

la puissance du 995 cm<sup>3</sup> de la Balilla sport, coiffé d'une culasse spéciale en aluminium, alors que la version de série n'en développe que 30. Pour les courses dont le règlement le permet, les Simca 5 et 8 sont habillées de carrosseries spéciales en aluminium, plus légères et mieux profilées. Car Gordini ne manque pas d'exploiter les avantages que procure, en consommation et en vitesse, une caisse aérodynamique et ayant un faible maître-couple. Ainsi, en 1938, une minuscule Simca 5 Gordini termine les Vingt-Quatre Heures du Mans à 85,11 km/h de moyenne, première de sa classe, première à l'indice de performance et quatorzième au classement général.

## L'ère aérodynamique

Les formes aérodynamiques, étudiées et expérimentées dès les années vingt par Voisin, Chenard et Walcker et Bugatti, deviennent un leitmotiv pour de nombreux constructeurs des années trente. On commence par réduire la hauteur des voitures, mais pas celle des flancs, si bien que cette réduction

En 1934, Renault lance **la Celtaquat**, à carrosserie moderne (style aérodynamique) et moteur 1500 cm<sup>3</sup>. Trois ans plus tard, apparaît au Salon la Juvaquat, modèle populaire à moteur de 1000 cm<sup>3</sup>.

**UNE SEULE VOITURE**  
**PUR LA VILLE ET POUR LA ROUTE**  
**LA CELTAQUATRE**

LES AUX 100 KMS - 100 A L'HEURE - A PARTIR DE 16.500<sup>F</sup> EN C<sup>o</sup> INT. 4 PLACES 4 PORTES  
 NET LUXE 4 PL 18.500<sup>F</sup> LA C<sup>o</sup> INT. GRAND LUXE 4 PL 17.900<sup>F</sup> LE COUPÉ 19.900<sup>F</sup>

LA NOUVELLE CONDUITE INTERIEURE  
**JUVAQUATRE**  
 4 PLACES - 2 LARGES PORTES  
 LA VOITURE LA PLUS ÉCONOMIQUE ET  
 LA PLUS AGRÉABLE

7 LITRES AUX 100 — ASSURANCE 6 CV. — 100 A L'HEURE  
**RENAULT**  
 L'AUTOMOBILE DE FRANCE  
 Vente à crédit avec le concours de la D.I.A.C. 47 bis, Avenue Hoche à Paris  
 Les 3 A.C. ont participé en 31 concours

*Page de droite:*

*Etablir des records internationaux avec une voiture spécialement préparée, ce n'est pas très difficile et cela fait vendre le modèle de série!*

n'affecte guère que les vitres, la lunette arrière et surtout le pare-brise, qui deviennent des rectangles allongés comme des meurtrières. Les habitacles s'assombrissent et la visibilité en pâtit, mais cela confère aux modèles de l'époque une allure caractéristique, très typée, empreinte de force et de mystère. Puis, l'arrière des carrosseries s'incline en pente douce, parfois arrondie, les ailes et bientôt les phares sont carénés, les marchepieds sont supprimés et les grands bouchons de radiateur disparaissent sous les capots, toujours allongés, qui s'achèvent par une calandre généralement inclinée et galbée. Cette mode aérodynamique, qui fait fureur aux Etats-Unis depuis 1932, répond encore à des critères plus esthétiques que techniques et crée une rupture totale dans le style des carrosseries, qui n'a jusqu'alors évolué que très lentement. Elle est illustrée par Peugeot avec la 301 en 1933 et plus nettement avec la 402 l'année suivante, par la Traction Citroën, les Simca, les **Renault Celtaquatré** (1500 cm<sup>3</sup>) en 1934 et Juvaquatré (1000 cm<sup>3</sup>) en 1938, la spacieuse Panhard Dynamic (à trois places avant avec conducteur au centre) et d'étonnantes Voisin d'avant-garde, l'Aérostair (1934) puis l'Aérodyn, dont le profil est inspiré de celui d'une aile d'avion.

Certains carrossiers des Hauts-de-Seine se font les champions de la beauté aérodynamique en habillant en cabriolets ou en coupés grand sport les nou-

*Chaîne de montage de la Juvaquatré, première Renault à coque autoportante tout acier et roues avant indépendantes, dont la production a été reprise après la guerre.*

