



La nouvelle Celtaquatre de 1934 intègre un capot moteur doté de trois volets ouvrants, tandis que la version 1937 se distingue par une disposition à fentes horizontales.

Celtaquatre ZR2 Berline, 1935

Le capot de la version 1935 de la petite 8 CV, que l'on surnomme familièrement « Celtaboule » en raison de ses formes tout en rondeurs, adopte des fentes horizontales au lieu des volets présents sur les modèles 1934. Le petit 4 cylindres, développant 34 ch, est capable d'atteindre 110 km/h, ce modèle étant censé contrer la toute nouvelle Citroën Traction Avant – une réponse bien timide, tant au niveau stylistique que technologique, à l'offensive révolutionnaire du quai de Javel.



N°103

Celtaquatre ZR2 Coupé, 1935

La voiture, inscrite dans la catégorie fiscale des 8 CV, dévoilée au printemps 1934 se déplace à l'aide d'un 4 cylindres de 1 463 cm³, d'un potentiel de 34 ch. Le modèle est livrable avec des roues à voile plein ou reposant sur des roues fils.

Produite à 5 330 exemplaires, la voiture est bien moins populaire que la Monaquatre, l'autre 8 CV du catalogue qui partage la même mécanique, et qui fut produite à 9 314 exemplaires.

Désormais, les modèles à 4 cylindres sont au nombre de 11 au sein de l'offre du constructeur, alors qu'il n'y en avait qu'un seul en 1930.



RENAULT

En 1932, Louis Renault décide d'une prise de participation au capital des Avions Caudron, qui donne naissance à une belle lignée d'appareils de vitesse et de records Caudron-Renault.

N°106



Celtaquatre ADC1 Coupé, 1936

La 4 cylindres Celtaquatre 8 CV constitue encore une fois la gamme la moins coûteuse du catalogue général Renault. Les 34 ch emmènent l'auto à une vitesse de pointe de 110 km/h, les configurations de carrosserie coupé et cabriolet restant les plus désirables. Situation sociale perturbée à Billancourt : le 29 mai 1936, les usines sont occupées ; le travail reprend définitivement le 13 juin, mais l'entreprise ferme ensuite ses portes, dans le cadre de la nouvelle loi votée par le gouvernement de Léon Blum concernant les congés payés.



N°616

Celtaquatre ADV1 Fourgon, 1937

Si nombre de ces fourgons trouvent un débouché civil, le ministère de la Guerre s'y intéresse également. Entre 1936 et 1938, un bon de commande est signé concernant la fourniture de 23 châssis ADV-1 dotés d'une carrosserie spéciale répondant aux exigences militaires de « voiture médicale d'urgence ». Dans ce cas, les machines sont principalement destinées à nos forces d'outre-mer et sont donc équipées, compte tenu du climat très sec, d'un condensateur installé au-dessus du radiateur.



Après l'ample mouvement social de 1936, le travail reprend aux usines Renault. Désormais, la maison fabrique ses propres pneumatiques, et le réseau est donc prié d'écarter la marque Michelin.

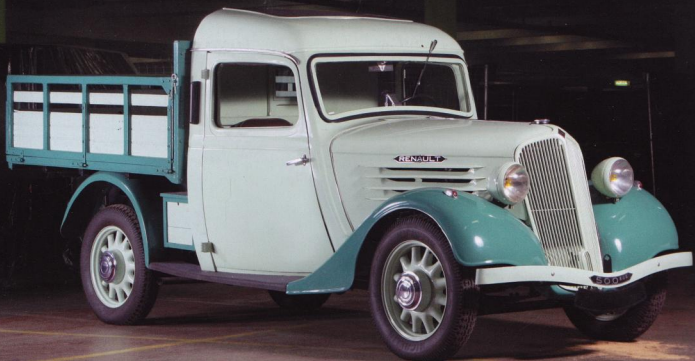
Celtaquatre ADV1 Plateau, 1937

Ce châssis d'une charge utile de 500 kg a reçu une carrosserie plateau dotée de ridelles, très recherchée auprès d'une clientèle allant du maraîcher au marchand de charbon. Malgré le statut utilitaire du véhicule, la face avant conserve un stylisme agréable, calqué sur celui des gammes Celtaquatre ou Primaquatre. En revanche, les nouvelles roues avec jantes à voile ajouré de la gamme tourisme 1937 ne sont pas au programme – sont conservées les anciennes roues à bâtons dites « artillerie ». Au catalogue général Renault, seule la très austère Celtastandard conserve ce montage.



Depuis la saison 1934, toutes les Renault reposent sur un dispositif dit de « suspensions amorties » en réponse au « moteur flottant » du concurrent Citroën.

N°018





Toutes les grandes photos, et celles plus petites de l'Annexe, ont été réalisées par Antoine Pascal (www.antoinepascal.com).

Droits réservés pour les quelques photos d'époque d'illustration – principalement des documents de presse –, en provenance de Renault Communication et d'Archives & Collections Dominique Pascal.

Cet ouvrage a été réalisé en tant que packager par
Archives & Collections,
16 bis, rue de la Chancellerie à Versailles, 78000,
pour le compte des Éditions EPA-Le Chêne
sous la direction de Dominique Pascal
Éditrice Hachette : Volcy Loustau
Directrice artistique Hachette : Gaëlle Junius
Maquettiste : Chantal Séraphin (chantal.seraphin@free.fr)
Relectrice : Laurence Godec (L.godec@wanadoo.fr)

Copyright Archives & Collections et EPA.

Achévé d'imprimer par Graficas Estella, en Espagne.
Dépôt légal : novembre 2008
ISBN : 978-2-85120-702-9
65/2631/3