

GUIDO MOBILE



Le Guide

- De la conduite

- De l'entretien

- Des petites réparations

Introduction

Le 26 juin 1940, alors que la France est sous occupation, la direction des usines Renault est placée sous le commandement allemand. L'entreprise se voit alors interdite de tout nouveau projet automobile.

Cependant, une poignée d'ingénieurs entament, en cachette une réflexion sur une voiture bon marché, de faible consommation et adaptée à la pénurie. C'est ainsi que débute le projet 106. Plusieurs prototypes sont créés. Le premier, né en 1943, est en aluminium, n'a que deux portes et est affligé d'un physique plutôt ingrat ! Quatorze mois plus tard, le second prototype est au point avec une ligne plus avenante mais toujours deux portes.

Deux événements accélèrent l'évolution du modèle : la libération (et avec celle-ci l'arrestation de Louis Renault pour faits de collaboration) et la nomination de Pierre Lefaucheur à la tête de la Régie Nationale des Usines Renault, nouvellement nationalisée. Celui-ci saisit l'intérêt du projet et impose une amélioration du modèle.

C'est dans ce contexte que naît la petite voiture populaire et économique.



Un succès populaire

La première 4CV quitte la chaîne de montage. Elle est unique : une seule carrosserie, une seule couleur, et un seul moteur : un quatre cylindre en ligne de 760 cm³, développant 18 ch.

Lors du salon de l'automobile un journaliste spécialiste la décrit en ces termes « Une sorte de crapaud à quatre roues, jaune vanille, et dont la tête était exactement semblable à la queue ».

La « motte de beurre » s'attire la sympathie d'une nouvelle population d'acheteurs, celle qui, avec les congés payés et malgré de faibles moyens, découvre les délices des grands départs en congés. Les commandes affluent aussitôt et les modèles se succèdent : une version commerciale dès 1948, une version grand luxe en 1950, une décapotable et un modèle à toit ouvrant.

Mais la 4CV est aussi un succès à l'étranger : elle s'exporte sans mal en Europe, au Maghreb, également en Amérique du sud, aux Etats-Unis et au Japon.



Des succès sportif

Certains passionnés de compétition décèlent en elle un potentiel encore insoupçonné.

La Renault 4CV permet à des pilotes confirmés d'assouvir leur passion et d'engranger les victoires. La première : le 19 septembre 1948 à la course de côte du Mont Ventoux.

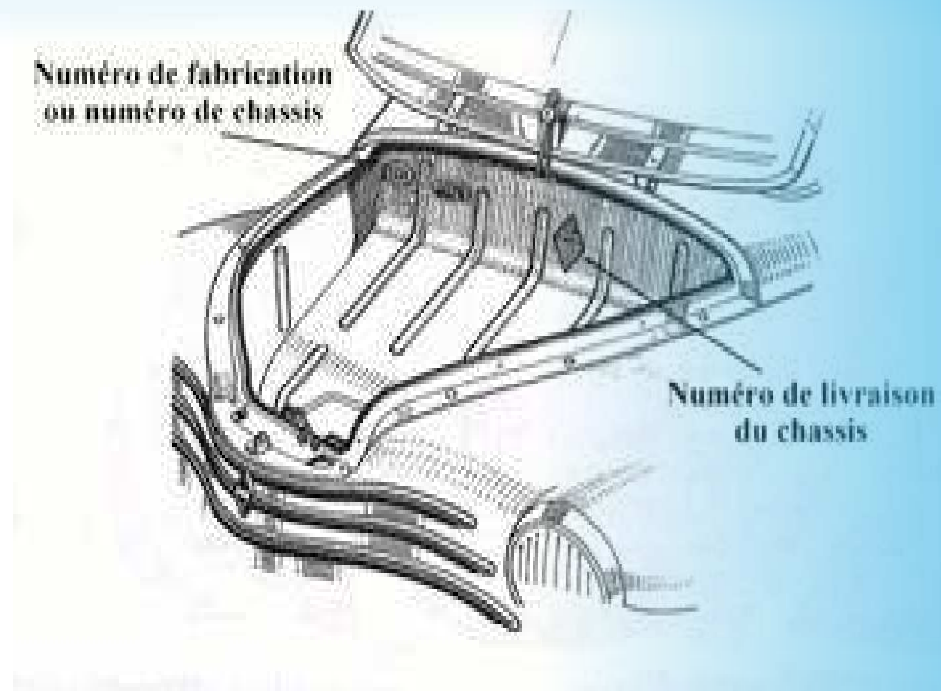
La petite Renault se sera couverte de gloire avec la 1063, version spéciale, qui remporte sa catégorie au Rallye de Monte-Carlo, puis au Rallye des Tulipes, à la coupe des Alpes, au Tour de France et même aux 24 heures du Mans.

La 500 000e 4CV sera assemblée en avril 1954 et le compteur s'arrêtera à 1 105 547 exemplaires produits en 1961, le premier record du genre pour une voiture française.

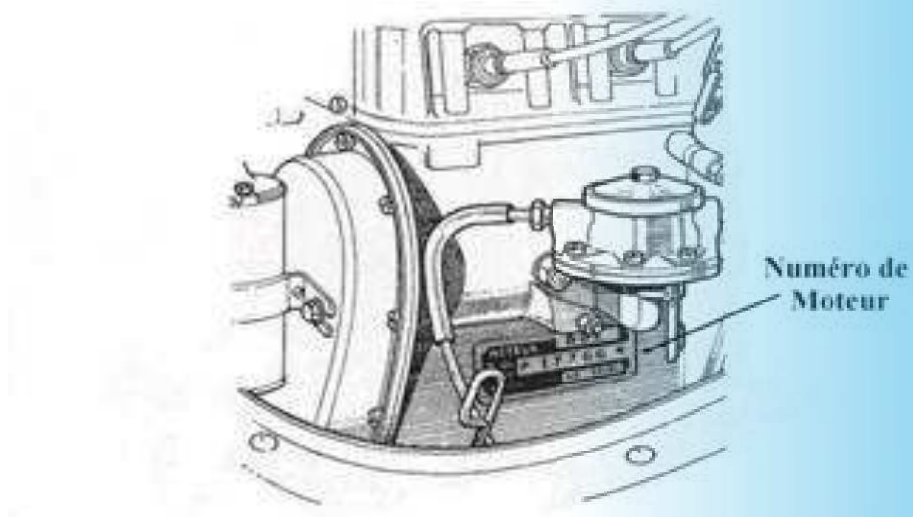


Identification

Le numéro de livraison du châssis est inscrit sur la plaque en losange placée au milieu du tablier, visible lorsque le coffre à bagages est ouvert.

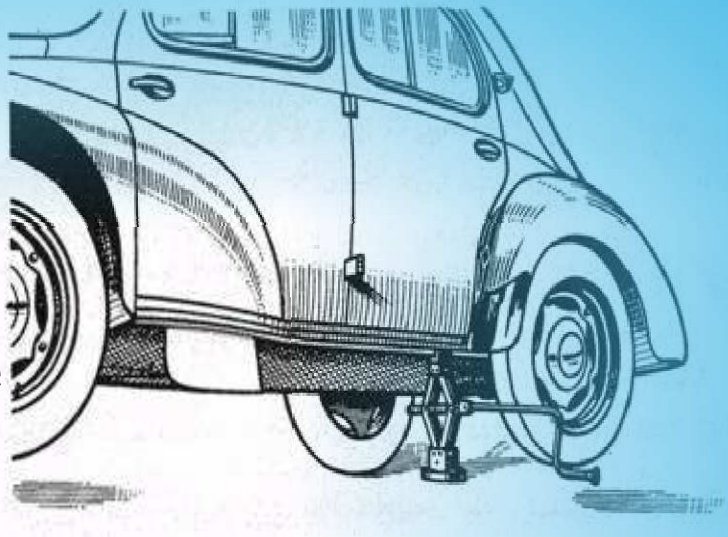


Le numéro de fabrication ou numéro de châssis est inscrit sur la plaque ovale fixée sur le côté de la planche tablier ; visible lorsque le coffre à bagages est ouvert

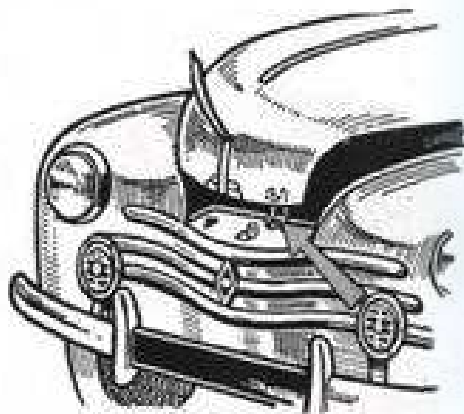


Le numéro de moteur est inscrit sur la plaque rectangulaire fixé sur la carter cylindres à droite et vers l'arrière.

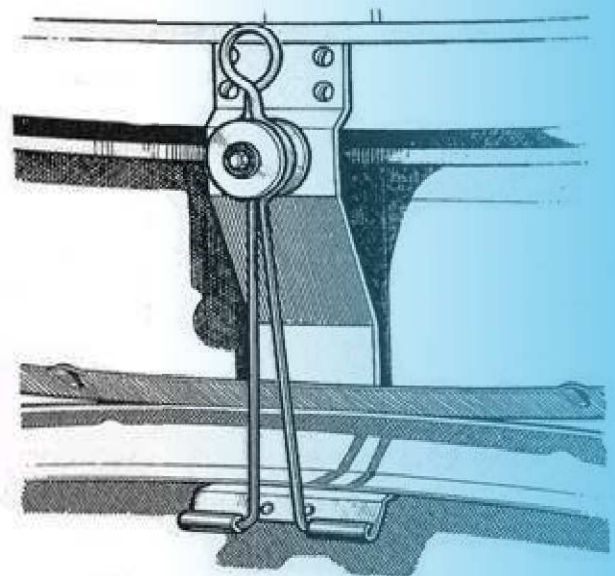
Les roues sont détachables. Avant d'utiliser le cric, serrer le frein à main, débloquez les écrous de fixation. Le cric se place en tout point du longeron, ceci permet de soulever soit une seule roue soit tout le côté de la voiture.



Pour ouvrir le coffre, tirer la poignée vers l'avant, et après avoir soulevé légèrement le couvercle, poussez sur le crochet de sécurité pour le dégager.



Sur les voitures « sport et grand luxe » la poignée est condamnée par une serrure qui utilise la même clé que la serrure de la porte. Un dispositif d'arrêt maintient automatiquement le couvercle ouvert. On ferme le couvercle sans toucher ni à son dispositif d'arrêt ni au crochet de sécurité.



A fin de laisser le maximum de place pour les bagages, le coffre est aménagé pour disposer avec un minimum d'encombrement.

La roue de secours maintenue par un ressort et un crochet ;

La manivelle ;

Le cric visser légèrement pour éviter tout bruit.

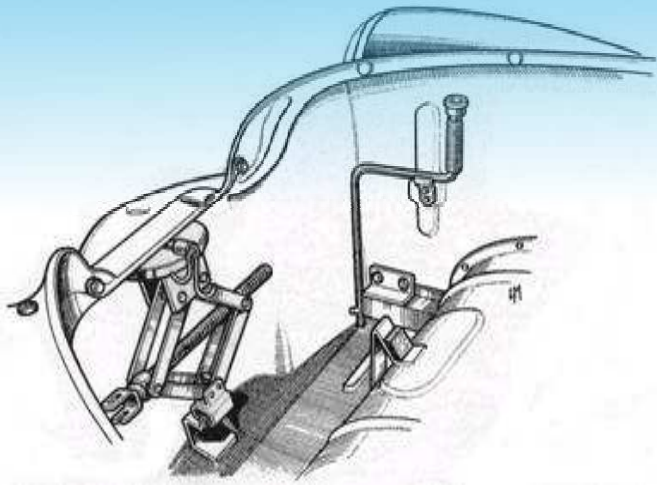
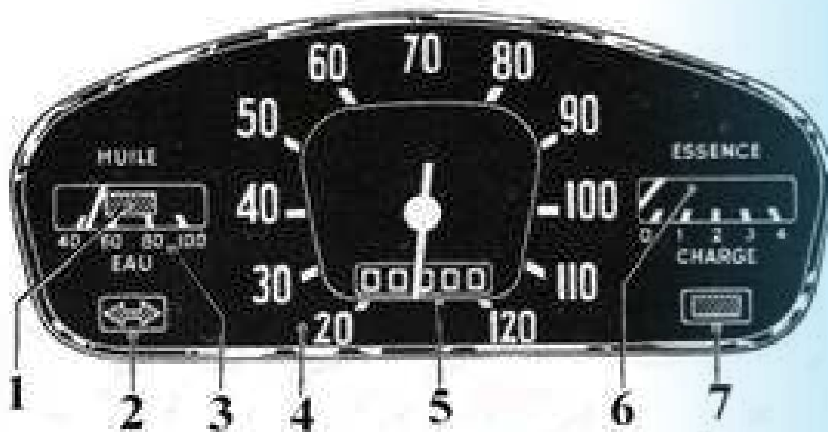


Tableau de bord

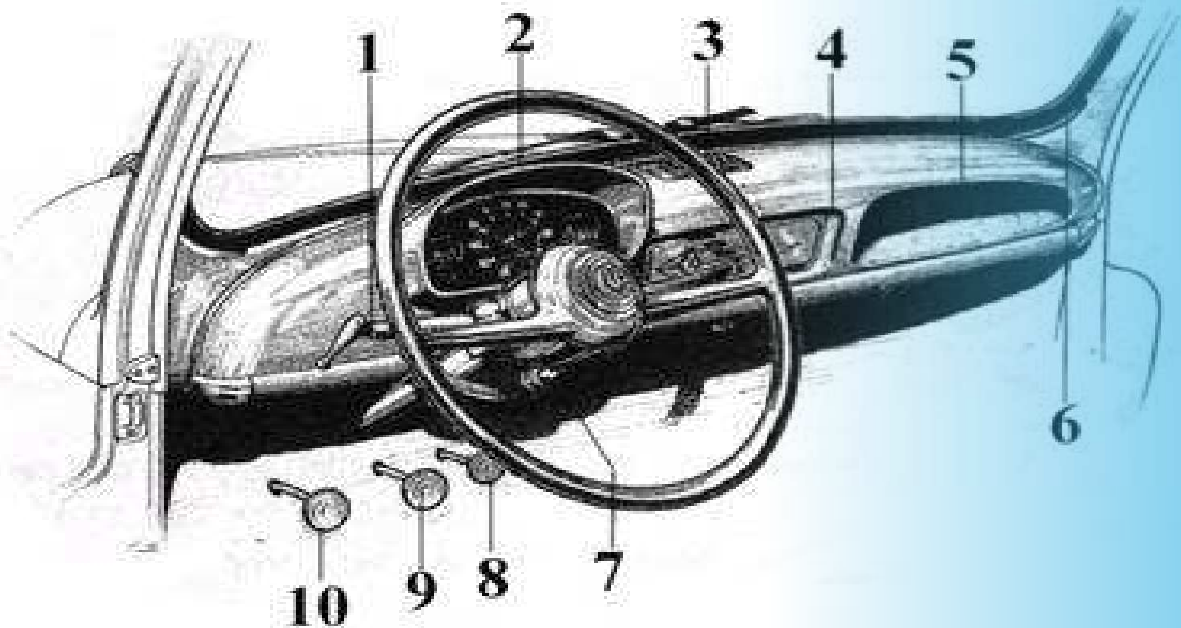


- 1 Feu témoin de pression d'huile
- 2 Feu témoin des indicateurs de direction
- 3 Thermomètre de température d'eau
- 4 Tachymètre

- 5 Compteur totaliseur
- 6 Indicateur de niveau d'essence
- 7 Feu témoin de charge

Planche de bord

Sport et Grand luxe



1 Commutateur combiné

2 Tableau de bord

3 Cendrier

4 Inverseur des feux indicateurs de direction

5 Coffret à gants

6 Ouie de désembuage

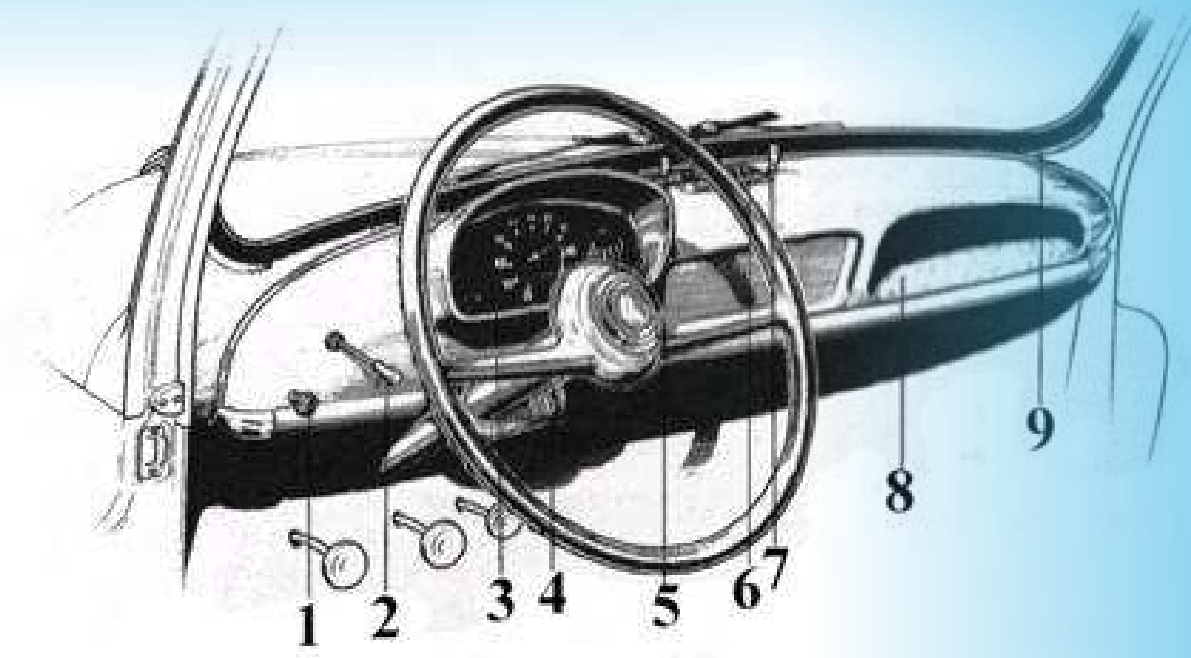
7 Antivol, contacteur d'allumage et démarrage

8 Pédale d'accélérateur

9 Pédale de frein

10 Pédale de débrayage

Affaires



- 1 Commutateur d'éclairage
- 2 Inverseur jour et nuit
- 3 Tableau de bord
- 4 Manette de contact et de démarrage
- 5 Inverseur des feux de stationnement

- 6 Cendrier
- 7 Inverseur des feux de stationnement
- 8 Coffret à gants
- 9 Ouie de désembuage

Commutateur d'éclairage :

Tiré au 1^{er} cran : feux de position

Tiré au 2^{eme} cran : feux de croisement ou de route
suivant la position de la manette 2

Inverseur jour et nuit :

Manœuvré latéralement, il commande l'avertisseur.

Manœuvré verticalement, il donne les éclairages feux de croisement ou feux de route lorsque le commutateur 1 est tiré au 2^{eme} cran.

Caractéristique technique

Moteur

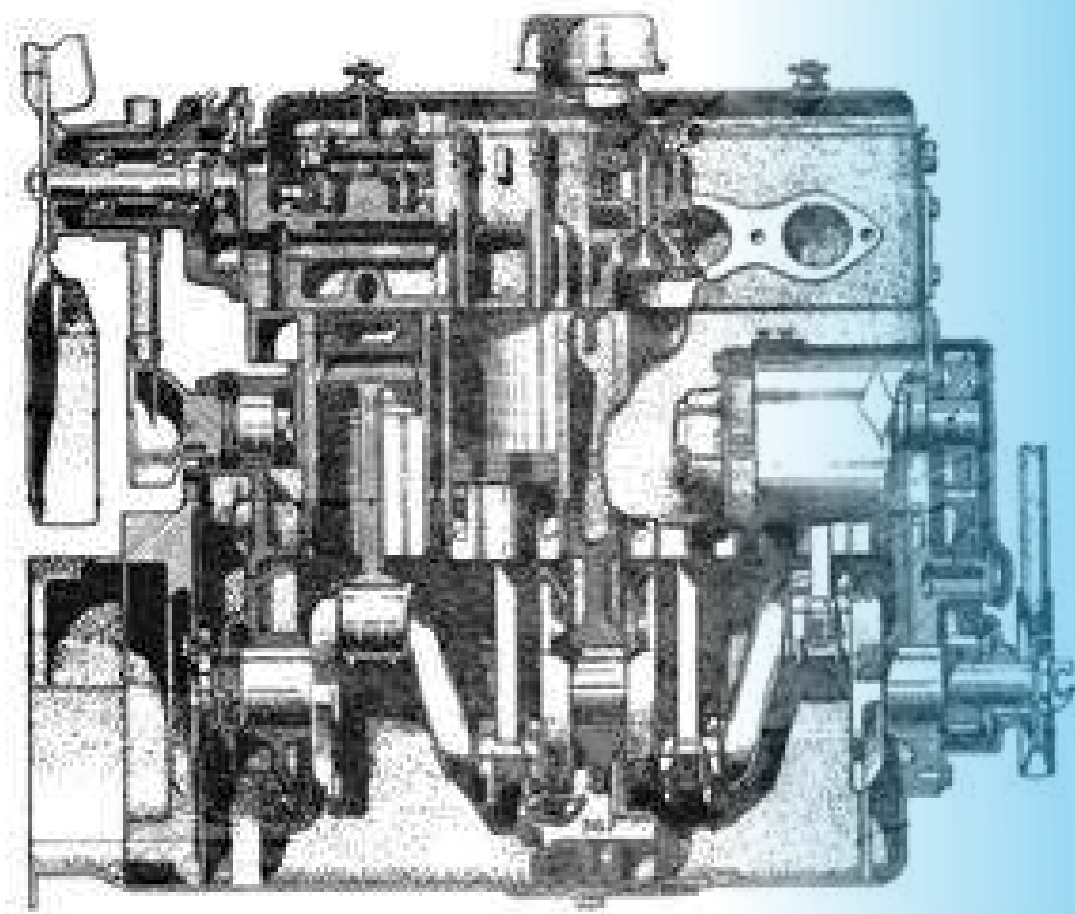
Avant Octobre 1950

	Type voiture	Type moteur	Cylindrée	Puissance
Commerciale	R2070	662/1	760 cc	17 CV
Standard Luxe	R1060	662/1	760 cc	17 CV
Grand Luxe	R1060	662/1L	760 cc	17 CV

Après Octobre 1950

	Type voiture	Type moteur	Cylindrée	Puissance
Commerciale	R2071	662/2	748 cc	17 CV
Standard Luxe	R1062	662/2	748 cc	17 CV
Grand Luxe	R1062	662/2	748 cc	21 CV

Type	662/1	662/1 L	662/2	662/2 L
Nb de cylindres	4	4	4	4
Alésage	55 mm	55 mm	54,5 mm	54,5 mm
Course	80 mm	80 mm	80 mm	80 mm
Cylindrée	760 cc	760 cc	748 cc	748 cc
Rapport volumétrique	6,7	7,25	6,7	7,25
Puissance fiscale	4 CV	4 CV	4 CV	4 CV
Volume d'une chambre de combustion	30,7 cc	27,8 cc	30,1 cc	27,3 cc



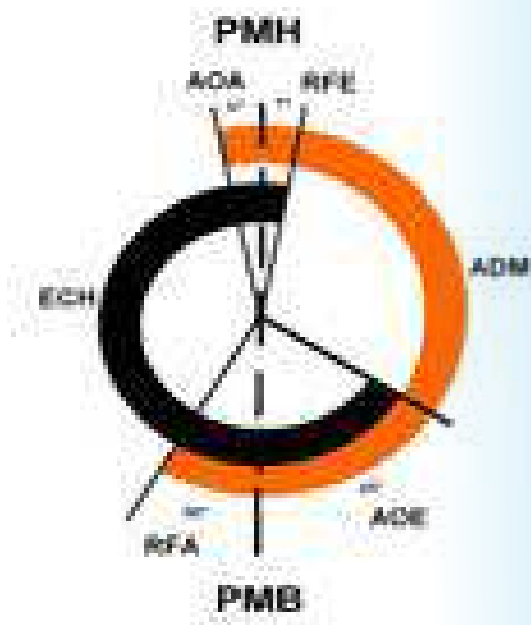
Distribution

Réglage avec jeux de soupapes théoriques de 0,2 mm pour l'aspiration et 0,3 mm pour l'échappement.

	Linéaire	Angulaire
Ouverture aspiration (avant PMH)	0,3 mm	6°
Fermeture aspiration (après PMB)	4 mm	30°
Ouverture échappement (avant PMB)	9 mm	45°
Fermeture échappement (après PMH)	0,4 mm	7°

Jeux pratiques des culbuteurs (pour moteur froid)

Aspiration	0,1 mm
Echappement	0,2 mm



Allumage

L'allumage est assuré par une batterie de 6 volts, une bobine fixée sur le carter de distribution et un distributeur d'allumage SEV. Pour donner l'avance à l'allumage initiale, comme il est peu facile de « piger » le moteur par la méthode habituelle, un repère tracé sur la poulie en bout de vilebrequin indique, lorsqu'il est en face d'une flèche fixée sur le carter cylindre, que le 1^{er} piston est au point mort haut. Le calage du distributeur se fera à partir de cette position.

Calage de l'allumeur

Sur vilebrequin : 2 à 4°

Sur la poulie : 2 à 4 mm

Avance : Automatique (centrifuge)

Ecartements des contacts : 0,5 à 0,6 mm

Ordre d'allumage : 1 – 3 – 4 – 2 le cylindre N°1 est du coté volant

Bougies : Diam 14 AC 45L – Marchal 37 – Eyquem 112 S

Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm

Alimentation

La pompe à essence est fixée sur la droite du moteur vers l'arrière, c'est une pompe à membrane actionnée par un excentrique de l'arbre à cames qui communique un mouvement de bascule à un levier relié par une tige à la membrane d'aspiration. Une commande à main permet le réamorçage de la pompe.

Le carburateur est un SOLEX inversé, de type 22 AIC, muni d'un starter à main, avec réchauffage automatique du collecteur

SOLEX 22 AIC

L'air pénètre au carburateur par un filtre « TECALEMIT » ou il barbote dans l'huile avant de passer à travers des toiles métalliques.

Equipement électrique

Batterie : Tudor ou Fulmen

Voltage : 6V Capacité : 75 Ah

Dynamo : Renault N° 120 ou Ducellier 3.616 S.P 6 ou
Ducellier modèle définitif : 3.618 S.P 6

Démarreur : Renault N° 201, pignon : 9 dents, rotation à droite

Régulateur de tension : Ducellier RG 6 A2 SP 34

Conjonction à 800 t.-m

Embrayage

FERODO Type PKH 5 (à disque unique)

Boite de vitesse

Type Renault 3 A – 3 vitesses et une marche arrière

1ere : 3,7

2eme : 1,8

3eme : 1,07

Marche arrière 3,7

Rapport couple conique 4,71 (33X7) Différentiel à 2 satellites

Réglages

Réglage des culbuteurs

Pour régler les culbuteurs :

Déposer de préférence les bougies, pour faciliter la rotation du moteur faite avec la manivelle.

En tournant celle-ci, abaissez au maximum le culbuteur 1 (le premier en avant du moteur)

Cette position est obtenue lorsque le ressort de soupape est comprimé au maximum. Réglez la soupape d'admission 6 et la soupape échappement 8.

Procédez ensuite en suivant le tableau ci-dessous.

Méthode de réglage des culbuteurs

Soupapes à abaisser

1

5

8

4

Soupapes à régler

Admission 6 Echappement 8

Echappement 4 Admission 7

Echappement 1 Admission 3

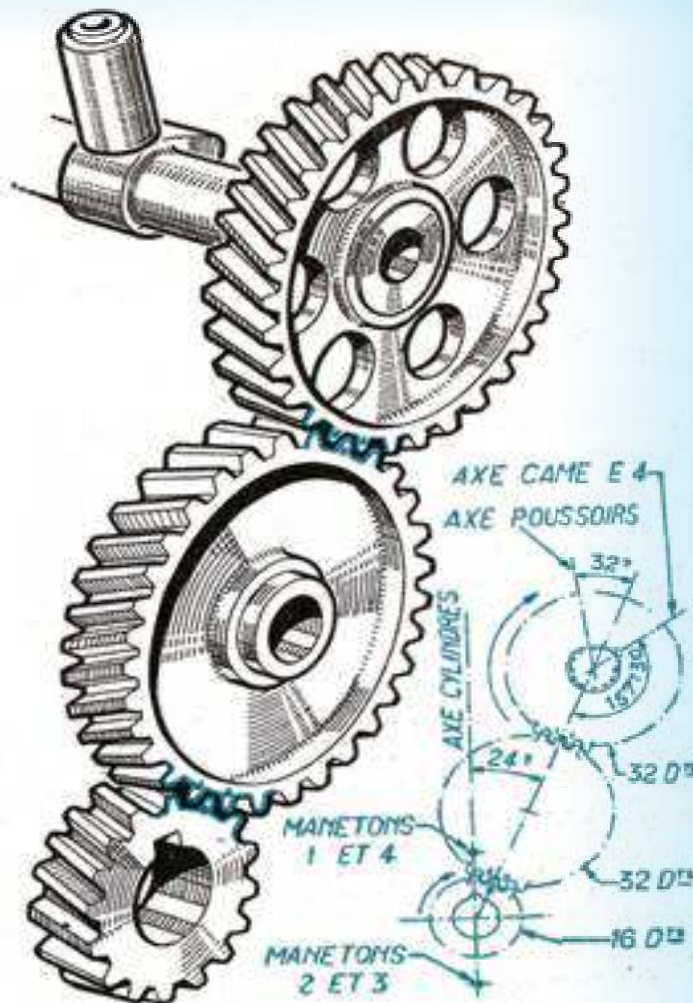
Admission 2 Echappement 5

Le jeu sous les culbuteurs doit être à froid :

Admission : 0,10 mm

Echappement : 0,20

Réglage de la distribution

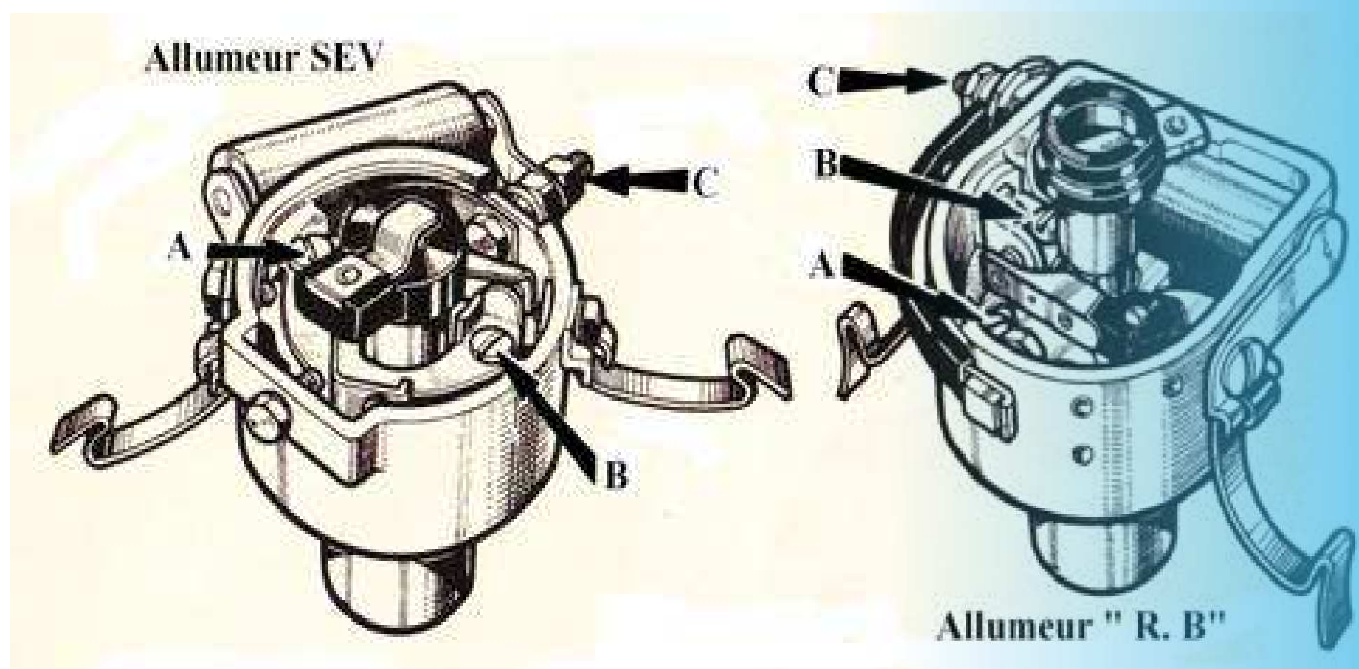


Pour régler la distribution selon les cotes indiquées dans les caractéristiques, établir un jeu provisoire de 0,20 mm. Sous les culbuteurs d'admission et de 0,30 mm sous les culbuteurs d'échappement. Mais il est en tout cas préférable de se fier uniquement aux repères portés par les pignons : deux coups de pointeau sur le pignon de l'arbre à cames, un sur la roue de commande sur le vilebrequin, placés respectivement en concordance avec un et deux coups de pointeau diamétralement opposés sur le pignon intermédiaire.

Calage de l'allumage

Placer en concordance la fente de la poulie d'entraînement de dynamo et le repère porté par le carter de distribution, ce qui correspond au point mort haut premier cylindre.

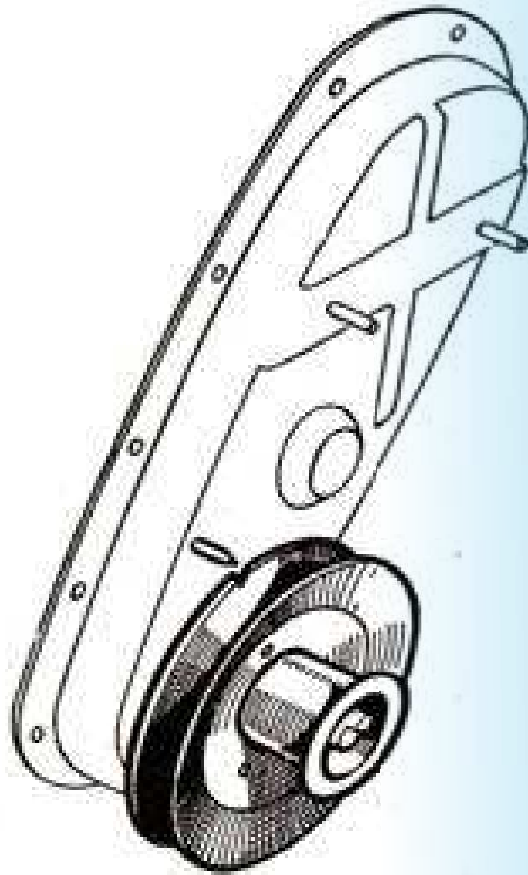
Desserrer le collier qui se trouve sous le corps d'allumeur, retirer le couvercle de ce dernier et le doigt du distributeur qui se



- | | |
|---|----------------|
| A | Vis de réglage |
| B | Vis de blocage |
| C | Borne primaire |

Faire tourner le corps d'allumeur d'environ un huitième de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. S'assurer alors que les vis platinées sont bien en contact, les séparer légèrement pour y introduire une feuille de papier. D'une main tirer alors légèrement sur la feuille de papier pendant que l'on fait tourner le corps d'allumeur dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'au point précis où la feuille de papier se trouve libérée.

A ce moment, le calage est réalisé, il suffit de bloquer la vis du collier de serrage de l'allumeur en maintenant de dernier parfaitement immobile



Calage de la poulie

Réglage du carburateur

La 4CV Renault est équipée avec un carburateur SOLEX inversé type 22 IAC, comportant les dispositifs suivant :

Le BISTARTER assure la mise en marche à froid, le fonctionnement du ralenti à froid.

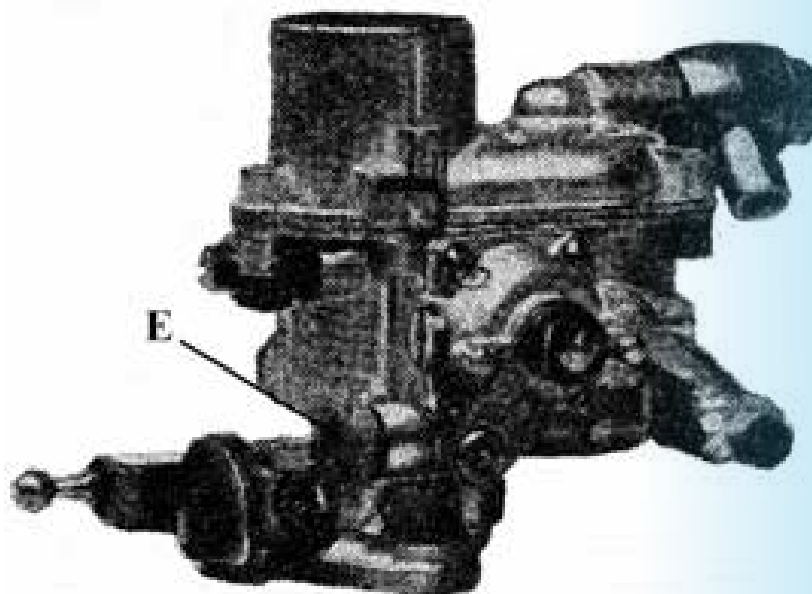
Le RALENTI : pour la marche ralenti

MARCHE NORMALE : en marche normale, l'alimentation du moteur est assuré en essence par le gicleur d'alimentation et en air par la buse. L'automatisme du dosage est assurée par une entrée d'air calibré par l'ajutage d'automatisme.

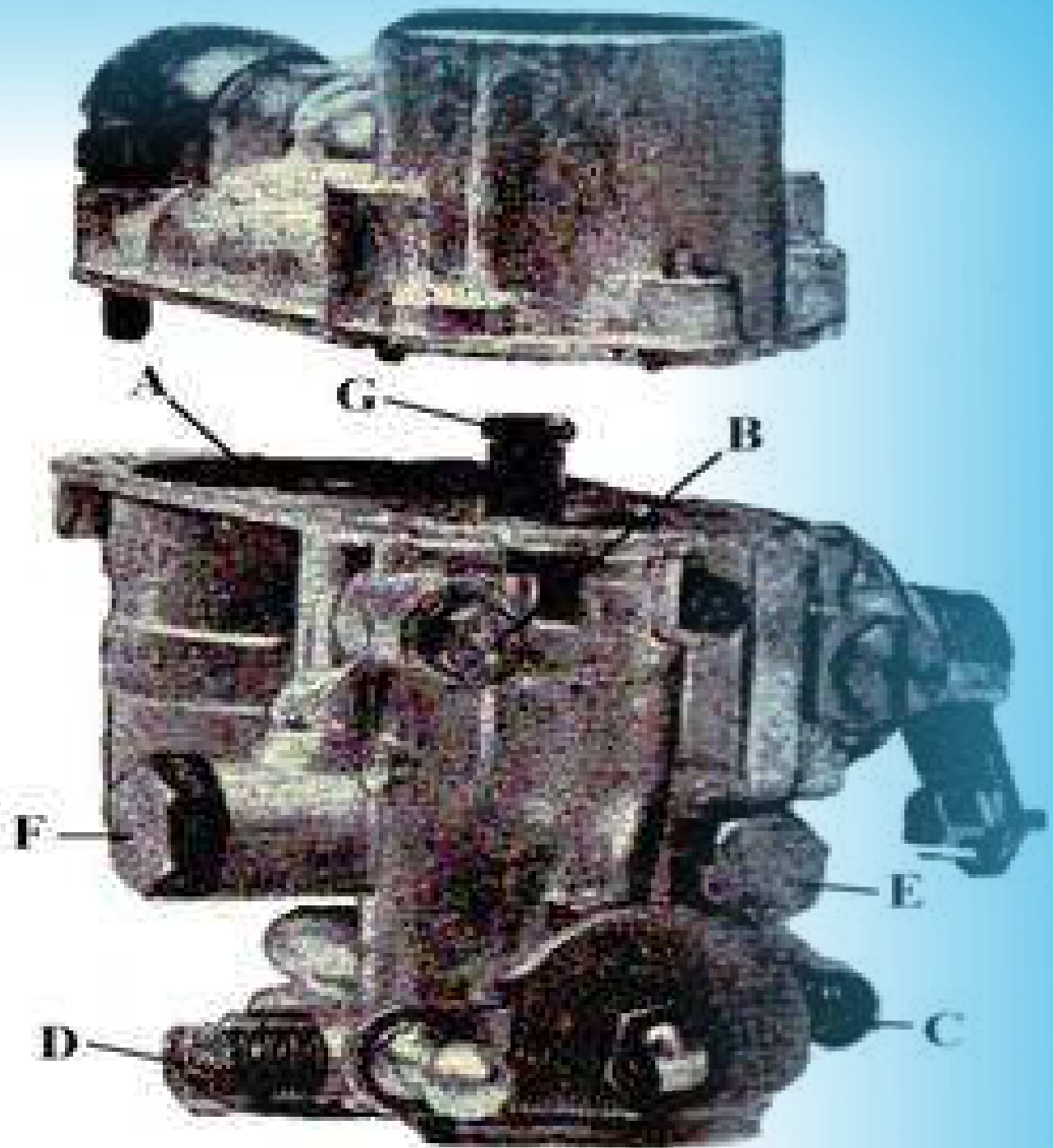
SOLEX 22 IAC	662/1 L et 2L	662/1 et 2
Réglages		
Buse	18	14,5
Gicleur principal	95	75
Ajutage automaticité	180	210
Ralenti air	100	100
Ralenti essence	40	40
Stater air	3,5	3,5
Starter essence	90	90
Pointeau	1,5	1,5
Poids du flotteur	11 gr	11 gr

Pour nettoyer la cuve, débrancher le tuyau d'arrivée d'essence. Déposez le couvercle fixé par trois boulons. Enlever le flotteur et procédez au nettoyage.

Au remontage, serrez progressivement les vis de fixation



E : Gicleur de starter



- | | | | |
|---|------------------------|---|------------------------|
| A | Buse | E | Gicleur de starter |
| B | Gicleur de ralenti | F | Gicleur principal |
| C | Vis réglage de ralenti | G | Gicleur d'automaticité |
| D | Vis réglage de ralenti | | |

Embrayage

Ferodo type PKH 4,4 à disque unique sec	1^{ère} version – 9 ressorts	2eme version – 6 ressorts
2 garnitures en	Ferodo 44	Ferodo 44 coté moteur Ferodo M8 coté plateau
Diam ext. garnitures	160 mm	160 mm
Diam int. garnitures	110 mm	110 mm
Epaisseur des garnitures	3,2 mm	2,8 coté plateau 3,2 coté moteur
Epaisseur disque complet – Max	7,4 mm	7,4 mm
Diam du fil des ressorts	2,8 mm	3 mm
Longueur des ressorts : libres	34,12 mm	33 mm
Nb de leviers	3	3
Garniture à rivets tubulaires	oui	Avec pied de centrage

Réglage de l'embrayage

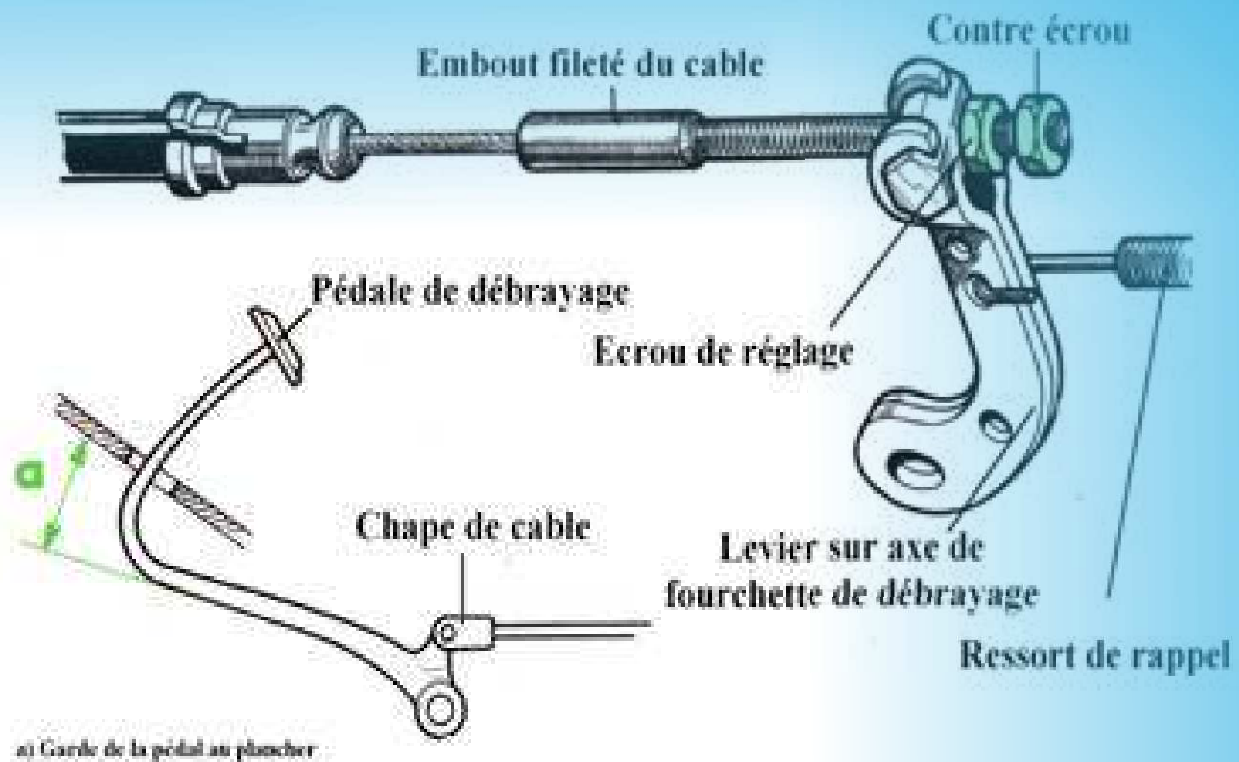
Pour assurer une marge de sécurité à l'embrayage, ayez toujours une garde de 2 cm à la pédale. Le réglage de l'embrayage s'effectue sur l'extrémité du câble de commande fixé à l'arbre de débrayage.

Faire sauter e ressort de rappel

Débloquer le contre écrou de la chape de fixation du câble de commande sur le palonnier.

Enlever l'axe de la chape goupillé sur le palonnier

Le réglage s'effectue par la tension du câble de commande en visant ou dévissant la chape sur son filetage



Boite de vitesse

Nb de dents des pignons :

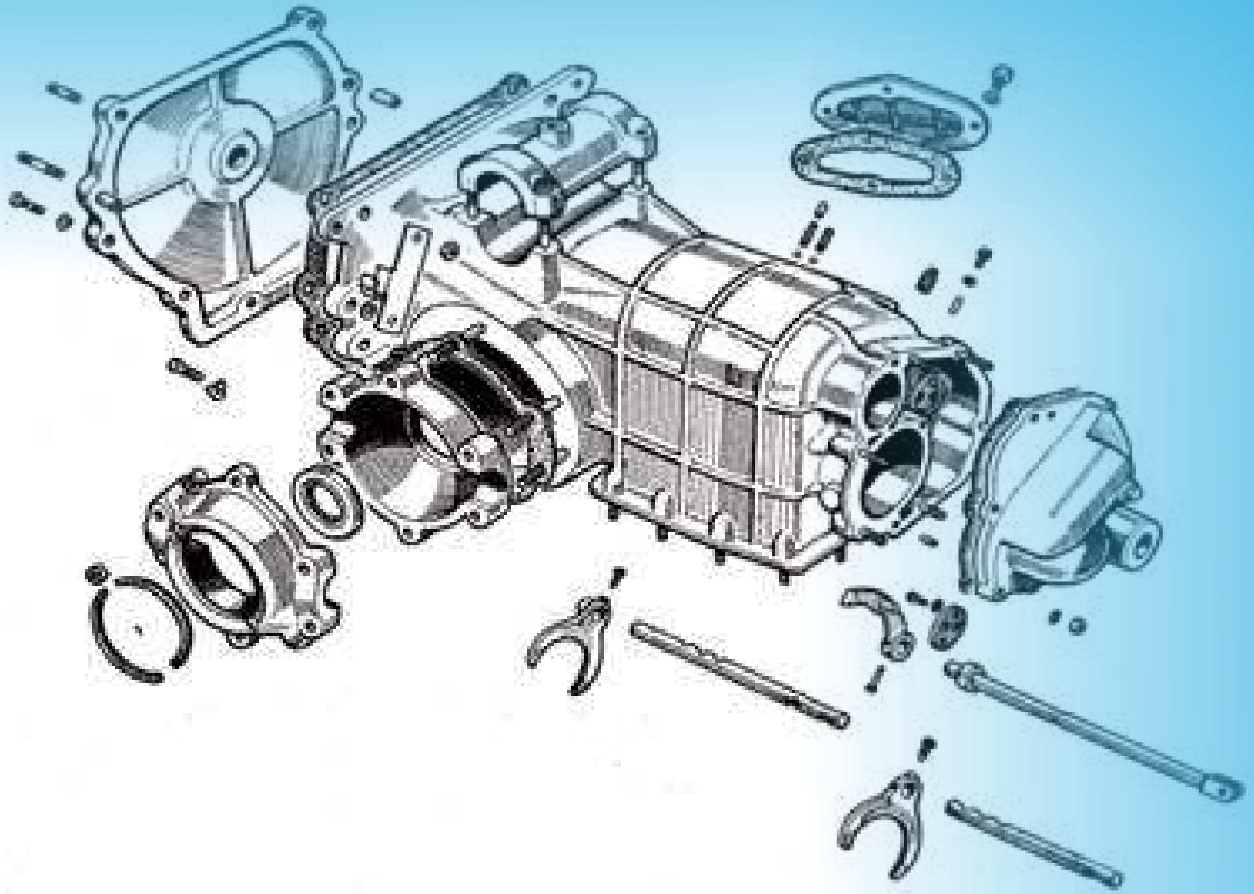
- De 3eme vitesse sur primaire : 28
- De 3eme vitesse sur secondaire : 30
- De 2eme vitesse sur primaire : 21
- De 2eme vitesse sur secondaire : 38
- De 1ere et marche arrière sur primaire : 10
- De marche arrière : 15
- Baladeur de 1ere et marche arrière : 37

Commande de compteur

- Vis de commande : 4 filets
- Roue : 13 dents

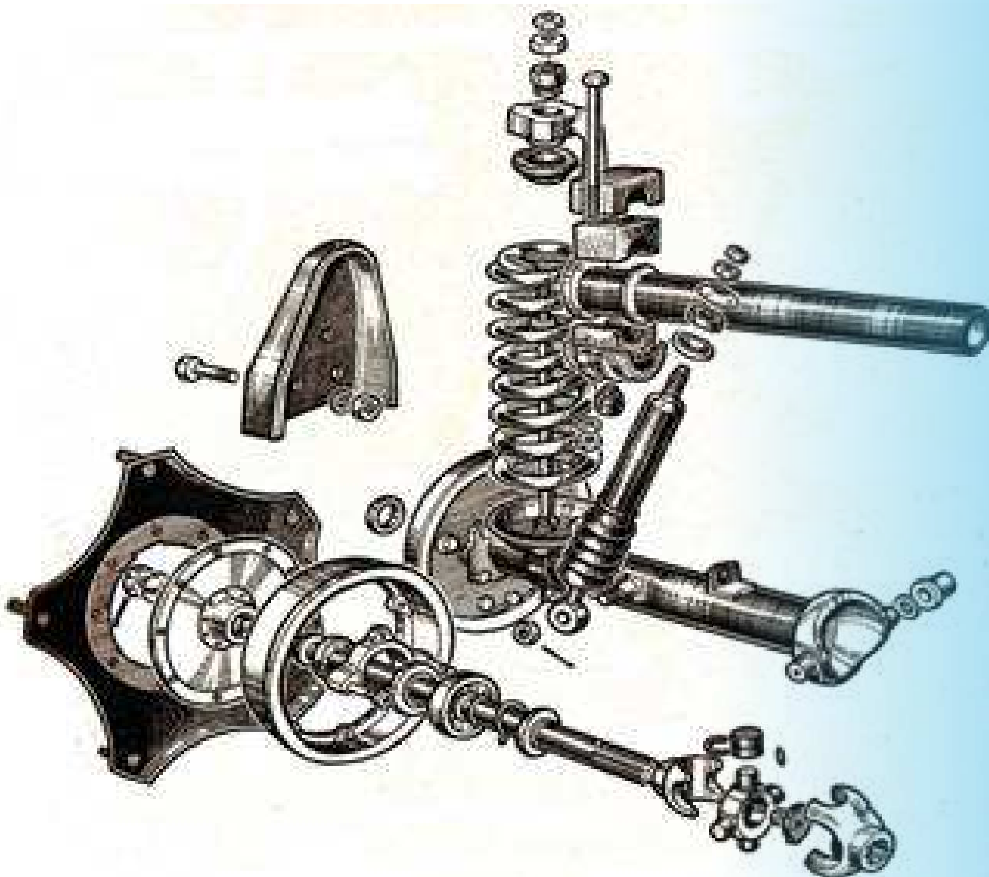
Couple conique

- Rapport couple : 33X7 (4,71)



Boite de vitesse.

Trains avant et arrière



Suspension AR et transmission

Dépose de la traverse arrière

L'ensemble propulseur et le moteur étant déposés :

Débrancher le flexible de frein à son extrémité fixée sur le tube fusée

Débrancher, sur le raccord trois direction, l'autre flexible de frein

Enlever les quatre écrous fixant la partie centrale de la traverse sur l'ensemble du mécanisme

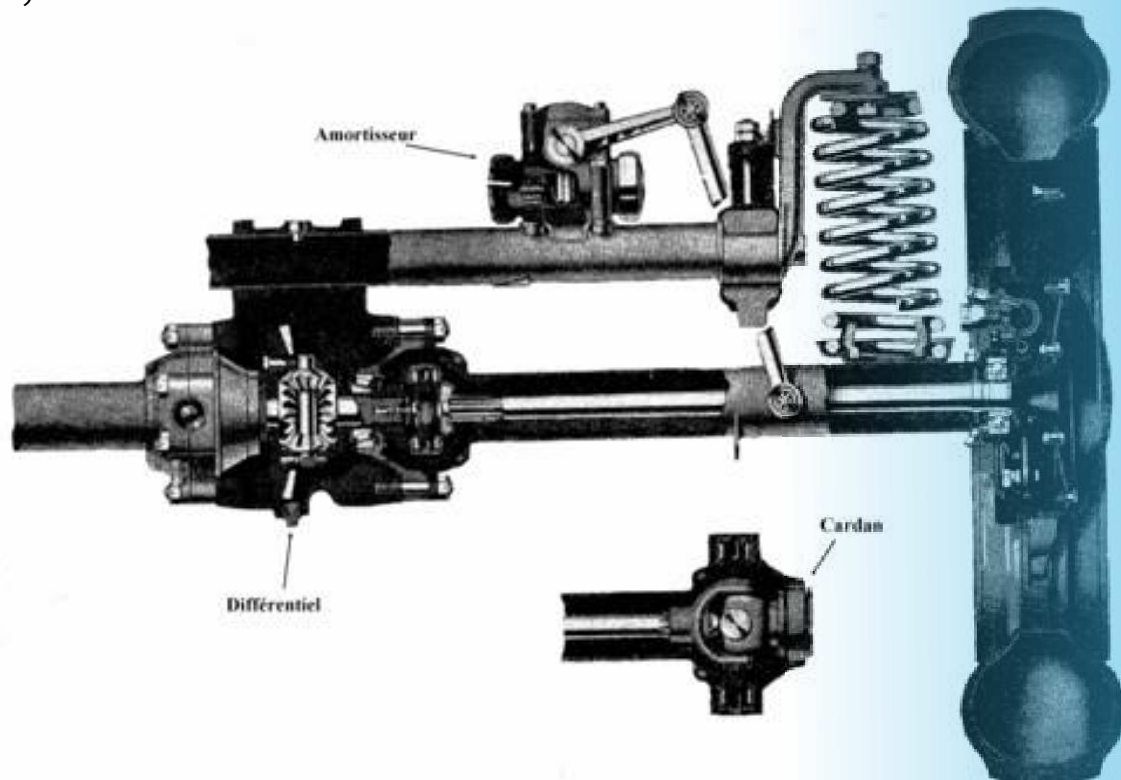
Débrancher la fixation des biellettes d'amortisseurs sur les tubes fusées

Dépose des tubes fusés

La traverse arrière étant déposée :

Dévisser et enlever les écrous maintenant en place les demi coquilles

Celle-ci étant désaccouplées chaque ensemble tube fusée, arbre de roue se trouve libéré



Train arrière ancien modèle

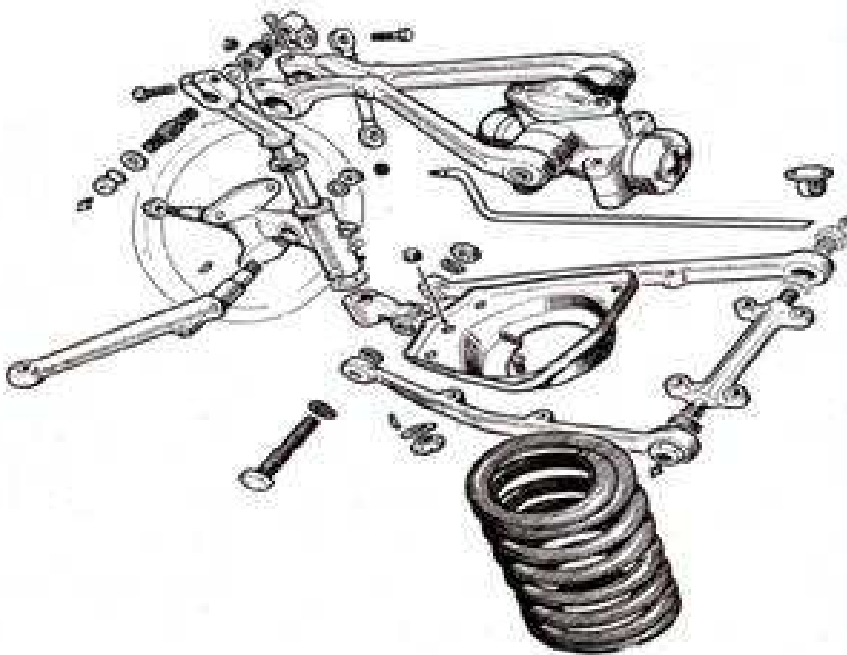
Suspension avant

Depuis Mars 1949 :

Le train avant est équipé d'une barre de torsion.

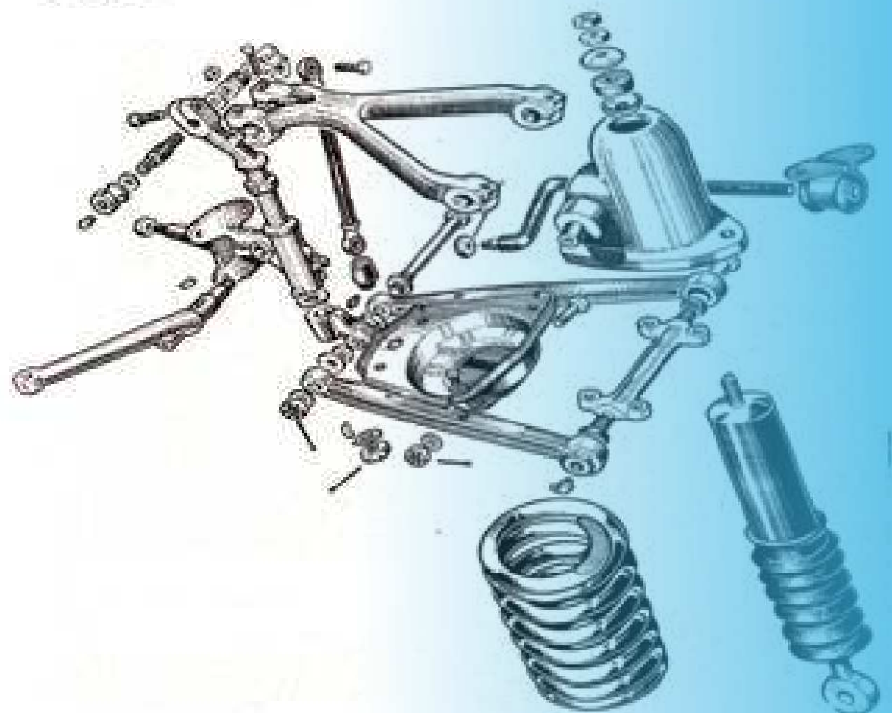
Entre Mai et Juillet 1949 :

L'articulation inférieure à la caisse est modifiée et le carrossage s'en trouve porté de $1^{\circ} 30'$ précédemment à $3^{\circ} 20'$ (en charge), le carrossage à vide doit être de $2^{\circ} 50'$.



Suspension
AV ancien modèle

Suspension
Avant nouveau modèle

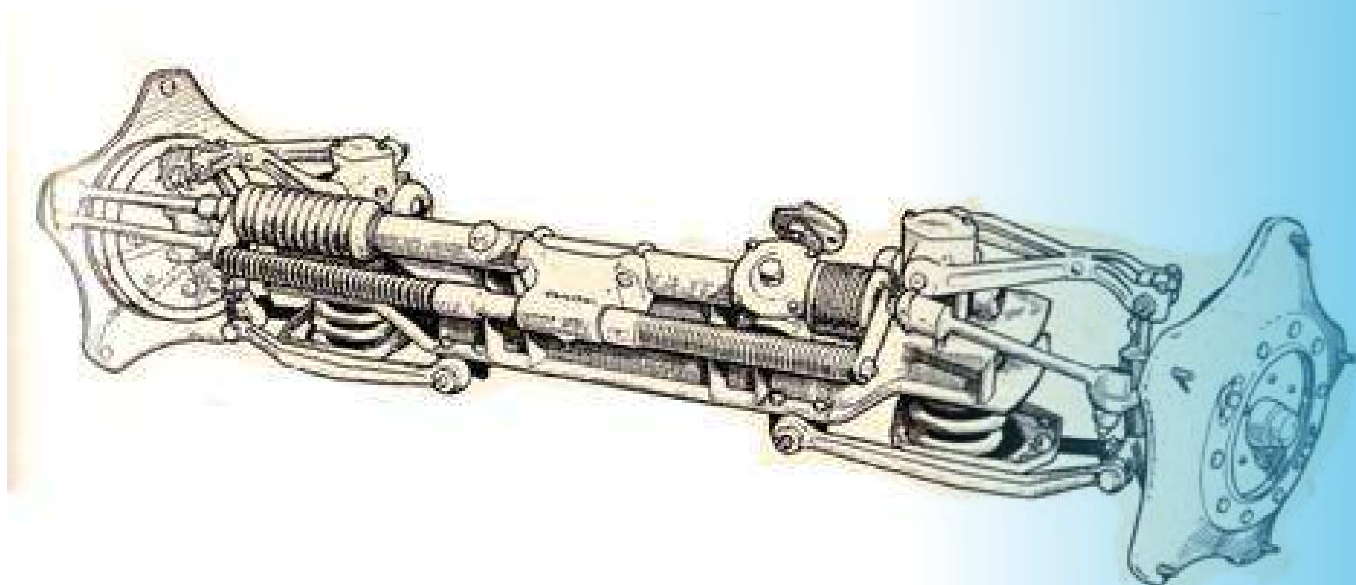


Réglage du train avant

Pincement : 0 à 2 mm

Carrossage en charge : $1^{\circ} 30'$

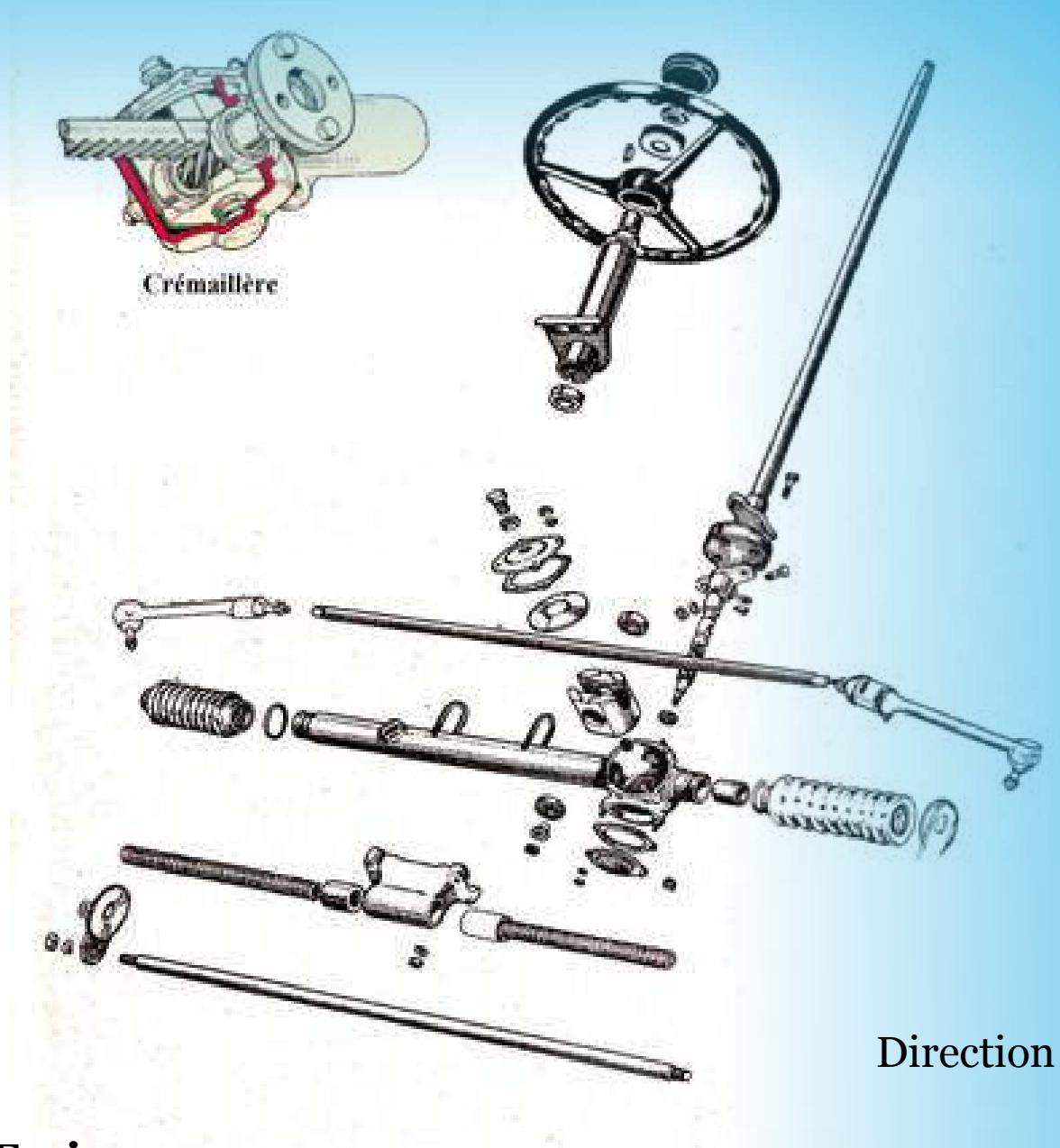
Angle de chasse : 10



Train AV

Direction

La direction de la 4CV est du type crémaillère et fixée sur la traverse avant. Son mécanisme est enfermé dans un carter étanche. Un dispositif spécial à ressort de rappel tend à ramener la direction au point milieu et la rend insensible aux inégalités de la route. Il est possible dans une certaine mesure de faire varier le jeu d'engrènement du pignon avec la crémaillère. Il s'agit là d'une opération exceptionnelle. On fait diminuer le jeu en dévissant la vis à contre écrou qui se trouve à la partie supérieure du boîtier de direction. On accède à cette vis par une petite trappe de caoutchouc située à l'intérieur du coffre, à l'arrière de la batterie.



Freins

Maître cylindre :

Diam : 22 mm (anciennement 19 mm)

Freins avant :

Diam du cylindre : 22 mm

Freins arrière :

Diam du cylindre 19 mm

Dimensions des garnitures AV et AR

Largeur des garnitures : 30 mm

Épaisseur des garnitures : 5 mm

Longueur des garnitures : Avant 195,6 mm (fixée par 10 rivets)

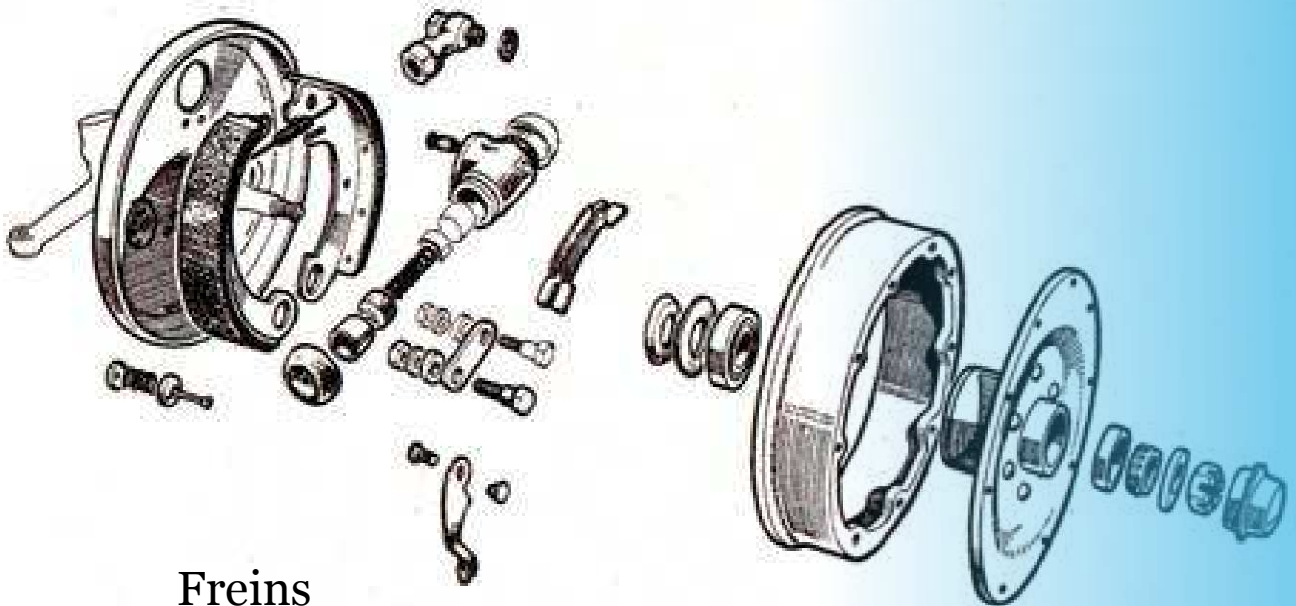
Arrière 160 mm (fixée par 8 rivets)

Dans la 4CV, le tambour de frein fait office de flasque de roue. La roue elle-même n'est formée que d'une jante fixée par 5 écrous au tambour. Pour atteindre le mécanisme des freins, il est nécessaire de procéder comme suit :

Enlever le bouchon de moyeu

Dégoupiller puis déposer l'écrou de blocage. Sortir l'ensemble rondelle d'arrêt du roulement extérieur et roulement extérieur.

Déposer le roulement intérieur, la rondelle déflecteur d'huile et la butée de roulement intérieur.



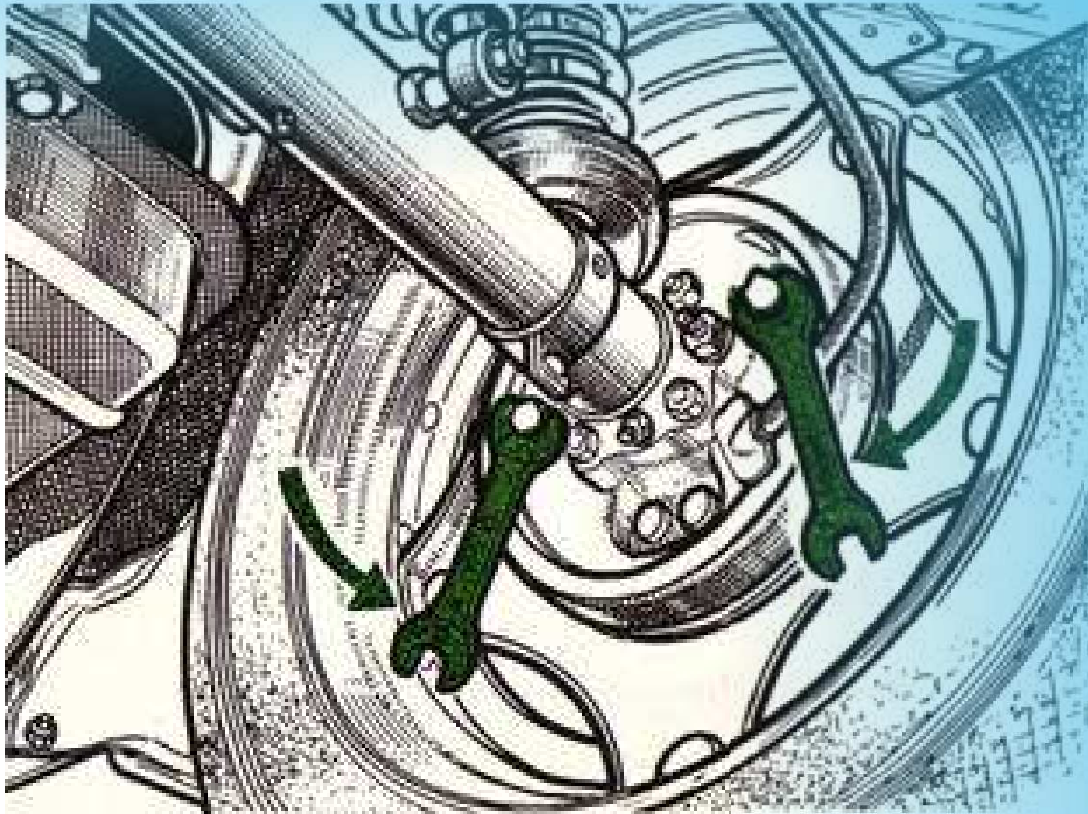
Réglage des freins

Lorsque la pédale a trop de course et a tendance à aller au plancher, il est nécessaire d'effectuer un réglage des mâchoires de frein en procédant de la façon suivante :

Levez la voiture sur un cric.

Tournez la tête 6 pans dans le sens convenable. Tournez jusqu'au blocage complet de la roue puis revenez en arrière jusqu'à ce que la roue tourne librement.

Procédez de la même manière sur les autres têtes et réglez et sur les autres roues



Réglage des freins

Frein à main

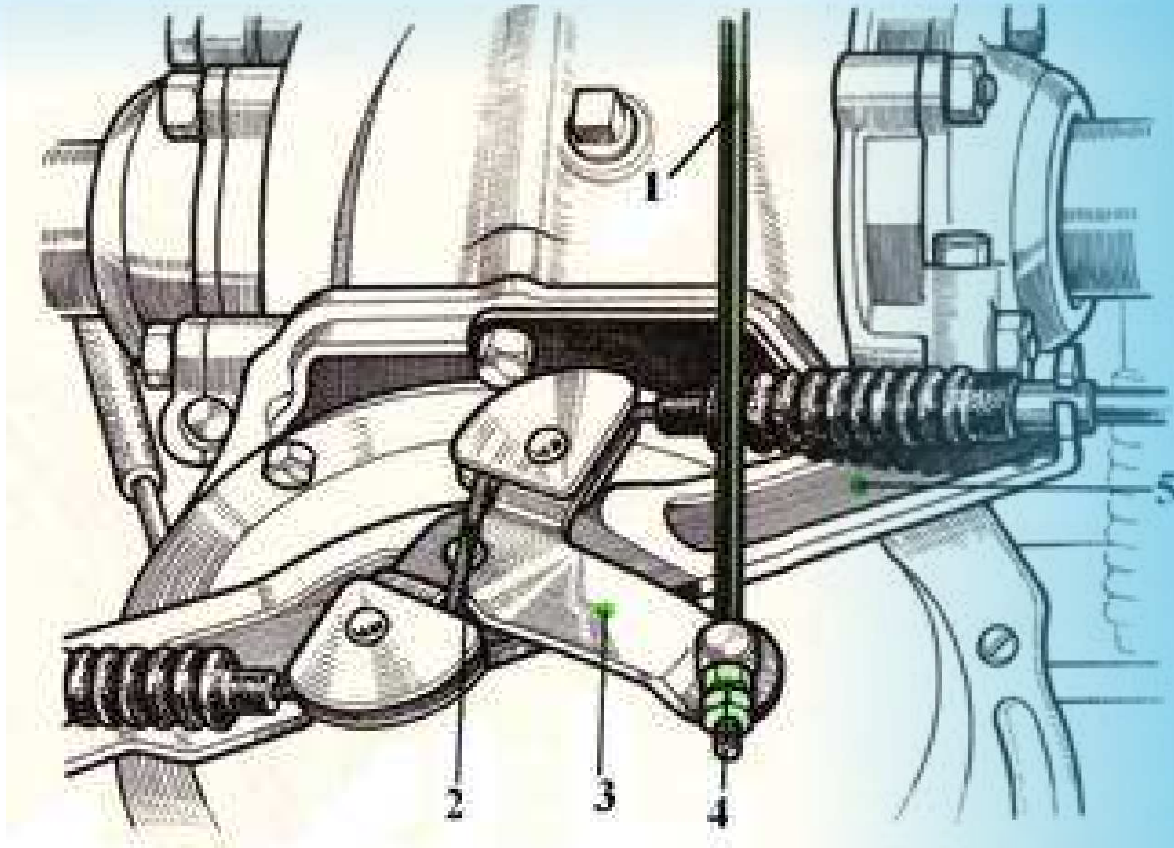
Le réglage des freins à main se fait sur la longueur de la transmission allant du levier au tambour.

La voiture étant sur cric et le réglage du frein à pied déjà effectué :

Déposer l'axe maintenant la chape sur le levier de commande de frein à main

Visser la chape sur la tige de réglage du frein à main jusqu'à ce que le levier de commande soit au maximum vers l'avant, les câbles étant tenus mais n'agissant pas encore sur les freins.

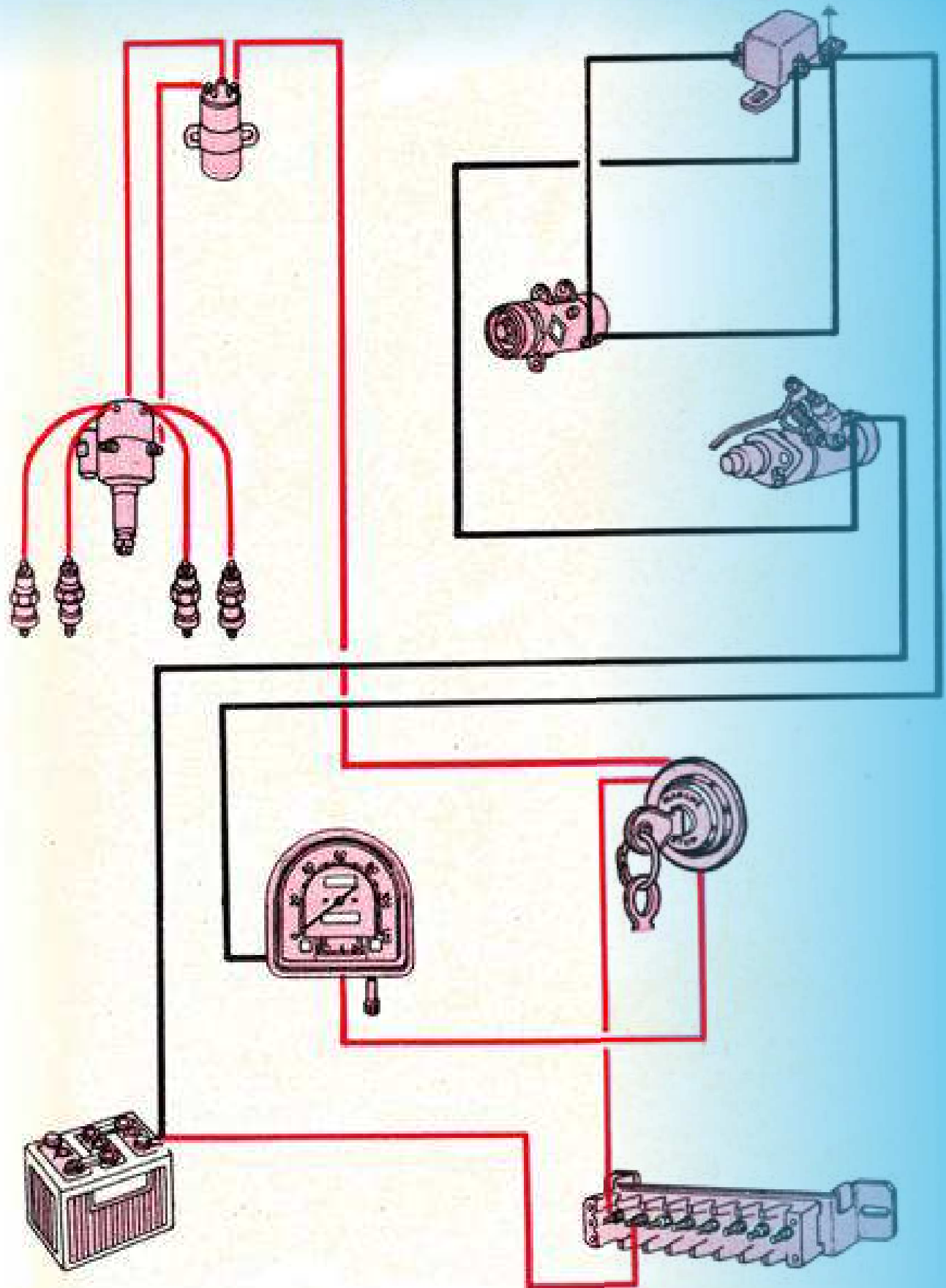
Remettre l'axe de chape en place et goupiller.



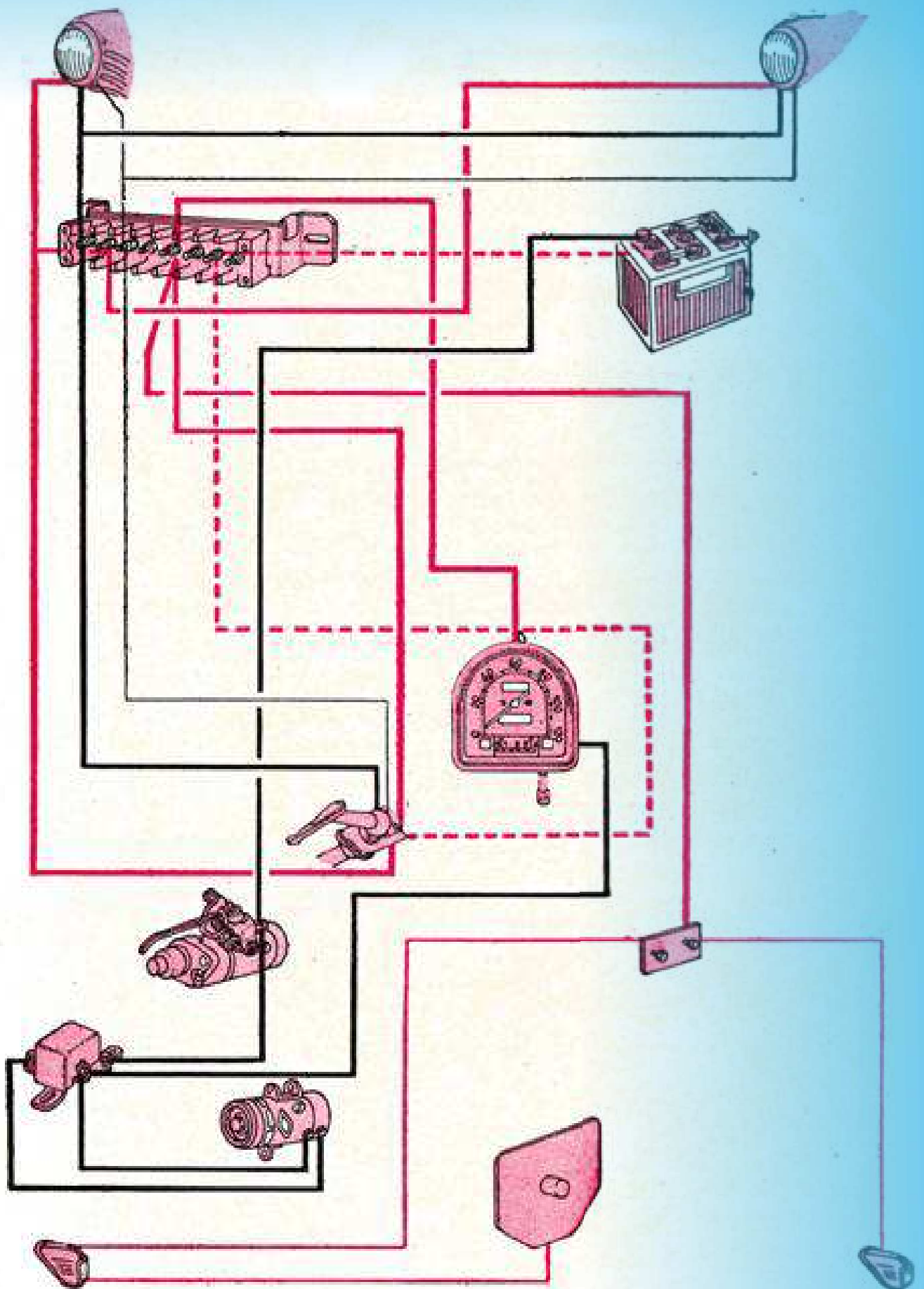
Réglage du frein à main

Équipement électrique

Circuit de charge — Circuit d'allumage



Circuit d'éclairage



Branchement des accessoires

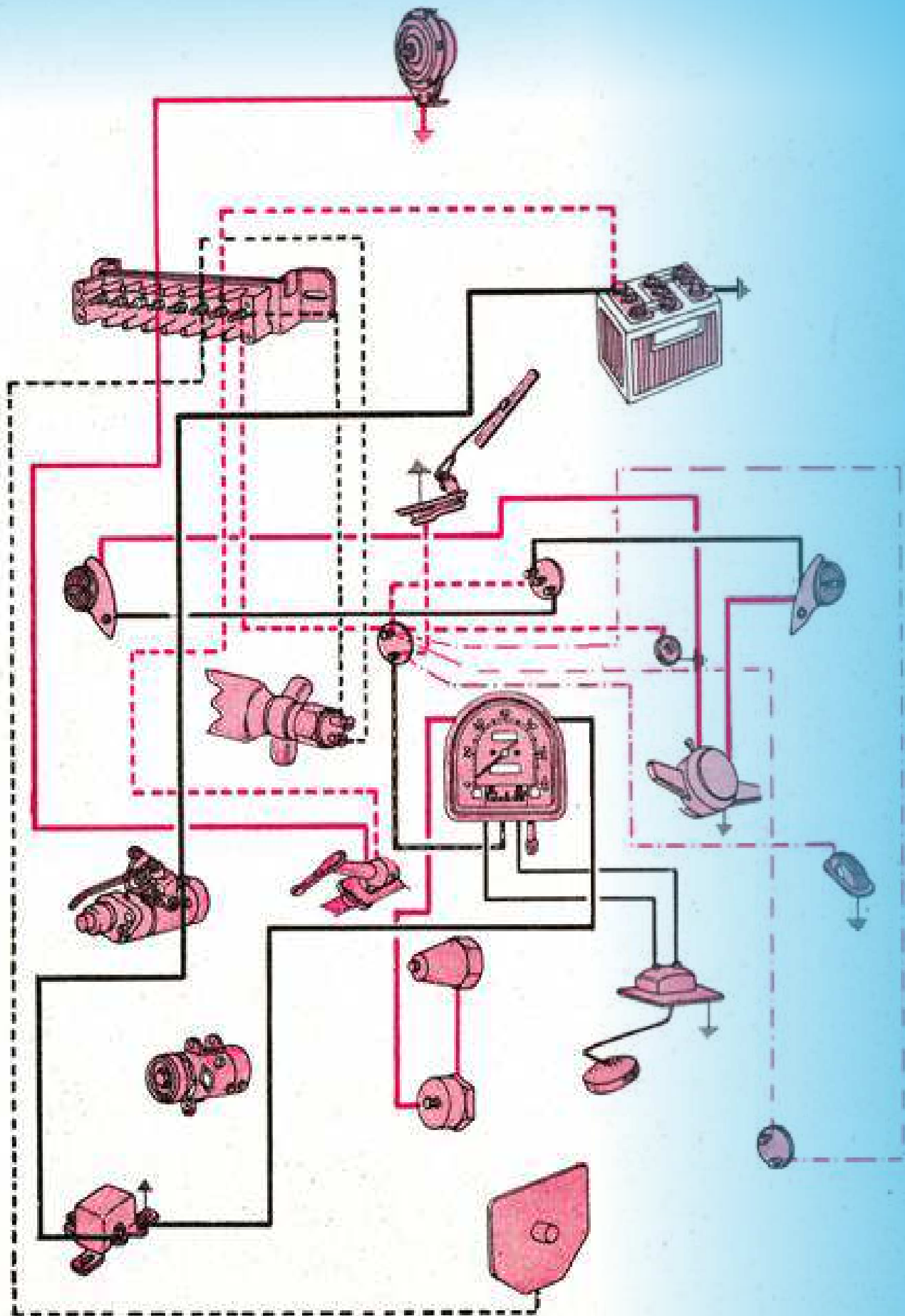
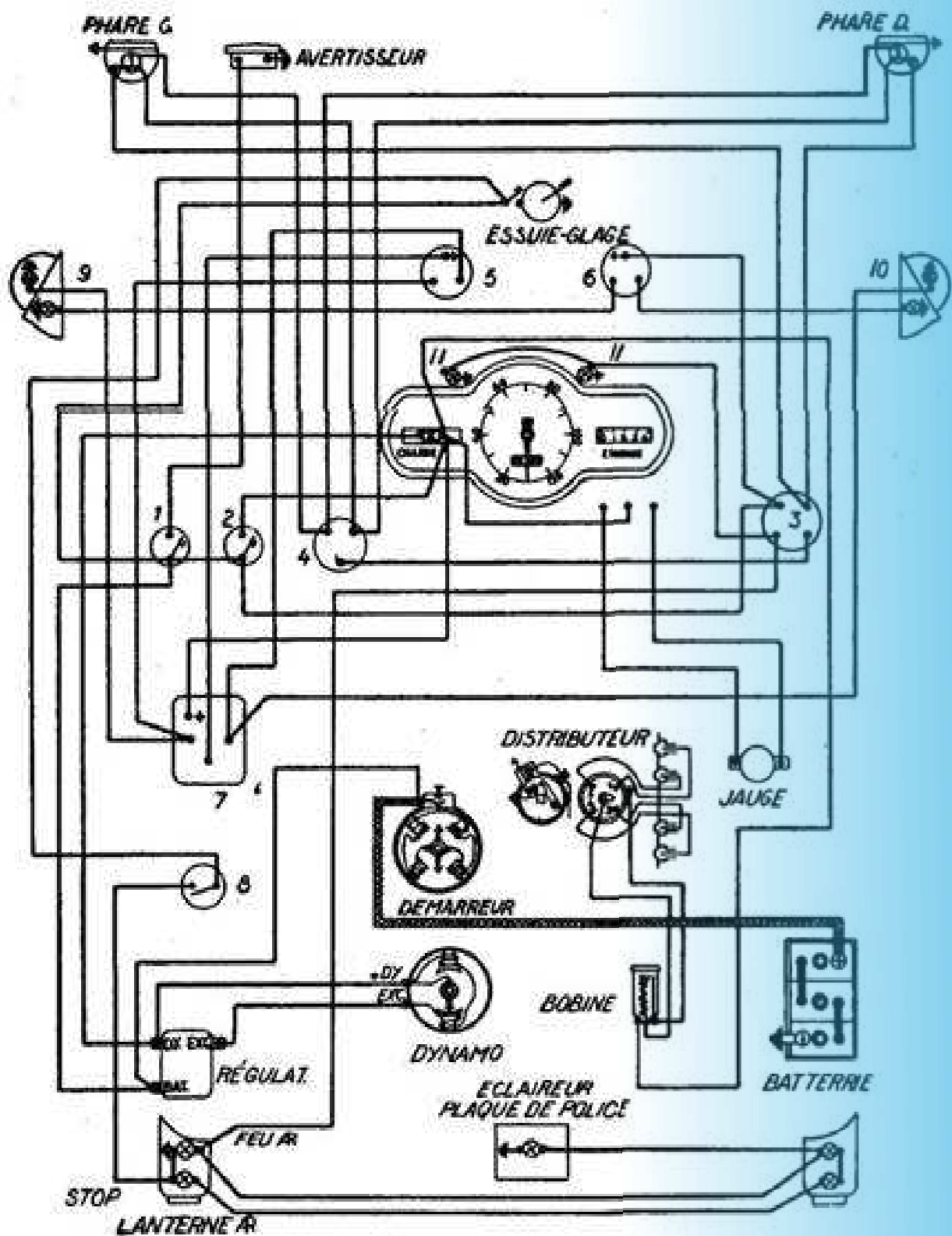


SCHÉMA DE CABLAGE

TYPE « AFFAIRES »



Affaires

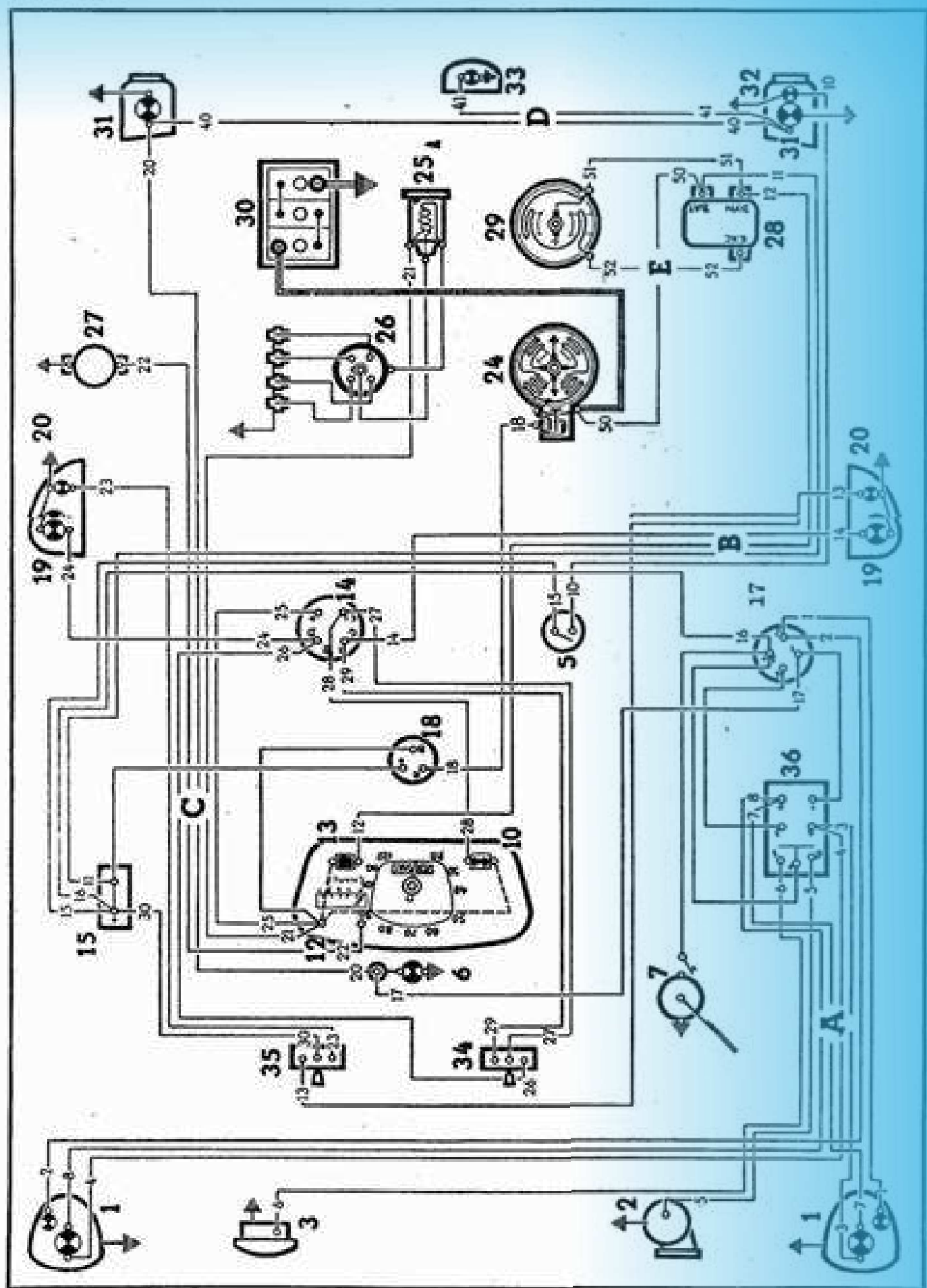
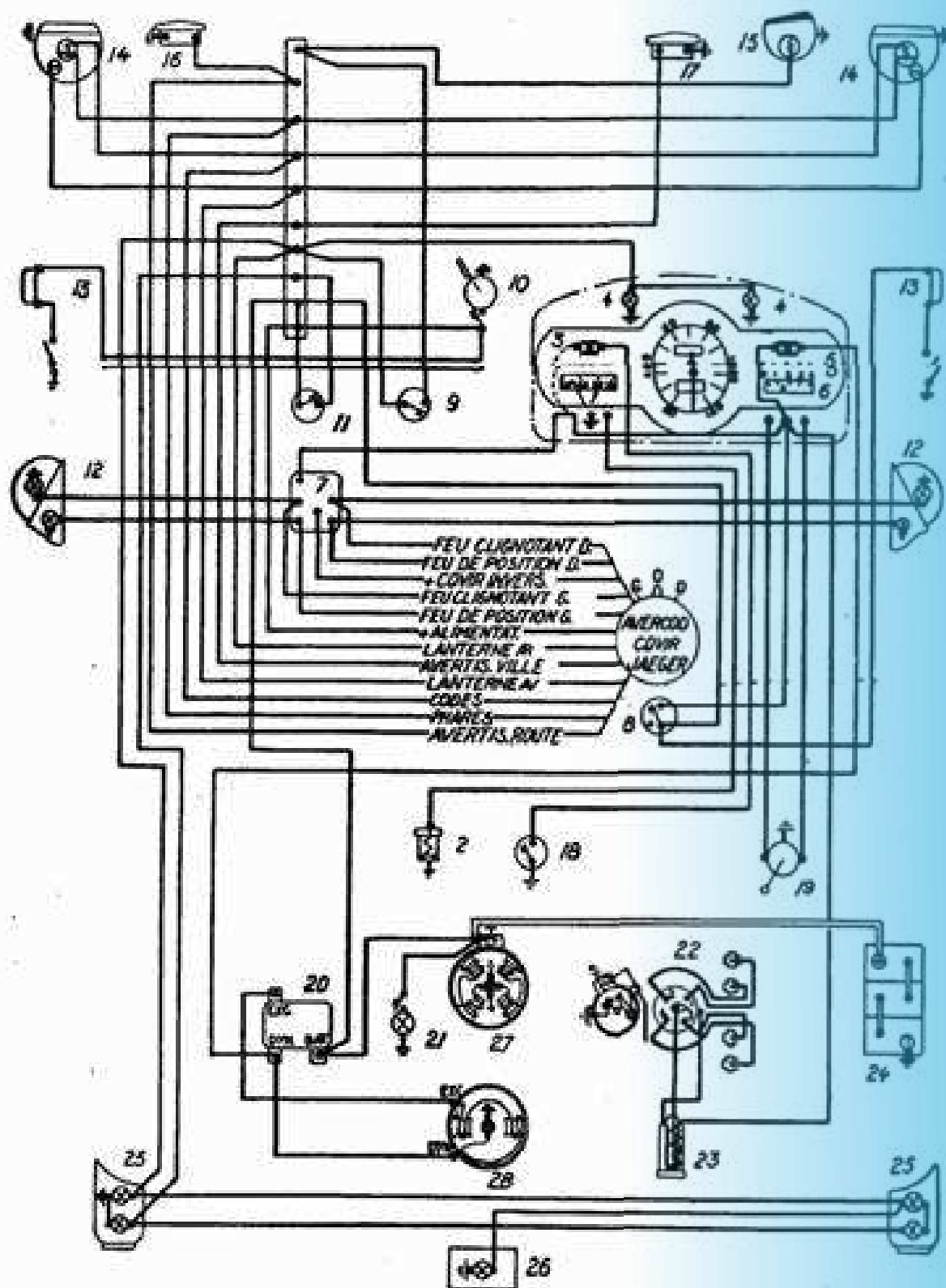


SCHÉMA DE CABLAGE

TYPE SPORT



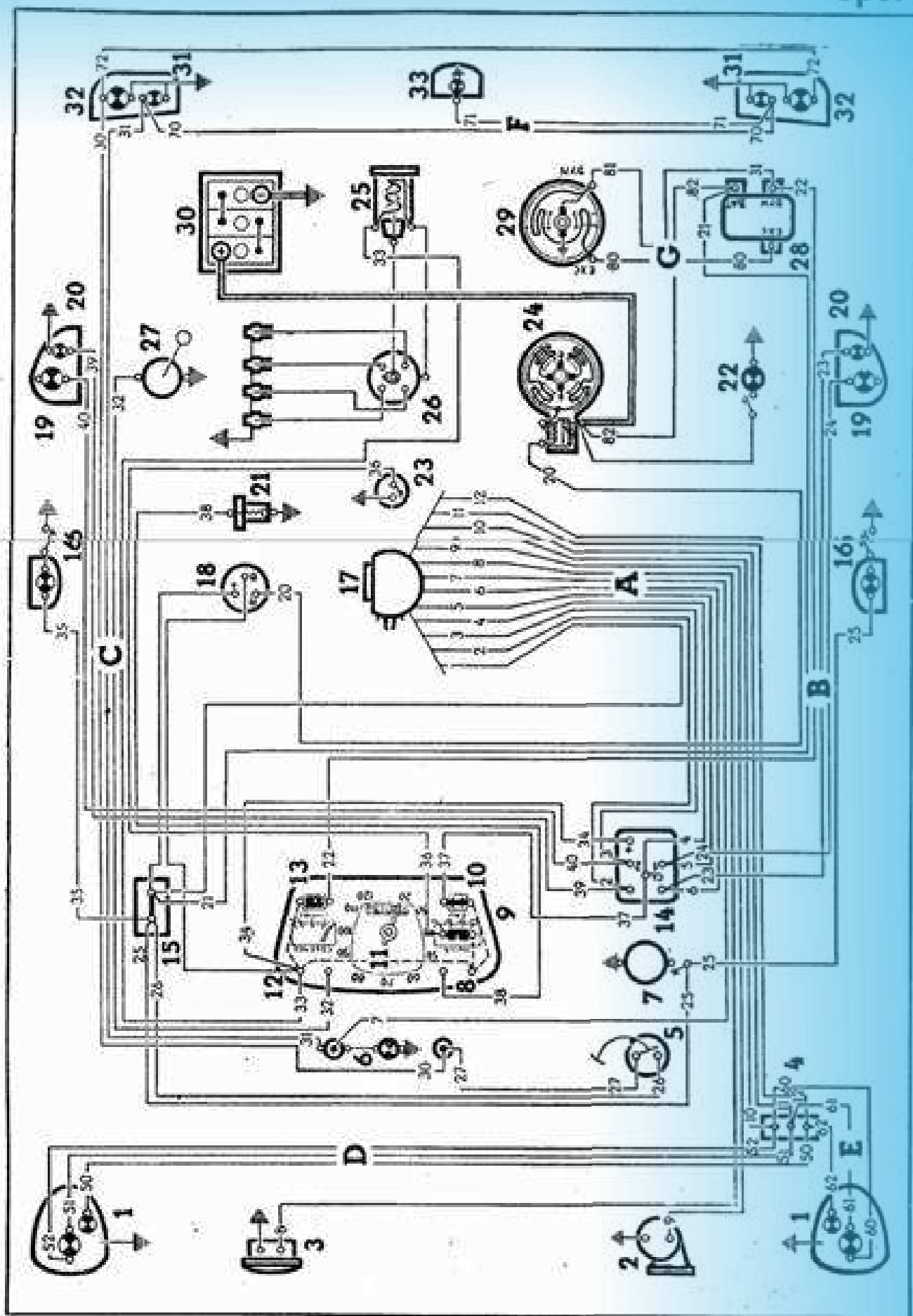
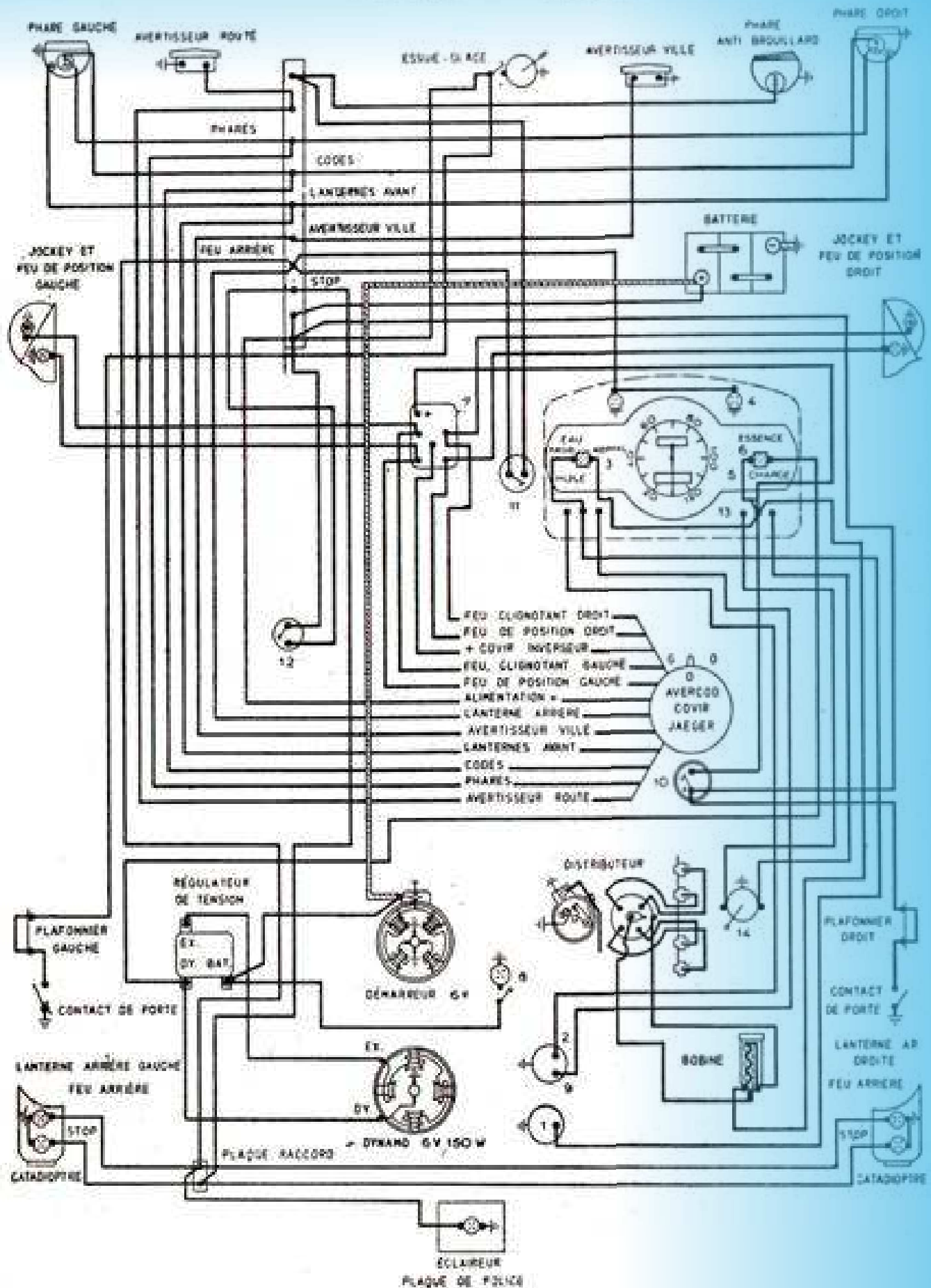


SCHÉMA ÉLECTRIQUE DE LA 4 CV "LUXE" 1952



Rappel des principaux travaux d'entretien

Tous les 1500 KM

Accumulateurs : Rétablir le niveau de l'électrolyse en ajoutant exclusivement de l'eau distillée.

Tous les 2500 KM

Moteur : Vidange, rinçage et remplissage

Tous les 5000 KM

Bougies : Nettoyer et régler l'écartement des électrodes

Allumeur : Vérifiez l'état et l'écartement des contacts

Courroies : Vérifier leur tension

Culbuteurs : Vérifier leur jeu si votre moteur est devenu bruyant

Train avant : Vérifier le pincement des roues avant

Tous les 10000 KM

Filtre à air : Démontez le couvercle, sortez l'élément filtrant et lavez le à l'essence.

Incidents leurs causes et leurs remèdes

Le moteur ne part pas

Le démarreur n'entraîne pas le moteur

- Votre batterie est-elle chargée ?

- Faites-vous pousser en embrayant sur la 2eme vitesse

Le démarreur fonctionne

- Avez-vous de l'essence dans le réservoir ?
- Desserrer le bouchon filtre d'un tour de clé.
Actionnez la pompe à main
 - a) l'essence coule mais le débit est faible
- le joint de la cloche de la pompe est détérioré ou pas serré
- La canalisation est particulièrement bouchée
- Le filtre de la pompe est sale
 - b) L'essence coule, le débit est normale
- l'un des gicleur est bouché démonter les gicleurs et les nettoyés
 - c) Le bouchon filtre revissé, l'essence déborde du carburateur
- lorsque le moteur tourne ou que la pompe est actionnée à la main cause : flotteur percé ou pointeau coincé
 - d) Vérifiez l'allumage
- la bobine est elle bonne ? Mettez le contact.
Débranchez le fil central de l'allumeur en le laissant relié au centre de la bobine Approchez son extrémité près de la culasse, tournez lentement le moteur à la manivelle. Si vous tirez une étincelle de 1 cm au bout du fil détaché tenu à la main, votre bobine est bonne.
- Les contacts de l'allumeur sont ils en bon état ?
- Vérifiez les bougies

Le moteur part et s'arrête après quelques secondes

- pointeau coincé : en général, un léger choc donné sur la cuve du carburateur, avec le manche d'un outil, suffira à le décoller

En marche, le moteur est irrégulier

Au départ, marche irrégulière donnant l'impression d'une bougie défectueuse, et tout rentre dans l'ordre après quelques kilomètres.

- vérifiez les contacts de l'allumeur

Il a des ratés à vive allure :

- l'écartement des rupteurs est exagéré

Il a des ratés à bas régime

- l'écartement des rupteurs de l'allumeur est trop faible

Il cale au ralenti

- Le gicleur de ralenti est bouché

Il s'étouffe quand vous accélérez

- le gicleur principal est bouché

Il semble manquer de puissance

- Vérifiez le gicleur principal

Il chauffe et manque de puissance

- Manque d'eau au radiateur : fuite aux durites de conduite d'eau
- Courroie de ventilateur insuffisamment tendue
- Avance à allumage trop faible
- Vérifiez la position du store de radiateur
- Radiateur entartré

Explosions à l'échappement

En tirage

- mauvaise fermeture des soupapes, vérifier le jeu de culbuteurs

En descente (retenue)

- ralenti trop pauvre
- prise d'air à l'échappement

TRANSMISSION

L'embrayage est brutal et manque progressivité

- la garde de la pédale est incorrecte ou l'embrayage détérioré

Il broute au démarrage

- conduite défectueuse, vous n'accélérez pas assez en embrayant

Il siffle en débrayant

- butée fatiguée par un usage abusif de la pédale

Le passage des vitesses s'effectue mal, avec des grincements

- trop de garde à la pédale d'embrayage

FREINS – TENUE DE ROUTE

La pédale est élastique, les freins peu puissants

- il y a de l'air dans les canalisations

La voiture tire d'un côté

- segment de frein grippé (dans ce cas le tambour correspondant est anormalement chaud)
- Pression de gonflement anormale de l'un des pneus
- Choc brutal ayant entraîné un dérèglement du pincement des roues avant, revoir le réglage du pincement

Réf Peinture

Années	Modèles	Teintes	Réf
1947		Crème (ivoire)	314
1948	Normale	Crème (ivoire)	314
		Gris R.A.F.	637
		Noir	
1949	Normale	Bleu (ex 457)	441
	.	Bleu Provence	451
	.	Gris R.A.F.	637
	.	Vert Amandine	956
	.	Noir	.
	.	Vert sirène	955
	Luxe	Rouge Mexicain (Bordeaux)	704
1950	Normale	Beige Gazelle	100
	.	Bleu (ex 457)	441
	.	Bleu Provence	451
	.	Gris R.A.F.	637
	.	Gris Médicis	641
	.	Vert Amandine	956
	.	Vert Alsace	959
	.	Noir	.
	.	Vert Sirène	955
	Luxe/Grand Luxe	Rouge Mexicain (Bordeaux)	704
1951	Normale	Beige Gazelle	100
	.	Bleu Lazulli	400
	.	Bleu Provence	451
	.	Gris Médicis	641
	.	Gris Songe	645
	.	Vert Alsace	959
	.	Vert Ardennes	963
	.	Noir	.
	Luxe/Grand Luxe	Rouge Mexicain (Bordeaux)	704

1952	Affaires/Sport	Bleu Lazulli	400
	.	Gris Médicis	641
	.	Gris Songe	645
	.	Rouge Pomidori	763
	.	Vert Alsace	959
	.	Vert Ardennes	963
	.	Noir	.
	Grand Luxe Découvrable	Vert Ondine	980
	Rouge Bordeaux	(Métallisé) 761	
1953	Service	Gris Antoinette	651
	Affaires/Sport	Bleu Rouen	462
	.	Gris Pastel	658
	.	Gris Lavande	659
	.	Vert Sirène	955
	.	Vert Palissy	974
	.	Noir	.
	Grand Luxe Découvrable	Vert Ondine	980
	Rouge Bordeaux	(Métallisé) 761	
1954	Affaires	Gris R.A.F.	637
	.	Gris Pastel	658
	.	Vert Amandine (Tribord)	956
	Sport	Bleu Rouen	462
	.	Gris Pastel	658
	.	Vert Amandine	956
	.	Vert Palissy	974
	.	Noir	.
Grand Luxe Découvrable	Vert Ondine	980	
	Rouge Bordeaux	(Métallisé) 761	
1955	Affaires	Gris Pastel	658
	.	Vert Amandine (Tribord)	956
	Sport	Bleu Rouen	462
	.	Gris Pastel	658
	.	Vert Amandine	956
	.	Vert Palissy	974
	.	Noir	.
	Grand Luxe Découvrable	Vert Ondine	980
	Rouge Bordeaux	(Métallisé) 761	

1956	Affaires	Beige Tourterelle	151
	.	Gris Lavande	659
	.	Vert Atlantique	985
	.	Noir	.
	Sport	Beige Tourterelle	151
	.	Bleu Ile-de-France	464
	.	Gris Lavande	659
	.	Vert d'eau	978
	.	Vert Atlantique	985
	.	Vert Cendré	988
	.	Noir	.
Grand Luxe Découvrable	Vert Ondine	980	
	Rouge Bordeaux	(Métallisé) 761	
1957	Affaires	Gris croiseur	672
	.	Gris Suède	673
	.	Vert Amande	991
	Sport	Bleu Dauphiné/Méditerranée	465
		Bleu Pervenche	469
		Gris Croiseur	672
		Gris Suède	673
		Vert Amande	997
	Noir	.	
1958	Affaires	Beige Havane Clair	156
	.	Beige Tibesti	159
	.	Gris Croiseur	672
	.	Vert Amande	991
	Sport	Beige Havane Clair	156
		Beige Tibesti	159
		Bleu Dauphiné/Méditerranée	465
		Bleu Pervenche	469
		Gris Croiseur	672
		Vert Amande	991
	Noir	.	
1959	Affaires	Gris Pompadour	681
	.	Vert Erin/Irlande	910
	Sport	Blanc 2 ^{ème} nuance/Réjane	305
		Bleu Capri	476
		Gris Pompadour	681
		Vert Erin/Irlande	910
	Noir	.	
1960	Affaires	Gris Pompadour	681