

Heller

RENAULT 4 CV

80762



Français

En 2006, la 4 CV Renault fête ses 60ans. Elle est la première voiture de la Régie nationale des usines Renault, le symbole de la reprise industrielle de la France et la plus populaire des voitures françaises de l’immédiat après-guerre, mais aussi un nouvel art de vivre. Alors que l’empire de Louis Renault est sous la tutelle de l’occupant et que l’étude de nouvelles voitures est strictement interdite, deux hommes vont en secret penser à l’avenir. Dès 1940, Fernand Picard et Edmond Serre, deux ingénieurs de chez Renault, échangent leurs idées de ce que sera la voiture de l’après-guerre : elle doit-être petite et économique. A la Libération, le 4 octobre 1944, les usines Renault sont réquisitionnées par le Gouvernement Provisoire, deux jours plus tard Pierre Lefaucheux est nommé administrateur. Il devient le PDG de la Régie Nationale des Usines Renault, officialisée par ordonnance du Général De Gaulle, le 16 janvier 1945. Le projet 4 CV est relancé et une carrosserie à quatre portes est dessinée par le styliste Berthaud. Au cours de l’été 1946, trois prototypes 4 portes sont construits, la production est préparée et l’outillage, d’origine américaine, commence à se mettre en place. La 4 CV est présentée à la presse le 26 septembre 1946 peu de temps avant que le public la découvre au Salon de Paris, le 3 octobre 1946. Le modèle d’avant série présenté au Salon de 1946 est coloré en jaune sable avec un stock de peinture récupérée de l’Afrika Korps. C’est en raison de cette teinte que le surnom de « motte de beurre » lui est donné. C’est le 12 août 1947, après une période d’essais intensifs, que la première 4 CV de série tombe des chaînes de Billancourt. Au salon de Paris 1948, la 4 CV est le seul modèle de tourisme présenté dans sa finition « Normale » déjà connue, à laquelle s’ajoute une version « Luxe » plus confortable. En 1950, la 4 CV reçoit un nouveau tableau de bord, avec un cadran dit « à oreilles » toujours placé au centre. La version « Sport » est introduite en juillet 1951. C’est en 1954, que la 4 CV subit des modifications d’une certaine importance. Elle reçoit une calandre à trois baguettes, la roue de secours est fixée verticalement à l’avant du coffre, la batterie est placée dans le compartiment moteur et la banquette arrière est légèrement reculée pour donner plus de place aux jambes des passagers. Au printemps de cette même année, le 8 avril, elle franchit le cap des 500 000 exemplaires fabriqués. Le 6 juillet 1961, la dernière 4 CV est fabriquée, au total 1 105 547 voitures auront été produites entre 1947 et 1961. C’est la première voiture française de série à dépasser le million d’unités. Au cours de sa carrière elle connaît de nombreuses adaptations et versions spéciales produites par des carrossiers et des stylistes de diverses nationalités. Dès 1948, elle séduit les pilotes de rallyes et s’illustre dans les grandes compétitions, comme les 24 Heures du Mans, le Monte Carlo, les Mille Miles et divers Grand Prix ou critèresms.

English

In 2006, the 4 CV Renault will turn 60. It was the first car of the Régie Nationale des Usines Renault, symbolising the industrial revival in France, and was the most popular French car immediately following the war, as well as a new art of living. While the empire of Louis Renault was under the supervision of the Occupier, and research into new cars was strictly forbidden, two men would look secretly to the future. From 1940, Fernand Picard and Edmond Serre, two engineers at Renault, exchanged ideas about what the post-war car would be like: it had to be small and economical. Upon Liberation on 4 October 1944, the Renault factories were requisitioned by the Provisional Government and two days later Pierre Lefaucheux was appointed as Administrator. He became Managing Director of the Régie Nationale des Usines Renault, officialised by order of General De Gaulle on 16 January 1945. The 4 CV project was relaunched and a four-door body was designed by the stylist Berthaud. During the summer of 1946, three 4-door prototypes were built, production was prepared and tooling, from America, began to be put in place. The 4 CV was presented to the media on 26 September 1946 a short while before the public discovered it at the Paris Trade Show on 3 October 1946. The pre-series model presented at the 1946 Show was a sandy yellow colour with a stock of paint recovered from the Afrika Korps. It was because of this colour that it was given the nickname "block of butter". After a period of intensive tests, it was on 12 August 1947 that the first standard 4 CV was released from the Billancourt production line. At the 1948 Paris Show, the 4 CV is the only tourist model presented with its "Normal" finish, that was already known, and which was joined by a more comfortable "Luxe" version. In 1950, the 4 CV got a new dashboard, with a dial plate so-called "with ears", still in the centre. The "Sport" version was introduced in July 1951. In 1954 the 4 CV underwent significant modifications. It got a three-rod grille, the spare wheel was fixed vertically at the front of the boot, the battery put in the engine compartment and the back seat moved slightly back to give passengers more leg room. In the spring of that year, on 8 April, more than 500,000 cars of this model had been sold. On 6 July 1961, the last 4 CV was manufactured and, in total, 1,105,547 cars would have produced between 1947 and 1961. It was the first French car to sell more than a million models. Throughout its career it has been adapted numerous times and special versions have been produced by car designers and stylists of various nationalities. From 1948, it seduced rally drivers and shone in major competitions, such as the 24 Heures du Mans, Monte Carlo, Mille Miles and various Grand Prix or rallies.

Deutsch

Im Jahre 2006 feierte der Renault 4 CV seinen sechzigsten Geburtstag. Er war der erste Wagen der Landesregie der Renault-Werke, das Symbol des industriellen Aufschwungs Frankreichs und das populärste französische Auto der unmittelbaren Nachkriegszeit. Er war ein Symbol der neuen Lebenskunst. Während das „Reich“ von Louis Renault unter der Aufsicht der Besatzungsmacht stand und die Planung neuer Wagen streng verboten war, dachten zwei Männer heimlich an die Zukunft. Bereits 1940 tauschten Fernand Picard und Edmond Serre, zwei Ingenieure von Renault, ihre Ideen bezüglich des Autos der Nachkriegszeit aus: Es sollte klein und wirtschaftlich sein. Am Tag der Befreiung bzw. am 4. Oktober 1944, wurden die Renault-Werke von der Provisorischen Regierung beschlagnahmt. Zwei Tage später wurde Pierre Lefaucheux zum Geschäftsführer ernannt. Er wurde der Aufsichtsratsvorsitzende der Landesregie der Renault-Werke, eine Ernennung, die durch eine Verordnung des Generals De Gaulle am 16. Januar 1945 amtlich bestätigt wurde. Das Projekt 4 CV wird wieder aufgenommen und der Stilist Berthaud entwarf eine Karosserie mit vier Türen. Im Sommer 1946 wurden drei viertürige Prototypen gebaut. Die Produktion wurde vorbereitet und die aus Amerika stammende Werkzeugausrüstung montiert. Der 4 CV wurde der Presse am 26. September 1946 vorgestellt, kurz bevor ihn die Öffentlichkeit anlässlich des Pariser Autosalons am 3. Oktober 1946 sah. Das auf dem Autosalon von 1946 vorgestellte Vorserienmodell war sandgelb lackiert mit Farben, die aus den Beständen des Afrikakorps stammten. Auf Grund dieser Farbnuance erhielt das Modell den liebevollen Spitznamen „Butterstock“ (in Deutschland „Cremeschnittenchen“). Und schließlich verließ das erste Serienmodell des 4 CV am 12. August 1947, nach einer intensiven Testzeit, die Fertigungshallen von Billancourt. Auf dem Pariser Autosalon 1948 war der 4 CV der einzige Personenwagen, der in seiner „normalen“ und bereits bekannten Endausführung vorgestellt wurde. Hinzu kam eine bequemere „Luxus“ Ausführung. 1950 erhielt der 4 CV ein neues Armaturenbrett mit einem so genannten „Flügel“-Ziffernblatt, das weiterhin in der Mitte angebracht war. Die „sportliche“ Ausführung wurde im Juli 1951 eingeführt. Im Jahre 1954 wurden größere Änderungen am 4 CV vorgenommen. Er erhielt einen Kühlergrill mit 3 Leisten, das Reserverad wurde im Motorraum untergebracht und die Rücksitzbank wurde leicht nach hinten versetzt, um den Beinen der Passagiere mehr Platz zu lassen. Im Frühling desselben Jahres bzw. am 8. April überschritt der 4 CV die symbolische Schwelle von 500 000 gebauten Exemplaren. Am 6. Juli 1961 wurde der letzte 4 CV gebaut. Insgesamt wurden zwischen 1947 und 1961 1.105 547 Wagen gebaut. Er war das erste französische Serienauto, von dem über eine Million Exemplare gebaut wurden. Im Laufe seiner Karriere war er Gegenstand zahlreicher Änderungen und Sonderausführungen, die von Karosseriebauern und Designern verschiedener Nationalitäten entworfen wurden. Schon 1948 begeisterten sich die Rallye-Fahrer für ihn und er zeichnete sich in berühmten Rennen wie den 24 Stunden von Le Mans, Monte Carlo, Mille Miglia und bei verschiedenen Grand Prix aus.

2

Longueur hors tout	3,63 mètres
Largeur hors tout	1,43 mètre
Empattement	2,10 mètres
Voie avant	1,22 mètre
Voie arrière	1,22 mètre
Moteur	RENAULT 4 cylindres en ligne à soupapes culbutées
Cylindrée	748 Cm3
Puissance	21 CV
Carburation	carburateur SOLEX 22 IAC
Embrayage	par disque unique à sec
Boîte de vitesse	3 avant – 1 arrière
Transmission	par demi arbre oscillant
Direction	à crémaillère
Rayon de braquage	4,20 mètres
Suspension	roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques
Freins	hydrauliques sur les quatre roues.
Pneumatiques	135 x 400 ou 500 x 15
Poids à vide	600 kg

Overall length	3.63 metres
Overall width	1.43 metres
Wheel base	2.10 metres
Front track width	1.22 metres
Rear track width	1.22 metres
Engine	RENAULT 4 in-line cylinders tilted valves
Engine capacity	748 cm3
Horse power	21 hp
Carburation	carburettor SOLEX 22 IAC
Clutch	by single dry disk
Gearbox	3 in front - 1 rear
Transmission	by rotating half shaft
Steering	by steering rack
Deflection radius	4.20 metres
Suspension	separate wheels, helicoidal springs and hydraulic shock absorbers
Brakes	hydraulic on all four wheels
Tyres	135 x 400 or 500 x 15
Empty weight	600 kg

Gesamtlänge	3,63 Meter
Gesamtbreite	1,43 Meter
Achsstand	2,10 Meter
Vorderspur	1,22 Meter
Hinterspur	1,22 Meter
Motor	RENAULT Reihen-Vierzylinder mit kippebelgesteuerten Ventilen
Hubraum	748 cm3
Leistung	21 PS
Vergasung	Vergaser SOLEX 22 IAC
Kupplung	durch Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	3 Vorwärtsgänge - 1 Rückwärtsgang
Getriebe	drehende Halbwelle
Steuerung	mit Zahnstange
Wendekreis	4,20 Meter
Radaufhängung	Einzelradaufhängung, Spiralfedern und Hydraulikstoßdämpfer
Bremsen	Hydraulisch an allen vier Rädern
Reifen	135 x 400 oder 500 x 15
Leergewicht	600 kg

Español

En 2006, el 4 CV Renault festeja sus 60 años. Es el primer coche de la Administración nacional de las fábricas Renault, el símbolo de la recuperación industrial de Francia, y el más popular de los coches franceses en la posguerra, pero también es una nueva manera de vivir. Mientras el imperio de Louis Renault está bajo la tutela del ocupante y el estudio de nuevos vehículos está totalmente prohibido, dos hombres piensan clandestinamente en el futuro. Desde 1940, Fernand Picard y Edmond Serre, dos ingenieros de Renault, intercambian ideas sobre lo que será el coche de la posguerra: debe ser pequeño y económico. Al llegar la Liberación, el 4 de octubre de 1944, las fábricas Renault son requisadas por el Gobierno temporal, dos días después Pierre Lefaucheux es nombrado administrador. Este se convierte en el Presidente de la Administración Nacional de las fábricas Renault, siendo nombrado oficialmente por orden del General De Gaulle el 16 de enero de 1945. El proyecto 4 CV se lanza nuevamente, y el diseñador Berthaud concibe una carrocería de cuatro puertas. A lo largo del verano de 1946, se construyen 3 prototipos de 4 puertas, se prepara la producción y la maquinaria, de origen estadounidense, se comienza a instalar. El CV se presenta a la prensa el 26 de septiembre de 1946, poco antes de que el público lo descubra en el Salón de París, el 3 de octubre de 1946. El modelo previo a la serie presentado en el Salón de 1946 fue pintado de un color amarillo arena, con pintura recuperada del Afrika Korps. Fue por esa tonalidad que se le puso el apodo "pella" de mantequilla. En agosto de 1947, después de un periodo intensivo de pruebas, el primer 4CV en serie sale de las cadenas de Billancourt. En el Salón de París 1948, el 4 CV es el único modelo de turismo presentado en su acabado "estándar" ya conocido, al cual se añade una versión "de lujo" más cómoda. En 1950, el 4 CV recibe un nuevo tablero de control, con un cuadrante llamado "de orejas", situado como siempre al centro. La versión "Sport" sale al mercado en julio de 1951. En 1954, el 4CV sufre modificaciones de cierta importancia. Recibe una calandra de tres varillas, la rueda de recambio se fija de manera vertical en el cofre, la batería se coloca en el compartimento del motor y el asiento trasero se retrocede ligeramente hacia atrás para dejarle más espacio a las piernas de los pasajeros. En la primavera de ese mismo año, el 8 de abril, se sobrepasa el tope de 500 000 ejemplares fabricados. El 6 de julio de 1961 se fabrica el último 4CV. En total, 1 105 547 coches fueron producidos entre 1947 y 1961. Éste fue el primer coche francés que sobrepasó el millón de unidades. A lo largo de su carrera, pasa por numerosas adaptaciones y versiones especiales producidas por fabricantes de carrocerías y diseñadores de diversas nacionalidades. Desde 1948 seduce a pilotos de carrera y se hace presente en las grandes competencias, tales como las 24 Horas del Mans, el Monte Carlo, las Mil Millas y diversos Grandes Premios o criterios.

Italiano

Nel 2006, la 4 CV Renault festeggerà i suoi 60 anni. Prima macchina prodotta dagli stabilimenti Renault e simbolo del boom industriale francese e di una nuova arte di vivere, la 4 CV fu la più popolare delle macchine francesi dell'immediato dopoguerra. Mentre l'impero di Louis Renault era sotto la tutela dell'occupante e la progettazione di nuove macchine era rigorosamente vietata, due uomini pensavano segretamente al futuro. Sin dal 1940, Fernand Picard ed Edmond Serre, due ingegneri di Renault, scambiarono le loro idee su ciò che sarebbe stata la macchina del dopoguerra, cioè una macchina piccola ed economica. Dopo la Liberazione, il 4 ottobre 1944, gli stabilimenti Renault furono requisiti dal Governo Provvisorio e due giorni dopo Pierre Lefaucheux venne designato amministratore degli stessi. Diventò il Presidente Direttore Generale della Renault, nomina ufficializzata da un'ordinana del Generale De Gaulle, il 16 gennaio 1945. Venne quindi rilanciato il progetto della 4 CV e designata una carrozzeria a quattro porte dallo stilista Berthaud. Nel corso dell'estate 1946, furono costruiti tre prototipi 4 porte; la produzione venne preparata e l'attrezzatura di origine americana montata. La 4 CV venne presentata alla stampa il 26 settembre 1946 poco prima di essere stata scoperta dal pubblico durante il Salone di Parigi, il 3 ottobre 1946. Il modello di serie preliminare, presentato durante il Salone del 1946, era di un colore giallo sabbia ottenuto grazie ad una scorta di vernice recuperata dall'Afrika Korps. A causa di questo colore, la macchina fu soprannominata la «zolla di burro». Il 12 agosto 1947, dopo un periodo di prove intensive, la prima 4 CV di serie uscì dalle catene di montaggio degli stabilimenti di Billancourt. Durante il salone di Parigi del 1948, la 4 CV fu l'unico modello di macchina da turismo presentato nella sua finitura normale al quale si aggiunse una versione di lusso più confortevole. Nel 1950, sulla 4 CV venne montato un nuovo cruscotto con un quadrante «ad orecchie» posizionato nel centro. La versione sportiva della macchina venne lanciata nel luglio del 1951. Nel 1954, la 4 CV subì notevoli modifiche con l'aggiunta di una calandra a tre aste, una ruota di scorta fissata verticalmente nella parte anteriore del baule, mentre la batteria venne montata nel vano motore ed il sedile posteriore fu leggermente spostato al fine di dare un maggiore spazio alle gambe dei passeggeri. Durante la primavera dello stesso anno, l'8 aprile, la macchina superò il traguardo dei 500.000 esemplari fabbricati. Il 6 luglio 1961, venne fabbricata l'ultima 4 CV. Complessivamente furono fabbricate 1.105.547 macchine tra il 1947 ed il 1961. La 4 CV fu la prima macchina francese a superare il milione d'esemplari prodotti. Nel corso della sua carriera, conobbe numerosi adattamenti e variori speciali prodotte dai carrozzieri e stilisti di varie nazionalità. Sin dal 1948, sedusse i piloti dei rally ed ottenne ottimi risultati in competizioni d'alto livello come le 24 Heures du Mans, il rally MonteCarlo, le Mille Miles e vari Gran Premi o criterium.

Nederlands

In 2006 viert de 4 CV van Renault haar 60ste verjaardag. Het is de eerste wagen van de Régie nationale des usines Renault, het symbool van de Franse industriële heropleving en de populairste Franse wagen van net na de oorlog, maar het is ook een nieuwe levenskunst. Terwijl het rijk van Louis Renault onder de voogdij van de bezetter valt en de studie van en het onderzoek naar nieuwe wagens ten strengste verboden is, gaan twee mannen in het geheim dromen en nadenken over de toekomst. Vanaf 1940 wisselen Fernand Picard en Edmond Serre, twee ingenieurs bij Renault, hun ideeën uit over hoe de wagen er na de oorlog zal uit komen te zien: deze moet klein en economisch/goedkoop zijn. Bij de bevrijding, op 4 oktober 1944, worden de Renault-fabrieken aangeslagen door de Voorlopige Regering, twee dagen later wordt Pierre Lefaucheux aangesteld als beheerder. Hij wordt de CEO van de Régie Nationale des Usines Renault, wat op 16 januari 1945 officieel wordt door een beschikking van Generaal De Gaulle. Het project 4 CV krijgt een nieuw elan en de stylist Berthaud tekent een carrosserie met vier deuren. In de zomer van 1946 worden er drie 4-deurs prototypes gebouwd, de productie wordt voorbereid en het gereedschap, van Amerikaanse makelij, wordt geplaatst. De 4 CV wordt op 26 september 1946 aan de pers voorgesteld, een weinig voordat het grote publiek de wagen op het Salon van Parijs op 3 oktober 1946 te zien krijgt. Het model voorafgaand aan de serie dat op het Salon van 1946 voorgesteld wordt, is zandgeel van kleur omwille van een verfoorraad die gerecupereerd werd van het Afrika Korps. Het is trouwens op basis van deze tint dat de wagen de bijnaam « motte de beure » ("Boterklomp") krijgt. Het is op 12 augustus 1947, na een intensieve testperiode, dat de eerste 4 CV in Billancourt van de band rolt. Op het Salon van Parijs in 1948 is de 4 CV het enige toerismemodel dat in de reeds gekende « Normale » afwerking, maar ook in een comfortabelere « Luxe »versie voorgesteld werd. In 1950 krijgt de 4 CV een nieuw dashboard met een zogenaamde « oor »plaat die steeds in het midden staat. De « Sport »versie wordt dan in juli 1951 op de markt gebracht. Het is in 1954 dat de 4 CV voor het eerst vrij aanzienlijk gewijzigd wordt. Het voertuig krijgt een radiatorrooster met 3 stroken, het reservewiel wordt vooraan in de koffer verticaal bevestigd, de accu wordt in het motorcompartiment geplaatst en de achterbank wordt iets naar achter geschoven zodat de benen van de passagiers iets meer ruimte krijgen. In de lente van hetzelfde jaar, op 8 april, overschrijdt men de kaap van de 500 000 geproduceerde exemplaren. Op 6 juli 1961 loopt de laatste 4 CV van de band, waarbij er tussen 1947 en 1961 alles bij elkaar 1 105 547 wagens geproduceerd werden. Dit is de eerste Franse seriewagen waarvan er meer dan één miljoen stuks verkocht werden. In de loop van haar carrière kent deze wagen vele aanpassingen en speciale versies, die gebouwd worden door carrosseriewerkers en stylisten van allerlei nationaliteit. Vanaf 1948 weet ze ook de rallyrijders te bekoren en onderscheidt het voertuig zich in grote competities als de 24 uur van Le Mans, Monte Carlo, de Mille Miles (Duizend Mijl) en verschillende Grote Prijzen of criteriums.

Longitud total	3,63 metros
Ancho total	1,43 metros
Distancia entre ruedas	2,10 metros
Vía delantera	1,22 metros
Vía posterior	1,22 metros
Motor	RENAULT 4 cilindros en línea con válvulas en la culata
Cilindraje	748 Cm3
Potencia	21 CV
Carburación	carburador SOLEX 22 IAC
Embrague	con disco único en seco
Caja de velocidades	3 adelante - 1 atrás
Transmisión	por medio árbol oscilante
Dirección	por cremallera
Radio de giro	4,20 metros
Suspensión	ruedas independientes, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos
Frenos	hidráulicos en las cuatro ruedas
Neumáticos	135 x 400 o 500 x 15
Peso vacío	600 kg

	
Lunghezza fuori tutto	3,63 m
Larghezza fuori tutto	1,43 m
Interasse	2,10 m
Via anteriore	1,22 m
Via posteriore	1,22 m
Motore	RENAULT 4 cilindri con valvole capovolte
Cilindrqta	748 cm3
Potenza	21 CV
Carburazione	carburatore SOLEX 22 IAC
Frizione	mediante disco unico secco
Cambio	3 anteriori - 1 posteriore
Trasmissione	mediante mezzo albero oscillante
Direzione	a cremagliera
Raggio di sterzata	4,20 m
Sospensione	ruote indipendenti, molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici
Freni	idraulici su quattro ruote
Pneumatici	135 x 400 ou 500 x 15
Peso a vuoto	600 kg

	
Totale lengte	3,63 meter
Totale breedte	1,43 meter
Wielbasis	2,10 meter
Loopafstand vooraan	1,22 meter
Loopafstand achteraan	1,22 meter
Motor	RENAULT 4 cilinders in lijn met tuimelkleppen
Cilinderinhoud	748 cm3
Vermogen	21 PK
Inspuiting	carburator SOLEX 22 IAC
Koppeling	door één enkele droge schijf
Versnellingsbak	3 vooruit - 1 achteruit
Transmissie	door een halve schommelende as
Stuurinrichting	met tandheugel
Draaicirkel	4,20 meter
Ophanging	onafhankelijke wielen, spiraalvormige veren en hydraulische schokdempers
Remmen	hydraulisch op de vier wielen
Banden	135 x 400 of 500 x 15
Leeggewicht	600 kg

DÉCOUVREZ LE MONDE DES PEINTURES ACRYLIQUES HELLER !

DISCOVER THE WORLD OF HELLER ACRYLIC PAINTS!
ENTDECKEN SIE DIE WELT DER HELLER ACRYL-FARBEN!

NEW



- FACILE À UTILISER
- DILUABLE À L'EAU
- POTS DE PEINTURE STABLES
- BOUCHON À VIS SÉCURISÉ

- EASY TO USE
- DILUTABLE WITH WATER
- STABLE PAINT CANS
- SECURE SCREW CAP

- EINFACHE ANWENDUNG
- MIT WASSER VERDÜNNBAR
- STANDFESTE FARBDOSEN
- SICHERER SCHRAUBVERSCHLUSS



3

Vert Brunswick brillant
Gloss Brunswick green
Glänzend-Dunkelgrün



5

Gris foncé Amiral brillant
GlossDark Admiralty grey,
Glänzend-Dunkelgrau



11

Argent
Silver
Silber



19

Rouge vif brillant
Gloss bright red
Glänzend-Hellrot



21

Noir brillant
Gloss black
Glänzend-Schwarz



22

Blanc brillant
Gloss white
Glänzend-Weiss



25

Bleu mat
Blue Matt
Blau matt



33

Noir mat
Matt black
Mattschwarz



40

Gris pale brillant
Gloss pale grey
Glänzend-Blassgrau



53

Gris métallique
Gunmetal
Metallgrau



69

Jaune brillant
Gloss yellow
Glänzend-Gelb



71

Chêne satiné
Satin oak
Satin-Eichgrün



77

Bleu marine mat
Matt navy blue
Matt-marineblau



80

Vert pre mat
Grass Green Matt
Grasgrün matt



85

Noir de charbon satiné
Satin coal black
Seidenmatt-Kohlenschwarz



92

Gris fer mat
Iron Grey Matt
Eisengrau matt



116

Vert fonce US mat
US Dark Green Matt
US-Dunkelgrün matt



321

Rouge transparent
Clear red
Durchsichtiges Rot



M1

Vert amandine 956



M2

Vert amande 991



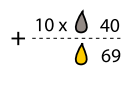
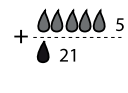
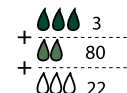
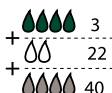
M3

Gris pastel 658

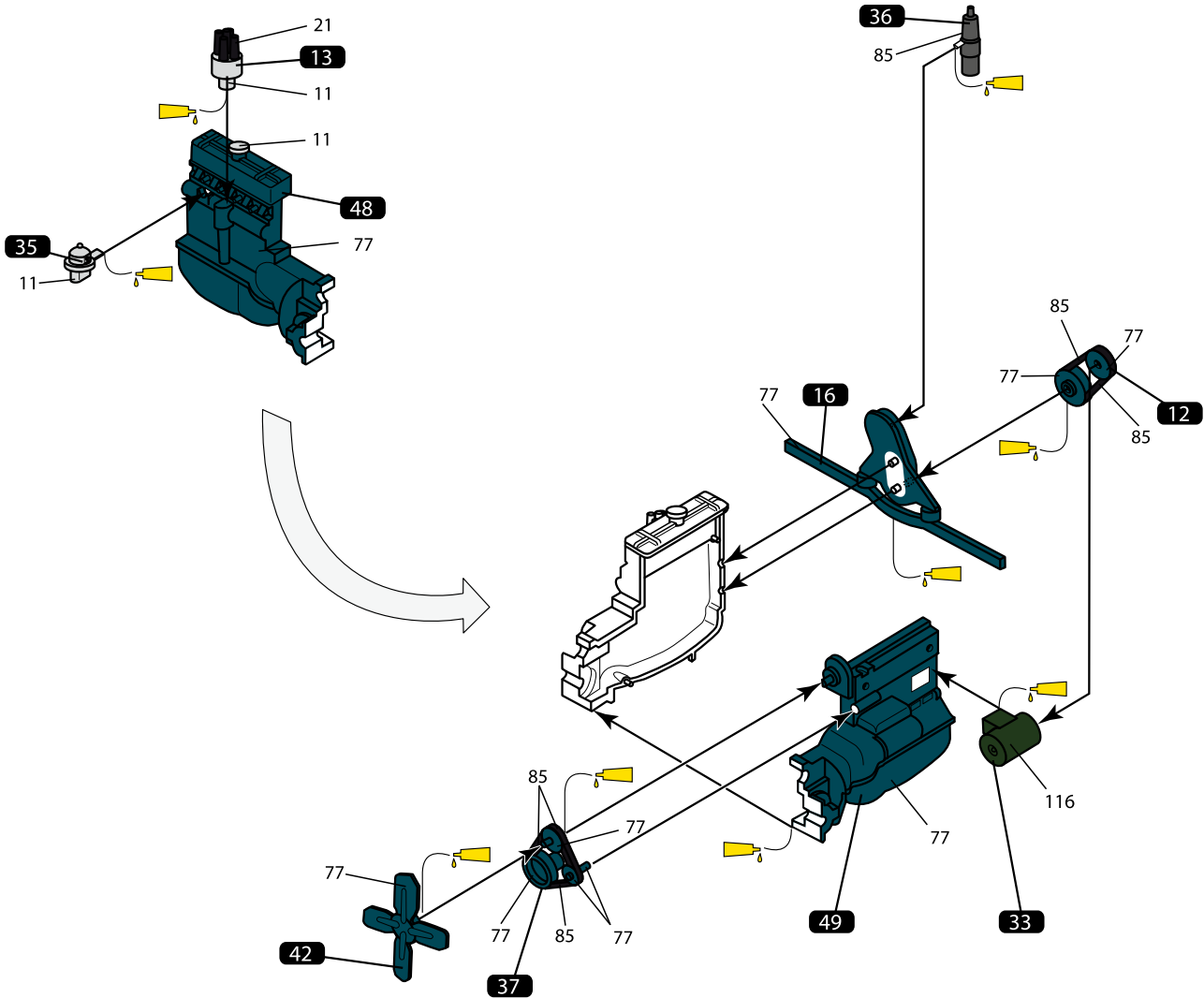
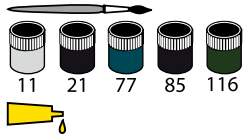


M4

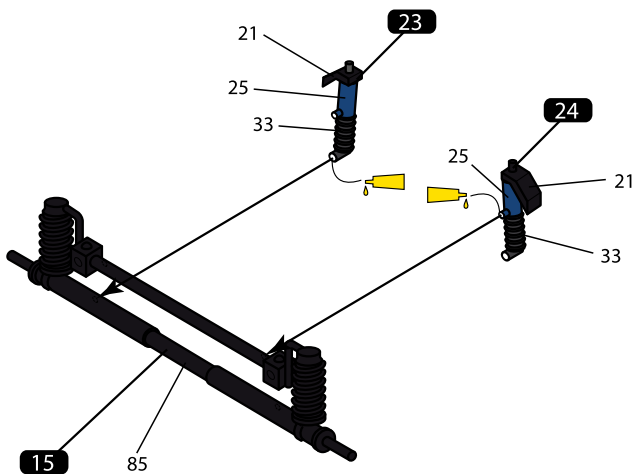
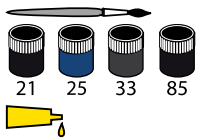
Gris Suède 640



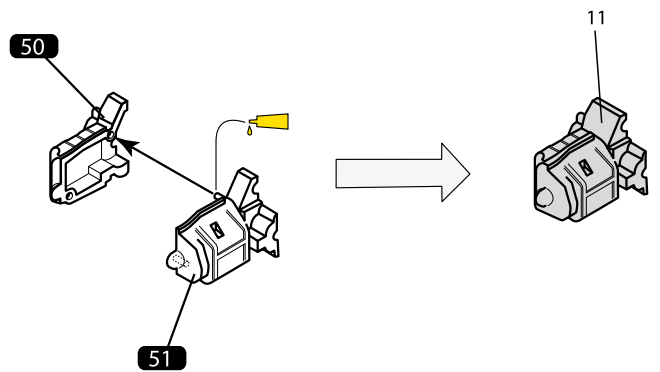
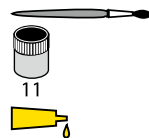
1



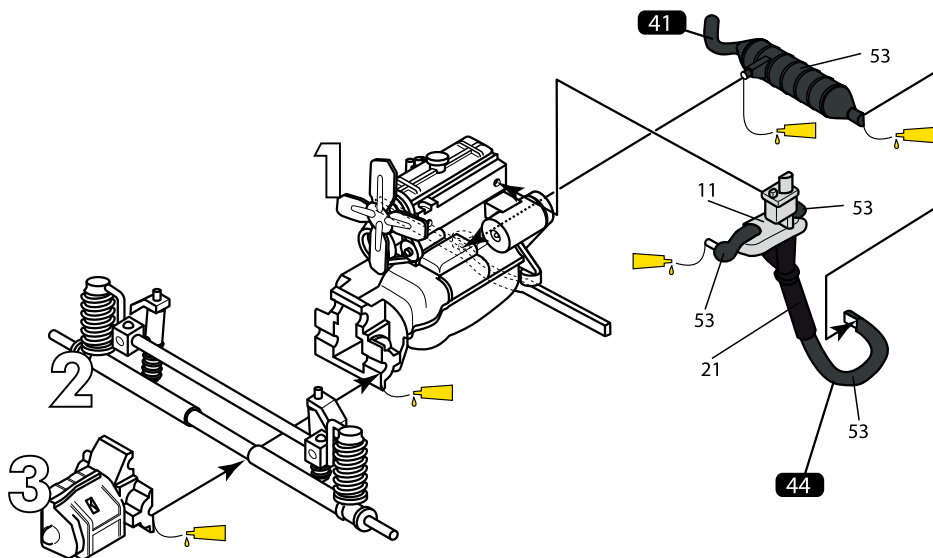
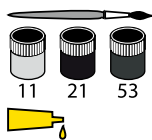
2



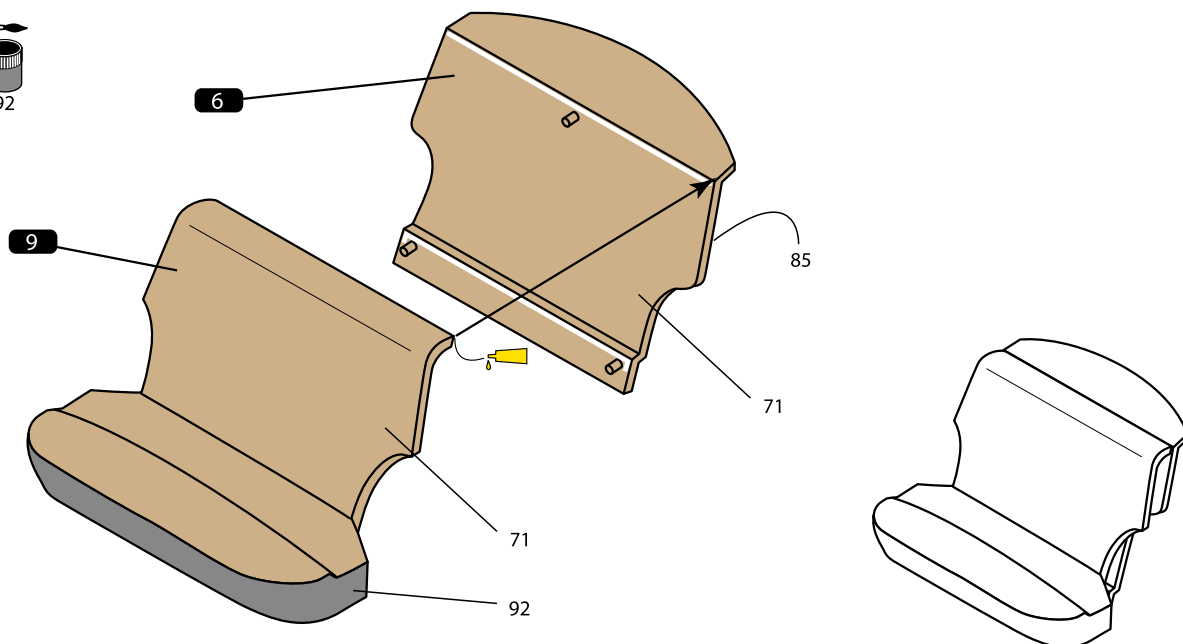
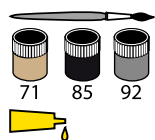
3



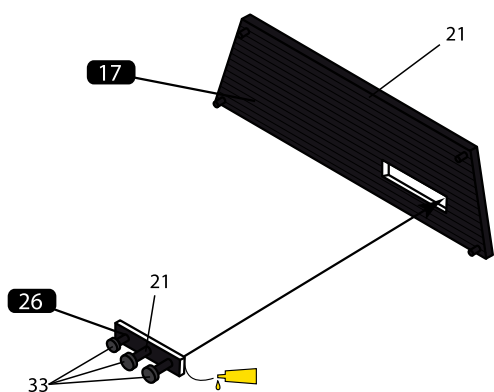
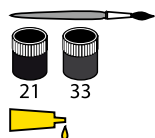
4



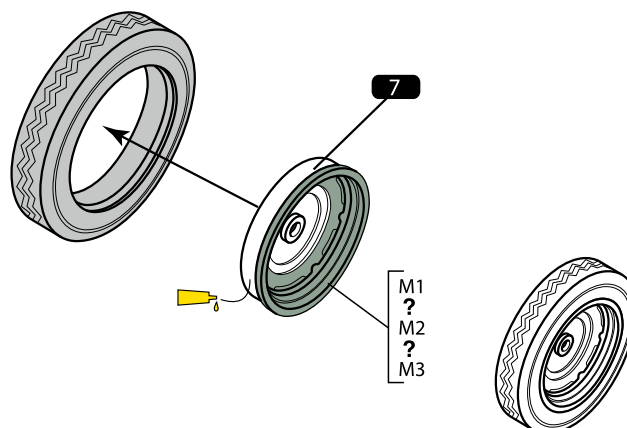
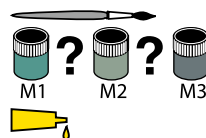
5



6

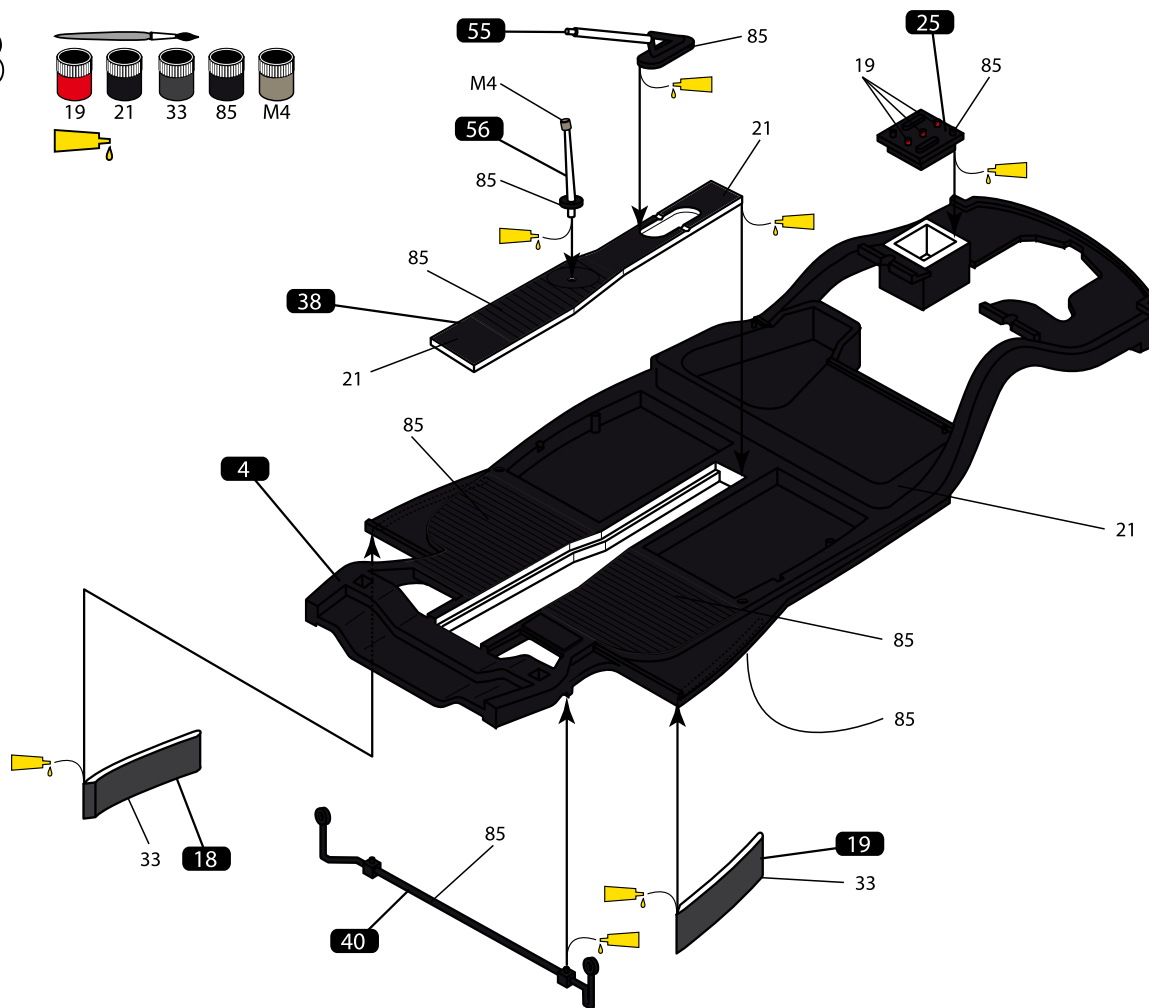
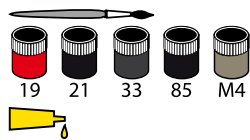


7

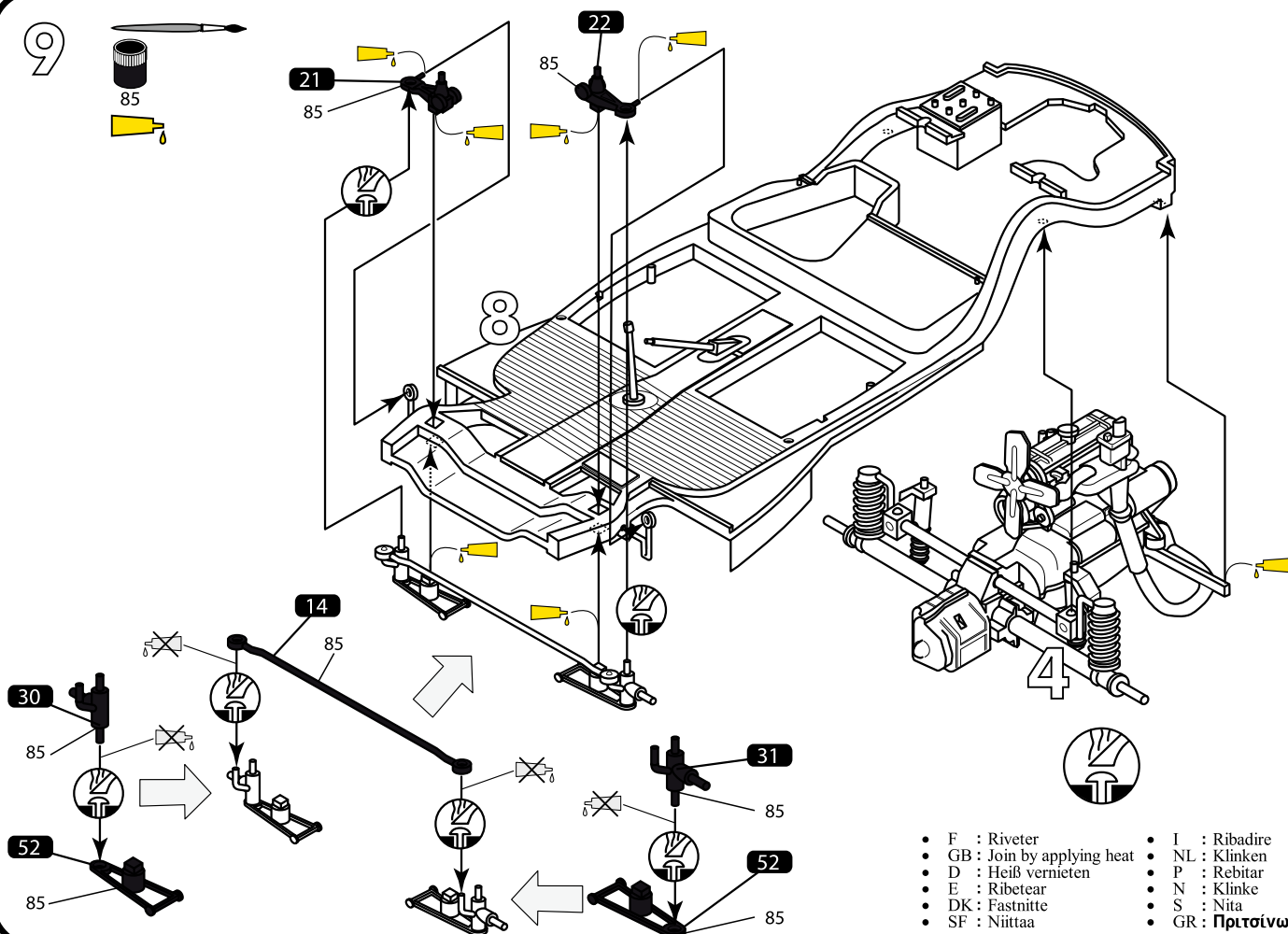
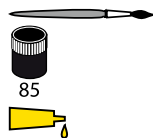


x 4

8

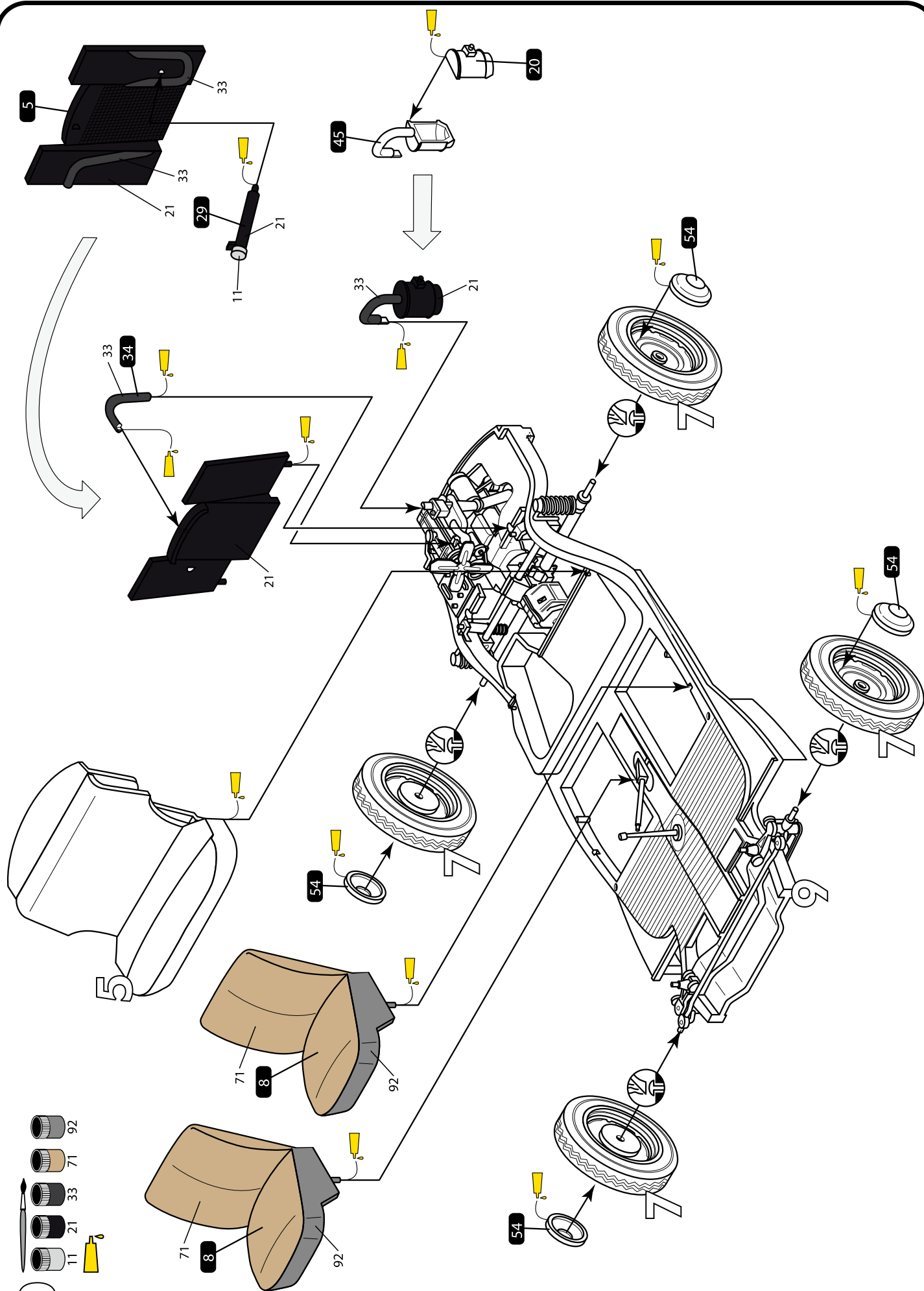


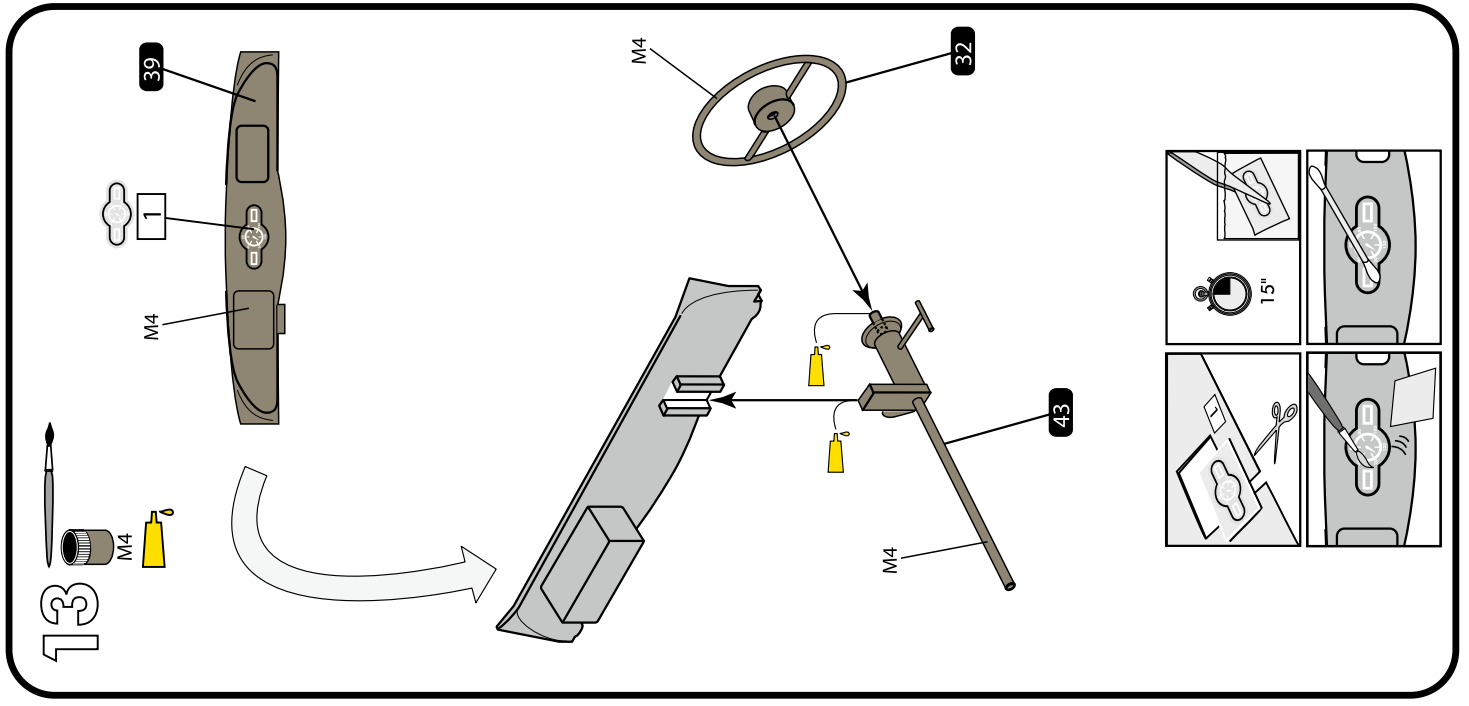
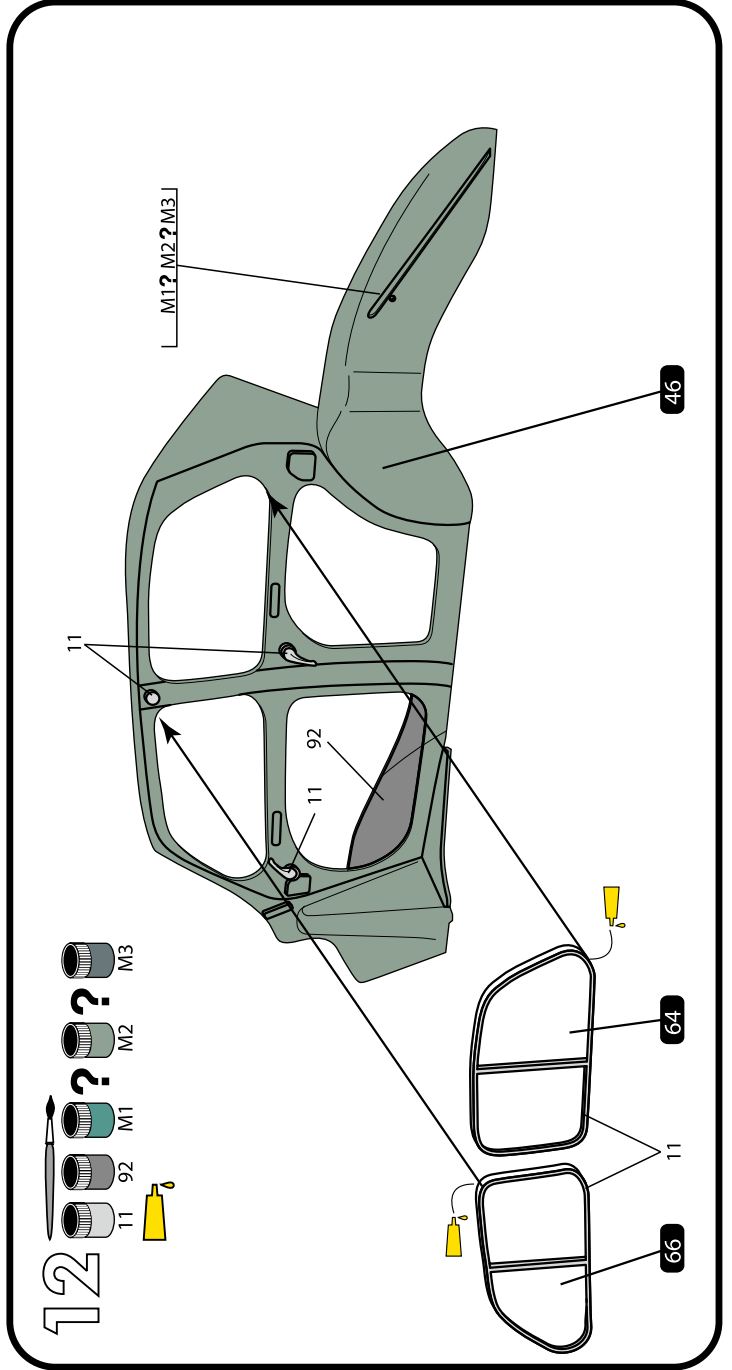
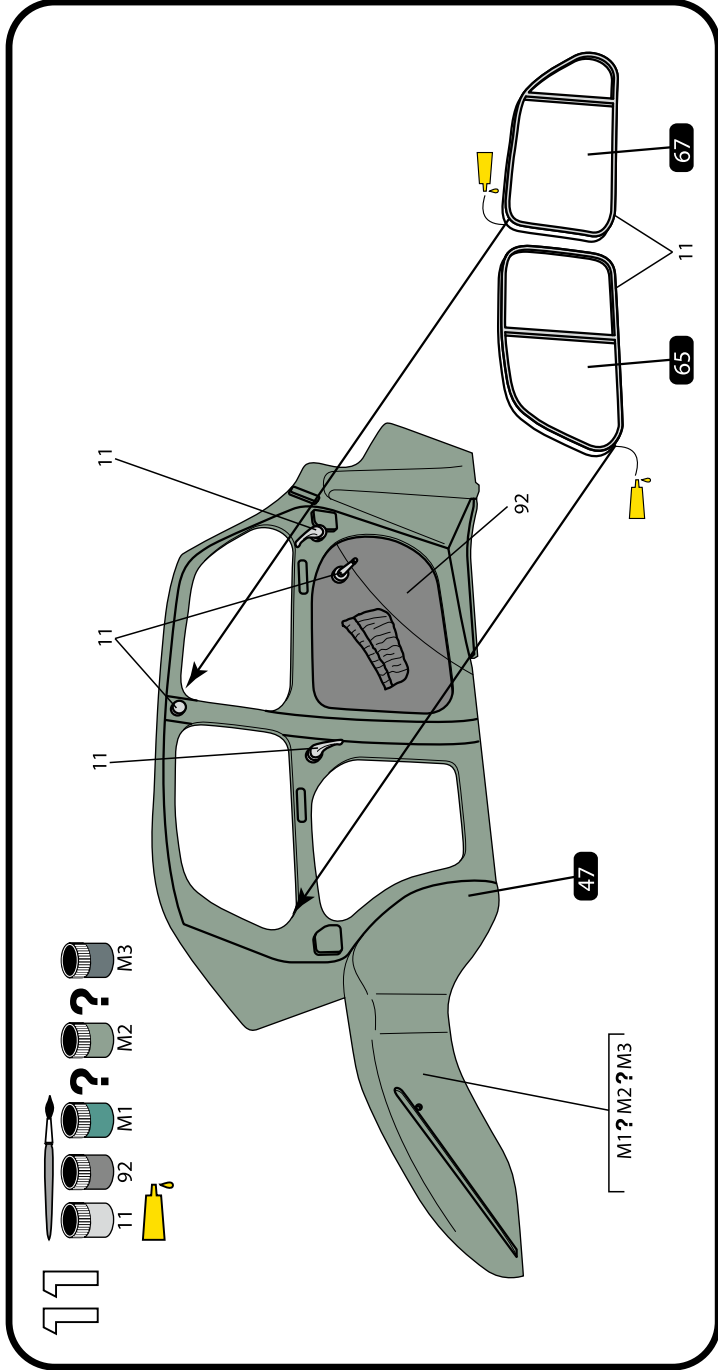
9

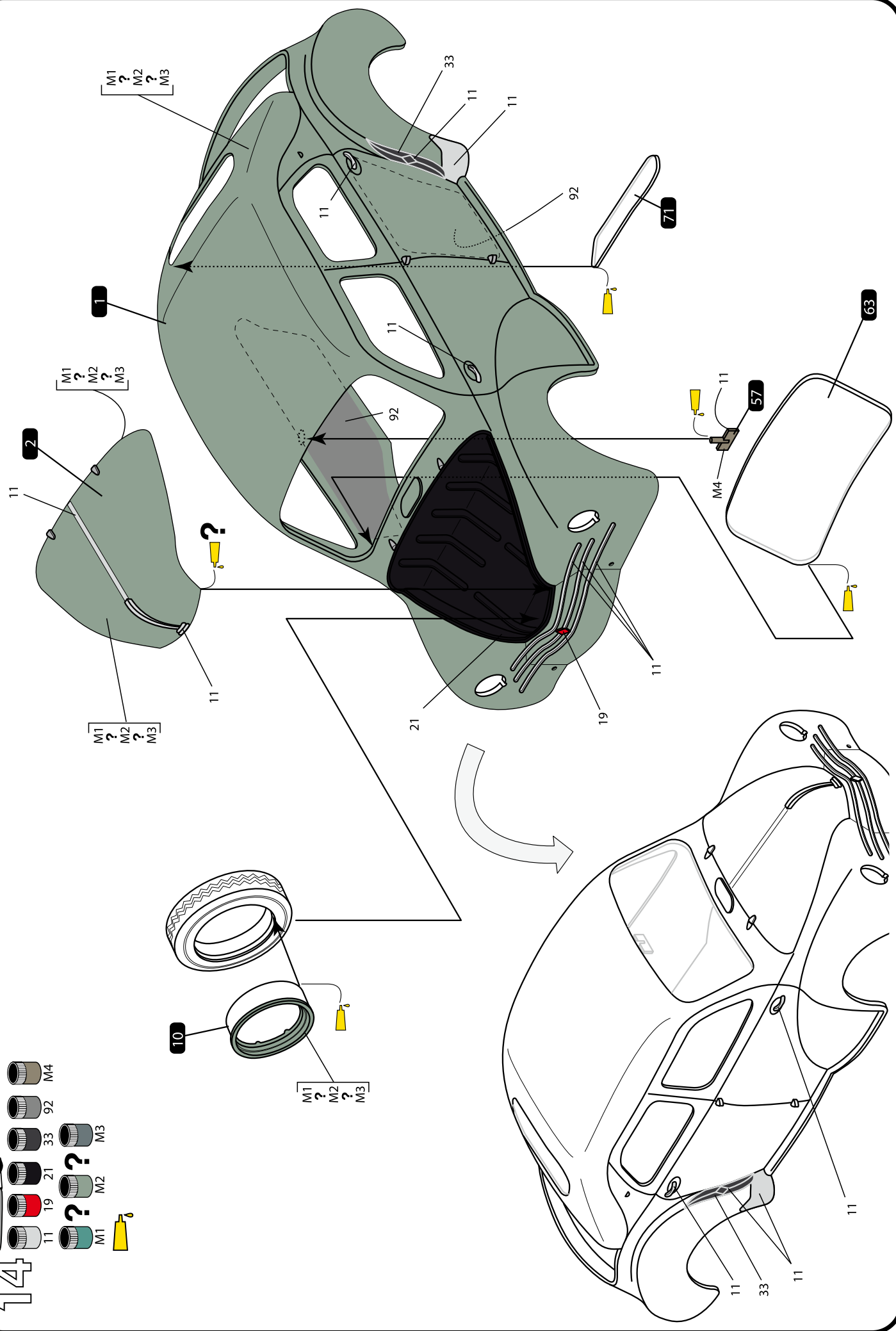
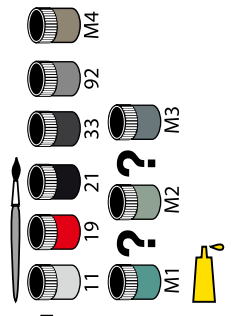


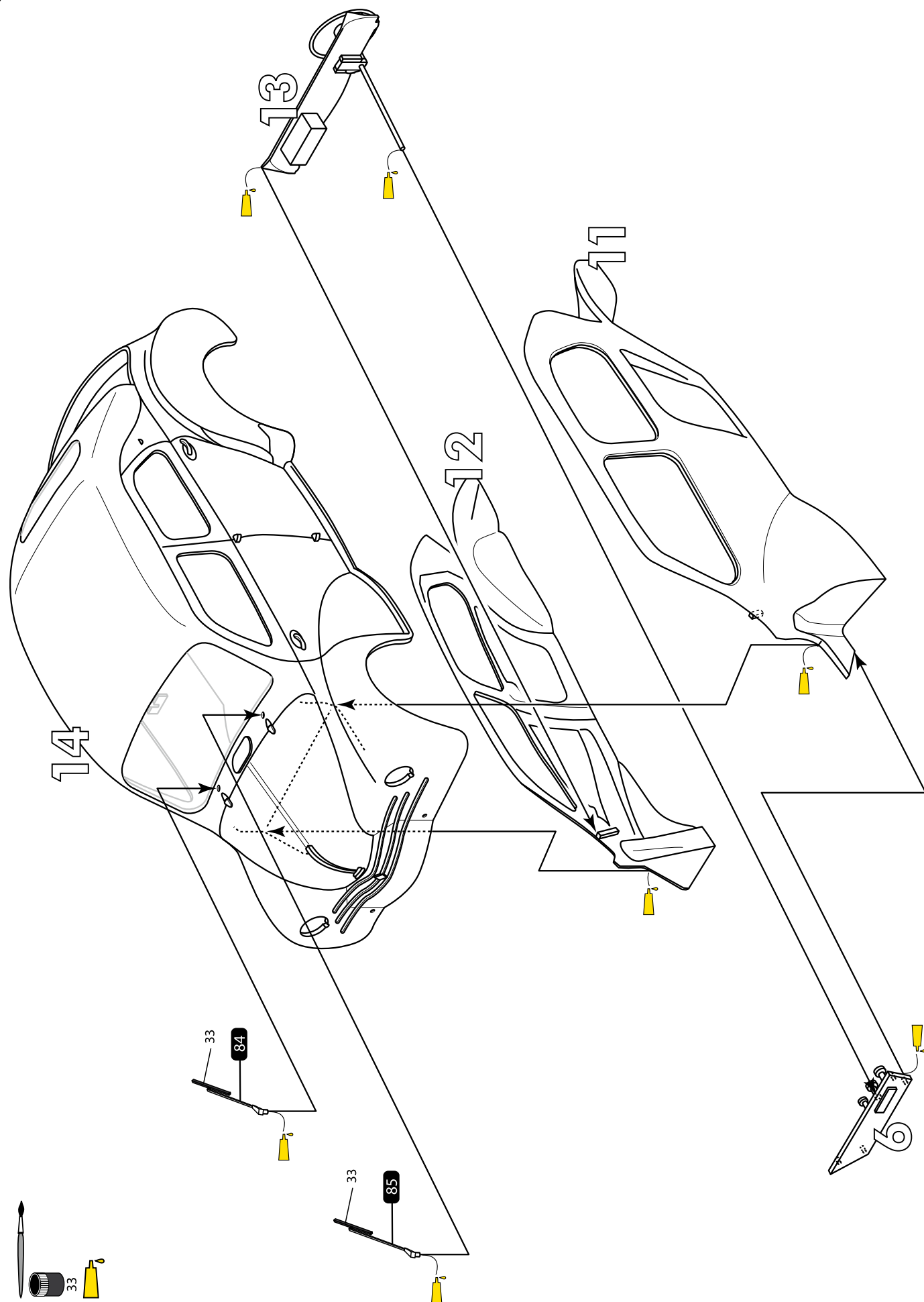
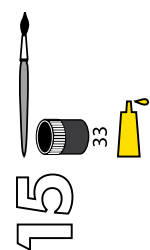
- F : Riveter
- GB : Join by applying heat
- D : Heiß vernieten
- E : Ribetear
- DK : Fastnitte
- SF : Niittaa
- I : Ribadire
- NL : Klinken
- P : Rebitar
- N : Klinke
- S : Nita
- GR : Πριτσίνωμα

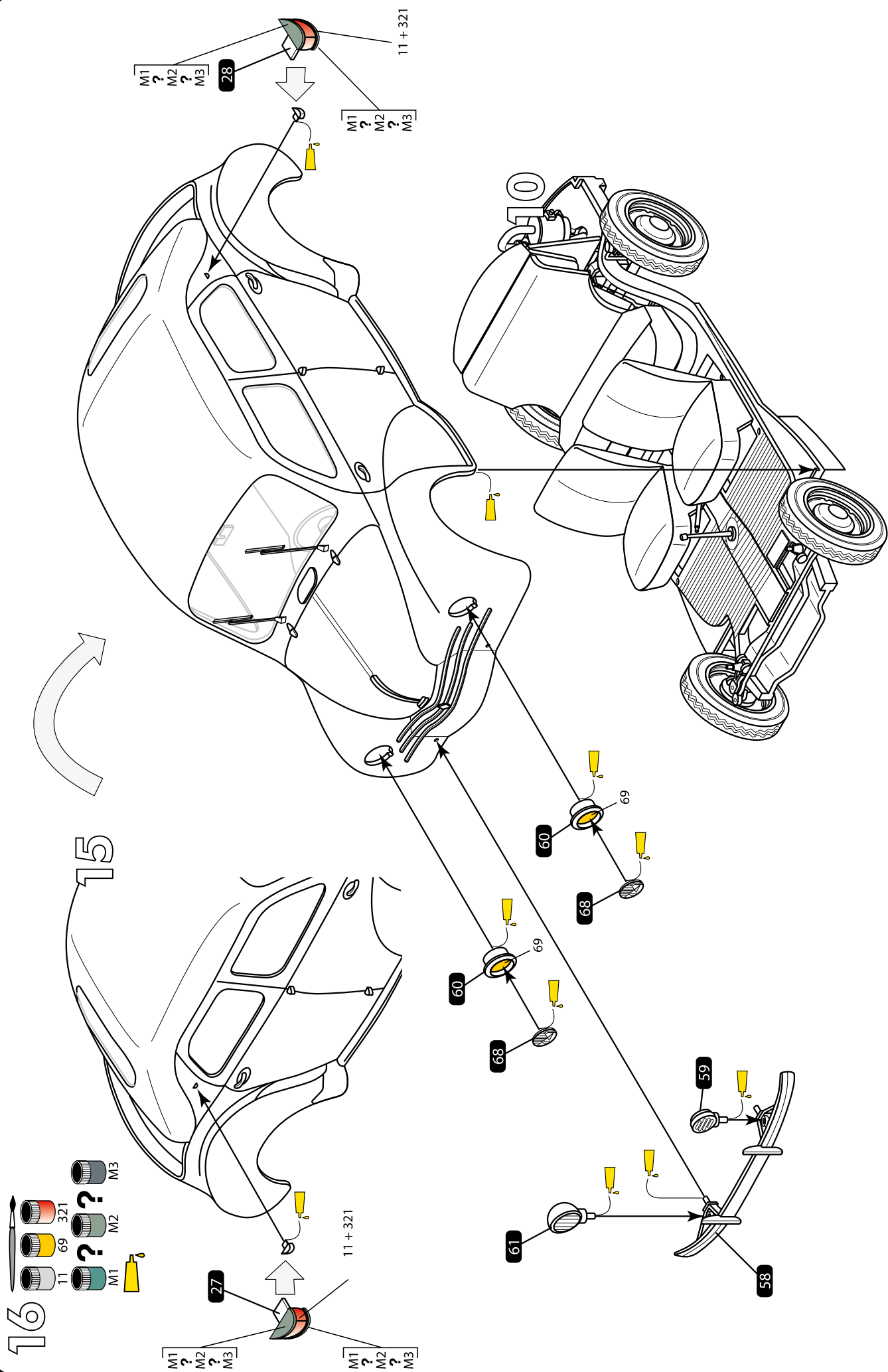
10

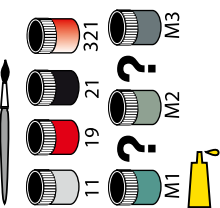




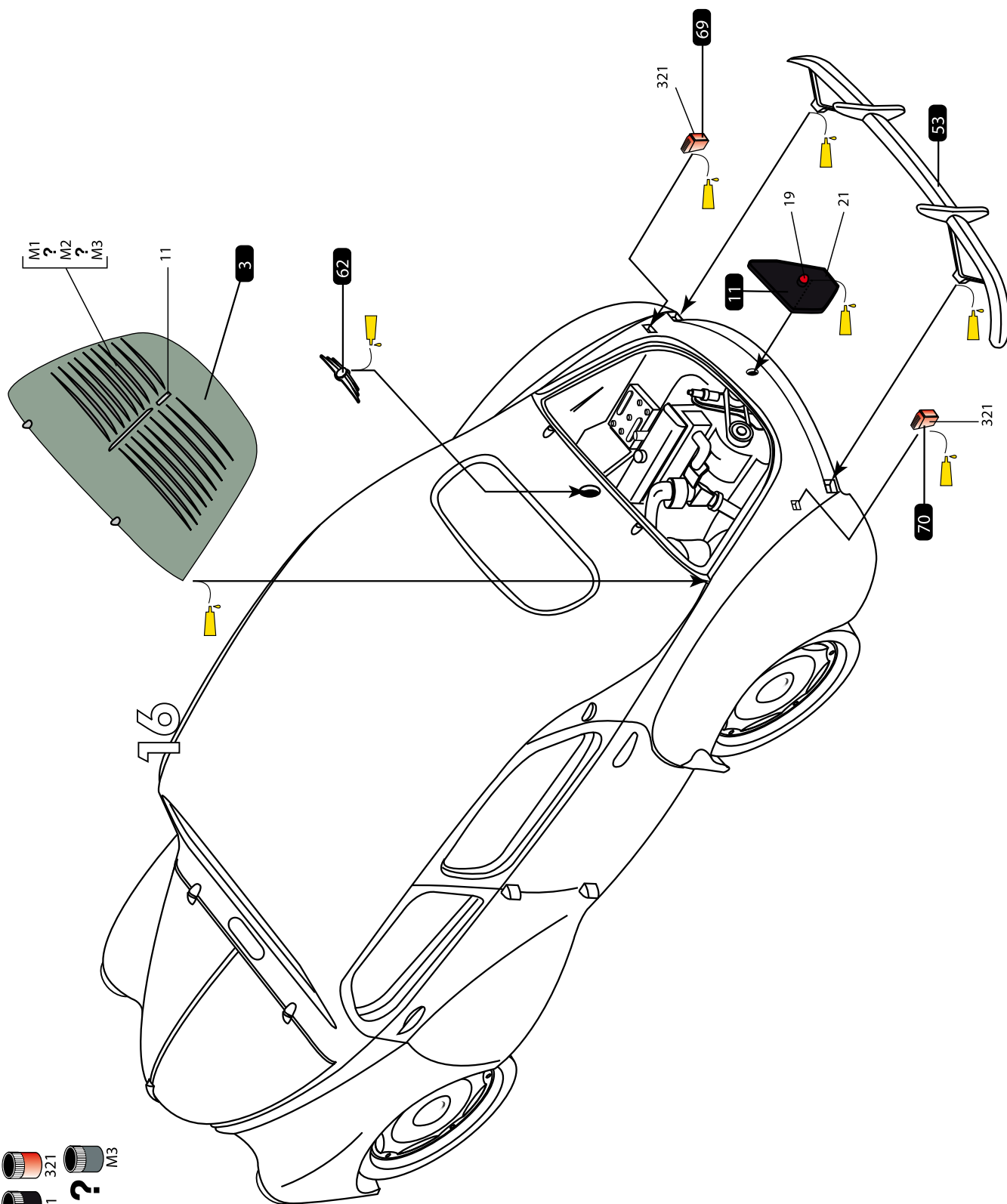






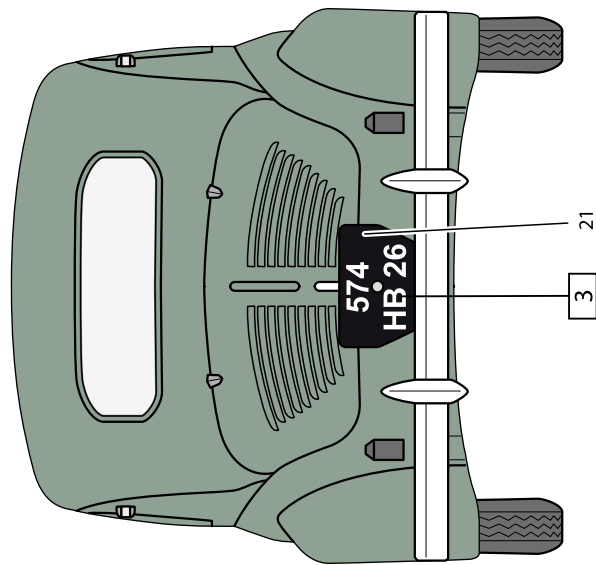
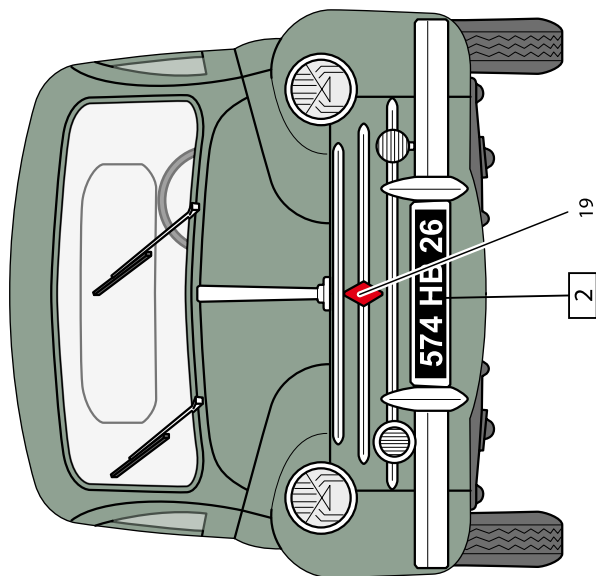
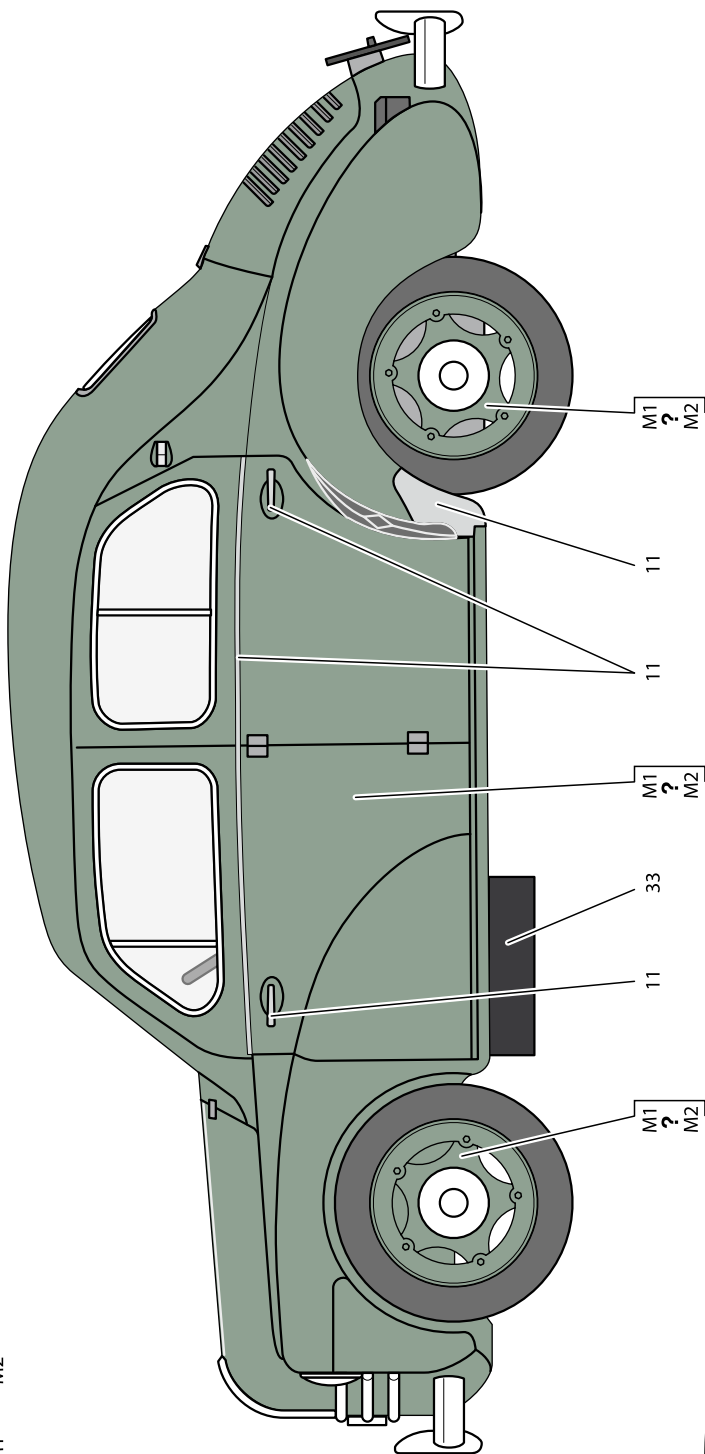
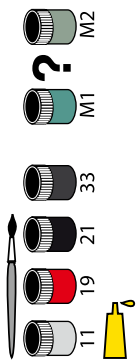


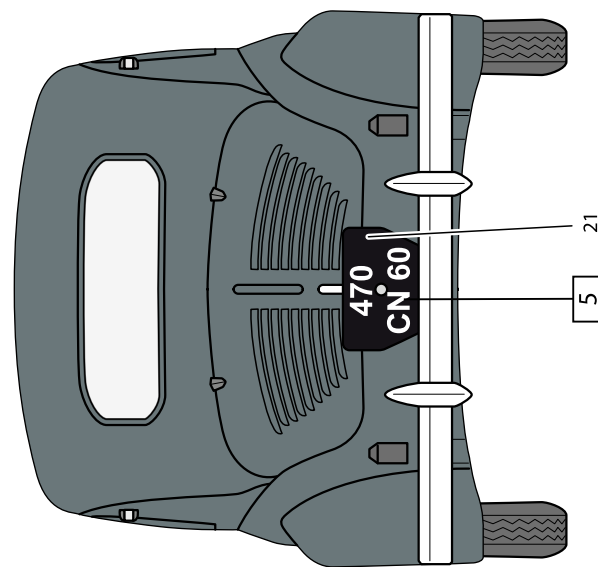
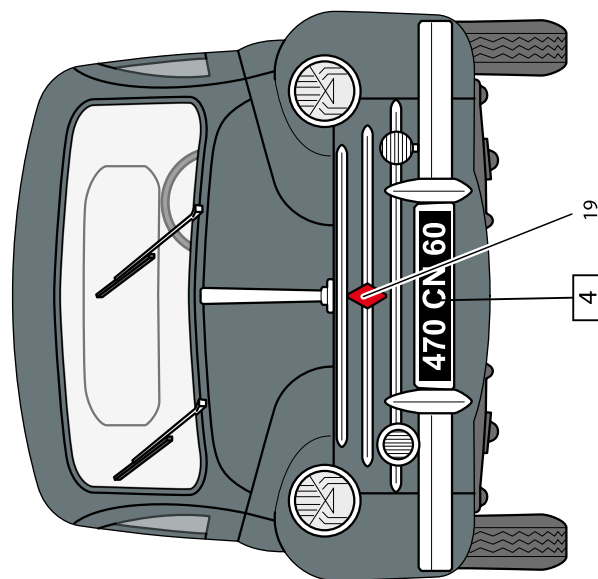
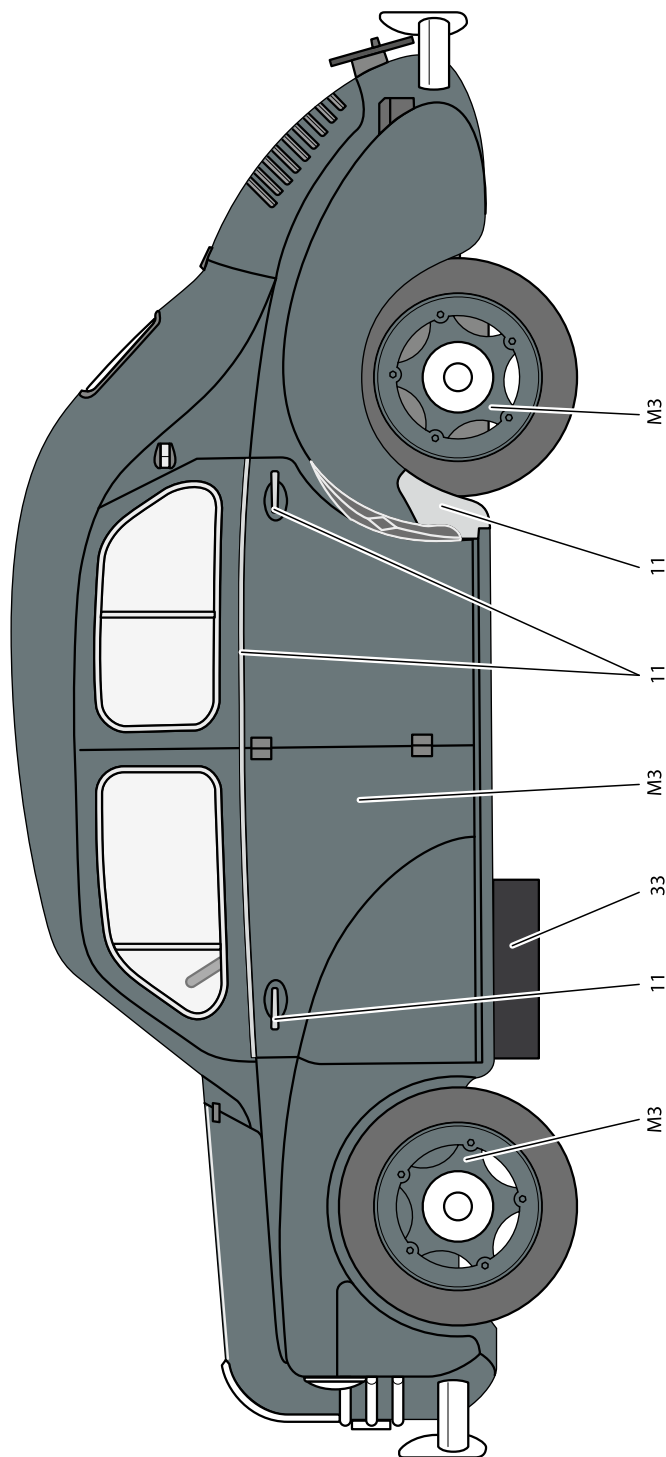
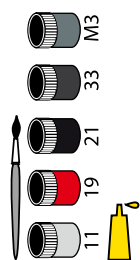
17



18

Renault 4 CV "Sport", Année modèle 1955





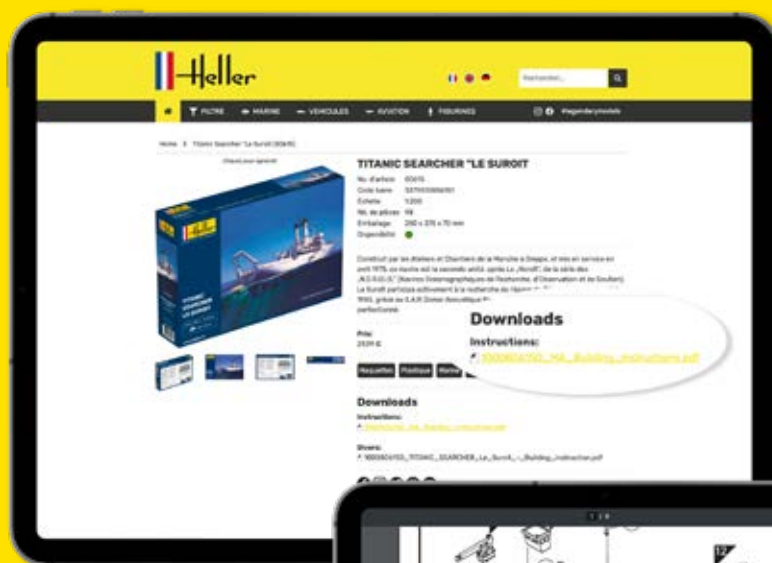
VISITEZ-NOUS EN LIGNE !

VISIT US DIGITALLY!
BESUCHEN SIE UNS DIGITAL!

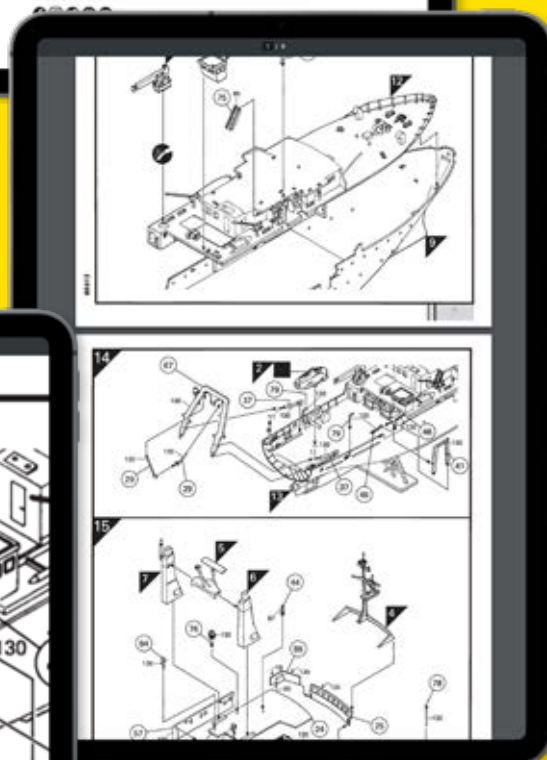
 www.heller.fr

 [instagram.com/heller.fr](https://www.instagram.com/heller.fr)

 [facebook.com/heller.fr](https://www.facebook.com/heller.fr)



Choisissez l'article que vous désirez et téléchargez les instructions.
Choose your desired article and download the instructions.
Wählen Sie den gewünschten Artikel und laden Sie die Anleitung herunter.



**Download all
instructions!**

Grossissement des instructions pour
une vue détaillée.

Enlarge the instructions for a more
detailed view.

Vergrößern Sie die Anleitung für eine
detailliertere Ansicht.

Service consommateurs
Pour toute demande de SAV, connectez-vous
sur notre site www.heller.fr.

Customer Service
For after-sales service requests,
please contact us through our website
www.heller.fr.

Endverbraucherservice
Bitte besuchen Sie uns auf www.heller.fr
für alle Ersatzteilanfragen.

Heller Hobby GmbH
Erlenbacher Str. 3 • 42477 Radevormwald • GERMANY
☎ +49 (0) 2195-92773-0 ✉ info@heller.fr