

Historie

CO VÁS ČEKÁ
NA NASLEDUJÍCICH
STRANACH:

Citroën →
a Wankel
Rover P4 a P5
(1949–1973)

Otcem motoru s krouživým pístem byl německý konstruktér Felix Wankel (1902–1988). Od padesátých let minulého století pracoval na tomto projektu s finanční i technickou podporou firmy NSU, která také od roku 1960 Wankelův motor zkoušela v zádi malého vozu Prinz.

V září 1963 byl na frankfurtském autosalonu představen NSU Wankel Spider s jednokomorovým motorem Wankel v zádi. Jeho sériová výroba odstartovala až o rok později a do léta 1967 vzniklo jen 2375 těchto nekonvenčních automobilů. Byla to necelá polovina z původně plánovaného množství.

U firmy NSU však v budoucnost Wankelova motoru věřili, za pravdu jim zdánlivě dávaly lukrativní prodeje licencí do všech koutů světa. V srpnu 1967

1969–1975

KROUŽIVÉ ŠÍPY

NA PŘELOMU
ŠEDESÁTÝCH
A SEDMDESÁTÝCH LET
SE CITROËN POKUSIL
USPĚT S VOZY
POHÁNĚNÝMI
WANKELOVÝMI MOTORY.
SPOJENÍ DVOJITÝCH
ŠÍPŮ S KROUŽIVÝMI
PÍSTY VŠAK NEBYLO
ŠŤASTNĚ.



DVOUDVEŘOVÁ 2+2MÍSTNÁ KAROSERIE BYLA
DILEM SPECIALIZOVANÉ FIRMY HEULIEZ

TVAROVÉ KUPÉ M 35 NAVAZOVALO NA AMI 8,
ALE PŘEVZALO Z NĚJ JEN PŘEDNÍ BLATNÍKY



PROTOTYP CITROËN M 35
VYBAVENÝ JEDNOKOMOROVÝM
MOTOREM WANKEL (1969)



byl představen moderně stržený sedan NSU Ro 80, jehož přední kola poháněl dvoukomorový motor Wankel o objemu $2 \times 497,5 \text{ cm}^3$ a výkonu 115 k (85 kW). Získal evropský titul Vůz roku, první tisícovky vyrobených vozů však měly potíže s motory, které automobilka obratem vyměňovala.

Od roku 1970 už byl NSU Ro 80 vcelku spolehlivým a dobře fungujícím automobilem, zájem o něj však opadával zejména kvůli poměrně vysoké spotřebě paliva. Do března 1977 vzniklo přes 37 tisíc automobilů Ro 80, posledních evropských vozů s Wankelovým motorem. V dalších letech zůstala motorům s krouživými pisty věrná japonská značka Mazda.

Vráfme se ale o deset let nazpět, do května 1967. Tehdy vznikla společnost Comotor, společný podnik firem NSU a Citroën na výrobu motorů Wankel. V roce 1969 začala u sárského Alfortweilera výstavba výrobního závodu. V téže době už jezdilo několik prototypů s podvozkem a karoserií vozu Citroën Ami 8, jejichž přední kola poháněl místo vzduchem chlazeného dvouválce kapalinou chlazený jednokomorový Wankel od NSU.

Koncem listopadu 1969 Citroën odstartoval akci M 35. Spočívala v tom, že příznivcům značky žijícím

