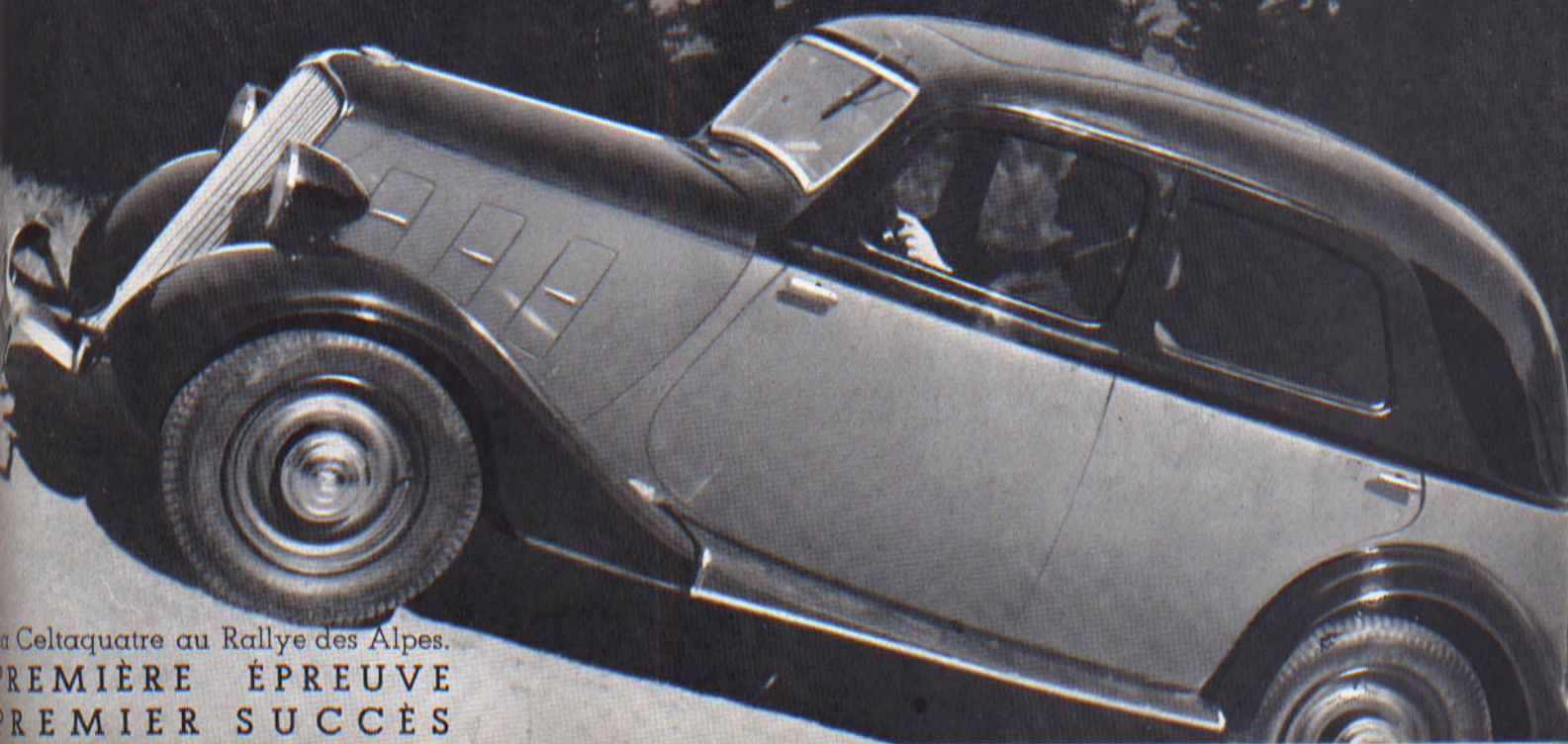


BULLETIN COMMERCIAL
DES
USINES RENAULT

N° 69 JUILLET - AOUT - SEPTEMBRE



la Celtaquatre au Rallye des Alpes.
PREMIÈRE ÉPREUVE
PREMIER SUCCÈS

BULLETIN COMMERCIAL

DES

USINES RENAULT

Juillet - Août - Septembre 1934

N° 69

Quelques réflexions avant le prochain Salon

1934 aura été une année particulièrement brillante pour notre marque ; elle se termine par des succès retentissants, dont vous trouverez la relation dans ce Bulletin Commercial.

En Aviation, nos moteurs ont gagné la Coupe Deutsch, épreuve de vitesse d'un intérêt mondial ; quelques semaines plus tard, dans les « 12 heures d'Angers », épreuve de régularité et de vitesse, on a vu quatre Caudron, à moteur Renault, prendre les quatre premières places. Puis le Grand Prix de l'Aéro-Club de France (Coupe Esders), épreuve de liaison commerciale rapide (Deauville-Cannes-Deauville), a permis de démontrer les qualités incomparables de sécurité et de résistance de nos moteurs d'aviation qui ont pris les six premières places. Enfin, grâce à Mademoiselle Hélène Boucher, nous avons enlevé récemment la plupart des records du monde de vitesse.

En Automobile, nous avons pu enregistrer, au cours de ces dernières semaines, des succès nombreux de Nervasport, de Vivasport et de **Celtaquat**. Signalons la belle performance accomplie par M. Michel Réal, sur Vivasport, qui a pris la première place du Rallye de Vals-les-Bains, devant un lot de concurrents particulièrement redoutables pilotant des voitures spécialement préparées pour les rallyes. M. Réal s'était déjà distingué au cours du Rallye du Maroc, qu'il remporta dans la catégorie des six cylindres.

Les journaux nous ont fait connaître le beau succès

obtenu par M. Lahaye, qui a classé sa Nervasport première du Rallye d'Auxois.

Mais nous sommes particulièrement heureux d'enregistrer les résultats sensationnels obtenus par des Celtaquat de série :

— le Rallye des Alpes, où deux **Celtaquat**, conduites par M. Reybert et M. Boillot, ont pris les deux premières places du classement général ;

— les 2.000 kms d'Allemagne, épreuve qui a permis à la **Celtaquat** de MM. Bouchez et d'Assigny de se classer première dans sa catégorie, à la moyenne de 72 kms à l'heure ;

— le Rallye d'Auxois, où une **Celtaquat** s'est également classée première dans sa catégorie.

D'autre part, l'élégance de nos carrosseries a été confirmée cette année encore à l'occasion de tous les concours d'élégance, qu'ils se soient déroulés à Paris, à Deauville, à Bordeaux, et même en Syrie ou à Madagascar.

*
**

Depuis plusieurs années vos ventes sont en progression constante.

1934 a été pour vous une année meilleure que 1933, ce qui évidemment laisse prévoir que l'année 1935 sera particulièrement prospère.

Il convient de préparer dès maintenant le prochain Salon et de s'organiser pour faire face au travail de cet hiver et du printemps prochain.

L'article suivant va vous rappeler quelques vérités à cet égard.

Concours d'Élégance 1934

Notre participation a été particulièrement importante aux diverses manifestations d'élégance qui ont eu lieu en France, dans nos colonies ou à l'étranger.

Des succès remarquables sont venus récompenser les lignes modernes et aérodynamiques de nos voitures, ce sens de la beauté et de la mesure, qui fait d'une voiture de notre marque la véritable « Automobile de France ».

Voici quelques succès, parmi le palmarès d'un certain nombre de concours d'élégance :

CONCOURS D'ÉLÉGANCE DE « L'AUTO » Coupe d'élégance de « L'Auto »

M^{me} Marcelle CHANTAL, sur REINASPORT.

Premier prix :

M^{lle} Suzanne CHRISTY, coupé NERVASPORT.

M^{lle} Olga VALÉRY, conduite intérieure **CELTA-**

QUATRE.

CONCOURS D'ÉLÉGANCE de « L'INTRANSIGEANT » et « FEMINA »

Premier prix :

M^{me} Hélène ANDRIEUX, sur cabriolet VIVASPORT.

Deuxième prix :

Comtesse DES CARS, sur NERVASPORT.

Troisième prix :

M^{me} Jeanne PROVOST, sur NERVASTELLA.

Prix d'Honneur :

M^{me} DE VILMORIN, sur NERVASPORT ;

M^{lle} ARLETTY, NERVASPORT ;

M^{me} Fred FAURE, REINASPORT ;

M^{lle} BRÉGUET, NERVASPORT ;

M^{lle} Alice FIELD, NERVASTELLA ;

M^{me} PUISSANT-VAN CLEEF, NERVASTELLA ;

M^{lle} Katia LOVA, NERVASTELLA ;

M^{me} Véra GOULEY, REINASPORT.

Hors concours :

M^{me} Marcelle CHANTAL, sur REINASPORT ;

M^{me} MIRABAUD, NERVASPORT.

Autres catégories :

Prix d'honneur :

M^{lle} Lucette JOUSSY, sur PRIMAQUATRE ;

M^{me} Marion DELBO, sur MONAQUATRE ;

M^{lle} Viviane HELDER, sur MONAQUATRE.

CONCOURS D'ÉLÉGANCE DE DEAUVILLE

Grand prix d'honneur :

M^{me} Clara TAMBOUR, sur VIVASPORT ;

M^{me} SLAVOVA, sur NERVASPORT.

Premier prix :

M^{lle} Christiane DELYNE, sur NERVASTELLA.

CONCOURS D'ÉLÉGANCE D'ANTSIRABE (Madagascar)

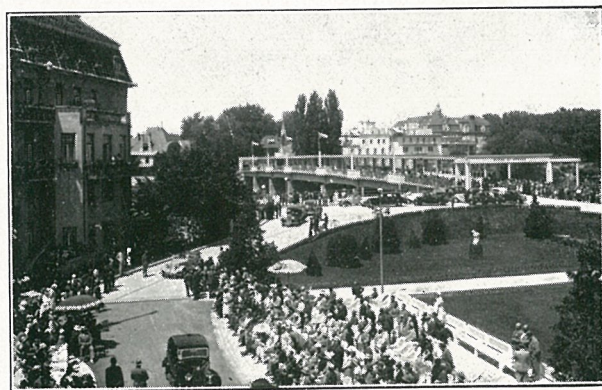
Les quatre premiers grands prix ont été attribués à quatre voitures Renault.

CONCOURS HONGROIS D'ÉLÉGANCE AUTOMOBILE

La VIVASPORT, appartenant à M. KIENART, consul général de Suisse à Budapest, a obtenu le Grand Prix du concours, le prix de la Compagnie Shell, et la plaque du concours.

Il serait fastidieux d'énumérer tous les succès remportés cette année par nos voitures, car la plupart des plages à la mode ou les stations estivales ont organisé des concours d'élégance auxquels nous avons brillamment participé.

Nous avons tenu à réunir ci-après quelques photographies où vous pourrez voir quelques-unes des voitures triomphatrices.



Concours d'élégance de Piosdam
(Tchécoslovaquie)



Mlle Olga VALERY →
PREMIER PRIX
CONDUITE INTÉRIEURE **CELTAQUATRE**

Mlle Lucette JOUSSY

←

PRIX D'HONNEUR

CABRIOLET PRIMAQUATRE



Mlle Viviane ELDER

PRIX D'HONNEUR

CABRIOLET MONAQUATRE

→



Mlle Renée VELLER

PRIX D'HONNEUR

COACH NERVASPORT

→



PREMIERS SUCCES DE LA CELTAQUATRE

La compétition est certainement la meilleure occasion d'éprouver la valeur d'un modèle.

Il faut naturellement déplorer que dans des compétitions dites de tourisme, soient engagées des voitures spécialement construites et munies de perfectionnements délicats et coûteux, qui ne sauraient être livrés avec des voitures normales: c'est pourquoi certains succès n'ont parfois qu'une valeur relative.

Au contraire, lorsqu'une voiture, rigoureusement de série, engagée dans une compétition, se classe aux premières places, devant des voitures concurrentes d'une cylindrée supérieure ou spécialement construites pour la course, il s'agit, dans ce cas, d'une référence absolument remarquable.

Or, à peine sortie de l'usine, la **Celtaquatre** vient de remporter coup sur coup plusieurs victoires, dans des circonstances qui font présumer pour elle un avenir des plus magnifiques.

Nous en sommes persuadés, vous aurez, avec la Celtaquatre, des succès encore plus grands que ceux que vous avez remportés précédemment avec la Monaquatre.

Voici quelques détails sur les épreuves auxquelles vient de participer la Celtaquatre.

Troisième Rallye des Alpes Françaises.

Deux **Celtaquatre** étaient engagées dans la catégorie des voitures d'un prix inférieur à 20.000 francs. Elles ont pris les deux premières places du classement général.

Le Rallye des Alpes françaises comportait les trois étapes suivantes :

| | |
|--|---------|
| Marseille-La Grave | 380 kms |
| La Grave-Le Galibier-Aix-les-Bains | 134 kms |
| Aix-les-Bains - Le Mont Ventoux - Marseille | 471 kms |

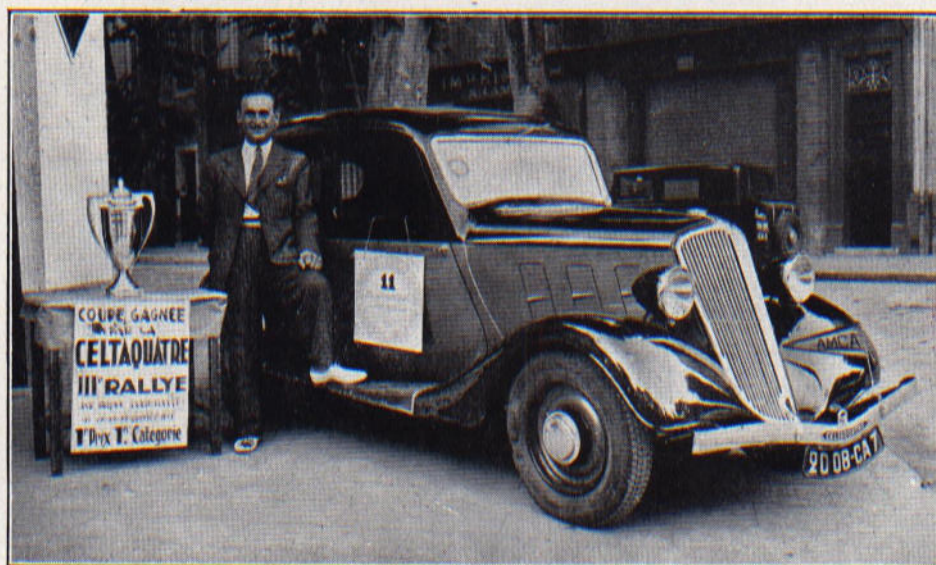
soit au total 958 kms, pour la plupart en montagne. Les deux **Celtaquatre** engagées, qui ont conquis les deux premières places, étaient conduites par M. Reybert et M. Boillot, qu'il convient de féliciter.

Les 2.000 kilomètres d'Allemagne.

Une épreuve d'endurance sur route, comme il n'en existe pas en France, vient de se disputer en Allemagne.

Il s'agissait de parcourir 2.240 kms sur un vaste circuit jalonné par les villes de Baden-Baden, Munich, Leipzig, Berlin, Magdebourg, Dortmund, Francfort, Baden-Baden.

Sur ce circuit furent lancées plus de 600 voitures réparties en six catégories, selon leur cylindrée. Il fallait



La **Celtaquatre** victorieuse au Rallye des Alpes.



M. BOUCHEZ



M. D'ASSIGNY

couvrir le parcours en une seule traite, sans aucune neutralisation pour les contrôles.

604 voitures prirent le départ ; 306 terminèrent l'épreuve.

Une seule voiture française était engagée : une Celtaquatre conduite par MM. Bouchez et d'Assigny.

Signalons que cette Celtaquatre a été livrée à M. Bouchez le mercredi 18 juillet, et que sa voiture n'avait fait que 812 kms lorsqu'elle prit le départ à Baden-Baden.

Or, malgré un rodage insuffisant, la Celtaquatre fit une course absolument remarquable, réalisant une vitesse moyenne de 72 kms/heure : elle prit la première place de sa catégorie et reçut une médaille d'or.

Nous insistons particulièrement sur le fait que la Celtaquatre de M. Bouchez, a été prise au hasard, parmi les voitures sortant des chaînes, et que n'importe quelle Celtaquatre bien conduite, aurait pu réaliser la même performance que celle de MM. Bouchez et d'Assigny.

La presse automobile a publié les interviews de M. Bouchez ; en voici quelques lignes prises au hasard :

« La machine ? — Admirable : une tenue de route, une maniabilité de grande classe ; un freinage comme peu de voitures en ont ; elle est extraordinaire : pensez qu'on monte à 70 et plus, en seconde, sans que le moteur souffre. Les derniers 180 kms ont été parcourus en deux heures juste ; 90 de moyenne, c'est joli, n'est-ce pas ? »

L'année 1934 a vu naître un certain nombre de voitures annoncées comme tout-à-fait nouvelles, et munies de certains perfectionnements, dont quelques-uns avaient un caractère surtout publicitaire.

Nous avons poussé nos recherches et nos réalisations dans le sens de l'expérience. Nous avons voulu faire une voiture de cylindrée modérée et d'entretien réduit. Jusqu'à présent la surpuissance et la rapidité, qui constituent les agréments principaux d'une automobile, semblaient devoir rester l'apanage des voitures coûteuses.

Aucun constructeur n'avait encore réalisé une véritable voiture de prix minimum, qui pût dépasser le cent à l'heure, grimper les côtes sans la moindre faiblesse, reprendre instantanément, à toutes les allures, et cela avec une consommation réduite. Ceux qui avaient fait quelque chose d'approchant l'avaient obtenu grâce à un régime de moteur précipité, qui finissait par compenser, par une dépense exorbitante d'huile et d'essence, et une rapide usure du matériel, la modicité du prix d'achat.

Or, le possesseur d'une Celtaquatre de 16.250 fr. peut, à l'heure actuelle, connaître, à peu de choses près, le même « plaisir de conduire » que le propriétaire d'une grosse voiture, parce qu'il a à sa disposition un merveilleux moteur 4 cylindres, de 1 litre 500 de cylindrée, pour un poids total de 880 kgs.

Il convient de faire remarquer que l'habitabilité n'a nullement été sacrifiée au souci de vitesse et de surpuissance ; la carrosserie n'est pas étriquée, mais au contraire, spacieuse et très logeable, même pour les personnes de grande taille.

Ces premiers succès de la Celtaquatre doivent contribuer puissamment à l'accroissement de vos ventes, chaque acheteur d'une Celtaquatre deviendra un ardent propagandiste de notre marque. En effet, comme toutes les voitures vraiment réussies, la Celtaquatre enchante celui qui l'achète au-delà même de ses espérances !...

BIBLIOGRAPHIE

Documents parus depuis le dernier Bulletin.

Dépliants et documents prospection :

VT-228. — Les Stella 6 cylindres, Vivasport,

Vivastella 80, Primastella, Vivastella 75.

VT-229. — Les Stella 8 cylindres Nervasport,

Nervastella, Rainasport, Rainastella.

PL 167. — Les bennes Renault.

VT-233. — La **Celtaquatre**, la voiture de l'expérience (dépliant).

PG 178. — Faites aussi l'essai de la nouvelle **Celtaquatre** Renault (encart).

Brochures :

VT-234. — Renault présente la **Celtaquatre**.

PG 171. — Soleil, Aérodynamisme ...Renault (Magazine).

Affiche.

VT-232. — La **Celtaquatre**.

Tarifs de véhicules et matériels divers.

N° 48. — Voitures de Tourisme (15 avril 1934).

N° 139. — Véhicules industriels (20 mai 1934).

Notices d'entretien :

N. E. 247. — Camionnette et car, type OSC.

N. E. 256. — Camion léger, type ZJC.

Notes Renault-Service.

N° 184. — Galets spéciaux pour segments de

frein de 150 % de largeur. (Cars TI, Camions UD, VT, ZF.)

N° 185. — Pose d'une cale au ressort arrière (Vivastella, Nervastella).

N° 186. — Réglage du carburateur (Vivasport).

N° 187. — Vérification des pompes à essence (6 cyl. 80 X 120, 8 cyl. 80 X 120).

N° 188. — Utilisation du mélange alcool-essence (Cars).

N° 189. — Entretien des amortisseurs à huile (tous modèles).

7° Catalogues des pièces de rechange :

P.R. 211. — Camions légers 3 t. 5, types YFAC et YFDC.

P.R. 212. — Autocar 27 places, type YFAC.

P.R. 213. — Camions gros porteurs 5 t. 5, types TI 4 AC et TI 4 DC.

8° Tarifs de Pièces de rechange :

P.R. 198. — Voitures Vivasport, types YZ2 et YZ3 [25 mars 1934].

P.R. 201. — Voiture Vivastella, type PG 8 (10 avril 1934).

P.R. 202. — Voiture Nervastella, types ZD2, ZD3 [1^{er} mai 1934].

Rectificatif au P.R. 181. — Rectificatif au tarif des roulements P. R. 181.

CHEZ NOS CONCESSIONNAIRES

RIAGE

Ious avons été heureux d'apprendre le mariage de H. Vallet, notre Concessionnaire de Beaupaire, meilleurs vœux.

ISSANCES

3 février. — Jacqueline, fille de notre Concessionnaire de Sisteron, M. Maxime Bues.

1 mars. — Michel, petit-fils de notre Concessionnaire de Bayonne, M. Molia.

5 avril. — Yves, fils de notre Concessionnaire de Cassonne, M. Gestin.

Ious nos compliments aux parents. Nos meilleurs vœux aux nouveaux-nés.

DÉCÈS

Nous avons le vif regret de vous annoncer :

— Le décès de la petite fille de M. Hardy, notre Concessionnaire de Leval.

— Le décès de la fille de M. Vincent, notre Agent de Chemillé.

Nos plus sincères condoléances.

NOUS FÉLICITONS :

MM. Lambort, de Vannes, et Charent, de Poitiers, nos concessionnaires, qui ont été nommés dernièrement juges au Tribunal de Commerce.