



Pour rouler
différent

Dans la continuité des Renault Rodéo 4 et 6, la Rodéo 5 est une vision plus confortable du véhicule de loisirs, sorte de mini-Jeep croisée avec une Renault 5 et une 4L. Avec son look de baroudeuse au design plus rondouillard, l'appel de la jungle n'est jamais très loin...

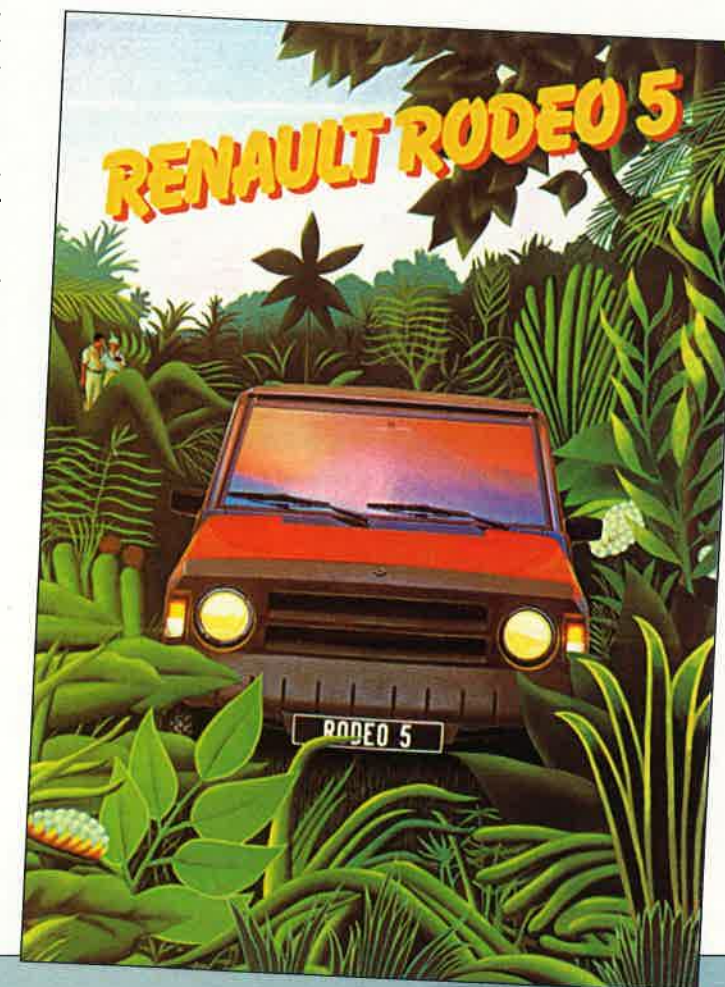
Bouclier avant, structure en gros tubes apparents, carrosserie colorée et éléments entièrement démontables, la Rodéo 5 donne envie de courir la brousse et de traquer la gazelle. Lancée en juillet 1981 par la Régie, cette drôle de petite auto a été conçue pour venir concurrencer la célèbre Citroën Méharie, qui – il faut le dire – lui fait toujours de l'ombre aujourd'hui. Avec des qualités assez différentes, ses ancêtres, les Rodéo 4 et 6, vont lancer une contre-attaque qui durera près de 30 ans!

Appel d'offre

Nous sommes en 1970, et cela va faire 4 ans que la Méharie aguiche les aventuriers en herbe pendant que le constructeur au losange gamberge avec un raté commercial, la Renault 4 Plein Air. Renault décide donc de réagir en la retirant de son catalogue en avril 1970 afin de laisser place à un tout autre produit. En effet, Renault va lancer un appel d'offres pour décliner sa Renault 4 en un engin plus ludique et nettement plus rustique. D'autant qu'un certain nombre de petits constructeurs ont déjà planché sur le sujet, en construisant des véhicules associant la plate-forme de la 4L et la fibre de verre. En quelques mois, la décision est prise et les Ateliers de Construction du Livradois – dirigés par Monsieur Teilhol et installés à Arlanc, dans le Puy-de-Dôme – sont retenus. Le résultat est surprenant et colle parfaitement au cahier des charges: «Faire avec ce que l'on a!». La carrosserie à la ligne anguleuse est en fibre de verre, façonnée de

Présentée à la presse en orange et marron, la Rodéo 5 se voulait ludique. Sa carrosserie – tout en polyester et polyuréthane injecté – était très résistante aux petits chocs et ne craignait pas la corrosion... à l'inverse de son châssis. Une vraie baignoire!

De profil, on constate que la structure générale de la voiture est formée de deux tubes de gros diamètres, chargés de rigidifier l'ensemble.





Le tableau de bord est simple et fonctionnel. Il reprend de nombreux éléments de la Renault 4 et conserve le levier de vitesse au centre du tableau de bord.



façon artisanale avec un mélange de fibre et de résine, et la mécanique est celle de la 4L, elle-même dérivée de la Dauphine, soit 845 cm³ et 27 ch à 4 700 tr/min. Tous les éléments sont ceux de la banque d'organes de la Régie Renault, limitant ainsi les coûts de fabrication. Monsieur Teillhol reprend une devise qui lui est apparemment très chère : « Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme ». Trois ans plus tard, en septembre 1972, Renault présente une évolution profonde de son modèle avec la Rodéo 6. Reprenant comme plate-forme celle de la Renault 6 associée à la mécanique de la R6 TL, l'image de la voiture reste inchangée mais la ligne de la voiture évolue quelque peu en adoptant des plastiques différents, avec des phares et des clignotants rectangulaires. À motorisation plus poussée (1 108 cm³ et 50 ch à 5 500 tr/min), châssis plus résistant, avec des suspensions renforcées à l'avant et à l'arrière, et des amortisseurs tarés beaucoup plus fermes.

Pour préparer le terrain

Plutôt que de supprimer du catalogue la première version, Renault voit là l'occasion de diversifier un peu plus sa gamme en proposant deux engins aux caractéristiques légèrement différentes et à l'utilisation plus large avec un modèle d'appel. L'ancienne Rodéo prend alors l'appellation Rodéo 4 et reçoit une version dépolluée de son moteur 5 CV et de nouveaux blocs optiques arrière empruntés à l'Estafette. Toujours badgée ACL, et non Renault, les deux Rodéo sont proposées en cinq versions : une Évasion totalement dépolluée d'artifices, la Chantier uniquement

C'est une 2 places sur la carte grise mais installer une banquette arrière pour plus de fonctionnalité n'est pas sorcier. Utilisant la plate-forme de la 4L, on peut fixer une banquette sur les points d'encrage d'origine sans percer quoi que ce soit.

recouverte d'une bâche au niveau du poste de pilotage, la Coursière avec un toit totalement bâché (les flancs ne le sont pas), la 4 Saisons entièrement bâchée avec les côtés transparents et, cerise sur le gâteau, deux portes en fibre plastique. Enfin, la dernière apparue au catalogue (septembre 1973), l'Artisanale, avec une malle arrière totalement bâchée et deux portes latérales. Si la Rodéo 4 ne va pas connaître de grands changements jusqu'en juillet 1981, date à laquelle la Rodéo 5 fait son entrée sur le commerce, sa grande sœur, la Rodéo 6 va adopter une carrosserie entièrement nouvelle en 1979 avec une face avant reprenant de nombreux éléments de la Renault 14 et le moteur de la Renault 5 GTL. Il est important de revenir sur cette étape qui fut un long cheminement pour la Régie Renault. Car si la première des Rodéo reste un engin rustique et très peu utilisé comme second véhicule par les familles françaises, la Rodéo 6 va ouvrir la brèche et devenir une véritable auto de loisirs avec des finitions à la hausse et des prétentions plus élevées. En réalité, la Rodéo 6 va préparer le terrain de son héritière...

Aventurière en culotte courte

« Une Renault à part entière... et un petit grain de folie en plus », c'est avec ce type de slogan, que Renault va lancer sa toute nouvelle Rodéo 5. On est loin des publicités de l'époque, où la firme au losange insistait sur la définition du mot Rodéo : « La maîtrise d'une force non domestiquée ». Désormais, la firme au losange a dans les mains une voiture plus polyvalente au look moins rustique, et peu cherchant à conquérir aussi bien les chefs de chantiers, les agriculteurs et les chasseurs que les familles recherchant un véhicule décalé sans oublier d'être civilisé. Commençons par le look, si la base de travail est toujours celle de la R4 GTL, les lignes taillées à la serpe ont laissé place à des traits plus modernes pour un aspect général plus rondouillard, plus compact (3,56 m au lieu de 3,66 m) et surtout bien plus agréable à l'œil ! Notre modèle d'essai est une version 4 Saisons d'avant 1984 reconnaissable à ses panneaux transparents en plastique à l'arrière (à partir de la fin de l'année 1984, la Rodéo 5 est dotée de vitres latérales arrière coulissantes et d'une

Avec ses feux ronds et ses clignotants verticaux, la Rodéo prend des airs de Renault 5. Elle est montée sur des roues de 13 pouces.

vitre ouvrante au-dessus du hayon). Dans sa délicieuse livrée Vanille Chocolat, la Rodéo est plus discrète que dans la teinte de carrosserie orange et marron des modèles qui servirent à la presse, et prend des airs de Matra Rancho. Non plus en fibre de verre et en résine, la carrosserie est désormais en polyester et en polyuréthane injecté. C'est nouveau, et outre la facilité d'entretien, on peut dire que la Rodéo 5 ne craint personne. À l'avant, la protection est assurée par un bouclier englobant les phares et les clignotants. Boulonnée sur une structure formée de tubes de gros diamètre, les chocs peuvent être absorbés sans trop d'inconvénients, voire remplacés très facilement... même encore aujourd'hui, grâce aux nombreux clubs qui se sont penchés sur les 4L et leurs dérivés ! Deuxième



Les sièges avant à structure tubulaire garnis de drap Hoggar ont été remplacés par des sièges de R5 GTL. Domage !

RENAULT
Rodéo

teillhol

À partir de juillet 1978, la raison social d'ACL (Atelier de Construction du Livradois) devient Constructeur Teillhol.



Les lignes des Renault 4 et 6 s'apparentaient plus à celles d'un utilitaire !



En 1984, Renault lance deux versions : la Hoggar (couleur Sable Blanc) et la Sologne, en bas. (Vert Bruyère).



En version Plein Air, la Rodéo 5 troque ses portières pour des chaînettes.



Sur les premiers modèles, le hayon arrière devait s'ouvrir en deux temps avec une poignée sur chaque extrémité. À partir de 1984, une main suffit ! Le coffre peut contenir jusqu'à 1,6 m³ et sa charge utile atteint 400 kg. Avec la banquette, le coffre est réduit à 59 cm de profondeur. Si la version Plein Air n'a pas de portières (mais deux chaînettes), les portes de la versions 4 Saisons sont totalement amovibles.

point positif, l'insensibilité de ces pièces à la corrosion est à souligner. Autre détail de poids sur cette auto, sa bâche en Tergal, plus résistante aux agressions du soleil et du temps que celle en nylon : elle peut se replier d'un simple geste. Les choix sont multiples, il est possible de l'enrouler juste au-dessus des têtes des deux passagers ou totalement en englobant celles du coffre, des flancs et de la lunette arrière. Nous avons, en quelque sorte, affaire à une vraie décapotable. Les connaisseurs auront remarqué que notre auto possède des feux de recul de R5 positionnés sur

le hayon arrière. Une petite touche qui n'est pas d'origine mais qui se révèle bien pratique lorsque l'on a une utilisation presque quotidienne de cette auto. Moderniser pour rouler, voilà un autre sujet. À l'intérieur, même combat ! Philippe Duguet a remplacé les deux sièges avant à structure tubulaire garnis de drap Hoggar par des sièges de R5 GTL, nettement plus confortables, et a installé une banquette arrière de Renault 4 dans le coffre. « Il n'y avait rien de plus facile. Vu que tout en elle est issu de la Renault 4, j'ai simplement eu à fixer la banquette sur les points

En 1982, Renault lance la Rodéo 5. Avec sa bonne bouille rondouillarde, on s'éloigne radicalement de ses devancières, les Rodéo 4 et 6, mais tout en elle est toujours issu de la célèbre Renault 4.



Résistant

Philippe Duguet ne fait pas partie de ces amateurs de voitures anciennes qui sont tombés dans la marmite quand ils étaient tout petits. Cette passion a débuté au début des années 2000, avec un refus de devoir subir les contraintes imposées par la soi-disant modernité et par l'électronique embarquée dans les véhicules. Depuis, l'idée a fait son chemin et Philippe s'est mis à bricoler et entretenir les autos qu'il apprécie. Il y a 5 ans, il a fondé l'Amicale de restauration bourguignonne de Renault 4, avec quelques amis, et apprécie les échanges et les liens qui se créent entre les passionnés. Épicurien et soucieux de rouler « différent », cette Rodéo 5 colle parfaitement à son image. Tout comme sa R 25 et sa 605 équipées au GPL.



Le moteur est le 4 cylindres, développant 34 ch, de la Renault 4 GTL. Mais avec 720 kilos sur la balance, ce petit bloc est largement suffisant.

d'attaches prévus à cet effet sur la 4L. J'ai toujours ma carte grise sur laquelle est noté "2 places assises", mais très honnêtement, la voiture est largement capable de supporter deux petits passagers à l'arrière. Justement, installons-nous et faisons connaissance avec notre « exploratrice ». La planche de bord est très proche de celle de notre bonne vieille 4L, les compteurs sont identiques et, bien évidemment, le levier de vitesse est à sa place, en plein milieu du tableau de bord, juste en dessous du cendrier. Au premier coup de clef, le petit 4 cylindres de 1 108 cm³ se met en marche, déclenchant avec lui des vibrations dans toute la carrosserie !

C'est par où la plage ?

Tout est dans le poignet, on baisse le manche vers soi et on pousse pour enclencher la première. La sélection des rapports est intuitive et ce levier de vitesse est toujours aussi sympathique à manipuler. Sur les petites routes sinueuses de l'Oise, notre Rodéo 5 est dans son élément et met tout de suite ses passagers à l'aise. Le jour de notre reportage, le soleil avait fait grimper le mercure à des températures élevées pour la saison, mais grâce aux multiples ouvertures débâchables, l'air circule parfaitement dans l'habitacle sans jamais - oh ! surprise - se faire trop présent. C'est bien simple, à son volant, ça sent bon les vacances ! À noter que, comme sur toutes les 4 Saisons, les portes avant sont démontables avec les bacs de rangement et les vitres coulissantes pour encore plus de sensations. Normalement conçue avec un amortissement souple, je réalise, au fur et à mesure des kilomètres, que les suspensions sont assez fermes pour notre véhicule, surtout au niveau des barres de torsion transversales arrière. Ça a ses avantages en courbe ou en virage serré, mais dès que la chaussée devient un peu bosselée, la voiture a tendance à secouer du train arrière... Ce qui est somme toute assez logique pour une voiture dont la dénomination s'apparente à un sport extrême ! En revanche, la direc-

Contact

Les établissements 2CA (Concept Composites d'Auvergne) ont repris l'entreprise Teilhol en 1990. Toutes les pièces composites de Rodéo 4, 5 et 6 sont donc disponibles sans aucune difficulté. Contactez M. Bachelier au 04 73 95 01 46. 2CA, Zone Industrielle, 63220 Arlanc. Courriel : 2ca@2ca.fr Site : www.2ca.fr/site3.

tion à crémaillère est très fluide et retransmet parfaitement les informations au volant. C'est agréable et plus confortable, même si la Rodéo 5, avec sa carrosserie en polyester armé et polyuréthane boulonné, ne pèse que 720 kilos. Justement grâce à son poids limité, l'auto se révèle être très à l'aise sur la route. Seul le bruit permanent et la forte prise au vent sont à lui reprocher. Heureusement que les 34 ch sont suffisants pour emmener à un bon rythme notre modèle et que la boîte de vitesses, elle aussi relativement ferme, est bien étagée. Même si, en dehors des sentiers battus, elle ne peut pas concurrencer la célèbre Citroën Méhari, la petite Renault n'en reste pas moins une auto attachante pour sortir du « train-train » quotidien. En janvier et septembre 1984, deux séries limitées vont d'ailleurs être proposées avec une image de baroudeuse un peu plus affirmée. La Hoggar, dans un premier temps, est dotée d'un pare-bufile à l'avant, d'un projecteur orientable sur le capot et d'une couleur Sable Blanc qui rappelle les dunes du Paris-Dakar. La seconde, dénommée Sologne, reprenait les équipements de la Hoggar, mais avec une teinte Vert Bruyère, un filet de protection derrière les sièges et deux grands sacs de toile amovibles fixés le long des flancs du compartiment arrière. Ces deux séries limitées sont importantes dans la courte carrière de la Rodéo 5 car elles pouvaient recevoir en option la transmission 4x4 Sinpar qui transformait complètement son comportement et ses capacités de franchissement. Cependant, pour vous amener à la plage

RENAULT RODÉO 5 1984

- Moteur : 4 cylindres verticaux en ligne, 5 paliers
- Cylindrée : 1 108 cm³
- Alésage x course : 70 x 72 mm
- Refroidissement : par liquide en circuit hermétique
- Puissance : 34 ch DIN à 4 000 tr/min
- Puissance administrative : 6 CV
- Couple : 7,5 m.kg à 2 500 tr/min
- Transmission : aux roues avant
- Boîte de vitesses : 4 rapports avant, tous synchronisés, commande par levier central au tableau de bord
- Suspensions : 4 roues indépendantes, barres de torsion longitudinales avant et transversales arrière, barre antidive à l'avant, amortisseurs hydrauliques télescopiques
- Freins : Commande hydraulique à double circuit. 2 freins à disques à l'avant. 2 tambours arrière
- Direction : à crémaillère. Diamètre de braquage (entre trottoirs) : 9,75 m.
- Structure : plate-forme formant châssis et plancher. Structures tubulaires de gros diamètre et éléments en polyuréthane teintés dans la masse.
- Longueur : 3,56 m
- Largeur : 1,49 m
- Hauteur : 1,51 m
- Empattement : 2,40 m
- Voies AV/AR : 1,28 m/1,24 m
- Pneumatiques : 145 SR 13 à arceaux
- Poids : 720 kilos à vide en ordre de marche
- Vitesse : 4 Saisons : 115 km/h ; Plein Air : 109 km/h
- Nombre de places : 2

par les petits chemins à travers dunes et pour vos balades en forêt ou à travers champs, la Rodéo 5 était, et est encore aujourd'hui, la voiture idéale. ■

Gautier Rossignol
Photos Christian Bedei