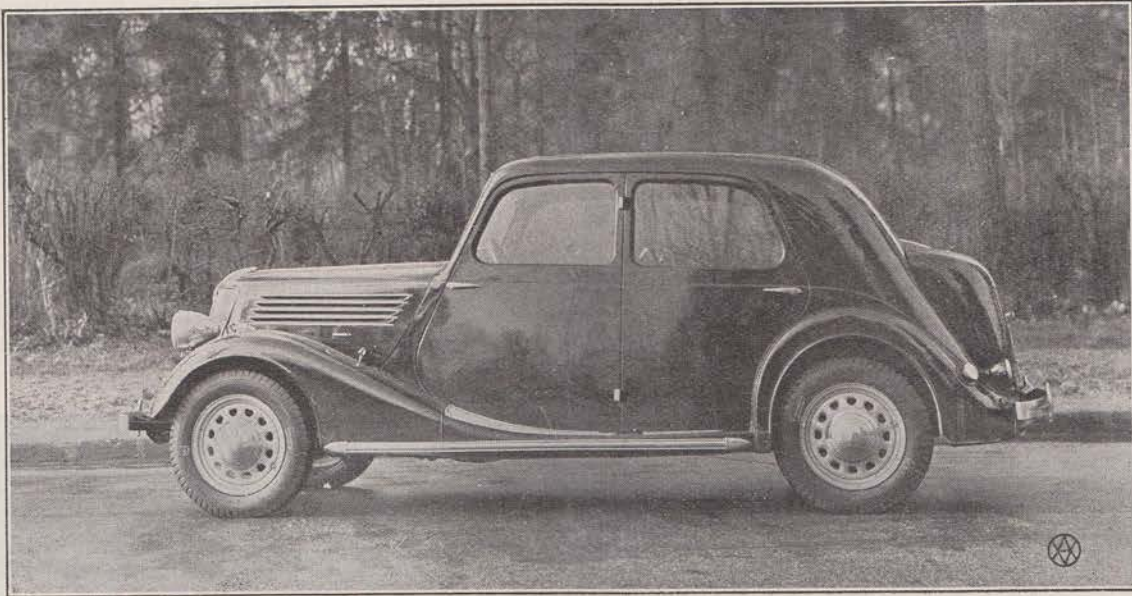


Essai d'une voiture RENAULT Celtaquatre 1937



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA VOITURE

Moteur 4 cylindres 70 × 95. Cylindrée, 1.463 centimètres cubes. Graissage sous pression. Carburateur « Solex ». Allumage par batterie (avance automatique et correcteur à main). Refroidissement par pompe. Réglage automatique de la circulation d'eau par thermostat. Cadre trapézoïdal à longerons-caissons, traverses tubulaires et écharpes obliques. Suspension assurée à l'avant par deux ressorts droits et à l'ar-

rière par un ressort transversal. Quatre amortisseurs hydrauliques à double effet.

Freins à came flottante et réglage par le point d'appui.

Direction à vis globique et galet double.

Voie avant et arrière, 1^m,300.

Pneus, 5,25 × 16.

Empattement, 2^m,71.

Poids : 1.050 kilogrammes (conduite intérieure 4-5 places.)

La voiture qui a été mise à ma disposition pour les essais est une conduite intérieure de série à 4-5 places.

J'ai parcouru, avec cette voiture, environ 1.000 kilomètres en tout, soit 750 kilomètres dans Paris et banlieue et 250 kilomètres sur la route.

La saison se prêtant assez mal à un essai sur route, j'ai dû me borner à parcourir l'itinéraire suivant :

Sèvres, Saint-Germain, Mantes, Vernon, Louviers, Evreux, Nonancourt, Dreux, Houdan, Versailles, Sèvres, soit 237 kilomètres.

Le diagramme de marche pendant cet essai est reproduit ci-contre.

Vitesse maximum. — La vitesse maximum chronométrée sur la route

d'Evreux à Nonancourt ressort à 98 kilomètres à l'heure.

Le même kilomètre a été parcouru successivement dans les deux sens, d'abord en 37 secondes 1/5, puis en 36 secondes, juste. Vitesse moyenne : 98 kilomètres à l'heure.

Vitesse moyenne. — Sur tout le parcours indiqué plus haut, de Sèvres à Sèvres, la vitesse moyenne a été de 72^{km},8 à l'heure. Cette moyenne, il est vrai, a été fortement réduite par l'allure très modérée dans la banlieue immédiate.

Si nous prenons, en effet, le parcours Saint-Germain-Evreux, nous avons 104 kilomètres parcourus en 85 minutes, soit 73 kilomètres de moyenne.

D'Evreux à Saint-Cyr, par Nonancourt, 96 kilomètres parcourus en 72 minutes : vitesse moyenne, 80 à l'heure.

Entre Evreux et Nonancourt, sur route droite et libre, 26 kilomètres ont été parcourus en 18 minutes, soit 86,5 de moyenne.

Consommation. — Sur la route et sur l'itinéraire indiqué, la consommation a été de 10^l,8 aux 100 kilomètres.

Dans Paris et la banlieue, la consommation moyenne ressort à 10^l,400.

Il y a lieu de rapprocher le chiffre de consommation sur la route de la vitesse moyenne obtenue.

Consommation d'huile. — A peine

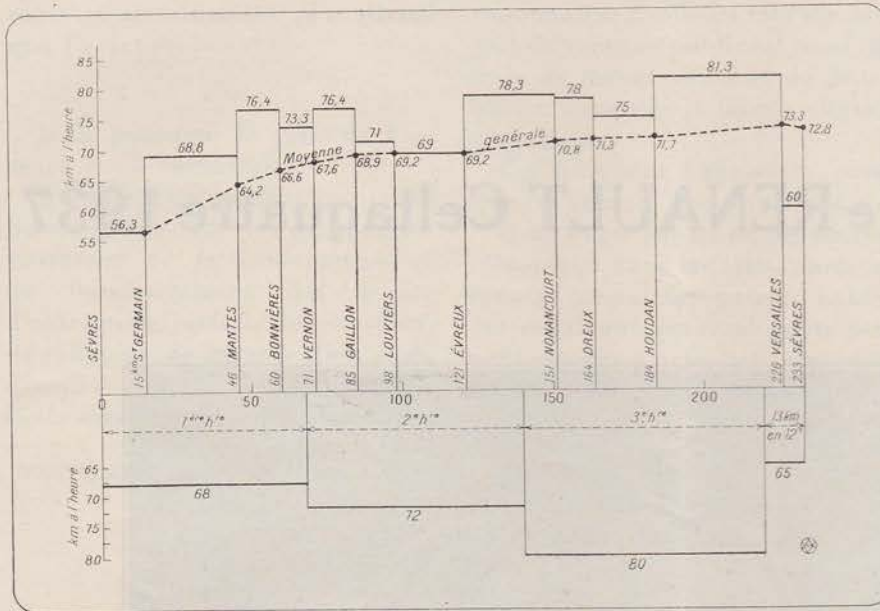


Fig. 1. — Moyenne générale et moyennes partielles sur le parcours Sèvres-Evreux-Sèvres.

mesurable : sur 1.000 kilomètres environ un demi-litre.

Consommation d'eau. — Néant.

Essais de démarrage. — Sur les courbes de démarrage ci-contre, on voit que la vitesse de 60 kilomètres à l'heure est atteinte en 200 mètres et la vitesse de 80 kilomètres en 560 mètres.

La voiture présente donc de belles accélérations, étant données l'importance de sa carrosserie, sa cylindrée et surtout sa consommation.

Freinage. — La courbe de freinage fait ressortir une accélération négative de l'ordre de 7^m,50 par seconde par seconde sur bon terrain.

Freinage très puissant par conséquent.

OBSERVATIONS

La Celtaquatre est une voiture dans laquelle on se trouve tout de

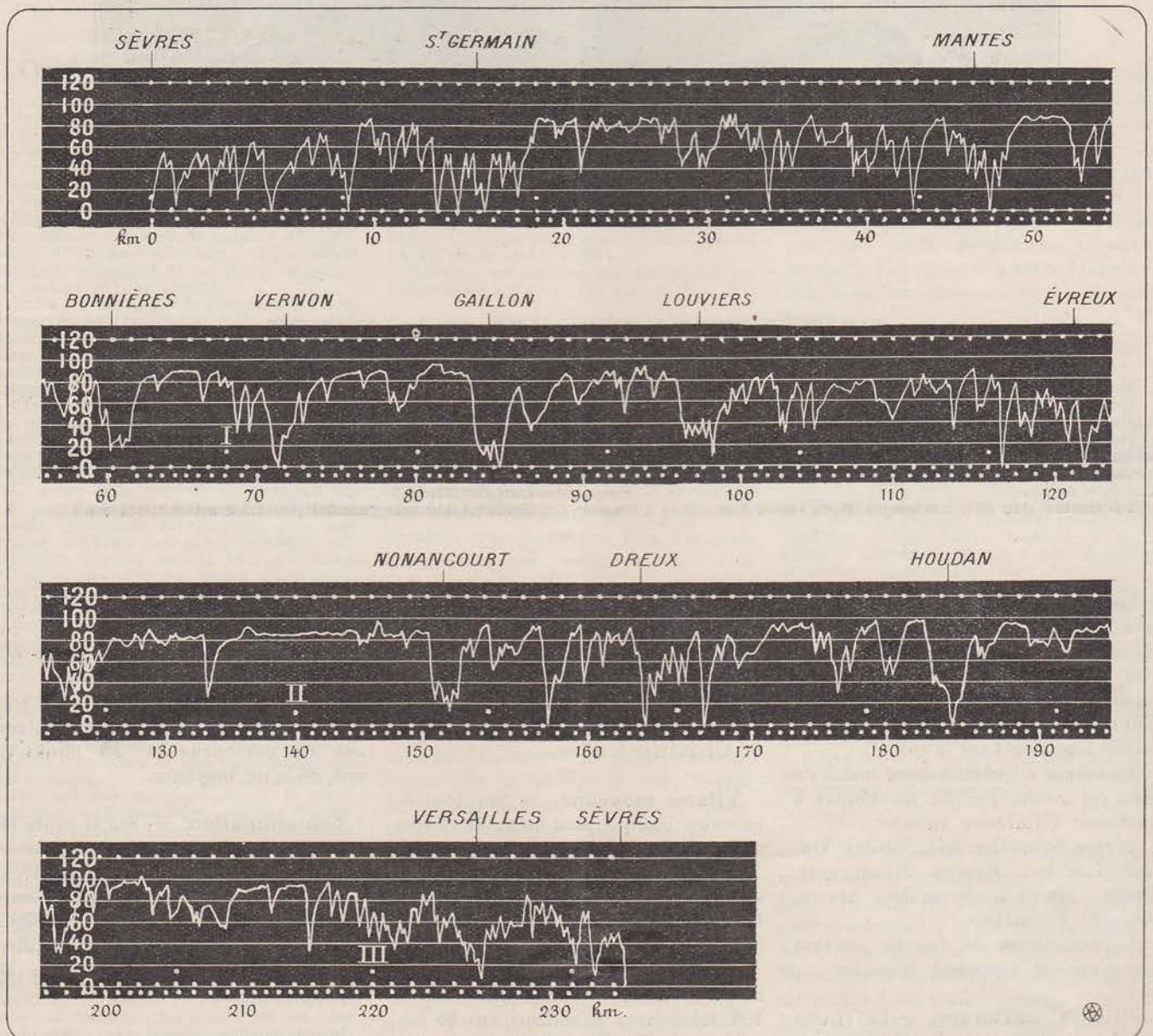


Fig. 2. — Diagramme de marche Sèvres-Evreux-Sèvres (Enregistreur T. E. L.).

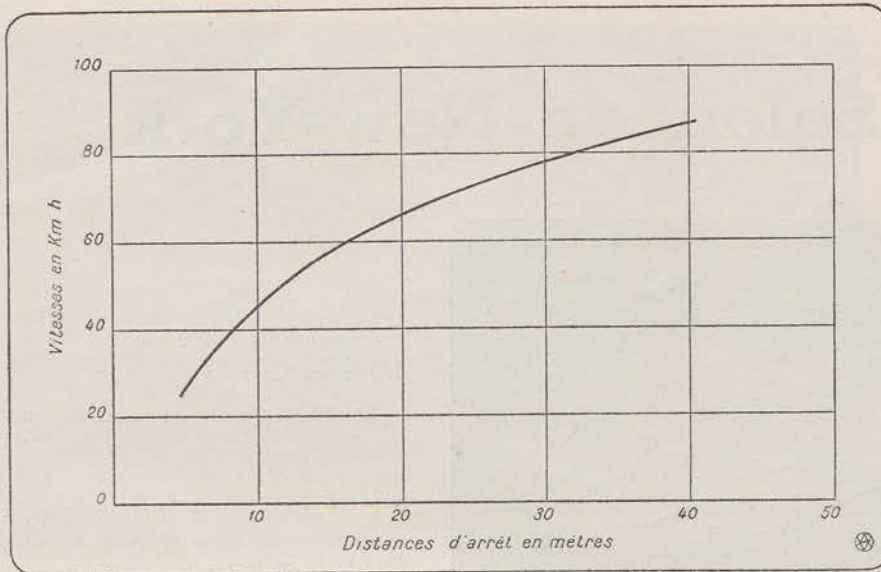


Fig. 3. — Courbe de freinage.

suite chez soi. On a vu plus haut ses performances.

Voyons maintenant quelques détails.

Moteur. — Au démarrage même par temps froid (-5°), le starter à deux positions Solex facilite la mise en régime. On peut le mettre

presque tout de suite après le départ dans la position intermédiaire.

Le moteur tourne sans vibrations gênantes dans toute la zone d'utilisation.

Transmission. — L'embrayage est correct et doux. Boîte de vitesses très

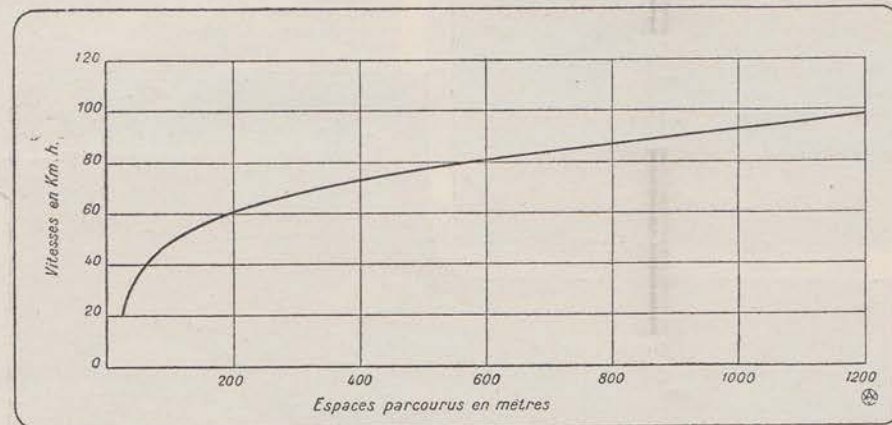


Fig. 4. — Courbe de démarrage rapportée aux espaces parcourus.

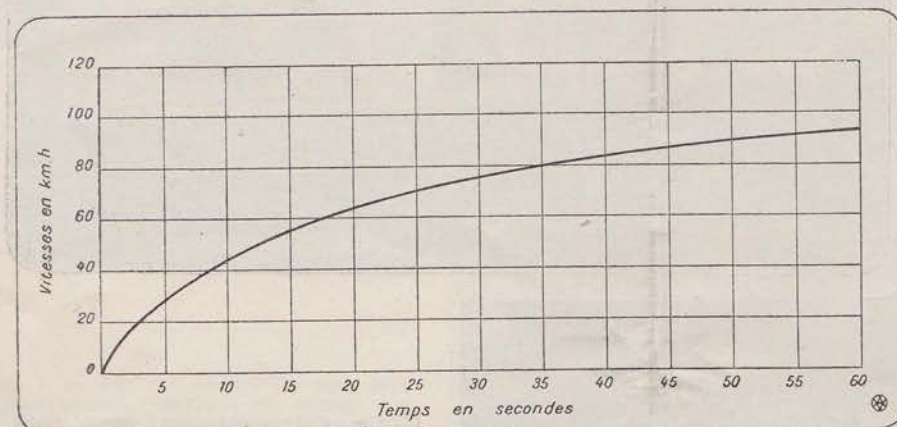


Fig. 5. — Courbe de démarrage rapportée au temps.

silencieuse. Pont absolument silencieux.

Suspension et tenue de route. — Suspension très douce, très bonne tenue de route aussi bien dans les virages qu'en ligne droite.

Direction. — La direction mérite une mention spéciale. Elle est extrêmement douce à commander, bien que moyennement démultipliée. Elle revient parfaitement après les virages, même en marchant à très faible allure. Il suffit, après un virage, d'ouvrir les doigts pour que la voiture reprenne la ligne droite. Aucune réaction dans le volant et aucun point dur quand on braque à fond.

Freins. — Les freins sont puissants et très progressifs.

..

Dans l'ensemble, voiture très plaisante, qui convient parfaitement pour les déplacements dans Paris et en outre capable de soutenir les allures de tourisme, même pour des randonnées prolongées.

Sa consommation, très modérée, en fait un instrument économique et agréable.

HENRI PETIT.

NOUVELLE REVUE AUTOMOBILE

Organe de liaison entre les *constructeurs*,
les *agents* et les *usagers* de l'Automobile

Revue trimestrielle

Rédacteur en chef : **Charles FAROUX**

Abonnements : France, 20 fr. ; Étranger, 25 fr.

Prix spécial pour les pays ayant accepté
l'échange du tarif postal réduit : 22 fr. 50

Le numéro : 7 fr. 50

DUNOD, Editeur, 92, Rue Bonaparte, PARIS-6^e

Sommaire de la livraison du 20 Janvier 1937

Le « Service à créer » : C. Faroux. — Le problème général du freinage : H. Petit. — Les freins et leur commande : R. C. Faroux. — Le réglage des freins : P. Maillard. — L'échange-standard des mâchoires de freins : P. Maillard. — La 402 Peugeot : R. C. Faroux. — Véhicules industriels : Caractéristiques et prix des principales marques. — Les machines à régler les freins : P. Maillard. — Les garnitures de freins : P. Maillard. — Chronique judiciaire : P. Lefèvre-Tantet. — La garniture de frein Brakeblok : M. d'About.