

znamenita francoska voiturette 20-tih let

MINILO JE 100 LET OD NASTANKA FRANCOSKIH LAHKIH AVTOMOBILOV AMILCAR



USTANOVITELJI DRUŽBE AMILCAR: (OD LEVE) ANDRÉ MOREL, EMILE AKAR, JOSEPH LAMY, JULES SALOMON IN EDMOND MOYET.

Na prehodu iz 19. v 20. stoletje niti v Franciji, kot vodilnem svetovnem proizvajalcu takratnega časa, avtomobila prebivalstvo na splošno še ni popolnoma sprejelo. Je pa nov trend motorizacije, ki se je pojavil na obzorju, zapeljal določene bankirje in industrialce, ki so bili pripravljene vanj vložiti del svojega premoženja predvsem iz strasti, še posebej pa iz lastnega interesa. Med njimi sta bila tudi glavna protagonista Emile Akar, lastnik podjetja za javni prevoz s konjsko vprego in Joseph Lamy, direktor monaških taksijev. Njuno združenje v letu 1909 z Jacquesom Bizetom in Julesom Salomonom je pomenilo nastanek in razvoj tvrdke Société Anonyme des Automobiles Le Zébre. Nekaj let kasneje, takoj po prvi svetovni vojni, je Jules Salomon zapustil to podjetje in se je priključil oblikovalskemu biroju Citroën. Njegov glavni sodelavec Edmond Moyet, oče bodočega Citroëna tip A in 5CV, je iskal partnerje za financiranje svojega projekta – razvoja osebne, lahkega - »cyclecar« avtomobila. Jules Salomon ga je nato povezal z Andréjem Morelom, zaslužnim pilotom in vodjo prodaje pri Le Zébre, ki je nato z omenjenim projektom seznanil večinska lastnika Emilea Akarja in Josepha Lamyja. Prepričani v projekt Edmonda Moyeta, so umaknili svoj delež in kapital iz Le Zébre, da bi leta 1921 ustanovili

»La Société des Cyclecars Amilcar«. Amilcar je preprosto fonetična kontrakcija njunih dveh imen. Odhod je bil sinonim za uničenje njihove nekdanje družbe, saj so pridobili Andreja Morela in vse ostale prodajne agente Le Zébre. S proizvodnjo pa so nadaljevali na pogorišču Le Zébre, na naslovu Rue du Chemin Vert, v 10. pariškem okrožju. Akar in Lamy sta zaznala priložnost za kreiranje in prodajo lahkih avtomobilov – »Cyclecars«, saj je zakonodajalec, da bi pospešil motorizacijo množic takoj po vojni, uvedel zelo ugodne dajatve za dvosedežne avtomobile z lastno težo do 350 kilogramov in volumnom motorja do 1100 ccm, in sicer 100 FF (Francoski Frank), na letni ravni. Ta pobuda je obenem pomenila okrevanje avtomobilske industrije, ki je bila med vojno zelo prizadeta. Do tedaj je veljal avtomobil kot velik luksuz in je bil temu primerno tudi obdavčen. Prvi izdelani tip avtomobila, ki ga je oblikoval Edmond Moyet, je nosil oznako CC (Cycle Car). Da bi zadovoljil stroge pogoje o mejni teži vozila, ta dvosedežni avtomobil s Torpedo karoserijo ni vseboval niti električnega zaganjača niti ni imel amortizerjev. Sprednja os je bila izdelana iz stisnjene pločevine z dodano leseno ojačitvijo – letev zakovičena v U profil osi. Avto je imel tudi platneno streho in paralelno nameščena

sedeža. Teža avtomobila je znašala 348 kg. Vrstni štirivaljnik s stransko odmično gredjo z ventili v bloku in 904 cm³ (6CV) je dvosed pognal preko 80 km/uro. Pogon je bil izveden preko 3 stopenjskega menjalnika z vzvratno prestavo preko kardana in stožčastega zobniškega para direktno na pogonsko os zadnjega para koles. Zavore so bile samo zadaj. Obe osi pa sta bili povezani z nosilno šasijo preko četrte eliptičnih vzmeti. Čeprav je bil najprej na trgu samo omenjeni model avtomobila, končna obdelava, zanesljivost in robustnost pa na nivoju običajnega serijskega avtomobila, je njegova nizka cena omogočila, da je ta cyclecar avtomobil pritegnil kupce in napolnil knjigo naročil. Od meseca julija leta 1921 naprej so dnevno izdelali 5 kosov.



PRVI REKLAMNI OGLAS TEGA TIPA AVTOMOBILA.

Vodstvo novo nastale tovarne se je zavedalo, da zmaga na hitrostnih tekmovanjih lahko povečajo prodajo, zato se je Andre Morel s tem modelom pridružil nekaterim hitrostnim tekmovanjem in sledil je prvi večji uspeh v mestu Lyon, kjer je razdaljo »leteči kilometer« prevozil v manj kot 40 – tih sekundah in zmagal v svojem razredu.

Ta rezultat je bila odlična popotnica za



AMILCAR NA RAZSTAVI »SALON DE L' AUTOMOBILE PARIS 1922«

vztrajnostno dirko Bol d'Or, ki je bila na sporedu že v začetku leta 1922, kjer je 1450 kilometrsko razdaljo prevozil s povprečno hitrostjo več kot 60 km/uro in zmagal. Kmalu so za potrebe hitrostnih tekmovanj predstavili nov tip avtomobila s povečano prostornino motorja na 1004 cm³, ki je na enem od hitrostnih tekmovanj dosegel celo 130 km/uro, na vztrajnostni dirki v Le Mansu pa sta dva taka avtomobila končala na 3. in 4. mestu. To je obenem pomenilo rojstvo novega tipa avtomobila za trg, ki so ga poimenovali Amilcar CS (Cyclecar Sport).



AMILCAR CS, ZMAGOVALEC PO 24 URNI VOŽNJI NA BOL D'OR , LETA 1922

Zmaga Morela v Amilcarju na 24 urni vztrajnostni dirki Bol d'Or 1922 nad rivalom Salmsonom je napovedovala konstantno rivalstvo med tema tvrdkamav naslednjih nekaj letih. Salmson je bil seveda v prednosti glede naprednejše izvedbe pogonskega agregata z dvema odmičnima gredema v glavi motorja v primerjavi s stransko odmično gredjo, ki je krmilila Amilcarjev motor. Slednjemu so povečali moč in učinek vozila predvsem z zvišanjem volumna, vgradnjo večjih ventilov v blok motorja ter izvedbo nove odmične gredi. Dodali so jim tudi amortizerje spredaj in zadaj. Prehodna dvosedežna modela s krajšo medosno razdaljo 2,35 m tipa CV in CS sta to potrjevala, model C4 pa je bil namenjen daljši nosilni šasiji z medosjem 2,5 m ter karoserijsko obliko s tremi ali štirimi sedeži. Oba športna modela je zaznamovala ozka in vitka karoserija z zamaknjenima sedežema, »V« oblikovano vetrobransko steklo in zašiljen zadek, imenovan tudi Bordino – povzeto po znanem italijanskem dirkaču iz takratnega obdobja (op.p.). Karoserije so izdelovali pri

lokalnem karoseristu Duval v Parizu, ne daleč od tovarne. Tako imenovani »Petit Sport Amilcars« (lahek športnik) so kljub pomanjkanju zaščite proti slabemu vremenu in udobnosti postali zelo priljubljeni. Med obema vojnama jih je nekaj vozilo tudi po Sloveniji - v takratni skupni državi, kraljevini SHS.

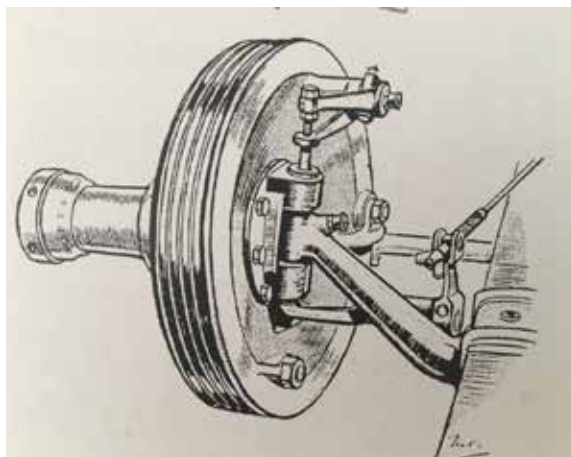


TRISEDEŽNI AMILCAR C4, SKIF KAROSERIJA »LA PHOCÉENNE« JE IZDELANA IZ MAHAGONIJEVIH LETVIC, POKROV MOTORJA IN BLATNIKI PA SO IZDELANI IZ ALUMINIJA. NA PODALJŠANEM OKVIRJU SE TRETJI SEDEŽ NAHAJA V REPU VOZILA. »VOITURETTE« NA SLIKI PRESEGA TEŽO »CYCLECAR« KATEGORIJE.



AMILCAR CS V DELAVNICI PRI REBOLJU NA VEGOVI ULICI V LJUBLJANI, POSNETO KONCEM 20-TIH LET.

Tovarna je na osnovi začetnih tekmovalnih uspehov močno povečala prodajo, leta 1922 je bilo po vsej Franciji 100 prodajnih agentov, naslednje leto pa že 200. Komerčni uspehi, podkrepjeni z zmagami na dirkah, so se nadaljevali, v tovarni so ustanovili tekmovalni oddelek za pripravo avtomobilov za dirke. Ekipo je vodil Andre Morel, ki je bil obenem tudi najbolj uspešen tekmovalec s temi avtomobili. Na osnovi proizvodnih sportnih avtomobilov so izdelovali tekmovalne prototipe. Najprej so bile ozke dvosedežne »tandem« karoserije, v katerih je mehanik kot sovoznik sedel tik za voznikom, sledile so jim nekoliko razširjene karoserije z rahlo zamaknjenimi sedeži, ki so jih praviloma uporabljali tudi vsi serijski športni dvosedi. Štirivaljne agregate so stalno dopolnjevali v smislu povečanja moči, kar se je odražalo predvsem pri voznih lastnostih – hitrosti in pospeških pri tipih CV, CS in C4 Amilcarjev. Leto 1923 je pomenilo prelomnico, ko je tovarna jeseni tega leta, na sejmu v Parizu predstavila svoj novi športni dvosedežni model Amilcar CGS – beri »cyclecar grand sport«. Bil je zelo atraktiven športni dvosed, ki je pridobil dodatni par inovativnih bobnastih zavor na sprednjih kolesih.



PATENTIRANE AMILCAR ZAVORE SPREDAJ. KRMILJE VSEH ŠTIRIH ZAVOR HKRATI SE IZVAJA S POMOČJO JEKLENIH PALIC IN VZVODOV, KI SO PREKO MEHANIZMA ZA URAVNAVO ZAVORNE SILE POVEZANI NA VZVOD NOŽNE ZAVORNE STOPALKE TER ROČICO ROČNE ZAVORE.

Povsem novemu podaljšanemu nosilnemu okvirju, ki je bil spredaj ojačan z železnim drogom, so dodali pol eliptične vzmeti, zadaj pa so ohranili četrt eliptične vzmeti. Povečali so medosno razdaljo na 2450 mm. Posledica je bilo povečanje skupne teže teh avtomobilov, ki je znašala preko 400 kg. S tem je bila presežena omejitev za davčno kategorijo »cyclecar« in »rodila« se je nadomestna kategorija »Voiturette«. Ime je sicer nekoliko sporno, saj ta model zaradi prekoračene teže ni bil več cyclecar (op.p.).



1925 AMILCAR CGS, 7CV, SLIKA JE BILA OBJAVLJENA V KATALOGU. LEPO SO VIDNI ŽLEBASTI BLATNIKI, BOBNASTE ZAVORE SPREDAJ IN ZADAJ TER ZAMAKNJENI SEDEŽI. KAROSERIJA NI IMELA VRAT NITI STREHE.

Volumen agregata so povečali na 1074 ccm, na novo so uvedli tlačno oljenje vitalnih delov s pomočjo črpalke – do tedaj so vsi štirivaljni agregati uporabljali oljenje s potapljanjem ojníc v korita z oljem ter pršenjem olja po notranjosti motornega bloka s pomočjo vztrajnika. Vsi 4 valjni agregati so namreč uporabljali skupno olje za mazanje menjalnika in agregata. Povečali so velikost sesalnih in izpušnih ventilov s parom vzmeti za vsak ventil ter novo odmično gred s podaljšanjem časa polnjenja valjev in zakasnitev odpiranja izpušnih ventilov, dokler valji ne vstopijo v fazo izpuha. S tem so povečali moč agregata na 35 KM (cca 26 KW). Avtomobil je v tej osnovni izvedbi dosegel hitrost do 115 km/uro.

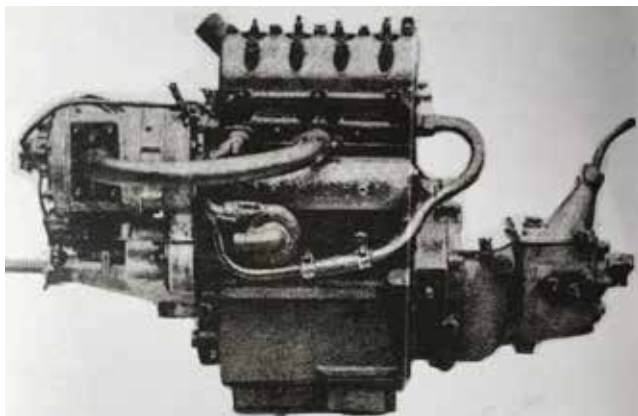


AMILCAR CGS NA GORSKI DIRKI NA LJUBELJ LETA 1954. VOZNIK JE RAFKO ŠKRLJ.

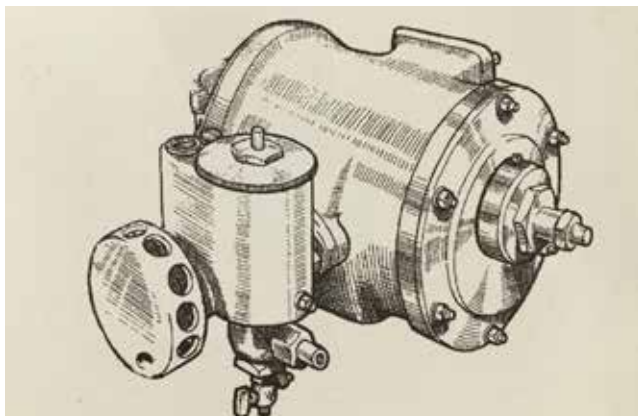


REKLAMNI OGLAS, KI OPTIMISTIČNO VZBUJA SLO PO HITROSTI.

Lastniki tega tipa avtomobilov pa so, po vzgledu uspehov tovarniških dirkalnikov, tudi sami želeli povečati moč motorja, še posebej tisti, ki so se občasno udeleževali hitrostnih tekmovanj. Tovarna je opcijsko ponudila dogradnjo puhalnika in ostalih delov za povečanje moči pogonskega agregata, čeprav je bilo evidentno, da se s tem posega v zanesljivost vozila in se skrajšuje njegova življenska doba.



4 VALJNI AMILCAR AGREGAT S COZETTE PUHALNIKOM. POKROV KRMILNIH ZOBNIKOV SPREDAJ JE PRIREJEN, TUDI ZA DINAMO GENERATOR, KI PA NA TEJ SLIKI NI DODAN. DODANI STA VODNA ČRPALKA IN DOVOD HLADILNE TEKOČINE ZA HLAJENJE PUHALNIKA. SNEMLJIVA GLAVA MOTORJA JE TIPA H. RICARDO – S POSEBNO OBLIKO ZGOREVALNIH PROSTOROV IN IZDELANA IZ ALUMINIJA. HARRY RICARDO - WIKIPEDIA



COZETTE PUHALNIK Z ISTOIMENSKIM UPLINJAČEM, PRIREJEN ZA AMILCARJEV 4 VALJNIK.

Moč agregata se je v tej izvedbi ob povečanem tlaku polnjenja zmesi goriva in zraka – do 1,2 bara povečala na 50 KM (36 KW), kar je povečalo končno hitrost vozila na 130 km/uro ali celo več. Kot primer: André Morel je leta 1923 na hitrostni preizkušnji v Arpajon-u, mestecu južno od Pariza, z modelom CGS prevozil »leteči« kilometer s hitrostjo več kot 147 km/uro! Največja omejitev pri povečevanju moči agregata je bila njegova konstrukcija. Glavna ročična gred je bila uležajena samo

dvakrat, čeprav dodatno uravnatežena s posebno izvedbo protiuteži na sredini gredi, se pa je zaradi povečanja vibracij, še posebej pri višjih vrtljajih – meja oz. rdeče polje je pri 4000 vrtljajih/min - nemalokrat prelomila. Povečana disipacija pa je vzročno pomenila



PRELOMLJENA ROČIČNA GRED 4 VALNEGA MOTORJA AMILCAR



URAVNOTEŽENA IN OJAČANA ROČIČNA GRED, KI JE BILA V POSEBNI PONUDBI ZA FRIZIRANJE MOTORJA, KO JE BIL DODAN TUDI PUHALNIK COZETTE.

tudi pregrevanje. Kljub omenjenim pomanjkljivostim je bil model CGS pogosto uspešen na več športnih hitrostnih tekmovanjih. Karoserist Duval je praviloma po naročilu izdeloval istoimenske športne karoserije, predvsem za dvosedežne CGS in trisedežne CGS3 amilcarje.



LOGO IN PLOŠČICA KAROSERISTA DUVAL

Duval je po posebnem naročilu nudil

atraktivno Eldridge masko hladilnika, sicer poimenovano po angleškem dirkaču, ki je to obliko maske izdelal in najprej uporabil na rekordnem dirkalniku lastne proizvodnje, izdelanem ravno na tandemskega okvirju amilcarja, v izvedbi enosedežnika, poganjal pa ga je angleški Anzani agregat.

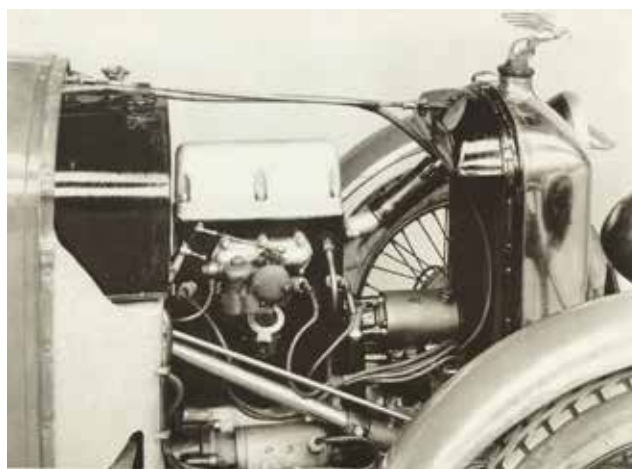
V delavnici Duval so zainteresiranim



AERODINAMIČNA ELDRIDGE MASKA JE POSTALA NADOMESTEK ZA STANDARDNO OBLIKO MASKE.

nudili tudi dodatek – predelavo agregata na OHV glavo, ki jo je razvil Renault – eden od zaposlenih v tovarni Amilcar. Matična tovarna namreč ni bila zainteresirana za tovrstno predelavo.

Že v letu 1923 se je na trgu pokazala potreba



AGREGAT CGSS AMILCARJA Z RENOULTOVO OHV PREDELAVO. VIDNA JE TUDI NA NOVO ODLITA POŽARNA STENA IN NAD NJO POSODA ZA GORIVO. POVEČANJE MOČI IN VRTILNEGA MOMENTA STANDARDNEGA MOTORJA JE BILO EVIDENTNO – GLEJ »GILLES FOURNIER AMILCAR«

za večjimi, bolj robustnimi vozila iz niše t. im. GT vozil, zato so ponudili E-type, ki ga je poganjal agregat z volumnom 1580 ccm na robustnejšem okvirju, prav tako s patentiranimi zavorami na vsa štiri kolesa. Na tem modelu so prvič uporabili 4 stopenjski menjalnik. Vozilo je bilo dokaj robustne izdelave. Ker tržno ni bilo preveč uspešno, so jih izdelali le manjšo količino in so to zvrst vozila že leta 1924 nadomestili z manjšim turističnim avtomobilom z oznako G-type. Za pogon vozila so uporabili kar agregat od CGS tipa, ki pa je bil v tej izvedbi nekoliko razbremenjen. Ohranili so tri stopenjski menjalnik, vendar so ga mehansko ojačali, povečali so premere kolutnih zavor spredaj in zadaj. G- tip menjalnik in kolutne zavore so pozneje uporabili v štirivaljnih športnih dvosedih CGSs, katerih proizvodnja se je začela leta 1926. Robustnejša izvedba tega avtomobila s četr t eliptičnimi vzmetmi spredaj ter z ojačanim cantilever vzmetenjem zadaj je vozilo nudilo udobnejše potovalne pogoje za 4 osebe kot je to pri predhodniku – C4. Dobro skonstruiran avtomobil je običajno nosil štirisedežno limuzinsko (sl.) karoserijo ali turistično štirisedežno karoserijo s platneno streho in se je kljub več zaporednim gospodarskim krizam, ki so se sukcesivno pojavljale do konca 20-tih let v prejšnjem stoletju, zelo dobro prodajal.

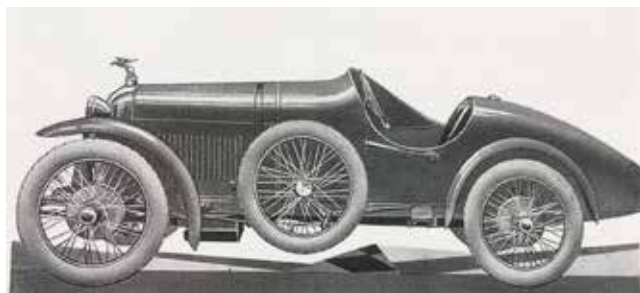
Z razširitvijo proizvodnje avtomobilov v



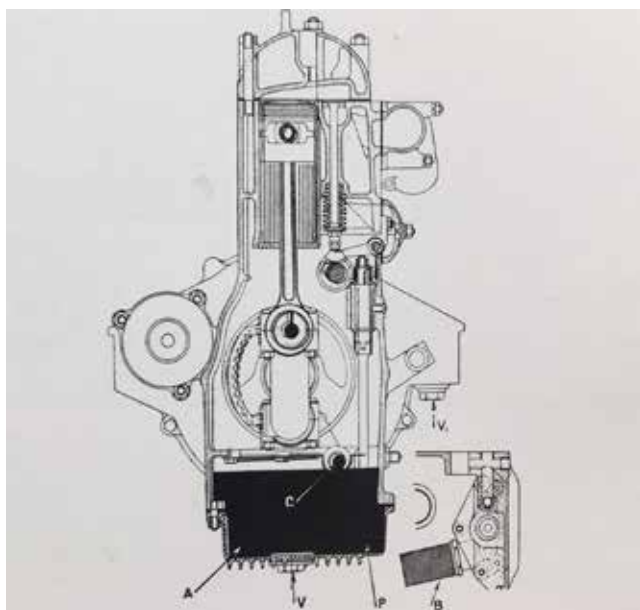
G-TIP DVOVRATNA LIMUZINA Z DODATNIM PRTLJAŽNIKOM IN SENČNIKOM VETROBRANSKIM STEKLOM.

letih 1924 in 1925 je postalo jasno, da bodo proizvodne kapacitete na začetni lokaciji Rue du Chemin Vert premajhne. Vodilni delničarji družbe so se zato odločili in investirali v nakup velike tovarne za proizvodnjo avtomobilskih okvirjev (šasij) na Rue de la

Revolte v predmestju Pariza - St. Denis (ulica se je pozneje preimenovala v Boulevard Anatole France). Število zaposlenih je zraslo iz nekaj deset zaposlenih v letu 1922 na preko 800 v času preselitve. Do tedaj vodilnega Amilcar karoserista pa ni bilo možno takoj namestiti v bližini nove tovarne kot prej. Na novo pridružen večinski delničar Marcel See je sicer zagotovil nove prostore v bližini, ki pa so pozneje postali glavna lokacija za izdelavo tovarniških karoserij Amilcar avtomobilov. S tem se je sodelovanje z Duvalom počasi ohlajalo in tovarna je postala konstruktor in izdelovalec večine lastnih karoserijskih oblik. Povsem nov športni model Amilcarja CGSs - zadnji s pomeni »surbaisse« ali znižan model, ki je bil v realnosti dodelan tip CGS Amilcarja. V resnici je pridobil znižano sprednjo os,



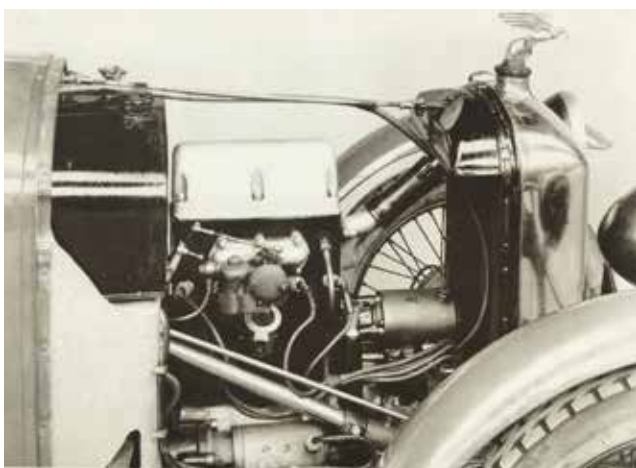
AMILCAR CGSS 1926/27 DVOSEDEŽNA KAROSERIJA Z ZAMAKNJENIMA SEDEŽEMA, BREZ VRAT, BREZ STREHE IN VETROBRANSKEGA STEKLA, ZADEK JE ZAŠILJEN, GLEDE NA CGS MODEL BOLJ SEDLASTE OBLIKE IN KRAJŠI.



ŠTIRIVALJNI CGSS AGREGAT S STRANSKO ODMIČNO GREDJO IMA ČRPALKO ZA OLJENJE MOTORJA. DODALI SO NOV ALU POKROV KARTERJA VEČJEGA VOLUMNA IN OVALNE OBLIKE Z DODATNIMI HLADILNIMI REBRI.

nižji hladilnik s pripadajočo masko pogojuje nižjo karoserijo in bobnaste zavore večjega premera – 260 mm na vsa štiri kolesa. Nosilni okvir – šasija je identična kot pri CGS modelu, krajše četrt eliptične vzmeti zadaj pa pogojujejo krajšo medosno razdaljo, ki znaša 2332 mm. Avto je pridobil povsem na novo izdelano požarno steno iz aluminijaste litine, nad katero je nameščena posoda za gorivo ovalne oblike.

Povsem novo in zadnjo obliko CGSs Amilcarja pa je tovarna izdelala koncem leta 1928/1929. Dodali so mu 4 stopenjski menjalnik ter agregat od M-tip Amilcarja, ki je za 1244 ccm prostornine zagotavljal nekoliko več navora. Karoserija je bila nekoliko širša z dvema sedežema v isti ravnini, imela pa je tudi dvoje vrat, vetrobran in platneno streho. Ta izvedba je obenem pomenila tudi labodji spev teh priljubljenih dvosedežnih športnih avtomobilov.



AMILCAR CGSS 1928/29, ZADNJE LETO SO JIH IZDELALI SAMO 59 KOSOV.

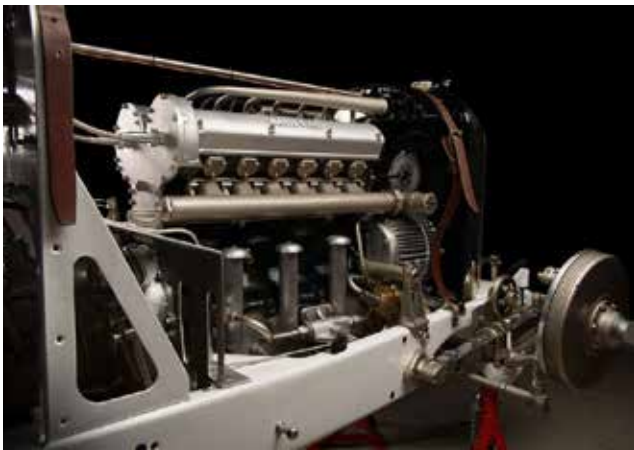
Tovarna je v opisanem obdobju 20-tih let na tekmovalnem področju tega razreda avtomobila bila velik boj s konkurenco, še posebej z največjim konkurentom – avtomobili Salmson. Evidentno je bilo, da se iz obstoječega 4 valjnega »SV« agregata ne bo dalo iztisniti še več moči, ker je obstajala bojazen, da se bo vse skupaj ustavilo. Zato so se odločili in leta 1926 razvili in izdelali povsem nov, 6 valjni »twin cam« - pogonski agregat s puhalnikom, volumna 1094 ccm. Tovarniški dirkalnik so poimenovali CO – bil je enosedežnik in imel je zamaknjeno postavitev pogonskega agregata s pogonsko osjo na zadnja kolesa – zato oznaka O kot

»off set«. Agregat, sicer napredno dirkaško koncipiran, pa se je s pomočjo puhalnika v dvobojih s Salmsonom in ostalimi konkurenti izkazal za praktično nepremagljivega. Pri kreaciji tega bolida so uporabili povsem na novo zasnovan okvir ter nekatere predhodne in preizkušene konstrukcijske rešitve, npr. patentirane zavore spredaj, togo zadnjo premo z diferencialom in četrt eliptično vzmetenje zadaj. V tovarni Amilcar so sami pričeli izdelovati puhalnik tipa Roots. Prenos moči agregata je bil izveden preko štiri stopenskega menjalnika, dodelane Hardy spojke in kardanske osi. Odmični gredi sta bili povezani z ročično gredjo s pomočjo zobnikov na zadnji strani agregata. Uvedli so oljenje s pomočjo t.im. suhega karterja, posoda z oljem je bila nameščena spredaj med oba vzdolžna nosilca okvirja ali v kabini.



AMILCAR MCO, LETNIK 1926, 1096 CCM, 80 KW, PRVI AVTOMOBIL V TEM RAZREDU, KI JE PRESEGEL HITROST 200 KM/URO! DIRKALNIK TIPA MCO JE GLEDE NA TIP CO ŠE OŽJI, LAŽJI IN SKRAJŠALI SO MEDOSNO RAZDALJO NA 213 CM.

S CO in MCO dirkalniki so tekmovali samo tovarniški vozniki Morel, Martin, Duray,.. Glede na uspehe, ki so jih dosegali – v svojem razredu so bili praktično nepremagljivi kjer koli so se pojavili - so se v tovarni leta 1926 odločili izdelati in ponuditi na trg serijo 6 valjnih dvosedežnih dirkalnikov tipa C6. Agregati so bili volumna 1094 ccm, dimenzije valjev in hod 56 x 74 mm, namesto krogličnih ležajev na ročični gredi in ojnicah pri tovarniških dirkalnikih so tokrat uporabili drsne ležaje, nekoliko so zmanjšali velikost puhalnika. Glava motorja je bila snemljiva in tudi z dvema ventiloma na valj. Moč agregata v serijski izvedbi je znašala cca 60 KW, kar je zadostovalo za najvišjo hitrost preko 160 km na uro.



TEHNIKA, KI NAVDUŠUJE ŠE DANES- POGONSKI AGREGAT AMILCARJA C6

Določili so prodajno ceno za vozno šasijo, ki je na otoku, kjer so prodali največ teh avtomobilov, 750 GBP, kar je bilo 3X več kot šasija 4 valjnega Amilcarja CGSs ! Seveda pa so lastniki teh avtomobilov, ki so z njimi nizali uspeh za uspehom na hitrostnih GP tekmah, svoje bolide dodatno predelovali in izboljševali. Vseh Amilcar C6 avtov je bilo izdelanih le okrog 50 kosov, do danes se jih je ohranilo le 38 kosov. Ker so avtomobili prvovrstna rariteta in tehnična mojstrovina, zgodbo o njegovi zadnji prenovi najdete tukaj: <https://www.coachtrimmers.com/blog/2017/10/17/1927-amilcar-c6>

Tudi drugod po svetu je Amilcar v dvajsetih letih postal zelo priljubljen, še posebej v Evropi, Avstraliji in Ameriki. Medtem ko so imeli v Angliji, Švici, Belgiji, na Nizozemskem,..., tudi v Sloveniji zastopstva za te avtomobile, pa so se v nekaterih državah odločili tudi za licenčno proizvodnjo teh avtomobilov, na primer v Berlinu v Nemčiji so jih sestavljali in prodajali pod imenom Pluto. V Avstriji pa so jim nadeli ime Grofri, v Italiji pa pod znamko Amilcar Italiana.



REKLAMNI OGLAS ZA AMILCAR – GROFRI V AVSTRIJI, TOVARNA JE BILA V PREDMESTJU DUNAJA.



REKLAMNI OGLAS ZA AMILCAR - PLUTO V NEMČIJI



OGLAS V DNEVNIKU »JUTRO« ZA LJUBLJANSKI VELESEJEM V LETU 1928, KJER JE RAZVIDNO, DA JE BIL GENERALNI ZASTOPNIK ZA AVTOMOBILE AMILCAR IN BUGATTI OSKAR ŽUŽEK, TAVČARJEVA ULICA 11., LJUBLJANA.

Trideseta leta prejšnjega stoletja so za nedolgo tega pomenila obupen poizkus za preživetje, vendar so se žal uspešni dnevi Amilcarja počasi iztekali. Vse večja gospodarska kriza v Evropi in Ameriki je dokončno pomenila konec tovarne, ko jo je leta 1939 prevzel pod okrilje Hotchkiss. Zgodbe Amilcar pa s tem še zdaleč ni bilo konec. Čeprav so po drugi svetovni vojni v 50-tih in 60-tih letih p.s. bili ti avtomobili praviloma zelo malo vredni, pa so se predvsem po zaslugi entuziastov ohranili do današnjih dni. Ti so njihov potencial in čarobnost pravočasno prepoznali in so se zelo kmalu organizirali v istoimenske klube, da bi si pomagali pri obnovah ter širili znanje in preučevali njihovo zgodovino v smislu ohranjanja in obnavljanja teh vozil. Glej Amilcar Salmson Register UK - <https://www.amilcar.co.uk>, Cercle Pegase Amilcar

Francija - www.amilcar.net, Club Amilcar Cyclecar Suisse - <https://www.amilcar.ch> ... Zaradi izredne priljubljenosti teh avtomobilov na otoku so se tam organizirali že leta 1964! Trenutno združuje register preko 200 lastnikov teh avtomobilov iz celega sveta. Včlanitev v tovrstno društvo je predpogoj, če kogarkoli ti avtomobili zanimajo, jih želi spoznati ali si ga celo omisliti. Urejen register pomeni tudi interni dokument vseh ohranjenih oz. restavriranih vozil včlanjenih lastnikov ter pridobivanje specifičnih informacij o podrobnostih pri postopkih obnove oz. nabave avtomobila. Njihovo interno glasilo »Newsletter« izhaja 3 do 4x na leto, kjer najdete zanimive informacije, ki pomagajo lastnikom ohranjati in vzdrževati njihova vozila. Obstaja tudi ponudba rezervnih delov, ki so drugje zelo težko dobavljivi. Povpraševanje po teh avtomobilih se iz leta v leto dviguje, »na novo odkritih« oz. projektnih nekompletnih vozil za restavriranje, športnih izvedb tipa CS, CGS, CGSs so ponudbe zelo redke, razen če kdo obupa sredi obnove svojega avta in se odloči za prodajo.. Morda kot zanimivost: Lansko zimo se je izjemoma pojavil na eni od avkcij v Franciji - Amilcar tipa CGSs, ki so mu manjkali nekateri vitalni deli kot so agregat, menjalnik, karoserija, del pogona in zadnje vzmeti, krmilo s krmilnim mehanizmom in vsi instrumenti, žarometi, deli zavor,.. na sliki:



PRIČAKOVANA CENA AVKCije JE ZNAŠALA 7-13.000 EVRO, PRODAN JE BIL ZA 36.750 EVRO

Verjetno ni odveč razmisliti, kateri račun se kupcu, ki bo moral najprej nabaviti odgovarjajoče manjkajoče dele, izdelal karoserijo ter obnovil vse dele, izide? Odgovor bi lahko bil, da ima verjetno bodoči

kupec preostanek vitalnih manjkajočih delov na zalogi, za preostale pa ve, kje jih bo nabavil in po kakšni ceni? Pomiri nas lahko le dejstvo, da takšen projekt lahko dokonča samo lastnik, ki z izkušnjami in vložkom lastnega znanja in dela takšen projekt lahko realizira in živi v prepričanju, da se mu na koncu račun celo pozitivno izide. V vlogi izvajalca in vodje projekta namreč optimalno izbira med aktivnostmi, ki jih realizira sam ali pri kooperantu. Slednji pa mu lahko bilanco pokvari, če rezultat in cena usluge ne dosegata pričakovanega nivoja. Najbrž ni odveč trditev, da je »največ vredno« tisto delo, ki ga v skladu s pričakovanji opraviš sam.

In kje so šibke točke teh avtomobilov?

Kljub živahnosti štirivaljnih športnih avtomobilov s prekomerno visokimi vrtljaji ročične gredi ima lahko katastrofalne posledice za motor, če se prelomi ročična gred. O tem je bilo že govora v tem sestavku. Druga skupna bojazen je mokra sklopka z metalnimi ploščami, potopljena v olje menjalnika, ki uporablja isto olje kot motor. Ko sta motor in olje hladna, se zaradi gostote olja sklopka kljub pritisku na potisni ležaj ne razdvaja. Pojavi se težava pri prestavljanju v prvo prestavo in speljevanju z mesta. Ko pa je olje pregreto, pa je sklopka nagnjena zdrs. Sklopko namreč sestavljata dve gnani plošči in ena pomožna plošča, vmes pa so štiri naležne površine. Ko so bili deli novi in naležne površine plošč gladke, je to morda v redu, po 90 ali več letih, ko se plošče delno obrabijo, pa je nekoliko drugače. Sicer pa, ko se olje ogreje na delovno temperaturo, deluje sklopka gladko in lahkotno. Priporoča se uporaba mineralnega olja Castrol XXL 40!

Naslednja težava je krmilni mehanizem, ki ga sestavlja polžje gonilo. Običajno je gonilni zobnik bolj obrabljen v položaju krmila - na ravnost. Zračnosti, ki je posledica te obrabe, pa ni mogoče izravnati, sicer lahko polž v skrajni legi krmila zariba in ga ni moč ponovno izravnati. Stabilnost v smeri vožnje preko prečne vlečne povezave obeh koles pa se je drastično izboljšala z namestitvijo nove prednje preme s pol eliptičnima ploščatima vzmetema in dodatkom patentiranih



RAZSTAVNA PONUDBA VOZIL AMILCAR CGS

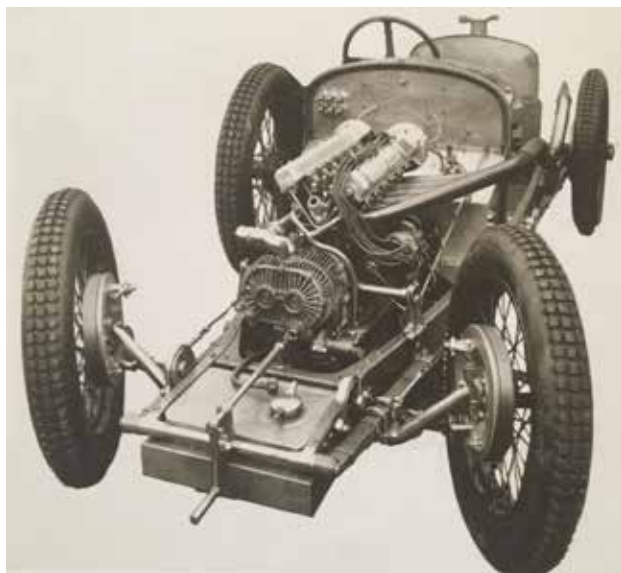
mehanskih palično krmiljenih bobnastih zavor. Se je pa s tem posegom obenem povečal radnji krog vozil tipa CGS in CGSs napram tipu CS in s tem tudi teža vozila!

Pri teh tipih vozil ne morete pričakovati udobne vožnje, še posebej ne na neravnih ali poškodovanih cestiščih, kjer je vožnja nemirna in vznemirljiva s stalno prisebnostjo voznika pri uravnavanju smeri in hitrosti vozila za zagotovitev primerne varnostne razdalje, če se znajdete v običajnem prometu. Zaradi direktnega pogona zadnjega para koles, ki je brez diferenciala, pa postane pri višanju hitrosti vozila krmilo vse trše in se

cevi in s tem boste pridobili nekaj decibelov na jakosti zvoka izpuha ter dodatnih ½ KW moči. Ta poseg vas bo navdajal z občutkom, da sedite za krmilom majhne zveri, ki vam želi dokazati, da še ni izrekla zadnje besede. Vendar pozor! To uporabite samo med vožnjo izven naselja.

Amilcar je bil in ostaja eden od najpriljubljenjših lahkih športnih avtomobilov 20-tih let, katerih avtomobili so pomenili sinonim za športnost, hitrost in zanesljivost. Po vzgledu »velikega brata« Bugattija, ki je v tistem času kraljeval v hitrostnem moto športu, so izdelovali predvsem po obliki primerljive dvosedežne »bolide« zašiljenih oblik, ki tudi danes osvajajo srca lastnikov teh vozil. Pridobili so si celo naziv »Ljudski Bugatti«. In verjetno kateri izmed bralcev pozna tudi pretresljivo nesrečo ameriške zvezdnice in plesalke Isadore Duncan, ki se je smrtno ponesrečila ravno v enem od teh avtomobilov, čeprav so njeno nesrečo dolgo časa povelečevali z vožnjo v Bugattiju.

<https://www.rarenewspapers.com/view/580841>



AMILCAR CG6 -DROBOVJE

upira zavijanju. Rešitev je, da pred zavojem občutno zmanjšate hitrost, prestavite v nižjo prestavo – vmesni plin je nuja pri pretikanju navzdol, na izhodu iz zavoja pa z veseljem pohodite pedal za plin. Morda kot zanimivost za tiste, ki vas navdušuje zvok, ki prihaja iz izpušne cevi. Z mehanizmom, ki se nahaja na podu v kabini, lahko odprete loputo izpušne

Dodatna literatura:

- Amilcar Gilles Fournier
- Amilcar Salmson Newsletter

Spremnje fotografije:

- Amilcar Salmson Register UK in Desmond Peacock
- Arhiv: Peter Škofič
- Arhiv avtorja tega prispevka