

La Vivasport Renault 1935.

LES BELLES VOITURES

Aérodynamisme : tel est le signe sous lequel semblent se placer, cette année, toutes les « belles voitures » du Salon. Tantôt plus discrètement, tantôt au contraire avec une audace qui d'abord surprend l'œil, puis le séduit bientôt par son harmonie rationnelle et la science étudiée de ses

lignes, toutes les marques ont adopté l'esthétique nouvelle. Ce n'est pas seulement, ici, affaire de mode ou d'engouement du public. Depuis que l'automobile existe, en dehors de ses perfectionnements mécaniques et marchant, d'ailleurs, de pair avec eux, les transformations extérieures qu'a subies son aspect ont toujours été commandées par des raisons inhérentes au progrès même de la locomotion, et non par le caprice. Un problème restait à résoudre : le conflit de la vitesse et de la résistance de l'air. Le profil aérodynamique a apporté la solution. Il a créé du même coup une curieuse analogie de formes entre la voiture qui dévore la route, le navire qui sillonne les flots et l'avion qui fend l'air. Tous trois, qui avaient à vaincre un obstacle de même nature, y sont parvenus par une technique semblable. Rien de plus expressif, de ce point de vue, que le rapprochement de notre gravure entre le fameux avion *Rafale*, vainqueur de la coupe Deutsch de la Meurthe et détenteur du record de l'heure, avec la nouvelle Nervasport Renault 1935. L'un et l'autre engin appartiennent, si l'on peut dire, à la même famille. Ils ont une ressemblance qui atteste leur parenté. Ainsi se trouve créé un style qui est bien celui de notre époque possédée par le vertige de la vitesse. Conquête merveilleuse de l'homme qui s'affranchit par sa science des servitudes que lui imposaient jusque-là les lois naturelles.

Aussi bien Renault avait-il été, en France, un précurseur des modèles aérodynamiques, mais, devant le succès qu'avaient obtenu ses premières tentatives, il n'a pas hésité à monter ce genre de carrosseries sur toutes les voitures de sa gamme si complète.

Cette gamme comprend d'abord quatre types de 4-cylindres : la **Celtaquatre**, la **Monaquatre**, la **Primaquatre** et la **Vivaquatre** ; puis deux types de 6-cylindres : la **Vivasport** et la **Vivastella** ; enfin trois types de 8-cylindres : la **Nervasport**, la **Nervastella** et la **Reinasport**.

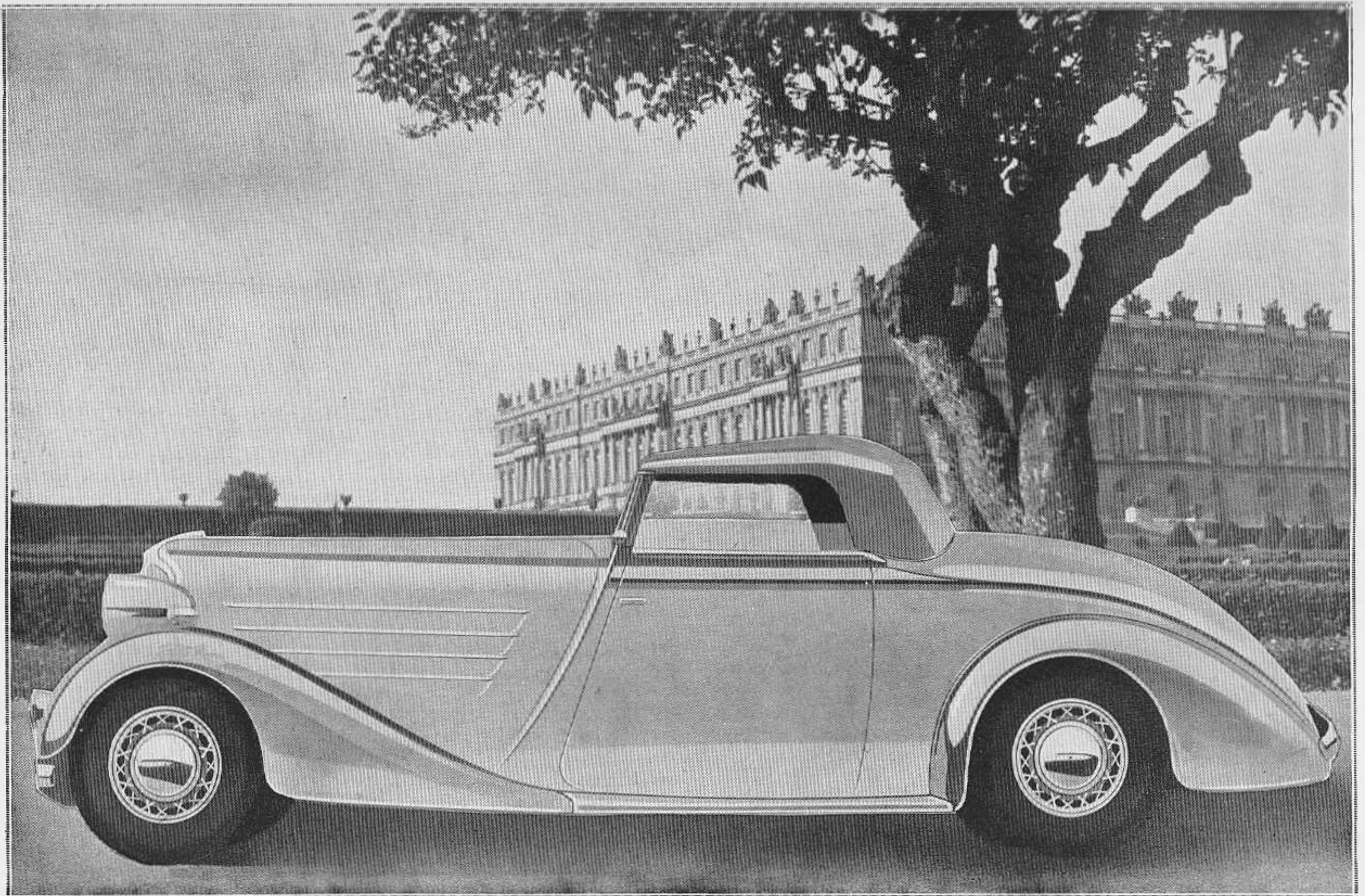
L'innovation est celle de la **Celtaquatre**, petite voiture d'à peine 900 kilos, susceptible de performances remarquables pour la modicité de son prix de revient et d'entretien. Comme sa sœur aînée la **Vivasport**, elle est munie d'un moteur puissant, qui lui donne des accélérations et des reprises particulièrement franches. Elle peut transporter aisément quatre personnes et sa malle intérieure de grande capacité permet d'emporter les bagages nécessaires au grand tourisme. Cette voiture est la digne descendante de la **Primaquatre** qui, depuis 1931, a rencontré tant de faveur auprès des bourses modestes. En la créant Renault a voulu atteindre



La nouvelle Nervasport Renault 1935
inspirée du fameux avion « Rafale ».



La Celtaquatre Renault 1935.



Le cabriolet Nervasport Renault 1935.