

1934

Renault Celtaquat

Une vision simpliste

Dévoilés à la presse spécialisée par Louis Renault le 4 mai 1934, les modèles de la gamme Renault Celtaquat, qui se veulent très économiques, relèvent d'une conception extrêmement traditionnelle, une retenue chère au maître de l'île Seguin.



La large calandre en V accompagne la Celtaquat depuis son lancement en 1934. Le millésime 1937 en adopte une version encore plus élégante, dont l'influence esthétique vient des États-Unis.

Au sein du catalogue 4 cylindres du constructeur de Boulogne-Billancourt, la Celtaquat représente une offre destinée à des consommateurs épris d'économie tant au niveau du prix d'achat que du coût d'entretien.

En toute logique, devant répondre à un tel cahier des charges, la machine manque singulièrement d'innovation et d'élégance.

PRIX D'ÉPOQUE

En 1935, la berline Luxe coûtait 16 500 francs, la berline Grand Luxe 17 900 francs et le coupé deux places spider 19 900 francs. Pour comparaison, une Peugeot 201D du même millésime (1 307 cm³, 28 ch) coûtait 14 900 francs en version coach deux portes et 16 100 francs en finition Luxe. Chez Citroën, le modèle le plus économique et le moins cher du catalogue, la Traction 7B (1 529 cm³, 35 ch), quittait la concession contre un chèque de 18 000 francs.

Assurer sa différence

Le contraste est saisissant lorsqu'on compare la Celtaquat à l'autre grande nouveauté de la saison automobile française, la Traction Avant Citroën. Cette dernière se démarque du reste des propositions du marché par sa carrosserie basse sans châssis, ses suspensions avant à roues indépendantes et son 4 cylindres moderne aux soupapes en tête. Mais les premiers exemplaires livrés à la clientèle, malgré leurs indéniables qualités, notamment au niveau de la tenue de route, manquent singulièrement d'une bonne mise au point générale. Ces problèmes font le bonheur de la

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Renault.
Type :	Celtaquat Type ZR2.
Moteur :	4 cylindres en ligne.
Cylindrée :	1 463 cm ³ .
Alésage × course :	70 × 95 mm.
Puissance :	34 ch à 3 500 tr/mn.
Alimentation :	1 carburateur Solex.
Distribution :	soupapes latérales.
Allumage :	batterie et bobine.
Transmission :	boîte de vitesses à 3 rapports.
Pneumatiques :	130 × 40.
Empattement :	245 cm.
Voie :	128 cm.
Longueur :	386 cm.
Largeur :	151 cm.
Hauteur :	159 cm.
Poids :	900 kg.
Vitesse maximale :	110 km/h.

UNE OPÉRATION PUBLICITAIRE

Dans le cadre d'une promotion publicitaire, le 26 juin 1931, une berline Celtaquatre bénéficiant d'une finition de carrosserie en deux tons, mais débarrassée de ses enjoliveurs et de ses pare-chocs, tourna sur l'autodrome de Montlhéry durant 6 h à la moyenne de 114,66 km/h.



En 1936, la Celtaquatre possédait le moteur 4 cylindres le plus petit du catalogue Renault. Malgré ses formes ramassées, la voiture est agréable à regarder. Signe de modernité, on observe l'abandon des marchepieds.

B. O. Archives & Collections

Celtaquatre, car celle-ci n'a aucune chance de s'imposer face à sa concurrente du quai de Javel sur ses seules prestations technique ou stylistique. La première Celtaquatre Type ZR1 de 1934 quitte les chaînes d'assemblage de Billancourt au mois de mai 1934. Elle n'est alors proposée qu'en configuration berline quatre portes. Un coupé est ajouté au catalogue au cours de l'été de la même année. L'empeachment ramassé et la voie étroite de la Celtaquatre la font paraître exagérément haute et rondouillarde, à tel point qu'on la surnomme rapidement Celtaboule. Autre défaut majeur : le coffre à bagages n'est pas accessible de l'extérieur. Pour la saison 1936, les flancs de capot adoptent quatre fentes horizontales au lieu des volets ouvrants et, comme en 1935, des roues à rayons sont disponibles sur demande.

Une gamme enrichie

Les Renault Celtaquatre du millésime 1936 bénéficient d'une carrosserie aux formes remaniées, dans un style aérodynamique très tendance à cette époque. Le résultat est plutôt plaisant. Vendue 13 900 francs alors qu'une

conduite intérieure Luxe coûte 16 900 francs, la berline Celtastandard est un modèle économique d'allure très austère, livrée sans pare-chocs ni pièces chromées. Un seul essuie-glace se plaque sur le pare-brise et les roucs sont du type à rayons, peintes de la couleur de la caisse. Cette expérience minimaliste ne sera pas reconduite pour la saison 1938. Une nouvelle et élégante calandre en V termine le capot moteur des Celtaquatre 1937, tandis qu'à l'arrière, une malle à bagages bombée apparaît sur les modèles Luxe et Grand Luxe contre un supplément de 700 francs. Par ailleurs, les roues artillerie font place à de gracieuses jantes à douze trous (sauf sur le modèle Celtastandard), toujours agrémentées d'un enjoliveur central en métal chromé. À cette époque, la gamme s'est considérablement enrichie, intégrant, en plus d'une berline en finition Luxe ou Grand Luxe, un coupé deux/trois places, un cabriolet, un coach décapotable et une berline commerciale.

Adieu la Celta, bonjour la Juva

L'année 1938 sonne le glas de la carrière de la petite Celtaquatre, la vedette du moment étant la nouvelle Juvaquatre, fierté de Louis Renault, avec sa coque autoporteuse et ses roues avant indépendantes (une première pour la marque au losange). L'offre Celtaquatre se limite donc à deux modèles : une berline Grand Luxe avec malle, dotée de pare-chocs droit au lieu du type cintré de la saison précédente, et une conduite intérieure dite commerciale. Cette dernière, d'une charge utile de 500 kg, est munie d'un hayon arrière de chargement à

COTES SUR LE MARCHÉ DE LA COLLECTION

Berline 1934 : de 1 524 à 6 098 € (10 000 à 40 000 F).
Berline avec malle : de 1 524 à 6 403 € (10 000 à 42 000 F).
Coupé : de 3 049 à 7 622 € (20 000 à 50 000 F).
Coach décapotable : de 3 811 à 10 671 € (25 000 à 70 000 F).

deux ouvrants fort pratique pour les professions artisanales auxquelles elle est destinée. La fabrication de la Celtaquatre cesse au mois d'avril 1938. Désormais, parmi le catalogue 4 cylindres du constructeur de Billancourt, c'est la récente Juvaquatre 6 CV et sa mécanique de 1 003 cm³ développant 23 ch qui répond seule à la demande des automobilistes au budget limité.

DES TAXIS ÉLECTRIQUES

Afin de transporter les visiteurs vers les nombreux pavillons de l'Exposition Universelle de Paris, au printemps 1937, des taxis Renault à moteurs électriques furent mis en service. Les machines étaient élaborées à partir de châssis et d'éléments de carrosserie du modèle Celtastandard, mais la caisse découverte sans portières avec barre de maintien en tube chromé était une création inédite.



Le petit coffre arrière au pli de tôles situé au centre dissimule la roue de secours et quelques modestes bagages.

B. O. Archives & Collections