



LES CAHIERS HISTOIRE ET PASSION



L'ACRONyme D'UNE VOCATION  
THE ACRONYM OF VOCATION

DRIVE THE CHANGE



## 01 A MULTIPLE BIRTH

### A post-war necessity



Hangar stockage de moteurs, 1945



Fourgon 1000 kg, 1945

When the Second World War finally came to an end in 1945, it left behind nothing but ruin and desolation, particularly in terms of the French industrial landscape. The automotive industry lacked both machines and raw materials and was faced with huge demand for all types of vehicles since so many of the country's existing vehicles had been destroyed in the war. As a result, the government decided that car and van production needed to be planned and a certain Paul-Marie Pons was given the job

of compiling a plan that would take his name. The Pons Plan aimed to harmonise production, share out the resources as effectively as possible, especially raw materials, and fix the types and quantities of vehicles to be produced by each manufacturer. The new state-owned company (then known as Régie Renault) inherited the manufacture of a small and practical car, light commercial vehicles and heavy goods vehicles. In 1947, within the company, the sales directors spoke to their superiors of the

need for a vehicle that would fill the gap between the Juvaquatre and the 1000kg van. They argued that Renault had held an enviable position in this market segment before the war, mainly thanks to the Vivaquatre model and its various different versions. After much discussion, the head of the company Pierre Lefaucheux finally agreed to the project. This decision did not affect the company's obligation to respect the Pons Plan but it had become clear that the planning of French

## 01 UNE NAISSANCE MULTIPLE

### Une nécessité d'après-guerre

Quand elle s'achève en 1945, la Seconde Guerre mondiale ne laisse derrière que ruines et désolation. Du moins est-ce le cas de la majorité des installations industrielles majeures en France. En raison du manque de moyens qui affecte l'industrie automobile française, tant sur le plan des machines que de celui des matières premières, en raison également de l'énormité de la demande en véhicules de toutes les sortes, le parc français ayant beaucoup souffert de la guerre, le gouvernement décide de planifier la production d'automobiles et de véhicules utilitaires. Un homme, Paul-Marie Pons, se voit chargé d'élaborer un plan qui portera son nom. Le plan Pons, qui vise à harmoniser la production et à répartir au mieux les moyens disponibles, et en particulier les matières premières, et fixe pour chaque constructeur les types de véhicules à produire ainsi que les quantités.

La toute nouvelle Régie hérite de la fabrication d'une petite voiture populaire, d'utilitaires légers et de poids lourds. En interne, des directeurs commerciaux de la Régie interpellent en 1947 la Direction sur la nécessité de disposer d'un véhicule susceptible de combler le vide existant entre la Juvaquatre et la camionnette 1000 kg. En effet, ils argumentent du fait que Renault

disposait sur ce segment de marché d'une place enviable avant-guerre, principalement grâce à son modèle Vivaquatre et à ses dérivés. Pierre Lefaucheux, le Président-Directeur général de la société, finit par accepter le projet après d'âpres discussions. Cette décision ne remet pas en cause l'obligation de la Régie de respecter le Plan mais il est clair que la planification de la production française ne durera qu'un temps et que, une fois la période de pénurie des années quarante passée, la libre concurrence reprendra ses droits, et avec elle la liberté de chaque constructeur de fabriquer les véhicules de son choix. Les études pour un utilitaire de 800 kg, qui ont débuté en secret dès 1946, obtiennent donc l'aval de la direction l'année suivante.



Pierre Lefaucheux,  
lancement de la Colorale, 1950

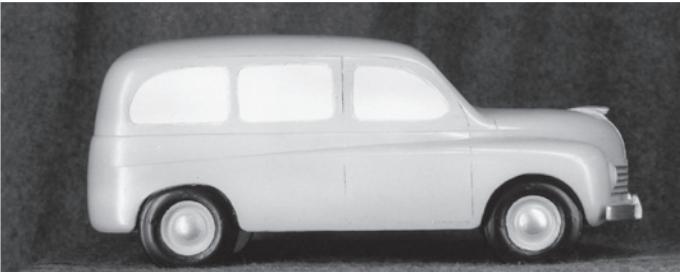


Atelier d'usinage Renault, 1945



Juvaquatre Fourgonnette 300 kg, 1945

## The first drafts



Maquette étude Colorale Prairie, 1946



Maquette d'étude Colorale, 1947



Maquette d'étude Colorale Prairie, 1950

Things progressed quickly enough for a first prototype to be built that same year, based on a model created in 1946. It had a very classic build and a look that was clearly inspired by American trends. This is not surprising since at that time European manufacturers often based the designs of their new models on models from the USA. The new mid-size commercial vehicle was aimed at the French rural population but also, and above all, at the markets in the French colonies, which were dominated at the time by American manufacturers whose big station wagons and pick-ups were hugely popular. Given the shortage of raw materials, a "woody" bodywork was chosen for this first vehicle, in other words a body like that of a station

wagon with the entire rear part made of hardwood so as to save steel and simplify the manufacturing tools. However, this type of bodywork was seen as a temporary measure until the situation got better and the designers were already imagining entirely steel bodywork more in keeping with the French market... and better armed against the ravages of termites in the colonies. By 1949, the lines of the vehicle had been decided with a ripple-effect on the front of the car resembling that of the 4 CV to create a "range" identity, a distinctive front profile and prominent rear fenders. Work progressed very well and a pre-production series of the vehicle was made early in 1950.



Étude variante de carrosserie, 1947

## Premières ébauches

Les choses sont suffisamment avancées pour qu'un premier prototype voie le jour dans le courant de l'année, d'après une maquette réalisée en 1946. D'architecture très classique, ce dernier adopte des lignes dont l'inspiration américaine ne fait aucun doute. Il n'y a rien d'étonnant à cela car, à l'époque, les constructeurs européens basent souvent l'esthétique de leurs nouveaux modèles sur des

modèles d'outre-Atlantique. Par ailleurs, le nouvel utilitaire moyen de la Régie vise la clientèle rurale française mais aussi et surtout celle des colonies où le marché est justement

"woody", c'est-à-dire une caisse de type break dont toute la partie arrière est réalisée en bois dur, ce qui permet d'économiser de l'acier et de simplifier l'outil de fabrication. Malgré tout, ce type de carrosserie n'est envisagé que comme un pis-aller dicté par les contingences du moment et l'on songe déjà à une carrosserie tout acier plus en phase avec le marché français... et les ravages des

termites dans les colonies. En 1949, les lignes du véhicule sont figées, avec en particulier le traité en "vague" de la face avant rappelant celui de la 4 CV afin de créer un effet de gamme, le profil ponton de l'avant et les ailes arrière proéminentes. Les choses avancent alors rondement et une présérie de véhicules est fabriquée début 1950.

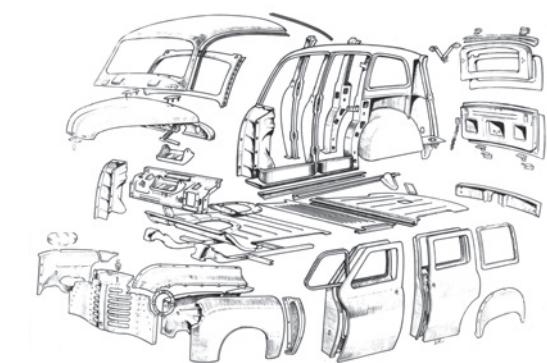


Étude 556 Colorale, 1947

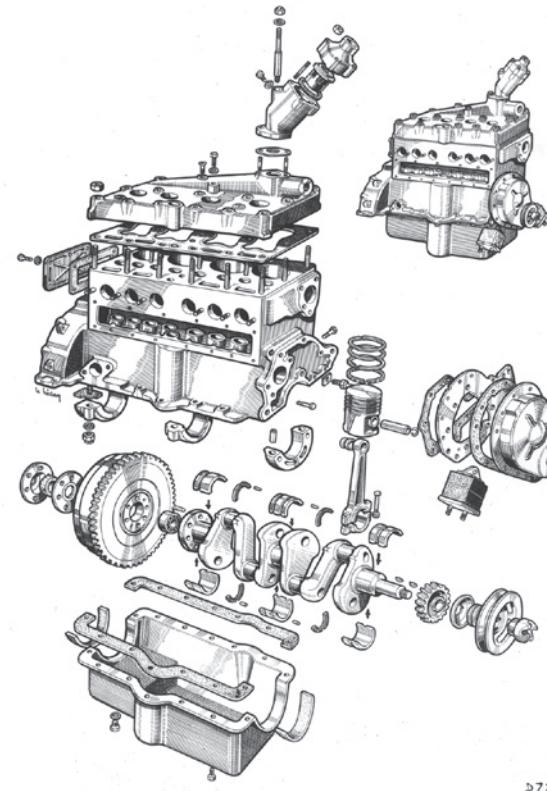
## The acronym of vocation

The colonial and rural vocation of the company's new vehicle dictated the choice of the name "Colorale", a contraction of these two adjectives. Almost from the start of research, it had been decided to propose the vehicle in a wide range of different bodywork versions: a classic rural estate car, a 'colonial' estate with a canvas-covered rear section, a taxi, a panelled van, a pick-up and a chassis cab.

Given its target market, the key objective was to create a simple and robust vehicle. Since technical sophistication was not a priority, the Colorale was set on a solid chassis frame similar to that of the 1000kg van and it also borrowed this van's main elements: its rolling axles, rigid front axle and classic rear axle, and its engine, the famous "85 series" four-cylinder side valve petrol engine introduced in 1936, which owed its name to its 85mm bore. This 105mm unit had a capacity of 2383cc and got up to a modest 48hp at 2800rpm. The "85 series" may not have been a firebrand but it had been used in many of the pre-war vehicles and almost all Renault's light commercial vehicles (from the Vivaquatre of 1939 to the AHS truck as well as the post-war 1000kg van and 2-ton truck), as well as in tractors. In other words,



Dessin éclaté des éléments de carrosserie, 1951



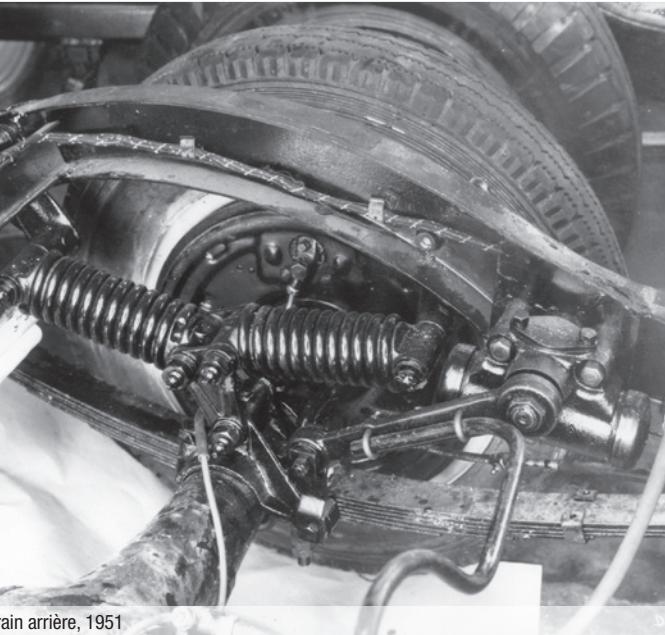
Moteur 85, 1951

## L'acronyme d'une vocation

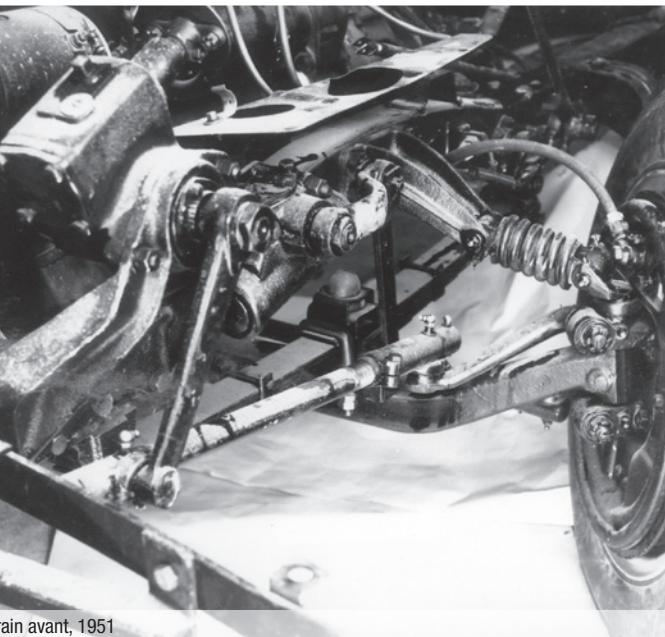
De sa vocation initiale coloniale et rurale, le nouveau véhicule de la Régie tirera son nom : on lui attribue en effet le joli patronyme de Colorale, contraction des deux adjectifs précédents.

Dès le début des études ou presque, on a décidé de décliner le véhicule en une large gamme de carrosseries : un break rural classique, un break "colonial" avec parties arrière des flancs toileées, un taxi, une fourgonnette tôleée, un pick-up et un châssis-cabine.

Du fait de sa vocation, on a voulu le véhicule simple et robuste. Point de sophistication technique, la Colorale est donc campée sur un solide cadre de châssis dérivé de celui de la camionnette 1 000 kg dont elle reprend également les principaux organes. Ainsi en va-t-il des trains roulants, un essieu rigide à l'avant et un pont classique à l'arrière, et du moteur, le célèbre "85" latéral, un quatre cylindres à essence introduit en 1936 et qui doit son nom à sa cote d'alésage de 85 mm. Ce groupe de 105 mm de course affiche une cylindrée de 2 383 cm<sup>3</sup> ; à 2 800 tr/mn, il délivre la puissance modeste de 48 chevaux. Certes, le "85" n'est pas un foudre de guerre mais, monté sur de nombreuses automobiles avant-guerre et sur presque tous les utilitaires légers de la marque au



Train arrière, 1951



Train avant, 1951

## The presentation

The fine-tuning of the Colorale continued and the car was officially presented to the public at the Paris Motor Show in October 1950. The different models on show were a huge success with a public desperate for something new.

As planned, there were five different versions of the new vehicle: a rural

estate car called the Prairie, a colonial estate car with a canvas-covered rear section called the Savane, a taxi, a pick-up, a panelled van and a chassis cab. The Colorale name remained the general name for the whole series.

For typological purposes, the Colorale series was attributed two

further designations, R 2090 for the Prairie, the Savane and the taxi, and R 2091 for the other more utilitarian models. These codes can be deciphered as follows: the R obviously stood for Renault, the 2 was attributed to light commercial vehicles and petrol engine vans, the following two digits referred to the project

numbers which were attributed in ascending order, and the last digit indicated the different versions of the original model which was generally referred to as 0. This digit was also attributed in ascending order.



8] Stand Renault au Salon de l'Automobile, 1950

## La présentation

La mise au point de la Colorale se poursuit et le véhicule est officiellement présenté au public dans le cadre du salon de l'automobile d'octobre 1950. Les différents modèles exposés rencontrent un grand succès de la part d'un public avide de nouveautés.

Comme prévu, le nouvel utilitaire est décliné en cinq versions : un break rural baptisé Prairie, un break colonial avec hauts de flancs toileés façon marchande dénommé Savane, un taxi, un pick-up, une fourgonnette tôlée et un châssis-cabine. Le nom de Colorale reste l'appellation générique de l'ensemble de la série.

Sur le plan typologique, les Colorale reçoivent la désignation R 2090 pour la Prairie, la Savane et le taxi et R 2091 pour les autres modèles à vocation plus utilitaire. Ces codes se décrivent de la façon suivante : le R signifie bien sûr Renault, le 2 est attribué aux utilitaires légers et camions à moteur à essence, les deux chiffres suivants font référence au numéro du projet dont le véhicule constitue l'aboutissement, attribué par ordre croissant, enfin le chiffre final indique les différentes versions dérivées du modèle de base, lequel reçoit en général le chiffre 0. Lui aussi est attribué par ordre croissant.



Stand Renault au Salon de l'Automobile, 1950

## 02 THE DIFFERENT MODELS

### The Prairie

The name Prairie was given to the estate version of the series. The car had four doors, with the two doors on either side opening in opposite directions. The car was very spacious and could easily fit six passengers, three in the front and three in the back, and a seventh person could even be squeezed in thanks to a foldaway seat placed at a right angle in the rear left-hand side of the car. The boot was also very large. The dashboard and the interior of the car

were sober and functional, and perfectly adapted to the future use of the vehicle. Everything was simple and robust, without being austere. It was definitely not as luxurious as the mid-range saloon cars of the era, but the vehicle nevertheless had four wind-down windows and a gear lever on the steering wheel, which not all the saloon cars could boast of having. The Prairie was by far the most popular model of the series.



Prairie au bord de l'eau, 1952

### The panelled van

The panelled van was not treated like a poor relative: it had the same equipment as the Prairie estate, the main difference being that the Prairie also had hub caps on the wheels.



Chargement fourgonnette crèmerie, 1950

## 02 LES DIFFÉRENTS MODÈLES

### La Prairie

Le nom de Prairie est attribué à la version break de la série. L'accès à bord s'effectue par quatre portes s'ouvrant en sens opposé deux à deux. Le véhicule est très spacieux et accueille sans problème six personnes, trois sur la banquette avant et trois à l'arrière, un septième passager pouvant en outre prendre place sur un siège amovible disposé perpendiculairement au sens de la marche à l'arrière gauche. Le compartiment à bagages affiche par ailleurs un volume très important. A l'image du tableau

de bord, sobre et fonctionnel, l'intérieur se révèle parfaitement adapté au futur usage du véhicule. Tout y est simple et robuste, sans toutefois donner dans l'austérité. Certes, il n'est pas aussi cossu que celui des berlines de milieu de gamme de l'époque, mais le véhicule dispose malgré tout de quatre vitres descendantes et d'un levier de vitesses au volant, éléments dont les berlines en question ne peuvent pas toutes se prévaloir. La Prairie sera de loin le modèle le plus diffusé de la série.



Famille à bord d'une Prairie, 1955

### La fourgonnette tôlée

La fourgonnette tôlée n'est pas traitée comme un parent pauvre : elle dispose d'un équipement identique au break Prairie, ce dernier incluant des enjoiveurs de roue.



Fourgonnette tôlée fleuriste, 1951



Pick-up préparé pour Rallye Méditerranée-Le Cap, 1950

## The pick-up

The pick-up was an original and unique model on the French market, not counting the marginal Delahaye 171, with similar features to the Savane: beige paintwork, white roof, and opening windscreen.

## The Savane

The Savane was proposed in a beige-and-white colour scheme and had the same bodywork as the Prairie except that it had only two doors, canvas-covered upper panels to the rear and a windscreen that could be opened up, all features designed to make the car cooler in hot climates and therefore suited to its future environment in the French colonies.



Savane 4x4 mission Afrique, 1955

## Le pick-up

Modèle original et unique sur le marché français, si l'on excepte le marginal Delahaye 171, le pick-up reçoit le même traitement que la Savane : peinture sable, pavillon peint en blanc et pare-brise ouvrant.



Pick-up, 1952



Savane avec pare-brise ouvert, 1950

## La Savane

Proposée en livrée sable avec pavillon blanc, la Savane reprend la carrosserie de la Prairie mais elle ne compte que deux portes et dispose de hauts de flancs toileés et d'un pare-brise ouvrant, tous aménagements adaptés à son futur environnement, les colonies de l'Union française.

## The taxi

The taxi was very similar to the Prairie, but fitted out with the necessary equipment for its purpose. Therefore, the front passenger seat was removed to provide stowage space for extra luggage. The back seats were positioned considerably further back to give the clients more leg room. The comfortable leather seats were covered in wool velour fabric and the finishing touch was a sun roof at the back making it altogether very welcoming. The addition of a taxi version in the Colorale range was not incidental: Renault wanted

to conserve the dominant place that it had in the Parisian taxi market, since the G7 company continued to operate a large fleet of pre-war Vivaquatre taxis. However, despite its qualities, the Colorale taxi did not really take-off in Paris, mainly due to its overly high price. Nevertheless this version was quite successful overseas, especially in Greece and Spain where the Colorale taxis were a regular sight in the streets of Athens, Madrid and various other towns.



Taxi Gare Saint-Lazare, 1950

## Le taxi

Directement dérivé de la Prairie, le taxi bénéficie d'aménagements spécifiques adaptés à sa fonction. Ainsi, il est dépourvu de siège passager à l'avant afin de pouvoir loger dans l'espace vacant des bagages additionnels. La banquette arrière a été reculée de façon sensible, de façon à permettre aux clients d'allonger leurs jambes à loisir. La sellerie moelleuse est tendue de velours de laine et un toit ouvrant vient parachever l'ensemble, incontestablement très accueillant. L'intégration d'une version Taxi à la gamme Colorale n'est pas

un hasard : la Régie souhaite conserver la place prépondérante dont elle jouit au sein des flottes de taxis parisiennes, la compagnie G7 continuant d'exploiter une importante flotte de taxis Vivaquatre d'avant-guerre. Cependant, malgré ses qualités, le taxi Colorale ne convaincra pas Paris, principalement à cause de son prix trop élevé. Cette version rencontrera malgré tout un certain succès à l'étranger, notamment en Grèce et en Espagne où des taxis Colorale circuleront entre autres à Athènes et Madrid...



Taxi sur les Champs-Élysées, 1951



## The chassis cab

The same was true for the chassis cab, a model designed to receive all possible types of bodywork thanks to its robust chassis. The chassis cab was a very widespread model that was extremely popular with coach builders who adapted it in all

manner of ways. Therefore, it was not unusual to see Colorale models converted into drop-side flatbed trailers, vans for beverage deliveries, panelled vans, glass-rack trucks, cattle trucks, ambulances and even hearses.

## Le châssis-cabine

Il en va de même du châssis-cabine, prévu pour recevoir tous les types de carrosseries possibles grâce à son châssis robuste. Modèle très diffusé, le châssis-cabine est apprécié des carrossiers qui l'habillent de mille et une manières. Ainsi, on retrouve des Colorale carrossées en plateau à ridelles, en plateau brasseur, en fourgon tôlé, en fourgon vitrier, en bétailière ainsi qu'en ambulance... et en corbillard.



Châssis-cabine avant adaptation, 1950



Châssis cabine à l'usage des vendanges, 1953

## A robust powertrain

Since the overriding objective was robustness, the mechanical features were nothing new and not particularly outstanding. It has to be said that with its 48hp, the four-cylinder "85 series" engine struggled slightly to pull the vehicle's weight of 1610kg (the weight of the Prairie when empty) and even more so the 2290kg load... not to mention a possible trailer, as advertised in many of the publicity documents devoted to the model and to the brand's light commercial vehicles in general. It proved to be the main criticism regarding the vehicle and affected

the success of the range. All the Colorale models were assembled at the Ile Seguin Billancourt plant, but the manufacture of the body was sub-contracted out to Chausson at its Gennevilliers site.

## Une mécanique robuste

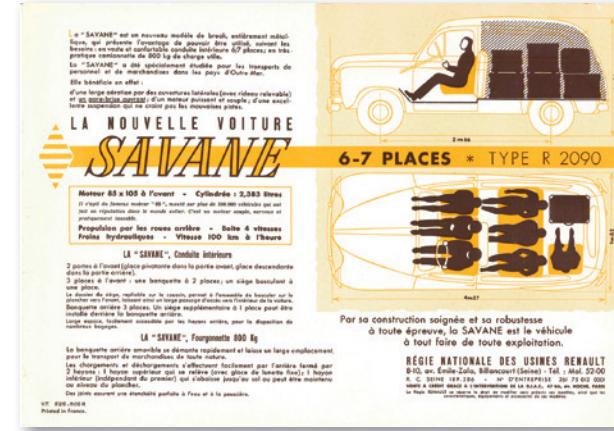
Largement calculée sur le plan de la robustesse, la mécanique est sans surprise, à défaut d'être particulièrement brillante. Il faut dire qu'avec ses 48 chevaux, le quatre cylindres "85" latéral peine quelque peu à emmener les 1610 kg du véhicule (c'est le poids de la Prairie à vide) et a fortiori ses 2290 kg prévus en charge... sans parler d'une éventuelle remorque, mise en avant dans nombre de documents publicitaires dédiés au modèle et aux utilitaires de la marque en général. Cela va constituer un des seuls griefs adressés par la clientèle au véhicule et freiner la diffusion de la gamme.

Tous les modèles de Colorale sont assemblés à Billancourt, sur l'Ile Seguin, mais la fabrication des caisses en blanc est sous-traitée à Chausson dans son usine de Gennevilliers.



Prairie avec remorque à bestiaux, 1951

## Publicity leaflets from the period



## Les feuillets commerciaux d'époque



## 03 AN UNUSUAL LIFE

Despite the success of the launch, the Colorale range suffered from a problematic production organisation. Initially, only the Prairie, the Savane and the taxi were available. The panelled van, the pick-up and the chassis cab would come later. In the autumn of 1951, a year after the presentation of the series, the situation was not so good with only 11,500 Colorale models having been produced. Several factors explain this situation. Firstly, the fact that the prices of the various models, although not exorbitant, were higher than those proposed by the competition. Secondly, the late availability of the commercial versions weighed in the balance. Finally, the series suffered from its "85 series" engine. But that doesn't explain everything. Although sales of the Prairie fell short of the forecasts, they were nevertheless satisfactory for the model's market segment. Mid-way between an estate car and a small van, this model was a new offer in the French marketplace, with no direct rival.



L'utilitaire des entrepreneurs bâtiments, 1952

## 03 UNE VIE ATYPIQUE

Si son lancement est sans conteste un succès, la gamme Colorale pâtit d'une mise en fabrication difficile. Dans un premier temps, seule la Prairie, la Savane et le taxi sont disponibles. La fourgonnette, le pick-up et le châssis-cabine n'arriveront qu'ensuite. A l'automne 1951, un an après la présentation de la série, le bilan est mitigé : seules 11 500 Colorale ont été produites. Plusieurs facteurs expliquent ce constat. D'abord, les prix des différents modèles, sans être exorbitants, sont supérieurs à ceux

de la concurrence. Ensuite, la disponibilité tardive des versions utilitaires a pesé dans la balance. Enfin, la série pâtit de son moteur "85". Mais cela n'explique pas tout. Si les ventes de Prairie sont en deçà des prévisions, elles sont néanmoins à la mesure du segment de marché dans lequel s'inscrit le modèle. A mi-chemin entre un break et une fourgonnette, cette dernière constitue un véhicule à part et sans concurrent direct sur le marché français.



Colorale en fabrication, 1951



Chaîne de fabrication Colorale, 1951

## Further developments

In 1951, production of the Colorale series began in the Belgian plant in Haren. Renault did everything it possibly could to try to extend the series. The problem was that the sales prices had been calculated based on a daily production of 150 units. Below that figure, the company was losing money. Therefore something needed to be done to try to achieve this initial objective and as a result toned-down versions of the Prairie and the Savane appeared in the catalogue.

The original versions were repositioned as luxury vehicles and renamed "Prairie luxe" and "Savane luxe".

In June 1952, Renault presented a 4-wheel drive version of the Colorale called the Mines R 2092. The new vehicle was 250kg heavier and once again featured the '85 series' engine, but this time upgraded to 52hp.

From September 1952 onwards, Renault equipped all its models with the new four cylinder engine deve-

loped for the recently introduced Fregate. The bore still measured 85mm but the stroke had been reduced by 17mm to a length of 88mm (compared to 105mm for the previous "85 series"). Despite a reduced capacity of 1996cc (compared to 2383cc for the previous '85 series'), the new 2-litre engine managed an output of 58hp at 4000 rpm, making it more powerful than its predecessor. What's more, thanks to its overhead valve construction, it also had better

acceleration and engine responses. The new "668" engine was adopted for all the models previously equipped with the "85 series": 2.5 ton trucks, 1000 and 1400kg vans and, of course, the Colorale. This new 668 engine transformed the Colorale, improving its acceleration and engine responses and boosting the maximum speed of the Prairie model to around 110 kilometres (68 miles) per hour.



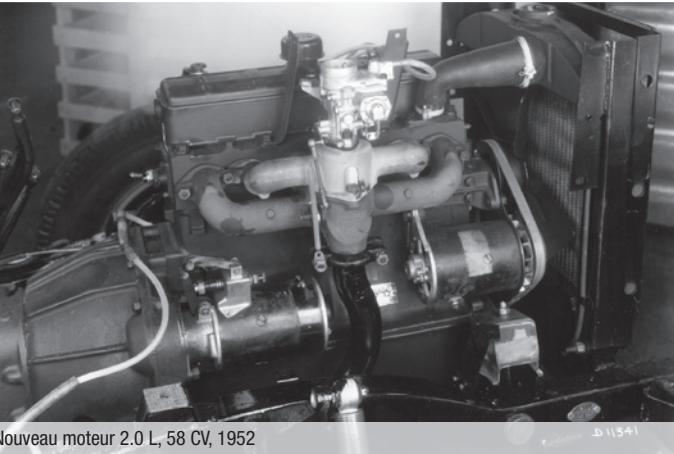
Colorale Prairie 4x4 en mission en Afrique, 1955

## L'évolution

En 1951, l'assemblage des Colorale débute dans l'usine belge de Haren. La Régie fait le maximum pour tenter d'allonger les séries. En effet, les prix de vente ont été calculés sur la base d'une production quotidienne de 150 unités. En deçà de ce nombre, l'entreprise perd de l'argent. Il convient donc de réagir pour tenter d'atteindre l'objectif initial. Apparaissent au catalogue des versions dépoillées de la Prairie et de la Savane. Les versions normales précédentes sont rebaptisées Prairie luxe et Savane luxe.

En juin 1952, Renault présente une version 4 x 4 de la Colorale qui reçoit le type Mines R 2092. Plus lourd de 250 kg, le nouveau véhicule reçoit le même moteur "85" que les modèles normaux, mais dont la puissance est portée à 52 chevaux.

A partir de septembre 1952, la Régie monte sur tous les modèles le nouveau quatre cylindres culbuté introduit sur la Frégate. Ce dernier, qui conserve une cote d'alésage de 85 mm, voit sa course réduite de 17 mm à 88 mm (contre 105 mm pour le "85"). Avec une cylindrée réduite à 1996 cm<sup>3</sup> (contre 2383 cm<sup>3</sup> pour le "85"), le nouveau 2 litres parvient à délivrer 58 chevaux à 4 000 tr/mn, soit mieux que son prédécesseur. Par ailleurs, du fait de ses soupapes en tête, ses montées en régime sont plus rapides



Nouveau moteur 2.0 L, 58 CV, 1952



Colorale Prairie 4x4, 1951

## 03 AN UNUSUAL LIFE (NEXT)

The adoption of the 2-litre engine led to a few other changes, with the attribution of a new Mines R 2093 model code replacing the former R 2090 and R 2091. From then on it covered all the 2-wheel drive versions, from the Prairie estate to the chassis cab. Meanwhile, the 4-wheel drive version made by Sinpar became the R 2094.

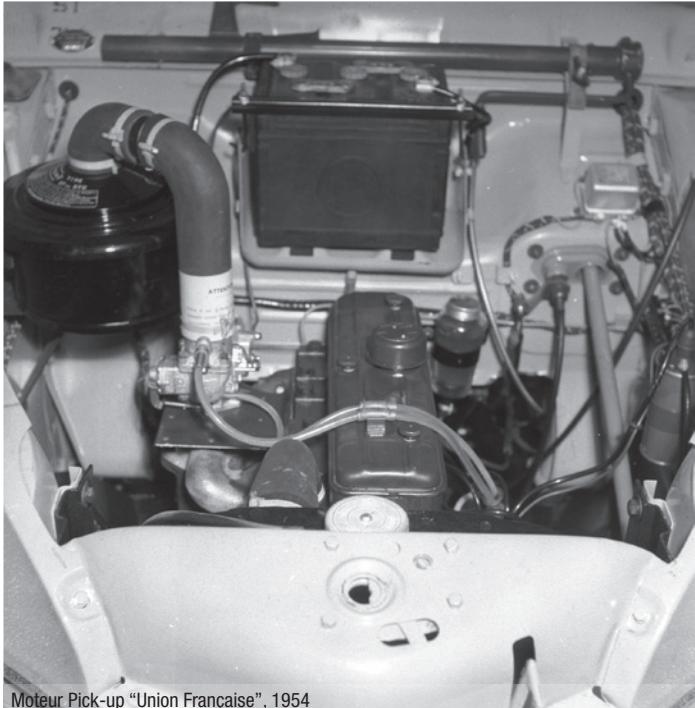
In 1954, the sales figures were still below target and it had become clear

that there would not be any further major developments. However, two new versions did come out in 1954: a new more functional pick-up with a simplified body and a new R 2095-type Prairie model with a dual control system for driving schools designed for the Dutch army. Then the 1954 Motor Show saw the arrival of a more basic Prairie Service vehicle and a "French Union" Prairie model fitted with special features such as an oil

bath air filter and larger tyres. There were no new developments in 1955 and production was definitively axed on the 13<sup>th</sup> of February 1956, although the various versions remained in the catalogue until early 1957.

A total of 38,850 Colorale vehicles had been produced at Renault's Ile Seguin plant since 1950. But the robust, reliable and long-lasting vehicles of this range continued to

be seen on French roads for many years, particularly since many were converted into tow trucks, especially the Prairie whose tailgate was often removed to allow a tow hook to be fitted. There were hardly any rural garages that did not have one of these vehicles which became known as the "Saint-Bernards of the Road".



22] Moteur Pick-up "Union Française", 1954



Intérieur Savane adaptée auto-école militaire néerlandaise, 1954

## 03 UNE VIE ATYPIQUE (SUITE)

L'adoption du 2 litres s'accompagne de quelques modifications de détail. Il entraîne également bien sûr l'attribution de nouveaux types Mines : le modèle R 2093 remplace les anciens R 2090 et R 2091. Il couvre désormais toutes les versions à deux roues motrices, du break Prairie au châssis-cabine. Quant à la version 4x4 réalisée par Sinpar, elle devient R 2094.

En 1954, les chiffres de vente ne sont pas au rendez-vous et il est clair qu'il ne faut plus compter sur des évolutions marquantes. Pourtant, deux nouvelles versions pointent le bout de leur capot en 1954 : un nouveau pick-up à la caisse simplifiée, plus fonctionnelle, et une Savane auto-école à doubles commandes type R 2095 étudiée pour l'armée néerlandaise. Au Salon 1954 viennent s'y adjoindre une Prairie Service dépourvue et une Prairie "Union française" pourvue d'aménagements spéciaux tels un filtre à air à bain d'huile et une monte en pneumatiques de dimensions supérieures.

Aucune nouveauté ne viendra marquer l'année 1955 et la production sera définitivement arrêtée le 13 février 1956, même si ces différentes versions demeurent au catalogue jusqu'au début de l'année 1957.



Pick-up "Union Française", 1954



Savane adaptée auto-école militaire néerlandaise, 1954

## Rallies and expeditions

The Colorale was above all designed as a commercial vehicle and was therefore never going to be a great racer. Nevertheless, the vehicles did participate in several rallies and expeditions in order to demonstrate their solidity and endurance.

From 1950 autumn, the Lafont mission made a big loop starting from Algiers and passing through Philippeville, Biskra, Colomb-Béchar and Casablanca before returning to Algiers.

The Colorale also participated in the Méditerranée-Le Cap Rally. In early 1951, a Prairie, a Savane and a pick-up competed in the event. The

Savane came 7<sup>th</sup> and the pick-up 11<sup>th</sup>, which was an excellent result given the difficult route and the fact that both vehicles only had 2-wheel drive.

From the 22<sup>nd</sup> of December 1951 to the 10<sup>th</sup> of February 1952, W. Philipp drove across part of Africa in a Savane, from Casablanca to Douala in Cameroon via the Sahara, Chad and Ubangi-Shari.

From the 6<sup>th</sup> of February to the 12<sup>th</sup> of March 1952, Colonel Robitaille also chose the Savane for his journey from Casablanca to Porto-Novo in Dahomey (Benin) and back via Upper-Volta.

[24]



4CV/Savane Rallye Méditerranée-Le Cap, 1951



Savane raid Casablanca-Porto Novo, 1952



Mission Lafont dans un fort Algérien, 1950

Départ caravane Rallye Méditerranée-Le Cap, 1951



## Les raids et expéditions

Véhicule à vocation avant tout utilitaire, la Colorale n'est pas une bête de rallye. Pour autant, des véhicules de la série participent à de nombreux raids et expéditions visant à démontrer sa robustesse et son endurance. Ainsi, dès l'automne 1950, la mission Lafont décrit une large boucle au

départ d'Algier. Elle relie successivement Philippeville, Biskra, Colomb-Béchar et Casablanca avant de revenir à Alger.

La Colorale participe également au rallye Méditerranée-Le Cap. Début 1951, une Prairie, une Savane et un pick-up sont engagés dans l'épreuve.

La Savane et le pick-up terminent respectivement aux 7<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> places, un résultat fort honorable compte tenu de la difficulté du parcours et du fait que les deux véhicules ne disposent que de deux roues motrices. Du 6 février au 12 mars 1952, le colonel Robitaille exécute avec une Savane le trajet de Casablanca à Porto-Novo au Dahomey et en revient en faisant un détour par la Haute-Volta.

de l'Afrique avec une Savane, de Casablanca à Douala, à travers le Sahara, le Tchad et l'Oubangui-Chari.

Le 6 février au 12 mars 1952, le colonel Robitaille exécute avec une Savane le trajet de Casablanca à Porto-Novo au Dahomey et en revient en faisant un détour par la Haute-Volta.

### 03 AN UNUSUAL LIFE (NEXT)

From the 9<sup>th</sup> of February to the 19<sup>th</sup> of March 1952, Colonel Fourtoul made a journey of 7000 km, driving from Casablanca to Dakar and back along the Piste Impériale no.1 with a convoy of three Savane vehicles and a Renault 5-ton 4WD petrol truck.

From the 15<sup>th</sup> of October 1952 to the 13<sup>th</sup> of May 1953 at the arrival on Champs Élysées, a mission with scientific character leaves Algiers to make a big first automobile expedition on the route Tibesti-Congo-Éthiopie. This expedition consisted of 6 persons and steered by Mr Berrier, goes through more than 30 000 km aboard a Savanna and aboard a Pick-up overloaded with equipment.

But the Colorale was not limited to hot countries alone: in 1952, the Marquette team, made up of five scouts led by Jean Raspail, set themselves the challenge of driving from Tierra del Fuego (the southern-most point of South America) to Alaska in a Savane and a pick-up. The vehicles managed the 42,000 km of this extraordinary journey without any problem!

Evidently Renault keenly supported all these initiatives which helped to strengthen its image and promote its name, especially in parts of the world where the brand was not present.



Savane / pick-up mission Terre de Feu - Alaska, 1952

### 03 UNE VIE ATYPIQUE (SUITE)

Du 9 février au 19 mars 1952, le colonel Fourtoul accomplit quant à lui un voyage de 7 000 km de Casablanca à Dakar et retour par la piste impériale n° 1 avec une caravane composée de trois Savane et d'un camion Renault 5 tonnes 4x4 à essence.

Du 15 octobre 1952 au 13 mai 1953 à son arrivée sur les Champs Élysées, une mission à caractère scientifique part d'Algiers pour effectuer une grande première automobile sur l'itinéraire Tibesti-Congo-Éthiopie. Cette expédition, composée de 6 personnes et dirigée par Mr Berrier, parcourt plus de 30 000 km à bord d'une Savane et d'un Pick-Up surchargés de matériel. Mais la Colorale ne se cantonne pas aux seuls pays chauds : en 1952, l'équipe Marquette composée de cinq scouts menés par Jean Raspail se lance dans une expédition visant à relier la Terre de Feu à l'Alaska avec une Savane et un pick-up : les 42 000 km du parcours de cet extraordinaire périple seront couverts sans encombre !

La Régie soutient bien évidemment toutes ces initiatives qui ne peuvent que renforcer son image et assurer sa promotion, y compris et surtout dans les contrées où la marque est absente.



Expédition Tibesti-Congo-Éthiopie, 1953

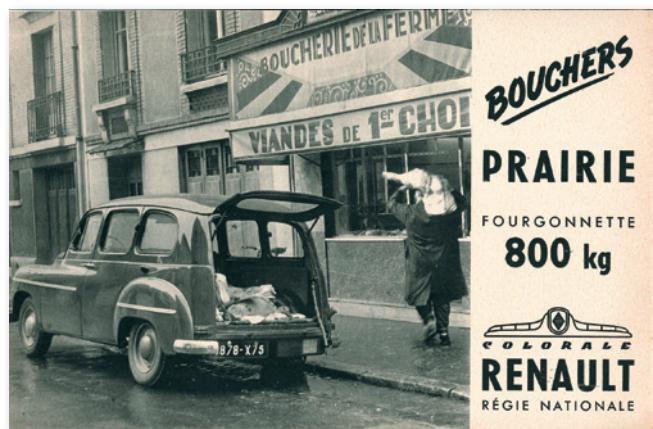
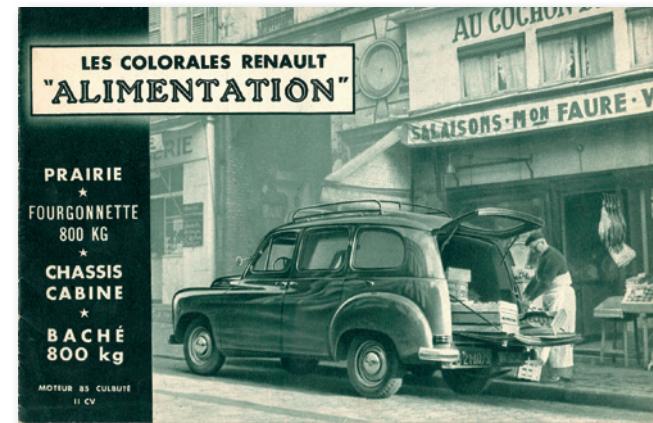
## APPENDIX 1

### Publicity leaflets for craftsmen



## ANNEXE 1

### Les brochures commerciales à destination des artisans



## APPENDIX 2

# French expedition from Tierra del Fuego to Alaska

From September 25, 1951 to May 8, 1952, the Marquette team (named after the French missionary who discovered Mississippi in the 17th century) embarked upon an expedition of approximately 42,000 kilometres in two Renault Colorales – a Savane and a Pick-Up. It was French author, traveller and explorer Jean Raspail, accompanied by five scouts, who undertook this epic journey from Tierra del Fuego (the southernmost point of South America) to Alaska. Renault set up eight spare parts depots along the route, and 1,500 kg of equipment was transported by the Colorale Savane and Pick-Up. On May 7, 1952, the two vehicles arrived in Fairbanks, Alaska, having driven through 17 countries, including Patagonia, the Andes and the Atacama Desert, to complete the first ever road trip across the Americas.

### Extracts from the log book kept by Marc Valette (chief mechanic)

\* October 19, 1951: We left France exhausted by the nervous tension of starting the journey but, after twenty-two days on the road, we have arrived within sight of Buenos Aires fresh, full of energy and ready to tackle any difficulty. (...) While we wait for our vehicles and equipment to be cleared through customs, the Renault dealer is lending us two 4CVs. It will take 11 days to obtain the necessary papers and get them signed by two ministers and 42 department managers.

\* November 2, 1951: At 5 in the evening, we arrived at Mar del Plata, after 410 km on tarmac roads where we averaged 83 kph, driving at 90 most of the time. We only passed three villages on this desperately straight, flat road, lined with deep ruts. The dust, which no goggles can keep out, made us cry earthy tears.

\* January 6, 1952 (NB: in the Andes): The weather is cool and cloudy as we make our way up the long and difficult coast. We are gaining altitude quickly and the engines are losing a lot of power. We need to change the setup of the carburetors.

\* February 13, 1952: The officers give us a host of recommendations before we leave. Apparently we must always keep a weapon handy as these are dangerous parts. On a very bad road surface and with the rain coming down, we cross the Tugueres mountain pass at an altitude of 3,100 metres, then make the descent to Pasto.



\* March 3, 1952: (...) The Savane made it onto the wharf without a problem (at Puntarenas). But while the Pick-Up was in the air, just about to be lifted overboard, a guy snapped on the derrick and the car fell onto the ship's rail. (...) Luckily, no vital components were damaged: the Lockheed pump, gearbox, steering column and driveshaft all remained intact. The running tests were satisfactory and, once the bodywork had been repaired, we left Puntarenas at around 5.30 p.m., after going through customs.



\* March 28, 1952: We receive some news that fills us with joy: an American expedition, whose equipment was supplied by the national constructor F... and whose members were being paid a thousand dollars a month each plus expenses, has had to turn back in Nicaragua, its cars damaged and its men completely exhausted!



\* May 1, 1952: In the morning, the expedition passes "Mile Zero" of the Alaska Highway at Dawson Creek, a small town in northern British Columbia.



\* March 8, 1952: After the usual checks, we leave at 8.30 am, escorted by traffic police cars. At 11 am, we arrive in Fairbanks on a beautiful tarred road, bringing to an end a 160km stage.



So it was that the Marquette team completed the first ever car expedition from Tierra del Fuego to Alaska.

## ANNEXE 2

# Mission française Terre de Feu - Alaska

Du 25 Septembre 1951 au 8 Mai 1952, un raid d'environ 42 000 kilomètres a été réalisé par l'équipe Marquette (du nom du religieux français découvreur du Mississippi au XVII<sup>e</sup> siècle) à bord de deux Renault Colorale, une Savane et un Pick-Up. Jean Raspail, accompagné de cinq scouts, entreprit ce périple pour rallier la Terre de Feu (pointe extrême sud de l'Amérique) à l'Alaska. La Régie Renault constitua huit dépôts de pièces détachées sur le trajet, et 1500 kg de matériel furent transportés par les deux Colorale Savane et Pick Up. Le 7 Mai 1952, ces deux véhicules firent leur entrée dans Fairbanks (Alaska) après avoir traversé 17 pays comprenant notamment la Patagonie, les Andes et le désert d'Atacama..., réussissant ainsi la première liaison transaméricaine.

### Extraits du carnet de bord de Marc Valette (chef mécanicien)



\* 19 Octobre 1951 : Nous avions quitté la France éreintés par la tension nerveuse du départ mais, après vingt-deux jours de navigation, nous arrivons en vue de Buenos Aires frais et dispos, prêts à affronter toutes les difficultés. (...) En attendant le dédouanement de nos véhicules et de l'équipement, l'agent Renault nous prête deux "4 CV". Il faudra 11 jours pour obtenir les papiers nécessaires et la signature de deux ministres et 42 chefs de service.



\* 2 Novembre 1951 : A 5 heures du soir, nous arrivons à Mar del Plata, après 410 km de route macadamisée où nous avons fait du 83 de moyenne en roulant à 90 km/h. Nous n'avons rencontré que trois villages au bord de cette route désespérément droite et plate, bordée d'ornières profondes. La poussière, aucune lunette ne peut filtrer, nous a fait pleurer des larmes terreuses.



\* 6 Janvier 1952 (NB : dans les Andes) : Le temps est frais et nuageux lorsque nous montons la côte constante et difficile. Nous prenons rapidement de l'altitude et les moteurs perdent beaucoup de leur puissance. Il faut changer le réglage des carburateurs.



\* 13 Février 1952 : Les officiers accompagnent notre départ d'un tas de recommandations. Il paraît qu'il faut toujours garder une arme à portée de la main car les parages sont dangereux. Sur une très mauvaise route et sous la pluie, nous franchissons le col de Tugueres, à 3100 mètres, puis descendons sur Pasto.



\* 3 Mars 1952 : (...) La Savane passe bien sur le quai (de Puntarenas). Le Pick-Up étant en l'air s'apprêtait à franchir le bord quand une élingue du mat de charge se rompt et la voiture tombe à cheval sur le bastingage. (...) Par un heureux hasard, aucun organe vital n'a été touché : pompe Lockheed, boîte de vitesses, colonne de direction, arbre de transmission. Les essais de roulage étant satisfaisants, après réparation de la carrosserie, nous quittons Puntarenas vers 17.30, après le passage en douane.



\* 28 Mars 1952 : Nous apprenons une nouvelle qui nous remplit d'aise : une expédition américaine, équipée par le fameux constructeur américain F..., payée mille dollars par mois et par personne, plus les frais, a été obligée de faire demi-tour au Nicaragua, voitures endommagées et hommes complètement épuisés !



\* 1er Mai 1952 : L'expédition franchit dans la matinée le "Mile Zero" de l'Alaska Highway à Dawson Creek, petite ville du nord de la Colombie Britannique.



\* 8 Mai 1952 : Après les vérifications habituelles, nous partons à 08.30, escortés par les voitures de police de la route. A 11.00, nous arrivons à Fairbanks par une belle route goudronnée. Étape de 160 km.



L'équipe Marquette réalise ainsi la première expédition automobile de la Terre de Feu à l'Alaska.



( [www.renault.com](http://www.renault.com) )