

Kauneus on sisäistä



Teksti: Juha Moisio

Saksalaisilla oli Kolmannen Valtakunnan perintönä Kübelwageeniin pohjautuva Volkswagen 181. Liittoutuneet puolestaan ajoivat Jeepeillään kyseisiä saksalaisia tervehtimään. Myöhemmin englantilaiset kehitteivät sateisella saarellaan pienen Mini Moken. Ranskassa puolestaan 60-luvulla Citroën paketoi Rättärin tekniikan Mebari-nimiseen... kulkineeseen. 70-luvun vaihteeseen tultaessa Renaultin mallistosta tällainen avonainen "motorisoitu puutarbakärry" vielä puuttui, mutta muu-
tosta oli luvassa.



Kupla-Volkkarin tavoin myös Tippa-Rellun erillinen runko on toiminut monen erikoiskorin innoittajana. Niinpä ei ollut ihme, että myös eräät autoista innostuneet ranskalaiset kiinnostuivat Tipan rungon ja tekniikan hyödyntämisestä. Jos ei Renault kerran itse usko oman "monikäyttöjeeppin" mahdollisuuksiin, niin tehdään sitten me omin voimin sellainen, lieene porukalla tuumattu. Joten tuumasta toimeenpanoon: Hankitaan Tippa, nostetaan alkuperäinen kori pois rungon päältä, ja puuhastellaan tilalle lasikuidusta laminoitu, piiloonjäävällä teräksisellä palkkikehikolla tuettu monikäyttöinen avokori. Juonen kannalta pakollinen lankomies vielä hitsaamaan U-teräksestä tuulilasien kehys, joka voidaan tarvittaessa laskea konepeiton päälle ihan oikean Jeeppin tapaan. Lopuksi hieman alumiiniputkikehikon taivuttelua ja päälle pingotetaan teollisuusompelukoneella kokoonparsittu nylon-kankainen suffletti. Oh-la-la, tulipas siitä näppärä, eiköhän aleta tekemään näitä ihan urakalla!

Tämä innostunut joukko muodosti yrityksen nimeltä ACL (Atelier de Construction Livraidos). Idean kanssa oltiin tosissaan liikkeellä, joten Renaultin kanssa sovittiin sopivien Tippa-aihioiden ostamisesta *sans caisse*. Renault siis toimitti Tipan rungon, johon oli valmiiksi pultattu kaikki liikkuksen kannalta välttämätön: moottori apulaitteineen, vaihteisto, tukivarret, jousitus, pyörät, ohjauslaitteet, jarrut, bensitankki jne. Eli kun normaalisti Tipan kokoonpanossa seuraava vaihe Renaultilla olisi ollut korin pulttaaminen rungon päälle, niin alustat otettiin nyt sivuun valmistuslinjalta ja toimitettiin ACL:lle. Tästä jatkoi ACL asentamalla rungolle oman lasikutikorinsa, liittämällä vielä puuttuvat hallintalaitteet, kasaamalla sisustuksen ja suorittamalla sähköasennukset ym. viimeistelyn.

Ensimmäinen Rodéo (myöhemmin Rodéo 4), tässä trooppiselta auringonpaisteelta suojaavana Coursière-versiona. Tämän vanhimman sukupolven auton tunnistaa mm. Fourgonnette-Tipan takavaloista ja korin kylkeen näkyville pultatuista ovisaranoista. Rodéo 4:n varustukseen ei kuulunut turvakaarta.



Jopa itse ralliässä Jean-Luc Therier saatiin houkuteltua Rodéo 4:n ohjaimiin, tässä vuoden 1972 Infernal-ralli.

Rodéoiden ideoinnista ja kokoonpanosta vastasi siis ACL. Ensimmäisten esitteiden ja käyttöohjekirjojen takakannessa lukee "fabriquée par ACL - distribuée par Teilhol - Réseau Renault". Eli valmistajaksi mainitaan ACL, jakelijana(?) toimi Teilhol ja kaikki tapahtui Renaultin sateenvarjon alla. Ostavalle asiakkaalle juttu toimi niin, että Rodéo tilattiin suoraan valtuutetulta Renault-jälleenmyyjältä. Aluksi autoja kutsuttiin ACL Rodéoiksi, mutta heinäkuusta 1976 lähtien Renault "virallisti suhteen" ja autojen nimeksi tuli Renault Rodéo. Loppukokoonpanosta vastasi silti edelleen ACL, joka kuitenkin heinäkuussa 1978 sulautui osaksi siihen asti jakelusta vastaanuttua Teilhol-konsernia. Meille suomalaisille näin muodostunut Teilhol SA muuten lieene tullut tutummaksi esim. ensimmäisen sukupolven Traficin korotetulla Jumbo-versiolla, jonka korimuutokset se siis toteutti.

Rodéo 4

Ensimmäinen Rodéo tuli myyntiin vuonna 1970. Se perustui 27-hevosvoimaisella, 845 cm³:n Ventoux-moottorilla varustetun Tipan tekniikkaan. Tar-

kemmin sanoen Renault toimitti ajovalmiin R4 F4 -pakettimallin (R2106) alustan varustettuna viemärkinoiden huonoille teille vahvistetulla jousituksella.

Rodéo 4:ää valmistettiin yli 11 vuotta, joiden aikana tehtiin lähes joka vuosimalliin muutoksia ja parannuksia. Jarruihin, vaihteistoon ja muuhun tekniikkaan tehdyt muutokset olivat suoraa seurausta Renaultin omaan kaappi-Tippaansa tekemistä muutoksista, jotka luonnollisesti tehtiin myös ACL:lle toimitettaviin alustoihin. ACL itse teki muutoksia auton ulkonäköön ja käytettävyyteen, joista tärkeimmät virstanpylväät lueteltuna seuraavassa:

toukokuu 1970: ACL Rodéo (tyyppiä 1A); esitellään neljänä versiona: Evasion, Chantier, Coursière, Quatre-Saisons, takavalot R4 F4 -pakettiversiosta, pyöreät etuvilkut/-parkit

syyskuu 1970: ovien näkyvissä olevat saranat muuttuvat piilosaranoiksi, tuulilasin kehys muuttuu mustaksi maalatusta teräksestä alumiiniseksi

syyskuu 1972: mallimerkintä muuttuu Rodéosta Rodéo 4:ksi (erotukseksi uudesta Rodéo 6 -mallista); uudet takavalot Renault Estafettesta, erilliset pyöreät takaheijastimet

syyskuu 1973: viides versio, Artisanale, esitellään, uuteen logoon hopeinen ACL-teksti mustalle suorakulmaiselle taustalle (vanhassa sini-valko-punaiset kirjaimet keltaisella kartiomaisella taustalla)

syyskuu 1975: valinnaisvarusteeksi lasikuituinen kovakatto

heinäkuu 1976: auton nimi muuttuu ACL:stä Renaultiksi, rätkikaton materiaaliksi tergal nylonin sijaan, takaluukun materiaalin vaihtuu puisesta lasikuituiseksi, takaluukun saranat alumiinista, uudet suorakulmaiset etuvilkut/-parkit, R5 TL:n ratti Tipan ratin tilalle

heinäkuu 1977: lantioturvavyöt etupenkkiläisille, muovinen ilmanottoaukko tuulilasin alle, mustat ulkopeilit ja tuulilasinpyyhkijät

heinäkuu 1978: etuvilkut/-parkit täysvalkoisista kaksivärisiksi

heinäkuu 1979: isot kulmikkaat takavalot R4 F6 -pakettiversiosta, sisärenkaattomat vanteet R5:stä

heinäkuu 1981: valmistus lopetetaan

Rodéo 6

Alkuperäisen pienimoottorisen Tippa-pohjaisen Rodéon rinnalle esiteltiin syyskuussa 1972 uusi malli. Se perustui aluksi "luksus-Tipan", Renault 6:n, tekniikkaan. Renaultin rakensi Kuutosen Tipan alustalle, mutta R6:n TL-versiossa käytettiin isompaa ja tehokkaampaa, 1108 cm³:n 47-hevosvoimaista Cléon-moottoria. Lisäksi Kuutosessa oli edessä levyjarrut, kun pienimoottorisessa Tipassa oli rummut. Renaultilta tilattiin Rodéo 6:ta varten tällä kertaa siis Renault 6 TL:n (R1181) ajovalmiita alustoja, tässäkin tapauksessa rankkoja olosuhteita varten vahvistetulla jousituksella.

ACL nimesi uuden mallinsa "luovuttaja-ajoneuvon" mukaan loogisesti Rodéo 6:ksi. Teknisten erojen lisäksi uusi Rodéo 6 poikkesi nyt Rodéo 4 -nimen saaneesta aloitusmallista myös ulkoisesti; Keulan muotoilu oli uutukaisessa kulmikkaampaa, joskin ehkä edelleen pikemminkin tarkoituksen-

mukaista kuin kaunista. Rodéo 4:n pyöreiden umpioiden sijaan Rodéo 6 sai mm. Renault 12 ja 16 -malleissa käytetyt, siihen aikaan modernit suorakulmaiset ajovaloumpiot. Korin takaosa ei juuri pienemmästä mallista poikennut, mutta Rodéo 6:ssa oli vakiona leveä turvakaari, jollaista ei pikusiskossa ollut.

Kuten Rodéo 4:n kohdalla, myös Rodéo 6 -malliin heijastuivat Renaultin Kuutoseensa vuosien myötä tekemät tekniikkapäivitykset. Renaultin lopettaessa R6 TL:n valmistuksen tyrehtyi kuitenkin myös alustojen tuotanto. Niinpä Rodéo 6:n 1980-

vuosimallia varten jouduttiin keksimään uusi elintenluovuttaja. Päädyttiin R4 GTL:ään, jossa oli R6 TL:n tavoin levyjarrut edessä ja 1108-kuutioinen moottori. GTL-Tipan matalaviritteisempi moottori kuitenkin tuotti 47 hv:n sijaan vain 34 hv, mikä ei tälle pontevammalle Rodéo-mallille riittänyt. Niinpä R4 GTL:n ajovalmiista alustapakettista - luonnollisestikin vahvistetulla jousitusvaihtoehdolla - oli heivattava pois Tipan alkuperäinen moottori ja tilalle keksittävä samaan moottorilohkoon perustuva 1289 cm³:n 45-hevosvoimainen versio. Tällainen matalaviritteinen moottori löytyi mallista R5 GTL. Tiedossani ei ole, kasattiinko kyseinen alusta-moottori -yhdistelmä ajovalmiiksi jo Renaultilla, vai jouduttiinko Teilholilla tosiaankin tekemään konkreettinen moottorinvaihto. Koska Renault oli kuitenkin jo heinäkuussa 1976 adoptoinut Rodéon oman tuotemerkinsä alle, voisi kuvitella Teilholille toimitetun valmiiksi R5 GTL:n 1,3-litraisilla moottoreilla varustetut R4 GTL:n alustat?

Edelleen mielenkiintoisena tekniikkapuolen "ranskalaisuutena" Renaultvaihtoiyllättäen vuonna 1980 R4 GTL:n levyjarrut rumpujarruiksi, palatakseen taas jonkin ajan kuluttua levyjarruihin! Niinpä myös



Rodéo 6 kaikessa komeudessaan Renaultin virallisessa esittelykuvassa. Aiemmin ACL:ksi nimetyt autot myytiin vuosimallista 1977 lähtien Renault-nimellä. Yläkuvassa täydellisen säävarustuksen Quatre-Saisons -versio, alakuvassa sama versio mutta rätkikatto riisuttuna. Huomaa varustukseen kuuluva turvakaari.



Rodéon syntyy lienee vaikuttanut mm. kuvan Citroën Mehari.

Rodéo 4 täydessä Quatre-Saisons -varustuksessa.





Rodéo 4 tällä kertaa avolavaa imitoivassa Chantier-varustuksessa.

heinäkuun 1980 jälkeen valmistuneet Rodéo 6:t tunnistaa edessä olevista rumpujarruista.

Seuraavassa jälleen listattuna ulkoisia seikkoja, joiden perusteella eri Rodéo 6 -vuosimalleja voi yrittää erottaa toisistaan:

syyskuu 1972: ACL Rodéo 6 (tyyppiä 2B) esitellään neljänä varusteversiona: Evasion, Chantier, Coursière, Quatre-Saisons

tammikuu 1973: myynti alkaa

syyskuu 1973: viides varusteversio, Artisanale, esitellään, uuteen logoon hopeinen ACL-teksti mustalle suorakulmaiselle taustalle (vanhassa sinivalko-punaiset kirjaimet keltaisella kartiomaisella taustalla)

syyskuu 1974: musta kojetaulu, valinnaisvarusteeksi lasikuituinen kovakatto

heinäkuu 1976: auton nimi muuttuu ACL:stä Renaultiksi, rätkikaton materiaaliksi tergal nylonin sijaan, takaluukun materiaalin vaihtuu puisesta lasikuituiseksi, takaluukun saranat alumiinista

heinäkuu 1977: lantioturvavyöt etupenkkiäisille, mustat ulkopeilit ja tuulilasinyyhkijät

heinäkuu 1979: 1300-kuutioinen Renault Rodéo 6 (tyyppiä 4D) esitellään, umpiot ja etuvilkut R14:stä, hiekanvärinen umpiot kiertävä keulapaneeli, matalampi, umpioiden korkuinen jäädyttimen säleikkö, isot kulmikkaat takavalot R4 F6 -pakettiversiosta, uudet muovipuskurit, kiinteä tuulilasinkehys, hiekanvärinen kojelauta lukittavalla kannellisella käsinelokerolla, ratti ja etuistuimet R5:stä

heinäkuu 1981: valmistuu lopetetaan



Rodéo 6 4x4 Sinpar.



Leijonasafarille on tässä lähdetty kenties kaukoviisaasti kovakattoisella Rodéo 6:lla.

Renault 5 Rodéo

80-luvulle saavuttaessa Rodéo 4 ja Rodéo 6 alkoivat näyttää jo varsin vanhanaikaisilta. Niinpä syyskuun alussa 1981 lanseerattiinkin täysin uudistettulla korilla varustettu malli, joka korvasi molemmat vanhat mallit. Uusi malli sai nimen Rodéo 5. Korin linjat ovat 80-lukulaisittain varsin suoraviivaiset ja huomattavasti edeltäjiään linjakkaammat. Lisäksi muotoilu näyttää mm. pidempien ovien ja lyhyemmän takaylityksen ansiosta huomattavasti kompaktimmalta. Eräs ranskalainen autolehti luonnehti uutuutta "Renault 5:n ja Matra Rancheron risteytykseksi". Jotain, etenkin uutta SuperViitosta muistuttavaa, kyljen kanttauksissa kieltämättä onkin. Edeltäjistään Rodéo 5 poikkeaa muotoilunsa lisäksi myös siinä, ettei se enää ole täysin avonainen; Tuulilasi on kiinteä ja autossa on leveät turvakaaret niin etuovien takana kuin korin takakulmissakin. Lisäksi tuulilasin sivuitse kulkevat teräsputket sitovat rinta-pellin ja molemmat poikittaiset turvakaaret toisiinsa. Kolariturvallisuuteen suhtauduttiinkin 80-luvulle tultaessa jo huomattavasti huoletonna 70-lukua vakavammin.

Rodéo 5 -mallimerkintä on sikäli harhaanjohtava, että uutuus ei suinkaan pohjautunut Renault 5:een,

Jukka Hartikaisen Rodéo kuvattuna Himoksen Renault-kokoontumisen yhteydessä. Kyseessä on alun perin Rodéo 6, joka on kuitenkin Suomessa toteutettu aikoinaan korinvaihtoprojektina Renault 6:n identiteetillä (ei Jukan toimesta). Tehtaalta vihreänä lähtenyt auto on päässyt vuosien saatossa hieman nuhraantumaan, mutta käyttökunnostuu Jukan toimesta pikkuhiljaa. Jossain vaiheessa autosta ovat häipyneet mm. alkuperäiset puskurit, etuvalot kehysineen, maski ja kojelauta. Joku aiempi omistaja on myös korottanut konepellin sivuja, kenties ulkonäköystistä? Malliin alun perin kuuluvat suorakulmaiset R12-umpiot kehysineen Jukka on onnistunut löytämään, mutta muut puuttuvat osat ovat edelleen haussa, erityisesti alkuperäinen kojelauta. Sitä vastoin auton mukana tuli alkuperäinen lasikuituinen kovakatto.

Kuva: Henrik Mäkinen





Tästä erittäin heikkolaatuisesta kuvasta selvinnee kuitenkin heinäkuussa 1979 uudistuneen Rodéo 6 -mallin keula, jossa umpiot ja vilkut Renault 14:stä.

vaan oli edelleenkin rakennettu Renault 4 GTL:n alustalle. Koska R4 ja R6 kuitenkin olivat jo varsin vanhoja malleja, lienee Renault halunnut assosioida uutuuden edelleen suosionsa huipulla olevaan R5:een. Moottorikseen Rodéo 5 ei enää saanut viimeisten Rodéo 6:sten tapaan 1300-kuutioista, vaan vakion R4 GTL:n 1100-kuutioisen. Näin ollen se oli teholtaan eräänlainen Rodéo 4:n ja Rodéo 6:n väliin sijoittuva kompromissi.

Renault Rodeo 5 (tyyppiä 5D) tuli myyntiin syyskuussa 1981, ja sen valmistui loppui toukokuussa 1987. Rodéon sai tilattua suoraan tehtaalta erilaisilla katto- ja oviratkaisilla. Avonaisia versioita myytiin aurinkoisiin välimerellisiin maihin, säiden puoleen epävakaisemmille alueille tarjottiin täydellä sadevarustuksella ja lämmityslaitteella olevaa "Neljä vuodenaikaa" -mallia. Vain tavarankuljetukseen tarkoitettut versiot voi tilata ilman takaistuinta, tällaiset versiot saivat ainakin Ranskassa nelipaikkaisia edullisemmän verokohtelun. Katon ja ovien "tilapäisrakenteesta" johtuen alunperin avonaiseenkin malliin voitiin hankkia jälkikäteen lisää sateensuojaa tarpeen mukaan. Lisäksi muutama vuosi ensiesittelyn jälkeen tehdas sai aikaiseksi valinnaisvarustee-

na myytävän lasikuituisen kovakaton, jota ainakin myyntiesitteen kuvissa suositeltiin vaikkapa afrikkalaiselle leijonasafarille heppoisen kangaskaton sijaan. Näлкäinen jalopeura kun tulee kankaasta läpi huomattavasti lasikuitua vikkelämmin...

Rodéo 4 ja Rodéo 6 koriversiot:

Evasion: Täysin avonainen, ei ovia, kattoa eikä lämmityslaitetta, vain kaksi istumapaikkaa, iso tavaratila.

Chantier: Ei ovia eikä lämmityslaitetta, kaksi istumapaikkaa, pelkästään etuistuimet peittävä kangaskatto tuo muodoltaan mieleen avolavapakettiauton ohjaamon, avoin tavaratila.

Coursière: Ei ovia eikä lämmityslaitetta, kaksi tai neljä istumapaikkaa, täyspitkä, matkustamon ja tavaratilan peittävä "aurinkokatos" ilman sivuseiniä.

Quatre-Saisons: Ovet ja lämmityslaitteet vakiona, kaksi tai neljä istumapaikkaa, täyspitkä kangaskatto, kankaaiset sivuseinät muovisilla ikkunoilla, ovissa paikoilleen pultattavat liukuikkunat kehyksineen. Artisanale: Kuten Quatre-Saisons, mutta pakettiautotyypiset umpinaiset kangaskyljet ilman ikkunoita, vain kaksi istumapaikkaa.

Rodéo 5 koriversiot:

4 Saisons: Umpinainen versio ovilla (liukuikkunat) ja takasivuiikkunoilla.

Plein Air: Lämpimien maiden versio, ovien tilalla metalliketjut, ei takasivuiikkunoita. Molemmissa versioissa on turvakaarien varaan pingottuva, kahdesta osasta koostuva kokoon käärittävä kangaskatto.

Nykyisin Rodéoista on yllättävän vaikea löytää tietoa, etenkin 100-prosenttisesti paikkansa pitävää. Alkuperäisiä esitteitäkään kun ei sattuneesta syystä täällä Pohjolan perukoilla juurikaan esiinny, ja internetistä löytyvät tiedotkin ovat tavalliseen tapaan varsin ristiriitaisia. Niinpä esimerkiksi Rodéo 6:

n alkuperäisessä Auto-Journalin koeajossa vuodelta 1972 kerrotaan autossa olevan R6 TL:n 50 SAE-hevosvoiman moottori. Internetissä puolestaan erään asiantuntijan (?) sivuilla autossa väitetään olevan 35 hv. Edelleen samoilla sivuilla väitetään Rodeo 6 1300:ssa olevan kokonaista 33 hv, kun taas toisen harrastajan sivuilla mallissa sanotaan olevan R5 GTL:n 45-hevosvoimainen moottori. Kenties jossain vaiheessa jollain ovat menneet kilowatit ja hevosvoimat taulukoissa sekaisin? Joka tapauksessa, ohessa esitettyihin yksilöinteihin kannattaa siis suhtautua lievästi epäillen.

Se kuitenkin on varmaa, että Suomessa oli tätä kirjoitettaessa ainakin kaksi Rodéo-yksilöä; Jukka "Rode" Hartikaisen hämeenlinalaisesta vaihtoautotarhasta pelastama korinvaihto-Rodéo 6 teki ensiesiintymisensä kesällä 2004 Himoksen Renault-kokoontumisessa. Toinen, alkuperäinen Rodéo 4 -projekti on puolestaan työn alla Forsassa. Kenties näemmä siis näitä malleja tulevaisuudessa Suomen kokoontumisissakin jopa ihan paritellen? Mistä puolestaan saattaa seurata lisää Rodéoita, tai katselijoita, mutta se onkin jo kokonaan toisenlaisen lehdistön heiniä!



Kuvassa Rodéo 5 vihreästä väristä tunnistettavana Sologne 4x4 -nelivetversio vuodelta 1984. Sinparin valmistaman nelivetotekniikan sai tilattua myös Rodéo 4 ja Rodéo 6 -malleihin.