

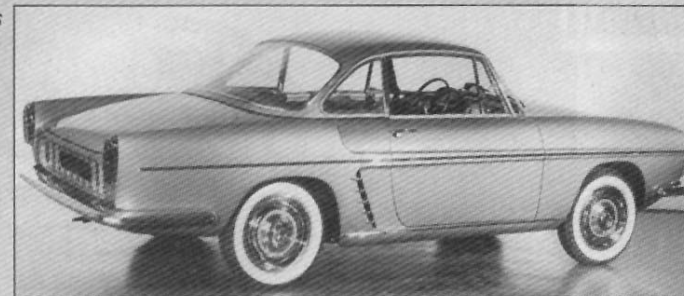
FLORIDE & CARAVELLE

Tous les modèles de 1959 à 1968

1959
Présentation officielle de la Floride au Polo de Bagatelle, en octobre 1958. Début réelle de la production en juin 1959. Elle est équipée du moteur "Ventoux" de la Dauphine (850 cm³, 40 ch SAE, 5CV fiscaux), d'une batterie 6 volts (12 volts pour l'export), de quatre freins à tambours, d'un réservoir de 32 l et elle est proposée à la fois en cabriolet, coupé et convertible (capote et hard-top amovibles). Sur le tableau de bord, on notera une plaque dorée prévue pour l'emplacement auto-radio.



Sur les modèles de pré-série présentés à la presse, pas d'inscriptions sur les ailes.

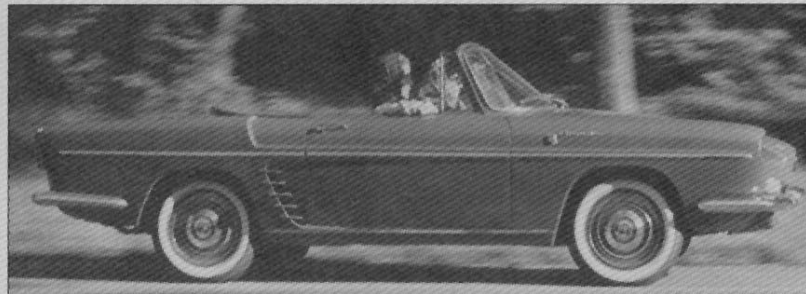


1960
Septembre 1959 : apparition de la nouvelle suspension "Aérostable" qui associe ressorts hélicoïdaux et coussins pneumatiques à l'AR et tampons caoutchouc à l'AV. Modification de la culasse.



Pas de modifications visibles de l'extérieur, mais suspension "Aérostable" dès le mois de septembre 1959.

1961
Septembre 1960 : deux nouvelles teintes (gris Harvard et noir 5^e Avenue), la plaque cache-radio porte la griffe Van Cleef & Arpels. Nouvelle pédale d'accélérateur en forme de planchette, nouvelle fixation de la capote.



Nouvelle teinte gris Harvard pour la Floride, comme ici sur la Convertible.



Nouvelle fixation de la capote et, sur le tableau de bord, la plaque qui marque l'emplacement de l'auto-radio est gravée Van Cleef & Arpels.

1962
Septembre 1961 : adoption d'un répartiteur de freinage, boîte trois vitesses entièrement synchronisées. **Printemps 1962 :** la Floride se voit adjoindre une grande sœur avec le modèle "S", disponible avec ou sans hard-top et le coupé s'appelle désormais Caravelle, avec une légère modification du pavillon, plus carré. Moteur de 958 cm³ (celui de la R8), développant 51 ch au lieu de 48, cinq paliers, jantes ajourées (identiques à celles de la R8),

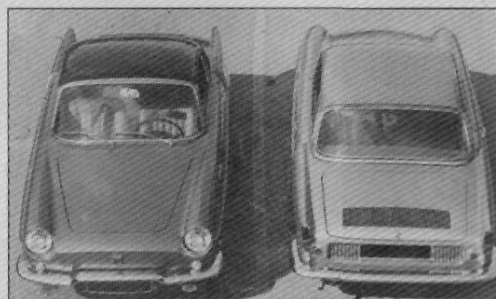
freins à disques sur les quatre roues, équipement électrique en 12 volts de série, flancs dépourvus de prise d'air et capot moteur percé d'ouïes de ventilation, plaque de police AR équipée d'un enjô en alu gaufré. Au tableau de bord, témoin d'eau. Les Caravelle disposent d'une boîte 4 vitesses avec première non synchro, sellerie deux tons, rétro avec plafonnier incorporé. La Floride de base continuera cependant d'être produite quelques semaines avant sa disparition du catalogue.



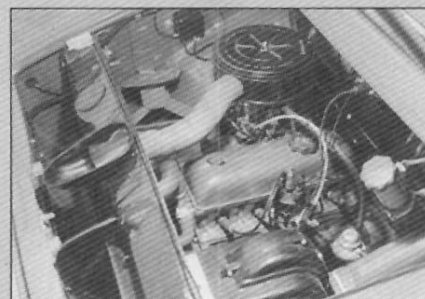
La convertible, version Floride, continuera à être produite avec l'adoption d'un répartiteur de freinage.



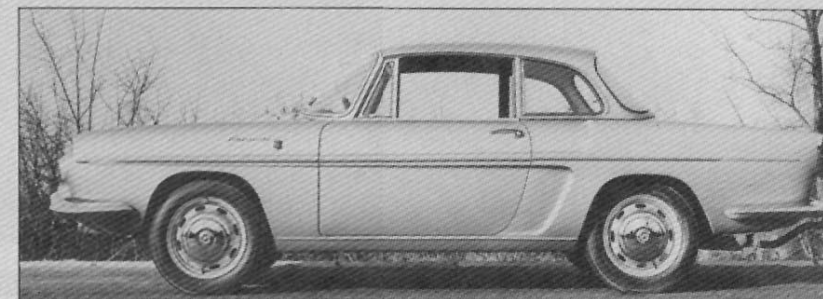
La nouvelle Floride S avec ou sans hard-top et le coupé qui, désormais, s'appelle Caravelle.



Modification du dessin du pavillon pour la Caravelle.



Les nouveaux modèles sont équipés du moteur de la R8.



Suppression des prises d'air sur les flancs AR, jantes ajourées comme pour la R8, la gamme subit son lifting le plus important.

1963
Septembre 1962 : disparition du motif Floride sur le capot, remplacé par l'emblème Caravelle. Possibilité de choisir entre boîte 3 entièrement synchro ou boîte 4 avec première non synchro.

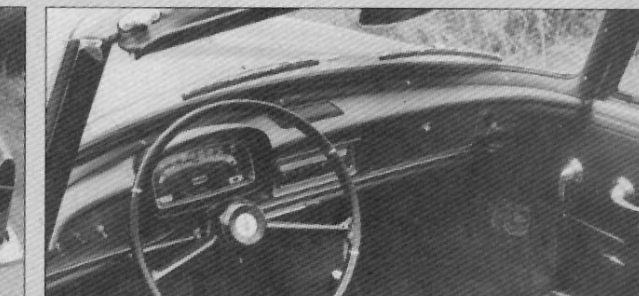


L'emblème Caravelle remplace le motif Floride sur le capot, y compris sur le modèle Floride S ci-contre.

1964
Septembre 1963 : la Floride "S" et la Caravelle type R1131 sont supprimées, remplacées par la Caravelle 1100, type R 1133, équipée du moteur 1.108 cm³ de la R8 Major, 6 CV, 55 ch SAE, boîte à 4 vitesses entièrement synchrones. Sur la jupe AV, monogramme CARAVELLE en lettres séparées. Sur le capot AR, monogramme "1100". Sur l'aile AV droite, inscription "Caravelle" en bas de casse. Sur la planche de bord, le bandeau supérieur est à bordure piquée, le compteur est gradué jusqu'à 160 km/h, à gauche, poignée de maintien pour le passager. Les points d'ancrage pour ceinture de sécurité sont prévus de série. Par ailleurs, la capacité du réservoir est portée de 31 litres à 38 litres. Sur le cabriolet, la lunette AR est agrandie sur la capote.



Arrivée du type R 1133 avec la Caravelle 1100. Sur la jupe AV, lettres CARAVELLE. Sur le capot AR (à droite), inscription 1100.

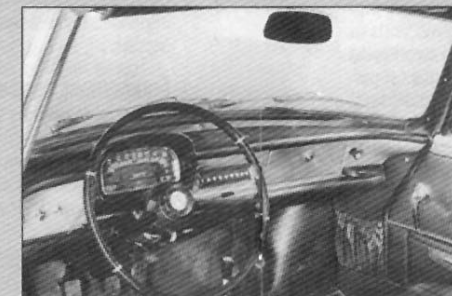


Nouveau tableau de bord avec bandeau supérieur à bordure piquée, compteur gradué jusqu'à 160 km/h, poignée de maintien passager...

1965
Septembre 1964 : le cabriolet est supprimé du catalogue. Ne reste plus que le modèle Convertible avec capote ou hard-top. Suppression de l'inscription "Caravelle" sur l'aile AV droite. Le fond du cadran du compteur de vitesses est désormais peint en noir givré. Les graisseurs de la direction et des moyeux AR sont supprimés. **Avril 1965 :** le vase d'expansion en tôle est remplacé par un vase d'expansion en verre et passe à la gauche du moteur.



Disparition de l'inscription "Caravelle" sur l'aile AV droite.



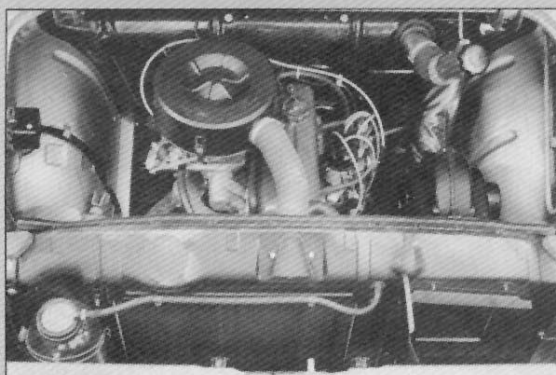
Fond du cadran du compteur de vitesses noir givré.

1966
Septembre 1965 : augmentation de puissance à 57,5 ch SAE et adoption d'un carbu double corps. Du coup, le modèle devient "Caravelle S". Les feux de position AV sont rectangulaires et non plus ronds, un losange "Renault" vient s'installer sur la partie supérieure de la proue, le monogramme Renault, sur l'aile AV gauche, est supprimé. A l'AR, le monogramme "1100" est remplacé par un monogramme "RENAULT". Le tableau de bord est à cadrans ronds, le volant à moyeu plat et les branches ont des perforations simulées.



La Caravelle S apparaît en septembre. Disparition du monogramme Renault sur l'aile AV gauche.

GAZOLINE



La Caravelle S adopte un carbu double corps et voit sa puissance passer à 57,5 ch SAE.

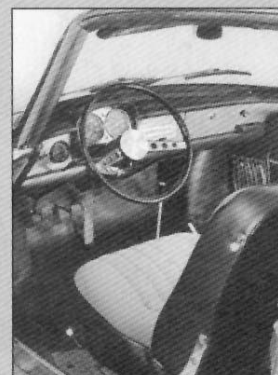


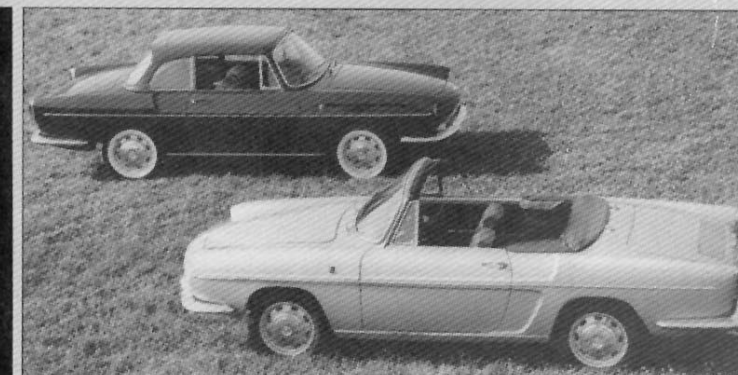
Tableau de bord à cadrans ronds.



A l'AR, monogramme 1100 remplacé par "RENAULT". A l'AV, le losange Renault remplace l'emblème.

1967
Septembre 1966 : des points d'ancrage pour ceintures de sécurité sont prévus aux places AR, entraînant le renforcement des passages de roues AR.

1968
Juillet 1968 : arrêt de fabrication.



Pas de changements notables sur les modèles 67 et 68 qui marquent la fin de la Caravelle.