

RENAULT FLORIDE



Ebbe una madrina dai tratti indimenticabili che, quasi per caso, la elesse al ruolo di favorita. Iniziò così, come fosse una leggenda da narrare ai posteri, l'incredibile avventura della Renault Floride (prodotta dal 1959 al 1963). Indissolubilmente legata al meraviglioso volto di Brigitte Bardot, divenne per breve tempo un'icona di stile. La coppia fu immortalata nel maggio del 1961 dalla rivista italiana Quattroruote ed è proprio da questa fonte che scopriamo alcuni interessanti retroscena: l'attrice francese, notoriamente parsimoniosa, vinse l'auto a una lotteria e vi rimase molto legata per via dei costi d'esercizio contenuti. Una circostanza non propriamente nobile che però, come talvolta accade nella letteratura fiabesca, diede origine al mito.

L'epopea ► Fu presentata nel 1958, poco prima del Salone di Parigi, ma la produzione iniziò soltanto l'anno successivo. Ad ispirarla, un viaggio negli Stati Uniti dell'allora presidente Renault Pierre Dreyfus; una visita in cui avvennero colloqui importanti per la ridefinizione delle strategie di mercato rivolte al bacino clientelare più esteso al mondo. La delegazione incontrò

le maggiori personalità dell'industria automobilistica, il governatore della Florida LeRoy Collins e, naturalmente, il locale importatore, Wendelle Jarrard. Quest'ultimo, si fece interprete del gusto americano dell'epoca che s'ispirava ad una decapotabile di dimensioni contenute. ► La veste fu opera della carrozzeria italiana Ghia, cui già alla metà degli anni cinquanta la Casa francese aveva commissionato lo sviluppo di una vettura sportiveggiante di fascia bassa sulla base della Dauphine. Con la collaborazione del designer Pietro Frua (e, in particolare, della succursale svizzera di Aigle dell'azienda da lui fondata), fu realizzato un prototipo denominato *Dauphine GT*, esposto nel marzo del 1958 al Salone di Ginevra. Per ammirare le linee definitive della Floride, bisognò però attendere l'autunno seguente. ► All'inizio, era proposta sia come spider a due posti secchi, sia come coupé, ma ben presto le fu affiancata una versione cabriolet a due posti più due. Come optional, per i modelli aperti, fu reso disponibile anche un hard-top. ► Conobbe da subito un buon successo, se contestualizzata alla categoria nella quale andava ad inserirsi. Negli Stati Uniti approdò nel 1959, in occasione del Salone di New York. Oltreoceano fu ribattezzata "Caravelle" perché si temeva che i cittadini residenti in altri stati non avrebbero gradito il richiamo alla Florida. In Europa, dopo un avvio che sembrava promettere bene, le vendite crollarono. Nel 1962, la Floride cabriolet fu rimpiazzata dalla *Floride S* e,

nello stesso anno, fu tolta di produzione la coupé. Quest'ultima rimase in listino per 12 mesi, dopodiché l'intera gamma fu sostituita dalla Caravelle. In quattro anni non riuscì a totalizzare neppure 50mila esemplari. Oggi è alquanto rara, ma chi ne possiede una difficilmente se ne separa.

Tecnica ► La Floride, dal 1959 al 1962, riprese la meccanica della Dauphine Gordini. Prevedeva motore e trazione posteriori. Una configurazione che comportava l'evidente sbilanciamento nella distribuzione delle masse tra retrotreno ed avantreno, generando una guida particolarmente difficile, soprattutto in curva, e una tenuta di strada forse peggiore di quella già critica della sua progenitrice. La spingeva il classico e modesto 4 cilindri da 845 cm³, in grado di erogare 38 CV di potenza massima a 5'200 giri/min. L'alimentazione era garantita da un monocorpo Solex. Nel 1960 furono adottate una nuova testata e sospensioni posteriori "Aerostable", comuni alla Dauphine, in cui l'azione delle tradizionali molle in acciaio era integrata da tamponi pneumatici di gomma. Il cambio era a 3 marce (quattro, con la prima non sincronizzata, per la Svizzera). L'impianto frenante, anch'esso piuttosto semplice, prevedeva i tamburi su ognuna delle ruote. ► Soltanto nel marzo del 1962 vennero installati i freni a disco e un nuovo 956 cm³ (51 CV), che anticipava quello della "R8". Le denominazioni cambiarono in "Floride S", per la versione con tetto in tela, e "Caravelle 2+2"

La prediletta di Brigitte Bardot



(all'americana) per la coupé. La principale novità estetica stava nella presa d'aria di raffreddamento, singola sul cofano posteriore anziché doppia sui fianchi. Inoltre, la "Caravelle 2+2" montò il cambio a quattro rapporti, con la prima sincronizzata, al posto di quello a tre marce. ► Nel settembre del 1963 il nome "Floride" scomparve e sulle "Caravelle" coupé e cabriolet arrivò il nuovo 1'108 cm³ da 55 CV della "R8 Major". L'ultima serie, la "Caravelle S", debuttò nel settembre del 1965, con un motore potenziato a 57,5 CV grazie all'adozione di un carburatore doppio corpo Weber 32 DIR. Visse fino al 1968. Fu necessario attendere il 1991 per un'altra decappottabile Renault, la "19 Cabriolet".

Estetica ► Le linee riprendevano i tratti tipici delle sportive, caratterizzate da una calandra piuttosto appuntita ed affilata. I grandi fari tondi, inglobati per metà nel muso, erano invece comuni alla maggioranza delle vetture di quegli anni, specialmente di piccola e media taglia. Come la Dauphine, da cui derivava, anche la Floride presentava un paraurti anteriore che al centro s'inarcava verso l'alto, in modo da consentire l'accesso al vano della ruota di scorta, sistemato proprio in quel punto. Il cofano anteriore, sotto il quale si trovava il bagagliaio, era liscio e privo di nervature di qualsiasi genere. La fiancata era forse l'elemento più originale: dal frontale, che riprendeva inizialmente la semplicità del muso, partiva una molura cromata che la



tagliava in due. Davanti alle ruote posteriori v'erano le prese d'aria, quasi verticali. Per quanto riguarda invece la coda, troneggiavano le due pinne che alloggiavano i fari di forma ovoidale allungata. Tra di esse, la griglia per l'estrazione del calore dal vano motore. ► Nel complesso, le linee erano piacevoli, soprattutto per ciò che concerneva le versioni spider e cabriolet. Mancavano però di aggressività e apparivano fin troppo aggraziate. Questo fatto fu uno dei motivi per cui non ottenne il successo sperato.

La nostra vettura ► Si tratta di una splendida Floride del 1961. Ce ne ha svelato il retroscena il proprietario, Ivo Berti: «Per riuscire a comprendere meglio la predilezione che nutro nei confronti di quest'automobile è necessario compiere qualche

piccolo passo a ritroso nel tempo. Ero apprendista al secondo anno, presso il garage Berti. Mio fratello volle comprare una macchina e si decise per una Renault 8. Io, invece, ero conteso tra una Simca Aronde, una DKW F 102 o una Dauphine Gordini, ma alla fine optai per la medesima scelta che aveva compiuto mio fratello. Mi appassionai al "marchio del rombo" anche perché mio zio, Tullio Berti (che dal 1960 al 1962 fu agente Renault), mi regalò i manuali che ancora possiedo di Dauphine, Floride e Caravelle. Nel frattempo, capitò che a Lavorgna riuscii a reperire una Caravelle che aveva subito un incidente. Dato che meccanicamente era compatibile con la Renault 8, la trasformai in una fucina di pezzi di ricambio». Non fu che l'inizio di una grande serie dedicata al marchio francese. Negli anni, tra le mani di Ivo Berti, di



queste auto ne è passata una quarantina, tra cui 10 Gordini e innumerevoli Renault 8, Renault 10 e Caravelle. Una successione che gli ha permesso, nel tempo, di raccogliere una discreta riserva di pezzi di ricambio, alcuni praticamente introvabili.

► «La prima che restaurai fu una Caravelle, ma ci fu anche un'altra Floride. La tenni a lungo, anche se le sue condizioni iniziali non erano ottimali. La vendetti in Olanda. Poi, seppi del fatto che, a Bellinzona, ve n'era una simile che, dal punto di vista dello chassis e della carrozzeria era in condizioni migliori rispetto alla precedente, ma presentava alcuni problemi al motore e ai freni. Decisi di acquistarla nel settembre del 1999 e la collaudai». Berti la sistemò nei minimi dettagli: «Non posso quantificare le ore che ho impiegato, ma di sicuro sono state innumerevoli. È una passione che ti coinvolge a fondo e da cui è difficile distogliere le proprie attenzioni. Di sicuro, furono almeno tre settimane di lavoro, che compii durante un inverno. Anche se gli interventi furono parecchi, me ne occupai interamente. Non ho pazienza a sufficienza per tenere queste vetture ferme troppo a lungo. Voglio viverle e trarne il massimo del piacere alla guida». Come spesso accade, questi mezzi d'incomparabile bellezza entrano a far parte delle vicende di famiglia e la Floride Bianca non ne fece eccezione: «Quando mia figlia si sposò, ad Artore, la scelse quale vettura nuziale tra le molte di cui potevo disporre. Di tanto in tanto ne assaporo le sensazioni, anche se non mi rimane mai molto tempo per viaggiare. Ai raduni, preferisco le uscite in solitaria, affrontando qualche passo in compagnia di



Alesaggio x corsa 58 x 80
Freni a tamburo
Passo 2'270 cm
Carreggiata ant. 1'250 cm / post. 1'220 cm
Lunghezza 4'260 cm
Larghezza 1'570 cm
Altezza 1'310 cm
Peso a vuoto 746 kg
Velocità massima 125 km/h
Prima entrata in circolazione 9/1961

SCHEDA TECNICA

Modello 1092
Colore bianco/beige
Carrozzeria (tipo) Cabriolet
Data di produzione 9.1961
Numero di telaio 0056447
Cambio tipo 330
Motore 67005
Potenza 40 BHP (S.A.E)
Coppia massima (Kg/m) 6,6 a 3'300 giri
Rapporto di compressione 8:1
Alimentazione pompa benzina



mia moglie». La Floride, a causa delle sue caratteristiche che abbiamo analizzato in precedenza, non è propriamente semplice da condurre. «Bisogna prestare una cura estrema, perché le parti di carrozzeria non si trovano più (in tal senso, purtroppo, non è equiparabile a una inglese). I freni non sono molto efficaci e al volante ci si rende conto di quanto le auto moderne siano sostanzialmente più pratiche e confortevoli. Questa, in origine, montava un solo specchietto retrovisore e le cinture di sicurezza non erano nemmeno previste. Anche se

l'affidabilità dell'attuale Floride è superiore alla precedente, tende a surriscaldare, ma ogni volta ci si dimentica di tutte le problematiche meccaniche che possono affliggere le oldtimer. Questo modello, in particolare, va guidato con perizia e dimestichezza: è molto facile andare in testa coda o rovesciarsi su un fianco. La sua grazia, però, è ineguagliabile. Ho collezionato diverse Renault vintage, ma ne ho rivendute molto poche. Mi piace averle, semplicemente».

Testo e foto di Elias Bertini

