

Il n'y a rien de plus important pour un constructeur que le lancement d'une nouvelle voiture. C'est bien ce que sait Renault, qui prépare durant cette année deux nouveaux produits, la Celtaquatre et la Vivaspport.

La première, qui est présentée le 20 avril, est une petite 8 CV. Elle est destinée à être le nouveau modèle d'entrée de gamme de la marque. Elle a tout pour réussir: une "frimousse" sympathique, une ligne arrondie qui souligne déjà l'intérêt de Renault à la mode naissante de l'aérodynamisme. Elle est indestructible: son moteur - à suspension amortie - est le 1463 cm<sup>3</sup> de la Monaquatre, son châssis, directement dérivé des petites Renault, a fait ses preuves de robustesse, d'où son poids de 1000 kg pour une longueur de 3,80 m, qui "accroche" tout de même les 100 km/h. C'est une parfaite quatre places, vendue à peine 16900 francs, soit 5 % de moins qu'une Monaquatre, qu'elle ne remplace pas pour autant. La seconde est la Vivaspport, exposée en avant-première au Salon de l'Automobile d'octobre. C'est une belle six cylindres de 3620 cm<sup>3</sup> pour 21 CV. Avec 85 ch, une ligne un rien aérodynamique qui compense un poids de 1700 kg, elle revendique 135 km/h pour 35000 francs en berline quatre portes. Renault tient de toute évidence deux modèles susceptibles de connaître un large succès commercial.

Mais tout bascule avec les dernières créations d'André Citroën. Le 18 avril, deux jours avant la

Celtaquatre, la 7 CV Citroën est dévoilée: c'est une révolution qui fait vieillir d'un seul coup toute une génération de voitures. Cette 7 CV est ultrabasée, ce qui lui donne de faux airs aérodynamiques grâce à une caisse monocoque qui supprime le châssis et abaisse le poids à 900 kg! C'est une traction avant, la première au monde réalisée en grande série. L'écart avec la Celtaquatre est gigantesque: essieu rigide pour la Renault contre roues indépendantes et barres de torsion pour la Citroën; freins à câbles pour la Celta contre commande hydraulique Lockheed pour la 7 P1; la révolution Citroën, pré-nommée Traction, ne coûte que 17700 francs! Et comme un malheur n'arrive jamais seul, le jour même où la SAUR présente la Vivaspport au Salon de l'Automobile, Citroën expose la 22 CV. Il s'agit encore d'une traction avant monocoque, cette fois équipée d'un V8 de 3822 cm<sup>3</sup> développant 100 ch, pesant 1200 kg et roulant à 140 km/h. Le prix affiché est stupéfiant: 32000 francs! Les mines s'allongent chez Renault, même si les bruits les plus alarmistes circulent sur la situation financière de la société Citroën.

AÉRODYNAMISME



RENAULT ENLÈVE LE 5 AVRIL 1934

LE RECORD DU MONDE DES 48 HEURES

123 RECORDS SUR 4 000-5 000 MILES ET 9 RECORDS INTERNATIONAUX

EN PARCOURANT 8037 Kms À 167 Kms 445 DE MOYENNE

NERVSPORT 8 CYL

CHASSIS DE SÉRIE, CARROSSERIE MONOPLACE AÉRODYNAMIQUE

RENAULT

L'AUTOMOBILE DE FRANCE



Faites aussi l'essai  
de la nouvelle  
**CELTAQUATRE**  
**RENAULT**

la première voiture  
à 4 places confortables  
et 4 portes

Économique :  
8<sup>ème</sup> aux 100      Rapide :  
100<sup>ème</sup> à l'heure

vendue au prix sans précédent  
de **16.900** fr. ~~18.250~~

la voiture de l'expérience



TOUS LES AGENTS DE LA FAMEUSE VIVASPSPORT

## Production de véhicules particuliers en 1934

Nom	Type	Puissance	Cylindres	Cylindrée	Alésage x Course	Production
Monaquatre	YN	8	4	1464	70 x 95	10921
Celtaquatre	ZR	8	4	1464	70 x 95	7715
Primaquatre	KZ	10 & 11	4	2120	75 x 120	5793
Vivaquatre	KZ	10 & 11	4	2120	75 x 120	
Primaquatre	KZ	11	4	2120	75 x 120	8336
Vivaquatre	KZ	11	4	2120	75 x 120	
Vivasix	PG	15	6	3180	75 x 120	1352
Vivaspport	YZ	21	6	3620	80 x 120	2477
Vivastella	ZA	21	6	3620	80 x 120	1149
Vivastella						
Grand Sport	ABX & ABZ	21	6	3620	80 x 120	13
Vivaspport	ACM	23	6	4086	85 x 120	13
Nervaspport	ZC	28	8	4827	80 x 120	252
Nervastella	ZD	28	8	4827	80 x 120	258
Nervastella & Grand Sport	ABM	31	8	5448	85 x 120	7
Reinesport	ZS	41	8	7125	90 x 140	20

source: SHGER



1935

Un vent

## LA MONAQUATRE

1 LITRE 500 4 CYLINDRES



RENAULT

L'AUTOMOBILE DE FRANCE

Le nouveau style apporté par ces modèles Grand Sport a pour nom chez Renault l'"Hyperaérodynamisme". Le style est profondément novateur, avec des carrosseries profilées et élargies, des marchepieds disparus, des roues arrière carénées, des faces avant remodelées pour intégrer les phares dans le galbe des ailes, enfin des poupes à la fois rondes et effilées, différentes selon les variétés de carrosseries. L'influence de l'aéronautique – notamment des avions Caudron Renault – est bien là. Les Viva et Nerva Grand Sport restent toutes déclinées en berlines, coachs et cabriolets. Mais les imposants

## LA PRIMAQUATRE

2 LITRES 100 4 CYLINDRES



RENAULT

RENAULT, L'AUTOMOBILE DE FRANCE

## LA CELTAQUATRE

1 LITRE 500 4 CYLINDRES

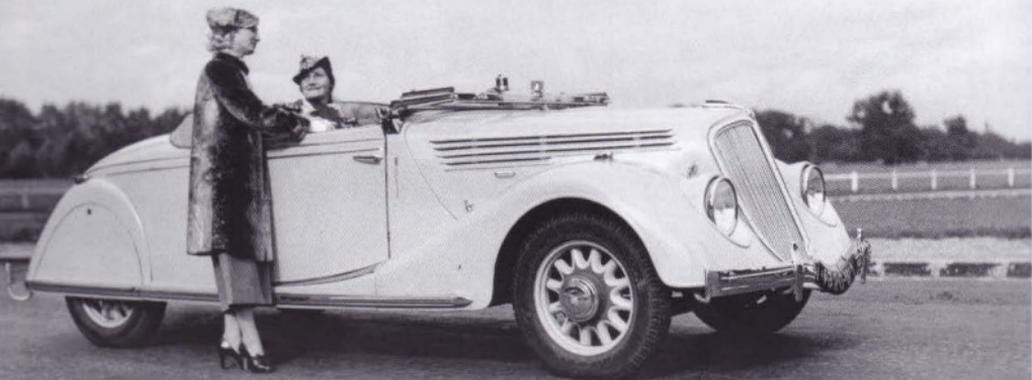


RENAULT

L'AUTOMOBILE DE FRANCE

Renault s'intéresse à l'aérodynamisme dès 1934, modifiant des éléments de carrosserie, notamment sur les quatre cylindres. L'effort est nettement accentué à partir du Salon de 1934 qui annonce les produits du millésime 1935. De la Monaquatre à la Nervastella, les carrosseries sont retravaillées, voire redessinées. Une quatrième gamme est même créée à cet effet, en plus des Série, Stella et Sport : c'est la Grand Sport dont les premiers modèles sont les Vivastella et Nervastella, devenus Vivastella Grand Sport et Nervastella Grand Sport, avant de prendre l'appellation définitives de Viva Grand Sport et Nerva Grand Sport.

moteurs six cylindres, et plus encore les huit cylindres en ligne, rendent l'équilibre du dessin très ardu : les capots moteur ne parviennent pas à s'abaisser pour couvrir des mécaniques aussi longues, empêchant d'obtenir la silhouette en rond de d'une Chrysler Airflow (1934) ou d'une Peugeot 402 (1935). Un artifice est trouvé en inclinant les pare-brise qui empiètent sur les capots grâce à des pièces embouties arrondies, en galbant ces mêmes pare-brise, qui du coup se composent de deux éléments séparés. La Nerva Grand Sport profite de l'aubaine pour passer du 4825 cm<sup>3</sup> de 28 CV à un nouveau 5448 cm<sup>3</sup> de 85 mm d'ale-





VIVASTELLA GRAND SPORT, TYPE ACX T

## LA VIVAQUATRE

2 LITRES 100 4-CYLINDRES



# RENAULT

Reinastella, la Reinsport, celle-ci étant rayée du catalogue de la marque et n'apparaissant plus à partir du millésime 1935.

La structure de la gamme se décale vers les quatre cylindres, redevenues majoritaires avec les Celtaquatre, Monoquatre, Primaquatre et Vivaquatre. Les six cylindres se contentent des Vivastella et Viva Grand Sport, les huit cylindres des Nervastella et Nerva Grand Sport. Au même moment, Citroën, repris par Michelin depuis janvier, caresse l'idée de se concentrer sur la seule famille des Traction, avec les 7 et 11 CV, abandonnant même la 22 CV pour cause d'inexistence de marché!

sage (31 CV), développant 107 ch à 3300 tr/min. De quoi franchir les 150 km/h et la barre des 50 000 francs, dans une fourchette de 52 000 à 57 000 francs selon les carrosseries. Ces modèles constituent dorénavant le haut de gamme Renault puisque la crise a eu raison de la dernière

VIVASTELLA, TYPE ADB T, ARRIERE SPECIAL



### Production de véhicules particuliers en 1935

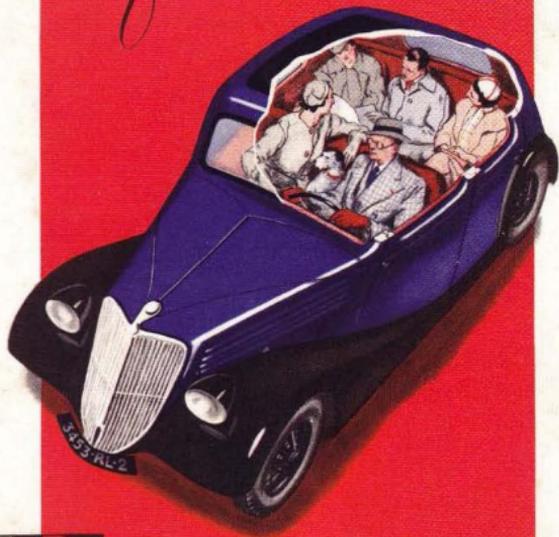
Nom	Type	Puissance	Cylindres	Cylindrée	Alésage x Course	Production
Monoquatre	YN	8	4	1 464	70 x 95	9 314
Celtaquatre	ZR	8	4	1 464	70 x 95	5 330
Celtaquatre commerciale	ADC	8	4	1 464	70 x 95	5 975
Primaquatre	AEC	8	4	1 464	70 x 95	401
Vivaquatre	KZ	10 & 11	4	2 120	75 x 120	529
Primaquatre	KZ	10 & 11	4	2 120	75 x 120	
Vivaquatre	KZ	11	4	2 120	75 x 120	15 851
Primaquatre	KZ	11	4	2 120	75 x 120	
Vivaquatre	ACL & BCV	14	4	2 383	85 x 105	3 913
Vivaquatre	ADG	14	4	2 383	85 x 105	1 550
Vivaquatre	ADL & BCW	14	4	2 383	85 x 105	608
Vivaspport	YZ	21	6	3 620	80 x 120	458
Vivastella	ZA	21	6	3 620	80 x 120	319
Vivastella	ACR & AES	23	6	4 086	85 x 120	966
Vivaspport	ACM	23	6	4 086	85 x 120	994
Viva Grand Sport	ACX & AES	23	6	4 086	85 x 120	1 957
Vivastella	ADB & BDN	23	6	4 086	85 x 120	108
Nervaspport	ZC	28	8	4 827	80 x 120	31
Nervastella	ZD	28	8	4 827	80 x 120	34
Nervaspport	ACN	31	8	5 448	85 x 120	48
Nervastella	ACS	31	8	5 448	85 x 120	95
Nervastella & Grand Sport	ABM	31	8	5 448	85 x 120	152

source : SHGR

1936

L'entrée

Pour faire votre chemin,



Faites-vous des amis...

Inspirazione Sportiva dai Lineari Renault - V. T. 302

LA CELTAQUATRE ÉVOLUE MAIS RESTE ESSENTIELLEMENT PROPULSIVE

Qui pourrait se douter que Renault entre dans une crise économique que l'entreprise avait semblé ignorer? La production est en hausse et les nouveautés présentées en cours d'année semblent bien les preuves de la poursuite du dynamisme. Pour la seconde année consécutive, la SAUR apporte à quasiment tous ses modèles des changements importants en matière de carrosserie, portée par la mode de l'aérodynamisme. Dans l'élan des Grand Sport, les quatre et six cylindres changent de carrosserie, perdant les marchepieds, prenant des lignes élancées autour d'ailes avant qui se prolongent jusqu'à l'arrière. Calandres amincies, ailes abaissées, coffres étirés, silhouettes allongées, les Renault de 1936 sont dessinées par le vent. Les modèles les moins demandés sont écartés: c'est la fin des Monaquatre, Vivasport et Nervasport. Les moteurs sont unifiés: malgré des cylindrées différentes, des quatre, six et huit cylindres, tous (excepté la Celtaquatre) ont un alésage de 85 mm!



LA CONDUITE INTERIEURE A PLACES VIVASTELLA

LES VIVASTELLA SONT EQUIPEES D'UNE CONDUITE INTERIEURE A PLACES, PERMETTANT UN GRAND COMFORT ET UNE FACILE MANOEUVRE EN TOUTES CIRCUMSTANCES.

EN AVANT DE LA TECHNIQUE...



RALLYE DE MONTE-CARLO  
RALLYE LIEGE-ROME-LIEGE  
PREMIER RENAULT

Les deux premiers vaincus automobiles du plus célèbre et des plus redoutables de rallyes, ont été respectivement le SAUR 605 MONTE-CARLO et le SAUR 610 LIEGE-ROME-LIEGE. Les vainqueurs et la qualité des concurrents, par les difficultés considérables des parcours des rallyes de SAUR 610 MONTE-CARLO et de SAUR 605 LIEGE-ROME-LIEGE, ont été les raisons de leur succès. Les SAUR 605 et 610 ont été les premiers Renault à participer à ces deux grands rallyes. Les SAUR 605 et 610 ont été les premiers Renault à participer à ces deux grands rallyes.

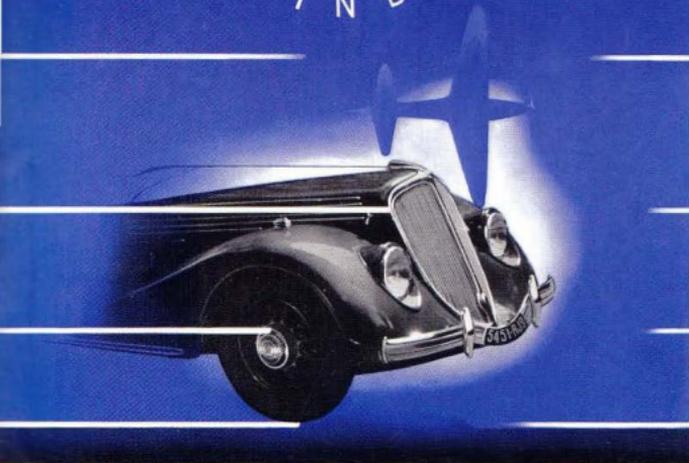
Dans les deux premiers, LAHAYE et QUARONNE, un SAUR 610 et un SAUR 605 ont été les premiers vainqueurs. Cette victoire dans le rallye signifie pour eux la qualité des moteurs, l'endurance, la rapidité, la tenue de route et la sécurité des SAUR 610 et 605.

Les SAUR 605 ont été les premiers Renault à participer au LAHAYE et QUARONNE, elle ont obtenu le premier prix de la catégorie des quatre et six cylindres. Cette victoire dans le rallye signifie pour eux la qualité des moteurs, l'endurance, la rapidité, la tenue de route et la sécurité des SAUR 605.



LES VAINQUEURS: LAHAYE ET QUARONNE

R E N A U L T

4  
C  
Y  
L  
I  
N  
D  
R  
E  
S

Cette rationalisation entraîne la naissance d'un quatre cylindres inédit, justement baptisé "85", avec ses cotes de 85 x 105, soit 2 383 cm<sup>3</sup>. L'équipe les Primaquatre et Vivaquatre, cœur de gamme de la marque.

Pour relancer les ventes en temps de crise, Renault réfléchit à la petite voiture. Sa première réponse passe par la Celtaquatre dont une version économique est présentée, la Celtastandard, vendue 25 % moins cher que son modèle de référence. L'équipement est indigent, la voiture allant jusqu'à perdre ses pare-chocs et ses chromes ! Voiture de crise, elle représente ce que Renault considère comme "le minimum automobile", de toute évidence une voiture à quatre places de 4,20 m, et en aucun cas la réduction d'une voiture moyenne comme Fiat a pu l'imaginer avec la Topolino. Contraste de l'époque, le haut de gamme prend un peu plus d'aisance avec des Vivastella et Nervastella qui s'allongent pour devenir de longues limousines dotées de six glaces latérales, dépassant les 5 m de long !

Pourtant, ces nouveautés cachent un mal profond qui ronge la SAUR. Il y a d'abord des résultats financiers négatifs : 5,2 millions de francs de déficit



BREVET DE SIÈGE À ASSISE ET DOSSIER SOUPLES

en 1936, plus 6,6 millions en 1937 (soit 7 millions d'euros sur deux ans). Pour la première fois depuis la Grande Guerre, Renault est en perte, avouant même que sa branche automobile – largement plus déficitaire – ne peut plus être couverte par les bénéfices de ses multiples activités de diversification. C'est bien la fin d'un système de gestion et l'échec d'une diversification industrielle trop coûteuse et d'un refus obstiné de la rationalisation de l'offre en matière d'automobile ! Entouré d'un petit noyau d'hommes neufs comme François Lehieux, son neveu par alliance devenu administrateur (1931), et René de Peyrecave, nouvel homme de confiance (1934), Louis Renault doit comprendre que l'entreprise a besoin de réformes de structure, surtout quand ses concurrents directs – Citroën et Peugeot – les ont conduites avec succès. Il y a ensuite l'état catastrophique de la situation sociale dans les usines Renault. Les grèves du Front populaire avec, pour la première fois en France, l'occupation des usines, montrent la gravité de la situation. Or, nulle entreprise ne peut résoudre ses problèmes structurels dans un climat social conflictuel.

## Production de véhicules particuliers en 1936

Nom	Type	Puissance	Cylindres	Cylindrée	Alésage x Course	Production
Celtaquatre	ADC	8	4	1 464	70 x 95	22 343
Celtaquatre commerciale	AEC	8	4	1 464	70 x 95	1 227
Celtaquatre commerciale	BCR	8	4	1 464	70 x 95	10
Primaquatre	ACI & BCV	14	4	2 383	85 x 105	12 867
Vivaquatre	ADG	14	4	2 383	85 x 105	752
Vivaquatre	ADI & BCW	14	4	2 383	85 x 105	3 474
Vivastella	ACR & AES	23	6	4 086	85 X 120	16
Viva						
Grand Sport	ACX & AES	23	6	4 086	85 x 120	2 907
Vivastella	ADB & BDN	23	6	4 086	85 x 120	698
Vivasport	BCT	23	6	4 086	85 x 120	2
Nervastella	ACS	31	8	5 448	85 x 120	19
Nervastella						
Grand Sport	ABM	31	8	5 448	85 x 120	236

source : SHGIF

1937

## La timide révolution

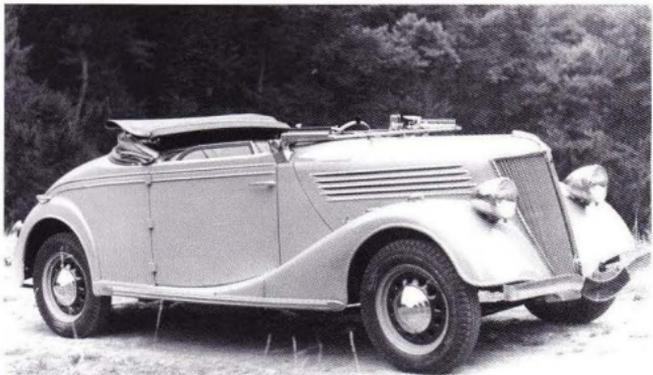


l'aérodynamisme a réconcilié la mécanique avec l'élégance

Le message est clair, qu'il provienne des pouvoirs publics ou de la SAUR: il faut relancer les ventes automobiles. L'État décide de soutenir l'exportation par des aides financières et d'aider à la relance du marché intérieur par la diminution de la taxe intérieure à seulement 6 % sur l'automobile. Renault choisit pour sa part d'intervenir auprès de son réseau, lui offrant de meilleures primes de vente, et le poussant à s'intéresser au marché de l'occasion qui conditionne celui du neuf: on compte, en 1937, deux ventes de voitures d'occasion pour une neuve! La direction commerciale continue à obtenir des améliorations de millésime qui doivent relancer les ventes en attirant le client... et démoder les modèles anciens. Sans aller jusqu'à la systématisation du "modèle annuel" à l'américaine, la SAUR transforme de plus en plus ses voitures: calendars, phares et finitions font l'objet de tous les soins. L'année 1937 marque le grand retour des malle arrière, pourtant bannies il y a peu par les carrosseries aérodynamiques. Détail utile, l'accès aux bagages se fait à la fois par cette malle proéminente et par l'intérieur de la voiture puisque le dossier de la banquette arrière s'entrebâille ou se rabat. Sur le plan mécanique, les modifications sont moins nom-

breuses, compte tenu du prix et de l'impact sur la clientèle. Si tous les modèles changent de dimensions de pneus, c'est avant tout pour s'adapter aux tailles internationales... que les nouveaux pneus Renault, lancés en 1936, ont adoptés d'emblée! Au sein de la gamme, le "jeu des chaises musicales" continue: retour de la VivaSport, à peine différente de la Viva Grand Sport, mais abandonnée en fin d'année des deux extrêmes, les Nervastella et Celtastandard. C'est bien évidemment la logique d'une stratégie de gamme, où les modèles les plus coûteux se révélant si difficiles à vendre que les huit cylindres sont purement et simplement abandonnés, et où le modèle économique, bien plus adapté aux conditions économiques et sociales du moment, est entièrement repensé. "La petite voiture, explique Louis Renault, est la voiture d'approche dont tout le monde rêve, mais son développement est très faible et son prix sans bénéfice. En fait il n'y a qu'une voiture qui se vende: c'est la voiture de 1000 kg. C'est la voiture résistante et spacieuse pour emmener quatre personnes. C'est elle qui fait le fond de toutes les ventes et qui se revend parce qu'elle est tout simplement normale

et répond aux dimensions et aux conditions humaines."<sup>1</sup> D'où l'intérêt particulier de Louis Renault pour la Novaquatre, présentée en octobre 1937, nouvelle version de l'éternelle Primaquatre, pesant 1140 kg pour 11 CV et vendue 23000 francs. De quoi se demander si Louis Renault n'est pas en fait opposé à l'idée même de voiture populaire. "Non, je n'y suis pas hostile, répond-il. J'ai proposé que les trois grands constructeurs désignent des ingénieurs pour étudier une voiture populaire dont chacun se répartirait la fabrication. Cette suggestion n'a pas rencontré beaucoup d'échos."<sup>2</sup> Rien d'étonnant! D'abord, Citroën prépare sa TPV, future 2 CV. Ensuite, Renault doute parce qu'il craint qu'un véhicule trop bon marché n'attire la clientèle des modèles à peine supérieurs. Le réseau ne s'en remettrait pas car il devrait investir en après-vente pour des voitures à faible marge. Enfin, Renault sait que ses ingénieurs sont, depuis 1935, incapables de réaliser une toute petite voiture rentable! Le Salon d'octobre 1937 est donc un événement de choix puisque Renault y présente sa petite voiture, la Juvaquatre, une 6 CV mise à l'étude depuis



CELTAQUATRE TYPE ADC 2



VIVA GRAND SPORT, TYPE BCX 2

La nouvelle  
**JUVAQUATRE**

2 PLACES - 2 LARGES PORTES  
LA VOITURE LA PLUS ECONOMIQUE  
ET LA PLUS AGREABLE



**RENAULT**



NOVAQUATRE, TYPE BDJ 1

presque trois ans. Elle est équipée d'un quatre cylindres de 1003 cm<sup>3</sup> développant 23 ch à 3500 tr/min. Avec une boîte de vitesses à trois rapports, partiellement synchronisée, elle atteint 95 km/h pour une consommation moyenne de 7l/100 km. La grande nouveauté tient à sa construction : pour la première fois, Renault choisit une caisse autoporteuse, permettant des gains de poids – elle pèse 760 kg –, de matière et de temps de fabrication, soit autant de facteurs essentiels pour diminuer le coût de revient. Faute de savoir-faire et d'expérience, Renault doit faire appel, comme Citroën, au spécialiste de l'emboutissage qui détient la majorité des brevets, l'Américain Budd. Celui-ci recevra, pour chaque Juvaquatre produite, une redevance de 2 dollars. La seconde évolution notable est l'adoption des roues avant indépendantes. C'est un gage de confort et de tenue de route, mais aussi une mise à niveau par rapport à la concurrence. Si les esprits chagrins

regrettent le maintien de l'essieu arrière rigide et surtout des freins à câbles, Renault répond en termes de coût et de prix de revient. Reste le style de cette nouvelle Juvaquatre : la voiture ressemble beaucoup à l'Opel Olympia que Louis Renault a admirée au Salon de Berlin de 1935. C'est un coach – deux portes – de quatre places, avec phares intégrés et coffre à bagages uniquement accessible de l'intérieur.

Si les trente premiers modèles sont prêts pour le Salon, seize autres sont fabriqués jusqu'au 31 octobre pour constituer une pré-série de quarante-six modèles. Ils sont alors envoyés dans les directions commerciales et les succursales pour être soumis à des essais spéciaux. En décembre 1937, la direction commerciale dénombre quarante défauts majeurs à corriger avant le lancement en série prévu pour le printemps 1938, notamment l'insuffisance des pare-chocs, les démarrages difficiles par temps froid et les trop nombreux "dérèglages"...

petite Renault, grande voiture!



La Conduite intérieure à places JUVAQUATRE-RENAULT

Deux versions sont prévues, Luxe à 16 500 francs et Grand Luxe à 18 500 francs. Vivement 1938!

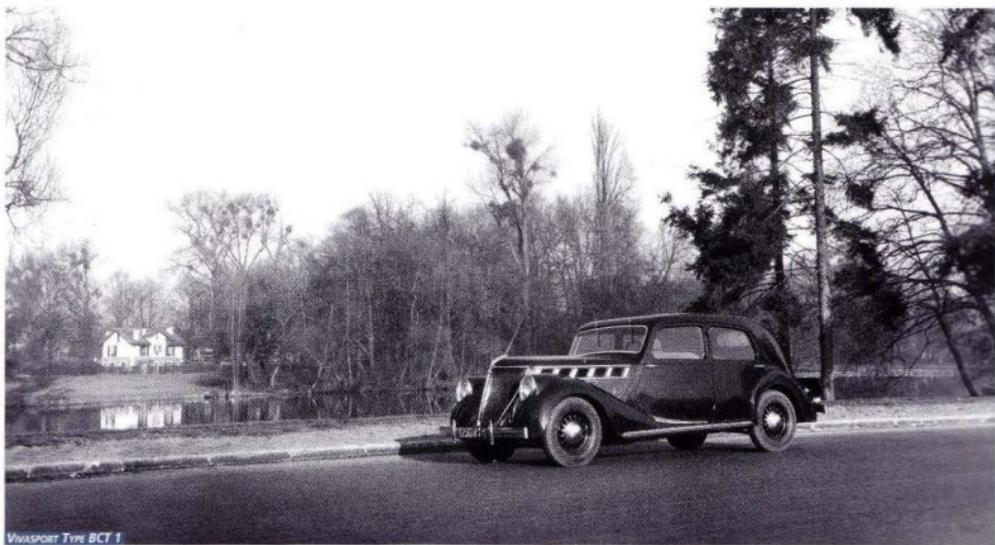
5. Louis Renault, "Lettre à Jacques Level", 16 juin 1938, archives SHGR.

6. Ibid.

## Production de véhicules particuliers en 1937

Nom	Type	Puissance	Cylindres	Cylindrée	Alésage x Course	Production
Juvaquatre	AEB	6	4	1003	58 x 95	58
Celtaquatre	ADC	8	4	1464	70 x 95	13 232
Celtaquatre commerciale	BCR	8	4	1464	70 x 95	1856
Primaquatre	ACL & BCV	14	4	2383	85 x 105	10 447
Vivaquatre	ADL & BCW	14	4	2383	85 x 105	3413
Novaquatre	BDJ	14	4	2383	85 x 105	1 110
Primaquatre	BDF & BDL	14	4	2383	85 x 105	2 983
Vivaquatre	BDH	14	4	2383	85 x 105	2 118
Vivastella	ACR & AES	23	6	4086	85 x 120	2
Viva						
Grand Sport	ACX & AES	23	6	4086	85 x 120	276
Vivastella	ADB & BDN	23	6	4086	85 x 120	483
Vivasport	BCT	23	6	4086	85 x 120	80
Viva						
Grand Sport	DCX & BCZ	23	6	4086	85 x 120	2 522
Vivasport	BCY	23	6	4086	85 x 120	561
Nervastella						
& Grand Sport ABM		31	8	5448	85 x 120	131

source : SHGR



VIVASPORT TYPE BCT 1

1938

La difficile reconquête



SUPRASTELLA TYPE BDP 1



VIVASTELLA TYPE BDZ 1

Les espoirs placés dans la Juvaquatre sont loin d'être satisfaisants. Les soucis commencent avec Opel, filiale de General Motors, qui menace la SAUR d'un procès pour copie de l'Olympia et de sa petite sœur Kadett. Les ennuis se portent ensuite sur l'accueil réservé de la clientèle face aux deux portes de la Juva. Si l'école allemande est habituée aux voitures économiques à carrosserie de type coach, la culture française n'y est pas du tout prête, surtout pour une quatre places à vocation populaire. Inquiets depuis longtemps, les commerçants ont été incapables d'en avertir un Louis Renault devenu plus que jamais un patron absolu. Malade, il n'écoute qu'à peine ses deux plus proches collaborateurs, René de Peyrecave et François Lehideux. Dernière contrariété pour la SAUR, le lancement commercial de la 202 Peugeot à lieu le 8 mars, soit un mois plus tôt que celui de la Juvaquatre. Vendue 21 300 francs, la 202 n'est pas beaucoup plus chère que la Juva puisque Renault porte ses tarifs en mai à 19 900 (Luxe) et 20 900 francs (Grand Luxe). Dans les faits, il se vend très vite une Juvaquatre pour deux 202, puis une contre trois ! Renault perd en 1938 le deuxième rang des constructeurs français de voitures particulières au profit de Peugeot, les deux meilleures ventes françaises étant la TrACTION suivie de la 202.

Ce n'est pas avec la Suprastella de 31 CV que le constructeur de Billancourt va redresser sa situation. Tout au plus, son image de marque. Cette Suprastella – qui sera produite à cinquante-six exemplaires – est l'héritière des exceptionnelles 40 CV et Reinstella; elle marque donc le retour de Renault vers le très haut de gamme. Tout respire la démesure: le moteur de 5 448 cm<sup>3</sup> de huit cylindres en ligne développe 110 ch à 2 800 tr/min;

la longueur atteint 5,53 m – 3,72 m d'empattement, soit plus long qu'une Juvaquatre ! – et le poids 2 250 kg; de plus, le prix d'environ 110 000 francs varie évidemment selon les carrosseries proposées: limousine six ou huit places, coach, coupé ou cabriolet.

Le reste de la gamme Renault demeure fidèle à ses modèles traditionnels. Il reste trois familles au catalogue: les quatre cylindres Juvaquatre, Celtaquatre, Novaquatre, Primaquatre et Vivaquatre, les six cylindres Vivasport, Vivastella et Viva Grand Sport et la huit cylindres Suprastella. Ce repositionnement général de la gamme sur les quatre cylindres n'est pas suffisant pour redonner au constructeur

toute sa santé, d'autant que le marché de la voiture particulière s'effondre à partir de "l'affaire de Munich" en septembre. Les risques de guerre – marqués par la mobilisation générale – font craindre à tous les automobilistes la réquisition de leur véhicule. Or, ce sont paradoxalement ces événements qui sauvent la SAUR de la position délicate dans laquelle elle se trouve depuis deux ans, et qui occultent en même temps l'extrême tension sociale qui règne dans les ateliers. La marche vers la guerre engage le pays vers un réarmement, dont profitent pleinement des usines Renault toujours très diversifiées, notamment en matière de camions et de matériels militaires.

## Production de véhicules particuliers en 1938

Nom	Type	Puissance	Cylindres	Cylindrée	Alésage x Course	Production
Juvaquatre	AEB	6	4	1 003	58 X 95	13 559
Celtaquatre	ADC	8	4	1 464	70 X 95	1 224
Celtaquatre commerciale	BCR	8	4	1 464	70 X 95	468
Novaquatre	BDJ	14	4	2 383	85 X 105	9 656
Primaquatre	BDP & BDL	14	4	2 383	85 X 105	5 556
Vivaquatre	BDH	14	4	2 383	85 X 105	2 118
Sport	BDS	14	4	2 383	85 X 105	2 959
Vivastella	ADR & BDN	23	6	4 086	85 X 120	211
Viva						
Grand Sport	DCX & BCZ	23	6	4 086	85 X 120	1 361
Vivasport	BCY	23	6	4 086	85 X 120	46
Viva						
Grand Sport	BDV	23	6	4 086	85 X 120	83
Vivastella	BDZ & BDY	23	6	4 086	85 X 120	45
Suprastella	BDP	31	8	5 448	85 X 120	20
Suprastella	ABM-8	31	8	5 448	85 X 120	15

source: SHGR

LA NOUVELLE PRIMAQUATRE 1938 RENAULT

La puissance sans la dépense ...

LA JUVAQUATRE RENAULT

La voiture 4 places la plus économique et la plus agréable