

6 X 6 = (R) 5

80-luvulla pörssivoitot eivät vielä olleet länsimaiden pääuskonto, ja pienyrityksien oli autoalalla vielä voimissaan. Lisäksi juomaveteen ehkä lisättiin Ranskassa nykytänkin enemmän kemikaaleja, jotka ovat osaltaan saattaneet vaikuttaa näidenkin luomusten syntyyn...



Ranskalainen Christian de Léotard on hieman boheemi mies, jonka kiinnostus autoihin ja erityisesti voimansiirtojärjestelmiin vei 70-luvulla töihin herra Tissier'n yhtiöön. Tissier muokkasi 70- ja 80-luvuilla Citroën DS-, CX- ja SM(!)-malleista esimerkiksi hinausautokäyttöön sopivia erikoismalleja. Reseptiin kuului akselivälän pidentäminen, yhdestä kolmeen ylimääräisen pyöräparin lisääminen auton takaosaan, ja edelleen korin takaosan täydellinen muuttaminen erilaisia käyttökohteita vastaaviksi. Tissier suoritti vastaavia muutostöitä myös muihin automalleihin, esim. Citroën XM:ään, Fiat Scudoon ja Renault Espaceen.

Kerättyään aikansa työkokemusta Tissier'n palveluksessa de Léotard perusti oman ADPL-nimisen yhtiön (Application des Procédés Léotard). Yhtiö tarjosi kuusipyöräisten ja -vetoisten erikoismallien suunnittelu- ja rakennuspalveluita, ja vuonna 1978 de Léotard esim. työskenteli Englannissa Roverin tehtaalla osallistuen Range Rover 6x6-prototyypin kehitystyöhön. Englannista palattua kypsä ajatus kuusipyöräisyyden soveltamisesta Renaultin pieneen R5-malliin. Projektissa auttoi nelivetotekniikkaan erikoistunut ranskalainen Sinpar-yhtiö, jonka toimittamien osien avulla de Léotard toteutti R5-projektinsa muutamassa kuukaudessa.



Kuuden vetävän pyörän lisäksi de Léotardin R5 erosi vakio-Viitosesta rungoltaan, jossa kaksi alku- ja takavetoisen pitkittäispalkkien vierelle asennettua neliputkea tuki alustarakennetta. Painoa autolle tuli 980 kg, vakio-Viitosen painaessa n. 800 kg. Pituus kasvoi vakiomallin 3,5 metristä 4,21 metriin ja tavaratilaa oli korotetun katon ansiosta jopa 2,4 m³. Sinparin toimittama voimansiirto oli de Léotardin patentoima ja hydrostaattista tyyppiä, jollaista käytetään yleisemmin erilaisissa maansiirtokoneissa. Hydrostaattisen eli nestevälitteisen voimansiirron

etuna perinteiseen mekaaniseen voimansiirtoon verrattuna on asennuksen suurempi joustavuus, jossa ei ole oman tilansa ja liikeratansa vaativia kiinteitä kardaani- ja vetoakseleita, jotka myös osaltaan rajoittaisivat pyörien joustoliikettä.



Tavikset menevät mistä pääsevät, Renault 5 Léotard menee mistä haluaa.

Kuusipyöräisen ja -vetoisen auton etuna oli de Léotardin mukaan ennen kaikkea parantunut turvallisuus. Kuusipyöräisyys parantaa radikaalisti tavallisen henkilöauton tiepittoa (de Léotardin mukaan 70%) ja kuuden levyjarrun ansiosta myös jarrutustehoa (33%). Lisäksi kolmiakselinen pienikin auto kantaa kevyesti 700 kg kuormaa kulutuksen pysyessä silti sen ajan mittapuiden mukaan kohtuullisessa 10-11 litrassa satasella. Yhä energiakriisin syövereistä toipuvalla 80-luvulla pieni kulutus oli vahva argumentti. de Léotardilla oli autoa luodessaan mielessä erityisesti poliisi, palokunta ja sairaankuljetus, joiden tarpeisiin hän uskoi auton soveltuvan erinomaisesti. Takatilaltaan isona auto soveltuisi sopivin varustein ja vahvistuksin esim. kustannustehokkaaseen vankeinkuljetukseen.



Kunhan sade hellittää, etumatkustajat voivat irrottaa etuosan vinyylikatton ja nauttia Pariisin auringonpaisteesta.

Muutostyö vakioon Renault 5 -malliin maksoi n. 40.000 frangia. Korotetun takakaton lisäksi tarjottiin myös katoltaan tavallista farmaria muistuttavaa matallampaa koria. 80-luvun lehtiartikkeleissa ja esitteissä muutostyön kohteiksi ovat joutuneet mm. R5 TS- ja Alpine-versiot, joiden huippunopeudeksi mainitaan n. 160-165 km/h. Kaikkein uskomattomimpana muunnoksena oli yksi keskimoottorinen R5 Turbo 2, jollainen myös muutettiin kuusipyöräiseksi!

Christian de Léotardin yhtiön myöhemmistä



Muutos tehtiin haluttaessa vaikka sporttiseen Alpine-versioon. Tässä takaosaltaan normaalikorkuinen "tavalinen" farmarikori.



vaiheista minulla ei ole muuta tietoa kuin se, että enemmän tai vähemmän läheisessä yhteistyössä valmistajien kanssa toteutettiin tai luonnosteltiin vastaavanlaisia muunnoksia mm. Mercedes-Benzin, Fiatin ja PSA-yhtymän tuotteista. 80-luvun Vauhdin Maaailmoja lukeneet ovat saattaneet nähdä Paris-Dakar -aavikkoralliraportteissa kuvan de Léotardin muuttamasta kuusipyöräisestä Mercedesen G-sarjan maasturista, jollaisella siis osallistuttiin kyseiseen kilpailuun. Ehkä viimeiseksi (?) jää-



Kärsiikö alkuperäinen keskimoottorinen R5 Turbo 2 -mallinne takarenkaiden ajoittaisista pitovaikeuksista? Ottakaa yhteyttä de Léotardiin niin liikennevalolähdöt sujuvat taas ilman häiritsevää renkaiden vingunutta. R5 Turbo 2 6x6 Léotard lienee tekele sieltä hallusinaatioasteikon viltimmistä pästä. Valitettavasti parempaa kuvaa valmiista luomuksesta ei etsinnöistä huolimatta löytynyt.



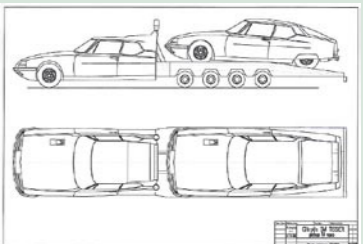
Espaceen pohjalle tehty Tissier'n rakentama ambulanssiversio.

nyt luomus oli PSA-yhtymälle tehty 1:1 tutkielma "nelipyöräisestä moottoripyörästä", joka muistutti kahdella etupyörällä ja yhdellä takapyörällä varustettua avonaista kolmipyöräistä mutta sillä erolla, että takana oli kaksi n. 15 cm etäisyydellä toisistaan sijaitsevaa rinnakkaispyörää.

Nelipyörävedo ei oo mittää, mutta kuusipyörävedolla maise- ma vaihtuu rospuuttokelilläkin!



Mikäli tällaiseen kuusipyöräiseen Viitoseen maailman turuilla törmää, on mukana aimo annos tuuria, sen verran harvinaisesta keksinnöstä on kyse. Kuljettajalle olisi varmasti kätevä myös Suomen yhä surkeammaksi muuttuvalla päätieverkostolla. Kokonaan eri asia on kuinka katsastusviranomaisten huumori riittäisi auton hyväksymiseen Suomen rekisteriin...



Eikö tulekin heti ensimmäiseksi mieleen puuhastella arvokkaasta Citroën SM -urheiluautosta hinausauto? Tissierillä ei arvometallia turhaan kumarrettu...



Kuusipyörämuunnosten ohella de Léotardin mm. toteutti PSA-yhtymälle tämän moottoripyörän ja auton risteytyksen ilmeisesti joskus aikaisin 90-luvulla. Tätä uudemmista projekteista ei enää löydy tietoa, olisiko jäänyt de Léotardin firman joutsenlauluksi tuo prototyyppi?

Teksti: Juha Moioio
Lähde ja kuvat: www.molki.free.fr

Kärsiikö bernhardilaisenne ahtaan paikan kammosta? Tehkää lemmikillenne palvelus, hankkika uusi tilava R5 Léotard!
Tarpeeksi karkealla rengastuksella kuusipyörävetoinen pikkuauto edennee melko upottavassakin maastossa.

Takapyörien hydraulinen voimansiirto mahdollistaa vääntösauvajousituksen täyden jousto- matkan hyödyntämisen.

