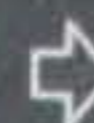
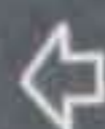
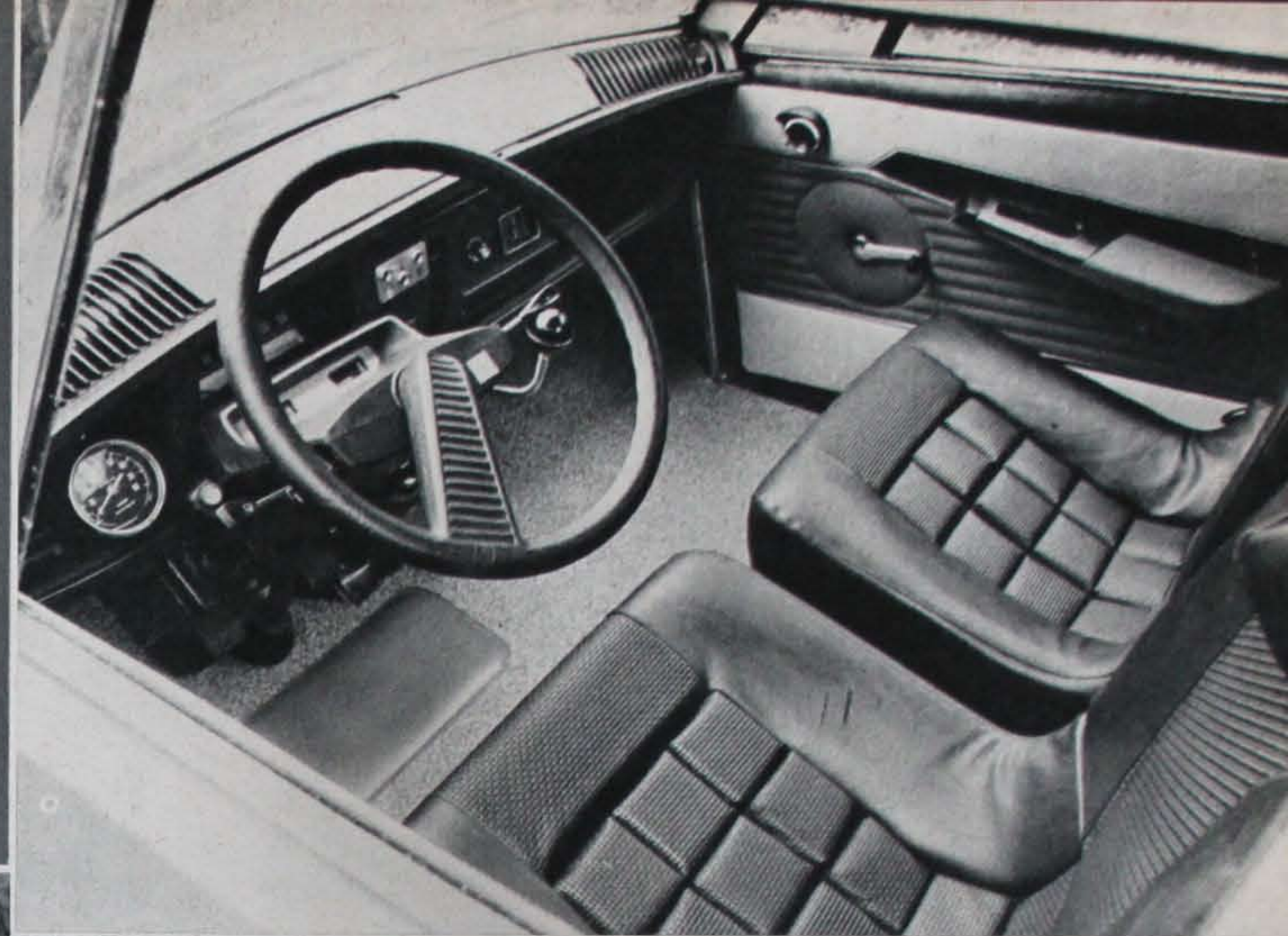


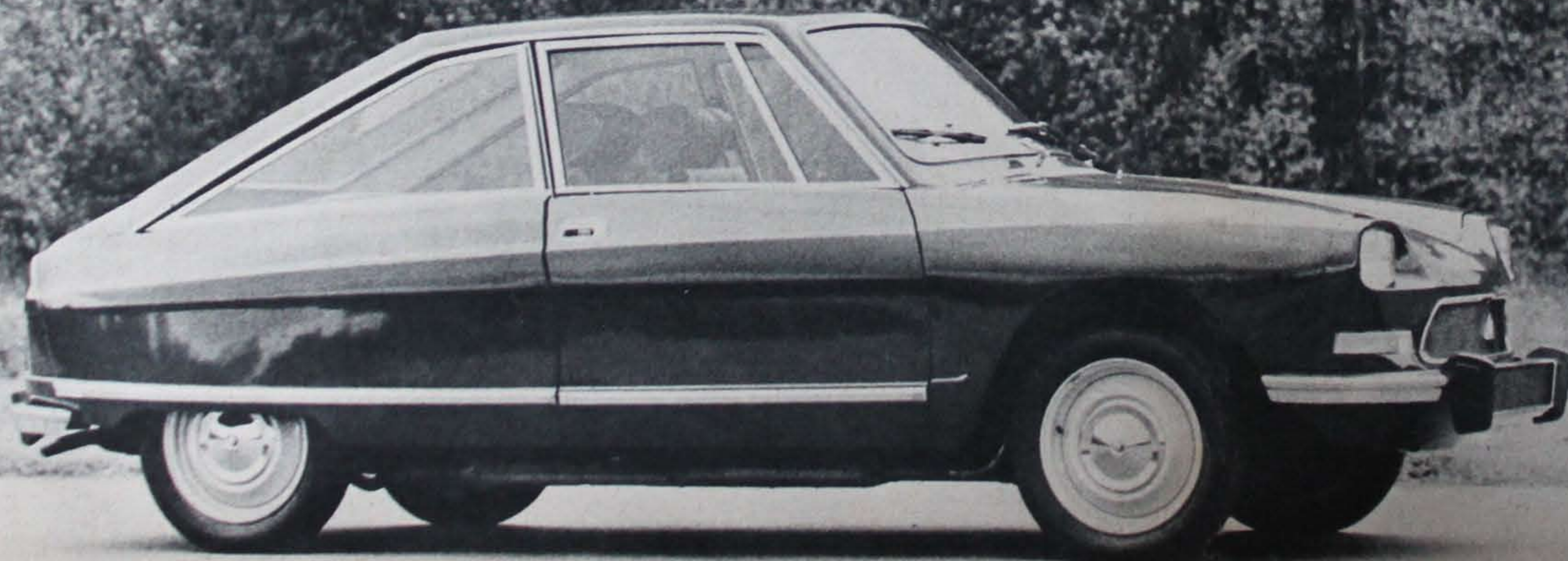
Een kijkje in het binneste van de watergekoelde Wankel-motor; deze heeft één rotor van het bekende model: een driehoek met bolle zijden. Deze rotor is hier in verschillende standen afgebeeld om een indruk te geven van de variërende kamervolumes.



Het interieur van experimentele coupé's vertoont legio afwijkingen van dat van de Ami 8, die model stond voor het coupé-ontwerp. Tot de ietwat sportieve uitrusting behoort o.a. een elektronische toerenteller, die hier links naast het instrumentenpaneel is gemonteerd.



500 CITROËNS met WANKEL-MOTOR



In januari komen 500 proefwagens van Citroën op de weg, voorzien van een enkelvoudige Wankel-motor. De wagens worden in het kader van een praktijktest, „Operatie M 35”, in handen gesteld van gewone Citroën-rijders die veel kilometers maken: bij voorkeur meer dan 30.000 km per jaar. Deze rijders zullen regelmatig contact moeten houden met de researchafdeling van Citroën voor controle en uitwisseling van gegevens en daarom blijft het operatiegebied beperkt tot Frankrijk.

Het is duidelijk dat Citroën op deze wijze binnen een niet al te ruim tijdsbestek aan de weet wil komen, welke problemen het nieuwe aandrijf-aggregaat nog zal opleveren onder normale maar uiteraard zeer gevarieerde gebruiksomstandigheden. Men heeft in dit verband nog eens gewezen op het bekende maar o.i. nogal eens verontachtzaamde feit, dat een auto in de praktijk van alledag veelal anders uit de bus komt dan bij beproeving door de fabriek volgens de gebruikelijke testprogramma's.

Voor het model van de 500 proefwagens heeft men een coupé-versie van de Ami 8 gekozen, zodat niet een geheel nieuw carrosserie-ontwerp opgezet hoefde te worden. Als Citroën t.z.t. — en dat zal niet voor 1972 zijn — een wagen met Wankel-motor in serieproductie neemt, waartoe reeds definitief is besloten, zal deze waarschijnlijk een andere carrosserie krijgen dan de proefwagens, die in de hier afgebeelde uitvoering niet in de normale verkoop gebracht zullen worden.

Citroën heeft er ook duidelijk op gewezen, dat het niet in de bedoeling ligt om de Ami 8 ooit met een Wankel-motor uit te rusten. Een nieuwe middenklasse wagen, die in oktober 1970 wordt uitgebracht, zal evenmin een Wankel-motor krijgen, of misschien pas in een later stadium. Hij wordt geïntroduceerd met een normale zuigermotor.

De krachtbron van de 500 proefwagens is een watergekoelde Wankel-motor met één rotor en een „cilinderinhoud” van 995 cc. Het maximum motorvermogen van 49 DINpk wordt ontwikkeld bij 5500 omw./min. en is voldoende om de coupé een topsnelheid te geven van 144 km/u. De fabriek geeft voorts een acceleratietijd van 19 sec. op om van 0 op 100 km/u te komen en als brandstofverbruik wordt vermeld 1 op 10 bij een gemiddelde snelheid van 108 km/u. Vermoedelijk gaat het, wat dit laatste betreft, om een normverbruik en de praktijk zal moeten leren welke waarde in doorsnee in de dagelijkse praktijk wordt bereikt.

De proefwagens hebben voorwiel-aandrijving, een vier-versnellingsbak en hydro-pneumatische vering (evenals de grote Citroëns).

Wat de Wankel-activiteiten betreft heeft men van de zijde van Citroën nog opgemerkt, dat thans in het Saar-gebied de fabriek verrijst waar de maatschappij Comotor in de komende jaren Wankel-motoren zal maken voor de beide merken die deze maatschappij hebben gesticht: Citroën en NSU.