

**BULLETIN COMMERCIAL
DES USINES RENAULT**

DE LA CELTAQUATRE... A LA NERVASPORT

Le triomphe obtenu par une Nervasport 85 dans le Rallye de Monte-Carlo est encore présent à toutes les mémoires. Ce fut en effet le succès indiscutable, d'une voiture qui a surclassé plus de 170 voitures concurrentes appartenant à une vingtaine de nations différentes. Après avoir relié Stavanger à Monte-Carlo, à des vitesses moyennes impressionnantes, la Nervasport de Lahaye et Quatresous s'est classée première de toutes les catégories, au cours de l'épreuve finale qui a parfaitement mis en valeur ses accélérations, sa vitesse, ses qualités de freinage et de maniabilité, et sa tenue de route. Une seconde Nervasport engagée s'est classée quatrième.

Il y a quelques jours s'est couru le Rallye féminin Paris-Saint-Raphaël, que des conditions atmosphériques défavorables ont rendu cette année particulièrement difficile; comme pour le Rallye de Monte-Carlo, les concurrentes du Rallye de Saint-Raphaël ont trouvé le brouillard, la pluie, la neige, et, pour atteindre la Côte de Provence, dans le temps qui leur était fixé, toute leur énergie d'amazones modernes leur fut nécessaire; cette énergie fut encore mise en jeu au cours de l'épreuve finale destinée à départager les concurrentes, et à éprouver les qualités d'accélération et de maniabilité des voitures.



M^{me} Reybert, après avoir couvert les 1.200 kilomètres du parcours s'est classée première de sa catégorie, avec une **Celtaquat** de série, réalisant dans l'épreuve finale un temps remarquable, inférieur à celui de voitures beaucoup plus puissantes. La **Celtaquat** a montré qu'elle réunissait ainsi toutes les qualités de la voiture de tourisme et de la voiture de ville.

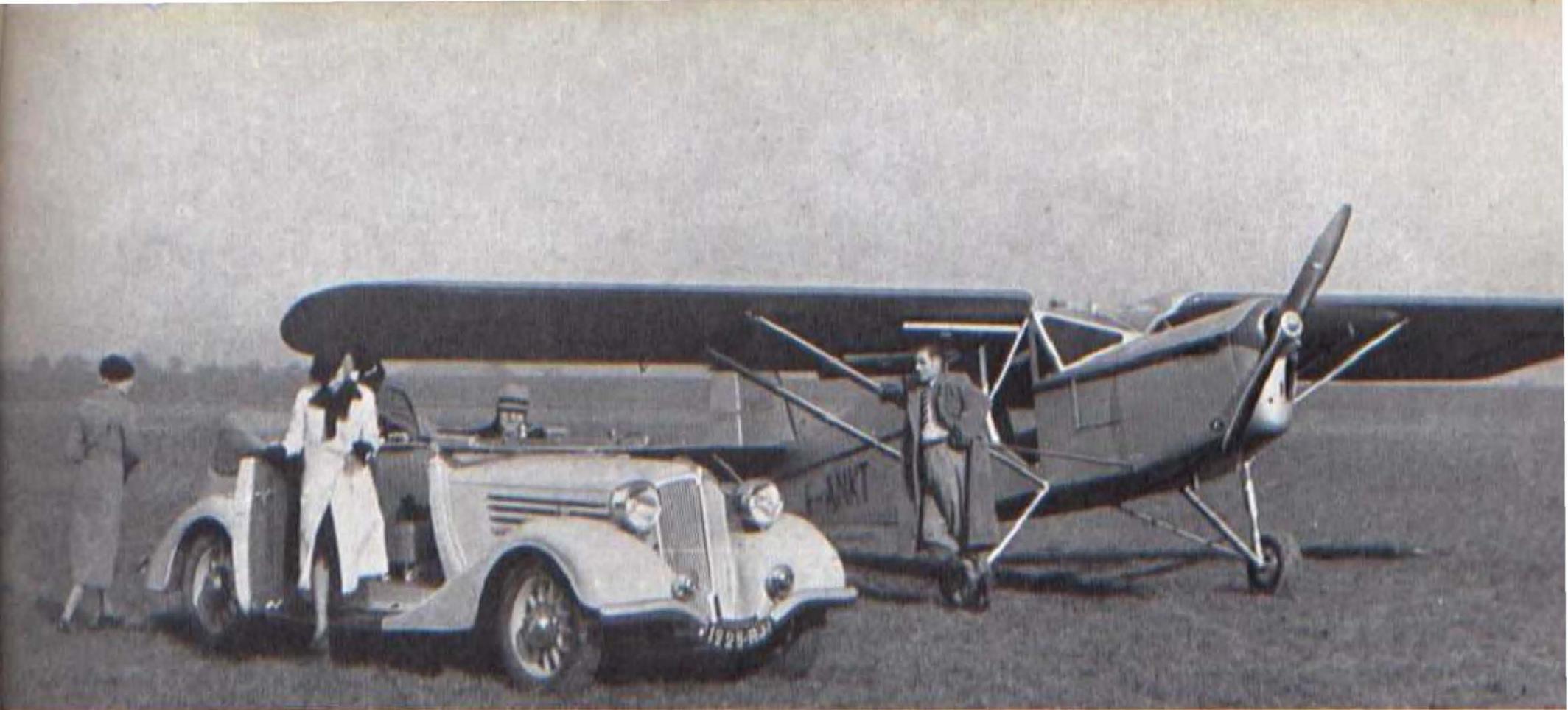
Ainsi, à quelques jours d'intervalle, dans des épreuves de formules différentes, mais du même genre, deux RENAULT triomphent : une Nervasport 85 et une **Celtaquat**.

De ces deux victoires, on peut tirer le même enseignement, car il s'agit de deux voitures surpuissantes, c'est-à-dire qui possèdent un moteur à grande réserve de puissance, pour une carrosserie robuste, mais légère.

Tous les sportifs connaissent les accélérations foudroyantes et les vitesses moyennes considérables qu'on peut obtenir avec une Nervasport 85. Toutes proportions gardées, il en est de même pour la **Celtaquat** : c'est une voiture aux reprises brillantes et franches, qui monte les côtes avec le plus grand brio, et soutient en palier des moyennes inattendues.

Il ne s'agit donc pas d'un simple succès pour deux voitures RENAULT. C'est la consécration des formules appliquées par RENAULT depuis plusieurs années, et la mise en valeur par des faits indiscutables de la devise RENAULT : L'Union du Progrès et de l'Expérience.





LA GAMME RENAULT

UNE AUTOMOBILE... OU DES AUTOMOBILES ?

L'automobile n'est pas un instrument dont les caractéristiques soient formellement définies par des besoins déterminés, qui lui imposeraient des dimensions, des poids, des performances et des prix également déterminés. Au contraire, l'automobile, si elle doit s'adapter aux besoins variés et nombreux de la clientèle, doit pouvoir, elle aussi, se construire en des types variés, ayant chacun ses caractéristiques propres, dont l'ensemble répondra à un besoin ou à un groupe de besoins bien précis.

Ceci étant, il est évident que le problème de la construction des automobiles peut se résoudre de deux façons :

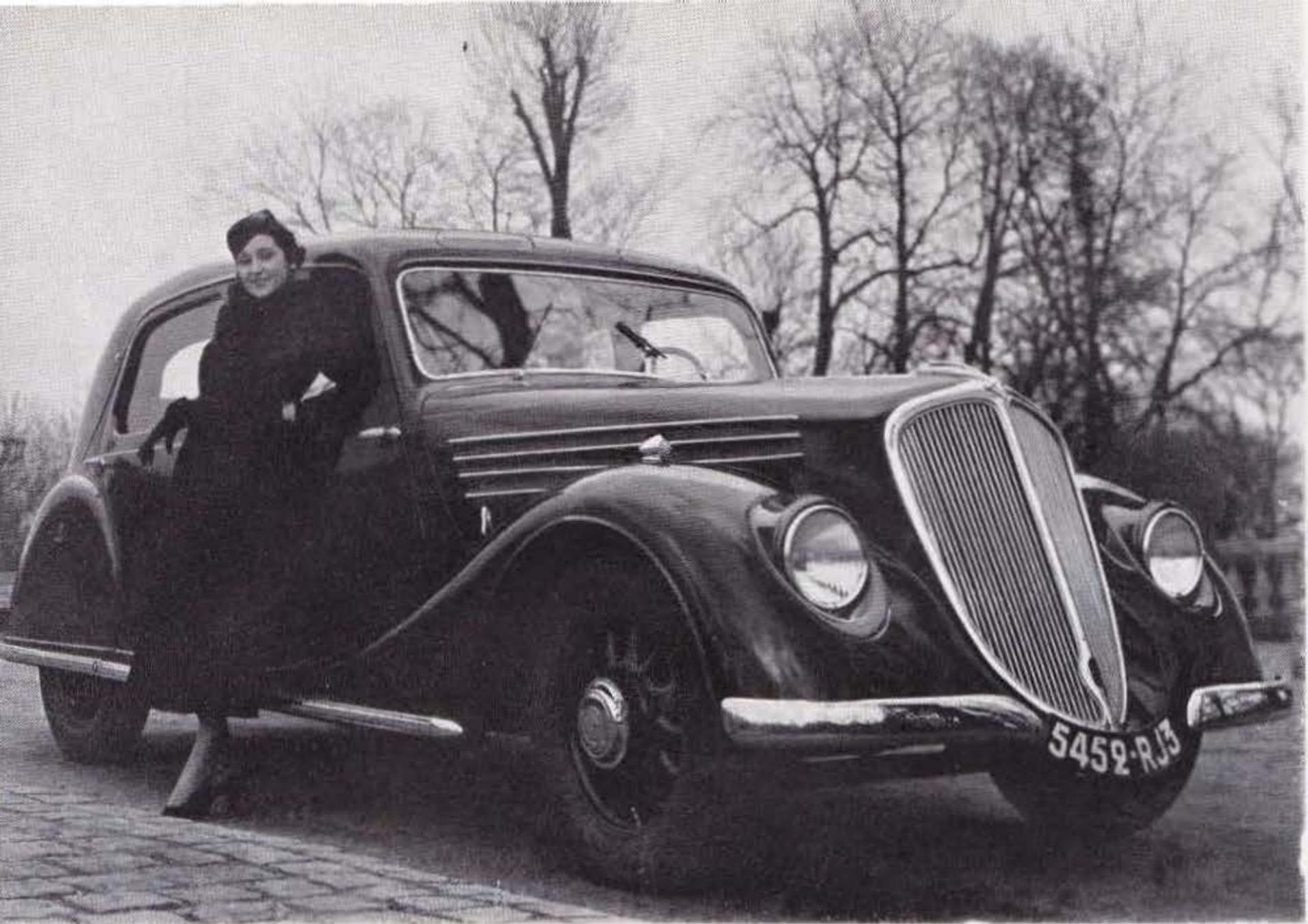
LA FORMULE « PASSE-PARTOUT ».

1^o Ou bien en construisant un modèle, qui soit une espèce de compromis, destiné à satisfaire indistinctement n'importe quels besoins : c'est la voiture « moyenne », peut-être trop grosse, trop importante, trop coûteuse pour certains usagers, et, au contraire, pas assez luxueuse, pas assez rapide, pas assez confortable pour certaines exigences. Cette formule a rencontré quelques protagonistes : c'est la formule « passe-partout » ;

LA FORMULE « GAMME ».

2^o Ou, au contraire, si l'on veut bien ne pas reculer devant la complexité du problème, l'autre formule consiste à fabriquer une série de véhicules différents, s'adaptant à une série de besoins exactement connus.

Cette formule est celle que nous avons poursuivie depuis toujours. La politique RENAULT a consisté, vous le savez, à essayer de satisfaire, aussi bien le petit usager qui désire une voiture légère, rapide, peu coûteuse, mais cependant sûre et confortable, que le grand voyageur, à qui la nécessité impose l'utilisation d'un véhicule puissant et rapide,



Viva Grand Sport

comme aussi la haute personnalité, la femme élégante, qui demande à sa voiture certaines qualités de « présentation », au point de vue élégance, confort, agrément, etc...

Les partisans de la première formule ont souvent tenté de défendre la thèse que seule leur formule permettait le moindre prix de revient, que seule la formule, pouvant s'adapter à tous les cas, était absolument parfaite, et que, tôt ou tard, n'importe quel utilisateur serait obligé d'acheter leur fabrication.

LE CLIENT COMMANDE.

L'expérience a démontré la fausseté de ce raisonnement, car, si un constructeur peut se permettre de créer une mode, ou de lancer des innovations : modèles nouveaux, perfectionnements, etc... il est certain qu'il ne peut pas modifier les besoins, et que vouloir imposer un modèle unique et uniforme est une erreur psychologique évidente.

C'est pourquoi nous n'avons cessé, depuis plus de trente ans, de fabriquer des voitures de puissance et d'importance diverses, de performances différentes, de prix d'achat et de coût d'entretien variables.

UN MODÈLE PAR BESOIN.

Cette technique a pour avantage principal d'offrir à une clientèle essentiellement variée par nature, une variété de véhicules, dont chaque élément peut s'adapter à une catégorie de goûts ou de besoins.



Plateau à ridelles ABF 5 tonnes

DE LA CELTA A LA NERVA.

Parmi les voitures de tourisme, vous savez que la **Celtaquat** est la moins chère des conduites intérieures 4 places, 4 portes ; et c'est une voiture confortable, qui fait tout de même le 100 à l'heure, en dépensant 8 litres. A l'autre bout de la gamme est la puissante Nerva Grand Sport, qui domine à tous les points de vue toutes les autres voitures. Entre ces deux extrêmes, vous trouverez la Monaquat, qui transporte au moindre prix cinq personnes ; la Primaquat, la plus brillante des 4 Cylindres ; la Vivaquat, la voiture confortable pour la famille ; la Vivasport, l'ardente voiture de la jeunesse sportive ; la Nervasport, la voiture aux possibilités exceptionnelles, et la Viva Grand Sport, la 6 Cylindres imbattable en confort et en vitesse.

Ainsi s'échelonnent les moyens offerts à la clientèle, pour faire face à la diversité de ses possibilités.

DE LA CAMIONNETTE AU GROS PORTEUR.

Au point de vue « Véhicules Industriels » nous retrouvons le même souci et les mêmes réalisations, depuis la camionnette légère de 450 kgs, destinée à l'agriculteur et au petit commerçant, jusqu'aux puissants camions gros porteurs de 15 tonnes. Toute la gamme s'échelonne entre divers matériels, susceptibles de remplir des missions différentes, par leur puissance, leur vitesse, leur capacité de transport, leurs carrosseries différentes, et peut-être encore plus que partout ailleurs, cette diversité de spécialisation rend les plus grands services au commerce et à l'industrie.



ET LES AUTRES FABRICATIONS.

Nous vous rappelons que les Usines RENAULT, qui s'intéressent à tout ce qui est locomotion ont en outre entrepris, avec le succès que vous connaissez, d'autres fabrications, comme les automotrices rapides, qui rendent la vie aux lignes secondaires des voies ferrées, et transportent à cadence rapide des voyageurs sur les grandes lignes ; des tracteurs agricoles adaptés au sol de France, des groupes-moteurs marins, pour les péniches, chalands, vedettes, etc... et des moteurs d'Aviation dont la valeur est consacrée par des triomphes, qui sont encore présents à toutes les mémoires, et parmi lesquels nous ne voulons retenir qu'un seul : le record du monde de la plus grande vitesse pour avions terrestres, à 505 kms à l'heure.

La formule « gamme » ne nuit donc ni à la qualité, ni au prix de revient. Elle s'avère au contraire comme la plus souple et la mieux adaptée à notre époque. D'ailleurs, tous les constructeurs adoptent peu à peu cette formule, même ceux qui semblaient vouloir s'en tenir au modèle hybride et standard : mais là encore, nous avons, et vous avez, grâce à notre expérience, une avance considérable.



ECHOS

STRASBOURG. — Sur la place Broglie, une exposition a été organisée magistralement voici quelques semaines.

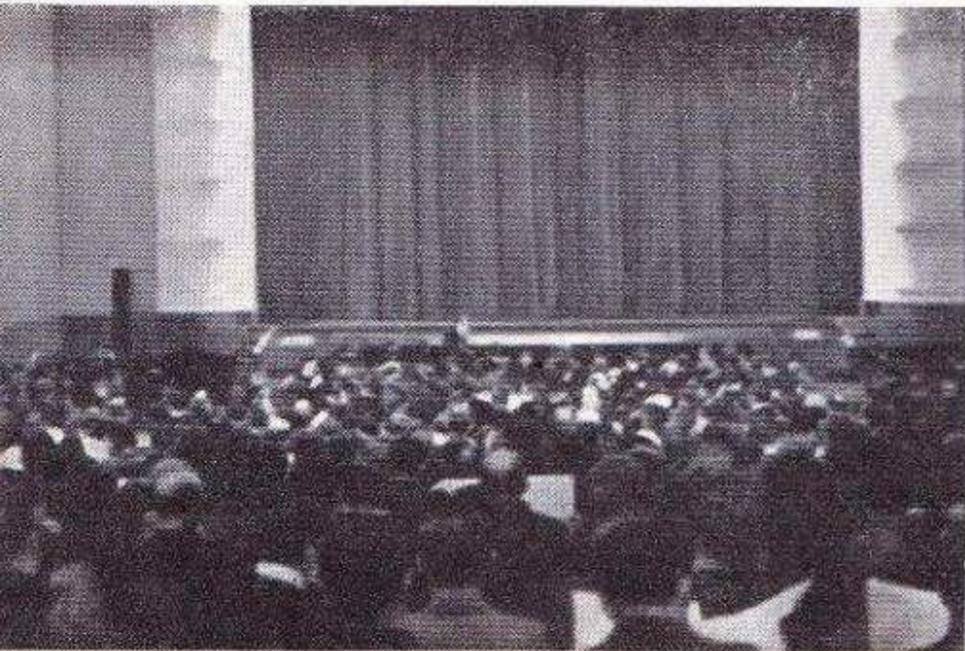


GENÈVE. — *L'Automobile de France.*

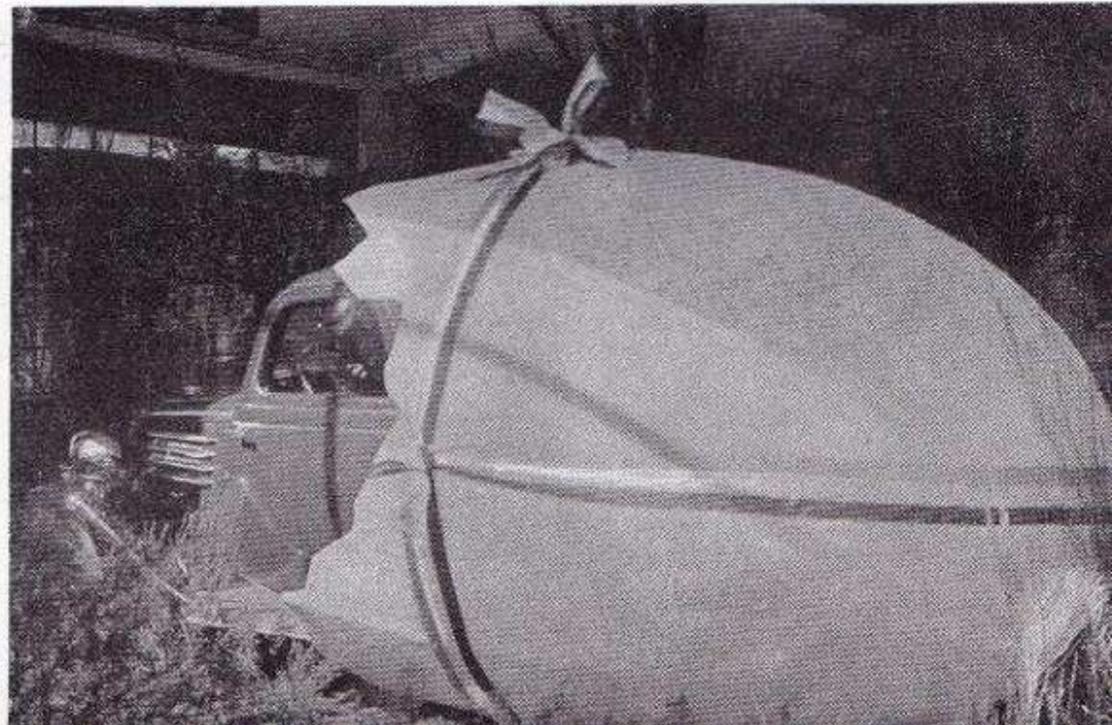
Pendant le Salon de Genève, notre grand film fut projeté avec un succès extraordinaire. Il y eut sept représentations et 15.000 spectateurs. Des séances supplémentaires durent être organisées, dont l'une fut présidée par le Consul général de France.

De nombreuses autres représentations furent organisées dans les autres villes de Suisse.

D'ailleurs, il y a quelques semaines, notre film avait été présenté officiellement, à Berne, à toutes les personnalités de la Confédération Helvétique et aux principaux ministres d'État.



A l'occasion des fêtes de Pâques, une initiative originale fut prise par notre concessionnaire de Bourges. Quel plus beau cadeau qu'une Renault



ECHOS

UNE RÉFÉRENCE REMARQUABLE. — Voici la photographie d'une Monaquatre poussée par une locomotive sur plus de 300 mètres !

Nous avons reçu la lettre suivante :

Monsieur,

J'ai l'avantage de porter à votre connaissance un accident survenu à ma voiture Monaquatre 1934, aérodynamique, type luxe, que je vous avais achetée il y a environ deux mois.

Alors que je traversais en pleine nuit un passage à niveau de la ligne Nantes-Bordeaux, je me suis trouvé déporté sur la voie ferrée par un gros camion venant en sens inverse.

Complètement engagé sur le ballast, au milieu des voies du chemin de fer, ma voiture ne pouvait sortir de cette position par ses propres moyens sans risque de grosse avarie.

J'ai donc été dans l'obligation d'aller chercher de l'aide ; malheureusement, pendant ce court laps de temps et malgré les précautions prises par les employés du chemin de fer, une machine haut-le-pied, regagnant Nantes à toute vitesse et apercevant le feu arrière de ma Monaquatre n'eut que le temps de renverser la vapeur pour éviter la collision.

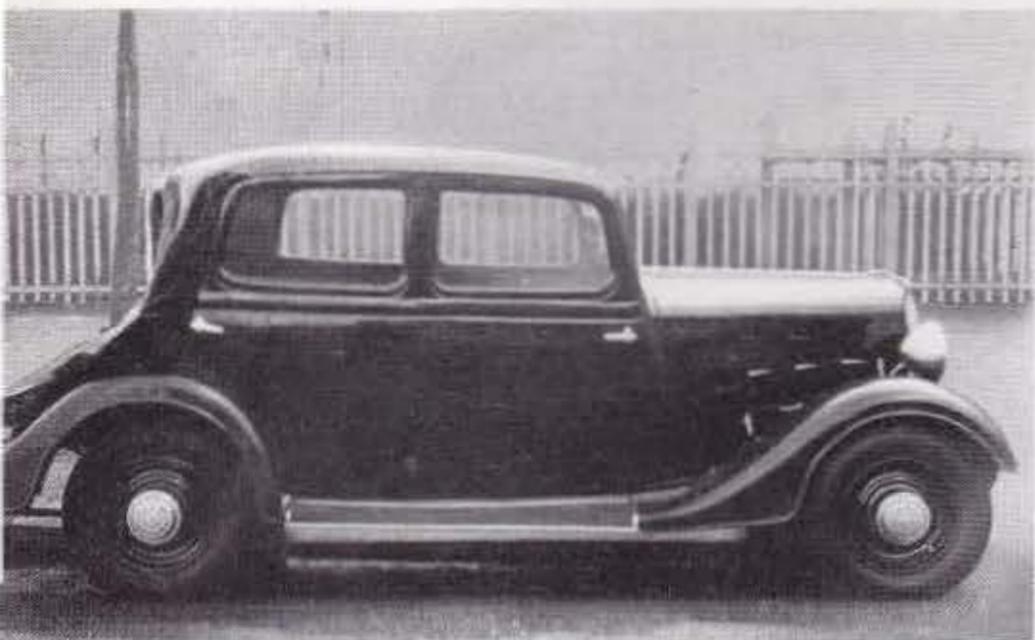
Malgré tous les efforts du mécanicien, celle-ci eut lieu et ma voiture fut poussée par la locomotive sur une longueur d'au moins 300 mètres. Comme vous pourrez le constater au garage où elle se trouve, ma voiture ne donne pas l'impression d'avoir subi un tel choc : la carrosserie a parfaitement résisté ; seule la partie arrière s'est enfoncée.

Aucune vitre, à part la lunette arrière, n'est brisée, aucune portière n'a subi de dommage et la caisse, dans son ensemble, n'a subi aucune déformation transversale.

Je tiens à vous exprimer tout mon étonnement quant à la solidité de vos carrosseries et vous autorise à faire de mes déclarations tout usage qu'il vous plaira.

Cette voiture m'avait donné, jusqu'à ce jour, complète satisfaction : ayant eu jusqu'à cette année dix voitures différentes, je déclare que cette Monaquatre est celle m'ayant procuré le plus de satisfaction tant en confort qu'à la marche.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Une belle carrosserie publicitaire sur une Vivaquatre.

SALON D'AMSTERDAM

Notre participation y fut très remarquée.



BIBLIOGRAPHIE

1° DÉPLIANTS ET DOCUMENTS DE PROSPECTION

- V. T. 236. — La Monaquatre.
V. T. 237. — La Primaquatre. } Réédition.
V. T. 238. — La Vivaquatre. }
V. T. 256. — Brochure de luxe 6 cylindres.
V. T. 257. — Brochure de luxe 8 cylindres.
P. L. 210. — Camionnettes 450, 750, 1.200 kgs.
P. L. 211. — Camions légers 2.000, 2.500, 3.500 kgs.
P. L. 212. — Camions gros porteurs 5 tonnes, 7 t. 5, 12 tonnes, 15 tonnes.
P. L. 213. — Cars 14 pl., 22 pl., 26 pl., 28 pl., 32 pl. et 36 places.
P. L. 214. — Tracteurs 6-8 t., 10 t., 15-20 t.
P. G. 196. — « Conscience, Initiative, Expérience ».
M. G. 77. — Brochure Électrifère.
M. G. 78. — Brochure Moteurs Agricoles à essence.

2° AFFICHES

- V. T. 259. — Rallye de Monte-Carlo.
V. T. 260. — Présentation de nos modèles Tourisme.
V. T. 263. — Rallye Féminin Paris-Saint-Raphaël.
V. T. 265. — Moteur « 85 ».
P. L. 215. — Présentation de nos modèles Véhicules Industriels.
T. R. 20. — Tracteurs Agricoles.

3° TARIFS

- N° 57. — Tourisme « 27 Mars 1935 ».
N° 143. — Véhicules Industriels « 8 Avril 1935 ».
M. G. 81. — Extrait de Tarif Mécanique Générale (petits moteurs industriels et agricoles).

4° NOTES RENAULT-SERVICE

- N° 229. — Huile à utiliser pour la Vivasport.
N° 230. — Pose de profils d'étanchéité aux portes de Celtaquatre.
N° 231. — Modification à la pédale de frein (KZ 23).
N° 232. — Manutention des chemises de moteurs à huile lourde.
N° 233. — Position des ressorts de servo-frein sur camions.
N° 234. — Modification de largeur des bielles (6 C. 125).
N° 235. — Réglage de la direction (Cars ZYAC, ZIAC).
N° 236. — Modifications 5^e et 6^e bielles Vivasport, Vivastella.
N° 237. — Montage du joint d'huile sur servo-moteur de frein Camions.
N° 238. — Nouveaux pignons de boîte de vitesses UD, VT, ZF.
N° 239. — Montage des lève-glaces et cadres cabriolets et coaches.
N° 240. — Modification à la capote Coach décapotable Vivasport.
N° 241. — Pose d'un levier de frein à cliquet VT, UD, ZF.
N° 242. — Modification des amortisseurs Vivastella.

5° PUBLICATIONS RENAULT-SERVICE

- R. S. 108. — Barème de remise en état des Véhicules d'Occasion.
R. S. 109. — Liste des types de châssis sortis de 1922 à 1935.

6° NOTICES D'ENTRETIEN

- N. E. 310. — Voiture Primaquatre, type KZ 24.
N. E. 311. — Voiture Vivaquatre, type KZ 23.
N. E. 312. — Voiture Vivasport, type YZ 4.
N. E. 313. — Voiture Vivastella, type ZA 3.
N. E. 315. — Notice de rodage.
N. E. 316. — Voiture Celtaquatre, type ZR 2.

7° CATALOGUES DE PIÈCES DE RECHANGE

- P. R. 255. — Voiture Primaquatre, type KZ 24.
P. R. 257. — Voiture Vivaquatre, type KZ 23.
P. R. 258. — Camionnette 750 kg., type YP.E.
P. R. 259. — Camionnette 750 kg., type KZ.E.
P. R. 261. — Voiture Vivastella, type ZA 3.
P. R. 262. — Voiture Vivasport, type YZ 4.

8° TARIFS DE PIÈCES DE RECHANGE

Néant.