

BANC D'ESSAI DE LA  
CELTAQUATRE RENAULT

# FICHE TECHNIQUE

DE LA VOITURE  
D'OCCASION

Le Film  
de l'essai

AMIENS

BRETEUIL MONTDIDIER

CLERMONT COMPIEGNE

CHANTILLY SOISSONS

PARIS



Les voitures d'occasion se diversifient par l'usage (suivant la compétence du conducteur, la qualité de l'entretien et les hasards de la route), l'examen d'un seul véhicule ne saurait avoir une portée générale ; il convient donc de compléter nos essais, d'en vérifier les résultats, en interrogeant divers utilisateurs de Celtaquatre. Une série de confrontations nous a conduits aux conclusions que voici :

## GROUPE-MOTO-PROPULSEUR

Le moteur latéral de 1.464 cm<sup>3</sup> de cylindrée semble un peu faible pour le poids du véhicule, qui est de 850 kg, à vide et dépasse 1.200 kg, en charge. De l'avis général, c'est un très bon petit moteur, assez souple, bruyant à grand régime. Sa consommation est souvenement supérieure à 10 litres aux 100 km ; la consommation d'huile varie beaucoup suivant l'état mécanique ; elle est parfois accrue par les fuites aux papiers avant et arrière.

Différents types de carburateurs de marque Solex et Zenith sont utilisés ; ils modifient peu la puissance du moteur. Il convient de signaler que le Zenith-Stromberg possède une pompe de reprises.

Le moteur est très accessible pour son entretien ; remplissage d'huile facile, jauge bien dégagée, bougies et carburateur aisément démontables. Seul le réglage des soupapes présente quelques difficultés. Il arrive souvent que le cale-fort de la pompe à eau fût, un serrage fréquent est nécessaire.

La montée des vitesses est facile et silencieuse, leur échelonnement est assez bien adapté à la voiture ; en revanche, pour rétrograder sans bruit, le double débrayage est indispensable dans bien des cas ; la seconde vitesse est bruyante.

L'embrayage à sec par mono-

disque est parfois brutal et brouille au démarrage.

Les freins mécaniques Renault ont toujours une efficacité douteuse ; à triangles et à câbles, ils provoquent du tirage à droite et à gauche.

Souvent les utilisateurs ont remplacé le dispositif d'origine par des freins Farkas. Aujourd'hui, la plupart de ces voitures sont équipées de ce système de frein, mais signalons la nécessité de réglages fréquents. La pédale de frein est souvent dure ; un appui énergique est nécessaire pour obtenir un freinage maximum. Il est difficile d'éviter un léger tirage de la direction au début du freinage.

## LA SUSPENSION

La suspension de ce type de voiture est bien connue pour l'inclinaison qu'elle prend dans les virages. L'inclinaison est semblable à celle que provoque un pneu dégonflé. Lorsque les amortisseurs sont en mauvais état, la tenue de route est très mauvaise ; la voiture prend un rythme de tanguage qui s'amplifie sur les routes ondulées, en faisant perdre toute sécurité. Sur route glissante et pavés mouillés, l'arrière n'a pas une adhérence suffisante et donne

une impression de « queue de poisson » à des vitesses variables suivant l'état du véhicule. Il est prudent alors de ne pas donner de coup de volant.

La direction est douce ; dès qu'elle a pris du jeu, une attention continue est indispensable pour éviter les coups de volant qui risquent de provoquer des embardées.

On nous a signalé sur certaines voitures la naissance d'un shimmy de faible amplitude.

## CARROSSERIE

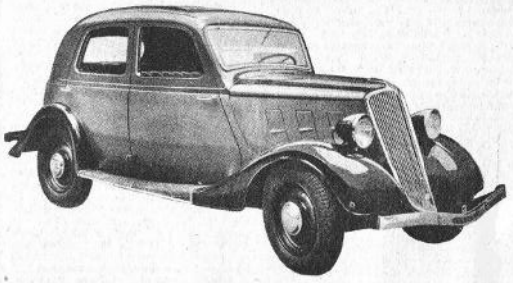
Rappelons ici que les Celtaquatre ont de 13 à 15 ans d'âge. Le toit a perdu parfois de son étanchéité et nécessite souvent une réparation.

Dans le modèle de 1935, la malle qu'on ouvre en soulevant la banquette arrière est peu pratique ; mais la malle de 1937, bombée à l'extérieur, présente un autre inconvénient : elle tient difficilement fermée. Sa capacité est supérieure à la précédente. La roue de secours, placée horizontalement dans le coffre arrière, est très accessible.

## DU POUR ET DU CONTRE

Après quinze ans de service, il apparaît que la plus grande qualité de la Celtaquatre est la valeur du moteur et son confort, que ses plus grands défauts résident dans le freinage et la tenue de route.

Jean DEBUIRE



## CELTAQUATRE RENAULT

(Années de fabrication 1935 à 1938)

**MOTEUR** : type 431. 4 cylindres. Alésage 70. Course. 90. Cylindrée, 1.464 cm<sup>3</sup>. Puissance fiscale, 8 CV. Puissance maximum à 3.500 l/m. 34 CV. Taux de compression, 5,4. Volume de la chambre de combustion, 80 à 83 cm<sup>3</sup>.

**REGLAGE** : sur la course du piston en mm. AOA, 0,44. RFA, 7, 14. AOE, 11,4. RFE, 0,25 ; réglage à l'allumage 0,5 et 2. Jeu entre les poussoirs ad, 0,2 et éch. 0,3. Ordre d'allumage, 1, 3, 4, 2. Allumage par batterie de 6 volts 75 ampères.

**CARBURATEUR** : Solex 30 I. A. Buse 24 GP 105. Ajutage 220. Renault, 40. Starter essence, 130. Air, 5. ou Starter 30 T I. Buse 24 GP 105. Ajutage, 220. Renault, 40. Starter essence 155. Air 4,5.

**EMBRAYAGE** : type 139 à monodisque fonctionnant à sec. Réglage 33 m. Garde 20 mm.

**BOITE DE VITESSES** : type 219. 1<sup>re</sup> : 13,8 à 1.800 l/m. ; 2<sup>e</sup> : 27. 3<sup>e</sup> : 46. Vitesse maximum à 3.500 : 90 km/h.

**TRANSMISSION** : par cardan mécanique. Le pont arrière est du type 244 ou 261. Son couple cônica est de 7/32 (4,56) ou 7/46 (6,54), selon la demande.

**SUSPENSION** : avant par ressorts longitudinaux à lames et essieu rigide, dont le carrossage est de 2°29, la chaise 3°, le pincement de 2 à 5 mm. A l'arrière par ressort transversal articulé en son point d'attache.

4 amortisseurs hydrauliques à double effet.

**DIRECTION** : du type 23 à vis et secteur.

**FREINS** : mécaniques à triangles et à câbles. Le diamètre des tambours AV et AR. est de 264 mm. La largeur des garnitures de 38 mm.

**DIMENSIONS PRINCIPALES** : voie AV, 1 m. 30 ; voie AR, 1 m. 30 ; empattement, 2 m. 710 ; longueur totale, 4 m. 195 ; rayon de braquage, 5 m. 50. Poids, 850 kg.

**CAPACITE** : 12 litres d'eau ; 45 litres d'essence, 6 l. 5 d'huile moteur ; 0 l. 6 boîte de vitesses et 0 l. 65 pont AR.

**PNEUS** : les quatre roues sont équipées de 130 x 40. Pression à l'avant, 1 kg. 300 ; à l'arrière, 1 kg. 400.

**CHASSIS** : à longerons emboutis et traverses tubulaires complètes d'écharpes obliques absolument indéformables. La fabrication s'est échelonnée de 1935 à 1938. Le type ADC 1 a été fabriqué d'octobre 1935 à octobre 1936. Le numéro du châssis, de 726.802 à 782.487. Le nombre de véhicules sortis est d'environ 23.707.

Le type ADC 2, fabriqué d'octobre 1936 à avril 1937. N° du châssis : de 782.448 à 813.651. Nombre de véhicules sortis, environ 14.923.

Le type A D C 3, fabriqué d'octobre 1937 à mai 1938 ; n° du châssis, de 838.085 à 876.200. Nombre de véhicules sortis, environ 4.234.

**CONSOMMATION** : nous don-

## CE QU'ILS EN PENSENT

NOM :

Émile GUILBERT

DOMICILE : Fruges (P.-de-C.).

KILOMETRAGE : 53.000 km.

1<sup>o</sup> MOTEUR : Bon moteur, souple et robuste. Toutefois, la puissance fournie par les 1.500 cm<sup>3</sup> soupapes latérales est un peu juste en charge, vu le poids de la voiture.

2<sup>o</sup> DIRECTION : Douce et suffisamment précise pour la vitesse atteinte.

3<sup>o</sup> BOITE DE VITESSES : Passage facile, échelonnement bien adapté au moteur.

4<sup>o</sup> TENUE DE ROUTE : Moyenne sur sol sec, mauvaise sur pavés humides et revêtements glissants.

5<sup>o</sup> FREINS : Avec le système mécanique Farkas, le freinage est nettement amélioré, mais la pédale reste dure.

6<sup>o</sup> SUSPENSION : Trop molle et mal équilibrée.

7<sup>o</sup> HABITABILITE : Excellente pour quatre personnes et nombreux bagages dans le coffre de bonne dimension.

8<sup>o</sup> CLIMATISATION : Très bonne aération l'été. Le chauffage s'adapte évidemment pas sur une voiture de près de quinze ans d'âge. Le pare-brise ouvrant fut par forte pluie.

9<sup>o</sup> VISIBILITE : Aussi bonne de face que latéralement et vers l'arrière.

10<sup>o</sup> ROBUSTESSE GENERALE : Sa robustesse lui confère la principale qualité de la Celtaquatre. Tout tient parfaitement le coup.

11<sup>o</sup> ACCESSOIRES ET FINITION : Tous les accessoires sont bons et la finition est correcte.

**OBSERVATIONS** : Cette petite Renault n'a pas de grandes qualités, mais pas non plus de défauts trop marquants. La solidité de son moteur évite les réparations coûteuses et fait oublier sa tenue de route très douteuse. Elle peut être facilement chargée très lourdement ce qui ne fait rechercher des commerciaux. Sa consommation d'essence, enfin, est d'environ dix litres, ce qui est acceptable pour un usager moyen.

NOM :

Albert BÉRAULT

DOMICILE : Melun (S.-et-M.).

KILOMETRAGE : 62.700 km.

1<sup>o</sup> MOTEUR : Endurant, mais pas nerveux. Il demande à être bien lancé en seconde.

2<sup>o</sup> DIRECTION : Volent bien en mains, précision assez bonne quand la direction n'a pas de jeu.

3<sup>o</sup> BOITE DE VITESSES : Les trois rapports exploitent bien les ressources du moteur. Bonne reprise en seconde.

4<sup>o</sup> TENUE DE ROUTE : Ce n'est pas une voiture de performances. Je me contente de sa stabilité, tenue de route, car je ne roule jamais bien vite.

5<sup>o</sup> FREINS : Seront bien meilleurs s'ils étaient hydrauliques.

6<sup>o</sup> SUSPENSION : Bonne même trop souple, car les oscillations s'amplifient rapidement sur route ondulée.

7<sup>o</sup> HABITABILITE : La place disponible pour les jambes est convenable tant à l'arrière qu'à l'avant.

8<sup>o</sup> CLIMATISATION : Bonne l'été. L'hiver, il faudrait monter un chauffage, car le moteur ne chauffe presque pas. L'échappement n'est pas toujours parfait.

9<sup>o</sup> VISIBILITE : Rien à dire à ce sujet, seul le capot est un peu haut.

10<sup>o</sup> ROBUSTESSE GENERALE : A ce jour, aucune détérioration sur mon moteur, si ce n'est un rodage de soupapes à 40.000 km. Tout le reste est en fonction de la solidité du moteur.

**OBSERVATIONS** : Bien entretenue, la Celta ne reste jamais en panne. Elle suffit pour le travail journalier. Domage qu'elle ne consomme pas moins de neuf litres.

2<sup>o</sup> DIRECTION : Sujette au shimmy. Elle tire sur route bombée.

3<sup>o</sup> BOITE DE VITESSES : Bien synchronisée, mais une quatrième serait indispensable, car les poids qu'il traîne étouffe le moteur.

4<sup>o</sup> TENUE DE ROUTE : Désastreuse à vide. Chargée à l'arrière, la Celta a un peu d'essieu, mais reste dangereuse en virage et sur sol humide.

5<sup>o</sup> FREINS : De nombreux réglages sont indispensables pour obtenir, au prix d'efforts, un ralentissement.

6<sup>o</sup> SUSPENSION : L'avant rebondit et l'arrière se couche au moindre tournant.

7<sup>o</sup> HABITABILITE : C'est ce qu'il y a de mieux dans cette voiture.

8<sup>o</sup> CLIMATISATION : Courants d'air faciles à provoquer. L'hiver, il faut une canadienne.

9<sup>o</sup> VISIBILITE : Bonne sous tous les angles.

10<sup>o</sup> ROBUSTESSE GENERALE : L'embrayage a tendance à brouter.

11<sup>o</sup> ACCESSOIRES ET FINITION : Nombreux et rognés dans la caisse.

**OBSERVATIONS** : Voiture à déconseiller au-dessus de 70 km/h. Transformée en commerciale, elle convient au travail à porte à porte en ville et sur petites distances.

NOM :

Léon DELORD

DOMICILE : Paris.

KILOMETRAGE : 46.500 km.

1<sup>o</sup> MOTEUR : Petit moteur solide et silencieux.

2<sup>o</sup> DIRECTION : Volent bien en mains, précision assez bonne quand la direction n'a pas de jeu.

3<sup>o</sup> BOITE DE VITESSES : Les trois rapports exploitent bien les ressources du moteur. Bonne reprise en seconde.

4<sup>o</sup> TENUE DE ROUTE : Ce n'est pas une voiture de performances. Je me contente de sa stabilité, tenue de route, car je ne roule jamais bien vite.

5<sup>o</sup> FREINS : Seront bien meilleurs s'ils étaient hydrauliques.

6<sup>o</sup> SUSPENSION : Bonne même trop souple, car les oscillations s'amplifient rapidement sur route ondulée.

7<sup>o</sup> HABITABILITE : La place disponible pour les jambes est convenable tant à l'arrière qu'à l'avant.

8<sup>o</sup> CLIMATISATION : Bonne l'été. L'hiver, il faudrait monter un chauffage, car le moteur ne chauffe presque pas. L'échappement n'est pas toujours parfait.

9<sup>o</sup> VISIBILITE : Rien à dire à ce sujet, seul le capot est un peu haut.

10<sup>o</sup> ROBUSTESSE GENERALE : A ce jour, aucune détérioration sur mon moteur, si ce n'est un rodage de soupapes à 40.000 km. Tout le reste est en fonction de la solidité du moteur.

**OBSERVATIONS** : Bien entretenue, la Celta ne reste jamais en panne. Elle suffit pour le travail journalier. Domage qu'elle ne consomme pas moins de neuf litres.

## DISTINCTION



Nous avons été honorés de recevoir dans la dernière promotion au grade d'officier dans l'Ordre de la Légion d'honneur, le nom de M. Robert de BOYER, président Directeur Général de la Société Kléber-Colombes et de la Société Industrielle de Transmissions.

Administrateur - Délégué depuis 1933 puis Président Directeur Général de cette Société, ce n'est pas, après guerre, l'impulsion nécessaire à la reconstruction puis à la modernisation des usines Kléber-Colombes sidérurgiques. Nos plus vives félicitations.

## MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI

Le parcours de 337 km, a été effectué à la moyenne générale de 65,303 km. La consommation d'essence a été de 35 litres correspondant à 10,400 litres aux 100 km.

## ETAT DU VEHICULE

Renault Celtaquatre 8 CV, type AD3, châssis n° 81.899. Kilométrage parcouru au compteur : 58.000 kilomètres.

MOTEUR : 4 bombes compression. Carburateur Zenith Stromberg. Huile : 6,5 litres.

PNEUS : Avant gauche 80 % usé. Pression 1,7 kg. Avant droit 100 % usé. Pression 1,7 kg. Arrière droit et gauche 60 % usé. Pression 1,7 kg. Etalonnage du compteur : 30, correspond à 72 km/h. chrono.

## AVIS AUX LECTEURS

POSSESEURS DE

202 PEUGEOT

● donnez-nous votre opinion sur votre voiture ;  
● mettez-la à notre disposition pour le banc d'essai.