

LAQUELLE CHOISIR

CABRIOLET CITROËN 7 C 1935 /
CABRIOLET RENAULT CELTAQUATRE 1936

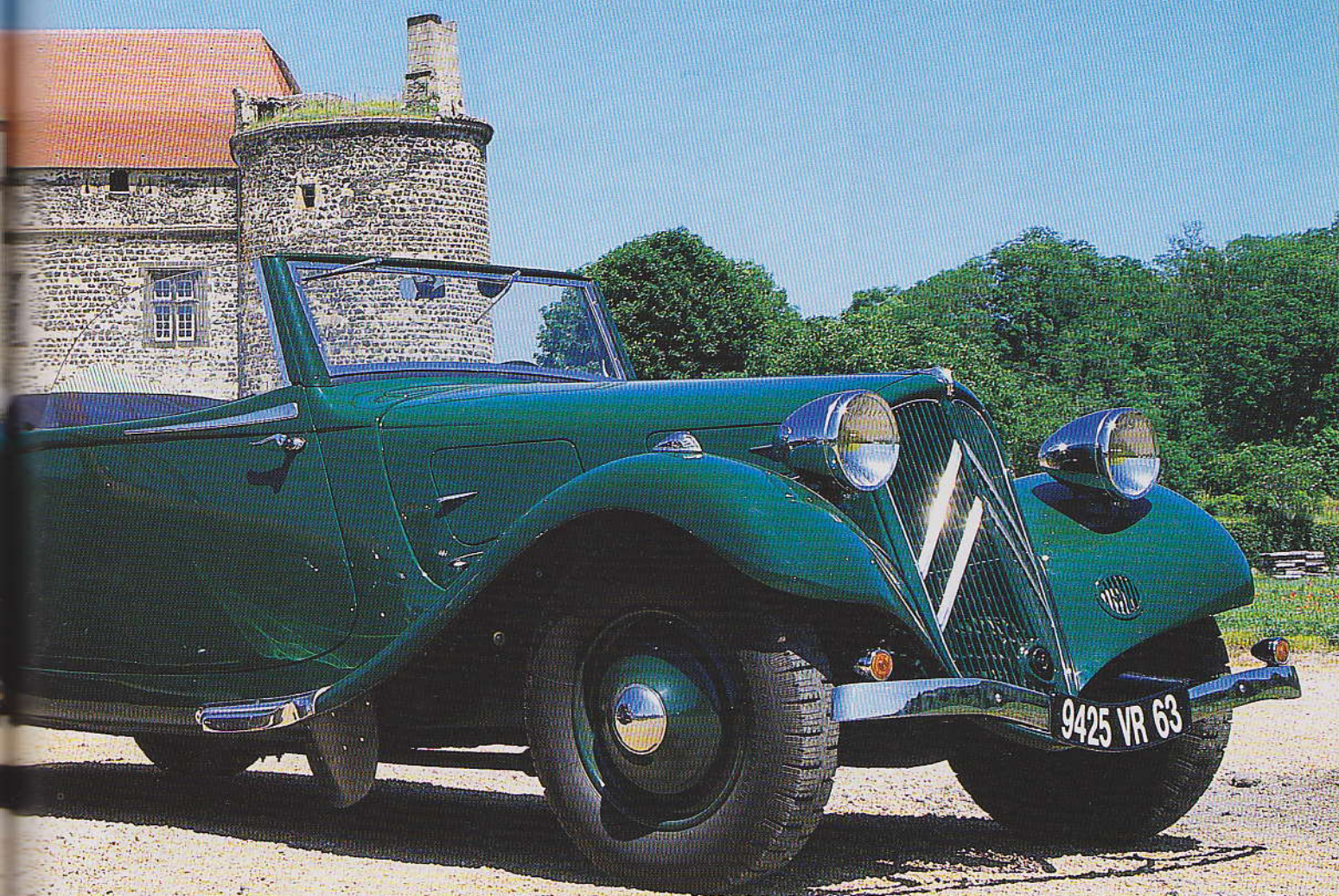
Marche à

PAR JEAN-PAUL DECKER / PHOTOS PILOU

Lancée par Renault pour contrer la révolutionnaire Traction Avant, la modeste Celtaquatre fait pâle figure à côté de la Citroën. Mais, après tant d'années, roule-t-elle toujours dans l'ombre — le comble pour un cabriolet... — de sa brillante, et chère, rivale ?



l'ombre !



Au bord du gouffre, André Citroën doit lancer précipitamment son arme fatale, la "Traction Avant". Présentée en avril 1934, la 7 A entre aussitôt en production pour céder la place, un mois plus tard, à la 7 B de 9 CV déjà proposée en roadster et faux-cabriolet. Sa ligne inédite et ses qualités routières démodent instantanément la concurrence. Quant à la mise au point, elle suit... loin derrière, et les clients essuient les plâtres, inaugurant une coutume longtemps à l'honneur à Javel. Après quelques mois, la 7 C prend le relais, adoptant un moteur de 1 628 cm³ un peu plus étoffé et des améliorations des trains roulants. La sculpturale ligne, due à Bertoni, ne change heureusement pas et va traverser les années d'avant-guerre sans prendre une ride, recevant, au fil des millésimes, de menues modifications. En ces années 30, Renault — pas encore "créateur de voitures" — copie prudemment la mode américaine. La timide ten-

dance aérodynamique n'est pas encore adoptée sur les 4 cylindres qui constituent la base de sa gamme. Le lancement de la nouvelle Citroën agit comme un détonateur et réveille Billancourt. La Celtaquatre, dévoilée en mai 1934, est censée la concurrencer mais ce modèle de base n'a guère que l'attrait du prix, car esthétique et technique sont plutôt en retrait ! Toujours pragmatique, Louis Renault complète et améliore une gamme allant de la commerciale au cabriolet, destinée à une clientèle conservatrice qui préfère les solutions éprouvées sous un emballage au goût du jour. Aujourd'hui beaucoup plus rare — et pourtant, bien plus abordable — que le mythique Cab'Trac, la Celtaquatre décapotable peut être une séduisante alternative pour rouler cheveux au vent dans le parfum d'avant-guerre. En se souvenant que ces deux autos, certes bien finies, n'étaient que les "entrées de gamme" des constructeurs rivaux...

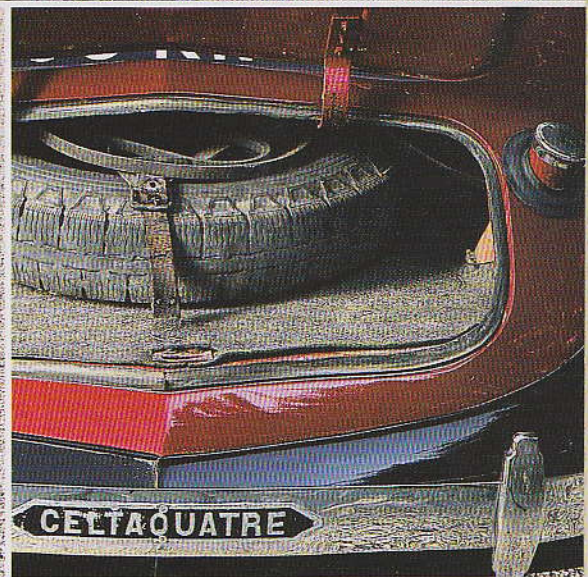
SÉDUCTION

Verdict : avantage Citroën 7 C

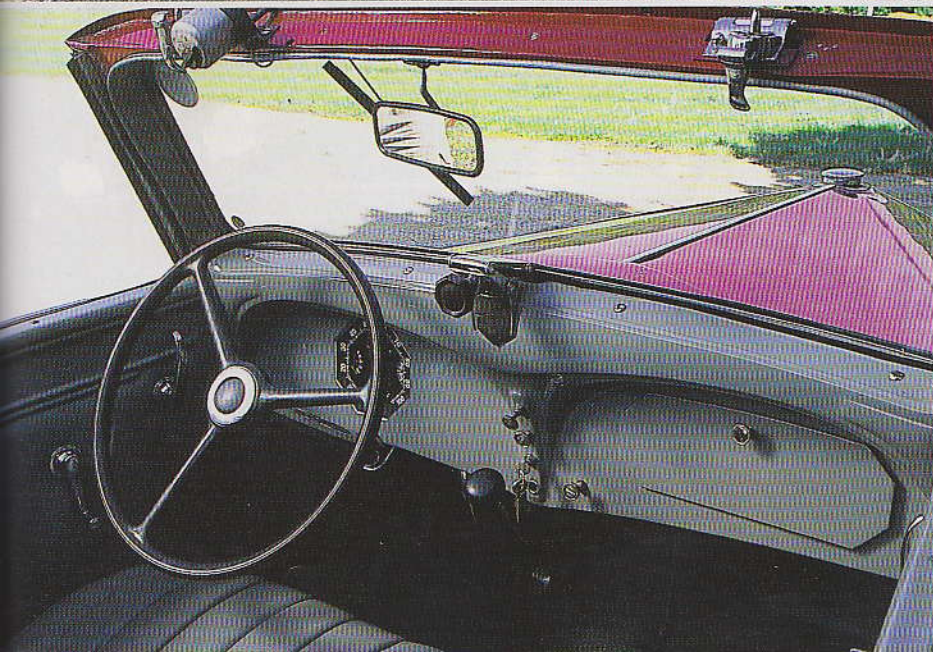
En 1935, l'aérodynamique est bien dans... l'air du temps. Rien d'étonnant de retrouver sur nos deux rivales les mêmes tics stylistiques : calandre en coupe-vent, inclinée comme le pare-brise, phares-obus à verre plat, ailes amplement galbées, arrière fuyant dépourvu de coffre mais doté de deux orifices de réservoir. Mais, autant la robe signée Bertoni et revue, dit-on, par Daninos, tombe doucement, rythmée par les pleins et déliés des ailes délicatement ourlées, autant celle de la Renault paraît rigide, comme amidonnée : calandre raide, capot trop court, flancs hauts et massifs soulignés par un petit marchepied. Une forteresse roulante dont la garde au sol, juchée sur ses roues "artillerie" rappelle que Renault avait aussi fabriqué des chars d'assaut ! Sous les capots, la mécanique prend l'air grâce à des volets mobiles, sur la Traction, alors que la Renault s'orne d'ouïes soulignées de barrettes chromées.



La hauteur de la ceinture de caisse de la Renault et ses roues "artillerie" la vieillissent terriblement, en comparaison du profil fluide du cabriolet Traction. La plus jeune des deux n'est pourtant pas celle que l'on croit...



Pris isolément, il a plutôt une bonne bouille, ce cabriolet Celtaquatre. De multiples détails très datés "avant-guerre", participent grandement à son charme. Notez, ci-dessus, la roue de secours à l'abri derrière son volet, sous le spider. Eh non, ce n'est pas un coffre...

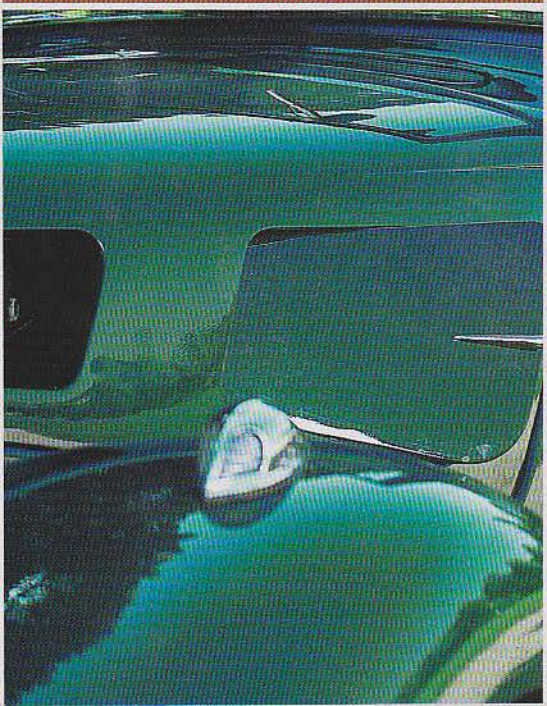


Depuis 1934, toutes les Renault subissent cet unique combiné d'instruments Jaeger : certes complet, puisqu'intégrant l'ampèremètre ou la jauge à essence, il a l'inconvénient de laisser la planche de bord un peu vide. La présentation en deux arches, avec les tirettes au centre et une vraie boîte à gants à droite, comble un peu cette nudité.



Avec le Cab'Trac, on a bien plus qu'une TrACTION "décapitée". Equilibré, d'allure presque sportive, ce cabriolet dessiné par Jean Daninos (eh oui, l'homme des Facel) faisait entrer l'élégance des carrossiers français dans le domaine de la grande série. A droite, le spider (tout comme sur la Celtaquatre, d'ailleurs), n'est utilisable que par beau temps... et de préférence par des passagers motivés et peu sensibles aux courants d'air.

En 1935, sur ces TrACTION des tout débuts, le tableau de bord est encore central. Avec ces deux petites boîtes à gants et une instrumentation plutôt riche, dans le curieux combiné Jaeger de forme carrée, on ne regrette pas l'austérité à venir de la triste "boîte en fer", derrière le volant.





Deux conceptions de l'automobile dos à dos. On sait bien aujourd'hui que l'histoire a suivi l'audace de Citroën. Mais en 1935 ou 1936, Louis Renault gagnait de l'argent avec ses voitures fiables et rassurantes, tandis que la Traction était une miraculée du naufrage de Citroën, tout juste racheté par Michelin.

Mais l'attraction... arrière, c'est l'étonnant spider qui équipe nos deux autos, comme le veut la mode de l'époque. Davantage coffre à bagages qu'habitacle, ce système permet d'offrir deux places découvertes supplémentaires sans compromettre la rigidité de la caisse, sensations et insécurité en prime. Après avoir réussi l'ascension de la face nord du véhicule en prenant appui sur de minuscules rondelles marchepieds, la position en plein vent sur ce véritable siège éjectable a de quoi décourager la belle-mère la plus collante !

VIE À BORD

Verdict : avantage Renault Celtaquatre

Pas besoin de jouer les alpinistes pour se glisser derrière le volant du Cab'Trac, pas plus haut que certains roadsters british. Sauf que, portière refermée, on se sent un peu gêné aux entournures, le coude gauche contre ladite porte et le droit dans l'estomac du passager. Pour voyager à trois, voyez notre modèle 11 Large, le bien nommé... A part cela, la position de conduite permet de prendre en ligne de mire les phares chromés, loin devant le pare-brise rabattable, et de jeter un œil aux instruments de bord. Juste un œil, car il n'y a pas grand-chose à voir, sinon le compteur carré, au centre du tableau en tôle peinte, qui renseigne sur la santé de la mécanique et, accessoirement, offre l'heure. Un beau garnissage, des boutons et leviers en bakélite ambrée rehaussent la finition. Qui a dit populuxe ? Pour le restant des commandes, c'est le dépaysement Citroën : accélérateur en pédale de piano, canne du frein à main dans les jambes du passager et

ineffable queue de vache du levier de vitesse au tableau...

Avec la Celta, attention à la marche ! Il reste un embryon de marchepied pour se hisser à bord. Bien rembourré, le canapé permet d'embarquer un, voire deux réfractaires au spider, qui admireront la belle symétrie des arches de la planche de bord, garnie d'une boîte à gants à couvercle et d'un cadran octogonal, incluant une montre. Ce compteur, placé derrière le grand volant de bakélite noire, est promis à une longue carrière puisqu'on le retrouve encore, trente ans plus tard, sur certains utilitaires de la Régie... Au sommet du tableau, un bouton moleté permet d'entrebâiller le pare-brise et d'aérer un habitacle un peu confiné lorsque la capote, avec sa meurtrière de fiacre, est en place. Rustique, presque rural, mais sympathique et de qualité, l'ensemble paraît devoir traverser les siècles, à l'image du solide levier de vitesse, curieusement contrecoudé.

PERFORMANCES

Verdict : égalité

Bien que démodant toute la concurrence dès sa sortie, n'allez pas croire que la Citroën 7 est un foudre de guerre. Sous-motorisée à sa naissance, elle a été modifiée trois fois en moins d'un an ! Et la 7 C, avec son moderne 4 cylindres de 1 628 cm³ à soupapes en tête et vilebrequin à 3 paliers, conçu par l'ingénieur Sainturat, ne revendique que 36 ch. La boîte à trois rapports, dont la hâtive conception se ressent à l'usage, entraîne la 7 Cab' aux frontières des fatidiques 100 km/h. Toujours hostile aux techniques d'avant-garde, Louis Renault reprend, pour motoriser

POINTS DE REPÈRE

RENAULT CELTAQUATRE



La Celtaquatre de 1934, parfois surnommée "Celtaboule", du fait de ses rondeurs.

La réponse de Louis Renault à la révolutionnaire Traction se limitait à cette auto aux ambitions modestes mais au prix très attractif.

Avril 1934 : présentation de la Celtaquatre, type ZR1, modèle de base de Renault. Existe d'abord en berline, puis en coupé-spider. Moteur repris de celui de la Monaquatre 8 CV : 1 463 cm³, 30 ch réels. Caisse "boule" à marchepieds. Capot à volets d'aération verticaux.

1935 : type ZR2, identique à la ZR1 sauf par son capot à fentes horizontales. Existe en berline luxe, grand luxe et coupé. Roues à rayons en option.

1936 : type ADC1, avec nouvelle carrosserie remaniée sans marchepieds, de lignes plus tendues. Apparition dans la gamme du cabriolet-spider et du coach décapotable.

1937 : type ADC2, avec nouvelle calandre en V. Roues à voile à 12 trous à la place des roues artillerie. Existe aussi en berline et commerciale.

1938 : type ADC3. Dernière année de production de la Celtaquatre, qui se distingue par ses nouveaux pare-chocs à lame droite. N'existe plus qu'en berline et commerciale.

Club : Club des amateurs d'anciennes Renault, 41, rue Traversière, 92100 Boulogne, tél./fax 01 46 21 30 50.



Coach décapotable – et non cabriolet – Celtaquatre ou Primaquatre 1937, la dernière année où ces carrosseries "frivoles" seront disponibles sur ce modèle.

POINTS DE REPÈRE

CITROËN TRACTION 7



Calandre chromée, roues pleines, volets de capots à ouverture parallèle : voici l'illustration d'un cabriolet Traction de 1934 ou 1935.

Avril 1934 : présentation de la Traction 7 A, 1 303 cm³, 32 ch.

Juin 1934 : la 7 B la remplace déjà : moteur 9 CV, 1 529 cm³, 35 ch. Apparition des carrosseries roadster et faux-cabriolet, ainsi que de la version 7 Sport, 11 CV, 1 911 cm³, 46 ch.

Été 1934 : changement du sens d'ouverture des volets de capot.

Novembre 1934 : la 7 Sport devient 11 Légère, la 11 "normale", plus large, apparaît. Suspension moteur Pausodyne.

Décembre 1934 : la 7 C remplace la 7 B : 9 CV, 1 628 cm³, 36 ch.

Avril 1935 : nouvelle traverse arrière tubulaire. Nouveaux amortisseurs télescopiques.

1936 : direction à crémaillère, calandre peinte. Tirette des volets de capot déplacée. Un seul orifice de remplissage de réservoir essence. Nouveau tableau de bord avec boîtier derrière le volant.

Juin 1937 : suppression des grilles d'avertisseur dans les ailes avant. Avertisseur placé sur boîte de vitesses. Un seul volet d'aération de l'habitacle devant le pare-brise.

1938 : roues Pilote en option. Montre dans cadran du tachymètre à fond noir.

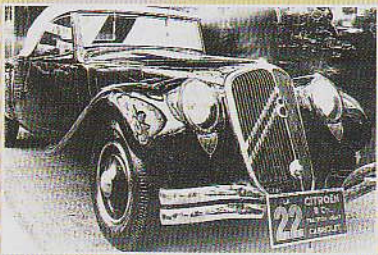
Septembre 1938 : suppression du faux-cabriolet (coupé).

Novembre 1938 : montage d'un chauffage.

Février 1939 : la 7 C devient la 7 Économique : nouveaux réglages de l'admission et de la carburation.

1940 : arrêt de la production du cabriolet. La berline 7 est encore produite à faible cadence jusqu'en 1941.

Club : La Traction Universelle, 11, allée du Moulin aux Corbeaux, 94410 Saint-Maurice, tél. 01 48 99 17 79, fax 01 49 81 75 55.



Mythe parmi les mythes : le cabriolet Traction... 22 CV, tel que présenté au Salon de Paris 1934. Si quelque chose ressemble à cette voiture dans votre garage, merci de passer un coup de fil !



Evidemment, leurs poids comparés dans l'histoire de l'automobile française n'a rien de commun. Mais s'il s'agit simplement de s'offrir un cabriolet d'avant-guerre, utilisable pour des balades sans soucis, la Celtaquatre a une belle carte à jouer... pour une fraction du prix du Cab'Trac !

la Celta, le bon vieux 4 cylindres 1 463 cm³ de la Monaquatre, un groupe plus coupleux que puissant, à soupapes latérales et vilebrequin à seulement deux paliers, qui délivre 34 ch au régime placide de 3 500 tr/mn. Agréable et précis, à la condition de prendre le temps de décomposer, le long levier dont le pommeau est proche du tableau de bord, manœuvre la boîte à 3 rapports dont les deux supérieurs sont quand même synchronisés. Somme toute, la Celta soutient un bon 100 à l'heure en palier, une vitesse déjà considérable pour une populaire.

COMPORTEMENT

Verdict : avantage Citroën 7 C

Un bon coup de pied — au démarreur... — pour réveiller le brave moulin de la Celta qui s'ébroue en secouant tout le véhicule. Rugueux mais docile, il reprend assez bas en

seconde, ce qui évite de faire appel à une première, courte et non synchronisée. Ah, qu'elle est lourde, cette direction ! Le volant près du corps, dans une position très "vintage", j'attaque une première côte qui voit l'aiguille du compteur brusquement prise de malaise et quitter la zone 80 qui était soutenue sans faiblir sur le plat. Quand je dis sans faiblir, c'est en fermant les yeux sur les déhanchements en courbe et les dandinements au gré des trous et des bosses dus à la conception mérovingienne du châssis et des suspensions. Non, je ne vais pas vous ressortir le vieil adage selon lequel "Rien n'arrête une Renault, même pas ses freins !". Pourtant, il se vérifie sans arrêt (c'est le cas de le dire !) et le système à câbles agit comme un bon ralentisseur. Heureusement, en côte, pas de danger, car le trou existant entre les deux rapports supérieurs contraint à grimper à allure sénatoriale en seconde. Mais, haut perché sur la banquette, la vue est imprenable. Pendant ce temps, la Traction est passée devant. Dans la descente, bien sûr, grâce à sa diabolique tenue de route, à peine sous-vireuse à la limite et à son freinage hydraulique qui demande, néanmoins, un solide jarret. Car, dès que la route monte, le mauvais



étagement de la boîte fait s'époumoner le moteur sur le 2^e rapport. C'est sûr, il manque une boîte 4 et, surtout, une cylindrée plus forte. Ce dernier souhait va être bientôt exaucé avec l'arrivée de la 11... Malgré une direction encore à vis et galet, le comportement du Cab'Trac est moderne et je connais nombre de roadsters bien plus récents, qui sont moins agréables à piloter dans la circulation actuelle.

ment, possède des verrouillages douteux. Quant aux fragiles cardans "d'époque", qu'ils prennent leur retraite et laissent la place à de plus récents. Si les trains roulants sont correctement alignés, il ne doit y avoir aucun jeu de direction, surtout sur les modèles postérieurs à 1935, équipés d'une crémaillère. Ah ! dernier détail au moment de l'achat : êtes-vous bien sûr de ne pas être devant une réplique ?... Il en

est de très bien faites, capables de tromper leur monde. Alors prudence !

Pas de danger de ce côté avec la Renault, en bonne tôle de Billancourt, bien épaisse sur sa structure en frêne. N'empêche qu'elle peut quand même rouiller, en particulier à la jonction des ailes et de la caisse et vers les inutiles marchepieds. Mais le châssis est d'une robustesse ferroviaire, tout comme le pont et la boîte de vitesses. Le moteur craint le

ENTRETIEN

Verdict : égalité

Première Citroën monocoque, la 7 est d'autant plus sensible à la corrosion qu'il s'agit ici d'un cabriolet dont l'étanchéité est toute relative : bas de caisse, fonds de portières et de coffre, jupe arrière, planchers sont à surveiller. Gare aussi aux "jambonneaux", sortes de brancards de la structure avant, particulièrement vulnérables aux chocs. Le moteur, solide et éprouvé, n'a pas de tares congénitales, mais il vaut mieux inspecter le bloc qui peut avoir été fissuré par le gel, ainsi que le circuit de refroidissement. La boîte, étudiée à la hâte, en plus d'un mauvais étage-

Prix des pièces

	CITROËN 7 C	RENAULT CELTAQUATRE
Culasse	1 100 F (occasion 11 CV)	1 350 F (occasion)
Joint de culasse	792 F (7 C)	787 F
Pompe à eau	1 104 F (révisée)	650 F (occasion, non restaurée)
Pompe à essence	502 F (révisée)	560 F (révisée)
Disque embrayage	594 F (révisé)	630 F
Garniture frein	346 F (11 BL)	260 F
Echappement	156 F (tubé AV vertical avant 36)	1 073 F (ligne complète)
Capot avant	935 F (occasion, à fentes)	1 300 F (occasion)
Pare-brise	2 300 F (cadre chromé cabriolet)	non disponible
Optiques phares	1 784 F (la paire)	650 F (la paire)
Amortisseur	720 F (la paire)	480 F (la paire, à réviser)

Prix TTC aimablement communiqués par Dépanoto, 1, rue Giroust, 28400 Nogent-le-Rotrou, tél. 02 37 52 43 25, fax 02 37 52 74 52.

Caractéristiques techniques

	RENAULT CELTAQUATRE 1936	CITROËN 7 C 1935
MOTEUR	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne
Cylindrée	1 463 cm ³ (70 x 95 mm)	1 628 cm ³ (72 x 100 mm)
Compression	5,5 à 1	5,9 à 1
Puissance	34 ch à 3 500 tr/mn	36 ch à 3 800 tr/mn
Distribution	soupapes latérales	soupapes en tête, arbre à cames latéral vilebrequin 3 paliers
Alimentation	1 carburateur inversé Solex	1 carburateur inversé Solex 30
Refroidissement	eau	eau
TRANSMISSION	aux roues arrière	aux roues avant
Embrayage	monodisque à sec	monodisque à sec
Boîte de vitesses	3 rapports (2 ^e et 3 ^e synchro)	3 rapports (2 ^e et 3 ^e synchro)
CHASSIS	longerons en échelle, caisse acier sur armature bois	carrosserie monocoque acier
Suspensions AV	essieu rigide, ressorts à lames longitudinales, amortisseurs hydrauliques à levier	roues indépendantes, barres de torsion longitudinales, amortisseurs hydrauliques télescopiques
Suspensions AR	essieu rigide, ressort à lames semi-elliptique transversal, amortisseurs hydrauliques à levier	essieu rigide, barres de torsion transversales, amortisseurs hydrauliques télescopiques
Pneus	130 x 40	140 x 40
Freins	à câbles et tambours sur 4 roues	hydrauliques et tambours sur 4 roues.
DIRECTION	à vis et secteur	à vis globique et galet
DIMENSIONS		
Longueur	4,14 m	4,45 m
Largeur	1,57 m	1,64 m
Empattement	2,71 m	2,91 m
Voies	1,30 m	AV : 1,34 m, AR : 1,32 m
Poids à vide	1 100 kg	1 025 kg
PERFORMANCES		
Vitesse maxi	100 km/h	100 km/h
Puissance fiscale	8 CV	9 CV
PRIX		
Prix neuf en France (1936)	22 000 F	19 500 F
Côte actuelle (+)	70 000 F	240 000 F

chaud et montre sa faiblesse du côté du joint de culasse. Un thermomètre d'eau n'est pas superflu. Ce sont encore les freins qui causent le plus de soucis : fastidieux à régler pour un résultat de toute façon médiocre, ils gagnent à être équipés de quatre mâchoires, le mieux étant de dénicher un kit hydraulique qui se montait dans les années 50. La sellerie, simple et robuste, réconcilie tout le monde. Quant aux accessoires, il y en a peu : on vous a dit "autos populaires" !

BUDGET

Verdict : avantage Renault Celta

Aïe, ma tirelire ! Un cabriolet 7 C, un vrai, hein !, peut grimper jusqu'à 240 000 F ! Est-ce bien raisonnable ? C'est payer fort cher un dessin, certes réussi et exclusif, mais qui n'est, après tout, qu'une Traction. Les pièces, à part celles spécifiques au cabriolet, sont toutes aisées à trouver, en occasion comme en refabrication, et très abordables. Et vu le nombre de Cab'Trac authentiques qui roulent au quotidien, on peut penser que les 10/12 litres de super plombé qu'ils réclament, ne vont pas assécher les pompes. Pour humer l'air du haut d'une Celtaquatre, vous n'aurez qu'à déboursier 75 000 F pour une auto qui vous mènera loin, et en consommant autour de 11 l/100 km. Et la recherche des quelques pièces ou accessoires manquants sera l'occasion de joyeuses explorations de la France profonde, ou le prétexte à fréquenter quelques bourses hivernales. Car de ce point de vue, les filles de Billancourt sont plutôt moins bien servies que celles de Javel par les professionnels de la pièce ancienne.

BILLAN

Alors, sœurs jumelles par leur type de carrosserie décapotable, ou sœurs ennemies par leur conception radicalement différente et leurs constructeurs rivaux ? Ni l'un, ni l'autre. La Citroën fait cher payer son statut d'icône automobile et sa technique avant-gardiste qui la rendrait utilisable au quotidien, nonobstant sa valeur marchande. Quant à la Renault, méconnue et mal-aimée, elle propose un dépaysement plus total en ramenant l'automobiliste au début des années 30. Après tout, n'est-ce pas le but recherché ?

Patience et passion : deux termes qui qualifient bien André et Jean-Claude, les propriétaires des deux cabriolets essayés. Qu'ils en soient ici remerciés.



Malgré ses soupapes en tête, les 36 ch extraits du 1 628 cm³ de cette Traction 7 n'ont rien de redoutables. Le 1,9 litres de la "11" sera en fait la cylindrée de la maturité.

Soupapes latérales, d'accord ! Mais les 34 ch du 1 463 cm³ permettraient tout de même à la Celtaquatre de pointer à 100 km/h.

