

# AMILCAR C6



## Ein Grand-Prix-Wagen für die Strasse

*In den Zwanzigerjahren entstand in Paris ein schlanker Sportwagen namens Amilcar C6, der es mit den Schnellsten aufnehmen konnte und im Prinzip ein verkappter Grand-Prix-Wagen war.*

**Text: Bruno von Rotz**  
**Abbildungen: Daniel Reinhard, Automobil Revue Archiv AG**

**W**enn vier Leute ähnlich denken, kann Grosses entstehen. Und so war es 1919, als sich Emile Akar, Joseph Lamy, Edmont Moyet und André Morcel erstmals trafen. Akar und Lamy hatten das Geld und zufälligerweise auch eine Automobilfabrik, Moyet und Morcel die Ideen und vor allem den Durst auf Rennsiege. Der Name war schnell gefunden, er setzte sich aus den Nachnamen der Investoren (Akar und Lamy) zusammen, wenn man die Buchstaben richtig hin- und herschob.

Die beiden Prototypen gefielen so gut, dass man sich für eine Serienproduktion entschied und schon 1921 wurden die ersten Serienwagen vom Typ CC an der Rue du Chemin Vert fertiggestellt, mit einem Vierzylindermotor mit 904 cm<sup>3</sup> und 18 PS. Das reichte für 80 km/h und dank des günstigen Preises für viele interessierte Käufer, so dass bald schon fünf Autos pro Tag gebaut werden konnten.





An einem Amilcar gibt es immer etwas zu schrauben - Vierzylinder-Modell\_\_Amilcar\_\_TM\_\_Flüssige Mechaniker\_\_ZGIPAR\_\_Anonym



Amilcar\_C6\_1927\_\_265

### Rennsportsiege als Ziel

Doch das Ziel waren Rennsporterfolge und so vergrößerte man den Motor schon bald auf 1004 cm<sup>3</sup>, und es entstand schliesslich der C5, mit dem André Morcel 1923 auf Anhieb den Bol d'Or gewinnen konnte. Im Jahr darauf kamen in Le Mans zwei Amilcar hinter zwei Salmson ins Ziel, Motivation für weitere Verbesserungen. 1924 dann brachte man den CGS auf den Markt, der nun mit Vierradbremsten und einem 1074 cm<sup>3</sup> grossen Motor noch bessere Chancen für Motorsportserfolge bot. 102 Siege im Jahr 1924 dokumentierten die Überlegenheit des Modells.

### Von 4 auf 6 Zylinder

Moyet entwickelte weiter und als Ergebnis entstand der CO, ein verkleinerter Grandprix-Wagen mit einem Sechszylinder-Reihenmotor und Rootes-Kompressor. Aus 1096 cm<sup>3</sup> konnten so zunächst 75 PS gewonnen werden, was für 197 km/h reichte. Die Wettbewerbsversion kam schliesslich sogar auf über 100 PS und drehte über 7000 Umdrehungen. Morel erreichte 1927 in Arpajon 207 km/h, was die Überlegenheit des 1,1-Liter-Autos dokumentierte. Salmson jedenfalls hatte dieser Leistungsexplosion wenig entgegenzusetzen.

### Für den privaten Rennfahrer

Um auch dem privaten Käufer einen schnellen Wagen anbieten zu können, entwickelte Moyet den C6, einen nur minimal vereinfachten Sportwagen. Er war aber teuer, kostete rund 60'000 französische Francs, kaum weniger als man damals für einen Bugatti 35A bezahlen musste.

### Technisches Bijou

Allerdings erhielt man für das viele Geld überaus fortschrittliche Technik. Der Reihensechszylinder war siebenfach gelagert und wies zwei obenliegende Nockenwellen auf. Hohe Drehzahlen weit über 6000 U/min waren damit möglich, ein Rootes-Kompressor sorgte für die optimale Befüllung der Brennräume.



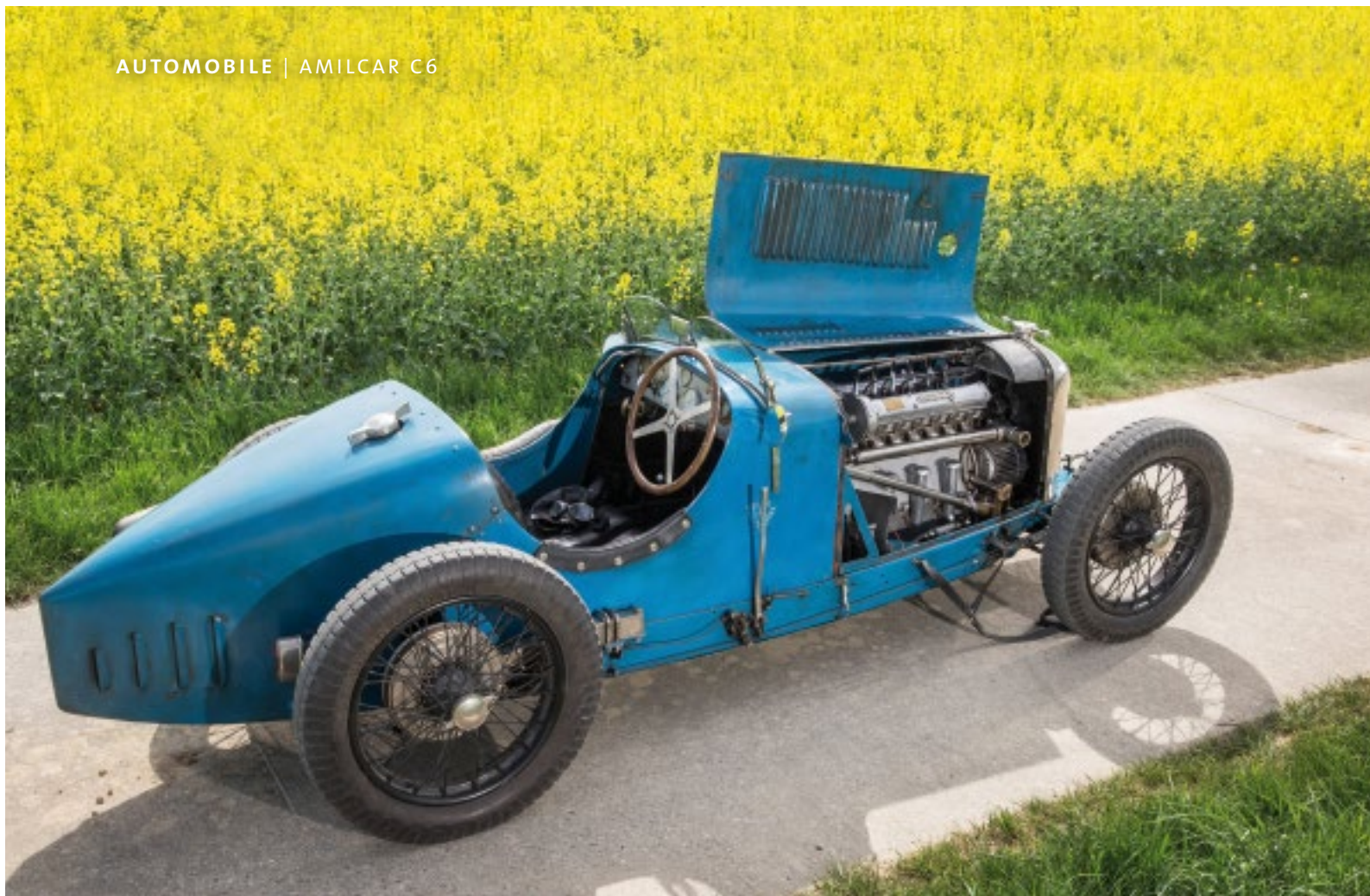
Oben: Amilcar\_C6\_1927\_\_199 | Links: Amilcar\_C6\_1927\_\_235 | Rechts: Amilcar\_C6\_1927\_\_238

Ein Chassis mit relativ kurzem Radstand und tiefem Schwerpunkt sorgte zusammen mit einem nur wenig über 500 kg liegenden Leergewicht für eine gute Strassenlage, die Trommelbremsen wurden entsprechend dimensioniert. Als Besonderheit wies der C6 zwei Drehzahlmesser im Armaturenbrett auf, für jede Nockenwelle einen!

### Quel bruit!

Wir sind Bei Guy Clavel zu Besuch, der neben anderen französischen Raritäten auch einen Amilcar C6 besitzt. Wie kompakt und harmonisch geformt der kleine Sportwagen ist, realisiert man erst, wenn man davor steht. Den Wagen nach draussen zu schieben, ist ein wahrlich leichtes Unterfangen, denn selbst vollgetankt und fahrfertig bringt er nur wenig mehr als eine halbe Tonne auf die Waage.





Amilcar\_C6\_1927\_\_273



Vor der Garage überprüft Clavel, ob im Motorraum alles in Ordnung ist, stellt sicher, dass Benzin seinen Weg zu den Zylindern findet und spaziert dann an die Front des Wagens, um ihn per Kurbel zu starten. Ja, per Kurbel, denn einen Elektrostarter hat der Amilcar bis heute nicht. Bereits der dritte Startversuch gelingt und was nun erklingt, ist sicherlich eines der eindrucklichsten und melodischsten Motorgeräusche, die je intoniert wurden. Sechs Zylinder in Reihe, kombiniert mit einem Kompressor und praktisch ungedämpft.

Dass der Wagen vor allem für den Fahrer entwickelt wurde, merkt man als Beifahrer spätestens dann, wenn man im Auto einen Platz sucht. Eigentlich ist der schmale Amilcar eher ein Anderthalb- als ein Zweisitzer, aber irgendwie gelingt es einem dann als Beifahrer trotzdem, seine Beine unter dem Armaturenbrett zu verstauen.

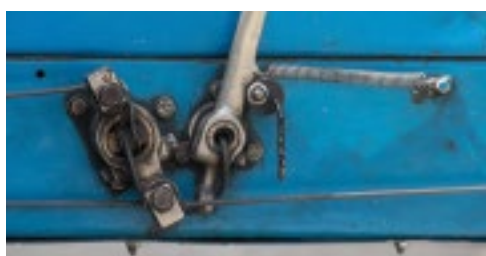
Während Clavel gekonnt und mit Zwischenkuppeln/Zwischengas die Gänge wechselt, horcht man als Beifahrer gebannt den schönen Geräuschen und beobachtet die tanzenden Vorderräder. Der Wagen schreit es hinaus - schneller, schneller, schneller. Bis 160 km/h will Clavel seinen Wagen auf Schweizer Landschaften natürlich nicht treiben, aber auch 80 km/h fühlen sich schon sportlich an, zumal sich der Wagen dabei schüttelt und mehr oder weniger feine Vibrationen durch den ganzen Aufbau laufen. Und immer wieder dieses metallische Schaltgeräusch und das Surren des Kompressors. Die Seilzugbremsen verlangsamen den leichten Wagen zuverlässig und schon kommt die nächste Beschleunigungsphase. Atemberaubend. Wieso sollte man je einen moderneren Sportwagen haben wollen als einen Amilcar C6, der diese enge Verbundenheit mit der Technik bietet, wie es kein Auto der Neuzeit vermag?

### Einer von etwa 55 gebauten

Nur gut ein Jahr wurde der C6 gebaut, obschon das Modell noch bis 1930 in der Verkaufsliteratur zu finden war. Sie sind allesamt Raritäten, die C6, die überlebt haben. Irgendwo zwischen 10 und 20 dürfte die Zahl liegen und das Auto von Guy Clavel gehört dabei sicherlich zu den authentischeren. Der Wagen gelangte, wohl nach seiner aktiven Zeit, in den Vierzigerjahren nach Argentinien, wo er in den Sechzigerjahren von Enrique Sanchez Ortega restauriert wurde. Schliesslich fand er dann wieder nach Europa zurück und im Jahr 2009 in die Schweiz, wo er heute in jederzeit fahrbarem Zustand Teil einer herrlich ungewöhnlichen Autosammlung ist.

### Vom Rennsport zum Luxus

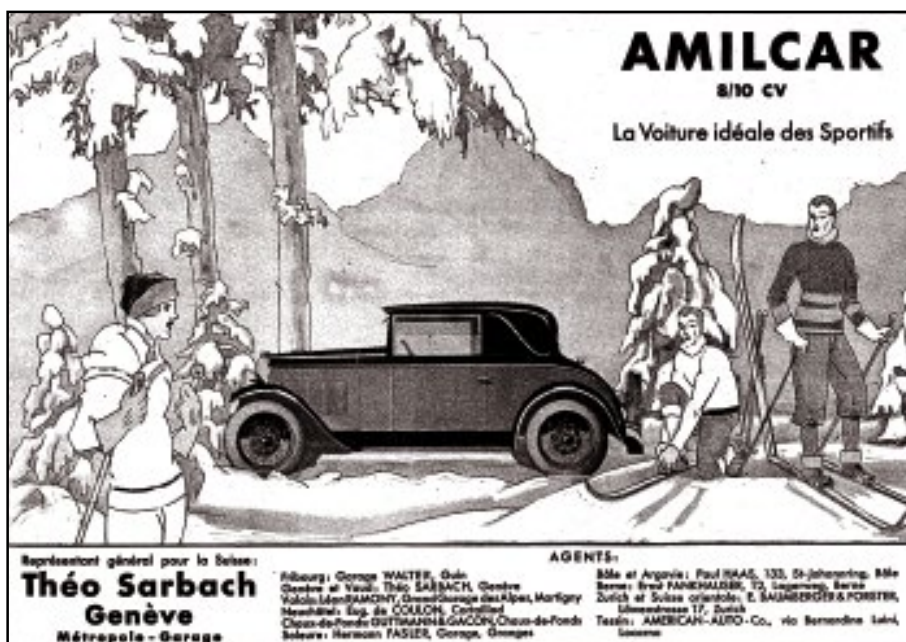
Die Marke Amilcar zog sich bereits 1927 aus dem aktiven Rennsport zurück, das Geld reichte einfach nicht mehr dafür aus. Statt kleine offene Autos zu bauen, wollte man nun geschlossene Komfortlimousinen für die Mittelklasse fertigen, zunächst mit vier, später auch mit acht Zylindern.



Amilcar\_C6\_1927\_\_012 | Amilcar\_C6\_1927\_\_014 | Amilcar\_C6\_1927\_\_008



Amilcar\_C6\_1927\_\_012



Geschlossene Mittelklassewagen - Inserat 1928



Amilcar\_C6\_1927\_\_135 | \_\_014 |

Doch die neue Strategie war nicht erfolgreich und die Fabrik bald zu gross, so dass man in einer kleinen Werkstatt weiterarbeiten musste, bis 1937 endgültig das Ende kam. Amilcar ging an Hotchkiss. Damit hatte man zwar wieder etwas Geld, doch auch die damit neu entwickelten Fahrzeuge wie der "Compound" wurden nicht zum grossen Erfolg und der zweite Weltkrieg besiegelte das Schicksal der heute fast vergessenen Marke.

www Weitere Bilder zum Amilcar C6 finden Sie auf: [amilcar.zwischengas.com](http://amilcar.zwischengas.com)