



50 éves a Citroën AMI

Z-vonal



1961. április 24-ét írtunk, amikor a Citroën egyszerre hat európai helyszínen – Amszterdamban, Brüsszelben, Genfben, Kölnben, Milánóban és a Párizs melletti Versailles-ban leleplezte új modelljét, az AMI 6 Berline Sedan-t. Nem titoltan, a legendás 2CV sikerének folytatójaként is piacra lépő modell extravagáns formájával, praktikus megoldásaival kívánta a vásárlók kegyeit elnyerni. A „Z-vonal” a kocsis oldalnézetéből tűnik szembe.



A hátsó ablak visszafelé dől, ezzel a megoldással a hátsó üléseknél a fejmagasság és a csomagtér is növelhető volt. A motorháztető hullámvonala, az első téglalap alakú fényvető, mind formabontó újdonságnak számított. Az AMI számos nyelvben a „barát” szóval azonosítható, a franciáknál pedig „kisasszony” („La missis”) jelentéssel bír. A siker nem maradt el: 1969-ig az AMI 6 eladási darabszáma elérte az egymilliót.

A motor kisebb volt, mint kategória kortársaié. A kéthengerű, léghűtéses boxer mindösszesen 21 lóerőt teljesített. A kocsi szerény 105 km/h végsebessége a szédítő határ alatt maradt...

A konkurensek 4 hengerűek voltak: Renault DAUPHINE, Simca Aronde, Ford Anglia és 12M, VW Bogár, FIAT 600, illetve 1100. Az AMI 6 motorjának teljesítményét 1963 szeptemberében 15%-kal növelték. Nem kevéssé a Renault 4-es hátfal-kialakítás hatására, 1964-től elkészült az AMI 6 kombi



Korabeli reklám

verziója, mely eladási darabszámban azonnal megelőzte a limuzint.

Az AMI6 utódját, az AMI8-at 1969-ben, Genfben mutatták be. Konszolidáltabb vonalvezetése, az előd formabontó megoldásaiból visszavett. A ferde hátú Berline kocsiszekrénye után szinte azonnal megjelent a Break, a kombi kialakítás. Az AMI Super 1973-ban négyhengerű boxermotort kapott, menet tulajdonságait a korabeli sajtó dicsérte. Az AMI sorozat gyártása az 1970-es évek végén fejeződött be.



AMI P Break

Wankel-motoros M35

Az AMI sorozathoz – nem lenne Citroën, ha ez nem így lenne – egy különleges prototípus is társult: a Wankel-motoros M35, kétajtós ferde hátú kupé. A gyár terve szerint 500 darabot akartak piacra dobni, 276-ig jutottak.

Az egytárcsás $2 \times 497,5 \text{ cm}^3$ -es motor 5500 min^{-1} fordulaton 49 lóerős volt. A 815 kg tömegű kocsik végsebessége 145 km/h. A motort a Citroën és az NSU közös vállalata,



Wankel-motor az M35-ben

a COMOTOR gyártotta, a prototípus karosszériáját a Heuliez készítette. Az ügyfeleknek 1969 végén adtak át 6 darabot, 1970-ben 212 db-ot, végül 1971-ben 49-et.

A gyár hamarosan beszüntette a gyártást, és közölte a gépkocsi-tulajdonosokkal, hogy nem készít a kocsikhoz és a Wankel-motorhoz pótalkatrészt. Visszavásárlási, újautó-beszámítási akciót hirdetett meg. A gyárba visszakérült autókát bezúzták. Így ma egy M35 a legnagyobb ritkaságnak számít.

NAGYSZOKOLYAI IVÁN



A Wankel-motoros Citroën M35 prototípus