

RANDOCAR

Une nouvelle manière de randonner : le Randocar. Ce n'est ni un camping-car, ni une caravane. Mais plutôt un petit semi-remorque qui s'adapte sur une simple automobile. Jamais blasée, Nicky Grassart a eu le coup de foudre pour cette trouvaille originale, de surplus, remarquablement aménagée. Idéal, dit-elle, pour des randonnées sans contraintes. De là à une nouvelle « philosophie » du voyage, il n'y a qu'un pas, franchi dans l'enthousiasme...

Véhicules de loisirs Le Randocar

Une cellule tout en rondeurs qui vient coiffer la tractrice. Les joues latérales spécifiques à chaque voiture épousent le profil, le becquet arrière parfait l'aérodynamisme.

1. Vue plongeante sur un habitacle compact mais complet : dinette-duo, beau bloc cuisine, et à droite, la penderie flanquée d'un placard lingère.
2. Le toit relevable confortablement moqueté assure une hauteur respectable au lit haut.
3. Pour une étape prolongée, le Rando se complète d'un auvent latéral.



Mis au point par les Compagnons du Devoir des Ateliers Sainte Catherine, une société spécialisée dans les carrosseries industrielles et les véhicules spéciaux, le Randocar a bénéficié d'une étude particulièrement poussée. Son système d'attelage en trois points dont deux couissants (brevet européen) est unique. Extérieurement, il se présente comme une cellule monocoque en polyester

stratifié d'une grande légèreté (300 kg, aménagement compris pour le modèle de notre essai). Pour agrandir le volume habitable et réduire la hauteur sur route, il est doté d'un toit relevable avec soufflet en toile, doublé de moquette assurant une meilleure isolation et une parfaite finition. Pour renforcer l'aérodynamisme, il comporte une avancée toute en ron-

deurs, des joues latérales épousant le profil de chaque voiture (interchangeables) et un becquet arrière. Nous avons essayé le dernier modèle à toit surélevé qui permet de se tenir debout à l'intérieur, toit en position fermée (hauteur intérieure 1,88 m), mais il existe aussi une version plus basse (hauteur intérieure 1,92 m, toit ouvert) qui coûte 4 500 F de moins. Pour tractrice, nous disposons d'une Renault 11, série spéciale d'une puissance de 90 chevaux et dotée du moteur à essence 1 721 cm³. A l'heure actuelle, le Randocar s'adapte sur une trentaine de voitures mais la liste n'est pas limitative. Le constructeur conseille seulement de choisir une voiture développant au minimum cinquante chevaux DIN. Au regard de la législation, le Randocar est une remorque non freinée (poids en charge inférieur à la moitié du poids à vide de sa tractrice) et dépourvue de carte grise (moins de 500 kg), ce qui l'autorise à porter le même numéro minéralogique qu'elle.

FLEXIBILITÉ CONTROLÉE :

La liaison entre la voiture et la semi-remorque se compose d'une attache classique de caravane (point fixe), mais la flèche placée sous le plancher est montée sur un support souple et la tête d'attelage réglable en hauteur pour réaliser une mise à niveau parfaite. Les deux points couissants sont constitués par des patins qui se déplacent longitudinalement sur un arceau placé sur le toit de la voiture. L'avant du Silentbloc caoutchouc sous plancher du Randocar doit coïncider avec l'avant de la glissière plastique sur arceau-guide de la voiture. Cette liaison à flexibilité contrôlée associe étroitement les deux véhicules, sans possibilité de mouvements latéraux intempestifs de la part de la remorque. Combinée au débattement de la suspension du Rando (éléments de caoutchouc Paillard) et à celle de la voiture, elle permet l'absorption

LES RANDO SONT SYMPA !

