

La gamme Renault 1936 comprend :

— la « Celtaquatre », quatre cylindres 70×95 , 1.463 cm^3 , 8 CV fiscaux, sur châssis de 1,30 m de voie et 2,71 m d'empattement. Elle remplace à la fois la petite « Celtaquatre », dont elle reprend le nom, et la « Monaquatre » dont le nom disparaît mais dont elle prend les dimensions. On lui adjoint en cours d'année une version dépouillée, la « Celtastandard », qui ne sera construite qu'à très peu d'exemplaires ;

— la « Primaquatre », quatre cylindres, 85×105 , 2.383 cm^3 , 14 CV fiscaux, sur châssis de 1,30 m sur 2,86 m. Les nouvelles carrosseries de la « Primaquatre » (berline, cabriolet deux places, cabriolet quatre places et faux-cabriolet tôlé) sont, comme celles de la « Celtaquatre », traitées dans un style inspiré des « Grand Sport » : caisses élargies sans marchepied ; elles s'en distinguent par le fait qu'elles gardent des phares rapportés sur les ailes et que les roues arrière ne sont pas recouvertes d'un cache ;

— la « Vivaquatre », au moteur 85×105 elle aussi, sur un châssis de 1,45 m sur 3,01 m, et qui reprend la caisse des berlines et familiales « Viva Grand Sport » ;

— la « Viva Grand Sport », six cylindres 85×120 , 4.084 cm^3 , voie 1,45 m, empattement 3,13 m pour carrosseries à six places et à huit places (« Vivastella » dans ce dernier cas) ;

— la « Nerva Grand Sport », huit cylindres 85×120 , 5.448 cm^3 , voie 1,45 m, empattement 3,38 m (six et huit places). Les carrosseries, comme pour la six cylindres, sont la berline, la familiale (« Nervastella »), le cabriolet, le coach décapotable (ou cabriolet six places).

La moins chère



*des conduites intérieures
4 portes, 5 places*

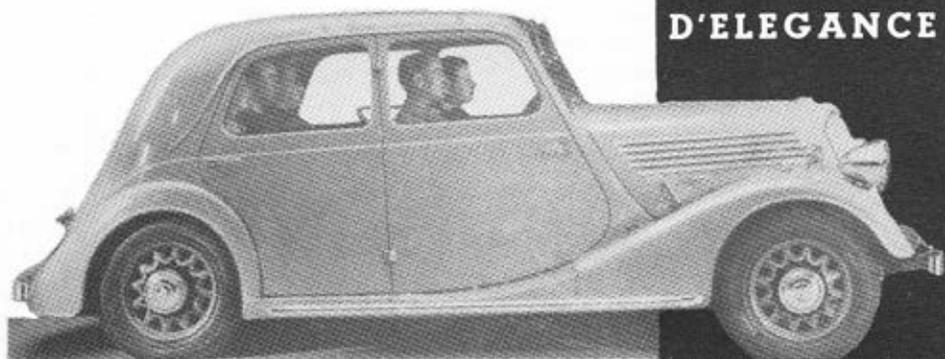
LA NOUVELLE **CELTAQUATRE**
S T A N D A R D

A PRIX D'ACHAT EGAL SEULE LA NOUVELLE

CELTA QUATRE

VOUS OFFRE LE MAXIMUM

D'ECONOMIE
DE CONFORT
DE SECURITE
D'ELEGANCE



Parce que sa nouvelle ligne aérodynamique et le rendement accru de son moteur lui assurent une consommation réduite.

Parce que l'élargissement de la carrosserie permet de placer 5 personnes au centre de la voiture et assure une plus grande visibilité au conducteur.

Parce que la solidité à toute épreuve de son châssis à longerons-coissons, et l'heureuse répartition des poids lui assurent une tenue de route incomparable.

Parce que sa ligne moderne, rationnelle, est l'aboutissement d'une étude uniquement conçue en vue du confort et du rendement.

Parce que mettant à votre service 37 années d'expérience et les plus formidables moyens industriels d'Europe, c'est une



Le pare-brise plus large assure une plus grande visibilité.



Agèment. Les bagages les plus délicats ou les plus précieux à l'abri de la poussière et du vol.

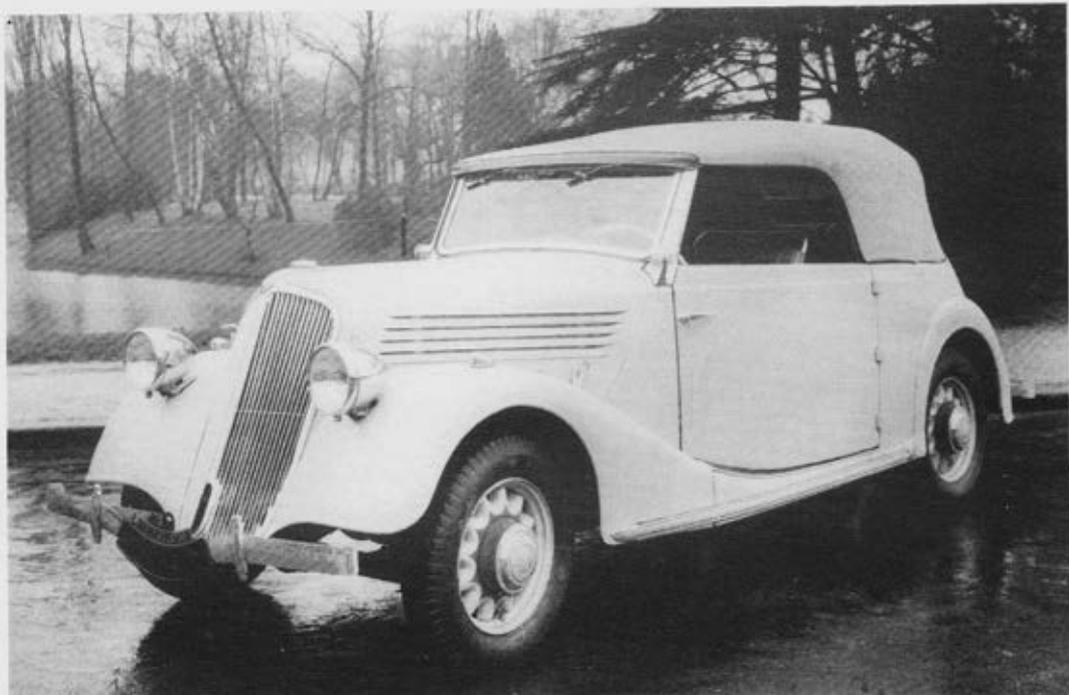
RENAULT

TROIS CARROSSERIES

Conduites intér. 5 pl. - luxe et grand luxe
Coupe 2/3 places - Cabriolet 2/3 places

L' A U T O M O B I L E D E F R A N C E

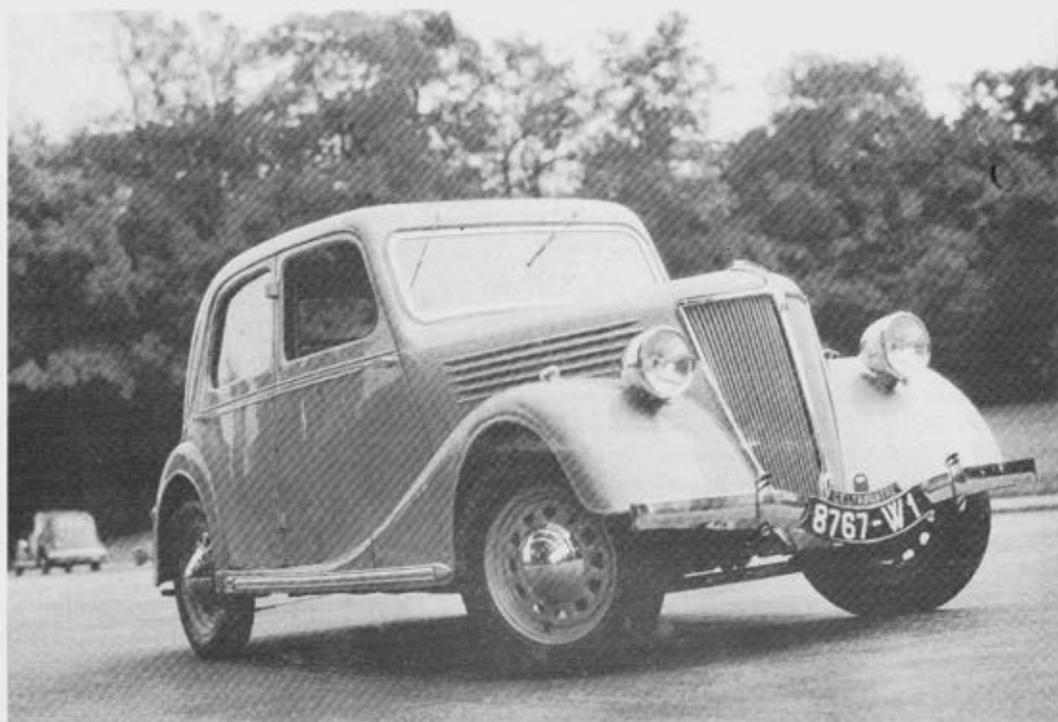
1936 : les quatre cylindres adoptent le style « Grand Sport ».



▲ Le cabriolet quatre places « Celtaquatre », 1936, appelé coach décapotable. Notez que le pare-brise est rabattable et remarquez la forme de la porte, propre aux cabriolets Renault de cette époque (sans rapport avec la porte des voitures fermées, faux-cabriolets compris).

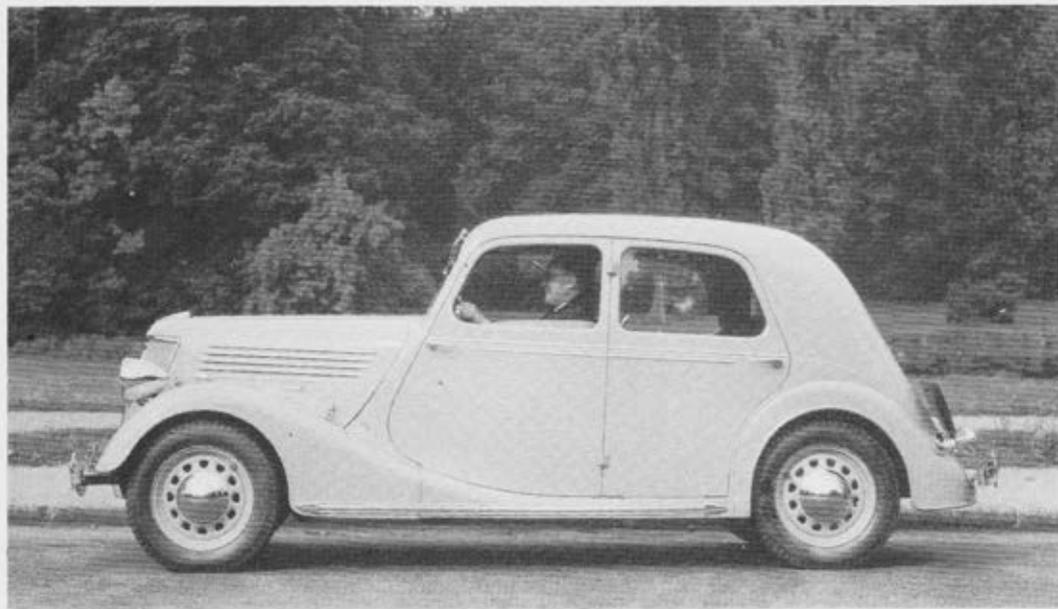
1936 :
le faux-cabriolet
« Celtaquatre ».
appelé coupé. ▼





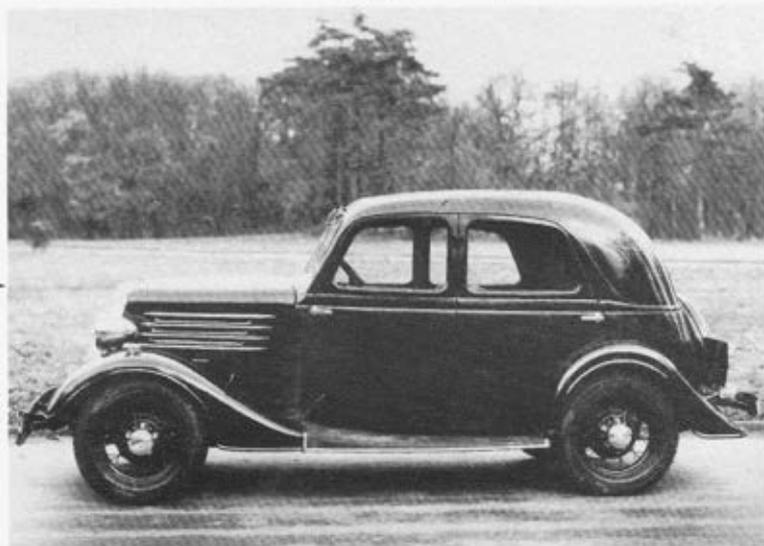
Année-modèle 1937. Trois modifications d'aspect pour cette berline « Celtaquatre » (idem pour la « Primaquatre ») : caisse 1936 mais deux baguettes latérales, une nouvelle calandre et des roues Dunlop à voile ajouré (au lieu des roues « genre artillerie »).

Autre modification d'aspect (visible de profil) des « Celta/Prima » 1937, exécution série : la plaque d'immatriculation, lumineuse, et placée sous la lunette arrière, est remplacée par une plaque fixée sur l'aile.



propulsion arrière, des freins mécaniques. Tout l'opposé de la « 7 », et à tous points de vue, car les propriétaires de la nouvelle Citroën connaissent pendant quelques mois les pires ennuis, à cause d'une mise au point trop hâtive, tandis que la « Celtaquatre », sans originalité mais « sans histoires » profite, provisoirement, de cette situation. Contrairement aux autres Renault du salon de 1934, la « Celtaquatre » conserve sa caisse d'origine, et le modèle 1935 ne se distingue du modèle précédent que par son capot à ouïes horizontales.

La « Celtaquatre » 1935, caractérisée par son capot et ses roues à rayons « fil ». Elle fut, alors, le seul modèle de la gamme à garder sa caisse de l'année précédente.



L'autre point d'intérêt — et quel intérêt ! — du stand Renault est la voiture « hyperaérodynamique », dérivée du prototype « Rafale », et qui n'a d'autre rapport avec les modèles courants, sur le plan visuel, que ses roues « artillerie ». Tout le reste est original, nouveau, jamais vu ; tout le reste, bien sûr, en ce qui concerne la carrosserie, car cette voiture super profilée reprend tous les organes des six et huit cylindres de série, sous les désignations respectives de « Vivastella Grand Sport » et de « Nervastella Grand Sport » ; les moteurs sont aux cotes de 80 x 120, 21 et 28 CV fiscaux, 80 et 100 ch. réels. Ces « Grand Sport » provoquent la curiosité des visiteurs du salon mais ne suscitent guère leur enthousiasme, et avant d'entrer en production elles seront entièrement redessinées : tout en restant dans le même style que les prototypes, elles n'en garderont pratiquement aucun élément autre que les pare-chocs, les phares encastrés et la calandre ; pare-brise et lunette arrière seront d'une seule pièce, le toit sera plus plat, le panneau arrière aussi, la ligne des ailes sera adoucie, les portes avant s'ouvriront sans empiéter sur le prolongement des ailes, le capot lui-même sera orné de baguettes plus fines qu'à l'origine. Ainsi, les « Grand Sport » telles qu'elles entreront en fabrication seront beaucoup plus acceptables ; pour mériter entièrement leur appellation, elle recevront bientôt des moteurs d'une cylindrée augmentée, 4.084 cm³, 23 CV fiscaux, 90 ch. réels pour la « Viva », 5.448 cm³, 31 CV fiscaux et 120 ch. réels pour la « Nerva », grâce à une modification de l'alésage, porté à 85 mm : une étape importante dans l'histoire des Renault.

16.900 Frs.!

MOINS DE
8 LITRES
AUX 100 KMS.

4 PLACES
CONFORTABLES



PLUS DE
100 KMS.
A L'HEURE

4 PORTES

La première voiture absolument complète,
économique et rapide offerte à un tel prix.

LA **CELTAQUATRE**

Toutes les solutions éprouvées, dictées par l'expérience, qui ont assuré
le succès de RENAULT en 1934, rassemblées dans une voiture
vraiment pratique.

PLUS ÉCONOMIQUE - PLUS AGRÉABLE - PLUS CONFORTABLE
qu'aucune autre de catégorie voisine, même de prix plus élevé.

Moteur surpuissant à régime lent · Très faible consommation d'essence
et d'huile · Reprises énergiques · Changement de vitesse à peine
utilisé · Freinage mécanique sûr et puissant · Faible encombrement ·
Manœuvres et garage faciles · Aptitude à se faufiler dans les encom-
brements · Sièges larges et moelleux, facilement accessibles par deux
larges portes à rabattage total.

MALLES ABRITÉES

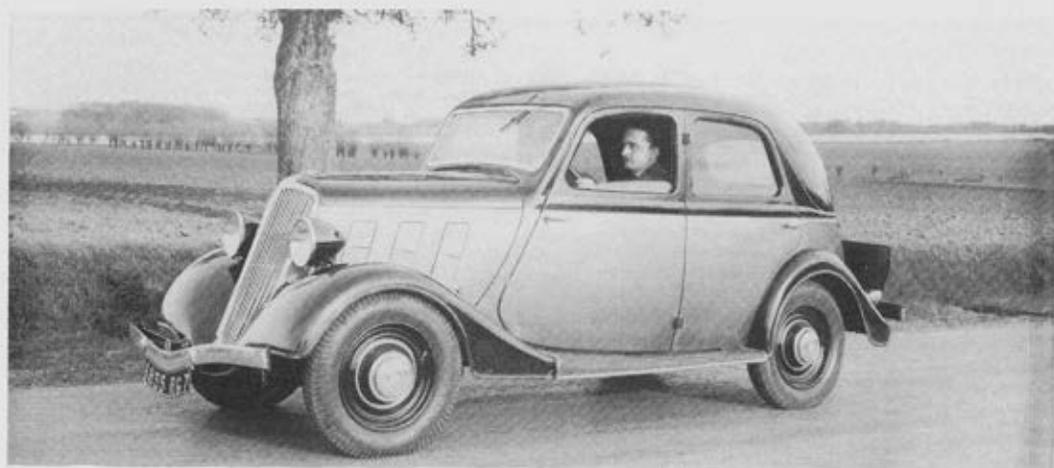
Lignes aérodynamiques plus poussées.

TOUS LES AGRÈMENTS DE LA FAMEUSE VIVASPORT.

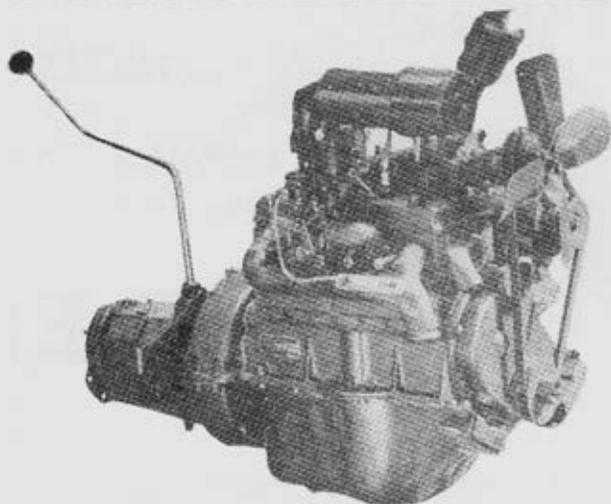
RENAULT

L'AUTOMOBILE DE FRANCE

« L'Illustration », 5 mai 1934. Au moment où Citroën présente la « 7 » (17.700 F), Renault annonce la sortie de la « Celtaquatre » : 16.900 F.

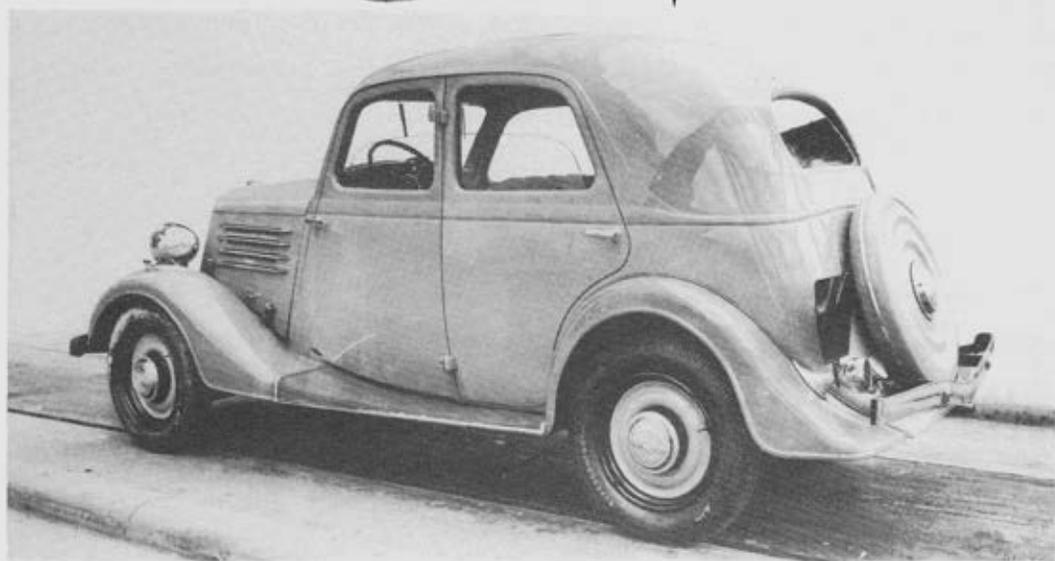


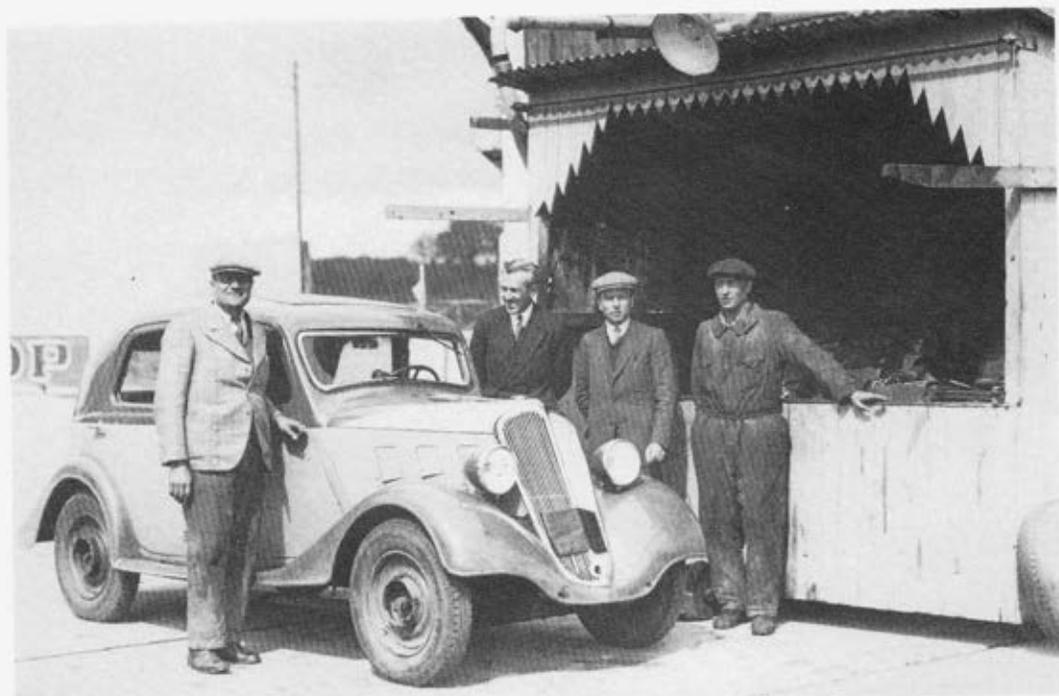
▲
*Printemps 1934 : la « Celtaquatre »
 fait son apparition. Celle-ci est en deux
 tons, noir et gris métallisé.*



◀ *Le moteur de la « Celtaquatre »
 (Document « La Vie Automobile »).*

*1934... 1/2 : une « Celtaquatre »
 équipée de roues à voile plein (1934) et
 d'un capot à ouïes horizontales
 chromées (1935).*





▲ Montlhéry : la « Celtaquatre » vient de s'arrêter, après avoir tourné pendant six heures à plus de 111 km/h de moyenne (26 avril, juste avant sa présentation officielle).

1934 : la « Celtaquatre » à Montlhéry, à l'heure des congratulations. On lui rendra bientôt pare-chocs et enjoliveurs avant de l'exposer. ▼

