

# RENAULT

## PRIMAQUATRE MOTEUR 75

Extrapolation des séries KZ dont le lancement remonte à 1926, la Primaquatre Renault a fait son apparition sur le marché le 29 décembre 1930. D'une puissance fiscale de 11 CV, ce modèle a été fabriqué jusqu'en 1935, date à laquelle le moteur 75 a été, progressivement, remplacé sur cette voiture par le célèbre 85. Signalons que certaines Vivaquatre de 1933 et 1934 ont les mêmes caractéristiques mécaniques que la Primaquatre traitée ici.

### CHASSIS

Il s'agit simplement du châssis de la Mona-Six modifié et renforcé. A noter, à partir de 1933, la fixation du moteur sur le châssis par bloc de caoutchouc d'après le principe de suspension amortie.

### MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes latérales. Alésage 75, course 120. Culasse en fonte. Cylindrée 2120 cm<sup>3</sup>. Puissance réelle 40 CV à 3.100 t/m. Taux de compression 5,1. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur Zénith horizontal muni de starter, de modèle différent selon les années. Allumage par batterie 6 V. 75 ampères ou 6 V. 90 ampères; bobine et Delco. Distribution par pignon céloron. Graissage sous pression par pompe. Capacité du carter d'huile 6 litres. Refroidissement par pompe à eau. Capacité en eau 13 litres.

### EMBRAYAGE

Embrayage monodisque à sec.

### BOITE DE VITESSES

3 vitesses et M.A., 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> synchronisées.

### TRANSMISSION

L'arbre de transmission est maintenu à la sortie de boîte par cardan et rotule.

Le pont arrière, en tôle emboutie, est du type banjo. Il est muni d'un différentiel. Capacité en huile 1,7 litre.

### SUSPENSION

A l'avant, deux ressorts longitudinaux, à l'arrière un ressort transversal. Amortisseurs à friction Renault.

### DIRECTION

La direction est du type à vis et secteur.

### FREINS

Freins mécaniques sur les quatre roues commandés par tringles.

### RESERVOIR D'ESSENCE

Suivant les modèles, le réservoir était soit en charge remplissage sous le capot, capacité 35 litres, soit à l'arrière, auquel cas il avait une capacité de 50 litres.

### POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Jeu de direction qui serait assez difficile à rattraper. Verrouillage des vitesses qui peuvent avoir tendance à sauter pendant la marche. Etat des freins qui est rarement satisfaisant. Etat général de la suspension dont certaines lames de ressort cassent assez fréquemment et état des amortisseurs dans la plupart des cas hors d'usage.

### SES POSSIBILITES

#### NEUVE

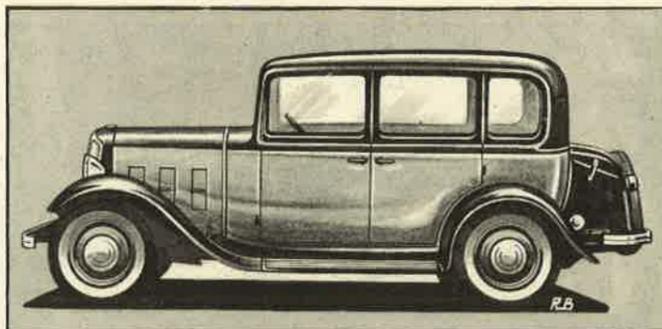
Dérivée des 11 CV, créées en 1926, la Primaquatre Renault fut lancée sur le marché par une publicité faisant état de sa « surpuissance, son haut rendement et son économie ». Elle était annoncée comme une voiture « susceptible de faire du 100 de vitesse instantanée, qualifiée dans le langage courant de 100 à l'heure », ce qui devait permettre de réaliser aisément des moyennes de l'ordre de 60 à 65 km/h. Les dépliantés de l'époque annonçaient fièrement que « le succès de cette voiture fut tel que sa fabrication fut portée en trois mois à 100 unités par jour ».

**CONSOMMATION** : Ce modèle était offert pour une consommation de l'ordre de 11 litres à 11,5 litres aux 100 km.

#### ACTUELLEMENT

Il semble que les promesses faites par le constructeur aient été approximativement tenues par la voiture. En effet, malgré la fatigue des ans, la majeure partie des véhicules de ce type circulant actuellement atteint encore en vitesse de pointe près de 100 à l'heure. Allure qui ne peut, malgré tout, être maintenue sans danger. La vitesse de croisière se situe de façon plus normale entre 70 et 80, ce qui permet encore une utilisation suffisante et autorise à compter sur une moyenne de 60 à 65.

**CONSOMMATION** : Dans ce chapitre également, l'âge ne s'est pas montré trop influent, et rares sont les usagers qui admettent une consommation supérieure à 12 litres aux 100 km.



### SES AVANTAGES

Moteur très solide; monté sur un châssis ayant fait ses preuves.

Entretien facile. Assez bonne accessibilité des organes mécaniques. Consommation d'essence intéressante par rapport à l'usage possible du véhicule. Habitabilité très satisfaisante doublée d'un confort appréciable. Direction assez souple et relativement précise. Tenue de route possible en ligne droite et jusqu'aux environs de 85 à l'heure. Suspension assez souple mais peu amortie, surtout en raison de l'état défectueux des amortisseurs de la plupart des véhicules roulant encore. Démarrages généralement assez faciles bien que l'emploi de la manivelle soit parfois nécessaire. Chromes de bonne qualité.

### SES DEFAUTS

Moteur bruyant manquant de puissance. Capable d'absorber toutes les côtes, mais à des vitesses vraiment trop lentes et laissant aux usagers une impression de lourdeur. Boîte de vitesses qui, sans être fragile, a tendance à laisser les vitesses se décrocher surtout en usage frein-moteur. Passage des vitesses nécessitant souvent le double débrayage malgré le dispositif de synchronisation. Tendance au shimmy dans la direction à vive allure. Obligation de ralentir considérablement pour aborder les virages serrés sous peine de voir la caisse prendre une inclinaison désagréable et même parfois dangereuse. Freins d'une efficacité très discutée et nécessitant de très fréquents réglages.

### PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Cotée relativement bas et étant d'une solidité permettant un long usage sans réparations, il est possible de considérer que cette voiture a un prix de revient kilométrique assez intéressant à condition, bien entendu, d'avoir la chance de se procurer une voiture encore en état. La consommation d'essence complète le côté économique.

### AMENAGEMENT

Le souci de modernisation et peut-être aussi les exigences de la concurrence ont fait que cette voiture a subi, en quelques années, plusieurs modifications de carrosserie qui ont totalement changé l'allure de ce véhicule. Les dernières Primaquatre équipées du moteur 75 ont marqué la naissance, chez ce constructeur, de la ligne aérodynamique. En 1933, la Primaquatre a été également dotée d'un perfectionnement mécanique, « la suspension amortie du moteur ». Il est à noter que l'on trouve surtout ces voitures en conduite intérieure.

### CONFORT

Pour une voiture de puissance moyenne, il faut reconnaître que la Primaquatre offrait un confort appréciable, tant par son habitabilité que par l'accès facile à toutes les places, la qualité des sièges et l'assez bonne finition des modèles. La décoration intérieure avait une certaine note d'élégance; les accessoires et le tableau de bord se sont révélés à l'usage suffisamment pratiques. La seule remarque défavorable faite par les usagers concernait le côté peu pratique du coffre arrière à ouverture intérieure sur les berlines de 1934.

### PNEUMATIQUES

A l'origine, la dimension des pneumatiques était de 14x50. En fin 1931, ont été montés les 14x45, remplacés en 1932 par les 12x45. La ligne plus moderne des séries 1934 a obligé le constructeur à adopter une dimension différente : 140x40. A l'heure actuelle, il est assez malaisé de remplacer les pneumatiques en jantes de 50 et pratiquement tous les usagers en sont restés aux deux dimensions 13 ou 14x45 et 140x40; celles-ci étant toujours de vente courante, il ne semble plus nécessaire de chercher une solution de dépannage.

### ENTRETIEN

Il est encore possible de se procurer à peu près toutes les pièces d'origine. Toutefois, celles-ci n'étant plus fabriquées en grande série, sont d'un prix assez élevé. Il est même encore possible de procéder à l'échange standard du moteur au prix de base de 82.000 Fr. et avec garantie d'usine de trois mois.

**PRIX ACTUEL**  
de 60 à 90.000 francs

## PRIMAQUATRE MOTEUR 85

Vers octobre 1934, le slogan « plus vite, toujours » des usines Renault ont senti le besoin de moderniser le répertoire, d'avantage, aux qualités de « surpuissance » à ce modèle. Le moteur 85, qui a acquis pour la Primaquatre qui passa ainsi d'une puissance fiscale de 11 CV à 15 CV, fut également, à partir de cette époque,

### SES POS

#### NEUVE

En 1935, sous contrôle de l'A.C.F., une Primaquatre a couvert Paris-Bordeaux à 59,624 à l'heure de moyenne pour une consommation de 7,780 litres. En 1936, un modèle de l'année effectuait Paris-Bordeaux-Paris à la moyenne de 65 km/h. en consommant 10,771 litres. Une autre performance était établie par une voiture similaire sur la piste de Monthéry; elle a roulé pendant 6 heures à la moyenne de 122,783 à l'heure. Enfin, le dernier record établi par une Primaquatre eut lieu en 1939 où, toujours à Monthéry, une voiture de ce type a tourné pendant 50 heures consécutives à la moyenne de 131,060 km/h.

**CONSOMMATION** : Les dépliantés publicitaires annonçaient une consommation de 11 litres aux 100 km.

### MOTEUR

4 cyl. en ligne à soupapes latérales. Alésage 85, course 105. Culasse en aluminium. Cylindrée 2383 cm<sup>3</sup>. Taux de compression 5,8 pour le moteur 460, et 6,2 pour les 603. Puissance réelle 52 CV à 3.300 t/m pour les 460, 56 CV à 3.300 t/m pour les 603 et 62 CV à 3.500 t/m pour les 603 S. Vilebrequin à 3 paliers. Carburateur Zénith 30 IBM au IMF 2, selon les modèles. Allumage par batterie 6 V 90 ampères ou 6 V 75 ampères bobine et delco. Distribution par pignon céloron. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Capacité du carter d'huile 6 l. Refroidissement par pompe à eau, circuit muni d'un thermostat. Capacité en eau : 13 l.

### EMBRAYAGE

Renault, type monodisque à sec.

### BOITE DE VITESSES

3 vitesses et M.A., 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> synchronisées. Rapports : pour les modèles A.C.L. 1 et 2 et B.D.F. 1 : 1<sup>re</sup> : 0,296 ; 2<sup>e</sup> : 0,583 ; 3<sup>e</sup> : 1, M.A. : 0,238. Pour les B.D.F. 2 et B.D.S. 1, 1<sup>re</sup> : 0,364 ; 2<sup>e</sup> : 0,714 ; 3<sup>e</sup> : 1, M.A. : 0,292. Pour les B.D.S. 2 et B.F.P., 1<sup>re</sup> : 0,330, 2<sup>e</sup> : 0,646 ; 3<sup>e</sup> : 1 ; M.A. 0,274. Capacité en huile 0,600 litre.

### TRANSMISSION

Par arbre monopieèce longitudinale contenu dans le tube de poussée, un joint de cardan côté boîte. Pont arrière type banjo, différentiel à deux satellites. Capacité en huile : 1 litre.

### SUSPENSION

Par ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux à l'avant et ressorts transversaux à l'arrière. Amortisseurs hydrauliques à simple effet.

### DIRECTION

A vis globique et secteur.

### FREINS

Mécaniques commandés par tringles jusqu'en 1937, servo-frein mécanique à partir de 1938.

### RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité 45 litres.

### POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Jeu dans la direction. Verrouillage des vitesses. Etat des freins (sauf le cas où le véhicule aurait été équipé de freins Farkas ou Lockheed). Etat général de la suspension, notamment des amortisseurs qui ont une très grande influence sur la tenue de route. Embrayage qui a tendance à patiner ou à brouter. Jeu dans les canelures aux raccords de la transmission et du pignon d'attaque du pont arrière.

# PRIMAQUATRE

## MOTEUR 75

En 1926, la Primaquatre Renault a une puissance fiscale de 11 CV, ce modèle 75 a été, progressivement, remplacé par les Vivaquatre de 1933 et 1934 ont la Primaquatre traitée ici.

### ACTUELLEMENT

Malgré tout, être maintes danger. La vitesse de se situe de façon plus entre 70 et 80, ce qui encore une utilisation et autorise à compter moyenne de 60 à 65.

CONSUMMATION : Dans ce également, l'âge ne montré trop influent, et les usagers qui admettent consommation supérieure aux 100 km.



### LES DEFAUTS

bruyant manquant de e. Capable d'absorber s côtes, mais à des v- riment trop lentes et ux usagers une impres- ourdeur. Boîte de vites- ans être fragile, a ten- aisser les vitesses se dé- urtout en usage frein- Passage des vitesses né- souvent le double dé- malgré le dispositif de isation. Tendance au dans la direction à vive Obligation de ralentir lement pour aborder es serrés sous peine de aisse prendre une incli- sragrable et même par- gereuse. Freins d'une très discutable et né- de très fréquents régle-

### PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

é relativement bas et étant d'une solidité permettant ng usage sans réparations, il est possible de considérer cette voiture a un prix de revient kilométrique assez essant à condition, bien entendu, d'avoir la chance de ocurer une voiture encore en état. La consommation nce complète le côté économique.

# PRIMAQUATRE

## MOTEUR 85

Vers octobre 1934, le slogan « plus vite, toujours plus vite » étant déjà à la mode, les usines Renault ont senti le besoin de moderniser leur Primaquatre et de l'équiper d'un moteur répondant, d'avantage, aux qualités de « surpuissance et haut rendement » qu'elles voulaient assurer à ce modèle. Le moteur 85, qui a acquis depuis une certaine célébrité, fut donc adopté pour la Primaquatre qui passa ainsi d'une puissance de 11 CV à 14 CV fiscaux. Notons que le moteur 85 fut également, à partir de cette époque, monté sur les Vivaquatre et les Novaquatre.

La fabrication des Primaquatre, moteur 85, s'est poursuivie jusqu'en 1940. Durant ces quatre années, des améliorations furent apportées tant au point de vue puissance que rapports de boîte de vitesses.

### MOTEUR

4 cyl. en ligne à soupapes latérales. Alésage 85, course 105. Culasse en aluminium. Cylindrée 2.383 cm<sup>3</sup>. Taux de compression 5,8 pour le moteur 460, et 6,2 pour les 603. Puissance réelle 52 CV à 3.300 t/m pour les 460, 56 CV à 3.300 t/m pour les 603 et 62 CV à 3.500 t/m pour les 603 S. Vilebrequin à 3 paliers. Carburateur Zenith 30 IBM au IMF 2, selon les modèles. Allumage par batterie 6 V 90 ampères ou 6 V 75 ampères bobine et delco. Distribution par pignon céloron. Graissage sous pression par pompe à engrènement. Capacité du carter d'huile 6 l. Refroidissement par pompe à eau, circuit muni d'un thermostat. Capacité en eau : 13 l.

### EMBRAYAGE

Renault, type monodisque à sec.

### BOITE DE VITESSES

3 vitesses et M.A., 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> synchronisées. Rapports : pour les modèles A.C.L. 1 et 2 et B.D.F. 1 : 1<sup>re</sup> : 0,296 ; 2<sup>e</sup> : 0,583 ; 3<sup>e</sup> : 1, M.A. : 0,238. Pour les B.D.F. 2 et B.D.S. 1, 1<sup>re</sup> : 0,364 ; 2<sup>e</sup> : 0,714 ; 3<sup>e</sup> : 1, M.A. : 0,292. Pour les B.D.S. 2 et B.F.P., 1<sup>re</sup> : 0,330, 2<sup>e</sup> : 0,646 ; 3<sup>e</sup> : 1 ; M.A. 0,274. Capacité en huile 0,600 litre.

### TRANSMISSION

Par arbre monopieèce longitudinal contenu dans le tube de poussée, un joint de cardan côté boîte. Pont arrière type banjo, différentiel à deux satellites. Capacité en huile : 1 litre.

### SUSPENSION

Par ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux à l'avant et ressorts transversaux à l'arrière. Amortisseurs hydrauliques à simple effet.

### DIRECTION

A vis globique et secteur.

### FREINS

Mécaniques commandés par tringles jusqu'en 1937, servo-freins mécanique à partir de 1938.

### RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité 45 litres.

### POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

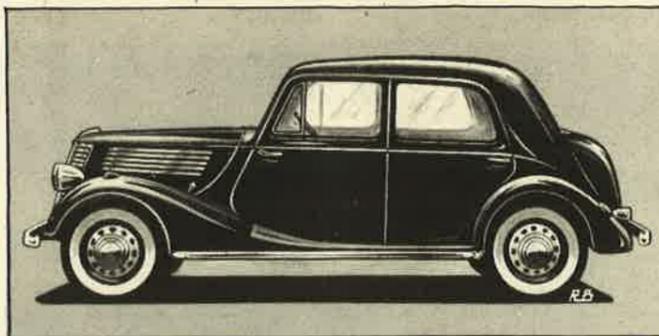
Jeu dans la direction. Verrouillage des vitesses. Etat des freins (sauf le cas où le véhicule aurait été équipé de freins Farkas ou Lockheed). Etat général de la suspension, notamment des amortisseurs qui ont une très grande influence sur la tenue de route. Embrayage qui a tendance à patiner ou à brouter. Jeu dans les canelures aux raccords de la transmission et du pignon d'attaque du pont arrière.

### SES POSSIBILITES

#### NEUVE

En 1935, sous contrôle de l'A.C.F., une Primaquatre a couvert Paris-Bordeaux à 59,624 à l'heure de moyenne pour une consommation de 7,780 litres. En 1936, un modèle de l'année effectuait Paris-Bordeaux-Paris à la moyenne de 65 km/h. en consommant 10,771 litres. Une autre performance était établie par une voiture similaire sur la piste de Monthéry ; elle a roulé pendant 6 heures à la moyenne de 122,783 à l'heure. Enfin, le dernier record établi par une Primaquatre eut lieu en 1939 où, toujours à Monthéry, une voiture de ce type a tourné pendant 50 heures consécutives à la moyenne de 131,060 km/h.

CONSUMMATION : Les dépliant publicitaires annonçaient une consommation de 11 litres aux 100 km.



### SES AVANTAGES

Moteur ayant acquis une réputation de solidité justifiée. Assez nerveux à haut régime. Entretien facile. Organes mécaniques jouissant d'une assez bonne accessibilité, sauf la pompe à essence. Assez bonne grimpeuse bien que cette qualité soit, sur les Primaquatre, en partie fonction de ses rapports de boîte. Voiture assez souple, relativement silencieuse. Direction assez douce à allure moyenne. Rayon de braquage satisfaisant pour une voiture de cette époque. Assez bonne habitabilité générale. Portes ouvrant largement. Carrosserie assez bien finie et ne prenant pas trop de jeu. Peinture et chromes de bonne qualité. Aspect général encore acceptable, surtout pour les modèles à malles coquilles.

#### ACTUELLEMENT

Sans prétendre pouvoir renouveler les performances établies par les voitures d'usine entre 1935 et 1939, les Primaquatre équipées du moteur 85 peuvent être considérées comme des voitures rapides. Leur vitesse maximum est de l'ordre de 110/115 km/h, mais il est à peu près impossible de maintenir une telle allure en raison de l'insécurité provenant de la tenue de route et de la faible efficacité des freins. La vitesse de croisière est environ de l'ordre de 75 à 90 km/h, ce qui permet encore de réaliser, sans trop de peine, d'assez bonnes moyennes.

CONSUMMATION : elle est en partie fonction du carburateur qui équipe la voiture et varie généralement entre 12 et 14 litres.

### SES DEFAUTS

Accélération lente à bas régime, donnant une impression de lourdeur. Freins à peu près inefficaces nécessitant de fréquents réglages pour les voitures munies de freins mécaniques, légèrement améliorés sur les modèles équipés de servo-frein, mais néanmoins insuffisants. Direction ayant tendance à prendre un shimmy parfois important et pouvant devenir dangereux. Boîte de vitesses nécessitant le double débrayage dans bien des cas, malgré le dispositif de synchronisation. Seconde vitesse ayant tendance à sauter, principalement dans les retenues freins-moteur. Voiture difficile à tenir à vive allure. Couche dans les virages, sensible aux vents latéraux. Essuie-glace peu efficace. Projecteurs trop faibles.

### PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

La puissance fiscale représente, pour ce modèle, une lourde charge en raison des tarifs d'assurance qu'elle doit supporter. Ces inconvénients sont, néanmoins, compensés par une consommation d'essence raisonnable pour la cylindrée et un prix d'achat qui n'est plus en rapport avec la classe de ces modèles. Dans l'ensemble, prix de revient abordable pour une voiture de cette catégorie.

# RENAULT

### AMENAGEMENT

Parallèlement à l'adoption du moteur 85, le constructeur a fait de gros efforts sur l'aspect extérieur du véhicule. Lignes aérodynamiques plus précises. Suppression des marchepieds. Apparition des roues ajourées. Ailes enveloppantes et profilées. Multiplication du nombre des carrosseries. Quatre modèles en 1936, cinq modèles en 1937. Conduite intérieure cinq places, coupé tôle 2/3 places, cabriolet décapotable 2/3 places, coach 5 places décapotable et la « Tous-Temps » 5 places décapotable, 2 portes, 4 glaces.

### CONFORT

Ces modèles étaient équipés de sièges extrêmement confortables, la sellerie intérieure était très soignée ; les accessoires, le tableau de bord révélait un souci d'élégance qui voulait faire de cette 14 CV une voiture de classe. L'apparition des lignes aérodynamiques se faisait déjà au détriment de l'habitabilité qui dans ces modèles était, néanmoins, encore très suffisante. Malle arrière assez logeable, sauf pour les modèles ne possédant pas la malle coquille. Bonne aération par glaces descendantes et pare-brise ouvrant largement.

### PNEUMATIQUES

Chaussées à l'origine de pneumatiques 140 x 40, puis par la suite de 5,50 x 16, la plupart des voitures circulant ont conservé ces dimensions. Malgré tout, il semble que ces pneus soient un peu faibles pour le poids de la voiture et s'usent assez rapidement. Malheureusement, l'adoption de dimensions plus fortes, par exemple 6,00 x 16, n'est pas possible sur tous les modèles, les passages n'étant pas assez larges. Quoi qu'il en soit, ces dimensions étant encore fort courantes, il est aisé de procéder au remplacement des pneus usagés.

### ENTRETIEN

On trouve encore, pratiquement, toutes les pièces détachées pour l'entretien de ces modèles. Signalons la possibilité d'échange standard avec garantie de 3 mois par l'usine, au prix de base de 71.000 francs.

PRIX ACTUEL  
de 100 à 150.000 francs