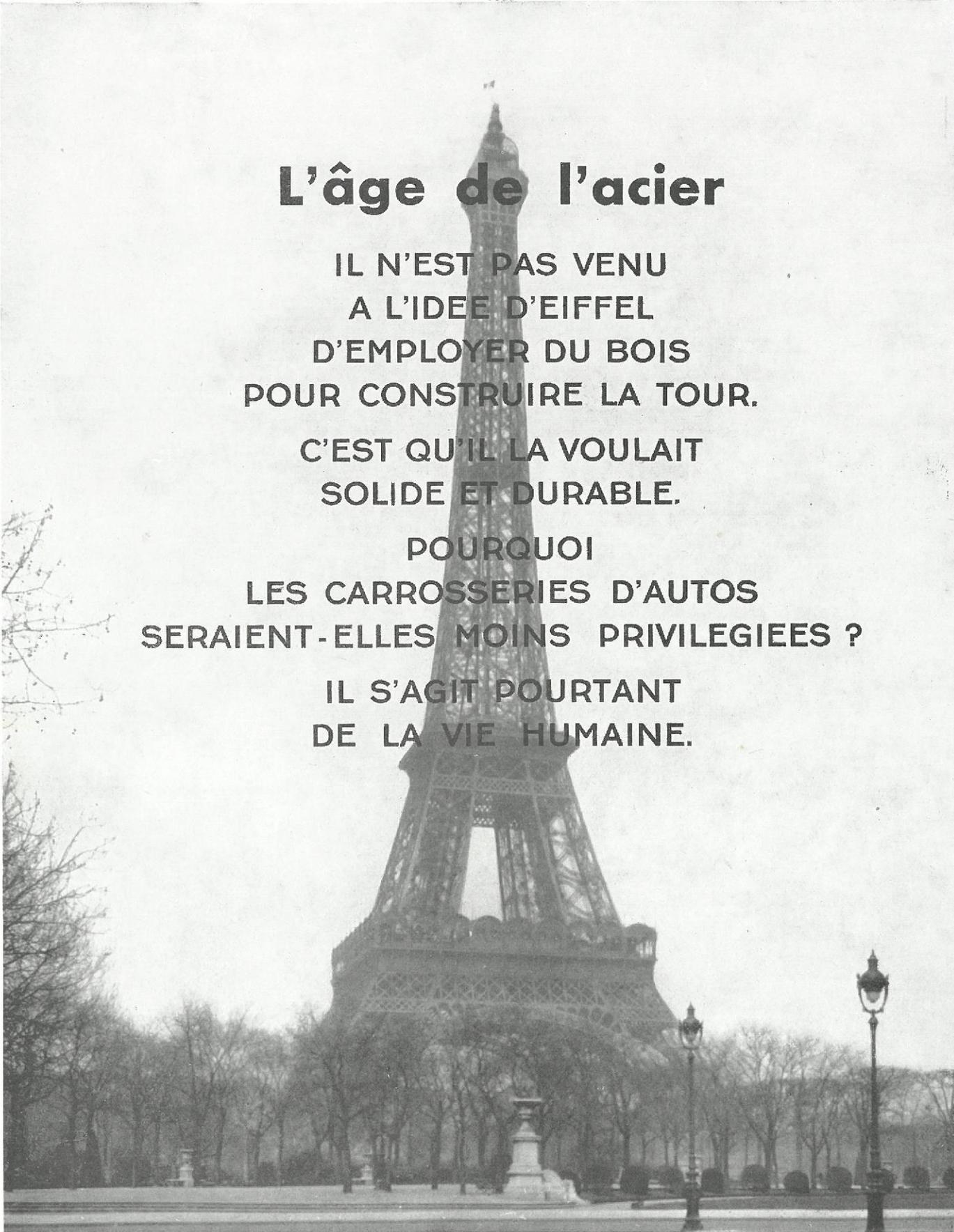




Sécurité!



L'âge de l'acier

IL N'EST PAS VENU
A L'IDEE D'EIFFEL
D'EMPLOYER DU BOIS
POUR CONSTRUIRE LA TOUR.

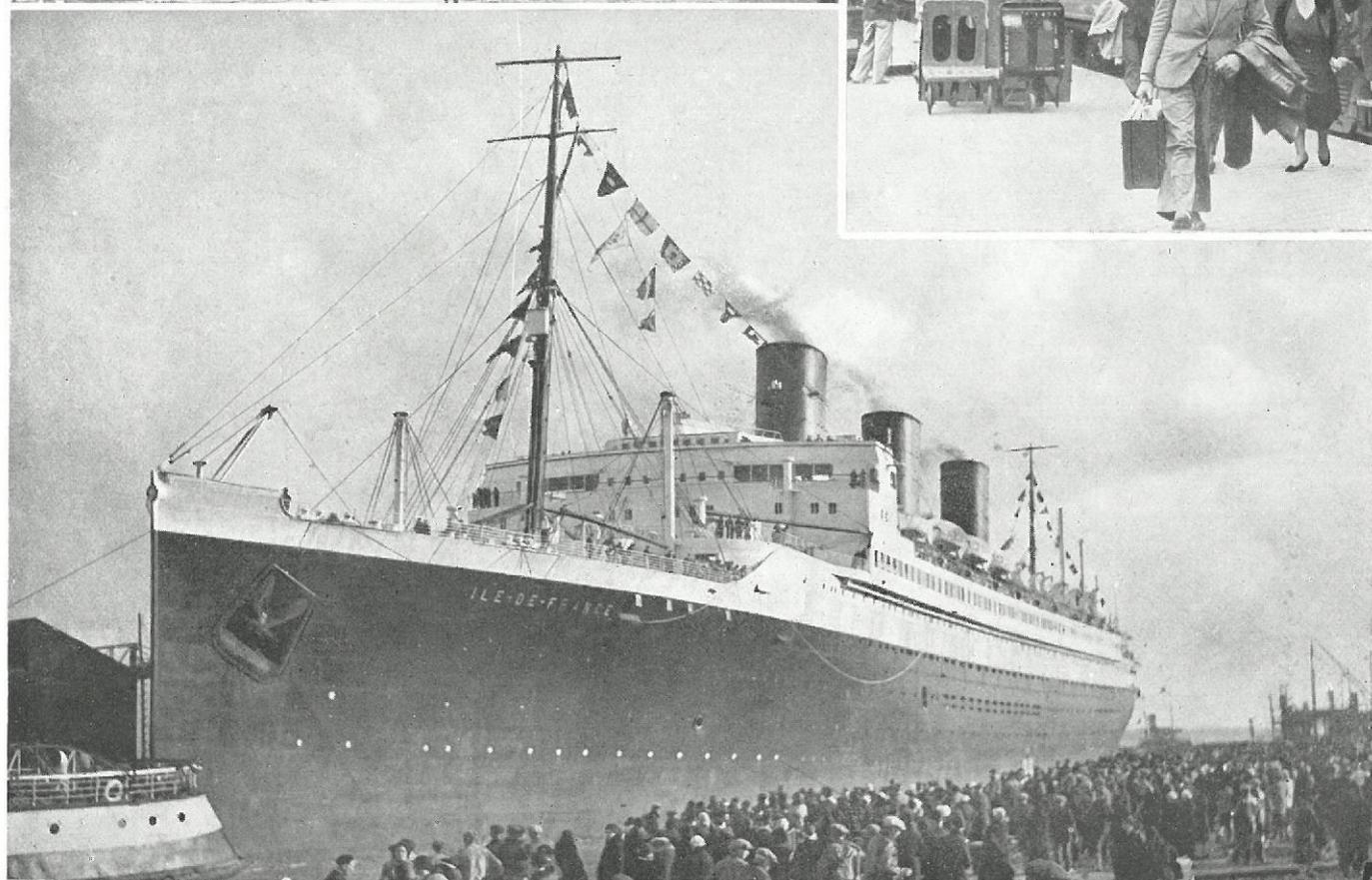
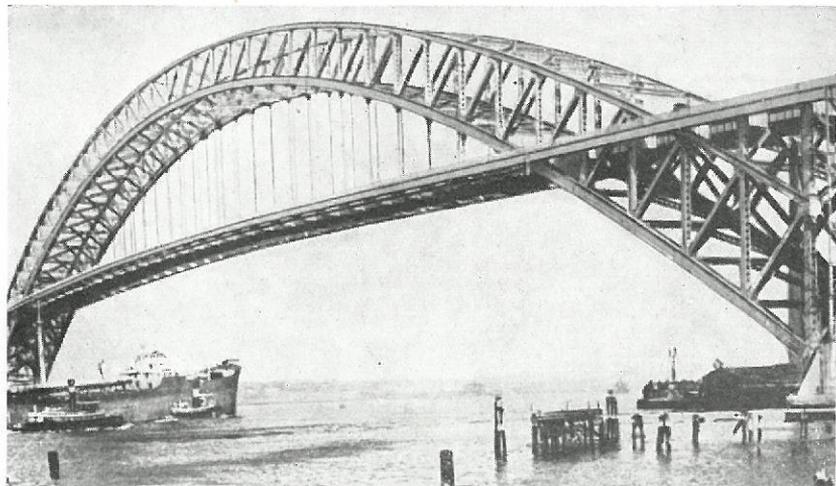
C'EST QU'IL LA VOULAIT
SOLIDE ET DURABLE.

POURQUOI
LES CARROSSERIES D'AUTOS
SERAIENT-ELLES MOINS PRIVILEGIEES ?

IL S'AGIT POURTANT
DE LA VIE HUMAINE.

L'ACIER, BASE DE LA VIE MODERNE

Le rythme accéléré de la vie moderne aurait vite ébranlé les œuvres de l'homme, s'il ne les fondait sur une base solide. Cette base, ce sera l'acier.





Il y avait, en 1918, cent mille automobiles sur les routes de France.

Elles sont maintenant près de deux millions.

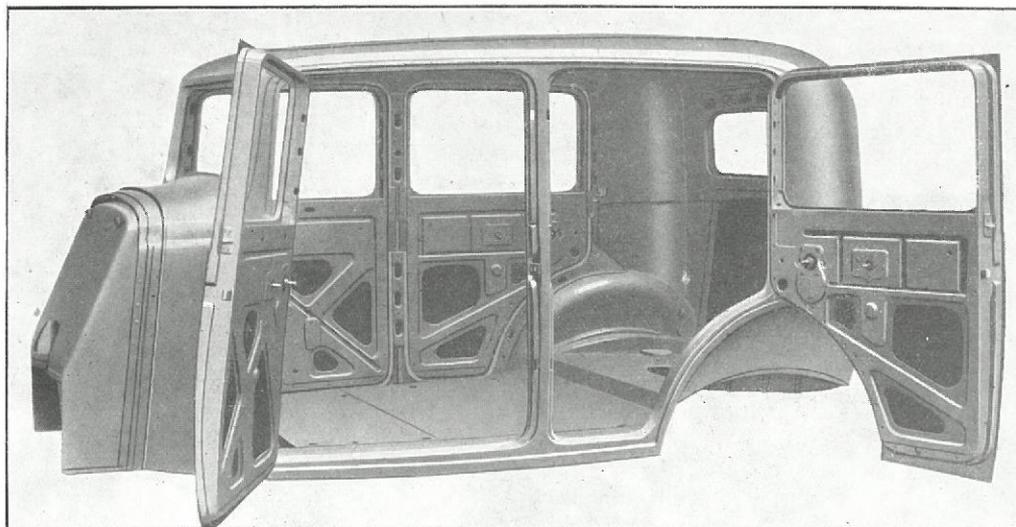
Toute la question " Sécurité " repose sur ce fait brutal.

Car on a beau réglementer la vitesse, les signaux, les phares ; on a beau élargir les routes, les jalonner d'indications, leur donner le meilleur profil ; on a beau filtrer les permis, punir sévèrement les coupables ; rien, absolument rien ne peut empêcher qu'un fou ne surgisse au tournant et ne vous cause un accident ; rien ne peut empêcher qu'un voyage commencé dans la joie ne finisse brusquement dans le drame.

Rien ?

— Si, une cuirasse inviolable.

LA SEULE CUIRASSE INVIOlable EST LA CARROSSERIE " TOUT-ACIER " CITROËN



De l'acier sur de l'acier, c'est la "Tout-Acier".

Depuis leur fondation, les Usines Citroën ont la hantise de faire solide ; mais le plus grand progrès, le vrai **bond en avant**, celui qui leur a assuré l'avance la plus considérable sur la construction concurrente, c'est la carrosserie " Tout-Acier ".

Lancée en 1926, elle devint depuis " Monopiece " (caisse d'acier boulonnée au cadre) et même " Monocoque " avec la " 7 " (caisse d'acier soudée à une charpente d'acier).

Notre carrosserie " Tout Acier " est pratiquement indestructible.

Pourquoi ? Parce qu'elle est faite de plaques d'acier soudées ensemble électriquement ; parce qu'elle forme, une fois finie, un bloc unique, sans assemblages, à l'épreuve de tous les assauts.

Mais, dira-t-on, qu'y a-t-il là de spécial au Double Chevron ? D'autres marques en font aussi, des carrosseries en acier ! Voyez celle-ci, voyez celle-là ! Vous pouvez tâter et frapper : cela sonne bien comme du métal !

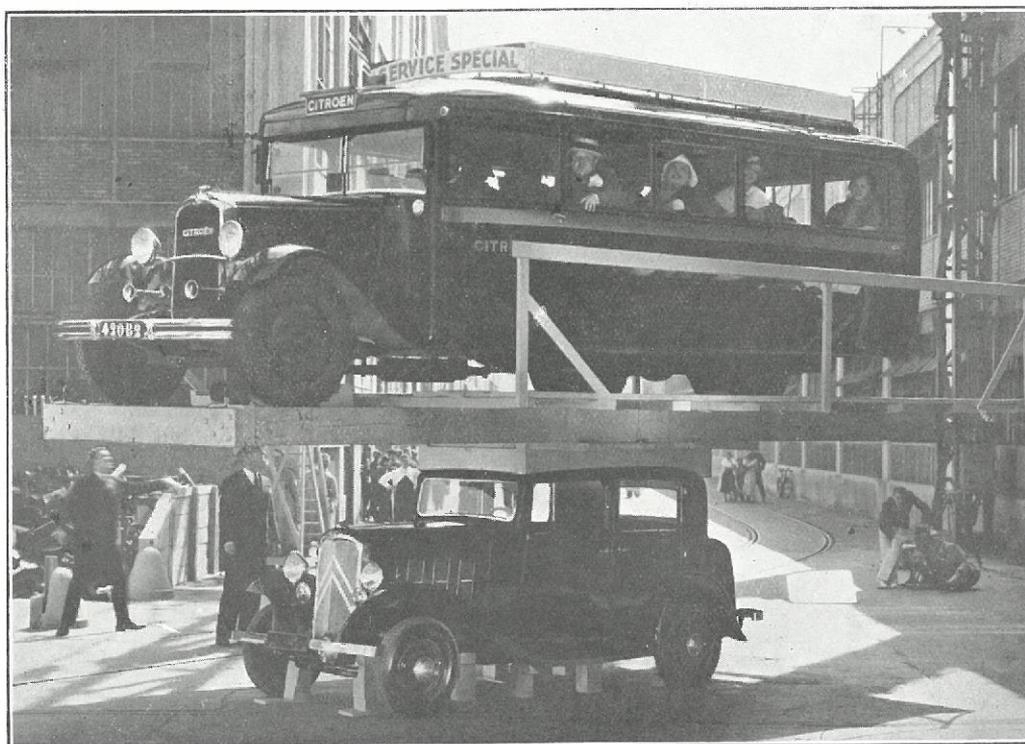
Oui, c'est du métal en effet ; cependant

NE VOUS Y FIEZ PAS !

C'est de la tôle **dessus**, mais c'est du bois **dessous**.

C'est de la tôle montée sur bois ; c'est une carcasse de bois recouverte de tôle ; ce n'est pas une caisse " Tout-Acier ".

Notre carrosserie " Tout-Acier " est de l'acier sur de l'acier ; c'est une caisse d'acier sur une carcasse d'acier. A la manière d'un bouclier, dont elle présente d'ailleurs le galbe, les coups rebondissent sur elle sans l'entamer. Le plus souvent, les glaces ne sont même pas fêlées, et les portes s'ouvrent sans effort. L'acier s'érafle, se bossèle ; il ne cède pas.



Cette 8 CV, petite fille d'Atlas, porte tout un monde sur son toit (6.500 kgs.).

DANGERS DE LA CARROSSERIE TOLE ET BOIS DITE "COMPOSITE"

La carrosserie tôle et bois commence par jouer ; rapidement, elle se disloque. Dans un accident, sa carcasse vole en pièces et ses éclats de bois sont aussi meurtriers que ceux des anciennes glaces : fendus en biseau, ce sont des épées.

Si la voiture tombe sur le toit, le châssis écrase la carrosserie. Nous verrons au contraire plus loin que la carrosserie " Tout-Acier " porte allègrement son châssis, sans plus d'effort que le châssis porte lui-même sa carrosserie.

Châssis et carrosserie " Tout-Acier " font un bloc homogène.

Les télescopages entre les wagons tôle et bois et les nouveaux wagons d'acier démontrent bien cette vérité, en renouvelant de façon tragique la fable du **pot de terre** et du **pot de fer**.



De cette récente collision entre wagons d'acier et wagons composites, les wagons d'acier sont sortis intacts ; les autres ne sont que débris.

Mais enfin, nous répliquera-t-on, si votre carrosserie est telle que vous le dites, pourquoi ne la copie-t-on pas ? Rien n'empêche d'autres constructeurs de faire aussi des " Tout-Acier " !

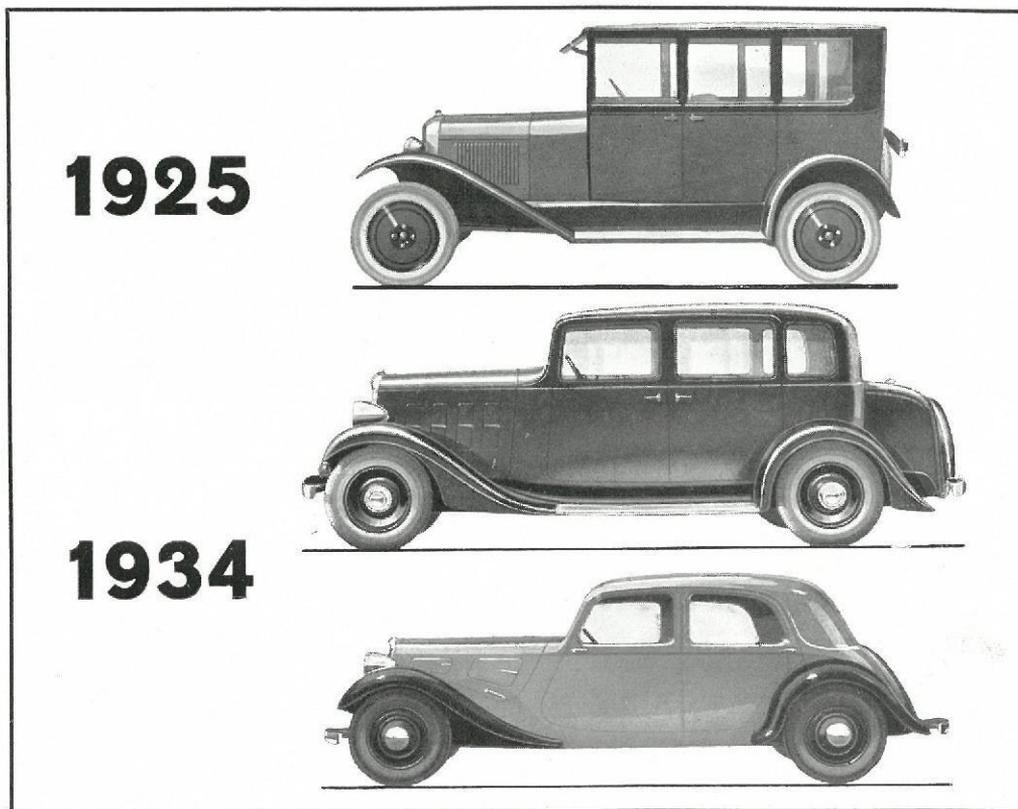
Non, rien ; ou du moins, pas grand'chose... un détail...
...une bagatelle...

... L'outillage nécessaire : matrices, grosses presses et machines à souder, qu'il faut posséder par centaines pour varier les formes et suivre pas à pas la mode et le progrès, tout cela représente une somme de **deux cent millions environ**.

Si même un constructeur engageait un pareil capital, il resterait encore une chose qu'il ne pourrait pas acheter :

NOTRE EXPÉRIENCE DE 8 ANNÉES

qui est pour nous inestimable, nous protège mieux que tout brevet, et demeure pour nos clients la plus sérieuse des garanties.



Si la forme change, la matière demeure : de l'acier, toujours de l'acier.

LA FABRICATION DE LA "MONOPIÈCE"

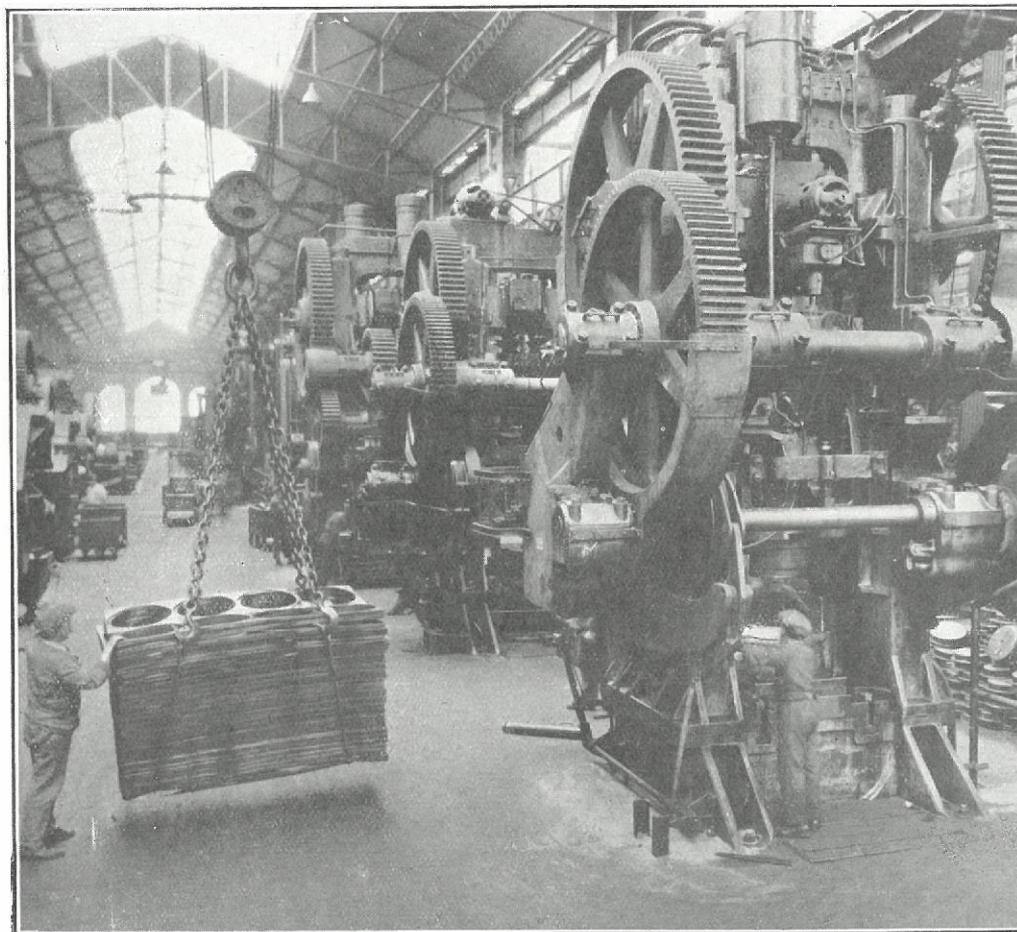
Aucune photographie ne remplace une visite. Nous ne saurions trop insister pour que tous, clients ou non, fassent un jeudi le tour des Usines.

L'emboutissage des carrosseries se fait à Saint-Ouen ; l'assemblage se fait à Javel.

Allons d'abord à Saint-Ouen !

A Saint-Ouen.

Suivant la chaîne des tôles d'acier, acheminons-nous vers les presses. Les unes font les panneaux de côté ; d'autres, l'avant ; d'autres, l'arrière. Toutes travaillent sans bruit, sans effort, avec une douceur presque humaine, si tant est que les hommes soient toujours aussi doux...



A l'usine de St-Ouen. La galerie des presses.

Voici la matrice, où l'on glisse le flan ; le poinçon s'abaisse, se pose, se relève... La tôle est maintenant formée.

L'ouvrier qui, d'un doigt, commande à ces forces, nous déclare avec bonhomie :

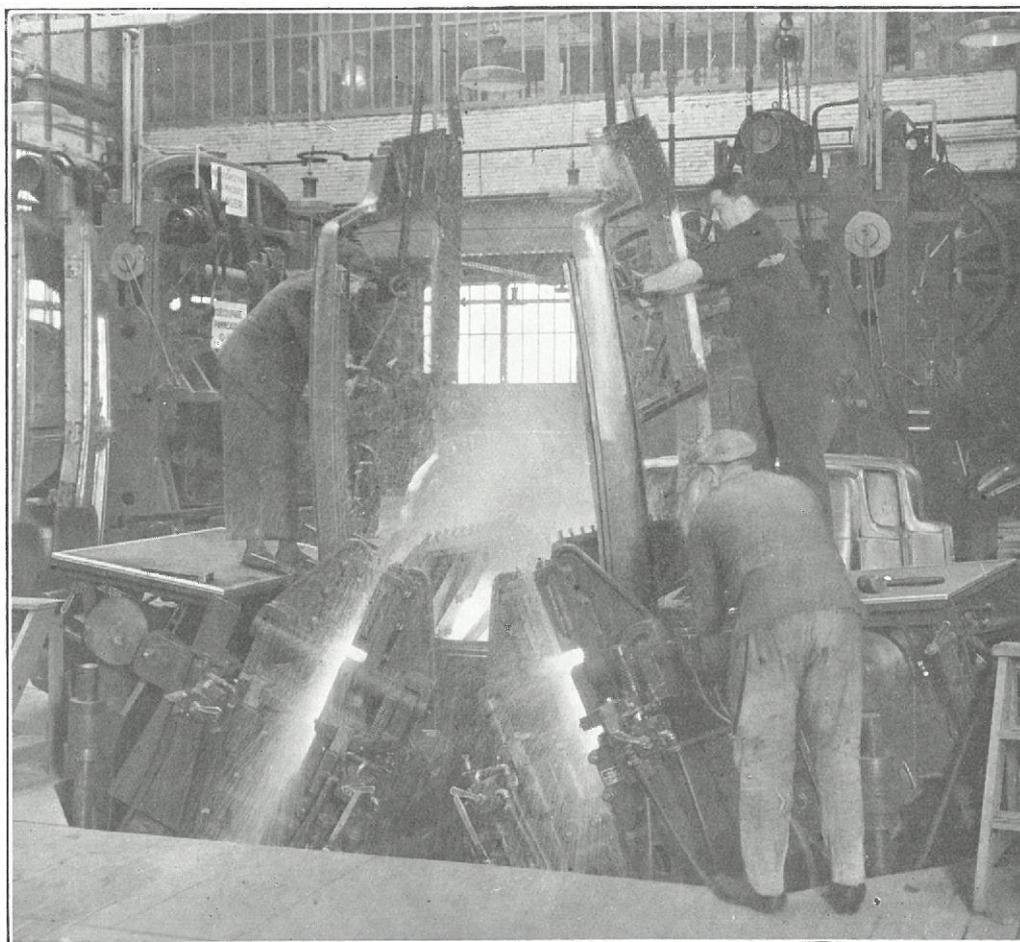
— C'est simple comme un moule à gaufres !

La puissance de ce moule est de 1.400 tonnes...

A Javel.

Là, nous verrons les éléments se souder, se fondre en un seul ; aucune trace n'en reste visible. Cela tient à ce que la soudure est faite sans apport de métal. A la traction, si l'acier cède, c'est toujours loin de la soudure.

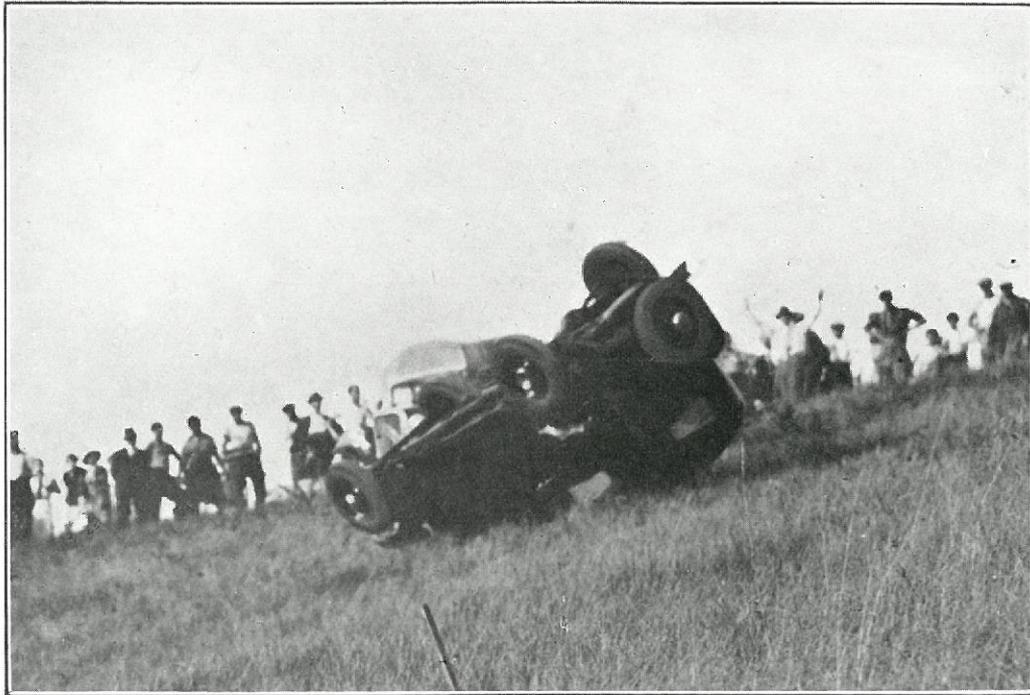
C'est ainsi que la " Tout-Acier " devient proprement " Monopiece ", aussi " Monopiece " que si des Titans l'avaient emboutie d'un seul coup.



A l'usine de Javel. La soudure "Eclair".

UNE EXPÉRIENCE CENT FOIS VÉRIFIÉE

Nous avons tenté l'expérience suivante : du haut d'une côte accidentée, nous avons lancé notre " Tout Acier ". Roulant, bondissant, culbutant, elle arriva en bas sans une vitre cassée. Seules, les ailes étaient bosselées et la peinture endommagée.



Alors, **on a recommencé**. Le résultat fut identique.

Mais nous ne voulons pas qu'on puisse nous accuser d'être à la fois juge et partie. Appelons d'autres témoignages !

C'est un vrai livre d'or qu'on pourrait publier avec les lettres des clients qui, sortis sains et saufs d'expériences analogues, mais cette fois bien involontaires, nous expriment leur reconnaissance.

Qu'on nous pardonne l'orgueil d'en citer quelques-unes, et qu'on nous excuse aussi de finir sur des accidents, puisque grâce à la "Tout-Acier", ils n'ont pas eu de suite tragique.

QUELQUES TÉMOIGNAGES



UNE BATAILLE TROP INÉGALE

Cellefrouin (Charente), le 24 Février 1934.

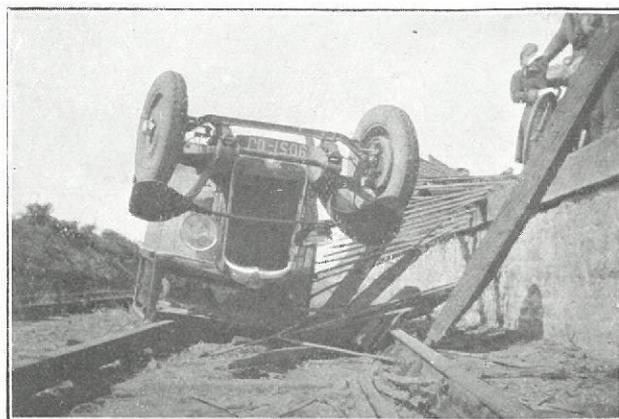
Monsieur,

Le 1^{er} Mai 1930, à 6 heures du soir, sur la route nationale d'Angoulême à Saint-Jean-d'Angély, j'ai heurté un camion de 10 tonnes chargé de blé, alors que ce dernier traversait la route nationale.

J'ai heurté ce camion à une vitesse de 80 kilomètres à l'heure et malgré ce choc formidable ma carrosserie a été à peine déformée, puisque l'acquéreur de cette voiture accidentée a pu la faire réparer et s'en servir très bien sans grands frais.

C'est grâce à cette carrosserie extra-robuste que les 4 occupants de la voiture ont pu être sauvés.

Paul MORAND,
Notaire.



Le Mans, le 18 Août 1930.

Monsieur,

Je vous adresse ci-inclus, deux vues de l'accident qui vient de m'arriver avec ma Berline C4 et dont je me suis sorti sans une égratignure.

Ne voulant pas que mon expérience soit sans utilité, je serais heureux que ces vues suggestives puissent vous permettre d'augmenter le nombre des adeptes de la " Tout-Acier ", dont l'efficacité de protection est ici indéniablement démontrée.

J. TROUVE,
14, rue de Vaux.



LA VOITURE EST TOMBÉE SUR UN TOIT QU'ELLE A DÉFONCÉ

Lisbonne, le 7 Novembre 1933.

.....ma voiture Citroën " Familiale C4 " a eu un grave accident le 29 Octobre dernier. Cet accident aurait pu causer ma mort sans la solidité de la carrosserie " Tout-Acier ", qui a supporté le grand choc résultant d'une chute de 20 mètres.

CANDIDO DOS REIS SIMOES.

RENCONTRE AVEC UNE LOCOMOTIVE A UN PASSAGE A NIVEAU RESTÉ OUVERT

Rémalard (Orne), le 12 Décembre 1932.

Monsieur,

Installé médecin de campagne dans les collines du Perche depuis cinq ans et demi, j'ai le plaisir de parcourir les routes et les chemins dans vos voitures, dont j'ai toujours eu satisfaction.

Par deux fois cette année, j'ai eu à déplorer des accidents graves (le 2 Janvier, collision avec un camion de 6 tonnes ; récemment, le 2 Décembre, " rencontre " avec une locomotive à un passage à niveau resté ouvert, accident au cours duquel je n'ai échappé à la mort que par miracle!)

Au cours de ces deux accidents, vos carrosseries " Tout-Acier " ont reçu un choc terrible, sans subir la moindre déformation, me permettant ainsi de sortir de ces accidents avec le minimum de blessures.

Je tenais, Monsieur, à vous mettre au courant de ces deux faits, à vous en féliciter et à vous en remercier.

Dr R. VERNHOLES,
Ancien externe des Hôpitaux de Paris.

MA FAMILLE ET MOI DEVONS NOTRE SALUT A LA "TOUT-ACIER"

Florensac, le 31 Décembre 1927.

Monsieur,

Je suis heureux de venir vous confirmer que, dans le grave accident que nous a infligé un chauffeur maladroit, nous n'avons dû, ma famille et moi, notre salut qu'à la solidité à toute épreuve de notre Citroën " Tout-Acier ".

Obligé de donner un violent coup de frein sur une route goudronnée et mouillée, notre voiture fit un tête-à-queue complet et, dans ce mouvement, se renversa une première fois sur le côté gauche, se redressa sur le toit, les roues en l'air, et se coucha contre un mur, les portières de droite presque dessous.

Sauf quelques contusions, nous sommes sortis (3 grandes personnes et 1 enfant), absolument sains et saufs, les glaces n'ayant même pas été brisées tellement la carrosserie a été résistante. Nous avons eu l'impression de rouler dans un tonneau. Les témoins de l'accident n'en croyaient pas leurs yeux.

Ferdinand SOULAIROL.

UN RÉTABLISSEMENT, ET L'ON REPART !



Sous la violence d'un choc en travers, cette " Familiale C4 " a fait un tour complet sur elle-même ; mais l'on constate qu'en dehors du point de choc, la carrosserie demeure intacte.

EMBOUTIE, ELLE A RÉSISTÉ

Saint-Dié, le 16 Octobre 1929.

Monsieur,

Je suis réellement enchanté de la voiture Citroën C6 Familiale que vous m'avez livrée.

Elle a fonctionné sans me causer le moindre ennui, même au moment du réglage.

Au bout de 10.000 kilomètres, elle a été violemment tamponnée par une automobile qui l'a emboutie ; elle a merveilleusement résisté à ce choc considérable qui, sans la carrosserie " Tout-Acier ", aurait causé incontestablement de très graves blessures aux occupants.

Henri KEMPF.

LA MORT DE MES CHERS AMIS A ÉTÉ ÉVITÉE

Lisbonne, le 24 Février 1924.

Ma voiture Citroën 10 sport, vient de tomber d'une hauteur d'environ 12 mètres. Grâce à la résistance de la "Tout-Acier", la mort de mes chers amis a été évitée.

Domingo SANCHO, de Sousa Uva.

TAMPONNÉ PAR UN TRACTEUR

Paris, le 15 Novembre 1929

Monsieur,

Propriétaire d'une voiture Citroën B. 14 G, j'ai été victime, samedi dernier, d'un accident qui aurait pu être très grave et n'a causé que des dégâts matériels, par suite de la parfaite solidité de ma voiture.

A la traversée de Chatou, au croisement de deux rues étroites, alors que j'abordais ce croisement à une allure très lente à cause de deux cassis dont je connaissais l'existence, j'ai été tamponné par un tracteur qui arrivait à ma gauche à une allure d'environ 50 kilomètres à l'heure. Le choc a projeté ma voiture contre le trottoir et elle s'est renversée complètement sur le côté droit.

Malgré ce choc, qui fut terrible, la carrosserie " Tout-Acier " a merveilleusement résisté et **aucune glace n'a été cassée**. J'ai pu sortir indemne avec les 4 personnes que j'avais avec moi ; car, ayant coupé mon allumage dès que j'ai senti le choc, j'ai ainsi évité que le moteur ne prenne feu.

Il est certain que, si j'avais eu une voiture avec caisse en bois ou métallique moins solide, les conséquences de l'accident auraient été très graves. Mon essieu a naturellement été complètement faussé, une main de ressort arrière tordue et certaines pièces cassées ; mais j'ai pu cependant, à faible allure, regagner Paris par mes propres moyens.

Robert PINGET,

Licencié ès Sciences, Ingénieur E.S.E.

Expert près le Tribunal Civil,

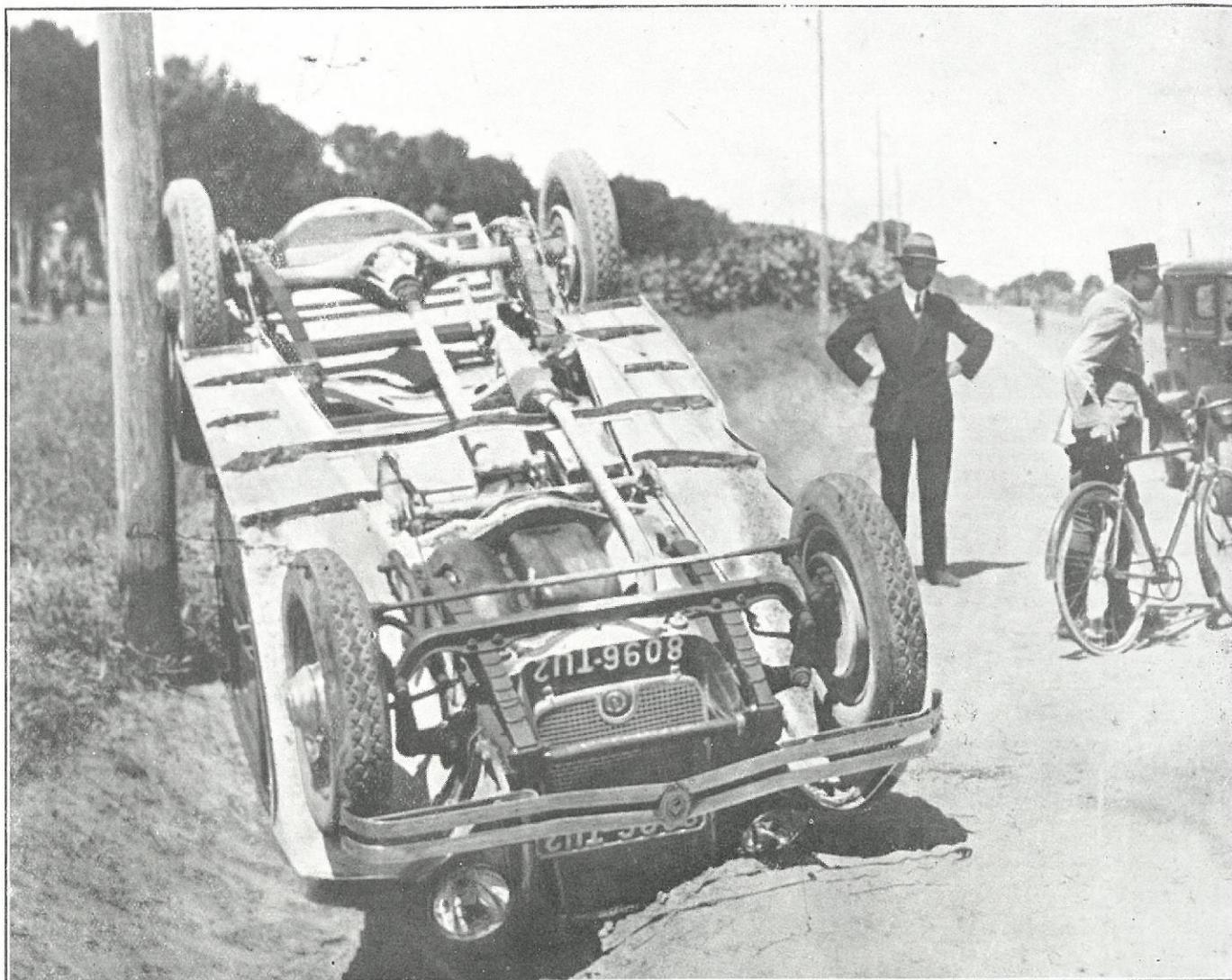
Arbitre près le Tribunal de Commerce de la Seine.

Accident survenu le 25 Décembre 1929 dans la côte de Cassel, près Hazebrouck.

Le conducteur, aveuglé par des phares, perdit le contrôle de sa direction et la voiture alla rouler par le travers où on la voit sur la photo. Le conducteur en sortit à peu près indemne.

ÉBLOUI PAR DES PHARES





CAPOTAGE DANS UN FOSSÉ A 75 KM. A L'HEURE

Tindja (Tunisie), le 10 Mai 1931.

....“ en voulant éviter un jeune arabe qui se jetait sur ma voiture, j'ai capoté dans un fossé et les 4 occupants n'ont été sauvés que grâce à la robustesse de votre carrosserie "Tout Acier", laquelle a résisté malgré la vitesse de 75 à l'heure.

COLIN.

UN ÉMOUVANT TÉMOIGNAGE

Lyon, le 23 Mars 1934.

Monsieur,

Au nom des miens et en mon nom personnel, je tiens à vous exprimer toute ma reconnaissance pour m'avoir, par l'intermédiaire de ma "Tout Acier", sauvé la vie.

Le 10 courant, après un violent orage et par suite d'un dérapage dû au torrent d'eau rencontré fâcheusement sur ma route, j'ai fait un retournement complet, puis une chute de 6 mètres dans un ravin. Ma pauvre voiture a fait 2 tours complets sur elle-même. Je suis sorti indemne par la porte.

Paul LAVENIR,
Ingénieur-chimiste
Le Deschaux (Jura)

Bourbourg, le 6 Mai 1930.

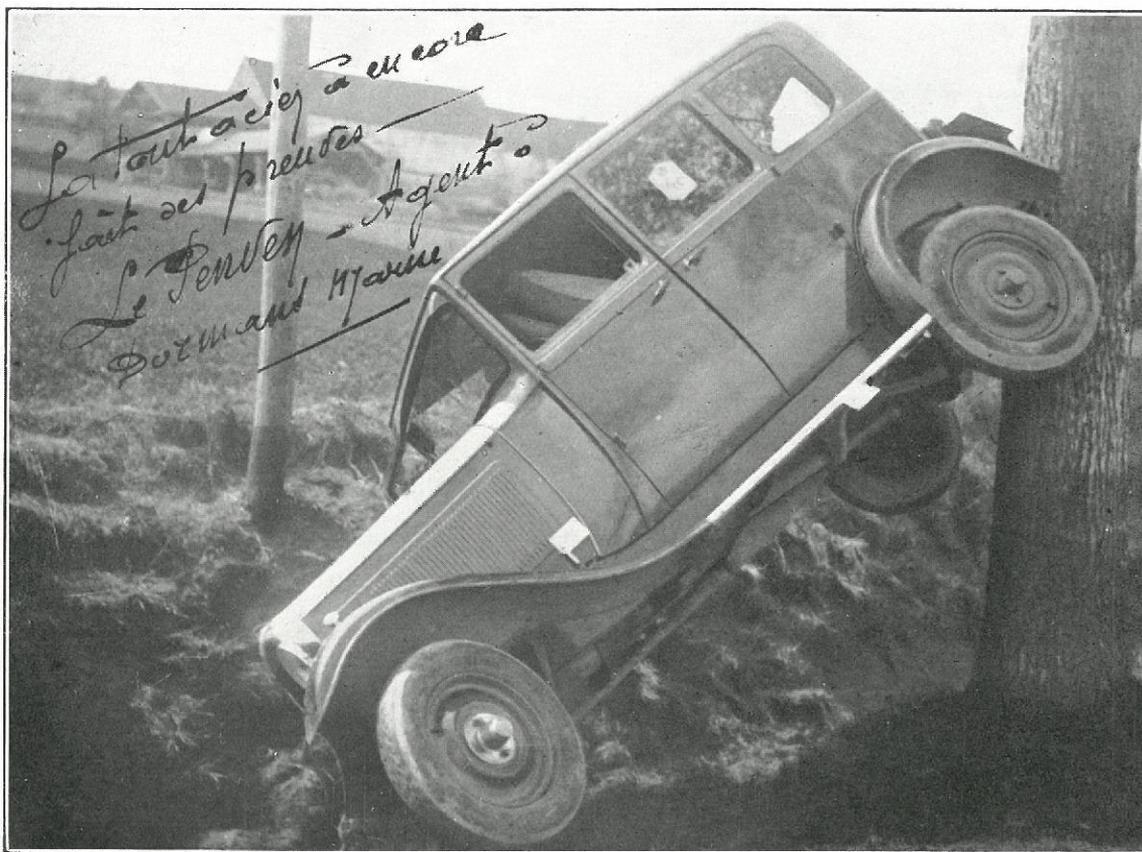
....., Après 75.000 kilomètres vaillamment parcourus, cette voiture vient d'avoir une fin glorieuse ; j'entends " glorieuse " pour son fabricant...

Elle a abordé et fauché, à l'allure de 60 à l'heure, le parapet d'un pont. Le chauffeur et son passager s'en sont tirés avec des contusions sans gravité ; et pourtant les photos que je vous envoie témoignent de la violence du choc : la " Tout-Acier " a, dans la circonstance, justifié sa fière appellation.

Benjamin VANDENBROUCQUE
Maire de Bourbourg (Nord).

UNE BAINNADE IMPRÉVUE





Voiture accidentée près de Troissy (Marne).

LA VOITURE - ÉCUREUIL

La carrosserie est intacte et le propriétaire en est sorti sans une égratignure.

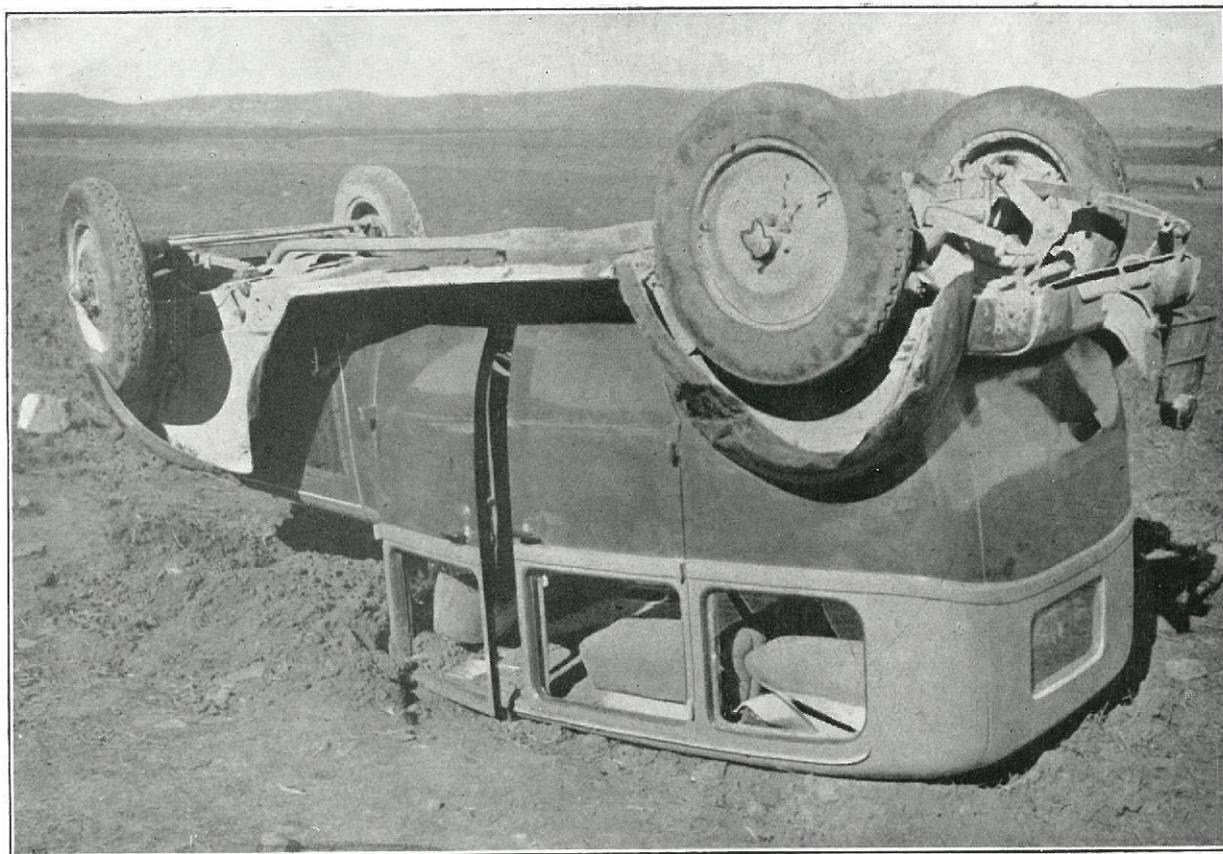
Laneuveville, le 26 Février 1934.

QUITTE POUR LA PEUR

....., Conduite intérieure C4 IX, heurtée à un passage à niveau par la locomotive faisant la manœuvre des wagons, à l'intérieur du chantier de la " Société des Stockages de l'Est ". Par le choc, la voiture a été renversée sur le côté gauche et traînée sur une longueur de 7 mètres environ. La locomotive a déraillé.

Le personnel de la maison s'est empressé de porter secours. La personne qui conduisait est sortie indemne de la voiture. "

Charles BERSON,
Directeur de la Société
Entrepôts et Stockages de l'Est.



BIEN MAL ACQUIS NE PROFITE PAS

Accident survenu près d'Alger en Août 1930 à une voiture volée.

L'image nous semble assez parlante pour se passer de commentaires ; mais les voleurs doivent, comme on dit, une fière chandelle à la " Tout-Acier ".

PAS UNE SEULE VITRE CASSÉE

Strasbourg, le 21 Novembre 1930.

.....ma voiture (C4 N° 3210 NV), tamponnée par l'arrière, a été projetée à 8 mètres et renversée.

Malgré la violence du choc, ma carrosserie a parfaitement bien résisté et je n'ai pas eu une seule vitre cassée, fait auquel je dois de n'avoir pas été moi-même plus gravement blessé.

Je tiens par la présente à vous adresser ma reconnaissance pour la résistance de ma voiture qui a ainsi réduit au strict minimum les dégâts matériels et corporels de cet accident.

F. de LA ROCHETTE.

**JE DOIS LA VIE A VOTRE
CARROSSERIE " TOUT-ACIER "**



Saint-Étienne-du-Molard (Loire), le 28 Novembre 1930.

.....Je suis sorti de la voiture que vous voyez renversée sans une égratignure et il est certain que je dois ma vie sauve à votre carrosserie " Tout-Acier ", qui a résisté d'une façon merveilleuse. Plus de 200 voitures se sont arrêtées et tous les occupants étaient stupéfaits de cette résistance.

Michel SACQUET.

**RENTRÉE AU BERCAIL PAR SES
PROPRES MOYENS**

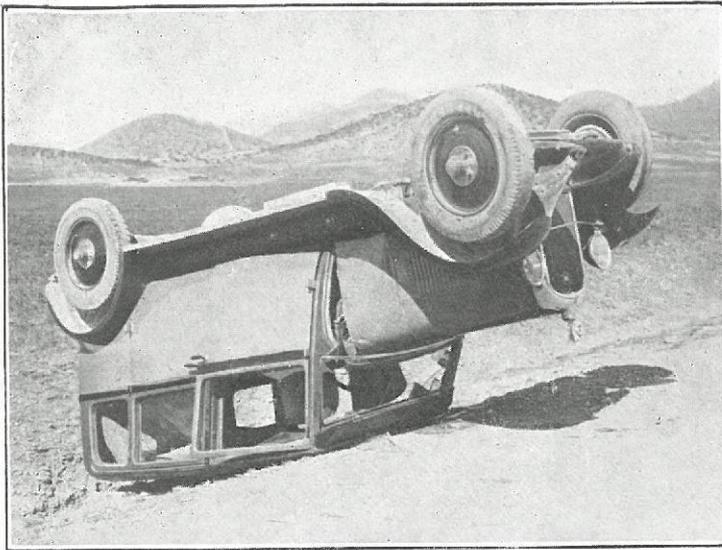


Le Havre, le 18 Décembre 1930.

.....il m'est agréable de vous signaler que la carrosserie " Tout-Acier " a parfaitement résisté à cette position inattendue et qu'après un dépannage assez laborieux, la voiture ayant fait son plein d'huile, d'essence et d'eau, a pu rentrer à Cherbourg par ses propres moyens.

Je considère comme un devoir de vous signaler la façon particulièrement brillante dont s'est comportée la carrosserie " Tout-Acier " et de rendre hommage à la construction Citroën.

J. ARIOUX.



UN RESQUILLEUR

QUI L'ÉCHAPPE BELLE

Batna, 5 Mai.

(La Dépêche de Constantine.)

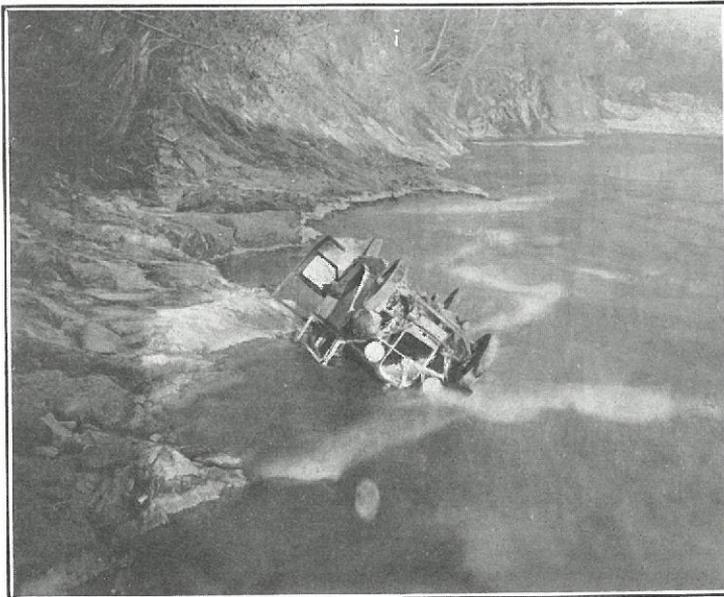
Lundi dernier, à 5 h. 30 du matin, un accident qui aurait pu avoir des suites graves et où, heureusement, il n'y a pas de mort à déplorer, s'est produit à 3 kilomètres de la ville, sur la route du Ravin-Bleu.

Le sieur Boulifa Hamida, chauffeur d'auto, se présentait au garage Citroën, chez M. Georges Cherri et y retirait sans autorisation de son propriétaire, M. Nacéri Mahmoud, une voiture Citroën B. 14, prétendant qu'il avait à faire un voyage à l'Usine du Ravin-Bleu.

Tout alla bien à l'aller, mais au retour, Boulifa Hamida voulant doubler une calèche qui prenait la droite de son auto, accrocha le devant de ce véhicule dont l'avant-train fut brisé. L'auto capota sur le terrain de l'ancien champ de courses et se retourna complètement, après avoir franchi un fossé en accotement de la route. Le chauffeur put heureusement sortir par la portière sans être blessé et se retirer indemne de sa fâcheuse position.

Une enquête a été immédiatement ouverte par la gendarmerie de Batna.

A. C.



LE PLUS ENNUYEUX,

C'EST L'EAU FROIDE

Accident survenu à M. HOUDRY, de Grenoble.

Au pont d'Aubessagne (Route Napoléon), la voiture fit une chute de 14 mètres dans la rivière Le Drac. Le propriétaire s'en tira avec quelques égratignures.

PRECIPITÉE DANS LE VIDE D'UNE HAUTEUR DE 120 MÈTRES

Grenoble, le 14 Novembre 1931.

Monsieur,

Je me fais un plaisir de vous exprimer toute la satisfaction que j'ai éprouvée le jour où j'ai pu apprécier la résistance des carrosseries de la maison Citroën.

C'était dans une circonstance tragique : A la suite d'un affaissement de terrain, en montagne, ma voiture C4 a été précipitée dans le vide d'une hauteur de **120 mètres**, ainsi que l'a établi un procès-verbal de gendarmerie.

Les occupants n'ont eu que des blessures relativement légères et doivent indiscutablement leur salut à la solidité de votre " Tout-Acier ". En effet, malgré 10 à 15 tours sur elle-même, la voiture s'est à peine gondolée. Les photographies que je vous remets sont le meilleur témoignage de mes affirmations.

Je ne souhaite à personne d'avoir à déplorer un semblable accident ; mais je souhaite à tous les conducteurs, qui auraient le malheur de subir un pareil choc, d'être possesseurs d'une Citroën.

Paul LARDANT

Avocat à la Cour d'Appel.

UN BOND DE 6 MÈTRES DANS UN RAVIN ROCHEUX



Accident survenu à M. Robert Florentin, en Décembre 1933, au lieu dit : Les Basses-Barraques (route Napoléon).

La voiture fit un bond de 6 mètres dans un ravin rocheux. Grâce à la résistance de la " Tout-Acier ", le propriétaire en sortit sans une seule égratignure.

Besançon, le 22 Février 1934.

.....Ma famille et moi devons la vie à votre carrosserie " Tout-Acier ".

H. CHARNAY.

LA CARROSSERIE, VITRES "SÉCURIT" COMPRISES, EST DEMEURÉE ABSOLUMENT INTACTE

PRÉFECTURE
DE L'AVEYRON

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Rodez, le 12 Octobre 1933.

CABINET

7

Monsieur le Directeur Général,

Propriétaire d'une C 6 G. 1931 Familiale, je viens d'avoir un accident grave qui m'a permis d'apprécier la bonne qualité et la résistance de votre carrosserie.

Par suite de l'imprudence d'un conducteur adverse, prenant à une assez forte vitesse (apparemment plus de 60 à l'heure) son virage à gauche à un tournant prononcé et très masqué, une collision de la plus grande violence s'est produite avec ma voiture, qui prenait le tournant à 35 à l'heure environ. Le dommage matériel a été considérable et ma voiture rendue à peu près inutilisable (radiateur enfoncé - roues avant brisées - châssis tordu - enveloppe du moteur brisée - moteur probablement endommagé). Mais malgré la violence du choc, grâce à son bon équilibre, la voiture brusquement immobilisée est restée sur place, déportée à peine de quelques degrés, et, surtout, la carrosserie, vitres "Sécurité" comprises, est demeurée absolument intacte. Grâce à cela, ni mon chauffeur, ni moi-même, ni aucune des deux autres personnes qui se trouvaient avec nous dans la voiture n'eurent de blessure ni même d'égratignure sérieuse.

C'est un témoignage que je tiens à rendre en vous adressant mes remerciements, à la stabilité de la C 6 G ainsi qu'à l'excellente qualité de sa carrosserie et de son armature.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

A. ANTONY,
Préfet de l'Aveyron

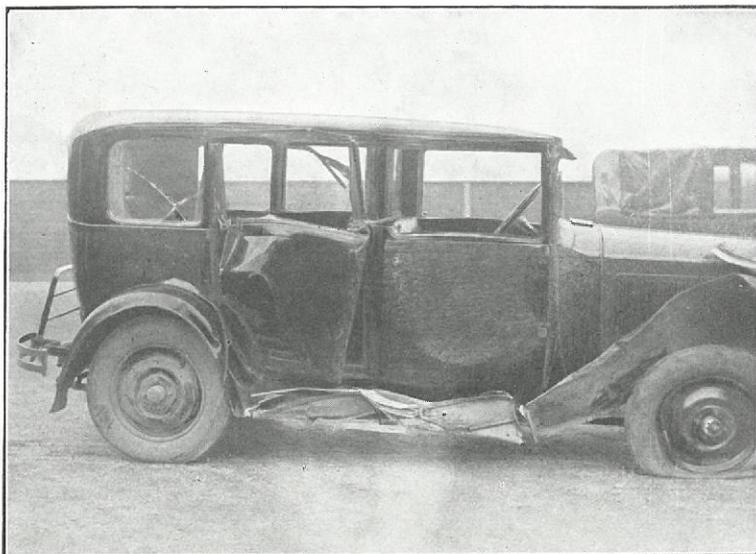
A. Antony

QUE SONT DEVENUES CES VOITURES ? LA PLUPART, SI CE N'EST TOUTES, ROULENT ENCORE.

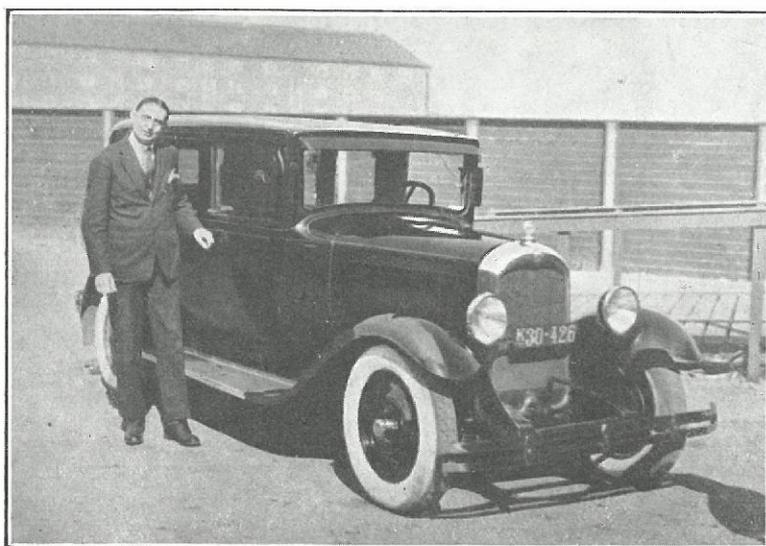
Une " Tout-acier " accidentée reste toujours réparable. Suivant la gravité des cas, ou bien l'on débossèle le métal, ou bien l'on remplace la partie b'essée, ou l'on change enfin le panneau entier. Mais la voiture dans tous les cas, refait un long bail de jeunesse.

Voici, entre mille autres, une Familiale-taxi accidentée à Copenhague. Un tramway l'avait tamponnée. Qui pourrait le dire aujourd'hui ?

APRÈS L'ACCIDENT



APRÈS LA RÉPARATION





SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN

Capital 400.000.000 Frs.

133, Quai de Javel - PARIS (XV^e)