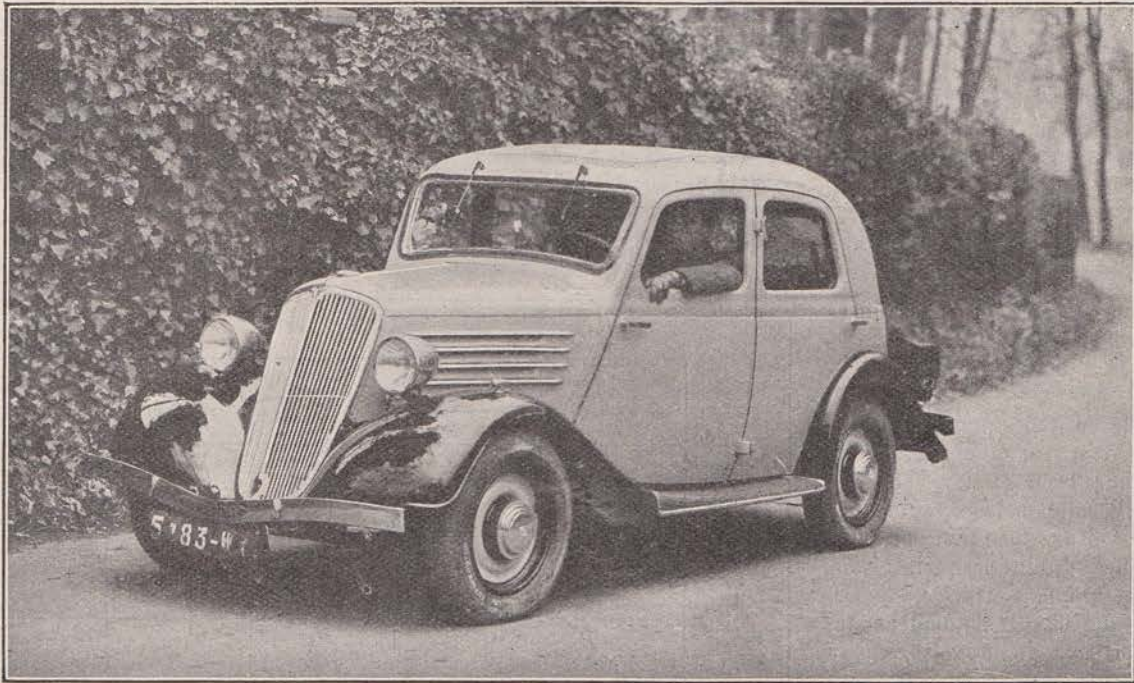


Essai d'une Celtaquatre RENAULT



La voiture qui a fait l'essai.

CARACTÉRISTIQUES DE LA VOITURE

Moteur quatre cylindres monobloc, à soupapes latérales, de 70 millimètres d'alésage et 95 millimètres de course.
Cylindrée : 1.500 centimètres cubes.
Puissance effective : 34 CV. à 3.500 tours-minute.
Alimentation en essence par pompe mécanique.
Allumage par batterie et distributeur à avance semi-automatique.
Embrayage à disque unique fonctionnant à sec.
Boîte de vitesses à trois vitesses : la deuxième est silencieuse par engrenages hélicoïdaux constamment en prise ; la deuxième et la troisième sont synchronisées.

Rapport du couple conique : 8 x 34.
Poids de la voiture à vide : 880 kilogrammes.
Nombre de kilogrammes de la voiture par cheval du moteur au régime de la puissance maximum : 26.
Voie : avant, 1^m,28 ; arrière, 1^m,28.
Empattement : 2^m,45.
Contenance du réservoir d'essence : 35 litres.
Contenance du carter du moteur : 5 litres.
Diamètre de braquage : 9^m,60.

Itinéraire de l'essai. — Paris, Corbeil, Fontainebleau, Montargis, par N. 7 ; Montargis, Aubigny-sur-Nère par N. 7 et N. 140, soit 174 kilomètres environ et retour par la même route.

Vitesse moyenne au cours de l'essai. — Les 174 kilomètres du parcours d'aller ont été accomplis en 2 h. 25 s., ce qui correspond à une moyenne de 72 kilomètres à l'heure.

Vitesse maximum de la voiture. — Un kilomètre lancé est parcouru

en 36 secondes, ce qui correspond à 100 kilomètres à l'heure.

Consommation d'essence. — La consommation d'essence au cours de l'essai précité a été d'environ 9 litres aux 100 kilomètres.

Consommation d'huile. — Nulle en service urbain, elle atteint au maximum 140 grammes aux 100 kilomètres, quand on soutient une allure élevée.

Consommation d'eau. — Mémoire.

Essai de démarrage. — La courbe de démarrage ci-après met en valeur la qualité des accélérations de la Celtaquatre : en particulier, le 50 à l'heure est obtenu au bout de 100 mètres, le 80 après 400 mètres seulement : c'est la conséquence heureuse d'un rapport puissance-poids assez élevé.

Essai de freinage. — On se reportera au graphique correspondant : l'arrêt est obtenu à 60 à l'heure en 18 mètres,

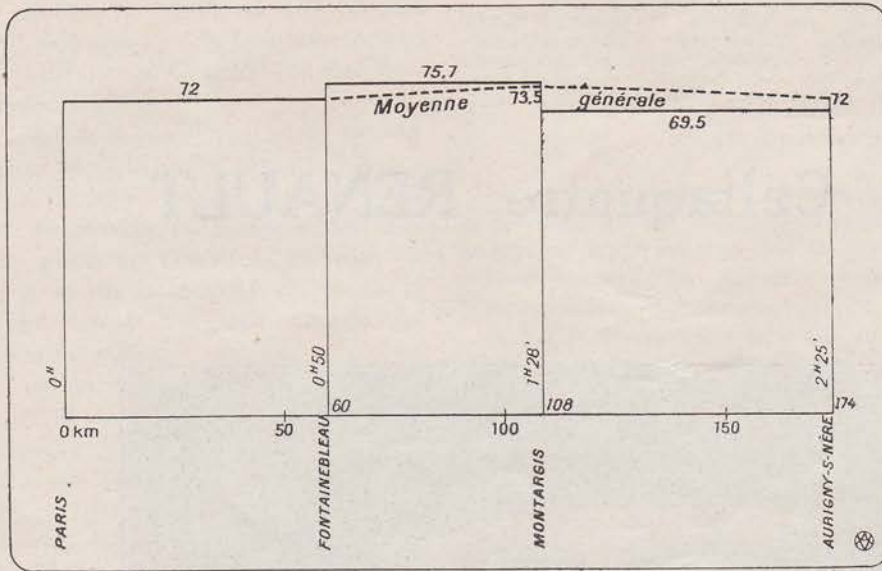


Fig. 1. — Graphique de l'essai effectué.

à 80 en 33 mètres : ce sont des chiffres particulièrement éloquentes.

L'essai de la Celtaquatre n'a pas porté seulement sur une période de quelques jours : en effet, la Société des Usines Renault a bien voulu nous confier la voiture pendant près de trois semaines, durant lesquelles nous l'avons constamment utilisée.

L'essai ci-dessus met en évidence les qualités routières de la voiture ; sa tenue de route et sa suspension sont remarquables, et une direction très peu démultipliée, quoique absolument exempte de réactions — la chose n'est pas si fréquente — assure une aisance de conduite vraiment exceptionnelle.

La Celtaquatre est une voiture très bien équilibrée, la répartition des masses ayant fait l'objet d'une étude minutieuse : la preuve en est dans une stabilité très élevée, et cela, quelle que soit l'adhérence des pneumatiques sur

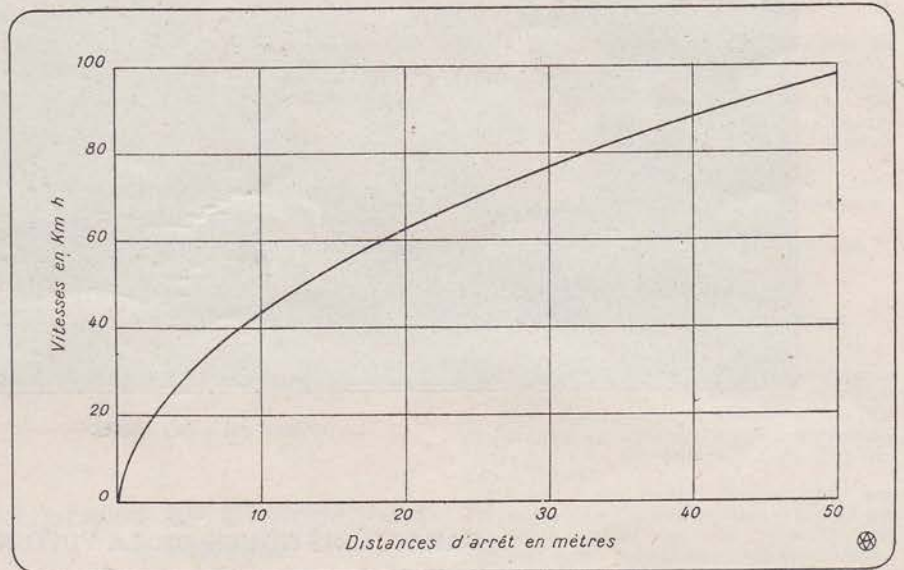


Fig. 3. — Essai de freinage.

la chaussée : dans Paris, j'ai effectué, à la même heure, le même parcours

Enfin, on a apprécié la boîte à deux vitesses silencieuses et synchronisées, dont la manœuvre est d'une aisance déconcertante, et le thermostarter Solex qui libère réellement le conducteur de toute sujétion au moment du lancement du moteur.

Et, pour terminer, disons que la commande du démarrage par la pédale d'accélérateur est vraiment pratique ; si, en particulier, on vient à caler au cours d'une manœuvre quelconque, on repart aussitôt sans avoir de commande spéciale à actionner.

Au résumé, la Celtaquatre, excellente routière, est une voiture étonnante en ville, possédant au plus haut point les qualités manœuvrières aujourd'hui indispensables à ce genre de trafic.

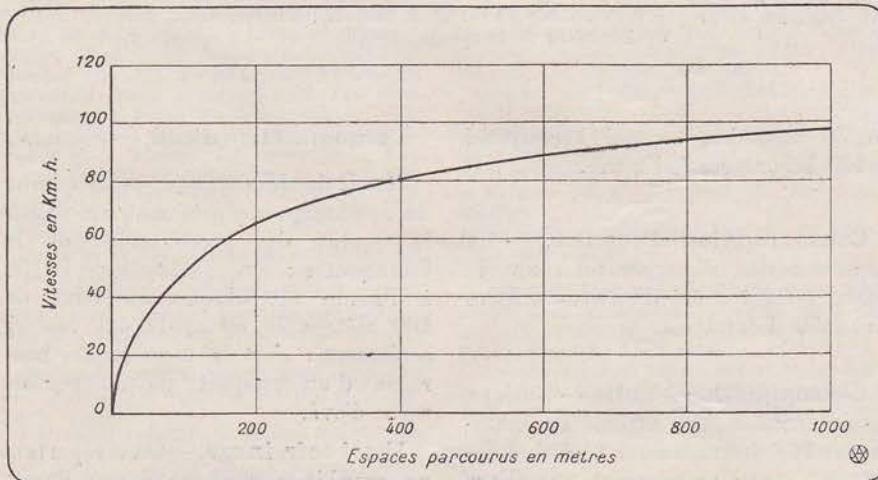


Fig. 2. — Essai de démarrage.

RENÉ CHARLES-FAROUX.