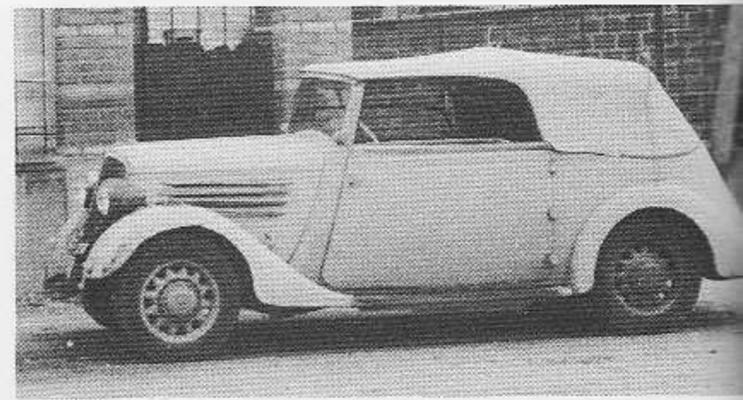


A droite : 1935, « Primaquatre » et « Monaquatre ». Plus de coach ni de conduite intérieure deux portes, mais une berline et deux cabriolets : cabriolet 2 places + spider et cabriolet 4 places sous capote (ci-contre) appelé coach décapotable.



Right : 1935 Primaquatres and Monaquatres. No more « coach » and 2 door saloon but only a 4 door saloon and 2 cabriolets in 2 seater + dickey or 4 seater tourer form (seen here).

Below : The Renault look for 1935. No more projecting boot but only aerodynamic bodies with new bonnet, 2 glass rear window, fast back, horizontally stored spare wheel under the luggage compartment accessible from inside.

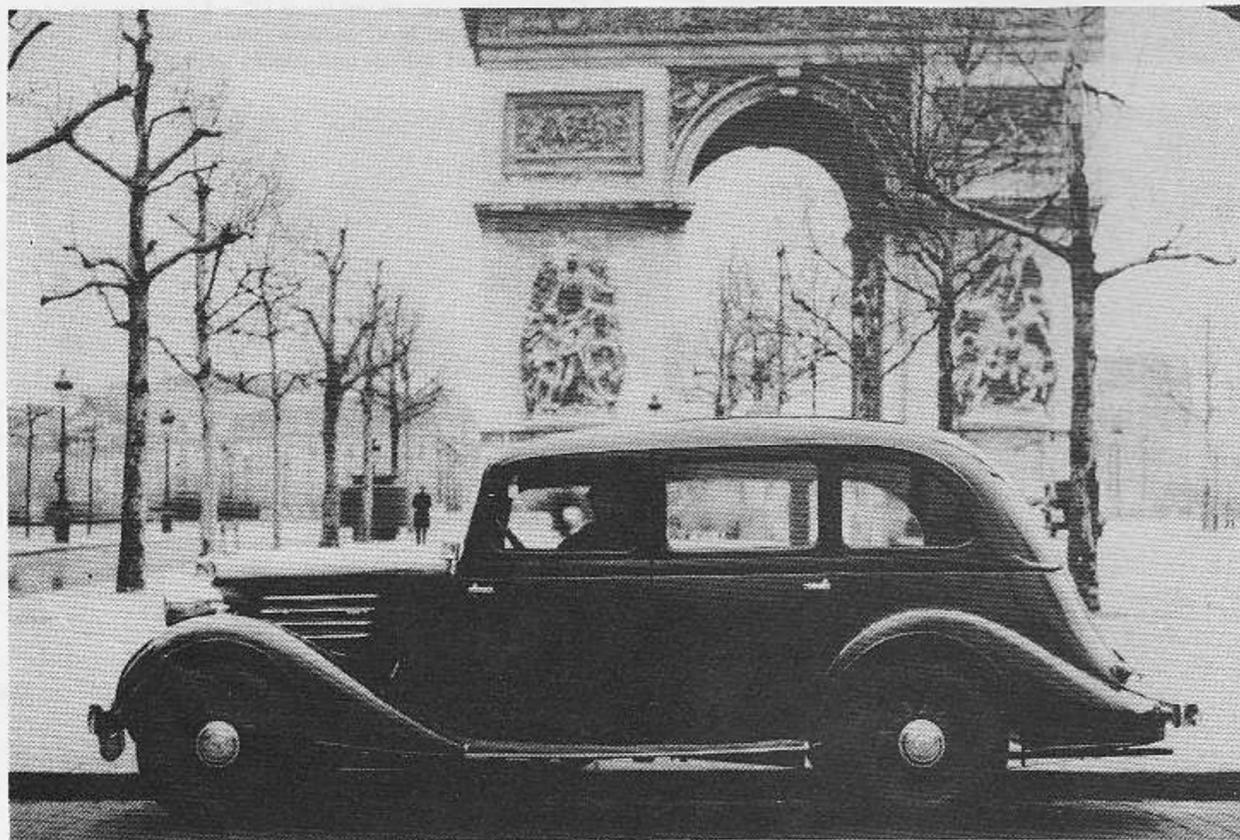
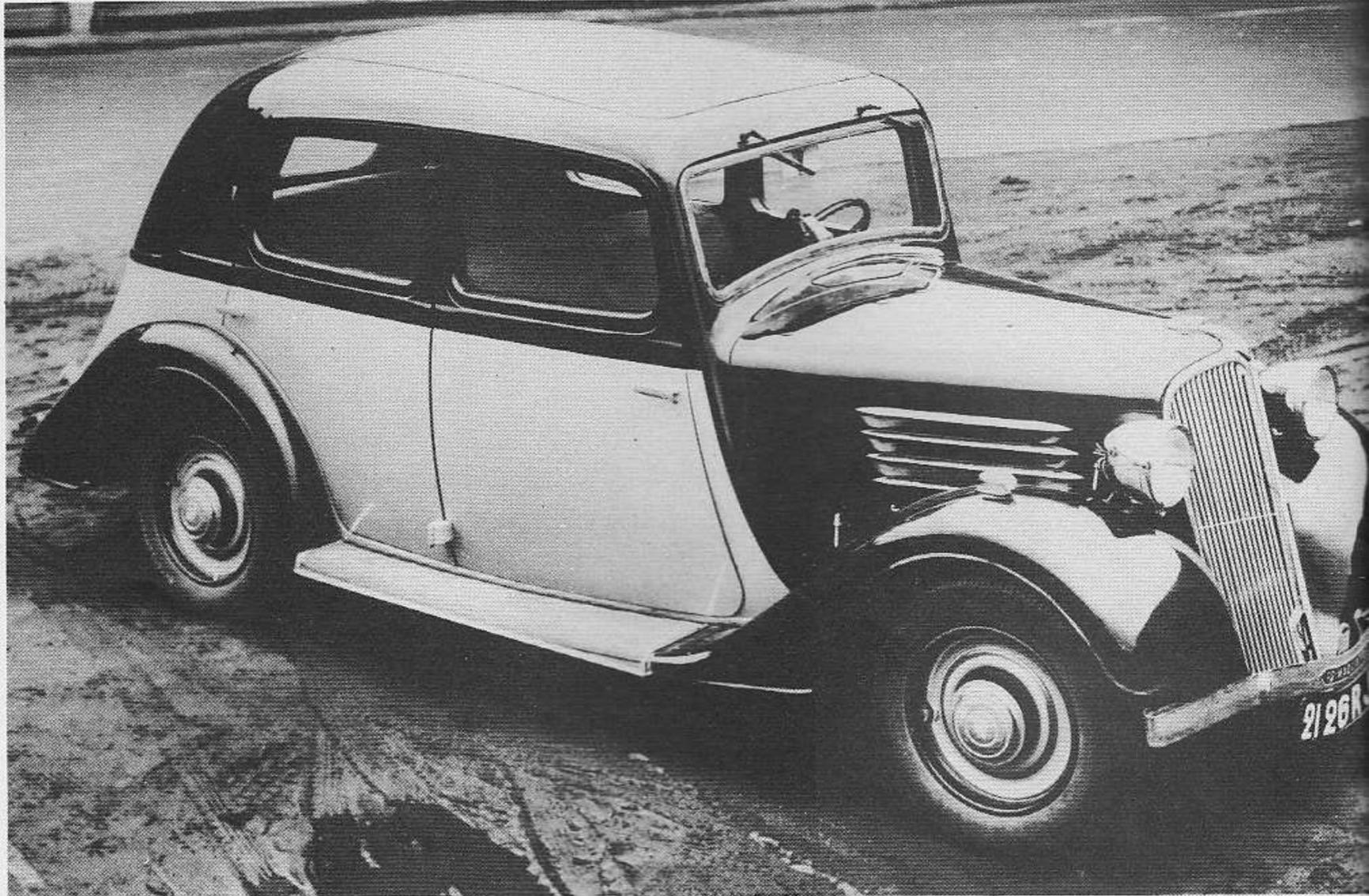
Ci-dessous : Le style Renault 1935 (ici sur « Primaquatre », la « Monaquatre » restant identique). Plus de carrosseries à malle extérieure, uniquement des caisses aérodynamiques modifiées par rapport à 1934 : nouveau capot, lunette arrière en deux parties, arrière plus fuyant, roue de secours placée horizontalement sous coffre à bagages ; accès à celui-ci par l'intérieur, accès à la roue de secours par trappe extérieure.

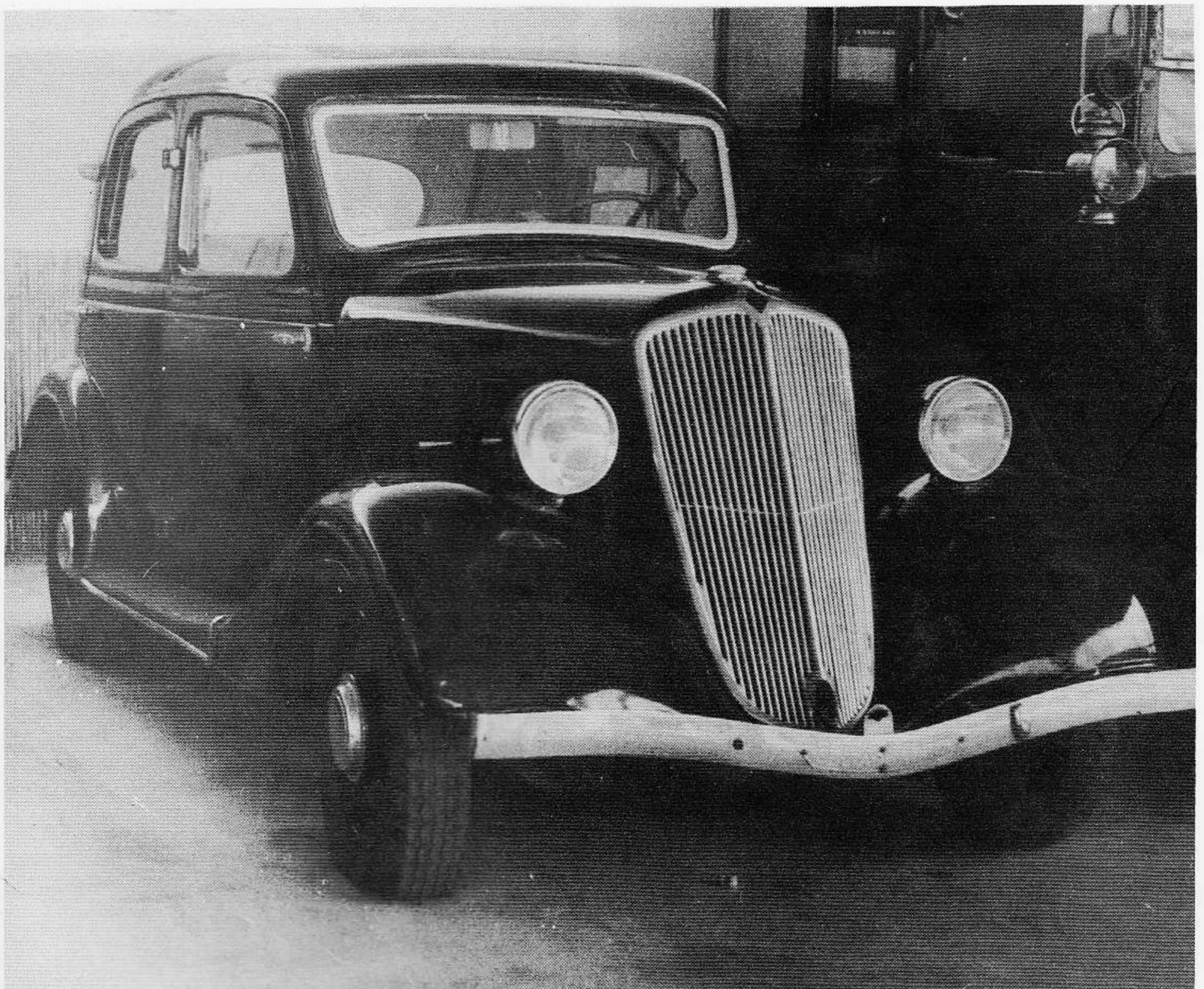
« Vivaquatre » 1935. Renault la propose en conduite intérieure (ci-dessous à gauche) et, sur châssis long, en familiale et en commerciale. Les roues « artillerie » sont caractéristiques de 1935 et 1936.

En bas, à droite : La « Celtaquatre » 1935 : nouveau capot, roues à rayons, mais caisse identique aux premières séries et gardant son style 1934 (roue de secours extérieure, glace arrière en une seule pièce). On vit aussi quelques rares faux-cabriolets.

Below left : the 1935 Vivaquatre is available as a 4 seater saloon or in limousine and commercial form. The artillery wheels are typical of 1935-36 models.

Below right : a 1935 Celtaquatre with new bonnet, wire wheels but body similar to 1934 models with external spare wheel and one-glass rear window.





... Concurrence ?

Au début de 1932, Peugeot qui jusqu'alors n'avait pas été un concurrent vraiment sérieux pour Renault, lance la « 301 », une 8 cv. dotée d'un robuste châssis « bloc tube » à roues avant indépendantes et habillée avec un très large choix de carrosseries, toutes très bien dessinées. De son côté, Citroën — qui, d'ailleurs, en a besoin — va renouveler sa gamme et présentera, au Salon de 1932, une « 8 », une « 10 », une « 10 légère » (reprenant la formule « Primaquatre ») ainsi que deux 6-cylindres, la « 15 » et la « 15 légère » : ces nouvelles Citroën sont basées sur un châssis à structure tubulaire ; elles sont offertes avec un choix de carrosseries encore plus large que celui des Peugeot et les caisses de série sont des tout-acier « monopièce ».

Face à cette concurrence menaçante mais qui, finalement, lui laissera une bonne part du marché, Renault réagit en doublant la « Monoquatre 8 », 70 x 95, 1.463cm³, en

modifiant le dessin de ses carrosseries (même style général mais lignes plus souples, calandre en coupe-vent type « Stella » sur les modèles luxe) et en ajoutant à la gamme « Mona/Prima », uniquement composée de la Berline et du faux-cabriolet, trois nouvelles caisses : une conduite intérieure deux portes, une conduite intérieure six places et un « coach » fort élégant. L'empattement de la « viviquatre » est modifié (2,89 et 3,13 m.) et toutes les Renault sont montées sur de nouvelles roues sans déport, chaussées en Superconfort (140 x 40 pour les « Mona » et « Prima », 160 x 40 pour la « Vivaquatre »).

Année automobile 1934 : la « Monoquatre 7 » est supprimée, la « Monoquatre 8 », la « Primaquatre » et la « Vivaquatre » reçoivent une nouvelle calandre plus inclinée que celle de 1933 et leurs caisses sont à nouveau modifiées : plus de conduite intérieure 2-portes, la Berline et la 6-glaces sont traitées dans le style du « coach » (inchangé), avec sa coupure

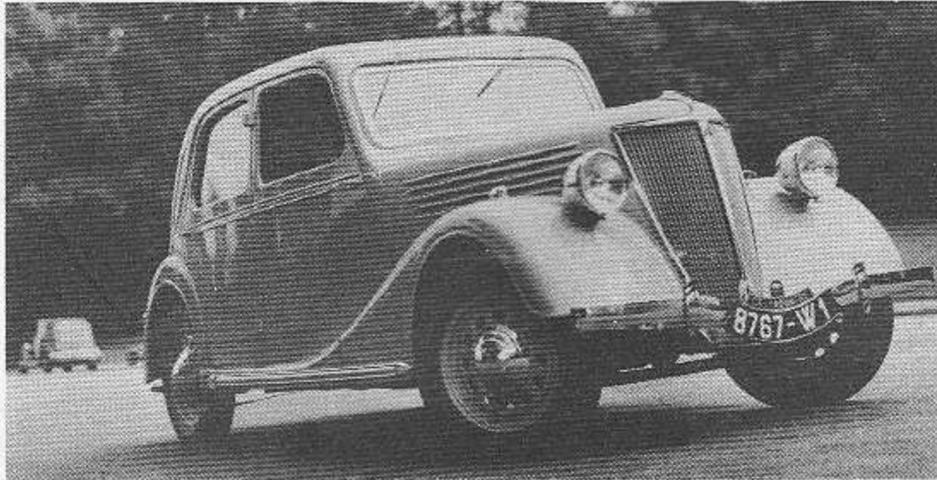
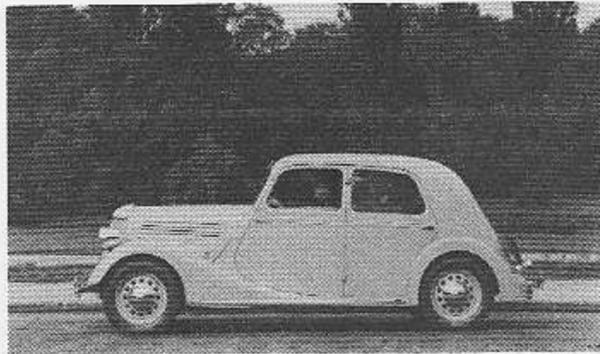
Ci-dessus : la « Celtaquatre », telle qu'elle parut en mai 1934 : capot à trois volets, roues à voile plein. C'est, en fait, une « Monoquatre » plus petite, aux lignes plus fuyantes.

Above : the first Celtaquatre born in 1934 : three side vents and disc wheels. Actually, it was a smaller Monoquatre with more streamlined lines.



A droite : vue de profil d'une « Primaquatre » 1937, en exécution « série ». La plaque d'immatriculation est maintenant sur l'aile arrière gauche au lieu d'être intégrée à la caisse.

Right : side view of the series 1937 Primaquatre. The registration plate is now on the left rear wing.



Ci-dessus : 1937, la « Celtaquatre ». Comme pour la « Primaquatre », les caisses sont celles de 1936, agrémentées de deux baguettes latérales, mais une nouvelle calandre modifie le visage des Renault, par ailleurs montées désormais sur roues Dunlop au lieu des roues « artillerie ».

A droite : « Celtaquatre », 1936, le cabriolet quatre places, dit coach décapotable. Remarquez le pare-brise rabattable, et la forme de la porte, propre aux deux cabriolets (quatre places et deux places + spider).

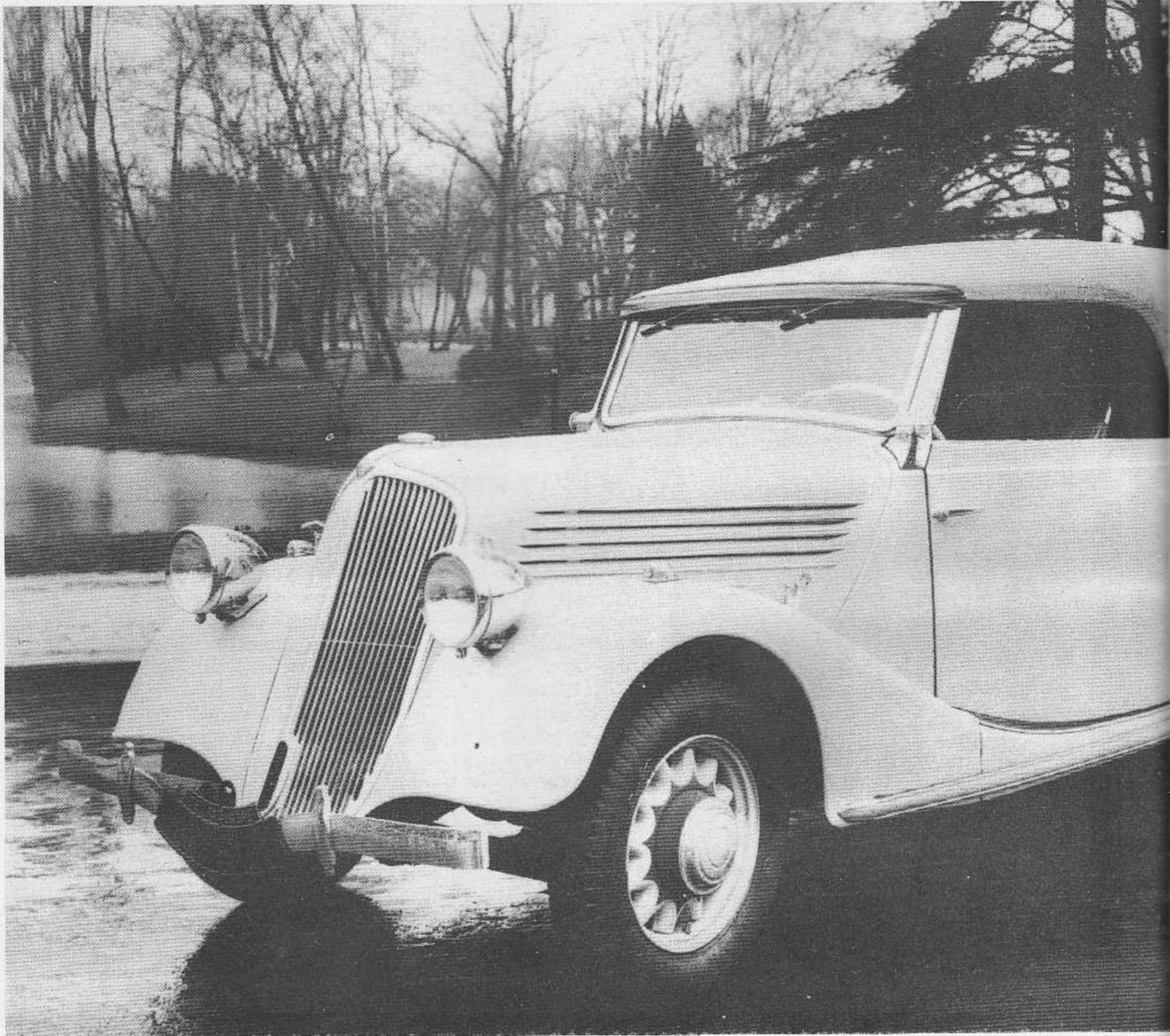
En haut, à droite : le faux cabriolet « Celtaquatre » 1936, voiture à la mode de cette époque.

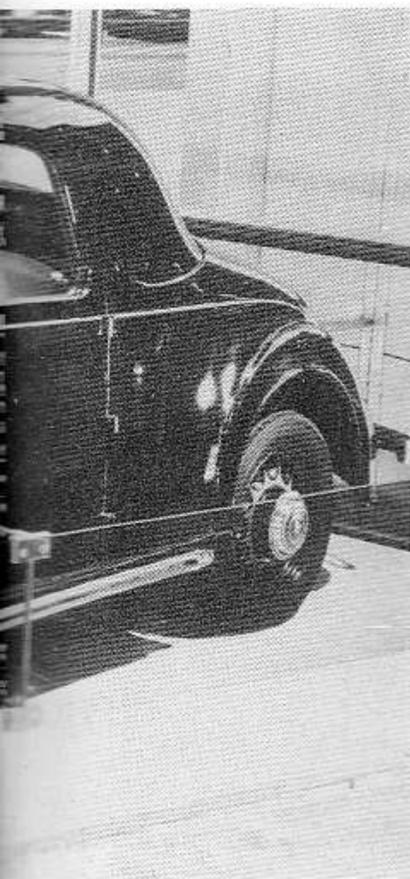
Above : the 1937 Celtaquatre. As for the Primaquatre bodies are on the 1936 pattern decorated with two side moulding. A new front grille gives better look to the Renault which are now fitted with Dunlop disc wheels instead of artillery ones.

Right : the 1936 4 seater convertible Celtaquatre.

Note the folding windscreen and the square shaped door fitted only to cabriolets.

Top right : the Celtaquatre 2 seater coupé.





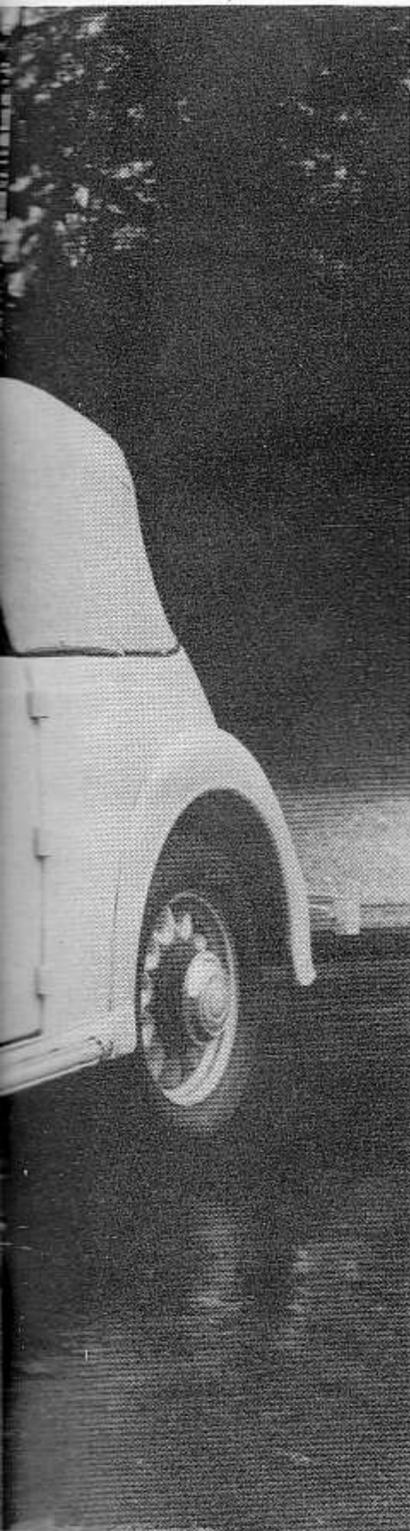
caractéristique entre capot et caisse, et elles sont souvent traitées en deux tons contrastés (noir et bleu pétrole, noir et rouge, noir et ivoire, noir et vert très pâle). Et, à ces caisses classiques, bien dessinées, bien équilibrées, Renault ajoute bientôt des carrosseries « aérodynamiques » aux lignes générales plus fuyantes, caractérisées par leurs ailes à bavolets et leur arrière très arrondi laissant la roue de secours à l'extérieur mais incorporant le coffre. Peugeot présente aussi des caisses aérodynamiques, mais Renault marque un point sur Citroën, contraint de se contenter d'ajouter des bavolets aux ailes de ses « Rosalie ».

L'anti-traction

En mai 1934, Citroën frappe un grand coup en présentant la « 7 », une voiture qui n'a rien de commun avec tout ce que l'on a construit jusqu'ici. Pour barrer la route à cette concurrente qui s'annonce très dangereuse, Renault lance la « **Celtaquatre** », une voiture qu'il voudrait bien faire

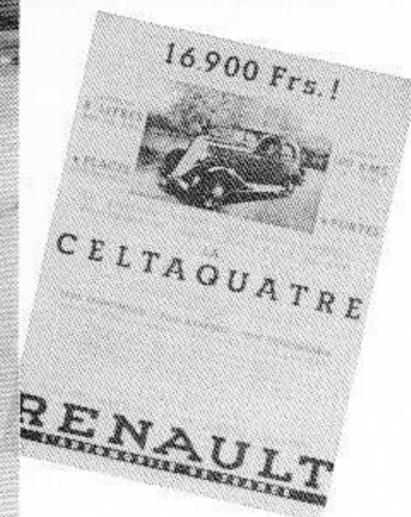
prendre pour quelque chose de nouveau ; en fait, ce n'est rien d'autre qu'une « Monaquatre » au châssis raccourci (2,45 m) et à la carrosserie moins spacieuse, une voiture parfaitement traditionnelle et n'ayant pas la moindre caractéristique traditionnelle moderne à opposer à celles de la Citroën. A l'actif de la « Celtaquatre », une maniabilité et une vivacité supérieures à celles de la « Monaquatre » en raison de ses dimensions et de son poids réduits. Étudiée sans conviction, la « Celtaquatre » connaît un certain succès, en raison des nombreuses maladies de jeunesse dont souffre la « 7 » Citroën.

L'année 1935 ne voit, dans la gamme des 4-cylindres Renault, d'autre changement important que des modifications de carrosserie : nouveau capot à aubages horizontaux chfomés, caisses 1934 modifiées dans leur partie arrière (lunette en deux parties, roue de secours non apparente), emploi fréquent de nouvelles roues à gros rayons en remplacement des roues à voile plein. Encore un changement d'empattement pour la « Vivaquatre » : 2,95 et 3,17 m.



A gauche : la « Primaquatre » 1936 : nouvelle carrosserie, inspirée de celle des « grand sport ». A l'empattement près, la « **Celtaquatre** » est identique ; quant à la « Monaquatre », elle a disparu.

Left : the 1936 Primaquatre with new body copied after the « grand sport » line. The **Celtaquatre** is similar except for the wheelbase. The Monaquatre had been phased out.

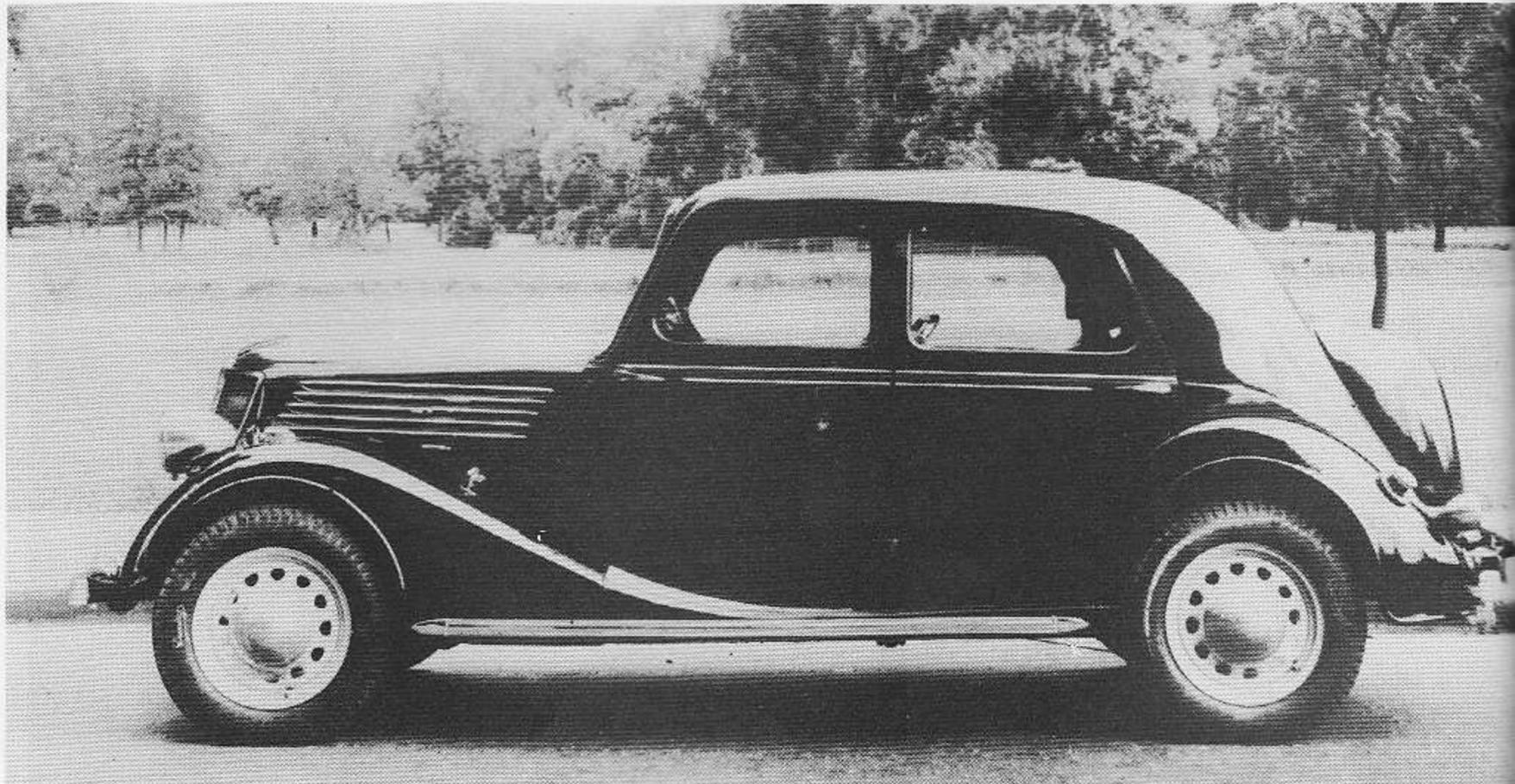
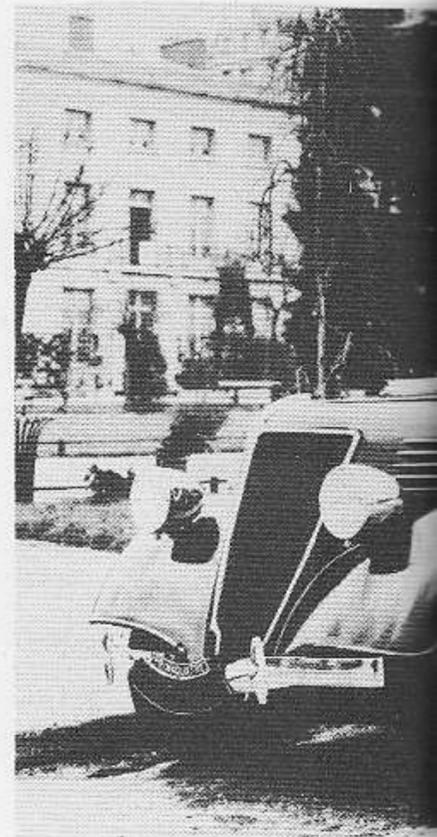


Du nouveau à Billancourt.

Au salon de 1934, à côté de ses carrosseries aérodynamiques de série, Renault présenta le prototype d'une voiture « hyperaérodynamique » qui, modifiée, débarrassée de ce qu'il y avait d'exagéré dans ses formes, fut commercialisée dans le courant de 1935 sous la désignation de « grand sport ». Au salon de 1935 (modèle 1936), Renault reprit le style général des « grand sport ». Au salon de 1935 (modèle 1936), Renault reprit le style général des « grand sport » pour les carrosseries de ses nouvelles 4-cylindres : il n'y a plus de « Monoquatre », la « Celtaquatre » est établie sur un nouveau châssis de 2,71 m., la « Primaquatre » sur un châssis de 2,86 m. et la « Vivaquatre » sur un seul empattement, 3 mètres. « Celtaquatre » et « Primaquatre » sont livrables en Berline, faux cabriolet tôle, coach décapotable (cabriolet quatre places) et cabriolet deux places + spider, la « Vivaquatre » existe en berline et en familiale. Un modèle

dépouillé, dont la diffusion sera confidentielle, fait son apparition, la « **Celtastandard** » : elle reprend les roues à rayons « fil » des anciennes « **Celtaquatre** » et ses ailes avant portent, en biais, un embouti rectiligne destiné à les rigidifier.

Ce changement de style n'est pas le seul, chez Renault, en cette année faste : la « **Celtaquatre** » conserve son moteur 70 x 95, mais la « Primaquatre » et la « Vivaquatre » reçoivent un nouveau groupe de 2:383 cm³, 14 cv. fiscaux, aux cotes de 85 x 105, le fameux moteur « 85 » qui survivra longtemps après 1945 sur les 1:000 kg, les « Prairie » et autres « Savane » et les 2,5 tonnes, avant que le moteur de la « Frégate » ne prenne la relève. Avec 55 ch. réels, le moteur « 85 » 4-cylindres fait jeu égal avec celui de la « 402 » Peugeot et dépasse largement celui de la « 11 » Citroën (46 ch. à l'époque) ; si techniquement, la Renault est en retard sur ses concurrentes, elle les surpasse en accélération, en vitesse sur bonne route et sa finition est supérieure à celle de la « traction ».

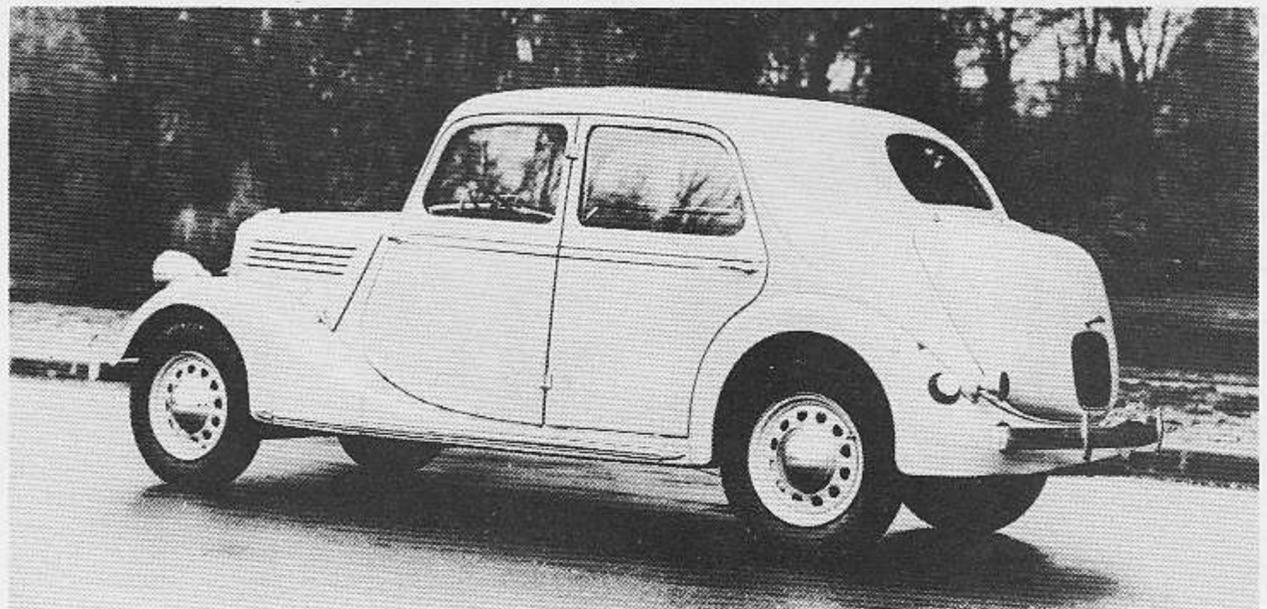


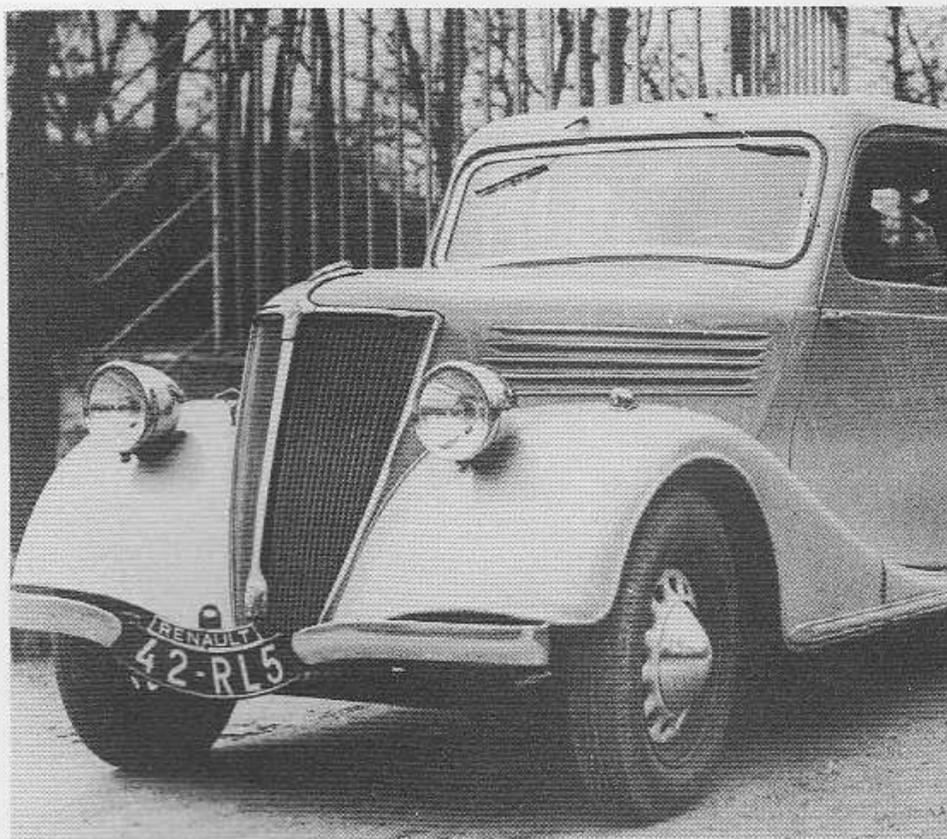
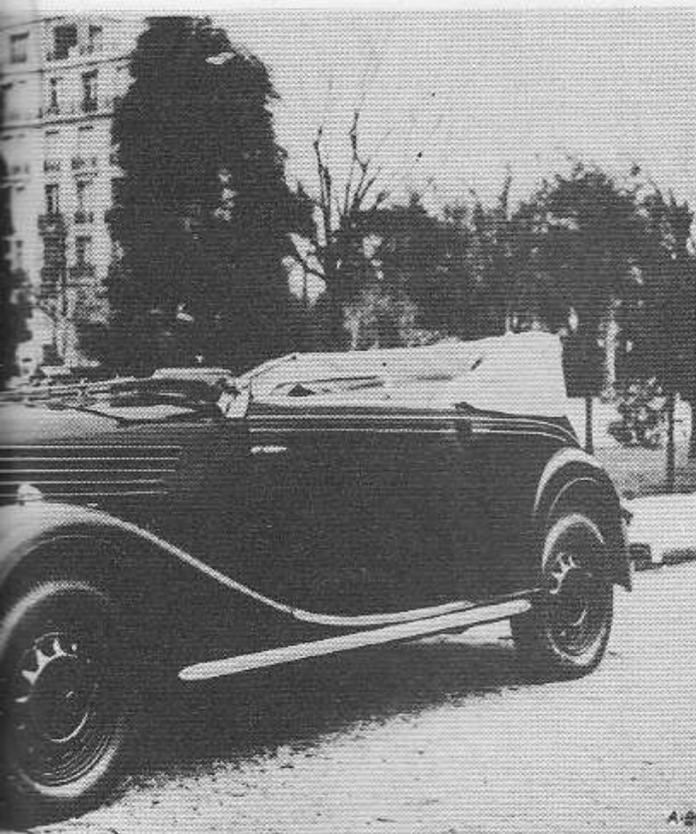
A droite : toujours 1937 : une « **Celtaquatre** » luxe, à malle rapportée. Les pneus sont des Dunlop depuis la reprise de Citroën par Michelin. A cette époque, les enjoliveurs sont souvent peints du même beige que les roues, au lieu d'être chromés.

Right : a 1937 **Celtaquatre** with boot. Tyres are now supplied by Dunlop after Michelin had taken over Citroën. At this period, the wheel caps are often finished in the same beige colour as the wheels instead of being chrom-plated.

A droite : la Berline 1937 version luxe, vue de trois quarts arrière.

Right : A 3/4, view of the 1937 saloon in luxurious trim.



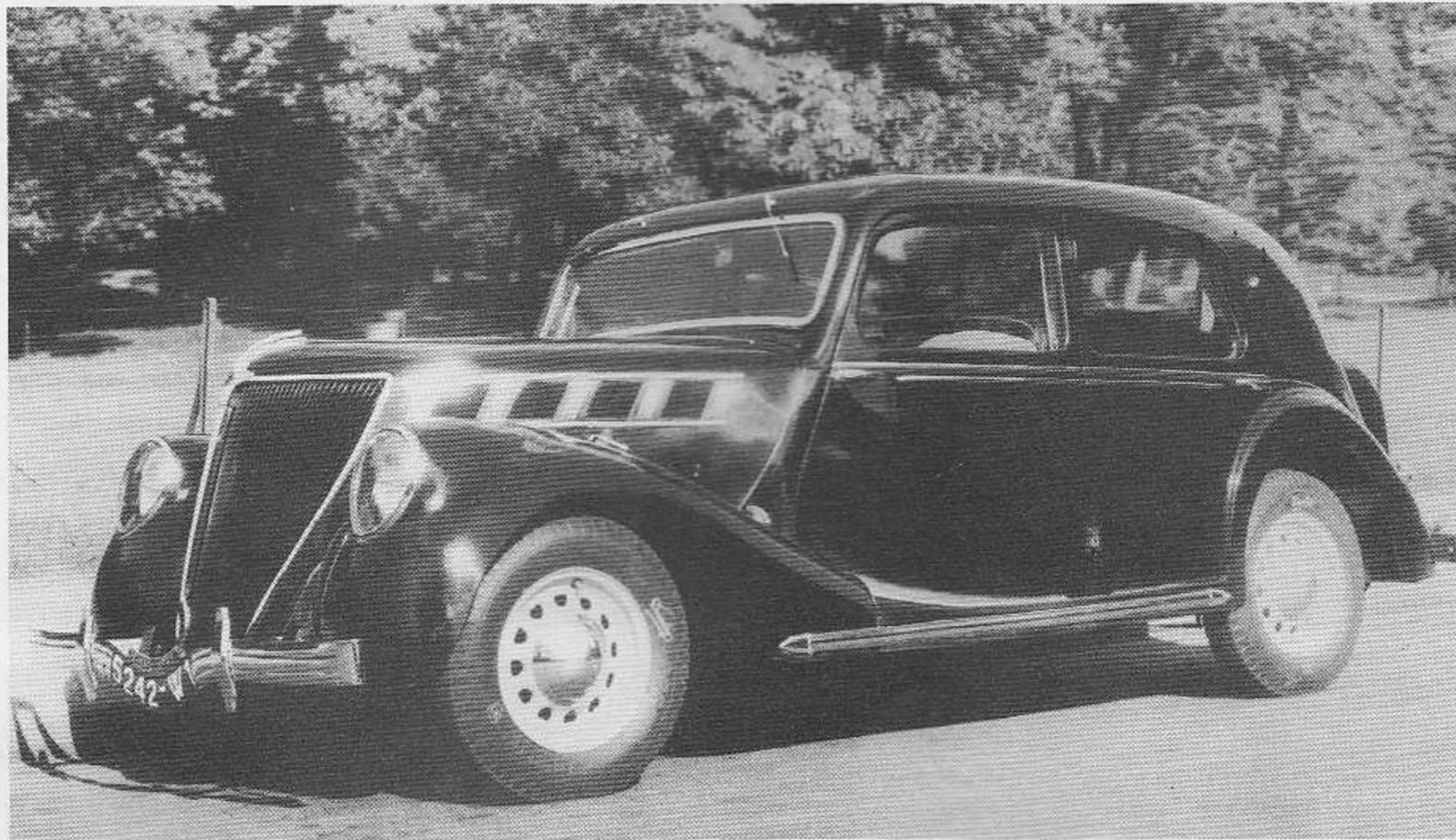


Tout à gauche : Le cabriolet quatre places « Primaquatre » 1937 décapoté.

Far left : the 4 seater Primaquatre cabriolet.

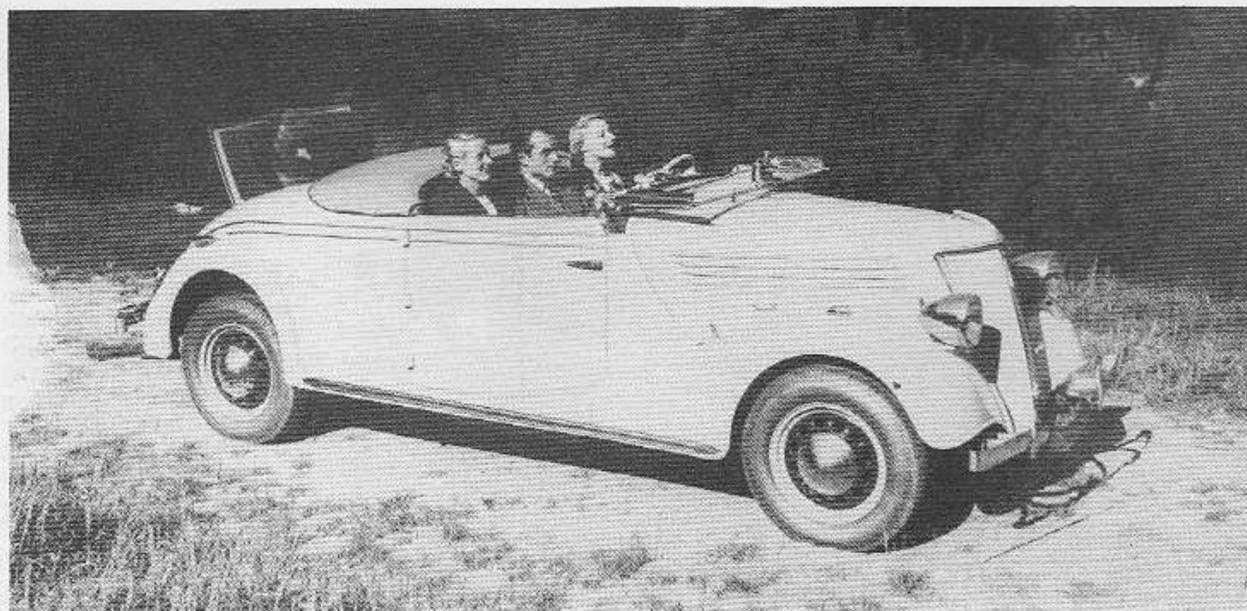
A gauche : en 1938, « Primaquatre » et « Celtaquatre » furent montées sur le même châssis de 2,71 m, ainsi que la nouvelle « Novaquatre ». Leur identification, vues de l'avant ou de trois quarts, était d'autant plus difficile que leur désignation, la plupart du temps, ne figurait plus sur le pare-chocs.

Left : in 1938 Primaquatres, Celtaquatres and Novaquatres had the same chassis on 2,71 m wheelbase. Identification from the front is difficult as the model name had been deleted.



A gauche : depuis 1936, la « Vivaquatre » est produite sous deux formes, berline et familiale, reprenant les caisses des « Grand Sport », avec un habillage (calandre, roues, malle, baguettes) suivant la même évolution que celui des « Prima/Celta ». Toutefois, si ses phares étaient posés sur les ailes (CF. « Prima/Celta »), en 1936 au lieu d'y être intégrés, ils y furent incorporés en 1937 (photo ci-contre) et à nouveau posés sur les ailes en 38 et 39.

Left : since 1936, the Vivaquatre is available in two forms, saloon and family limousine with the « Grand Sport » body style. Grille, wheels, boot and external trimming follow the Prima/Celta line. Headlights were faired into the wings in 1937 (here) but located over the wings in 1938 and 1939 as in 1936.



A gauche : le cabriolet 2/3 places plus... niche Primaquatre 1937.

Left : the 1937 Primaquatre sports cabriolet with 2/3 seater body plus... kennel.