

CELTAQUATRE

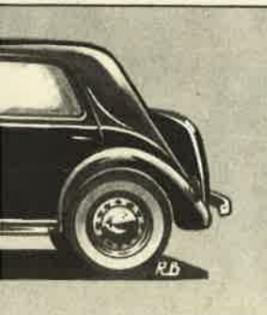
voulait allier les avantages de la petite cylindrée supérieure, spacieuses et tendait offrir à l'usager une carrosserie saine, sa physionomie extérieure a été passablement modifiée par des changements importants.

POINTS FAIBLES

ACTUELLEMENT

La Celtaquatren Renault ne se distingue plus aux définitions qu'en fait le constructeur à l'époque. Elle peut encore rendre de bons services comme voiture de travail sûre et robuste. Elle est également utilisée comme voiture de tourisme relativement agréable et confortable pour qui ne recherche pas les performances et sait se contenter des possibilités actuelles. Vitesse de pointe, 90 km/h environ, il est prudent de n'utiliser que des modèles qu'à une vitesse de pointe de 70 à 75 km/h, ce qui permet de réaliser une moyenne de 5-60 km/h.

CONSUMMATION : Suivant les modèles et les carrosseries, la consommation varie de 10 à 15 litres aux 100 km. A noter, cependant, un écart de consommation assez conséquent lors de la circulation difficile, notamment dans les villes très encombrées.



SES DEFANTS

Moteur bruyant à haut régime, trop faible pour le poids du véhicule. Grimpeuse très pénible. Double débrayage souvent nécessaire pour rétrograder. Bruit. Embrayage ayant tendance à brouter. Vibrations et shimmy dans le train avant, occasionnant une usure prématurée des pneumatiques. Qualité de route très médiocre, surtout en virage, en raison de la suspension. Tendance à chasser par suite d'une adhérence insuffisante. Si les amortisseurs sont en mauvais état, tangage important sur routes ondulées compromettant la sécurité. Pneus d'origine nécessitant de fréquents réglages et à peu près interchangeables (nette amélioration des 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 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 Renault prétendait allier les qualités d'une voiture confortable et spacieuse et les avantages d'un véhicule de petite cylindrée et de prix de revient modique. La fabrication de la berline s'est poursuivie jusqu'en 1949. Après cette date, il est encore sorti de nombreuses Juvaquatren carrossées en break et en fourgonnette. La puissance fiscale de ces modèles est de 6 CV.

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, ajutage 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, ajutage 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 céloron. 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

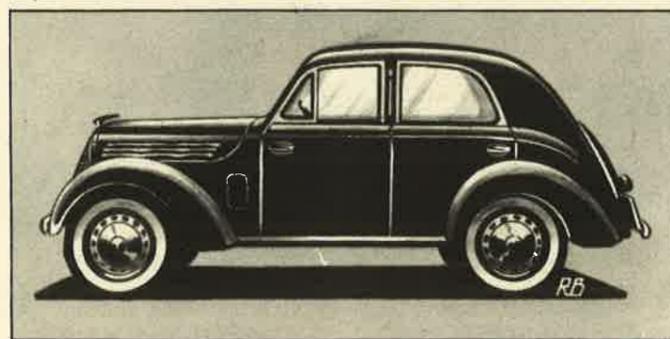
Train avant, surtout lorsqu'il s'agit d'un véhicule antérieur à 1941. Bruits de distribution qui sont un signe de fatigue du moteur. Fuites d'huile au palier qui sont relativement fréquentes sur ces modèles et peuvent avoir de graves conséquences. Etat des ressorts dont la fragilité est extrême.

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.

CONSUMMATION : 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.

ACTUELLEMENT

Sans prétendre pouvoir renouveler les records établis, les Juvaquatren atteignent encore, actuellement, une vitesse de pointe honorable variant aux alentours de 95 km/h. La vitesse d'utilisation normale se situe donc entre 75 et 80 km/h, et une moyenne de 60 km/h peut être aisément maintenue, car si la Juvaquatren n'est pas une voiture particulièrement rapide et ne fait pas preuve de nervosité, elle est, malgré tout, une assez bonne grimpeuse, et sa marche est très régulière.

CONSUMMATION : Il semble que, dans ce domaine, le chiffre annoncé était plutôt optimiste. En effet, si quelques usagers prétendent ne pas dépasser 8 litres, la grande majorité reconnaît une consommation moyenne de 9 litres aux 100 km.

AMENAGEMENT

Lors de sa présentation, la Juvaquatren était offerte en berline 4 places, 4 places, 2 portes. En octobre 1939, est apparue la berline 4 places, 4 portes. Parallèlement à ce modèle, qui est nettement le plus répandu, il a été sorti quelques berlines découvrables, un coupé tôlé 2 places, 2 portes, et une fourgonnette 300 kg de charge utile.

CONFORT

Il est un fait assez amusant à noter, c'est que les dépliant publicitaires des premières années mettaient en valeur l'avantage de la formule 2 portes : « ...Une large porte vaut mieux que deux portes étroites » ; formule amplement illustrée par des photographies présentant, sous toutes ses formes, les avantages afférents à cette formule. Or, par la suite, les deux « larges portes » devaient céder le pas à quatre « portes étroites »... Les sièges sont très confortables, les places avant suffisamment spacieuses. Il est regrettable que les places arrière soient sensiblement diminuées par la présence d'accoudoirs épousant la forme des garde-boue.

PNEUMATIQUES

Les premières séries étaient, uniformément, chaussées en 4,75 x 16. Par la suite, les acheteurs ont pu choisir entre cette dimension et les roues-pilotes équipées de pneus 155 x 400. Il semble, d'ailleurs, que cette dernière dimension soit plus appropriée au véhicule. En effet, les possesseurs de Juvaquatren équipées de 155 x 400 n'ont pas cherché à modifier ces dimensions. Il n'en est pas de même des usagers des premiers modèles. Presque tous ont adopté des 5, 5,25 et même 5,50 x 16. Les résultats obtenus semblent améliorer le confort et la tenue de route, mais augmentent, dans de sensibles proportions, la consommation d'essence.

ENTRETIEN

La fabrication de la Juvaquatren ayant été très longtemps poursuivie, du moins en véhicule utilitaire, le réapprovisionnement en pièces détachées est excessivement facile. L'échange standard moteur est encore accepté par l'usine au prix de base de 47.100 francs (garantie : trois mois).

PRIX ACTUEL
de 150 à 250.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

La faible puissance fiscale des Juvaquatren alliée à une consommation d'essence raisonnable par rapport à son espace utilisable en font une voiture d'un prix de revient suffisamment modeste qui peut normalement convenir à un usager ne recherchant pas un véhicule brillant mais veut pouvoir à tout moment transporter raisonnablement quatre personnes.