

## Renault Floride &amp; Caravelle (1958-1968)

# Haute couture

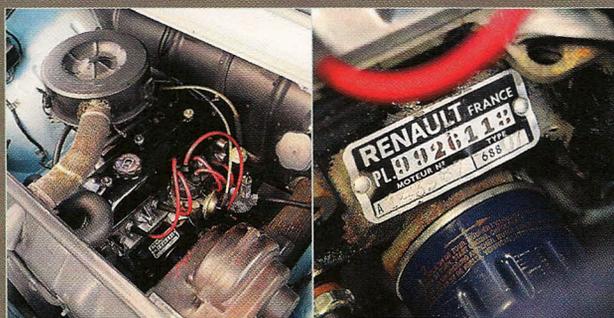
Bercée par un *swinging sixties* à la française, la Renault Floride connaîtra une carrière assez longue. Issue de la Dauphine, dessinée en Italie et baptisée par Brigitte Bardot, la belle ne demande toujours... qu'à vous séduire !

**L**a France "reconstruite", on pense désormais à profiter de la vie en ce début des années 1950. La production automobile ne cesse de croître et les constructeurs proposent avec plus ou moins de succès autre chose qu'une camionnette ou une familiale dans leur catalogue. Les maîtres carrossiers nationaux d'avant-guerre n'exerçant plus pour la plupart, on fait appel à des artisans étrangers, italiens en l'occurrence, les seuls ayant entrepris une mutation afin de passer de l'artisanat au stade "industriel". La Régie Nationale des Usines Renault (entreprise publique à l'époque) n'y échappe pas et confie en 1957 l'étude d'un cabriolet et d'un coupé Dauphine à Ghia. Le but visé n'est rien moins que le marché américain, alors en pleine expansion et friand d'exotisme. Étant déjà sous contrat avec Volkswagen et Karmann, Ghia se voit contraint de décliner cette commande. C'est du moins la version officielle. Luigi Ségré, le patron, fait alors sous-traiter l'étude par un confrère, Pietro Frua, avec un contrat bien réel cette fois. Disposant déjà d'un projet tombé à l'eau, il décide simplement de le transposer sur la plateforme de la Dauphine. La maquette initiale devait reposer sur un châssis... Maserati ! En "représailles" pour non-paiement, Frua expose la Dauphine GT (tel est son nom) au salon de Genève 1958 au grand dam des pontes de Renault alors présents. Il s'avère que la Régie avait bien réglé la note à Luigi Ségré mais que ce dernier avait "omis" de payer son confrère ! Bref, le prototype est par la suite modifié chez Renault (principalement l'intérieur) pour être cette fois présenté très officiellement en fin d'année...

TEXTE : LUC FABE — PHOTOS : PIERRE-YVES GAULARD

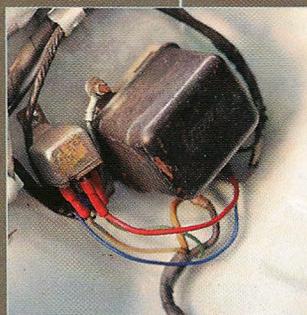
Tous nos plus chaleureux remerciements à Nicolas Defosse de la société GT Spirit ([www.gt-spirit.fr](http://www.gt-spirit.fr)) pour son aide précieuse.

## ● UTILISATION/RESTAURATION



### Moteur

Aussi bien le Ventoux (845 cm<sup>3</sup>) que le Sierra (1 108 cm<sup>3</sup>) sont des mécaniques très solides. Le premier a été vu sous le capot des R4 et R5 jusque dans les années 1980, le second dans la Clio première du nom, c'est dire ! S'agissant du Ventoux, le pignon de distribution en céloron (durée de vie entre 50 000 à 60 000 km) est sa seule faiblesse et a souvent été remplacé par un modèle en aluminium. Il souffre surtout d'un circuit de refroidissement par air forcé et d'une pompe à eau un peu faible. Plus embêtant, le bloc peut se fendre si le liquide gèle. Avec cette mécanique, les 100 000 à 120 000 km sont possibles sans interventions majeures. Le Sierra n'est pas concerné puisque le radiateur se trouve à l'extrême arrière, qu'il bénéficie d'une meilleure évacuation et d'un circuit plus fiable. Les 200 000 km ne lui font pas peur. C'est en général à ce kilométrage qu'on lui remplace sa chaîne de distribution. Sachez que ces deux blocs possèdent des chemises amovibles permettant l'opération "coup de fouet" en un temps réduit.



### Système électrique

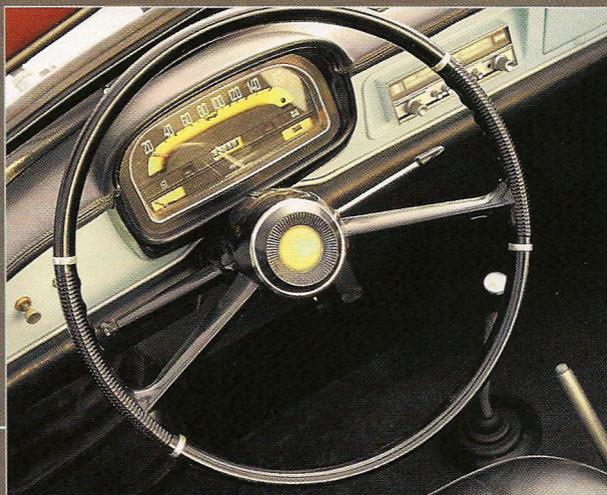
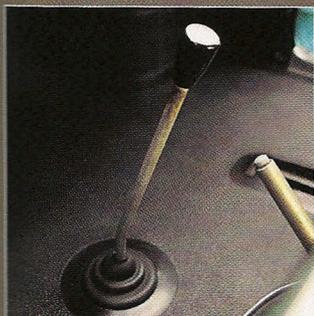
Connections et points de masse à vérifier (oxydation, corrosion) de même que les équipements. Attention, les R 1092 européennes possèdent un circuit en 6 volts.

## Transmission

Pas de gros problèmes. La commande de boîte devient encore moins précise avec le temps, voire inopérante, (silentbloks) mais sa réparation n'est guère onéreuse.

Plus ennuyeux, les roulements de sortie de boîte autorisant le mouvement vertical qui sont très sollicités (jeu dans les demi carters en alliage, endommagement). Le synchro de 2<sup>e</sup> est également sujet à l'usure prononcée par une utilisation très fréquente de cette vitesse (boîtes à 1<sup>er</sup> non synchronisée).

Aucune information quant au vieillissement de l'embrayage Ferlec et de la boîte automatique.



## Direction/Suspension

Outre une usure normale et/ou un défaut de graissage, les trains roulants sont sensibles aux réglages qu'il convient d'effectuer régulièrement, tout comme la pression des pneus (1 kg à l'avant, 1,6 kg à l'arrière). D'autre part, les sangles des demi-essieux arrière sont importantes car en limitant le débattement des roues, celles-ci évitent de passer sous la caisse lors d'une prise de virage un peu trop optimiste. Si elles sont encore en place, veiller à ce qu'elles ne soient pas détendues.

## Conception/Structure

Le seul vrai point noir des Floride et Caravelle : la structure non protégée offre un vaste choix à l'humidité de pénétrer et surtout de stagner ! Sans compter que seuls les ouvrants sont amovibles (ailes soudées).

Le poste le plus cher en cas de dégâts importants... Voici la liste des points à vérifier :

longerons, planchers d'habitacle et de coffre, passages de roues, jupe arrière et bac à capote (cabriolet et convertible). Ne pas oublier les bas de caisse,

de portes et d'ailes mais aussi les supports

de phares. Le coupé est en fait un cabriolet sans capote dont le toit est boulonné à la caisse, donc *a priori* pas sujet aux déformations entre ladite caisse

et les portes. Si tel est le cas,

alors la caisse est

difficilement

restaurable...



## Sellerie/Accessoires

La finition est correcte pour peu que le véhicule n'ait pas subi les affres des intempéries (décapoté en plein soleil, étanchéité de la capote, etc.).

## Freinage

Rien à signaler. Sur un véhicule immobilisé depuis un certain temps ou roulant peu, contrôler l'état des divers éléments en caoutchouc pour cause de dessèchement (flexibles, joints divers...)

sous peine de fuite de liquide. Les étriers sont très sensibles à l'humidité et... par ailleurs introuvables !

**Entretien** Vidange moteur tous les 5 000 km, boîte tous les 20 000 km. Remplacement des liquides de refroidissement et de freins tous les 2 ans. Réglage de la carburation tous les 10 000 km et des culbuteurs tous les 20 000 à 30 000 km. Graissage de la direction tous les 10 000 km, des moyeux avant tous les 20 000 km et moyeux arrière tous les 50 000 km.

### Points forts

- Esthétique plaisante
- Fiabilité mécanique
- Entretien facile
- Cote raisonnable

### Points faibles

- Performances (845 et 956 cm<sup>3</sup>)
- Comportement routier (si trains roulants négligés)
- Corrosion
- Certaines pièces indisponibles