

FLORIDE

LES CAHIERS HISTOIRE ET PASSIONS
1959 - 2009



50^e ANNIVERSAIRE DE LA FLORIDE
THE FLORIDE'S 50th BIRTHDAY



ORIGINS

Officially unveiled just before the 1958 Motor Show, the Floride entered production in June 1959 and the first deliveries were made at the height of summer. This event was key given that Renault, which had been mass producing since 1945, was again moving into the niche vehicle market. This was an extraordinary return for those who remembered the pre-war cabriolets: the Primaquatre, the Viva and the Nerva Sport.

The name “Floride” reveals its geographical origins. It all began with a trip to the United States taken by Pierre Dreyfus, Chief Executive of the state-owned Renault company, between 22nd May and 2nd June 1957. Accompanied by the Design Director, Fernand Picard, Dreyfus went to observe the efforts undertaken by Renault Incorporated’s sales teams to introduce the brand new Dauphine to the world’s largest market. The trip was also a chance to meet the biggest names in the American automobile industry, such as the chief executives of General Motors, Ford and Chrysler. On 30th May, Pierre Dreyfus was the guest of the Florida State governor, LeRoy Collins. Collins was an admirer of the Dauphine’s initial success in the US, going so far as to suggest that Dreyfus build an assembly plant in his State, guaranteeing a near-captive audience, with a slice of humour: “You’d have all those Southerners

who wouldn’t have to buy cars from Yankees any more!”. The State’s main Renault dealer, Wendelle Jarrard, impressed upon Pierre Dreyfus one of the particular features of his market – the importance of convertible cars. These informal discussions raised a question at the company’s highest level: why not design a Dauphine cabriolet?

Renault dealers had already pondered this during market studies led by Georges Toublan and within Renault Incorporated, inspired by the infectious enthusiasm of their director, Robert Lamaison. Everyone knew that the success of a European manufacturer in the US would depend on three parallel product offers: a small car, a light utility vehicle capable of becoming a minibus and, finally, a cabriolet. Renault’s design department thus anticipated the question. Its director contacted Luigi Segre, head of Ghia – one of the automotive design companies that flourished after the war – creating in Europe what would become industrial design. This company, which worked on the convertible Dauphine project, was not unknown to Renault, for it was Ghia who had made the finishing touches to the Dauphine: two cuts to trim the rear doors and attach two vents in order to channel fresh air to the engine more effectively. However, this time, Ghia had complete freedom to conceive and design a shape that demanded elegance above all else.

The only limits were industrial in nature: the cabriolet had to use the Dauphine’s underbody, mechanical parts and rolling axles. On 30th May 1957, Picard showed Dreyfus and his hosts the preliminary sketches of a pre-project Dauphine coupé and cabriolet. The vision of a modern, stylish shape, as slender as it was

balanced, was received with great enthusiasm. On that day, though no decisions could be taken given the financial and technical issues yet to be ironed out in France, Dreyfus announced that should the project come to fruition, it would be known as the Floride!



1958 > Présentation de la Floride au salon de l'automobile

GÉNÈSE

Présentée officiellement peu avant le Salon de l’Automobile 1958, la Floride est mise en production en juin 1959, les premières livraisons intervenant au cœur de l’été. L’événement est important puisque Renault, lancée dans la production de masse depuis 1945, s’ouvre sur les véhicules de niches. Un retour remarqué pour tous ceux qui se souviennent encore des cabriolets Primaquatre, Viva ou Nerva Sport d’avant-guerre.

Ce nom Floride révèle une origine, à l’évidence un lieu. Tout vient d’un voyage aux États-Unis qu’effectue Pierre Dreyfus, le président de la Régie Renault, du 22 mai au 2 juin 1957. Accompagné du Directeur des Études, Fernand Picard, il est venu constater les efforts des équipes commerciales de Renault Incorporated pour imposer la toute nouvelle Dauphine sur le plus grand marché du monde. Ce voyage est aussi l’occasion de rencontrer les plus hautes personnalités de l’automobile américaine, notamment les présidents de General Motors, Ford et Chrysler. Le 30 mai, Pierre Dreyfus est l’invité du gouverneur de l’État de Floride, LeRoy Collins. Celui-ci est admiratif des premiers succès de la Dauphine aux États-Unis, allant jusqu’à suggérer à Dreyfus d’installer une usine de montage dans son État, l’assurant avec humour d’une clientèle presque captive : “Vous auriez toute celle des Sudistes qui ainsi ne serait plus obligée d’acheter des voitures aux Yankees !” Le principal distribu-

teur de Renault de l’État, Wendelle Jarrard, préfère insister auprès de Pierre Dreyfus sur l’une des spécificités de son marché, l’importance des voitures découvrables. De ces conversations à bâtons rompus émerge au plus haut niveau de l’entreprise une question : pourquoi ne pas imaginer une Dauphine cabriolet ?

Les commerçants de Renault se sont déjà interrogés, tant au sein des services des études de marché dirigés par Georges Toublan, que de ceux de Renault Incorporated, très motivés par l’enthousiasme communicatif de leur directeur, Robert Lamaison. Il est acquis pour tous que la réussite d’un constructeur européen aux États-Unis

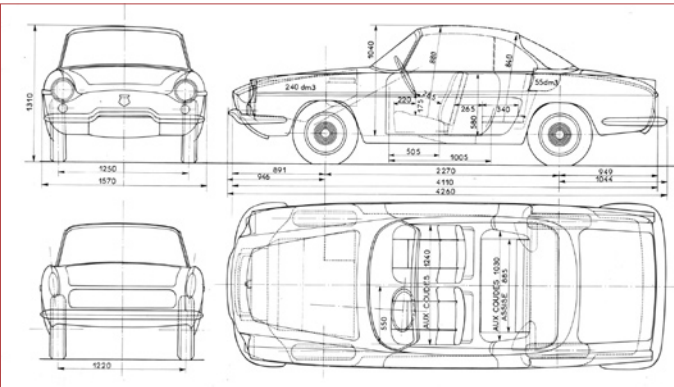
repose sur trois offres parallèles : une petite voiture, un utilitaire léger capable de devenir un microbus, et enfin un cabriolet. Le bureau d’Études de Renault a donc anticipé ce constat. Son directeur a contacté Luigi Segre, le patron de Ghia, l’une de ces maisons de couture automobile qui éclosent depuis l’après-guerre, créant en Europe ce qui deviendra le design industriel. La maison qui travaille sur ce projet de Dauphine décapotable n’est pas une inconnue pour Renault : c’est elle qui a apporté les dernières retouches à la Dauphine, deux coups de ciseaux pour échancre les portes arrière et y coudre deux pinces pour mieux canaliser l’air frais en direction du moteur. Mais cette fois-ci, Ghia a

les coudées franches pour imaginer et dessiner une ligne que l’on souhaite par-dessus tout très élégante. Ses seules contraintes sont industrielles : le cabriolet devra utiliser le sous-assement de la Dauphine, de même que ses éléments mécaniques et ses trains roulants. Le 30 mai 1957, Picard peut dévoiler à Dreyfus et ses hôtes, les premiers clichés d’un avant-projet de Dauphine coupé et cabriolet. L’accueil est très enthousiaste à la vue d’une ligne aussi effilée qu’équilibrée, moderne et classieuse. Ce jour-là, alors que rien ne peut être décidé compte tenu des questions financières et techniques à régler en France, Dreyfus annonce que si ce projet se réalise, il s’appellera Floride !



1960 > La Floride aux Champs Élysées

MADE IN FRANCE



1958 > Dessin technique de la Floride

On his return to France, Dreyfus set out the launch conditions for the Floride: which market, what price and which plant? Though the customer base for cabriolets was structurally very narrow, the Floride's could be expanded thanks to the option of offering a standard convertible, a convertible hardtop version and a coupé equipped with a permanent, detachable roof, giving three variations. It was a range within the niche range and allowed the Floride

to become 'the young car for all ages'. The vehicle was aimed at couples with young children and, more particularly, women, with one eye on the emerging second car market. With its cheerful colours and matching interiors, whitewall tyres and optional car radio, the Floride moved Renault away from the popular car. However, thanks to the parts it borrowed from the Dauphine – in particular its Ventoux engine – the production cost was



1959 > Vue 3/4 arrière de la Floride

kept low, giving a selling price of around 870,000 francs (£11,600), i.e. around 50-60% cheaper than the competition! At that price, customer infatuation was instant, even though production had not yet begun.

Swamped by the success of the Dauphine, the Flins plant was unable to find even the tiniest space for the Floride. Production was thus shared between the companies Chausson

and Brissonneau-&-Lotz, with the latter performing final assembly via the reinforcement of several engineering managers and team of experts reassigned from Flins and Billancourt. This situation was further complicated by the public's unexpected enthusiasm: with a daily production rate of 50-75 units per day, the Floride had to reach 200-250 units per day to meet demand – a tooling investment of 700 million francs!



1960 > Floride cabriolet



1960 > Dessin de la Floride avec hard top

MADE IN FRANCE



1960 > Ligne de fabrication dans l'Usine de Brissonneau & Lotz

Retré en France, Dreyfus pose les conditions du lancement de la Floride : quel marché, quel prix et quelle usine? Si la clientèle des cabriolets est structurellement très étroite, celle de la Floride pourrait s'élargir grâce à la possibilité d'offrir sur la même base que la découvrable, une version hard-top – dite convertible – et un coupé doté d'un toit rapporté, mais fixe, soit trois variantes. Une gamme dans la gamme des niches qui doit permettre à la Floride de devenir "la

voiture jeune de tous les âges". Il s'agit de séduire les couples avec jeunes enfants, et plus encore les femmes, notamment dans une optique de l'émergence du marché de la seconde voiture. Couleurs gaies et intérieurs assortis, pneus à flancs blancs et autoradio en option, la Floride écarte Renault de la voiture populaire. Pourtant, grâce aux éléments mécaniques empruntés à la Dauphine – notamment son moteur Ventoux –, le coût de revient est très serré,



permettant un prix de vente de l'ordre de 870 000 francs – 13 000 € –, soit environ 50 à 60% moins cher que la concurrence! À ce prix, l'engouement de la clientèle est immédiat... alors que la production n'a pas encore démarré. Submergée par le succès de la Dauphine, l'usine de Flins est incapable de laisser la moindre place à la Floride.

La fabrication se fera donc à l'extérieur, entre les établissements Chausson et

Brissonneau-&-Lotz, ces derniers assurant le montage final grâce au renfort de plusieurs chefs des méthodes et d'une escouade de professionnels détachés de Flins et Billancourt. Et cette situation se complique encore du fait de l'accueil imprévu du public : imaginée pour une cadence de 50 à 75 unités par jour, la Floride doit atteindre les 200 à 250 voitures-jour pour répondre à la demande, soit un investissement de 700 millions de francs d'outillages !



1959 > Cabriolet convertible et coupé à pavillon fixe



1960 > Floride devant concessionnaire Renault

FROM AMERICA TO EUROPE

The New York Show in January 1959 provided an opportunity to introduce the Floride to the US. For marketing reasons the car was renamed the Caravelle, after the twin-engine jet that embodied French know-how. This was a savvy use of the made in France concept. The typically French stand, decked out in red, white and blue and with a Parisian theme, saw scenes of euphoria. Advertised by Brigitte Bardot, the Caravelle brought in 13,000 orders. The only slight problem was that they were all for cabriolets, which were not scheduled to arrive before autumn 1959. This would be leaving

it too long for an unpredictable customer base, exacerbating the difficulties of selling a highly –seasonal model. Renault understood this very quickly and made regular improvements to the Floride such as enhanced colours as well as technical changes like Aerostable suspension, R8 and R8 Major engines –which boasted extra horsepower–, a four-speed gearbox and disc brakes. Known in Europe as the Floride S (1962) and the Caravelle, the Renault convertible produced 117,113 units over a decade until 1968.



Présentation de la Floride rebaptisée Caravelle à Boston



1959 > La marraine de la Floride, Brigitte Bardot

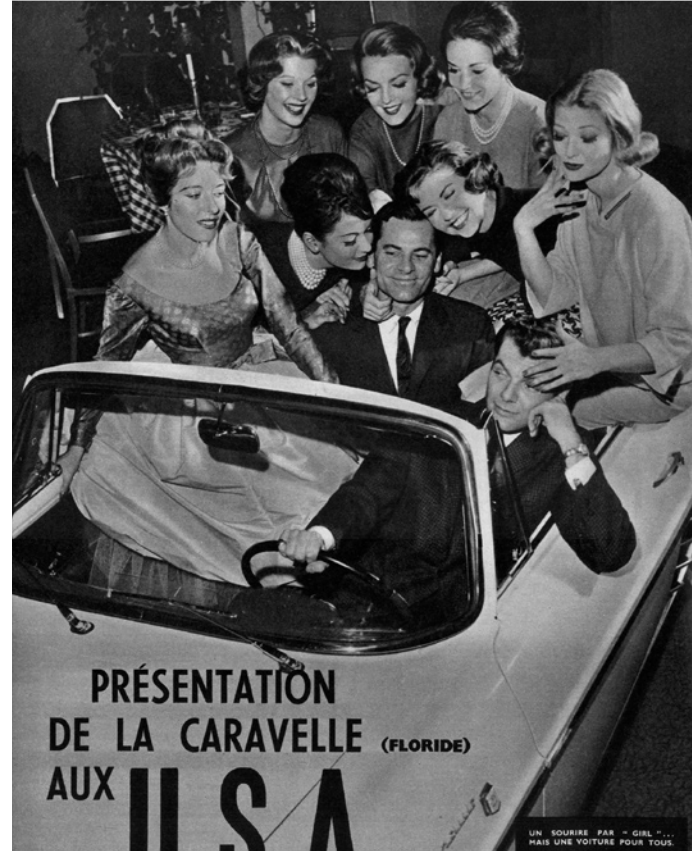


1960 > Séance photo place Vendôme, Paris

DE L'AMÉRIQUE À L'EUROPE



Présentation de la Floride rebaptisée Caravelle à Honolulu



Extrait de Renault magazine

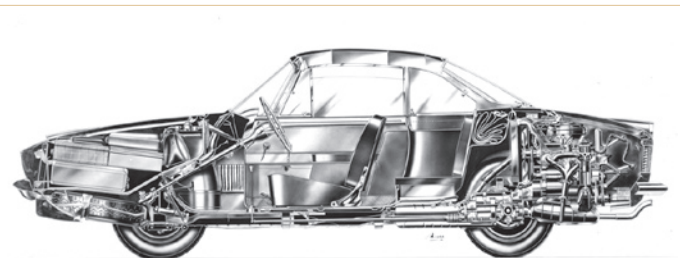
La foire de New York, en janvier 1959, est l'occasion de présenter la Floride aux États-Unis. Pour des questions de marketing, la voiture est rebaptisée Caravelle, du nom du biréacteur qui incarne le savoir-faire français, un made in France savamment utilisé. Sur un stand so french, tendu de bleu-blanc-rouge très styled in Paris, c'est l'euphorie. La Caravelle, dont Brigitte Bardot est la marraine, draine 13 000 commandes. Seules réserves, il ne s'agit que de cabriolets, et ceux-ci n'arriveront pas avant l'automne 1959. De quoi laisser trop de temps à une clientèle versatile, et de ce fait amplifier les difficultés liées à la vente d'un

modèle particulièrement saisonnier. Renault le comprend vite, apportant régulièrement des améliorations à la Floride, par des teintiers enrichis, mais aussi des évolutions techniques qui voient l'installation de la suspension Aérostable, la monte des moteurs de R8 puis de R8 Major –toujours dotés de quelques chevaux supplémentaires–, l'équipement d'une boîte à quatre rapports et de freins à disques. Devenue en Europe, Floride S (1962) et Caravelle (1963), la découvrable de la Renault est produite une décennie, jusqu'en juillet 1968, atteignant 117 113 unités.



Version US avec les bananes de pare-chocs spécifiques

FLORIDE TYPE R 1092



1960 > Vue en coupe de la Floride



1961 > Arrière de Floride



1961 > La Floride en famille



1961 > Floride cabriolet convertible

The Floride R1092 was equipped with a four-cylinder engine based on the Dauphine's Ventoux, with 845 cc and 40 SAE hp at 5,000 rpm, allowing it to reach speeds of 125 km/h (77 mph).

It had a three-speed gearbox, two of which were synchronised, but 200 Francs would buy a four-speed version, three of which were synchronised.

The Floride had "four wide-drum hydraulic brakes remaining effective whatever the braking force, duration and repetition".

Eight colours were available: Kilimanjaro white, Narvik blue,

Hoggar blue, Bahama yellow, Borneo green, Trinidad red, Harvard grey and 5th Avenue black.

Each of these colours came with matching trim. The coupé version came with fabric or imitation leather upholstery, whilst the cabriolet was available in imitation only.

The Floride was equipped with a wide and deep boot that could hold several suitcases, with the spare wheel kept in a special compartment underneath. The two front seats had reclining backrests and could slide according to the occupant's preference, whilst the rear bench seated additional passengers.

La Floride type R1092 est équipée du moteur 4 cylindres en ligne dérivé du Ventoux de la Dauphine, de 845 cm³ et d'une puissance de 40 ch SAE au régime de 5 000 tr/min lui permettant d'atteindre la vitesse de 125 km/h.

Elle dispose d'une boîte de vitesses à trois rapports dont deux sont synchronisées, mais il est également possible d'obtenir pour 200 Francs de l'époque, une version à quatre rapports dont trois synchronisés.

Quant aux freins de la Floride, il s'agit de "quatre freins hydrauliques à large tambours gardant toute leur efficacité quelle que soit la violence, durée et répétition du freinage."

8 teintes sont disponibles : blanc Kilimandjaro, bleu Narvik, bleu Hoggar,

jaune Bahama, vert Bornéo, rouge Trinidad, gris Harvard, noir 5^e Avenue.

A chacune de ces teintes correspond une garniture assortie. La version coupé propose une garniture en drap et en simili alors que le cabriolet est entièrement disponible en simili.

La Floride propose un large et profond coffre permettant de ranger plusieurs bagages, la roue de secours se trouvant disposée dans un logement spécial sous le coffre. Deux sièges avant dont le dossier est inclinable coulisent pour s'adapter à la conduite de chacun, et une banquette arrière permet d'installer des passagers supplémentaires.

FLORIDE S ET CARAVELLE TYPE R 1131

The Floride S and the Caravelle kept the standard shape of the Floride but used identical mechanics in both versions to provide better performance. Equipped with a 956 cc Sierra engine producing 51 SAE hp at 5,500 rpm, both versions could now reach 135 km/h (84 mph). Lockheed disc brakes were installed and the radiator was moved behind the engine.

In terms of aesthetics, the side air intake vents and rear grille were removed and new perforated wheel rims added.

The Floride S and the Caravelle came in two body versions:

La Floride S was the "sporty, airy convertible" with a removable roof. It was equipped with two reclining-backrest seats and a rear bench that could seat two extra passengers or be slid back to accommodate luggage.

The Caravelle was the four-seater "Luxury touring car with exceptional comfort: soft Aeromousse reclining front seats, spacious rear bench, excellent air conditioning, map pockets, side armrests... all the little details for a really comfortable car".

La Floride S et la Caravelle gardent la ligne initiale de la Floride mais proposent à travers une mécanique identique aux deux versions de nouvelles performances. Équipées d'un moteur type Sierra de 956 cm³, 51 ch SAE à 5500 tr/min toutes deux peuvent désormais atteindre 135 km/h. Des freins à disques "Lockheed" sont installés, et le radiateur a été reporté en arrière du moteur.

Côté esthétique, les ouïes latérales d'entrée d'air ont été supprimées ainsi que la grille arrière et de nouvelles jantes ajourées ont pris place.

La Floride S et la Caravelle proposent deux versions de carrosserie :

La Floride S est la "décapotable Grand Sport, Grand Air" avec un toit amovible pour l'hiver. Elle est équipée de deux sièges à dossier inclinables, et d'une banquette arrière permettant de transporter deux autres personnes ou bien en la rabattant d'emporter plusieurs bagages.

La Caravelle est le coupé quatre places "Grand Tourisme, Grand Luxe" offrant un confort exceptionnel : souplesse des sièges avant en Aëromousse et inclinables, spacieuse banquette arrière, climatisation parfaite, poches aumônières, accoudoirs latéraux... beaucoup de petits détails qui en font un véhicule de grand confort".



Affiche publicitaire



1963 > Caravelle type R1131



1963 > Siège inclinable



1962 > Floride S et Caravelle

CARAVELLE 1100 TYPE R 1133

In June 1963, the Floride name disappeared from the catalogue (for the model year 1964) and was replaced by Caravelle.

The Caravelle R1133 was equipped with a four-cylinder Sierra 1100 engine producing 55 SAE hp at

5,100rpm, a fully-synchronised four-speed gearbox and disc brakes on all four wheels.

With this new engine, it was now able to reach a maximum speed of 140 kmh (87 mph).

En juin 1963, le patronyme Floride disparaît du catalogue (soit pour l'année du modèle 1964) en faveur du patronyme Caravelle.

La Caravelle R1133 accueille un moteur 4 cylindres Sierra 1100, d'une puissance de 55 ch SAE à

5 100 tr/min, une boîte de vitesses à quatre rapports toutes synchronisées et des freins à disques sur les quatre roues.

Avec ce nouveau moteur, elle atteint désormais une vitesse maximum de 140 km/h.



1963 > Caravelle 1100



RENAULT CARAVELLE "1100" CABRIOLET MODELE 1964

1964 > Publicité pour la Caravelle 1100



1964 > Caravelle 1100



1963 > Calandre avant

CARAVELLE 1100 S TYPE R 1133



1966 > Caravelle 1100 S

In 1965 the Caravelle 1100 S was unveiled. This car resembled its sister but boasted some aesthetic and technical modifications: new rectangular indicators were installed under the headlights and a Renault diamond logo was added to the front, above the Caravelle lettering.

The dashboard was redesigned and now featured two circular dials, one of which was a rev counter. The steering wheel was also reworked and now had two spokes trimmed with imitation perforations.

Finally, a differential opening dual-body Weber carburettor was fitted, allowing the new Caravelle to increase its power from 55 hp at 5,100 rpm to 57.5 SAE hp at 5,500 rpm.

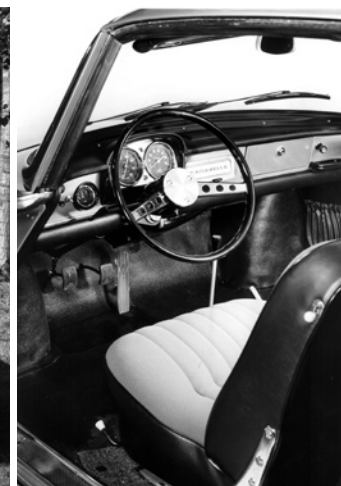
En 1965 est dévoilée la Caravelle 1100S qui ressemble à sa sœur mais de nouvelles modifications esthétiques et techniques sont apportées : de nouveaux clignotants de forme rectangulaires sont installés sous les optiques ; un losange Renault vient désormais prendre place sur la face avant du véhicule, au-dessus du lettrage Caravelle.

Le tableau de bord est remanié et accueille maintenant deux cadrans circulaires dont un compte-tours. Le volant a également été redessiné et présente deux branches agrémentées de fausses perforations.

Enfin, grâce au montage d'un carburateur Weber à double corps à ouverture différentielle, cette nouvelle version de Caravelle passe d'une puissance de 55 ch à 5 100 tr/min à 57,5 ch SAE à 5 500 tr/min.



1965 > Caravelle 1100 S



1966 > Tableau de bord



1965 > Caravelle 1100 S



(www.renault.com)

HISTOIRE ET COLLECTION

FR RSC BL2 1 70 - 1967 RUE DU VIEUX PONT DE SÈVRES - 92100 BOULOGNE BILLANCOURT
histoire.collection@renault.com