



[BLOG](#) [O BLOGU](#) [NASZ YOUTUBE](#) [CENY PALIW](#) [KALENDARZ PZMOT](#) [GIELDA](#) [ARCHIWUM](#)

Lewarek i Floryda

przez Zbigniew Kluczkowski | 10 listopada, 2024

0 komentarzy

Jeszcze przed II Wojną Światową nadwozie kryte brezentem było tańsze niż to ze stałym dachem. Rozwinięta na metalowym stelażu plandeka była tańsza w produkcji a auto z takim nadwoziem było mniej prestiżowe niż klasyczne -zamknięte. Powoli jednak tendencja się zmieniała i na początku lat 50-tych kabriolet był już nadwoziem luksusowym, co pozwalało producentom na znaczną podwyżkę cen. Klienci aut niższych segmentów rezygnowali z kabrioletów na rzecz zamkniętego, bardziej praktycznego nadwozia.

Dlaczego kabriolet musi być drogi? Wcale nie musi, skoro jeszcze 20 lat temu był tańszy niż zamknięte nadwozie. Dowodem tego było zaprezentowane w 1958 roku Renault Floride/Caravelle. Był to pierwszy model Renault z nadwoziem otwartym oferowany po niskiej cenie. Jakim cudem Renault zbudowało taki pojazd? Otóż bardzo prosto. Przecież można było wykorzystać wiele elementów z innych modeli, przez co koszty produkcji znacząco malały. Plusem takich oszczędności był silnik umieszczony z tyłu i tylny napęd.

Renault Floride



Źródło: youtube

Pomimo długości przekraczającej 4 metry auto było lekkie i ważyło zaledwie 770 kg. Do napędu użyto znanego silnika o poj. 845 cm³ i mocy 37 KM lub 956 cm³ o mocy 44 KM. Najmocniejszym silnikiem był ten o poj. 1,1 dm³ i mocy zaledwie 50 KM. Ta jednostka była oferowana aż do połowy lat 90-tych w Clio 1. generacji. Taka moc była zupełnie wystarczająca i pozwalała osiągnąć 100 km/h w 18 sekund a prędkość maksymalna nieznacznie przekraczała 140 km/h. Zużycie paliwa wahało się od 7 do 9,5 litra na 100 km.

Najmocniejsze wersje pochodziły oczywiście z warsztatu Gordini i dysponowały mocą ponad 70 KM. Taka moc była więcej niż wystarczająca dla tej konstrukcji. Skoro o konstrukcji – tuż przed silnikiem znajdowały się dwa miejsca dla dzieci. Pojazd był zaprojektowany dla rodziny typu „2+2” z dwójką małych dzieci. Te nie powinny mieć nóg – zupełnie zapomniano o miejscu na nogi i dopiero modernizacja w 1962 roku pozwoliła w miarę wygodnie podróżować na tylnych siedzeniach Renault.

Podobne teksty: [Historia z sikawką w tle](#)

Brigitte Bardot i deska rozdzielca Renault



Źródło: auto-news.de

Pomimo zastosowania mechanizmów napędowych modelu Dauphine, nowy kabriolet prezentował się bardziej elegancko. Typowy dla tylnosilnikowych aut zabudowany przód skrywał znacznych rozmiarów bagażnik. Tylna część nadwozia zakończona była po „amerykańsku” – czyli płetwami, w których ukryto tylne światła. Najbardziej dopracowana stylistycznie była linia boczna. Na połowie wysokości błotników znajdowało się duże, proste przetłoczenie biegnące przez całą długość pojazdu. Proporcje psuły mały rozstaw osi i długie zwisy.

To jednak nie przeszkadzało klientom. Kto nie mógł zdecydować się na jeden kolor nadwozia mógł wybrać ... dwa kolory malowania. Elegancji dodawały chromowane zderzaki oraz lusterka boczne umieszczone daleko na błotnikach (czyli „po japońsku”). Niezależnie od konfiguracji cena pozostawała na poziomie, o którym konkurencja mogła jedynie pomarzyć. Tak tanio nie można było kupić roadsterów Triumph czy Austina (z tego powodu Wielka Brytania natożyła na Renault wielkie cto) ani też VW Karmanna Ghia.

„Floryda” zagrała w wielu filmach z lat 60-tych. Jeździł nią nawet sam Louis de Funes w jednej z cyklu komedii o „Zandarmie z Saint Tropez”. W jednej ze scen grany przez niego sierżant Cruchot traci hamulce i z impetem wjeżdża kabriołem pod stół, za którym siedzą ... jego przełożeni. Odbijająca się na powietrzu impreza zostaje zakłócona przez ten wypadek. Auto nie chce zapalić i Cruchot prosi przełożonego o popchnięcie. Wystarczyło użyć argumentu siły aby „Floryda” pomknęła dalej.

Żandarm z Saint Tropez



Źródło: moviepilot.de

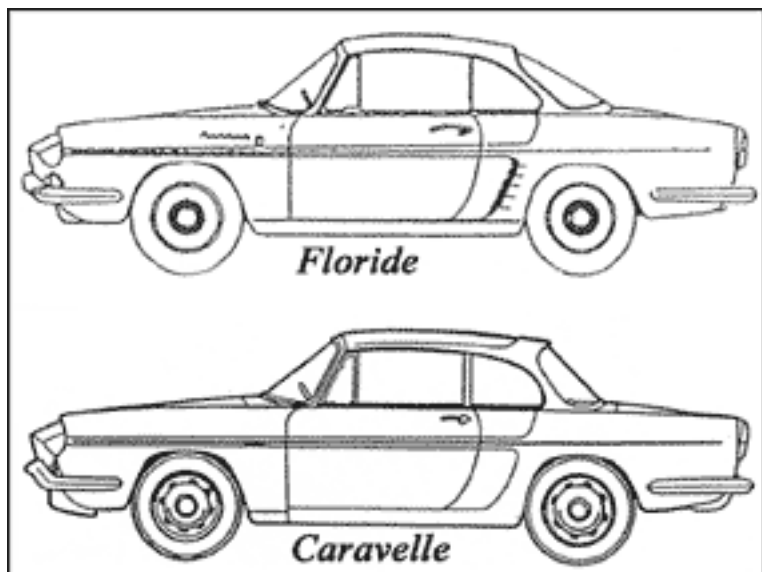
Właściwości jezdne „Florydy” nie były zbyt sportowe. Na szybkich łukach był mógł wyprzedzić przód. Zawieszenie było typowe dla „francuza” – za miękkie dla sportu, ale w warunkach drogowych lat 60-tych wystarczało do sprawnego przemieszczania się. Większości klientów, a właściwie klientek, nigdy nie zależało na osiągnięciach. Pełnowartościowy kabriolet w cenie auta „budżetowego” pozwalał poczuć się niczym gwiazda filmowa. Nawet, jeżeli zamiast elektrycznego silownika konieczne było użycie siły własnych rąk.

Podobne teksty: [Wega - Norton z ZSRR](#)

Wraz z prezentacją modeli 8/10 zmieniono również konstrukcję kabrioletu Floride. W 1962 roku udało się zmienić położenie osprzętu silnika, dzięki czemu wygospodarowano dodatkowe 12 cm przestrzeni dla pasażerów tylnych siedzeń. Po raz pierwszy zastosowano 4 wydajne hamulce tarczowe – to było niespotykane w tej klasie pojazdów. Dwa lata później najmocniejszy silnik zyskał dodatkowe 4 KM. Ostatnie egzemplarze dzieła Pietro Frua i Chia opuściły fabrykę w 1966 roku.

Floride przed krótki czas był sprzedawany nawet na rynku amerykańskim. Mały, zwinny kabriolet Renault jeszcze przed rozpoczęciem eksportu zyskał zainteresowanie 13 tys. klientów, którzy wpłacili załączki. Amerykanom nie przeszkadzał brak pałąka przeciwkapatążowego czy pasów bezpieczeństwa. Specjalnie dla potrzeb bardziej wymagających klientów oferowano model Caravelle, który miał zupełnie inny hardtop oraz inne przetłoczenia boczne i był sprzedawany głównie z najmocniejszym silnikiem.

Różnica pomiędzy Floride a Caravelle



Źródło: renaultcaravelle.com

Ostatnie egzemplarze Caravelle trafiły do klientów w 1968 roku. Produkowana przez 10 lat seria kabrioletów Renault zapoczątkowała modę na usportowiony, tani pojazd bez stałego dachu. Koncepcja pojazdu, który wypełnił lukę pomiędzy „Garbusem bez dachu” a luksusowym Karmann Ghia sprawdziła się. Po sukcesie francuskiej marki wielu producentów zaoferowało klientom kabriolety w stosunkowo niskich cenach – trend z lat 30-tych wrócił na kolejne 30 lat. Później były już tylko sportowe ... SUV-y.

Visited 14 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: RenaultCaravelle, RenaultDauphine, RenaultFloride, tanikabriolet, ŻandarmSaintTropez

Nawigacja wpisu
Nesbitt – facet od retro →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

[Dodaj komentarz](#)

[f](#) [@](#) [in](#) [X](#)

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 05 sierpnia, 17:00, Środa

38°C

11 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Dobra

PM 2.5: 113%

PM 10: 43%

Dziś

Jutro

38°C

32°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

sierpień 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

◀ lip

Najnowsze na Youtube:

Blog HZKWT

00:00

03:38

Popularne na Facebook:

Historia z kotem w tle - historyczny motoblog

Witajcie w naszym świecie

25.07.2026 Srebrny gołąb I

#historiazkolemwtle

Skuter marki Mitsubishi z serii „Silver Pigeon” pozwolił dawnemu producentowi samolotów wznowić produkcję. Czy jedna z wielu wersji tego skutera „czegoś” Wam nie przypomina? Odpowiedz - pewnej włoskiej maszyny w nietypowej wersji wyposażenia. #Mitsubishi #skuter #Vespa #SilverPigeon ... Wysłwietl więcej

Polub

Skomentuj

Udostępnij

Najnowszy wpis na X:

Historia z kotem w tle

@blog_hzkwt · Obserwuj

02-08-2026 Gdy Syrena jest za mała | #historiazkolemwtle

Syrena Mikrobos to przodek dzisiejszych MPV i kombiwanów. W środku 7 miejsc, możliwy napęd od Wartburga i niepewna przyszłość - pomimo zainteresowania ze strony mediów i przyszłych klientów. Catość

youtube.com

Gdy Syrena jest za mała

3:38 PM · 2 sie 2026

1

Odpowiedz

Skopi...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

Stefan Bandera - Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od Wintona po najnowsze produkcje

StatyCzytelnik · Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Wynalazki z Via Abetone 4

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Dawno temu na CPN-ie, czyli ile paliwa na 100 km...

Syn Forda

Tagi:

AlfaRomeo (11) Audi (7) Bentley (9) BMW (23) Bugatti (14) Cadillac (7) cechy-marki (42) cennyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (12) DNAMarki (35) felieton (70) Ferrari (18) Fiat (26) Ford (16) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Mercedes (24) MG (6) napędelektryczny (6) Nissan (10) normypalin (6) Opel (8) Packard (6) Peugeot (14) plebiscyt (6) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (10) pojazdywojskowe (12) Porsche (13) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (10) Renault (11) RollsRoyce (6) streamliner (5) SUV (9) Toyota (11) Volvo (7)

Liczba wyświetleń: 13 926

Wszystkie wpisy: 530

Historia z kotem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by WordPress