

Renault Floride

# 50 ANS ET TOUJOURS SEDUISANTE

Le 15 mai, la Floride a fêté son demi-siècle. Produite à 117.039 exemplaires jusqu'en 1968, elle constitue une parenthèse dans l'histoire de la Régie Renault, tout entière occupée à augmenter ses cadences dans une logique économique qui privilégie le volume à la segmentation des marchés. L'idée même de diffuser alors un cabriolet est en effet si incongrue qu'elle mérite une explication de texte, d'autant que sa genèse n'a pas été de tout repos. Retour sur un feuilleton à rebondissements.

Texte et Photos Frédéric Fuzier



Le blanc Kilimandjaro de cette Floride était l'une des teintes figurant au catalogue 1960, qui comprenait également un vert Borneo métallisé, un jaune Bahamas (en réalité un Havane métallisé), un rouge Trinidad, un bleu Narvik et un bleu Hoggar.



Le paradoxe industriel est de taille. Alors que Renault jette toutes ses forces dans la bataille américaine pour imposer sa Dauphine sur un marché où combien juteux, voilà que débarquent un ovni. Un cabriolet. Une voiture de niche, tout juste bonne à glaner quelques miettes sur un marché dominé par les Italiens et Allemands. L'idée est d'autant plus saugrenue que la Régie a réorienté la production de ses lignes de Haren-Vilvorde en Belgique, de Billancourt et de Flins. Pourquoi diable les perturber avec une auto dont on sait parfaitement qu'elle ne pourra guère dépasser la centaine d'exemplaires mensuels (ce sont les prévisions les plus optimistes lors du démarrage) ? L'histoire commence fin 1955. Jean Rédélé, le créateur de la marque Alpine, entre en scène. « Avec M. Escoffier, mon beau-père, explique-t-il [1], on a évoqué [une] idée de GT à la française, et on l'a présentée, chez Renault, à Fernand Picard [2]. Celui-ci, sans pouvoir prendre position sur l'idée en question, nous a fait livrer une des premières Dauphine de présérie. A charge, pour nous, de la faire carrosser comme nous le souhaitions, mais en Italie, chez Ghia, qui était son préféré. » Au volant de cet exemplaire peint en noir, Rédélé se rend alors à Turin pour s'entendre dire par Luigi Segre que ses ateliers sont trop débordés pour s'occuper d'un tel projet, et qu'il le sous-traitera chez Frua. En fait, ce que ne peut lui avouer le patron de Ghia, c'est qu'il est lié par un contrat d'exclusivité avec Karmann pour qui il a dessiné un

cabriolet-coupé sur la base de la Cocinelle. La solution Pietro Frua est donc une manière élégante de ne pas froisser les Allemands, et encore moins un client comme Renault. Mais, poursuit Jean Rédélé, si Frua « réalisa la voiture dans un délai relativement bref, en s'inspirant d'études déjà faites pour un autre constructeur, je n'étais pas satisfait du résultat, [...] et j'ai aussitôt exprimé mon sentiment à Fernand Picard. A savoir que le véhicule me paraissait trop lourd et un peu trop volumineux pour la cylindrée du moteur, indépendamment des réserves que je pouvais avoir sur l'aérodynamisme de la voiture. Ça n'a pas eu l'heur de plaire. La voiture est revenue chez nous, et nous l'avons payée [3] ». Fin du premier épisode. Le scénario rebondit en mai 1957. Fernand Picard, en visite aux Etats-Unis, montre à Wendelle Jarrard, un distributeur régional, les plans que vient de lui remettre Luigi Segre. Ce sont ceux de la première version, mais remaniés à la demande de Picard lui-même, pour se déclinier en coupé et cabriolet. Jarrard est enthousiaste, et la nouvelle se répand comme une traînée de poudre à

**Pour la deuxième fois, Ghia sous-traite l'étude de la Floride à Pietro Frua**

tout le réseau qui se voit déjà disposer d'un deuxième véhicule, plus glamour que la Dauphine et capable de rivaliser avec les Karmann-Ghia. De retour en France, le directeur des Etudes relate son voyage à Pierre Dreyfus, et parle de cette Floride, ainsi baptisée par les Américains en souvenir de leur rencontre à Tallahassee, capitale de cet Etat. Le nouveau P.-D.G. fait la moue. En pleine restructuration des usines, voilà un projet qui n'entre pas dans le cadre très strict qu'il a fixé. Mais il accepte cependant d'aller plus loin, « à condition de trouver un carrossier extérieur aux usines pour réaliser totalement cette voiture comme sous-traitant [...] et que le moteur de la Dauphine, la mécanique et la plate-forme puissent être utilisés à 100 % [4] ». Fort de cet encouragement, Picard se rend alors à Turin pour demander à Ghia de reprendre le travail et achever au plus vite un prototype dont il est convenu qu'il sera livré en décembre. Dans le même temps, il entame des discussions avec Fritz Ukena, le directeur de Wilhelm Karmann GmbH, désireux d'être associé à la phase industrielle. Mis au courant par Segre lui-même de ce qui se prépare, il joue les pragmatiques, se disant que s'il perd quelques parts de marché avec son dérivé Cox, il pourra se rattraper avec la Floride. Idée qui effleure au même moment Ghia, lequel suggère à Picard de l'inclure dans l'appel d'offres. L'affaire se complique sérieusement et il devient bien difficile de ménager les susceptibilités, d'autant qu'une fois encore, le dessin est sous-traité chez Pietro Frua.

Or, Pierre Dreyfus ne souhaite pas voir un carrossier étranger associé à la production de la Floride, craignant, outre des transferts technologiques inévitables, de ne pouvoir peser suffisamment fort sur un partenaire dont il n'aurait été qu'un client parmi beaucoup d'autres. Picard cherche donc une alternative franco-française, et il se tourne vers Chausson, qui est et se tourne vers Chausson, qui se chargeait de la fabrication des outillages et du montage de la caisse en blanc, mais ne pouvait exécuter la peinture, ni la sellerie et l'assemblage, ses ateliers n'ayant aucune disponibilité et aucune possibilité d'extension ». Picard se souvient-il alors du projet Rédélé ? Le constructeur dieppois en est persuadé. 40 ans après, il affirmait avoir soumis à Renault une véritable solution industrielle clés en main : « L'idée était de faire réaliser [la] Dauphine GT par un carrossier. Et nous souhaitions y associer Paget et Varner qui devaient, plus tard, produire les breaks ID 19. Ces carrossiers de Levallois étaient intéressés, à condition que Renault se mouille dans l'affaire. » Devant les doutes suscités par cette idée, il aurait alors suggéré de faire appel à Brissonneau, qui avait débuté l'assemblage de la 4 CV cabriolet en fibre de verre de Louis Rosier dans un atelier ferroviaire installé à Creil. Ce que dément formellement Fernand Picard, et à mots couverts, Yves Brissonneau, ce dernier affirmant que « ça s'est fait tout simplement. J'avais des contacts avec Renault, et plus particulièrement avec le bureau d'études. Un jour, ils m'ont dit avoir en préparation un cabriolet

**Scandale au Salon de Genève : le projet est dévoilé sur le stand d'un concurrent de Ghia**

chez Ghia en Italie. A Creil, nous avions de la place, la fabrication des locomotives ayant été intégralement transplantée à La Rochelle [5] ». Picard est plus mesuré à l'égard de cette apparente facilité. « Yves Brissonneau [...] avait déjà tenté une expérience désastreuse de construction d'un prototype de voiture [6] », écrit-il avec un brin de condescendance avant d'ajouter que, malgré la présence de Raoul Guillemard, un ancien de Renault à la tête de l'entreprise, les négociations furent difficiles. Mais l'accord finalement signé aboutit à la construction d'une usine de 39.000 m<sup>2</sup> où l'on assemblera les tôles embouties par Chausson avec la plate-forme livrée par la Régie Renault, avant de procéder à la peinture, au garnissage (la sellerie est réalisée sur place dans un bâtiment de 1.259 m<sup>2</sup>) et au montage de la mécanique. Ce problème réglé, reste à valider l'étude menée chez Ghia où l'on joue au chat et à la souris avec Picard qui, dans ses mémoires, se souvient avoir été plusieurs fois dans les ateliers du carrossier à Turin suivre l'état d'avancement du prototype. Il ne sait pas encore qu'il se fait gentiment rouler dans la farine, et que tout le projet a

été, une nouvelle fois, sous-traité chez Frua. Ce qui va valoir un rebondissement à cette histoire. La Floride deuxième mouture est pour l'heure livrée comme prévu en décembre. Elle reprend le châssis-cadre de la Dauphine auquel ont été greffées des extensions de longerons à l'AV comme à l'AR afin d'accepter une carrosserie qui dépasse les 4,2 m en longueur (3,94 m sur une Dauphine), mais la résistance à la torsion a manifestement été sous-estimée, malgré le gousset de renfort des pieds de portes et ceux qui viennent de part et d'autre des longerons. Les essais entamés en janvier 1958 en Sicile confortent cette impression, mais l'époque n'est pas à la remise en question et, comme pour la campagne de tests qui avait précédé le lancement de la Dauphine, Picard minimise les soucis rencontrés. Il met l'accent sur les performances qu'il estime supérieures à celles de la Karmann-Ghia, sans l'appuyer cependant par un test comparatif. Et quand il ajoute que « la tenue de route est meilleure que celle de la Dauphine, du fait de l'augmentation de rigidité de la plate-forme », il vaut mieux en sourire...

- [1] Entretien avec Jean-Patrick Baraillé le 4 mars 1997.
- [2] Directeur des Etudes.
- [3] Jean Rédélé l'a conservée un certain nombre d'années avant de la vendre en Côte d'Ivoire, où elle a disparu.
- [4] In Histoire de la Dauphine, Fernand Picard, De Renault Frères à Renault Régie Nationale, décembre 1987, p. 140.
- [5] Entretien avec Philippe Sauvat et Paul Frayse en novembre 2002.
- [6] Il s'agit de la 4 CV Brissonneau-et-Lotz.



Très lisible, le bloc d'instrumentation est identique à celui de la Dauphine. On regrette toutefois l'absence d'un totalisateur partiel et on notera les marquages qui, au fil des ans, supportent mal la chaleur et se "gondolent" étrangement.



Caractéristique des premiers modèles, la petite roulette de l'accélérateur sera remplacée en octobre 1960 par une pédale plate, articulée au sol.



Les sièges se rabattent largement pour laisser l'accès aux places AR. Notez l'élégant compas d'articulation chromé.



La planche de bord de la Floride de Jean-Paul n'a jamais été restaurée. Seule petite modification, le bouton de la boîte à gants fermant à clé provient d'une Renault 16 !



Les portières de la Floride s'ouvrent pratiquement à 90° pour une accessibilité aisée.



De chaque côté, un plafonnier pour fouiller dans les aumônières de garnissage de passage de roue.



Signe évident d'une finition haut de gamme, les seuils de portes en alu, gravés "Floride".



Sous cet angle, on apprécie mieux le travail des stylistes qui ont creusé les flancs pour permettre l'implantation des écopes destinées à amener de l'air au radiateur. Dessin prolongé sur les ailes.



L'habitabilité aux places avant est assez étonnante, réservant notamment une belle longueur pour les jambes. Les sièges sont également larges et moelleux.



Les places arrière, assez exigües, se destinent plus à de jeunes enfants qu'à des adultes. Le dossier se rabat pour obtenir un espace de chargement plat supplémentaire pour les bagages.

an-Paul Pannequin et Renault Floride de 1960

# "La voiture du futur !"

« La Floride, explique Jean-Paul Pannequin, c'est d'abord un souvenir de gamin. Avec ses lignes tendues, ses ailes AR en pointe, elle tranchait singulièrement avec les autos rondouillardes de l'époque, comme les 4 CV, Dauphine ou Aronde. Pour l'enfant que j'étais, c'était la voiture du futur ! » L'âge venant, Jean-Paul a repensé à celle qui avait marqué son enfance d'une empreinte indélébile, avec la ferme intention de profiter de sa conduite en plein air sous le soleil du Nord. Grâce à l'aide d'un ami du club Dauph'Stock, il met la main sur un bel exemplaire, du côté de Béthune. « Elle appartenait à un type qui l'avait achetée pour le mariage de son frère. Elle a transité par l'Oise, mais elle vient de Paris, comme le montrent les anciennes plaques aux numéros peints au pochoir. » Très saine, elle a juste nécessité d'une peinture extérieure dans la couleur d'origine, blanc Kilimandjaro, et d'une reféction de la capote. « Mécaniquement, on s'est contenté d'un kit chemises-pistons. Il faut dire qu'elle n'a que 80.000 km. » Depuis 11 ans, Jean-Paul vit un mariage sans ombre avec sa belle Floride, en jouissant au maximum du moindre rayon de soleil de sa chère région pour rouler le nez au vent. Car il fait toujours beau dans le Nord... ■



## REDECOUVERTE RENAULT FLORIDE



La poupe se termine sur une grille d'aération encadrée par de petits ailerons. Un artifice stylistique très recherché dans les années 50.

## REDECOUVERTE RENAULT FLORIDE

### Pour en savoir plus

Le FCCF (Floride Caravelle Club de France) et son président Patrick Revolton (T. 03.87.96.28.87) ont organisé, du 17 au 29 mai, un Tour de France pour commémorer dignement les 50 ans de la Floride. Avec, en point d'orgue, une réunion internatio-

nale en partenariat avec le CAR Ile-de-France, du 29 au 31 mai. Le Nord possède également une association d'amateurs de Floride et Caravelle, le Flocarnord, qui regroupe une centaine de membres (Bernard Montpellier : 03.20.51.77.33).



L'enjoliveur de jante est magnifique. Mais il a tendance à tourner lorsqu'il vieillit, coupant alors la valve de la chambre à air. Pour l'éviter, il ne faut surtout pas oublier de monter un centreur de valve.

Comme sur la Dauphine, la roue de secours dispose de son petit panier.



Le petit 845 cm<sup>3</sup> semble un peu perdu sous le capot AR de la Floride ! En contrepartie, l'accessibilité mécanique est royale.

### Passeport technique Renault Floride

▼ **Moteur**  
Type 670-5, 4 cylindres en ligne à refroidissement liquide, disposé longitudinalement, arbre à cames latéral commandé par chaîne, soupapes verticales parallèles en tête commandées par tiges et culbuteurs, vilebrequin monté sur 3 paliers  
▼ **Cylindrée** : 845 cm<sup>3</sup>  
▼ **Alésage x course** : 58 x 80 mm  
▼ **Puissance maxi** : 40 ch SAE à 5.200 tr/mn  
▼ **Puissance fiscale** : 8 CV  
▼ **Poids** : 6,6 mkg SAE à 3.300 tr/mn  
▼ **Taux de compression** : 8:1  
▼ **Alli-**

mentation : 1 carburateur inversé Solex 32 PICBT  
▼ **Allumage** : par distributeur et bobine batterie 6 V 75 Ah.

▼ **Structure**  
Coque autoporteuse  
▼ **Suspensions AV** : à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux, triangles, tampons de choc, amortisseurs hydrauliques double effet  
▼ **Allinquant** dans l'axe des ressorts et barre antiroulis  
▼ **Suspensions AR** : à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux, demi-essieux oscillants, coussins pneumatiques à pression atmosphérique,

▼ **4<sup>e</sup>** : 1,035 - MAR : 3,70  
▼ **Couple conique** : 8 x 35.  
▼ **Structure**  
Coque autoporteuse  
▼ **Suspensions AV** : à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux, triangles, tampons de choc, amortisseurs hydrauliques double effet  
▼ **Allinquant** dans l'axe des ressorts et barre antiroulis  
▼ **Suspensions AR** : à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux, demi-essieux oscillants, coussins pneumatiques à pression atmosphérique,

Nous en arrivons à l'épisode le plus croustillant de ce feuilleton. Au Salon de Genève de mars 1958, sur le stand Ghia Aigle [7], une mystérieuse voiture est débâchée le deuxième jour seulement, dévoilant une... Dauphine GT qui ressemble comme deux gouttes d'eau à la future Floride. Panique dans les allées. Chez Renault, on crie au scandale et on exige que la voiture soit immédiatement cachée au regard des visiteurs. Dans les coulisses, des coups de téléphone peu amènes s'échangent entre Fernand Picard et Luigi Segre, ce dernier affirmant n'y être pour rien et n'avoir aucune espèce de relation avec Ghia Aigle. Il se confond en excuses, prétend que c'est l'œuvre d'un styliste qu'il a licencié en... 1956, et qui, après avoir été engagé par le carrossier suisse, aurait ressorti de ses cartons l'étude menée à Turin. Il ajoute qu'elle a été faite sur la base d'une Dauphine d'occasion et qu'il va la faire saisir illico, avant d'entamer des poursuites judiciaires. La vérité est tout autre. Il s'agit d'un règlement de compte entre Ghia et Pietro Frua, ce dernier n'ayant jamais été payé ! Alors que Renault a, depuis longtemps, honoré sa dette à l'encontre de Luigi Segre. Le styliste réclame les 72.000 francs suisses représentant les frais d'études, de mannequin et d'outillage. Il présente la note aux organisateurs du Salon et à un Renault sidéré par l'aplomb avec lequel Segre l'a mené en bateau. Frua ne se prive d'ailleurs pas de remonter tout l'historique, expliquant au passage qu'il a réalisé cette Dauphine GT non pas à partir d'une

Dauphine, mais d'une Maserati 1500 spider. L'affaire fait grand bruit. Pour calmer les esprits, la voiture est bâchée et les organisateurs laissent deux heures aux protagonistes pour régler leur différend. Au final, la Dauphine GT de Frua reste sur le stand Ghia Aigle, Segre promettant de régler sa dette, et Renault profite du tohu-bohu fait autour de cet événement pour annoncer la sortie de sa propre version pour le Salon de Genève 1959 ! En fait, le constructeur devance l'appel, présentant la Floride le 1<sup>er</sup> octobre 1958, à la veille de l'inauguration du Salon parisien, au Pavillon de Bagatelle. Il s'agit certes d'une présérie, mais les grandes lignes sont déjà figées et le style de cette Française aux lignes transalpines, dont les études ont finalement été reprises par Barthaud et son équipe (exit Ghia et sa duplicité), est une incontestable réussite. Le long capot plongeant venant mourir sur une face AV à l'oblique, tout juste perturbée par un blason, les phares encastrés dans les ailes et reculés pour accentuer l'avancée de la fausse calandre, les pare-chocs relevés au centre, les flancs creusés, tout contribue à créer une harmonie qui s'achève en apothéose

**La mécanique n'est pas à la hauteur du ramage. Ça n'empêche pas de se faire des frayeurs**

avec les ailes AR en pointe et leurs petits feux à la verticale. L'habitacle cossu et douillet, paré des garnissages mis au point par l'équipe de Paule Marrot au Centre technique de Rueil, participe à cette « haute confection » qu'apprécie l'Automobile. Les larges portes s'ouvrent sur une symphonie de simili ou de tissu suivant la finition, avec cependant quelques économies de bouts de chandelle, comme nous pouvons le voir sur l'exemplaire de Jean-Paul Pannequin, mis en circulation pour la première fois le 22 juin 1960 : un simple tapis de caoutchouc à l'AV, alors que les passagers AR ont droit à de la moquette. Presque du gâchis quand on sait que la banquette ne saurait guère accueillir qu'un couple de chihuahuas et que le dossier se rabat pour faire plancher de charge ! La planche de bord reprend le combiné de la Dauphine et un traitement bicolor que l'on retrouvera à partir de septembre 1960 sur l'Ondine, notamment au niveau du volant. Tout y a soigneusement été dessiné et on apprécie la boîte à gants fermant à clé, ainsi que l'allume-cigare rejeté à l'extrême-droite, avec son blason Dauphine à la teinte assortie à l'intérieur. Les sièges, par contre, sont spécifiques à ce modèle, leur dossier basculant pour faciliter l'accès aux places AR après avoir avancé au maximum l'assise. L'ambiance est cosy, et la présence de tôle peinte pour le dessus de la planche de bord dénote le besoin de serrer les coûts de production. On retrouve cette volonté dans le package technique, 100 % emprunté à la Dauphine. Sous le capot AR, c'est

**Finalement, la Floride est faite pour rouler coude à la portière tout en devisant**

le petit 4 cylindres de 845 cm<sup>3</sup> qui a pris place, dans une version identique à celle montée sur la Dauphine Gordini. Il délivre 40 petits ch SAE et du sorcier Amédée Gordini, il n'a plus que le nom, symbolisé par le G embouti sur le cache-culbuteurs (sur les premiers exemplaires, c'est le mot "Ventoux" qui est privilégié). Exit sa belle culasse et ses prétentions de sportivité. Il rentre dans le rang, avec son petit couple de 6,6 mkg placé haut dans la gamme des régimes pour donner un semblant de rage à une mécanique placide. Compte tenu du surpoids du cabriolet (et ne parlons pas de la version convertible avec son hard-top en acier ou coupé avec toit rigide), les performances sont revues à la baisse par rapport à la Dauphine. « J'ai essayé une fois ou deux de la pousser un peu sur autoroute, jusqu'à 120 km/h, soupire Jean-Paul. Mais franchement, c'est limite. Au-dessus de 110, on se fait peur ! » Devinez pourquoi. La sensibilité au vent latéral ? Certes. La mauvaise répartition des masses ? C'est évident, avec 235 kg sur l'AV et 435 kg sur l'AR. Mais aussi et surtout à cause du manque de rigidité de la plate-forme, qui a tendance à jouer

la saucisse lors de brusques changements d'appuis. Les enchaînements de virage sont un véritable casse-tête pour cette auto qui ne sait plus où poser ses roues, s'il faut engager l'AV ou l'AR, ou partir carément en crabe pour retrouver sa ligne. Et ne comptez pas sur son freinage pour être totalement rassuré. Malgré la présence de quatre tambours de Dauphine, pas question de piler. « Je me fais régulièrement des frayeurs avec certains conducteurs assez inconscients qui se rabattent brutalement devant moi, m'obligeant à écraser la pédale de frein pour ne pas les percuter ! » Pas de conduite sportive alors ? Eh bien non ! Le plaisir de la Floride est ailleurs. En la menant à un rythme de sénateur ou de "yéyé", cheveu au vent, coude à la portière, ses heureux passagers apprécieront son confort, la douceur de la direction et le silence du petit moteur qui, perdu au fond de son logement, a le mérite de savoir se faire oublier. Sur ce modèle de juin 1960, pas mal de modifications sont déjà apparues depuis la présentation à la presse : la porte de coffre est désormais articulée sur l'avant ; le capot AR reçoit sur le côté gauche une béquille qui le maintient ouvert ; les clignotants, plus arrondis, ne sont plus montés sur un disgracieux bossage ; les portes s'ouvrent à 90° ; et surtout, la Floride reçoit la très décevante suspension Aréostable de l'ingénieur Grégoire, plus préjudiciable à la tenue de route qu'utile au confort des passagers. Elle sera d'ailleurs abandonnée dès le printemps 1962, ce dont personne ne se plaindra. Et, sans doute conscient

que la douce onctuosité d'un moteur ne suffit pas à exciter les foules, Renault descendra à la même date à doter la Floride, puis la Caravelle qui lui succédera, des mécaniques un peu plus sérieuses, empruntées à la Renault 8. Mais en juin 1960, nous en sommes toujours aux 40 ch du bloc Cléon [8], associés fort heureusement à la boîte à quatre rapports alors proposée en option par Renault (200 francs de plus au tarif). Toujours pas de première synchronisée, mais un étage-ment qui tire mieux parti du moteur et lui évite l'effondrement entre la 2 et la 3. La mécanique en sourit d'aise, et elle le fait savoir en offrant de belles envolées, régulières, à peine perturbées par la montée des rapports, jusqu'à atteindre le paisible palier du quatrième. C'est tout juste si on entend encore tourner le 4 cylindres, surtout si on n'est pas capoté, comme c'est le cas lors de notre séance dans le Nord, sous un délicat soleil printanier, et qu'on se maintient à une allure somme toute adaptée à la législation actuelle. Un petit 85-90 km/h (un poil plus au compteur qui, comme chacun sait, est toujours optimiste), dans une ambiance feutrée, bonnet enfoncé jusqu'aux oreilles (il faisait un rien frisquet ce jour-là), et tout en menant une conversation à bâtons rompus. Sur la route de Bergues, Jean-Paul me raconte en effet une étonnante histoire. Celle d'une Caravelle Artois de 1964, en robe noire intégrale parée d'un cannage rappelant celui de la Renault 4 Parisienne, monogramme "Caravelle Artois" sur l'aile

AV droite, intérieur simili marron et dossier de banquette en tissu écossais. Elle appartient à un membre du club, mais son origine apparaît bien mystérieuse. L'usine de Creil où étaient assemblées la Floride et la Caravelle est le deuxième centre industriel de l'Artois. Faut-il y voir l'hommage d'un admirateur ? Sans doute. C'est en tout cas un joli clin d'œil à une auto destinée à l'origine au marché américain que de se retrouver ainsi "parisienisée", comme pour laver l'affront subi outre-Atlantique. Car la Floride, vendue là-bas sous le nom de Caravelle, a été un flop. Les "dealers" en étaient raides dingues, mais les ventes n'ont jamais suivi. En août 1961, il faudra même en rapatrier 1.560 pour les repasser sur les chaînes de Creil-Montataire et les écouluer sur le marché européen. Et la Régie n'osera revenir sur le segment du cabriolet que dans les années 90 avec la Renault 19, avec une timidité quasi maladroite. Sans pas de succès. Le cabriolet n'est pas dans la culture du constructeur. Ni dans sa logique industrielle...

[7] Au départ, Ghia possède deux entités : une en Italie et une deuxième en Suisse, cette dernière étant plus spécialisée dans les utilitaires. Lorsque la famille Segre rachète les bureaux turinois, elle se garde bien d'acquiescer la branche suisse, préférant passer des accords de coopération.  
[8] Pour la petite histoire, il a perdu jusqu'à la Clio de 1996, équipant successivement la 4 CV, la Juvaquatre, la Dauphine, la R4, la RS, la Supercin et le Twingo, passant, il est vrai, de 450 cm<sup>3</sup> à 1.200 et de la carburant à l'injection !



Le maniement de la capote est assez complexe sur les premières modèles. Il sera simplifié en octobre 1960.



Ces jolies écopés de refroidissement disparaîtront en 1962 avec la Caravelle.