



AMILCAR – ZNAMENITI LAHKI AVTOMOBIL 20. LET

Vladimir Perkič, J.J.Puch Ljutomer

Francija kot največja proizvajalka avtomobilov na prehodu tisočletja, kjer so npr. leta 1903 izdelali skoraj 50% celotne svetovne proizvodnje avtomobilov, je svoj primat v Evropi obdržala vse do velike depresije v tridesetih letih prejšnjega stoletja. Po 1. svetovni vojni je obubožana Francija morala vrniti kredite, ki jih je najela od Američanov, zato je želela pospešiti razvoj t. im. »Nove motorizacije«. Proizvodnji ekonomičnih avtomobilov v razredu do 350 kg skupne teže in agregatom do 1,10 litra prostornine je država dodelila posebno ugodne pogoje glede plačila taks. Ker so bili ti namenjeni širšemu sloju ljudi, ki si avtomobila v preteklosti ni mogel privoščiti, so bodoče lastnike teh vozil stimulirali tudi z organizacijo lokalnih hitrostnih tekmovanj za to zvrst avtomobilov. Imenovali so jih tudi Cyclecars (lahki avtomobili). Na področju cele države so ob vikendih prirejali lokalna tekmovanja, ki so bila močno podprta z medijsko promocijo, kar je v marsikaterem novem lastniku tega avtomobila vzbudilo željo po soudeležbi in adrenalinskih užitkih na teh tekmah. Francija je bila v tistem času s svojo cestno

infrastrukturo in ne omejevanjem hitrosti v smislu - voznik je odgovoren, da prilagodi hitrost vozila pogojem na cestišču - kot nalašč za to. Obenem pa je država s tem spodbudila konkurenčnost in napredek pri razvoju teh, na novo nastalih proizvajalcih lahkih avtomobilov.

Znamka Amilcar se je rodila s pomočjo »bega možganov« na pogorišču znamke »Le Zebre«, znanega francoskega proizvajalca dvosedežnih lahkih enovaljnih, ekonomičnih avtomobilov od leta 1910 ter novo nastale tovarne Citroen, ki je pričela serijsko s proizvodnjo ekonomičnih avtomobilov tipa A in 5CV leta 1920. Edmond Moyet, mlajši inženir, zaposlen v razvojnem oddelku Citroena, je izven delovnega časa in predvsem doma že nekaj časa razvijal celotno konstrukcijo lahkega ekonomičnega avtomobila, ki bi naj bil dostopen tudi srednjemu sloju kupcev, ki si tega do slej ni mogel privoščiti. Po seznanitvi z avtorjevo namero je Andre Morel, ki je bil takoj po vojni odgovoren za prodajo avtomobilov Le Zebre v južni Franciji in glede na ekonomske težave in odhod glavnega razvojnega inženirja k

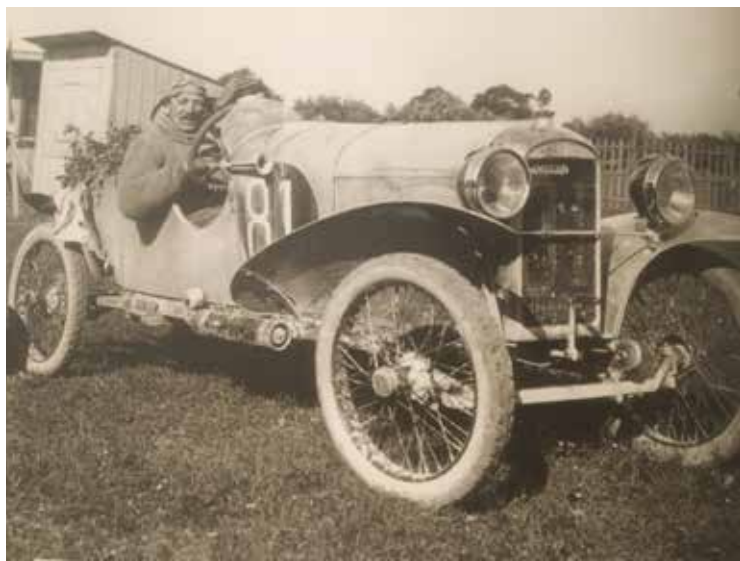
Citroenu videl možnost za ponovno oživitev propadajoče proizvodnje in s tem prodaje na novih temeljih in je idejo predstavil dvema potencialnima investitorjema. Prvi je bil Joseph Lamy, tedaj zaposlen na mestu pomočnika direktorja komerciale v tovarni Le Zebre in poslovnežu po imenu Emile Akar, ki je bil pripravljen vložiti svoj kapital v oživitev nove znamke. Oba glavna kreatorja nove znamke sta s spojitvijo anagramov svojih priimkov in angleškim preglasom (Lamy in Akar) poimenovala vozilo »Amilcar«. To ime je postalo zelo hitro sinonim za majhen, lahek in eleganten športni avtomobil. Vodilna ekipa štirih omenjenih, ki so sredi leta 1921 najprej vzeli v najem eno halo v tovarni Le Zebre, so že za bližajoči se sejem »Salon de l' Auto Paris v oktobru istega leta predstavili dve karoserijski obliki tipa CC, in sicer odprti dvosed in dvovratno limuzino, slednja je bila samo za namene razstave in ni bila ponujena trgu. Tovarna je prvi tip avtomobila – dvosed s platneno streho- Amilcar CC (beri cyclecar) v izvedbi Touriste, namenila trgu že zgodaj spomladi leta 1922. Avto je stal 10.300 FF (francoski frank).

(Slika 1) Amilcar CC

Tehnični podatki za Amilcar CC:

Oba vodilna, Akar kot vodilni in večinski lastnik, ki je skrbel za finance in Lamy, ki je bil komercialist in je skrbel za profit pri prodaji, nista imela znanja in ambicij na tehničnem področju, ki ga je vodil Moyet kot tehnični direktor, predvsem pa tudi Morel, ki je imel ambicije na tekmovalnem področju. Tudi kot prodajni agent je namreč vedel, da je najboljša reklama za avtomobile uspešnost in zanesljivost tudi na hitrostnih tekmovanjih. Šele po nekaj začetnih zmagah na lokalnih dirkah, v Lyonu 1921 in drugod, je dal Lamy zeleno luč za ustanovitev tekmovalnega oddelka v lastni tovarni, katerega vodja je postal kdo drug kot Andre Morel. Uspehi na tekmovalnem področju so se začeli vrstiti drug za drugim, v letu 1922 je bila še najbolj odmevna zmagata na 24 urni vztrajnosti dirki Bol D'or, ki jo je priboril Morel. S tem uspehom je Amilcar postal šampion Francije za leto 1922 v kategoriji avtomobilov do 1100 ccm. Znamka si je s tem uspehom močno utrdila svojo pozicijo med

konkurenti. V osnovi so v tovarni proizvajali tri različne vrste osebnih vozil, in sicer touring, športne in tekmovalne avtomobile za zunanje kupce. Ob tem so v tovarniškem tekmovalnem oddelku skrbeli za pripravo bolidov, s katerimi so tekmovali le tovarniški vozniki na čelu z Morelom, Mestivierjem, Martinom in kasneje Chironom. Z razvojem povsem novega 6 valjnega dirkalnika C6 ter tovarniških izpeljank CO, CO »offset« in enosedežnih MCO v letih od 1925 naprej se je dominacija Amilcarja nad konkurenco močno okrepila. Skoraj ni bilo tekme, kjer Amilcar ne bi zmagoval v 1100 ccm razredu, če ga le ni ustavila morebitna okvara na progi, da bi pripeljal do konca. S temi dirkalniki so tekmovali povsod po znanih evropskih tekmovališčih – krožnih in gorskih preizkušnjah in bili v večini dominantni nad konkurenco. Glej knjigo AMILCAR avtorja Gilles Fournier in soavtor angleške izdaje David Burgess-Wise, ISBN: 1-85433-218-4, www.daltonwatson.com



ZMAGOVITI AMILCAR CS NA BOL D'OR 1922

Po tem uspehu so začeli s proizvodnjo novih tipov, najprej Amilcar CV kot prehodno izpeljanko in nato Amilcar CS (cyclecar sport), volumen agregata so povečali na 980 ccm in moč iz 18 KM pri tipu CC na 25 KM. Okvir šasije je ostal enak kot pri modelu CC, le karoserijske oblike so zanj izdelovali posamezni karoseristi izven tovarne. Najbolj znan med njimi je bil Pariški Duval, dvosed s t. im. »Pointed tail« body izdelan iz aluminijaste ali jeklene pločevine, ki so ga poimenovali Bordino – po znanem

italijanskem tekmovalcu, ki je tovrstno obliko zadka uporabil na svojem bolidu. Druga znana karoserijska oblika za ta tip avta pa je bila »skif« - po obliki čolna dvoseda - izdelana v karoserijski delavnici La Phocceéne, iz mahagonijevih deščic. Pokrov motorja je bil iz aluminija, prav tako blatniki v izvedbi »butterfly« - metuljasti.



AMILCAR CS

Paleta vozil so razširili in v tem letu začeli tudi s proizvodnjo vozila, izdelanega na daljši šasiji z oznako Amilcar C4, kar naj bi pomenilo 4 sedežnik, čeprav so različne karoserijske oblike izkazovale, da gre za 3 ali celo 2 sedežnik. Ta izvedba je bila bolj ekonomična, saj je omogočala prevoz večjega tovora. Agregat je bil identičen kot pri modelu CS - 980 ccm, le z nekaj manjšo močjo - 22 KM na račun odmične gredi - boljši vrtilni moment agregata.



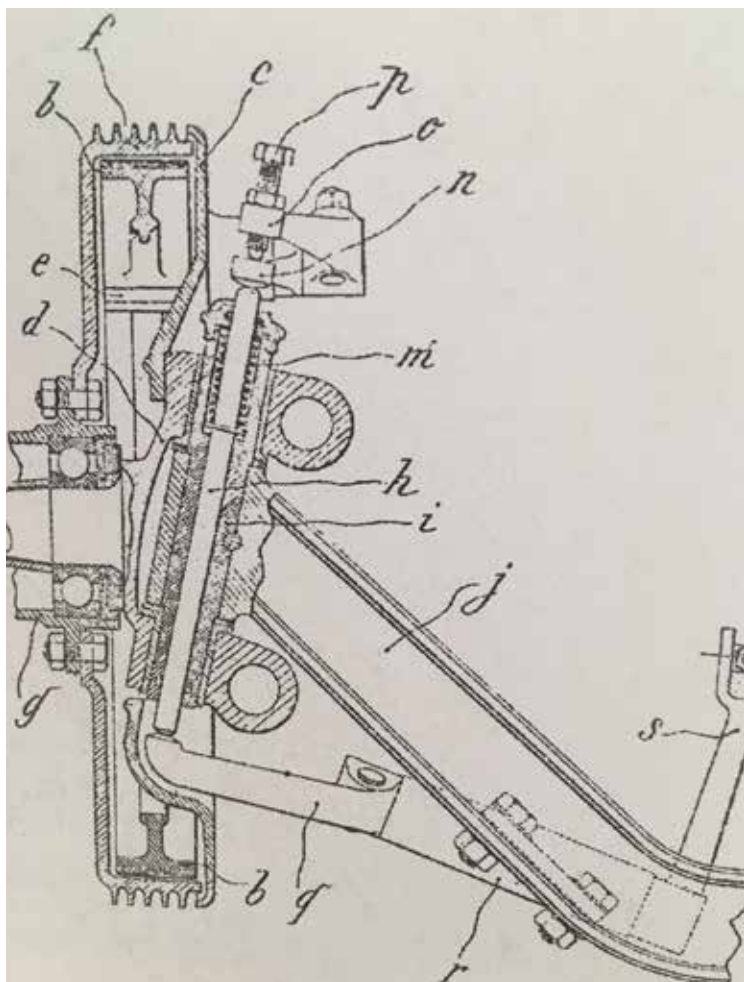
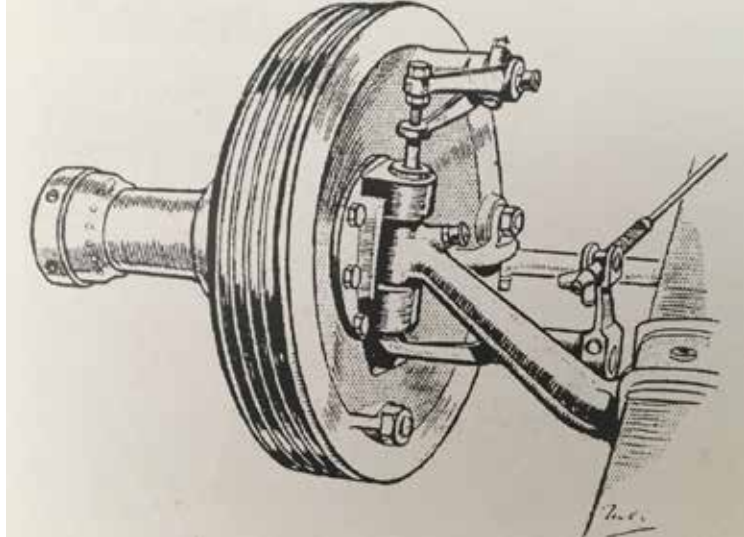
AMILCAR C4

Konkurenca v kategoriji Cyclecars (teža celotnega vozila do 350 kg in volumen agregata do 1100 ccm), je bila v Franciji izredno popularna, saj je za to vrsto avtomobilov država za leto 1921 namenila minimalno plačilo taks - vsega 100 FF na letni ravni, lastniki za vozila, težja od te vrednosti (razred Voiturette), pa so morali plačati skoraj trikrat več. Zato so se nove tovarne in obrati za proizvodnjo lahkih avtomobilov rojevali iz dneva v dan, leta 1923, ki je predstavljalo vrhunec, je bilo v Franciji registriranih že preko 20.000 teh avtomobilov. Na jesenskem sejmu v Parizu v Grand Palais se je predstavilo skoraj sto znamk teh vozil, leto prej pa jih je bilo registriranih samo nekaj čez 9.000 in na imenovanem sejmu le 32 proizvajalcev. Omejitve teže na 350 kg za agregate do 1100 ccm se je pokazala kot neadekvatna, saj so ta vozila postajala čedalje hitrejša, vsaka dodatna izboljšava na vozilu - npr. dodatne zavore spredaj, diferencial na zadnji pogonski osi namesto direktnega pogona, žarometi in bolj luksuzna notranjost vozila, dodatni sedež, pa je pomenila prehod v naslednji, višji razred - t.im. Voiturette. Zato se je država odločila ter bistveno zmanjšala dajatve za ta razred ter nekoliko povečala dajatev v najnižjem razredu. Predvsem Amilcar in najresnejši konkurent Salmson, ki sta bila glavna rivala tudi na tekmovalnem področju ter še nekaj znanih znamk - Senechal, Rally, BNC, Masse in Bignan, ki so začele s proizvodnjo »realnega avtomobila«, so bile za te spremembe zainteresirane bolj od ostalih manjših tovarn in obratov, ki so svoja vozila gradili s komponentami motornih koles ter agregate in pogonske sklope kupovali od proizvajalcev, ki so te dele proizvajali za trg. Večina teh je bila z nastankom gospodarske krize, ki se je pojavila že leta 1924 in še nekajkrat v naslednjih letih, zaradi neekonomičnosti proizvodnje, bolj ali manj, obsojena na propad.

Medtem ko so se avtomobili Amilcar uspešno prodajali po svetu, so se naprimer v sosednji Avstriji proizvajali po licenčni pogodbi z imenom Grofri (Grofriwerke A.,-G., Wien), v Nemčiji pod imenom Pluto-Auto-Vertriebs-A.,-G., Berlin, v Italiji so jih prodajali pod imenom »Amilacr-Italiana«, proizvajali so jih

pod okriljem združenja »Societa Industriale Lombardo Veneta Automobili« - (SILVA). V Angliji, Belgiji, Švici, na Nizozemskem, Avstraliji in drugod so imeli zastopništva. Verjetno so največ avtomobilov prodali ravno na otoku, kjer se je Amilcarjev tudi največ ohranilo. Lastniki teh so združeni v Amilcar-Salmson register www.amilcar.co.uk, že od leta 1964 naprej pa skrbijo za ohranitev teh vozil. V to združenje je pridruženih približno 200 članov, od tega je dobra polovica domačinov. Amilcarji so izredno popularni še danes, čeprav so jih nazivali samo (poor's man Bugatti), so nemalokrat na hitrostnih tekmovanjih mešali štrene »velikemu bratu«, včasih tudi v absolutnih kategorijah, kjer so Bugattiji po pravilu zmagovali.

Največja tehnična pridobitev za vozila Amilcar v letu 1923 je bil razvoj novih in patentiranih zavor spredaj, ki so jih v tem letu preizkusili najprej na dirkah, nato pa začeli vgrajevati v povsem nove šasije s štrlečimi sprednjimi kraki za namestitev pol eliptičnih vzmeti za izvedbo športnih dvosedežnih in trosedežnih avtov. Prvo imenovani je imel oznako Amilcar CGS, drugi pa Amilcar CGS3, kar je pomenilo, da je ta karoserijska različica imela v trupu zadka še tretji sedež – kot tandemska izvedba pri letalu. 1074 ccm agregat je bil deležen prisilnega mazanja z zobniško črpalko, vstavili so mu večji premer ventilov z dvojnimi vzmetmi, novo glavo motorja z večjim volumnom vode za hlajenje, novo odmično gred in s tem povečali moč na 33 KM pri 3800 vrtljajih ročične gredi.



KONCEPT PATENTIRANIH ZAVOR SPREDAJ. ZAVORNA SILA PREKO KRMILNEGA MEHANIZMA JE VEDNO ENAKA, NE GLEDE NA GEOMETRIJO PREDNJE Preme IN KOLEŠ.



AMILCAR CGS – POSEBNA AERODINAMIČNA MASKA IMENOVANA »ELDRIDGE RADIATOR COWL« JE BILA V DODATNI PONUDBI IN DODANA NA ŽELJO KUPCA V KAROSERIJSKI DELAVNICI DUVAL.

[HTTP://AMILCAR.COM.AU/NOTABLE-AUSTRALIAN-AMILCARS/](http://amilcar.com.au/notable-australian-amilcars/).

Proizvodnjo tega uspešnega športnika so začeli skupaj z ostalimi že omenjenimi tipi Amilcarjev na prvotni lokaciji 34. Rue De Chemin Vert, Paris. Glede na vedno večje povpraševanje na trgu po teh avtomobilih je bila selitev proizvodnje na novo, večjo lokacijo neizbežna. To se je zgodilo leta 1925, ki je bilo sicer zelo uspešno glede razvoja in proizvodnje novih vozil. Glede na potrebe po novem, bolj prostornem in naprednejšem 4 sedežnem touring avtomobilu so na trg

lansirali Amilcar G v paleti s karoserijskima oblikama 4 sedežnega »open tourera« - kabrioleta s platneno streho oz. limuzine z t.im. Weyman izvedbo s platneno oblečeno jekleno karoserijo. Medtem ko so obe karoserijski obliki izdelovali v tovarni, pa je bila v ponudbi iz tovarne tudi za ta model, kot za večino ostalih modelov, tudi vozna šasija. Kupec se je lahko nato sam odločil za karoserijsko obliko, ki mu je ustrezala. Običajno pri lokalnih karoseristih. Avto so opremili tudi z novimi zavorami spredaj, prav tako so mu namenili sodobnejši agregat s črpalko za prisilno oljenje agregata. G tip je pomenil zamenjavo za prileten štirisedežni touring C4, ki pa to dejansko nikoli ni bil, saj je bil okvir šasije tega avta prešibak za prevoz takšnega tovora in avto ni imel zavor spredaj, zato so ga vseskozi v glavnem prodajali v izvedbi dvo ali trisedežnika.



AMILCAR TIP G

Leta 1926 je Amilcar drastično rekonstruiral tip CGS, ki je dobil novo oznako CGSs – beri Gran sport surbaissé (znižan). Skrajšali so medosno razdaljo za 10 cm in dodali novo sprednjo os z večjim padcem, da se je okvir šasije znižal in s tem težišče celotnega avta za približno 5cm. Na prirejeno šasijo so vstavili povsem novo požarno steno, odlito iz aluminija, nad katero so namestili posodo za gorivo. Pogonski agregat so vzeli od »G« tipa, prav tako menjalnik, uporabili bolj športno krmiljeno odmično gred in agregatu dodali širši karter, ki je dodatno sprejel kakšen liter olja. Palično krmiljene sprednje mehanske zavore so zamenjali z jeklenimi trakovi.

Dvosedžna športna jeklena karoserija na lesenem okvirju je ostala z zamaknjenima sedežema (t.im stagered seats), kar so ohranili vse do leta 1928, ko je povsem nova, nekaj širša karoserija pridobila dva sedeža v isti ravnini in dodatno po ena vrata na vsaki strani. Vsi avti so dobili t.im. kolesne blatnike namesto žlebastih, ki so bili več ali manj stalnica pri CGS modelih. Karoserije so tudi za ta športni avto izdelovali v karoserijski delavnici Duval v Parizu, ne daleč od tovarne. Leta 1929 so izdelali zadnjih 59 kosov tega tipa. Skupaj v dveh in pol letih je kupce osrečilo 987 izdelanih avtomobilov tipa CGSs. S tem se je praktično zaključilo obdobje uspešnih športnih in tekmovalnih avtomobilov, ki so si pridobili izjemen pedigree povsod po svetu, kamor koli so jih izvažali.

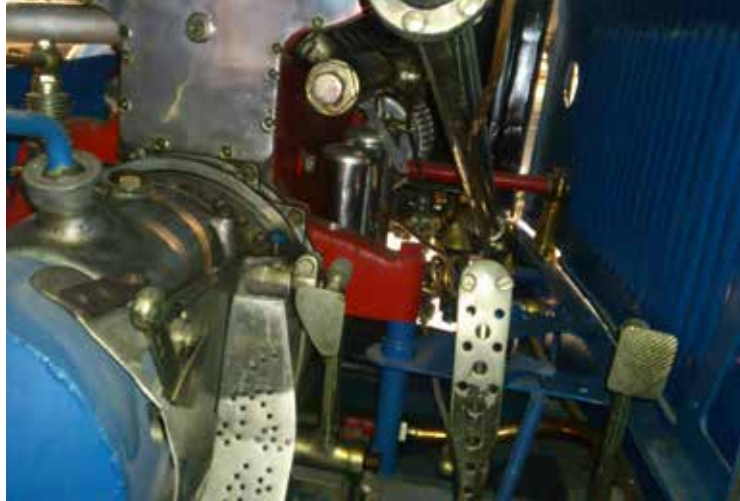


AMILCAR CGSS 1926 Z VGRAJENIM COZETTE PUHALNIKOM



AMILCAR CGSS V STANDARDNI IZVEDBI, IZDELAN LETA 1927

Moyet je svoje dirkalne motorje z močjo navil do te mere, da je postalo očitno, da je potrebno razmišljati o razvoju nove izvedbe zmogljivejšega agregata. V največji tajnosti in skrit pred javnostjo pa je v razvojnem oddelku nove tovarne na naslovu 31., Rue de la Revolte, St Denis, v predmestju Pariza, nastajal povsem na novo skonstruiran dirkalnik z oznako C6 (šestvaljni vrstni agregat z dvema odmičnima gredema v glavi in Roots puhalnikom). Ta avto, ki so ga izdelali v majhni seriji 50 do 60 vozil vsega skupaj, je bil namenjen predvsem zunanjim kupcem. Začetna testiranja 6 valjnega agregata so se začela v tovarniškem dirkalniku z oznako CO («competition») že jeseni leta 1925. Glede na porodne težave v začetni fazi sta bila dva avtomobila nared za dirke že marca naslednjega leta. Morel je dosegel prvo zmago na GP dirki na avto dromu Miramas, kjer je z zmago v razredu Voiturettes premagal tudi močnejšega Bugattija T35! Še odmevnejši uspeh sta dosegla skupaj z Martinom iz tovarniške ekipe že maja leta 1926 v francoskem Arpajonu, ko sta menjaje v istem bolidu dosegla kar tri nove svetovne hitrostne rekorde. Kilometrsko hitrost z letečim startom je znašala 197,42 km/h, kar v klasi 1100 ccm do tedaj ni uspelo še nikomur. Oba dirkača sta se vrnila na isto prizorišče ponovno čez dve leti, tedaj z dirkalnikoma MCO – enosedežnima offset bolidoma, Morel v kategoriji 1500 ccm in Martin v kategoriji 1100 ccm. Oba sta presegla hitrostno mejo 200km/uro z letečim startom na kilometrski razdalji, prvi 210,770km/h, drugi pa 206,965km/h in s tem postavila novo mejo internacionalnega hitrostnega rekorda v obeh razredih. To je pomenilo tudi nekakšen labodji spev tekmovalne ekipe, saj so tekmovalni oddelek v tovarni uknili že naslednje leto.



AMILCAR CO, 6 VALJNI DIRKALNIK, KI GA HRANJO V MUZEJU CITÉ DE L' AUTOMOBILE MULHOUSE (EX SCHLUMPF MUSEUM). POGLED V KABINO PRIKAŽUJE POGONSKI MEHANIZEM, KI JE ZELO INOVATIVNO POSTAVLJEN NA LEVO STRAN, POLOŽAJ VOZNIKA JE S TEM ZELO ZNIŽAN IN S TEM CENTER GRAVITACIJE. NA LEVI STRANI JE VIDNA DODATNA POSODA ZA OLJE – 15 LITROV, MAZANJE S SUHIM KARTERJEM.



La VOITURETTE 1.100 cmc.

LA PLUS VITE DU MONDE

200 kilom. à l'heure

Dimanche, 9 Mai 1926

Journées des Records à Arpajon

AMILCAR

JUSTIFIE SA RÉPUTATION

EN S'ADJUGEANT 3 RECORDS MONDIAUX

Classe de 1.100 litres	Classe de 1.100 litres	BARCELONE
1 ^{er} MOREL sur Amilcar à la formidable moyenne de 197 km. 422 à l'heure	1 ^{er} MARTIN sur Amilcar à la moyenne de 126 km. 072 à l'heure	1 ^{er} SOLER sur Amilcar en 4m. 39s. 2/10 (record) battant toutes les catégories voitures sport

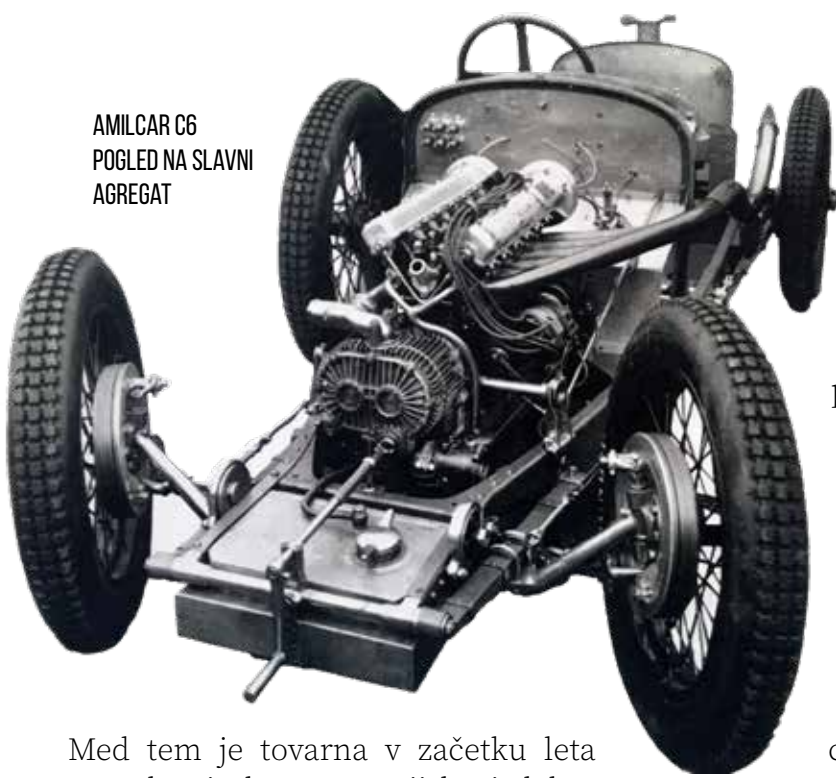
VICTOIRES ÉCLATANTES

confirmant les incontestables qualités de démarrage, accélération et tenue de route des voitures Amilcar

Société Nouvelle pour l'Automobile Amilcar, 31 à 47, Boul. Anacleto-Franco à St-Denis (Seine)

REKLAMNA BROŠURA, KI NAZNANJA DOSEŽENE HITROSTNE REKORDE

AMILCAR C6
POGLED NA SLAVNI
AGREGAT



Med tem je tovarna v začetku leta 1927 lansirala prve serijsko izdelane dirkalnike C6 svojim kupcem, ki so se kljub približno trikrat višji prodajni ceni – 75.000 FF od štirivaljnega športnega dvoseda z oznako CGSs, ki je takrat stal 25.000 FF, relativno uspešno prodajali.



TOVARNIŠKI DIRKALNIK, AMILCAR MCO, 1100CCM, REKORDNI AVTOMOBIL

Na srečo so se vozila Amilcar prodajala zelo profitabilno, saj so razvojno sledili izsledkom na tekmovanjih in zahtevam trga, povečevanje števila proizvedenih avtomobilov od 1695 v letu 1922 do 3970 v letu 1926. To je bilo tudi obdobje največjega razcveta te znamke. V naslednjih letih se je zamenjala tudi lastniška struktura – tovarno sta zapustila ustanovitelja Akar in Lamy, upravljanje pa je prevzel novi lastnik – Marcel See, ki je ustanovil novo delniško družbo z vložkom 6 mio FF. Na

koncu leta 1927 si je podjetje zopet opomoglo, dodatne uspehe na tekmovalnem področju so tega leta beležili z absolutno zmago na reliju Monte Carlo z na novo narejenim modelom G, sicer v rokah direktorja tovarne Cozette, ki je agregatu povečal moč z dodanim puhalnikom. Tovarna Amilcar sama v štirivaljne agregate ni vgrajevala puhalnikov (kompresorjev), razen za tovarniške dirkalnike. Firma Cozette je nudila celoten sklop delov za povečanje moči Amilcarjevih 4 valjnih SV agregatov, in sicer: Aluminijasto glavo, izdelano po licenci »Ricardo«, glej ricardo100.com ter Cozette uplinjač in puhalnik, vse prirejeno za montažo na obstoječi agregat. Povečanje moči agregata je bilo evidentno, obenem pa tudi tvegano, da predvsem glavna motorna gred (uležajena samo dvakrat) in ojnice ne bodo dolgo prenašale dodatne obremenitve. Vsekakor pa je ta dodatek prispeval k skrajšanju življenjske dobe agregata...



AMILCAR TIP M

V letu 1927 so lansirali nov model L Amilcarja, ki naj bi nadomestil tip G. Dodali so mu nekaj močnejši agregat – 1200 ccm volumna, tudi bolj luksuzno opremljeno in prostorno notranjost v novi Weymanovi 4 sedežni karoseriji v obliki kabriolet ali limuzina (orig. Tourer in Sedan). Modela E in J sta predstavljala vrh ponudbe osebnih vozil Amilcar, prvi z agregatom 1572 ccm je



AMILCAR PEGASE ROADSTER 1935



bil na trg lansiran že leta 1924, drugi pač kot nadomestilo z agregatom 1878 ccm pa leta 1925. J tip so izdelovali vse do leta 1928, v obliki tourerja s štirimi vrati. Oba sta predstavljala v tem obdobju top ponudbo Amilcarjevih touring modelov. Da bi se v tem letu tovarna rešila iz vsesplošne gospodarske krize, je novi lastnik navezal stike z ameriško družbo Durant in isto imnskimi predsednikom. Z implementacija pogodbe med partnerjema je v tem letu nastal povsem nov, 8 valjni Amilcar z oznako C8 in kapaciteto agregata 2,0 litra ter CS8 in volumnom 2,3 litra. Namenjen je bil predvsem ameriškem trgu, s proizvodnjo so pričeli leta 1929. Z nabavo materiala in tehnološko posodobitvijo proizvodnje so si obetali velik obseg posla za ameriško tržišče, žal se je ravno v tistem času zgodil »Wall street crash«. Sreča jim je obrnila hrbet in tovarna si od te investicije nikoli več ni opomogla. Čeprav je na novo nastali osem valjnik predstavljal vrh njihove »touring« ponudbe, se je težko prodajal in

ko so mu znižali prodajno ceno, ni bil dovolj profitabilen. V štirih letih proizvodnje so jih izdelali vsega 800 kosov in največja napaka je bila, da so ga trgu ponudili v času največje krize.

Koncem dvajsetih let so nastali še modeli tipa M – M2, M3 in M4, ki so imeli še klasične 4 valjne agregate, vsi pa v izvedbi limuzina ali kupe. To so bili v glavnem eksperimenti, kako tovarno obdržati pri življenju kljub težkim kriznim časom, ki so spremljali celotno francosko avtomobilsko industrijo v 30. letih. Mimogrede, Francija je leta 1933 izgubila primat, kot največja proizvajalka avtomobilov na letni ravni, prvič v zgodovini so jih prehiteli Angleži. en.m.wikipedia.org – Automotive industry in France.

V obdobju največje krize so leta 1932 ponudili trgu ceneni avto za množice z oznako Amilcar 5CV. Kot je znano, pomeni število 5

ZASTOPNIK BONG & PORTER LONDON





MASKOTA PEGASSUS-ZAŠČITNI ZNAK ZNAMKE AMILCAR

obračunsko enoto moči za takse. 4 valjni agregat z volumnom 848 ccm, imenovan tudi C type model v karoserijskih oblikah 2 sedežni kabriolet in tourer in 4 sedežni saloon (beri limuzina). Cena v letu 1933 - 12.500FF, kar je za primerjavo znašalo le 1/5 cene modela C8. Tudi ta poizkus ni pomagal, da bi se tovarna izvlekla iz objema gospodarske krize. Tovarno so sredi leta 1934 zaprli, večino delavcev pa odpustili. Ob istem času je Marcel See ustanovil novo podjetje z imenom SOFIA in se preselil na novo lokacijo z nekaj sodelavci, ki so delali na razvoju novega avtomobila, ki naj bi nadomestil neuspešnega osem valjnika. Kljub

atraktivnemu nazivu AMILCAR PÉGASE, kot so avtomobile na novo poimenovali, pa je bilo jasno, da je avtomobilom, ki so jih začeli na novo proizvajati, bilo skupno samo ime od uspešnega predhodnika in nič drugega. Ta preselitev je kajpak pomenila začetek konca uspešne tovarne. Na naslednjih treh avtomobilskih salonih so predstavljali povsem nove karoserijske oblike Amilcar Pégase, ki so jih v podjetju le sestavljali na podlagi delov, ki so jim jih dobavljali kooperanti. Že v drugi polovici leta 1937 je Hotchkiss postal večinski lastnik delniške družbe SOFIA in prevzel poslovanje in proizvodnjo. Hotchkiss, kot znan francoski proizvajalec osebnih, tovornih, vojaških in terenskih vozil, je na hitro pripravil novo osebno vozilo z oznako Compound, nekakšna sestavljenka avtomobila na šasiji iz odlite alu legure. Zaradi bližajoče se 2. svetovne vojne so teh avtomobilov izdelali zelo malo in leto 1939 je pomenilo labodji spev za zelo uspešno tovarno avtomobilov Amilcar. Uspešna 20. leta prejšnjega stoletja se za tovarno Amilcar sicer niso nikoli več ponovila, ostalo pa je na ducate ljubiteljev teh avtomobilov, ki jih organizirano ohranjajo pri življenju in uživajo v vožnji z njimi. In kot jih spodbuja fraza, »Amilcar une fois, Amilcar pour toujours«. Torej Amilcar za vedno...

TRJE TOVARNIŠKI AMILCAR CS NA STARTU DIRKE LETA 1922

