

1934

Au Salon 1933, modernisation de toute la gamme 6 et 8 cylindres par l'adoption de carrosseries dites "aérodynamiques". Les 4 cylindres reçoivent seulement une calandre inclinée d'octobre 1933 au début de 1934; ensuite, elles bénéficient elles aussi d'une carrosserie aérodynamique. Au Salon 1933 apparaît également une nouvelle 6 cylindres : la VivaSport.

Tous les modèles bénéficient cette année du moteur SA à suspension amortie, et d'amortisseurs hydrauliques à double effet. En avril, Renault annonce une nouvelle petite voiture - la Celtaquat - qui sera lancée en série dès le mois suivant.

Du 3 au 5 avril, le Record du Monde des 48 Heures est battu par une Nervasport 4,8 litres munie d'une carrosserie profilée. Deux autres records sont enregistrés en même temps : les 4.000 et 5.000 miles.

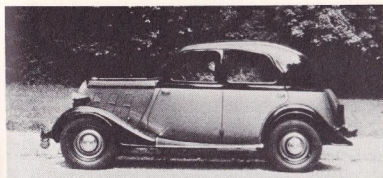
Malgré la crise qui s'étend sur l'Europe, Renault parvient à vendre des taxis Vivaquatre dans de nombreuses villes françaises et étrangères; simultanément, il développe l'équipement de la S.T.C.R.P. et beaucoup d'autobus parisiens sont maintenant des Renault (dix ans plus tôt, il n'y avait que des Schneider). Au début de 1934, Louis Renault (toujours très inspiré par les initiatives de Javel) inaugure un important réseau d'autocars qui concurrence directement les Transports Citroën.



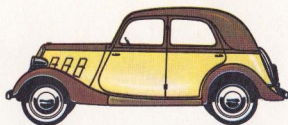
Le stand Renault avant l'ouverture du Salon de l'Automobile d'octobre 1933. Beaucoup des modèles 1934 exposés ont déjà reçu des carrosseries aérodynamiques, mais les 4 cylindres conservent encore l'ancienne caisse.



Dès l'ouverture du Salon 1933, le stand Renault est envahi par la foule des visiteurs.

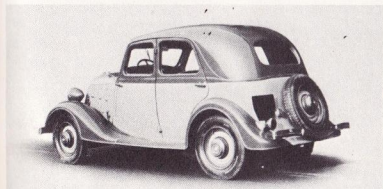


La nouvelle Celtaquatre a une silhouette très "rondouillarde", d'où son surnom : Celtaoule.



TYPE ZR 1 - 4 CYLINDRES CELTAQUATRE

Modèle de base entièrement nouveau, lancé exactement en même temps que la Traction Avant Citroën. Révélée par des démonstrations organisées sur route et à Montlhéry les 20, 21 et 26 avril 1934, la Celtaquatre commence à être produite en mai. Elle est annoncée au prix très compétitif de 16.900 F tandis que Citroën vend sa Traction 17.100 F; l'avantage du prix pour la Renault est négligeable lorsque l'on considère la différence de conception et de modernisation entre les deux modèles. La Celtaquatre 1934 ne reçoit au début qu'une seule carrosserie, puis elle apparaît en coupé. Son moteur, du type à suspension amortie, provient de la Monaquatre.

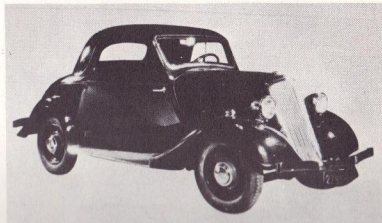


L'arrière ressemble un peu à celui de la Traction Avant Citroën.

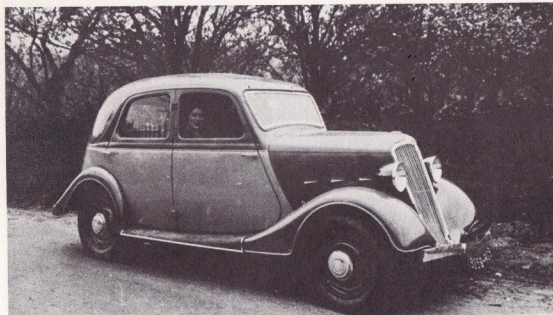
- | | |
|---|------------------------|
| • Moteur 4 cylindres 1463 cm ³ | • Empattement : 246 cm |
| • Alésage, course : 70 x 96 mm | • Poids : 1300 kg |
| • Puissance fiscale : 8 CV | • Vitesse : 100 km/h |
| • Longueur : 380 cm | • Prix en mai 1934 : |
| • Largeur : 159 cm | - Berline : 16.900 F |



La première Celtaquatre possède un capot à volets.



Le coupé Celtaquatre sorti au cours de l'été 1934.



Comme la plupart des Renault de cette époque, la Celtaquatre reçoit sur demande une peinture deux tons, le toit, les ailes et le capot étant toujours plus foncés que le bas de caisse.

1935

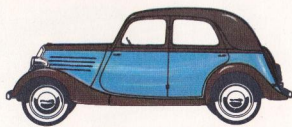
Au Salon 1934, une nouvelle modernisation est appliquée à toute la gamme (sauf la Celtaquatre), un an seulement après l'apparition des premières Renault aérodynamiques. De la Monaquatre à la Nervastella, les carrosseries sont retouchées, le capot reçoit des barres chromées horizontales et les roues sont du type "artillerie" sur certains modèles. La Primastella et la Reinasport* disparaissent, mais une nouvelle série "Grand Sport" s'ajoute au catalogue et figure parmi les vedettes du Salon 1934; elle se singularise par ses lignes très profilées, étudiées en s'inspirant du fameux avion Caudron-Renault Rafale, vainqueur de la Coupe Deutsch de la

Meurthe et détenteur du Record du Monde de l'Heure.

A la fin de 1934, apparaissent les nouveaux moteurs "85" 6 et 8 cylindres, d'abord montés sur la série "Grand Sport", puis généralisés à toute la gamme.

Au Rallye de Monte-Carlo 1935, Renault remporte la victoire devant 170 concurrents avec une Nervasport spécialement carrossée (voir 2^e chapitre "Prototypes et modèles hors-séries"). Lorsque le drame Citroën éclate à la fin de 1934, le gouvernement offre à Renault de renflouer l'affaire de Javel, mais celui-ci refuse par solidarité et par crainte du monopole. A la demande de D. Daurat, Renault accorde en revanche son soutien financier au réseau postal intérieur "Air Bleu" inauguré le 10 juillet 1935.

** Une Reinasport "fin de série" est encore mentionnée sur le tarif de mars 1935, mais en fait, ce modèle très cher n'est pratiquement plus fabriqué depuis le Salon 1934.*

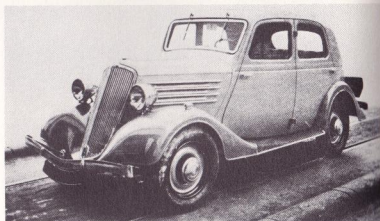


**TYPE ZR 2 - 4 CYLINDRES
CELTAQUATRE**

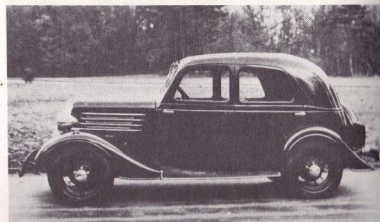
Même modèle que l'année précédente, mais avec un capot à fentes horizontales au lieu d'un capot à volets.

- Moteur 4 cylindres 1463 cm³
- Alésage, course : 70 x 98 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Longueur : 380 cm
- Largeur : 156 cm
- Empattement : 245 cm
- Poids : 1.300 kg**
- Vitesse : 100 km/h
- Prix en mars 1935 :
 - Berline luxe : 16.500 F
 - Berline grand luxe : 17.900 F (roues à rayons en option)
 - Coupé 2 places avec spider : 19.900 F

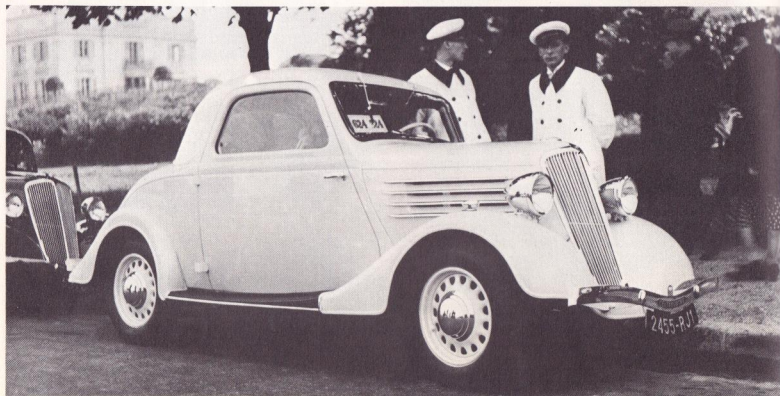
** Rappelons que le poids indiqué pour chaque modèle d'avant-guerre cité dans ce livre est le "poids total roulant", c'est-à-dire celui de la voiture chargée, y compris les bagages et les pleins de carburant. A titre de comparaison, précisons que le poids à vide de la Celtaquatre n'excède pas 880 kg.



Berline Celtaquatre 1935 avec roues ordinaires.



Berline Celtaquatre 1935 avec roues à rayons.



Coupé Celtaquatre 1935, présenté au concours d'élégance de l'Auto avec des roues à jantes ajourées hors-série.

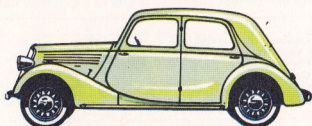
1936

Au Salon 1935, un remaniement général est à nouveau appliqué à la gamme Renault, de la Celtaquatre à la Nervastella. Toutes les carrosseries sont redessinées en s'inspirant directement de la série "Grand Sport" expérimentée l'année précédente. Les caisses sont élargies et les marche-pieds disparaissent. Les modèles 6 et 8 cylindres reçoivent des phares encastrés dans les ailes et leurs roues arrière sont recouvertes par un flasque. Ces nouvelles carrosseries sont révélées dès le printemps 1935 sur certaines 6 et 8 cylindres. Outre la Reinsport, pratiquement disparue à la fin de 1934, on note la suppression de trois voitures dans la gamme 1936 : Monaquot, Vivasport et Nervasport. Par ailleurs, le moteur de 85 mm d'alésage se trouve maintenant sur tous les modèles,

sauf la Celtaquatre. Enfin, pendant quelques mois, certains modèles de l'année précédente avec marche-pieds subsistent au catalogue 1936 ; ils sont animés par les nouveaux moteurs "85".

En 1936, Renault fait construire son usine du Mans, la première à se trouver décentralisée. Au printemps 1936, les usines de Billancourt commencent à connaître de multiples désordres provoqués par des ouvriers parfois à juste titre en colère, mais aussi par des syndiqués plus ou moins politisés (déjà...) ; les grandes grèves ne vont pas tarder à suivre, avec les conséquences que l'on sait.

Avec 46.300 voitures fabriquées en 1936, Renault bat son record de production annuelle depuis les origines de la marque jusqu'à la guerre de 1939.

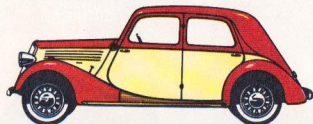


TYPE ADC 1 - 4 CYLINDRES CELTAQUATRE

Modèle de base dont la carrosserie sans marche-pieds a été entièrement redessinée. Le moteur de la Celtaquatre a la même cylindrée que l'année précédente.

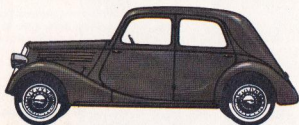
- Moteur 4 cylindres 1463 cm³
 - Alésage, course : 70 x 95 mm
 - Puissance fiscale : 8 CV
 - Longueur : 420 cm
 - Largeur : 160 cm
 - Empattement : 271 cm
 - Poids : 1.450 kg*
 - Vitesse : 100 km/h
- Prix au Salon 1935 :
 - Berline luxe : 16.900 F
 - Berline grand luxe : 18.400 F
 - Coupé 2/3 places : 18.400 F
 - Cabriolet décapotable : 22.000 F
 - Coach décapotable : 23.500 F
 - Berline commerciale : 18.300 F

* "Poids total roulant", comme pour tous les modèles d'avant-guerre cités dans ce livre.



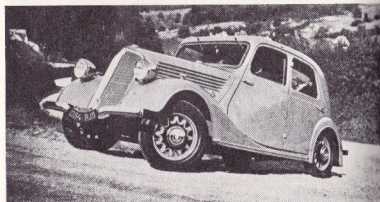
TAXI CELTAQUATRE

Peu après le lancement de la Celtaquatre, de nombreux taxis de ce type circulèrent dans Paris. Peints en rouge et crème, ces véhicules étaient beaucoup moins spacieux que les GT et autres taxis de l'époque, aussi pour compenser ce handicap les Celtaquatres roulaient à demi-tarif.

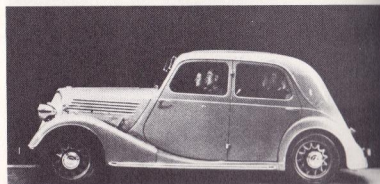


CELTAANDARD

À partir du printemps 1936, la Celtaquatre est proposée dans une version économique baptisée Celtastandard et vendue 13.800 F, soit près de 25 % moins cher que la Celtaquatre normale. La Celtastandard n'a ni pare-chocs ni chromes, et les roues "artillerie" du modèle normal sont remplacées par des roues à rayons.



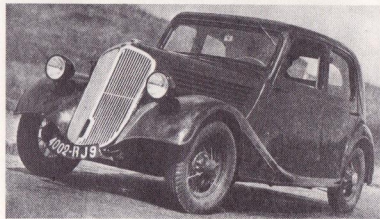
Berline Celtaquatre 1936.



Berline Celtaquatre vue de profil.



Taxis Celtaquatre "demi-tarif".



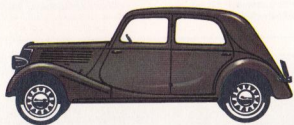
Berline Celtastandard.

1937

La gamme 1937 présente peu de différences par rapport à celle de l'année précédente. On retrouve les mêmes modèles 4 et 8 cylindres, mais parmi les 6 cylindres, on assiste au retour d'une Vivasport qui existe uniquement en berline et diffère seulement de la Viva Grand Sport par quelques détails de finition.

Les calandres et les phares sont revus sur tous les modèles, de la Celtaquatre à la Nervastella, et des mallees sont ajoutées sur certaines berlines, sur les familiales et les coaches. Grâce aux dossiers rabattables des places arrière, ces nouvelles mallees sont accessibles aussi de l'intérieur.

Sur le plan mécanique, les nouveautés sont peu nombreuses dans la gamme 1937. Le refroidissement est amélioré sur les gros moteurs par l'agrandissement des chemises d'eau dont la hauteur est maintenant égale à celle des cylindres. Pour faciliter le remplacement des pneus - notamment à l'étranger - Renault adopte des dimensions conformes aux normes internationales ; dans ce même domaine du remplacement des pneus, on note aussi sur les modèles 1937 (à partir de la Vivaquatre) l'adoption d'un nouveau cric à grand débattement prenant appui sur les supports de pare-chocs, et non plus sous la voiture. La nouvelle direction à vis globique et double galet équipe maintenant l'ensemble de la gamme Renault.

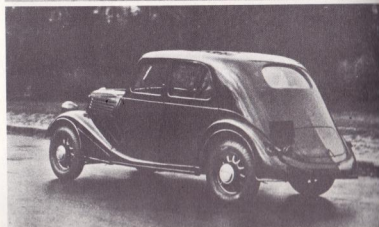
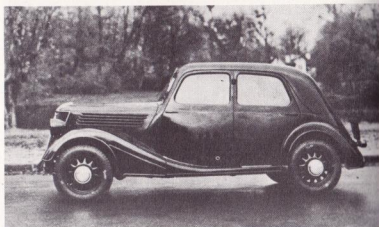


TYPE ADC 2 ÉCONOMIQUE - 4 CYLINDRES CELTASTANDARD

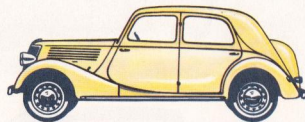
Modèle de base n'offrant aucun choix de carrosserie, et dont la finition est extrêmement simplifiée : pas de pare-chocs, pas de baguettes latérales le long des ailes, pas de chromé, pas de malle, un seul essieu-glacé, etc. La Celtastandard bénéficie néanmoins de la nouvelle calandre.

- Moteur 4 cylindres 1.463 cm³
- Alésage, course : 70 x 95 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Longueur : 405 cm
- Largeur : 157 cm
- Empattement : 271 cm
- Poids : 1.350 kg*
- Vitesse : 100 km/h
- Prix au Salon 1936 :
 - Berline : 15.400 F
 - (supplément pour pare-chocs et roue de secours garnie : 500 F)

Poids total roulant, comme pour les modèles d'avant-guerre cités dans ce livre.



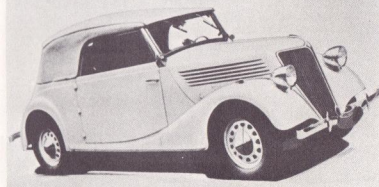
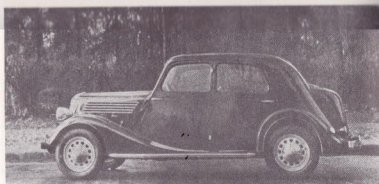
Berline Celtastandard 1937.



TYPE ADC 2 - 4 CYLINDRES CELTAQUATRE

Evolution du modèle de l'année précédente qui reçoit une nouvelle calandre en V, et des roues avec jantes à 12 trous à la place des roues "artillerie". Malle en supplément (+ 700 F) sur les berlines luxe et grand luxe.

- Moteur 4 cylindres 1.463 cm³
- Alésage, course : 70 x 95 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Longueur : 420 cm
- Largeur : 160 cm
- Empattement : 271 cm
- Poids : 1.450 kg
- Vitesse : 100 km/h
- Prix au Salon 1936 :
 - Berline luxe : 18.100 F
 - Berline grand luxe : 19.300 F
 - Coupé 2/3 places : 20.000 F
 - Cabriolet décapotable : 23.200 F
 - Coach décapotable : 24.700 F
 - Berline commerciale : 18.900 F



Berline et coach décapotable Celtaquatre.

1938

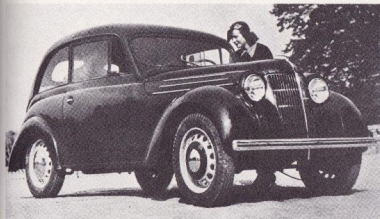
Les modèles de 1937 sont presque tous poursuivis en 1938, mis à part les Celtastandard et Nervastella qui disparaissent, ainsi que les coupé, cabriolet et coach Nerva Grand Sport. Les différences extérieures des modèles 1938 résident uniquement dans des détails (les pare-chocs avant des 4, 6 ou 8 cylindres sont à lame droite et non plus cintrée, les roues arrière des 6 et 8 cylindres ne sont plus recouvertes systématiquement, et les phares de la Vivaquatre ne sont plus encastrés). On note l'adoption d'un servo-frein mécanique sur la nouvelle Novaquatre ainsi que sur les Primaquatre et Vivaquatre, perfectionnement que possèdent déjà les 6 et 8 cylindres. Mais la grande vedette de l'année est la Juvaquatre

lancée au Salon 1937 ; c'est la première Renault à coque autoporteuse tout acier et à roues indépendantes. Renault est l'un des derniers grands constructeurs à se rallier au principe des roues avant indépendantes. Peugeot avait été l'un des premiers au début des années trente et Citroën y était venu également dès 1934.

Louis Renault est soucieux de préserver ses clients d'aléas dus à des solutions insuffisamment éprouvées. C'est pourquoi, il préfère améliorer ses modèles chaque année par des petites retouches progressives, plutôt que de lancer des voitures résolument révolutionnaires. Sur ce point, il était certainement moins téméraire que son rival André Citroën, mais sans doute plus raisonnable en tant qu'industriel.



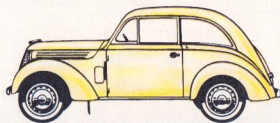
La Juvaquatre constitue la principale attraction du stand Renault au Salon de Paris 1937.



La Juvaquatre 1938 est ornée d'une calandre à fentes verticales.



L'arrière de la Juvaquatre, 1^{re} version sans pare-chocs.



TYPE AEB 2 - 4 CYLINDRES JUVAQUATRE

Modèle entièrement nouveau qui fait ses débuts au Salon 1937. Première Renault à roues avant indépendantes, la Juvaquatre est suspendue à l'avant comme à l'arrière par un ressort à lames transversal, que complètent des amortisseurs à simple action. La carrosserie - au début uniquement à 2 portes - est entièrement en acier et soudée aux longerons du châssis, de telle sorte que l'ensemble constitue une coque autoporteuse. La ligne de cette carrosserie fut discutée par Opel qui reprochait à la Juvaquatre de trop ressembler à l'Olympia. Il est vrai que l'Opel Olympia arborait des phares intégrés au capot, incontestablement copiés par Renault.

- | | |
|--|------------------------------------|
| • Moteur 4 cylindres 1.003 cm ³ | • Poids : 1.050 kg* |
| • Alésage, course : 58 x 98 mm | • Vitesse : 95 km/h |
| • Puissance fiscale : 6 CV | • Prix au Salon 1937 : |
| • Longueur : 360 cm | - Berline 2 portes luxe : 16.500 F |
| • Largeur : 140 cm | - Berline 2 portes |
| • Empattement : 235 cm | grand luxe : 18.500 F |

* Poids total roulant*, comme pour tous les modèles d'avant-guerre cités dans ce livre. A vide, en ordre de marche, la Juvaquatre pèse 725 kg.