

RENAULT

CELTAQUATRE

Construite de 1935 à 1938, la Celtaquatren Renault voulait allier les avantages de la petite voiture économique et pratique à ceux des voitures de cylindrée supérieure, spacieuses et confortables. D'une puissance fiscale de 8 CV, elle prétendait offrir à l'usager une carrosserie 5 places confortables. Pendant ces quelques années, sa physionomie extérieure a été passablement modifiée, sans que ses caractéristiques générales subissent de changements importants.

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes latérales. Alésage 70, course 95. Culasse en fonte sur les premiers modèles, en aluminium par la suite. Cylindrée 1.463 cm³. Taux de compression 5,4. Puissance réelle 32 CV à 3.300 t/m. Vilebrequin à deux paliers. Carburateur Solex 30 I.A. Buse 24. Gicleur principal 105. Ajustage automatique 220. Ralenti 40. Starter : essence 130, air 5. Allumage par batterie 6 volts, 75 ampères, bobine et delco. Distribution par pignon celeron. Graissage sous pression. Capacité du carter d'huile 5,5 litres. Refroidissement : circulation d'eau par thermo siphon, accélérée par turbine brasseur en tandem sur le ventilateur et réglée par thermostat. Capacité en eau 12 litres.

EMBRAYAGE

Type à disque unique fonctionnant à sec.

BOITE DE VITESSES

3 vitesses et marche arrière, 2^e et 3^e synchronisées. Capacité en huile : 0,600 litre.

TRANSMISSION

Par cardan mécanique. Pont arrière type banjo. Capacité en huile : 0,650 litre.

SUSPENSION

A l'avant, par deux ressorts longitudinaux à lames et essieu rigide. A l'arrière, par ressort transversal articulé en son point d'attache. Quatre amortisseurs hydrauliques à double effet.

DIRECTION

La direction est du type à vis et secteur.

FREINS

Freins mécaniques sur les quatre roues à tringles et à câbles.

N. B. — Presque toutes les voitures de ce modèle circulant encore ont été modifiées et sont maintenant équipées de freins Farkas.

RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité 45 litres.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Etat des paliers avant et arrière qui sont souvent l'objet de fuites d'huile. Pompe à eau dont le cale-fort fuit également fréquemment, et a besoin d'être souvent resserré. Train avant et direction peuvent avoir pris un jeu aggravant encore la tenue de route déjà aléatoire. Sur les modèles dont le toit n'est pas entièrement tôle l'étanchéité est parfois douteuse.

SES POSSIBILITES

NEUVE

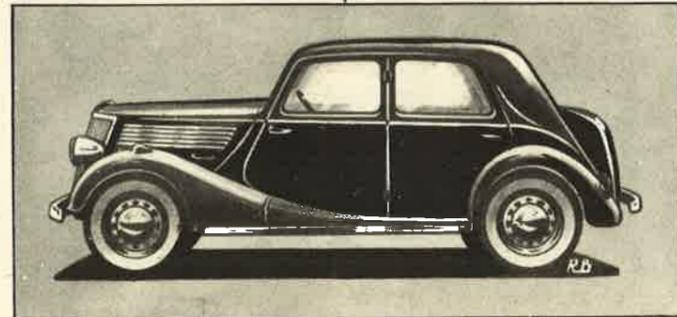
« Aérodynamique, surpuissante, voiture de ville ou de route, jouissant d'un grand marché, la Celtaquatren Renault peut transporter à vive allure cinq personnes, confortablement installées. Elle est, en outre, la voiture la plus économique du monde ». C'est en ces termes que cette voiture était présentée sur les dépliant publicitaires de l'époque. Commercialement annoncée pour 100 km à l'heure une voiture de ce type a, néanmoins, réussi 111 km à l'heure pendant 6 heures consécutives à Montlhéry, sous le contrôle de l'A.C.F.

CONSOMMATION : Toujours sous contrôle de l'A.C.F., une Celtaquatren a accompli Paris-Bordeaux-Paris (1.111 km) à 60 de moyenne pour une consommation de 7,780 litres aux 100 km. Moins optimiste, cependant, le constructeur annonçait 9 litres aux 100 km.

ACTUELLEMENT

Si la Celtaquatren Renault ne répond plus aux définitions qu'en donnait le constructeur à l'époque, elle peut encore rendre de grands services comme voiture de travail sûre et robuste. Elle peut également être utilisée comme voiture de tourisme relativement agréable et confortable pour qui ne recherche pas les performances et sait se contenter de ses possibilités actuelles. Vitesse de pointe, 90 km/h environ, mais il est prudent de n'utiliser ces modèles qu'à une vitesse de croisière de 70 à 75 km/h, ce qui permet de réaliser une moyenne de 55-60 km/h.

CONSOMMATION : Suivant les modèles et les carrosseries, la consommation varie de 10 à 11 litres aux 100 km. A noter, cependant, un écart de consommation assez conséquent lors d'une circulation difficile, notamment dans les villes très encombrées.



SES AVANTAGES

Voiture très robuste, d'entretien facile. Moteur résistant, assez souple et bien refroidi. Bonne accessibilité des organes moteur. Montée des vitesses facile et silencieuse. Echelonnement assez bien adapté à ce véhicule. Direction assez douce, rayon de braquage satisfaisant. Suspension douce et confortable, même sur mauvais pavés, sous réserve cependant d'amortisseurs en bon état. Très bonne accessibilité aux sièges avant et arrière. Emplacement utile très appréciable. Bonne aération par glaces descendantes et pare-brise ouvrant. Assez bonne visibilité, sauf pour les chauffeurs de petite taille qui sont gênés par la position du volant. Tableau de bord lisible et assez complet. Bonne finition, peinture et chromes de bonne qualité.

SES DEFAUTS

Moteur bruyant à haut régime trop faible pour le poids du véhicule. Grimpeuse très moyenne. Double débrayage souvent nécessaire pour rétrograder sans bruit. Embrayage ayant tendance à brouter. Vibrations et léger shimmy dans le train avant, occasionnant une usure prématurée des pneumatiques. Tenue de route très médiocre, inclinaison désagréable en virages due au type de suspension. Arrière ayant tendance à chasser par suite d'une adhérence insuffisante. Si les amortisseurs sont en mauvais état, tangage s'amplifiant sur routes ondulées et compromettant la sécurité. Freins d'origine nécessitant de fréquents réglages et à peu près inefficaces (nette amélioration sur les modèles ayant subi la transformation Farkas).

AMENAGEMENT

Lors du lancement de la Celtaquatren, la publicité faisait ressortir l'utilité des marche-pieds « faciles à remplacer, protégeant latéralement la carrosserie » ; mais il s'agissait de la 4 places. Par la suite, il fallut gagner une cinquième place, ce qui amena la création « d'une carrosserie extra-large qui a absorbé l'emplacement des anciens marche-pieds ». L'histoire ne dit pas ce qu'il advint des chocs latéraux.

Les carrosseries offertes étaient assez variées et, dans l'ensemble, de ligne agréable, voire élégante : conduites intérieures, 4 portes, 5 places ; coachs décapotables, 2 portes, 5 places ; cabriolets décapotables 2/3 places ; coupés tôlés 2/3 places ; conduites intérieures commerciales 500 kg.

CONFORT

Le confort général qu'offraient ces modèles était certainement l'une de leurs principales qualités : sièges bien dessinés, garnitures soignées, accessoires et tableau de bord assez pratiques et agréables à l'œil. L'intérieur est vaste et d'accès facile. Seul, le coffre à bagages laisse à désirer dans tous les domaines : trop petit sur les premières séries, fermant difficilement sur les modèles à malle-coquille.

PNEUMATIQUES

Chaussées d'origine en 130 x 40 ou 5,25 x 16, beaucoup d'usagers ont recherché une meilleure adhérence par l'adoption de dimensions supérieures. Il semble que sur ce chapitre les résultats soient peu sensibles. Par contre, de nombreux usagers ayant chaussé leur voiture en 140 et même 150 x 40 ou 5,50 et 5,75 x 16 prétendent avoir ainsi réussi à pallier l'usure prématurée du pneumatique, mais reconnaissent une augmentation regrettable du rayon de braquage.

ENTRETIEN

On se procure pratiquement toutes les pièces d'origine nécessaires à l'entretien ou à la réparation des Celtaquatren. L'échange standard du moteur est encore tarifé officiellement par Renault, au prix de 47.100 francs. Malheureusement, auprès des concessionnaires chargés d'effectuer eux-mêmes cette opération, il semble à peu près impossible de faire exécuter ce travail à moins de 75.000 francs.

PRIX ACTUEL
de 100 à 160.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Cotée actuellement à un prix relativement intéressant en raison des services qu'elle peut encore rendre, d'une puissance fiscale moyenne, bénéficiant d'une consommation d'essence raisonnable, cette voiture entre dans la catégorie des véhicules d'un prix de revient abordable. Sa robustesse et les facilités d'entretien viennent confirmer ce point de vue.

JUVAQUATRE

Présentée lors du Salon de 1937, la Juvaquatren d'une voiture confortable et spacieuse et les avantages de son prix de revient modique. La fabrication de la Juvaquatren a cessé à cette date, il est encore sorti de nombreuses Juvaquatren. La puissance fiscale de

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes latérales. Alésage 58, course 95. Culasse en aluminium. Cylindrée 1.003 cm³. Taux de compression 6,5. Puissance réelle 23 CV à 3.500 t/m. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur Solex 26 AIC pour les modèles AEB 1, 2 et 3 ; montage 21, buse 19, gicleur principal 100, ajustage automatique 230, gicleur ralenti 40, gicleur d'air 150, tube émulsion 0, starter air 4, starter essence 11,5, pointeau 1,5, flotteur 23 et Solex 26 AIC ou 26 IAC pour les modèles BFK 1, 2 3 et 4, montage 21, buse 19 ou 18, gicleur principal 100 ou 105, ajustage automatique 280 ou 195, gicleur ralenti 40, gicleur air 150 ou 100, tube émulsion 1 ou 17, starter air 4, starter essence 110, pointeau 1,5, flotteur 11. Allumage par batterie 6 volts, 60 ampères, bobine et delco. Distribution par pignon celeron. Graissage sous pression par pompe. Capacité en huile 2,75 litres. Refroidissement par pompe à eau. Capacité en eau : 7 litres.

EMBRAYAGE

Type à disque unique fonctionnant à sec.

BOITE DE VITESSES

3 vitesses et marche arrière, 2^e et 3^e synchronisées. Capacité en huile : 0,45 litre.

TRANSMISSION

Par arbre tubulaire logé dans le tube de poussée, raccordé à la boîte par l'intermédiaire d'une rotule contenant le joint de cardan. Le pont arrière est du type banjo. Capacité en huile : 0,50 litre.

SUSPENSION

A l'avant comme à l'arrière, ressort unique transversal. Quatre amortisseurs hydrauliques à action simple.

DIRECTION

La direction est du type à vis et secteur, munie de flector.

FREINS

Freins mécaniques sur les quatre roues, actionnés par câbles, jusqu'en 1939. Freins hydrauliques par la suite.

RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité : 27 litres, sauf pour les BFK-4, capacité 36 litres.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

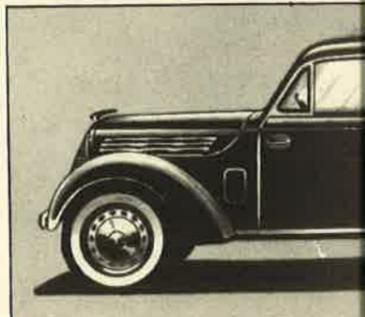
Train avant, surtout lorsqu'il s'agit d'un véhicule antérieur à 1941. Bruits de distribution qui sont un signe de fatigue du moteur. Fuites d'huile au palier qui sont relativement fréquentes sur ces modèles et peuvent avoir de graves conséquences. Etat des ressorts dont la fragilité est extrême.

SES POSSIBILITES

NEUVE

Sous contrôle de l'A.C.F., une Juvaquatren a parcouru, sur la piste de Montlhéry, 5.380 km en 50 heures, à la moyenne horaire de 107,820 km ; les derniers tours étant effectués à 112 km/h. Une autre Juvaquatren a effectué, les 1^{er} et 2 septembre 1937, Paris-Bordeaux et retour (1.112 km) à la moyenne de 60 km/h, pour une consommation de 6,603 litres. Les dépliant publicitaires ne faisaient, cependant, état que d'une vitesse de 100 km à l'heure.

CONSOMMATION : La Juvaquatren était annoncée pour une consommation de 7 l. aux 100 km. Les services publicitaires Renault, après une étude détaillée, avaient conclu que la Juvaquatren était une des voitures les plus économiques qui soient, puisque, lors de sa sortie, son prix de revient kilométrique ne devait pas excéder 0,56 f.



SES AVANTAGES

Voiture robuste. Moteur assez souple dans la plupart des cas (en effet, certaines voitures semblent ne pas posséder cette qualité). Assez bonne accessibilité des organes moteur. Les rapports de boîte, bien étudiés, en font une grimpeuse honnête. Les vitesses sont très bien synchronisées, et les passages 2^e-3^e très faciles. La direction très démultipliée est, de ce fait, très douce ; le rayon de braquage est excellent. Les freins sont très efficaces sur les modèles équipés de freins hydrauliques. L'aération est heureusement complétée par des auvents latéraux. La peinture et toutes les parties chromées sont de bonne qualité.