



Une des premières **Celtaquatre** 8 ch, 4 cylindres, de 1934. Ici, aux essais à Montlhéry.

#### — **La Celtaquatre**

Moteur 4 cylindres - 1 463 cm<sup>3</sup> (70 × 95 mm). Culasse rapportée. Châssis à longerons, caissons et traverses tubulaires. Suspension à ressorts avant longitudinaux, ressort arrière transversal, 4 amortisseurs hydrauliques.

Boîte 3 vitesses. Freins à tambours sur 4 roues.

Consommation 7,8 l aux 100 km.

Le 26 avril 1934, une Celtaquatre « Spéciale » tourna pendant six heures à Montlhéry à la vitesse moyenne de 111,466 km/h. Lancée d'abord exclusivement en berline, la **Celtaquatre** est produite aussi en coupé au début de 1935.

Au Salon de 1934, Louis Renault modernise une fois de plus la ligne de ses modèles. De la Monaquatre à la Reinasport, les carrosseries sont retouchées, notamment à l'arrière — dit « queue de pie » — où apparaît une arête centrale formant une pointe, jusqu'au pare-chocs. Le capot reçoit des barres chromées horizontales et les roues sont du type « artillerie ».

Pour toutes ses voitures, Louis Renault fabri-

que ses aciers, ses fontes, l'aluminium, les pneumatiques, l'huile de graissage, les peintures et vernis, les garnitures, la plupart des accessoires, les machines-outils, etc. Le « Patron » travaille de 7 h à 20 h. Il partage son temps entre le bureau d'études, l'examen des grands marchés et les rondes dans l'usine, qu'il affectionne tout particulièrement. Il y fait la chasse aux fainéants, aux voleurs, aux bons-à-rien qui le hantent. Son usine doit « tourner » comme une merveilleuse machine. Sans à-coups; sans grincements. Il ne tolère aucun faux pas. Il tient une fois par semaine une conférence générale à laquelle assistent une cinquantaine de personnes. L'empereur de Billancourt ne supporte aucune contradiction, aucun retard. Si le téléphone tarde à répondre, il saisit le combiné, le jette violemment à terre et fulmine. Tout le monde se tait. On courbe le dos, l'orage passe. Louis Renault retrouve le cours de sa pensée et la conférence reprend. Mauvais orateur, il n'aime pas les longues discussions et préfère travailler seul dans son somptueux hôtel particulier de l'avenue Foch où il a son bureau. En fait, hormis la mécanique, peu de choses



Une des toutes premières sorties de la **Celtaquatre**, lancée en mai 1934, après avoir été révélée par des démonstrations à Montlhéry les

20, 21 et 26 avril. A cause de sa forme, elle fut aussitôt surnommée « **la Celtaboule** ».

l'intéressent. Il ne lit pas. N'aime ni le cinéma, ni le théâtre. Sa culture générale est très faible. Il s'exprime plutôt grossièrement, en avalant les mots. Sa seule distraction est son domaine d'Herqueville. Dans cette propriété qu'il a entièrement reconstruite en déplaçant même une route, il règne en despote.

La propriété couvre plus de deux mille hectares. Depuis 20 ans, il a patiemment racheté toutes les fermes avoisinantes. La plupart des belles villas bordant la Seine à *Porte-joie*, en face de Herqueville, furent « achetées *sur ordre* » de Louis Renault par des collaborateurs de l'usine.

Il a fait des habitations pour ses amis ou ses vieux collaborateurs. « Il règne sur le territoire d'Herqueville un ordre... de résidence royale. Pas un détail laissé au hasard. Pas de murs dégradés sur des kilomètres et des kilomètres. Toutes leurs crêtes sont chapeautées par de petits toits de chaume... Les vieilles bâtisses des dépendances ont été transformées en garages, ateliers, réserves, et chacune a la tenue d'une maison de maîtres avec ses boise-

ries apparentes, ses crépis de couleur, son toit pentu calculé par le Patron. Les plateaux déserts ont été reboisés... » (1)

Pour tous les grands collaborateurs de l'usine, le week-end à Herqueville est obligatoire. Toutes les semaines Louis Renault y convoque sa cour. Impossible de refuser une invitation. Impossible de ne pas rire aux « blagues » que le Patron aime faire à « ses chers amis ». Les farces et attrapes de Louis Renault son aussi célèbres que ses voitures. Il aime raconter les plus réussies : celles qu'il a faites aux amis de sa première maîtresse Jeanne Hato, chanteuse wagnérienne : Fauré, Ravel, Messager essayèrent de boire dans des verres à liqueur qu'il avait percés d'un trou microscopique. Le contenu s'étalait lentement sur la nappe blanche! Il a également fait mettre dans les toilettes un mannequin d'osier pour faire croire aux invités que le lieu est toujours occupé!

Mais à côté de ces « joyeusetés de bidasse », on trouve sur tous les murs du château

(1) Saint Loup « Renault de Billancourt » p. 267.

d'Herqueville des tableaux de Fragonard et de Boucher; les pièces sont meublées en style Louis XVI avec tapisseries des Gobelins et des Savonneries.

Au fond de l'une de ces pièces, dans un secrétaire en acajou, Louis Renault conserve quelques « objets » qu'il affectionne tout particulièrement. Mû par un petit moteur électrique, un tiroir s'ouvre et les visiteurs découvrent de merveilleux écrins de cuir et de

velours qui cachent des séries de clefs plates, des palmiers, des jeux de mèches, des pieds à coulisse...

A Herqueville on reçoit beaucoup. Louis Renault : tous ses amis de la mécanique; Christiane sa femme : ses amis des arts et lettres. Mariés depuis le 26 septembre 1918, Louis et Christiane vivent côte à côte dans deux mondes différents. Christiane est la fille d'un riche notaire parisien. Très belle, vive et

*Chaîne de la **Celtaquatre**, première version sortie en mai 1934.*

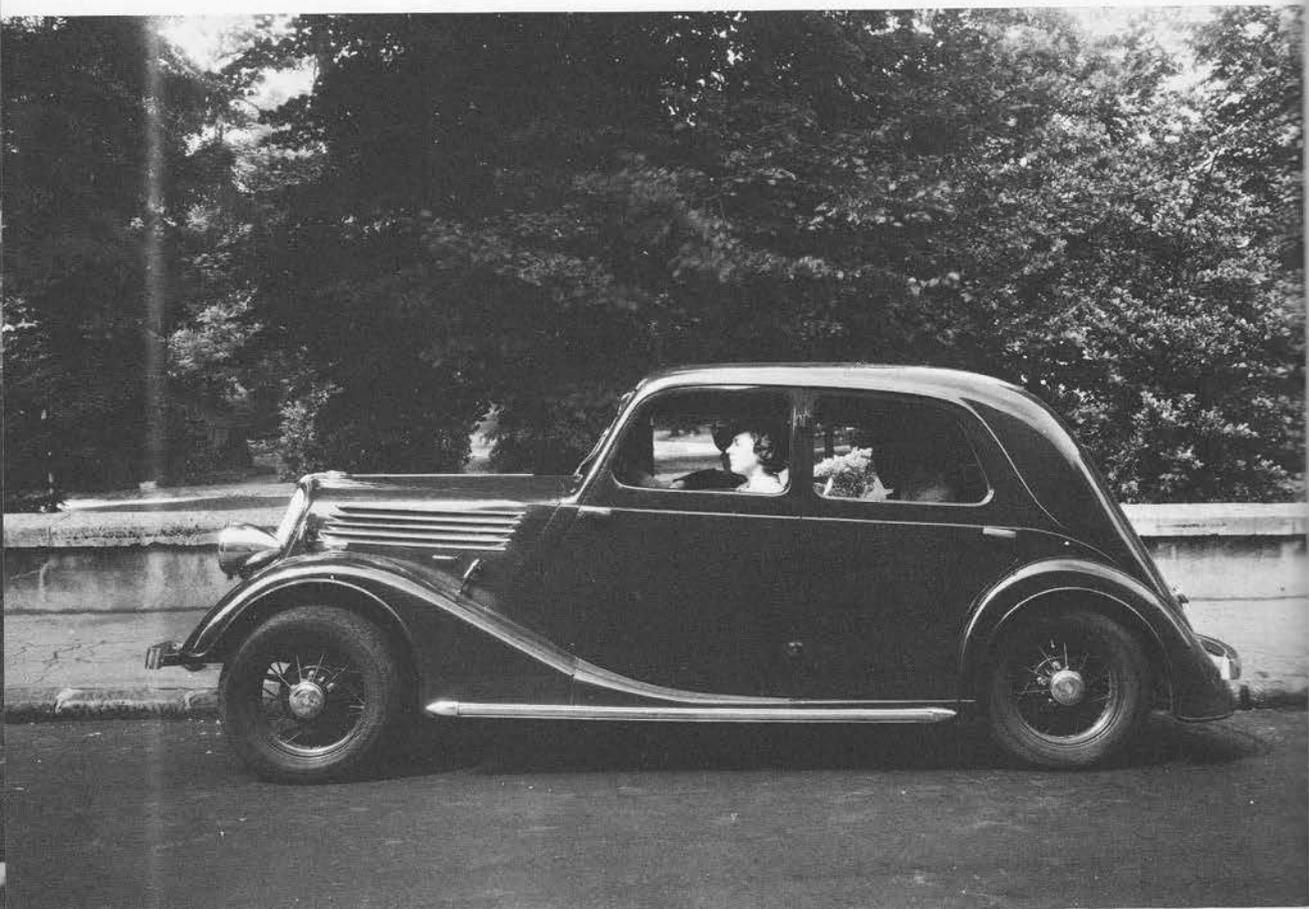


En 1935, on décide de rajeunir la ligne de la **Celtaquatre**. Le bureau d'études propose cette version à deux portes qui ne sera pas acceptée.



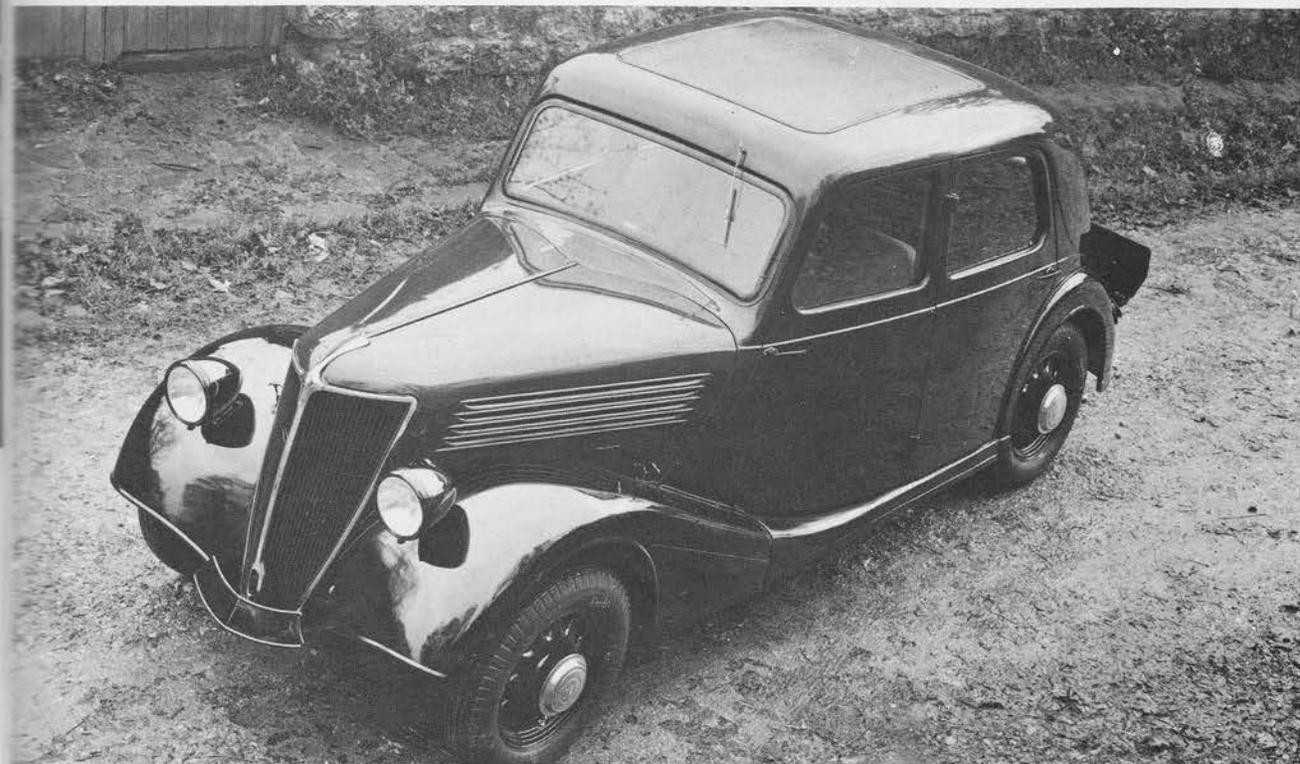
enjouée, elle s'entoure de gens d'esprit qui parlent littérature, théâtre, cinéma; des intellectuels. Louis Renault les déteste. Mais il les tolère avec une indifférence que lui rend Christiane. Dans les années 1935, elle vit un grand amour avec Drieu la Rochelle. Cette passion l'éloigne encore plus de Louis Renault et de leur fils Jean-Louis. L'éducation de « l'héritier » préoccupe le Patron. Pas question d'école, ni de diplômes. Jean-Louis sera autodidacte, comme son père.





**La Celtaquatre** 8 ch, 4 cylindres, de 1936. Sa carrosserie différait, totalement, de la première Celtaquatre lancée deux ans auparavant. Elle était proposée soit avec roues « artillerie » soit avec des roues fils comme ci-dessus.

*Coach décapotable Celtaquatre de 1937.*



**La Celtastandard** de 1937 est la version économique de la Celtaquatre. Elle coûtait envi-

ron 25 % moins cher. Elle eut une existence éphémère.

# Essai d'une voiture RENAULT Celtaquatre 1937

## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA VOITURE

Moteur 4 cylindres 70 × 95. Cylindrée, 1,463 cm<sup>3</sup>.  
Graissage sous pression. Carburateur « Solex ». Allumage par batterie (avance automatique et correcteur à main).  
Refroidissement par pompe. Réglage automatique de la circulation d'eau par thermostat.  
Cadre trapézoïdal à longerons-caissons, traverses tubulaires et écharpes obliques.  
Suspension assurée à l'avant par deux ressorts droits et à l'arrière par un ressort transversal. Quatre amortisseurs hydrauliques à double effet.  
Freins à came flottante et réglage par le point d'appui.  
Direction à vis globale et galet double.  
Voie avant et arrière : 1,300 m.  
Pneus : 5,25 × 16.  
Empattement : 2,71 m.  
Poids : 1,050 kg (conduite intérieure 4/5 places).

La voiture qui a été mise à ma disposition pour les essais est une conduite intérieure de série à 4/5 places.

J'ai parcouru, avec cette voiture, environ 1 000 km en tout, soit 750 km dans Paris et banlieue et 250 km sur la route.

La saison se prêtant assez mal à un essai sur route, j'ai dû me borner à parcourir l'itinéraire suivant :

Sèvres, Saint-Germain, Mantes, Vernon, Louviers, Évreux, Nonancourt, Dreux, Houdan, Versailles, Sèvres, soit 237 km.

**Vitesse maximum.** — La vitesse maximum chronométrée sur la route d'Évreux à Nonancourt ressort à 98 km/h.

Le même kilomètre a été parcouru successivement dans les deux sens, d'abord en 37 secondes 1/5, puis en 36 secondes, juste. Vitesse moyenne : 98 km/h.

**Vitesse moyenne.** — Sur tout le parcours indiqué plus haut, de Sèvres à Sèvres, la vitesse moyenne a été de 72,8 km/h. Cette moyenne, il est vrai, a été fortement réduite par l'allure très modérée dans la banlieue immédiate.

Si nous prenons, en effet, le parcours Saint-Germain-Évreux, nous avons 104 km parcourus en 85 mn, soit 73 km de moyenne.

D'Évreux à Saint-Cyr, par Nonancourt, 96 km parcourus en 72 mn : vitesse moyenne, 80 à l'heure.

Entre Évreux et Nonancourt, sur route droite et libre, 26 km ont été parcourus en 18 mn, soit 86,5 de moyenne.

**Consommation.** — Sur la route et sur l'itinéraire indiqué, la consommation a été de 10,8 l aux 100 km.

Dans Paris et la banlieue, la consommation moyenne ressort à 10,4 l.

Il y a lieu de rapprocher le chiffre de consommation sur la route de la vitesse moyenne obtenue.

**Consommation d'huile.** — A peine mesurable : sur 1 000 km environ un demi-litre.

**Consommation d'eau.** — Néant.

**Essais de démarrage.** — Sur les courbes de démarrage, on voit que la vitesse de 60 km/h est atteinte en 200 m et la vitesse de 80 km en 560 m.

La voiture présente donc de belles accélérations, étant données l'importance de sa carrosserie, sa cylindrée et surtout sa consommation.

**Freinage.** — La courbe de freinage fait ressortir une accélération négative de l'ordre de 7,50 m par seconde sur bon terrain.

Freinage très puissant par conséquent.

## OBSERVATIONS

La Celtaquatre est une voiture dans laquelle on se trouve tout de suite chez soi. On a vu plus haut ses performances.

Voyons maintenant quelques détails.

**Moteur.** — Au démarrage même par temps froid (−5°), le starter à deux positions Solex facilite la mise en régime. On peut le mettre presque tout de suite après le départ dans la position intermédiaire.

Le moteur tourne sans vibrations gênantes dans toute la zone d'utilisation.

**Transmission.** — L'embrayage est correct et doux. Boîte de vitesses très silencieuse. Pont absolument silencieux.

**Suspension et tenue de route.** — Suspension très douce, très bonne tenue de route aussi bien dans les virages qu'en ligne droite.

**Direction.** — La direction mérite une mention spéciale. Elle est extrêmement douce à commander, bien que moyennement démultipliée. Elle revient parfaitement après les virages, même en marchant à très faible allure. Il suffit, après un virage, d'ouvrir les doigts pour que la voiture reprenne la ligne droite. Aucune réaction dans le volant et aucun point dur quand on braque à fond.

**Freins.** — Les freins sont puissants et très progressifs.

\*

Dans l'ensemble, voiture très plaisante, qui convient parfaitement pour les déplacements dans Paris et en outre capable de soutenir les allures de tourisme, même pour des randonnées prolongées.

Sa consommation, très modérée, en fait un instrument économique et agréable.

HENRI PETIT.

*Le maître de Billancourt en 1938.*