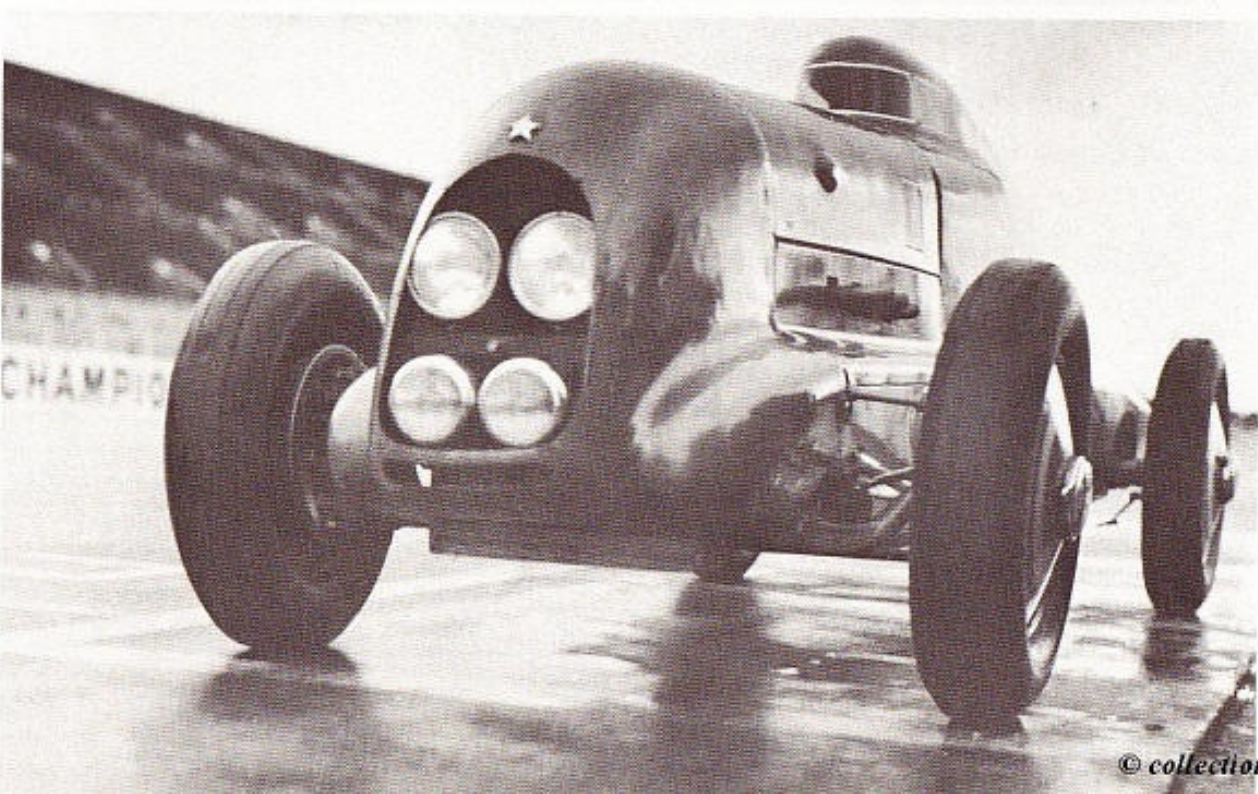


1931 ; sur le même châssis, équipé d'un moteur « 85 » 4 cylindres de 11 CV, un nouveau modèle prend immédiatement un départ foudroyant sous le nom de Primaquatre. Celle-ci est bientôt encadrée par la Monaquatre de 8 CV et par la Vivaquatre de 11 CV, version familiale de la Primaquatre.

La première compagnie de taxis parisienne, celle des G 7, en passe une commande massive. La deuxième invasion de Paris par les taxis Renault commence. Ils arrivent à tellement faire partie du visage de la capitale que, lorsqu'ils sont retirés de la circulation en 1962, trente ans après leur mise en service, c'est un peu du « folklore » parisien qui s'éteint. Certains d'entre eux avaient largement dépassé le million de kilomètres...

la Celtaquatre

En 1935, la Celtaquatre remplace la Monaquatre, dont elle conserve le moteur, comme modèle de base de la gamme populaire Renault. Cette nouvelle 8 chevaux, d'une cylindrée de 1 500 cm³, qui ne consomme que 9 litres aux cent et dépasse cependant les 100 km/h, s'affirme rapidement comme la moins chère et la plus économique des voitures françaises. Elle consacre surtout, par ses lignes galbées et ses formes enveloppantes, le triomphe de l'aérodynamisme appliqué maintenant à la grande série.



132. La Nerva 8 cylindres remporte Liège-Rome-Liège - 1935.

133. L'aérodynamisme triomphe avec la Nervasport carrossée par Riffard pour les tentatives de records.