

## RIJERVARINGEN

*Van de Technische Afdeling  
van de ANWB in samenwer-  
king met de redactie van de  
Autokampioen*

**MET DE**



**citroën ami 6**

Citroënmodellen kunnen oud worden. Kijk om u heen, indien dit bewijs althans nodig mocht zijn, en u ziet, dat er nog heel wat bejaarde wagens van dit merk dienstdoen. De reputatie van die „hoge leeftijd” is destijds gevestigd door de „11 Normal” en de „11 Sport” en inmiddels alweer treffend geprolongeerd in de 2 CV en de ID.

Beide zijn eigenlijk alweer „oude” ontwerpen, maar wie zou ze ouderwets durven noemen? De 2 CV is nog altijd befaamd om zijn zuinigheid, lage exploitatiekosten en ruim interieur, de ID vooral door zijn veersysteem en zijn vormgeving, eigenschappen van uitzonderlijk niveau.

Bij Citroën pleegt men zich trouwens na gedane scheppingsarbeid niet uit te strekken op zijn lauweren.

Successievelijk worden detailverbeteringen „ingebouwd”, waardoor de ID zowel als de 2 CV van recente bouwjaren zich niet onaanzienlijk van hun voorgangers onderscheiden. Als laatste in de rij heeft ook de Ami verschillende belangwekkende wijzigingen ondergaan, die een hernieuwde beschouwing ten volle motiveren.

De Ami 6 dateert van het voorjaar van 1961; naar Citroënnormen is het dus een uitermate jeugdig ontwerp, dat nog vele jaren voor zijn grille schijnt te hebben. Zijn introductie is in ons land geen daverend succes geweest, maar tegenwoordig is de belangstelling voor de Ami toch sterk toegenomen. Citroën plaatst ons van tijd tot tijd voor verrassingen. Zo was het ook met het Eendje en met de ID.

Het publiek moet eerst aan het model wennen en probeert intussen de kat uit de prijzenboom te kijken.

Bovendien gebiedt de eerlijkheid hier vast te stellen, dat de Ami geen schepping is van het formaat van de grootste en de kleinste wagens van Citroën. Daartoe mist hij de originaliteit en vormt duidelijk een compromis naar beide kanten. Zoals op grond van de prijsverhouding ook al kan worden verwacht, staat de Ami veel dicht bij de 2 CV dan bij de ID. Met de eerste heeft hij motorkarakter, vering en onderstel gemeen, met de ID de afwerking van het interieur.

Terwijl de 2 CV een utilitair ontwerp belichaamt van een ontwapende eerlijkheid en een vormgeving vertoont die geheel en al gericht is op het functionele, heeft men bij de Ami 6 veel sterker de nadruk gelegd op het comfort en ook op uiterlijke zaken die het oog bekoren.

Desondanks is de verwantschap wel zo nauw gebleven, dat men onder de Ami-bezitters heel wat automobilisten aantreft, die begonnen zijn met een Eendje. Deze evolutie is een teken des tijds; er kan wat meer geld worden

besteed aan de nieuwe auto, maar men zoekt daarin toch weer vertrouwde eigenschappen als economisch bedrijf, bediening, veercomfort, en belandt zodoende in het onderhavige geval al heel licht bij de Ami.

#### Evolutie van de Ami 6

De wijzigingen, die de Ami in de loop van dit jaar onderging, hebben voornamelijk betrekking op de motor en het onderstel. En die wijzigingen zijn belangrijk, omdat bovenal het relatief geringe motorvermogen en de soepele vering bepalend zijn voor het karakter van deze wagen.

Zodoende kunnen kleine veranderingen al van ingrijpende betekenis zijn. Men is erin geslaagd het motorvermogen wat op te voeren door een andere carburateur te monteren en de cilinderkoppen dusdanig te wijzigen dat de compressieverhouding is toegenomen van 7,4 tot 7,75 : 1. De „ademhaling” werd verruimd door montage van andere kleppen en een andere nokkenas.

De krukas werd verzwwaard teneinde weerstand te bieden aan de daarop werkende grotere krachten. Het resultaat van dit alles is een vermogen dat gestegen is van 22 tot 25,5 SAE-pk, bij respectievelijk 4500 en 4750 omwentelingen per minuut. De grootte van het koppel bleef ongewijzigd, alleen werd de maximumwaarde daarvan verschoven naar een iets hoger toerental (3000 inplaats van 2800).

Maar ondanks deze wijzigingen is de motor van de Ami met zijn cilinderinhoud van slechts 602 cc een van de kleinste en lichtste uit zijn klasse gebleven. En nog altijd blijft zijn bescheiden vermogen bepalend voor het karakter van de Ami. Zijn prestaties zijn op hoger plan gekomen. De topsnelheid, oorspronkelijk 105 km, bedraagt nu 113 km/u.

Doch veel belangrijker achten we de toename van zijn acceleratievermogen. Hadden de oudere modellen nog 28 seconden nodig voor de aanloop van 0-80 km/u, de huidige versie presteert dit in 18,6 sec. Een reële verbetering derhalve, hoewel nog altijd niet indrukwekkend en wat ten achter staande bij de acceleratie van vergelijkbare auto's.

In hoeverre dit als een bezwaar zal worden ondervonden is een kwestie van sterk persoonlijke aard. Het acceleratievermogen is in elk geval volkomen toereikend om de Ami-rijder te stemmen tot volwaardig deelnemer aan het snelverkeer. Het bezwaar komt bijna uitsluitend bij het bestijgen van hellingen tot uiting, want dan zal men wat eerder moeten terugschakelen, wat uiteraard een daling van de rijsnelheid tot gevolg heeft. Ons land is overigens

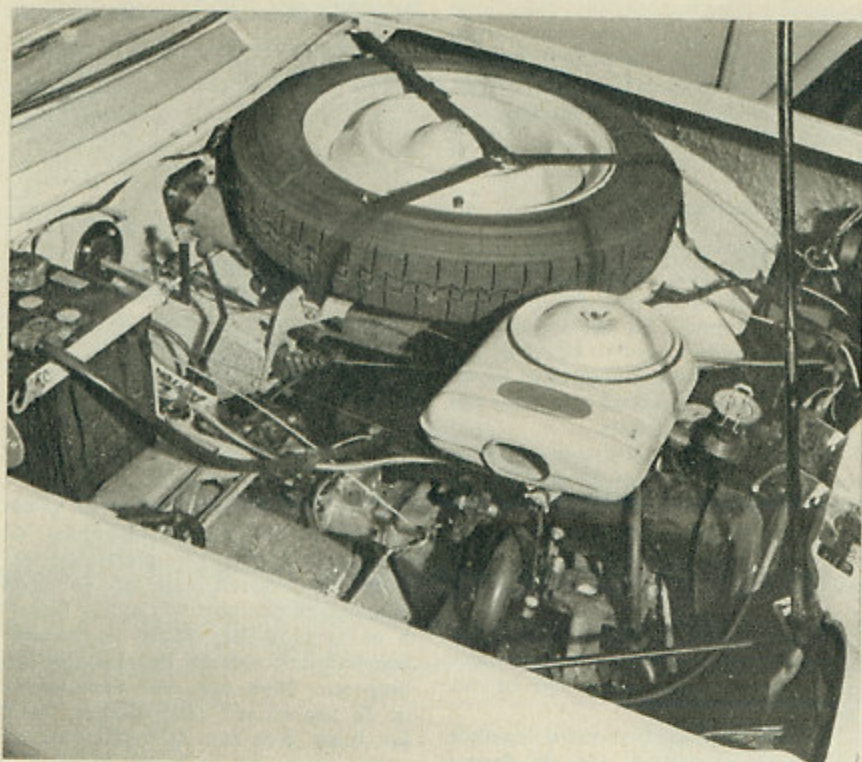


niet bepaald rijk aan dergelijke klims.

Wie bereid is, het schakelhandelen van zijn Ami vlijtig en met plezier te hanteren zal ervaren, dat hij tot heel behoorlijke gemiddelden komt. Plezier is er namelijk bij, omdat de versnellingsbak zich vlot en gemakkelijk laat bespelen. Men kan ver doortrekken in de respectieve versnellingen, maar het heeft geen zin de naald over de rode punten van de snelheidsmeter te drijven, omdat men aldus de acceleratie ternauwernood bespoedigt. Het koppel van deze motor moge laag zijn, het blijft over een betrekkelijk groot toerengebied vrijwel constant. De vierde versnelling vertoont duidelijk het karakter van de overdrive. Bij een wagen met het beperkte vermogen van de Ami komen de voor- en nadelen van een dergelijke overbrenging dan ook heel sterk tot gelding.

Laten we als professionele zwartkijkers eerst de nadelen opsommen. Normaliter zal men de hoogste versnelling eerst inschakelen bij het bereiken van snelheden van 60 tot 80 km/u. Beneden de 60 zult u de motor niet horen protesteren tegen het werken in z'n vierde versnelling, maar er zit geen trekkracht meer in. Een beetje harder, en de derde moet er





Onder de motorkap van de Ami schuilt een zeer lichte motor, die door zijn geringe vermogen deze wagen zeer speciale eigenschappen verschaft. Het reservewiel is in het motorcompartiment geplaatst, wat ten goede komt aan de koffercapaciteit.

weer aan te pas komen. We kunnen veilig vaststellen, dat de hoogste versnelling in stadsverkeer niet meespeelt.

Op de buitenweg valt het optrekken in de vierde versnelling mee tot ca. 90 km/u. Vandaar gaat de klim naar de topsnelheid veel trager in z'n werk. Maar gelukkig reikt ook de derde versnelling tot 90 km/u, zodat deze uitkomst biedt bij wat sneller te volvoeren inhaalmanoeuvres. Bij de hellingen, die ons in de 4e parten kunnen spelen, voegen we ook maar meteen het verschijnsel tegenwind.

Bij de oudere 2 CV's kan het voorkomen, dat men bij sterke tegenwind niet eens in die versnelling kan blijven rijden. Zo is het met de Ami bepaald niet gesteld, maar toch zal hij het bij sterke tegenwind moeten afleggen tegen andere vertegenwoordigers uit zijn prijsklasse. Bekijken we die overdrive echter wat blijmoediger dan zullen we constateren, dat deze dan toch maar oorzaak is, dat de motor betrekkelijk weinig toeren behoeft te maken, wat zowel op het brandstofverbruik als op de levensduur van deze machine een zeer gunstige invloed moet uitoefenen.

#### Uitgesproken zuinig

Dermate laag is het verbruik van de Ami, dat het zich laat vergelijken

met de spreekwoordelijke zuinigheid van het Eendje. Tot 80 km/u lopen beider consumpties zelfs nagenoeg parallel, daarboven spreekt men bij de Ami reserves aan, waarover de 2 CV niet beschikt.

Over de gehele testperiode noteerden wij een gemiddelde van 1 liter op 15,9 km, dus slechts een fractie méér dan we boekten tijdens de rijproef met de „oude" Ami 6. Daarmee haalden we op één liter de 16 kilometer.

Nu is er dus nog wat meer vermogen beschikbaar en dát bij een benzineverbruik, dat de Ami 6 stempelt tot een der meest economische creaties van het ogenblik. Bovendien kan men nog altijd met normale benzine genoegen nemen. Het voordeel van een lange bedrijfsduur tengevolge van het lage toerental in de vierde versnelling werd al genoemd. Op grond van de hechte familierelatie met de motor van de 2 CV mogen we dit veilig aannemen. Deze auto is nog te „jong" dan dat hij reeds in staat zou zijn onze verwachtingen dienaangaande te vervullen op

Een van de recente wijzigingen is de montage van schokbrekers tussen wielarm en chassis. De vering is hierdoor iets stugger geworden, maar belangrijker is dat het na-deinen vrijwel tot het verleden behoort.

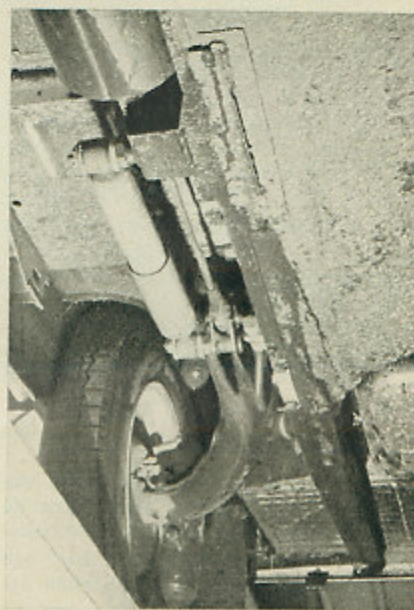
een zo overtuigende manier als het Eendje dit al heeft gedaan.

Redelijkerwijze zou men mogen aannemen, dat een motor bij een relatief laag toerental in de hoogste versnelling, ook weinig lawaai teweegbrengt. Bij de Ami wordt men in deze verwachting teleurgesteld, in de eerste plaats omdat het een luchtgekoelde machine betreft. Nu kan men ons wel tegenwerpen: „Je zou nog es wat anders horen wanneer de overbrengingsverhouding niet zo zorgvuldig was gekozen", maar een dergelijke tegenwerping zouden we ten hoogste als een theoretische en bovendien als een schrale troost kunnen aanvaarden.

Het gerucht van de motor is ons niet meegevallen. Uiteraard klimt de geluidsproductie mét het toerental en zowel bij het optrekken als bij hoge snelheid hebben we het als hinderlijk ervaren. Wel is de motorruimte ten dele met schuimplastic geïsoleerd, maar dat leidt toch niet tot het beoogde effect. Daartoe zou men de wand die het motorcompartiment scheidt van het interieur, eveneens met isolerend materiaal moeten bekleden, hetgeen echter in verband met de vele kabels, stangen en hulpstukken, die daarop zijn gemonteerd, niet zeer simpel uitvoerbaar schijnt. Een zekere resonantie komt het geluid over een bepaald toerengebied nog accentueren.

Bij de 2 CV — die toch hetzelfde type motor vertoont — is dat niet het geval, waarschijnlijk tengevolge van het linnen dak. In principe biedt de Ami een grote mate van rijcomfort, waaraan echter door het geluidsniveau van zijn motor afbreuk wordt gedaan.

Over de transmissie kunnen we kort zijn. Drie versnellingen zijn goed gesynchroniseerd, terwijl de eerste „half-



## Technische gegevens van de Citroën Ami 6

gesynchroniseerd" is, wat impliceert dat de synchromesh alleen werkt bij snelheden beneden ca. 5 km/u. De bediening van de wisselbak geschiedt, juist zoals bij de 2 CV, met een duw-, draai- en trekhefboom op het dashboard. Dat klinkt wat onvriendelijk, maar is allervriendelijkst als zodanig bedoeld, want het systeem werkt voortreffelijk.

### De rijeigenschappen

Een buitengewoon sterk punt in het voordeel van de Ami was tot dusverre zijn uitzonderlijk soepele en comfortabele vering. Alleen het na-deinen werd door menigeen als een hinderlijke bijkomstigheid ondervonden. Zonder het eerste teniet te doen, heeft men zich bij Citroën beijverd het laatste te elimineren.

En is daar goeddeels in geslaagd met behulp van een viertal telescoop-schokbrekers. Deze zijn horizontaal gemonteerd tussen wielarmen en chassis.

Ontegengesteld is het na-deinen sterk verminderd, zij het ten koste van enige souplesse van het veersysteem. Het resultaat is overigens nog altijd een auto, die zich op het gebied van de vering op uitzonderlijk niveau beweegt.

Door deze verandering hebben de rijeigenschappen geen noemenswaardige verandering ondergaan. Alleen het verschijnsel van 't nogal sterk overhellen in bochten is aanzienlijk minder geworden. Wat nog niet wil zeggen, dat men de Ami 6 nu maar zou moeten rangschikken onder de sportieve automobielen. Desondanks: een reële verbetering.

Gehandhaafd is de zeer goede stabiliteit op de rechte weg, evenals de ongevoeligheid voor zijwind. Dank zij de soepele vering is het vrijwel uitgesloten, dat het contact tussen weg en wiel verloren zou gaan, zodat men op elk wegdek een hoog tempo kan handhaven. De besturing is nog even direct als voorheen. Ook gebleven is de betrekkelijk zware bediening van het éénspakige stuurwiel.

In tegenstelling tot de 2 CV is er bij de Ami 6 geen sprake van hinderlijke rukken in het stuur tijdens het draaien van scherpe bochten, dank zij de op laatstgenoemde toegepaste dubbele kruiskoppelingen in de aandrijfassen.

De verjongingskuur die de Ami onderging, heeft zich niet uitgestrekt tot de trommelremmen. Dat was niet nodig, want ook bij de thans bereikbare hogere snelheid vervullen ze hun taak onberispelijk. Verschijnselen van fading hebben we, ook bij volledig belaste auto, niet kunnen opwekken. En op grond van tamelijk uitgebreide ervaringen koesteren we alle waardering voor de handrem, die bepaald meer is dan een voor correct parkeren ontworpen voorziening.

**Motor:** voorin gemonteerde, horizontale twee-cilinder viertaktmotor, luchtgekoeld. Klepaandrijving met tuimelaars en lichttangen. Nokkenaandrijving d.m.v. tandwiel. Cilinderinhoud 602 cm<sup>3</sup>; boring 74 mm, slag 70 mm. Compressieverh. 7,75 : 1. Maximum vermogen 25,5 SAE-pk bij 4750 omw./min; max. koppel 4,1 kgm bij 3000 omw./min. Specifiek vermogen 42,5 SAE-pk/l; spec. gewicht 25,8 kg/pk. Motortoerental bij 60 km/u in de hoogste versnelling ca 2000 omw./min. Solex valstroomcarbureteur type PICS 40. Elektrische install. 6 V, accu 56 Ah. Inhoud motorcarter 2 l; inh. benzinetank 25 l.

**Transmissie:** enkelvoudige droge plaatkoppeling. Vierversnellingsbak, waarvan de 2e, 3e en 4e gesynchroniseerd; de 1e versnelling semi-gesynchroniseerd. Voorwielaandrijving d.m.v. korte assen, beide voorzien van dubbele kruiskoppelingen. Overbr. verh.: 1e versn. 5,62; 2e versn. 2,90; 3e versn. 1,92; 4e versn. 1,32; achteruit 5,62. Reductie eindoverbr. 3,625. Inhoud versn. bak 0,9 l.

**Onderstel:** platformchassis. Voor en achter onafhankelijke wielophanging aan langsarmen; links en rechts gekoppeld door trekstangen en horizontale schroefveren. Rondom hydraulische telescoop-schokbrekers aan de wieldraagarmen en traagheidschokbrekers aan de wielen. Voetrem hydraulisch op alle wielen (trommelremmen), handrem mechanisch op voorwielen. Totaal remvoeringopp. 566 cm<sup>2</sup>. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel; draaieirkels; uiterste punt van de wagen 11,40 m; buitenkant voorwielen 11,00 m. Stuurwielverdr. van uiterst links naar uiterst rechts 2½ omw. Banden 125 x 380 X.

**Maten en gewicht:** wielbasis 239 cm; spoorbreedte voor 126 cm, achter 122 cm. Grootste lengte 387 cm, breedte 162 cm, hoogte 149 cm. Gewicht rijklaar 660 kg (eigen meting). Max. toelaatbaar totaalgewicht 960 kg.

**Prijzen:** Ami 6 Luxe f 4790,—  
Grand Luxe f 4990,—  
Grand Comfort f 5190,—

**Importeur:** Automobiles Citroën N.V.  
Stadionplein 26-30, Amsterdam.

### Meetresultaten:

Onderstaande cijfers zijn het resultaat van dubbele metingen in tegengestelde richting bij droog weer met matige wind. Belasting 2 personen, tenzij anders vermeld.

#### Correctie snelheidsmeter:

werkelijke snelheid	aanw. volgens meter
40 km/uur	42 km/uur
60 km/uur	63 km/uur
80 km/uur	83 km/uur
100 km/uur	103 km/uur
113 km/uur (topsnelheid)	117 km/uur

#### Acceleratietijden:

van	tijd	bel. 2 pers.	max. toel. bel.
0—40 km/uur (werkel. snelh.)	4,9 sec.	5,9 sec.	
0—60 km/uur	10,2 sec.	12,1 sec.	
0—80 km/uur	18,6 sec.	22,2 sec.	
0—100 km/uur	32,5 sec.	41,7 sec.	

schakelsnelheden: 35—60—90 km/uur (werkel. snelheid).

#### Benzineverbruik:

	Resultaat van dubbele metingen bij zo constant mogelijk gehouden snelheid.	
	bel. 2 personen	max. toelaatbare bel.
60 km/uur	4,1 l/100 km 24,4 km/l	4,5 l/100 km 22,2 km/l
80 km/uur	4,8 l/100 km 20,8 km/l	5,3 l/100 km 18,9 km/l
100 km/uur	6,7 l/100 km 14,9 km/l	7,3 l/100 km 13,7 km/l
topsnelheid	9,1 l/100 km 11,0 km/l	9,1 l/100 km 11,0 km/l

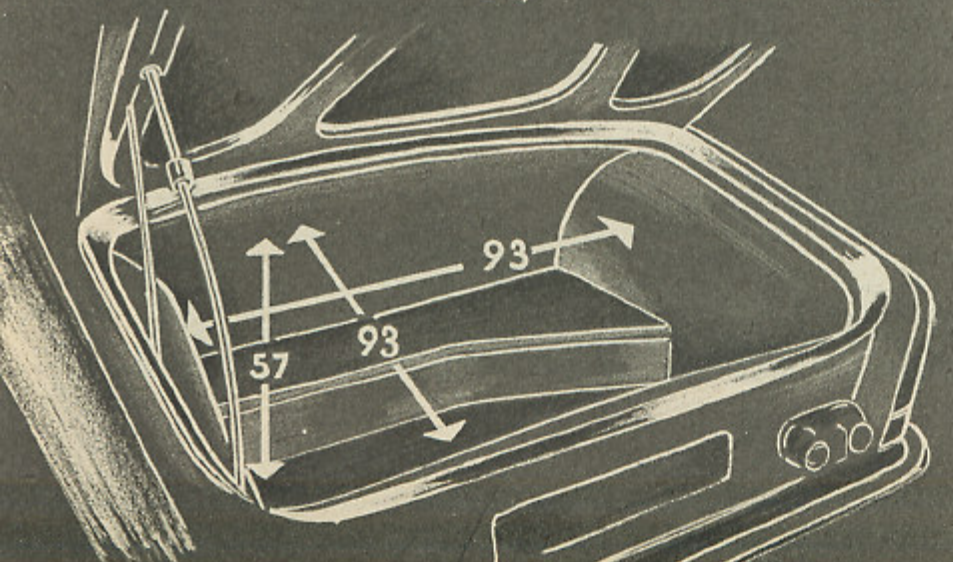
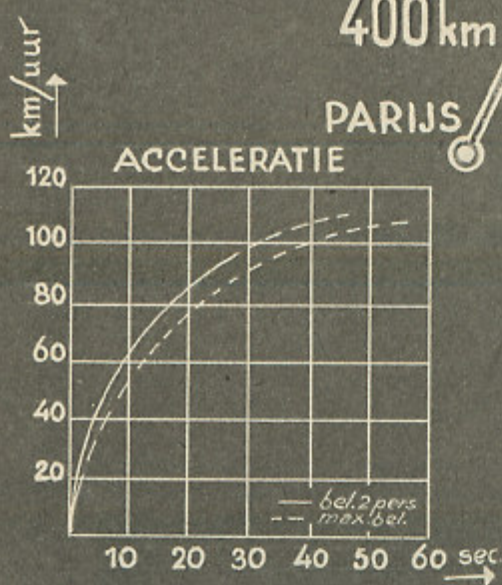
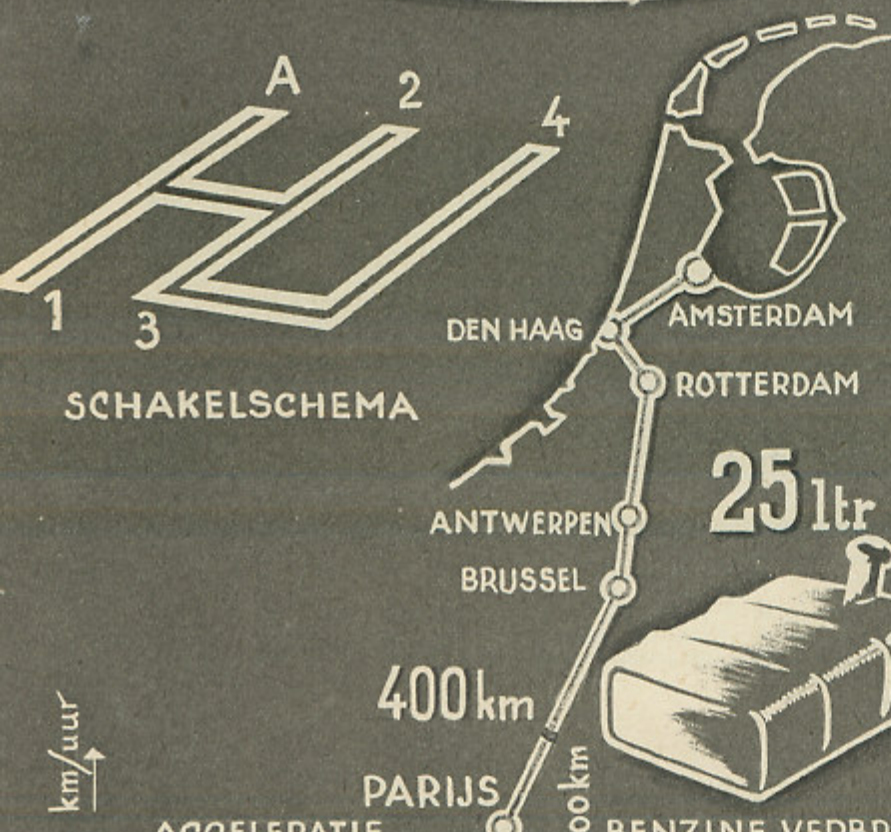
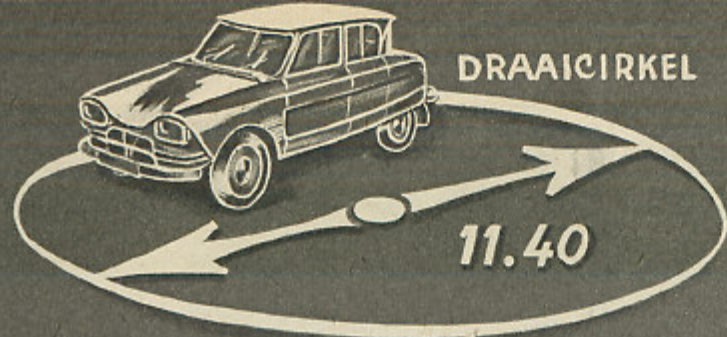
Afwijking km. teller: ca 0,5% neg.

Gem. benzineverbruik: 15,9 km/l; actieradius ca 400 km.

Topspnheid: 113 km/uur (bel. 2 pers); 109 km/uur (max. bel.)

Kruissnelheid: ca 105 km/uur.

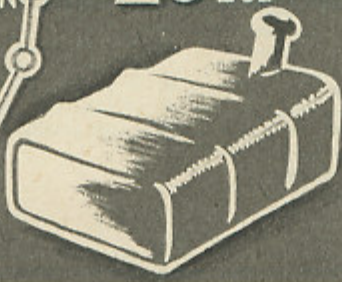




**Het koetswerk**

Het interieur van de Ami biedt voldoende ruimte aan vier inzittenden. Het lijkt wat kleiner dan dat van de 2 CV, maar dat komt alleen doordat de banken veel meer ruimte in beslag nemen. Twee volwassenen mogen zich op de achterbank verheugen in voldoende bewegingsvrijheid, al is de beschikbare ruimte voor hun knieën dan ook inderdaad iets minder dan in de 2 CV. Men heeft de achterraut kennelijk zo zwaarig-scheef geplaatst om ter plaatse voldoende hoofdruimte te scheppen. Het uiterlijk van de wagen wordt er evenwel tot een punt van discussie door gemaakt. U moogt het mooi vinden, of niet mooi vinden, dat blijve hier buiten beschouwing.

In ieder geval profiteerde ook de kofferruimte van de gekozen oplossing. Het oppervlak moge niet bijzonder groot zijn, maar wel de hoogte, zodat de totale inhoud ten opzichte van die, welke door rivalen uit dezelfde prijsklasse wordt geboden, helemaal geen mal figuur slaat.



De banken zijn fauteuil-achtig, bekleed met stof. Zij bieden de bemanning een zeer zachte zitplaats, waarover opnieuw kan worden geredekaveld. Sommigen vinden de banken té zacht. Men moet dat zelf maar eens proberen. Wij weten slechts met zekerheid te vertellen, dat ze u een uitstekende zijdelingse steun bieden in bochten.

Dank zij de vier portieren levert in- en uitstappen generlei moeilijkheden.

Wel moet men even oppassen bij het openen van de voordeuren, die aan hun bovenkant scherpe punten vertonen. De Ami draagt het zwaard van Damocles op halshoogte.

Het dashboard ziet er keurig uit en herinnert aan de uitvoering van de ID-modellen. Het eenspakige stuurwiel staat de bestuurder toe zijn instrumenten tijdens het rijden vlot af te lezen. Zoals op alle Citroëns ontbreekt ook op de Ami het verklikkerlichtje voor de oliedruk. Een ruitesproeier en parkeerlichtjes maken deel uit van de standaarduitrusting.

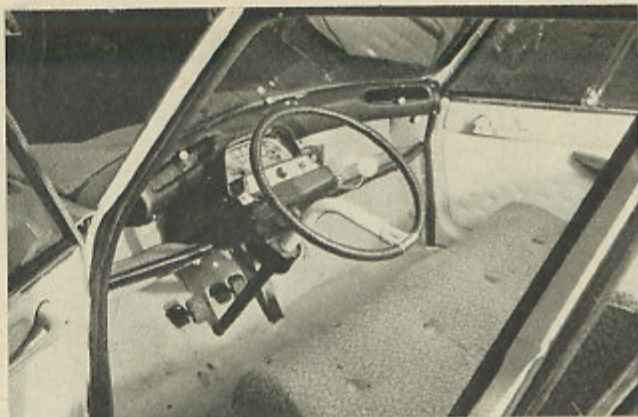
In de meeste gevallen zal de verwarming voor haar taak berekend blijken. Doch als de buitentemperatuur beneden een bepaalde waarde daalt moet er een hoesje voor de grille worden aangebracht. Dit behoort eveneens tot de standaarduitrusting, doch het was spoorloos verdwenen uit het exemplaar, dat wij tijdelijk van Citroën mochten ontvangen.

Gevolg: de motor en uw roadtester kwamen moeilijk op temperatuur.

Alle waardering overigens van de ventilatiemogelijkheden via twee openingen in het dashboard. Men moet daaraan trouwens wel hoge eisen stellen, wijl de portieren met schuiframen zijn uitgerust. In gesloten toe-



Rechts: het interieur van de Ami en het één-spakige stuurwiel doen denken aan de zo veel luxere modellen van de ID-serie. Dashboardkastjes zijn er niet, maar een brede plank onder het dashboard verschaft toch de nodige ruimte.



stand sluiten de kleppen goed, dus tochtvrij, af.

#### Conclusie

De Ami 6 is een auto met zodanige

Het portier van de Ami ziet er netjes uit. Degene die in wil stappen moet echter bedacht zijn op de scherpe post aan de bovenzijde, die zich precies op halshoogte bevindt.

eigenschappen, dat men hem moeilijk kan vergelijken met concurrerende aanbiedingen uit de vergelijkbare prijsklasse. Zijn prestaties blijven wat achter, ook na de recente verbeteringen, vooral op het punt van de acceleratie.

Doch wat comfort en bedrijfszuinigheid betreft staat hij aan de top, al zou z'n motor best een toontje lager kunnen zingen.

## BANDEN MET SPIKES

De bandenspecialist Hofka te Klaaswaal heeft een speciale apparatuur aangeschaft, een z.g. Scasomat, waarmee men „spikes” in een band kan schieten. De hiermee voorziene banden krijgen door deze metalen uitsteeksels een zodanige grip op besneeuwde wegen, dat men geen sneeuwkettingen nodig heeft om naar de wintersport te rijden.

Deze spikes kunnen in elke band worden bevestigd, waarvan de profielbanen voldoende breed zijn om er een gaatje in te boren, waarin de spikes kunnen worden geschoten.

Het metalen gedeelte van deze spikes is gevat in een plastic omhulsel met inkepingen, waar de bandrubber omheengrijpt. Het onderstuk van deze plastic omlijsting is afgeplat, zodat hij niet verder in de band kan doordringen.

Met zo'n „spikesband” kan men gedurende de wintermaanden blijven doorrijden, ook al ligt er geen sneeuw, maar het bandengeluid is wel iets sterker dan van een gewone band.

De „spikes” kunnen er later niet meer worden uitgehaald, zodat men deze banden als speciale winterbanden moet behouden.

Het voorzien van banden met deze „spikes” komt ongeveer op f 40.— à f 50.— per band.

Op deze wijze worden de „spikes” met een „revolver” in de banden geschoten.

Twee bandenprofielen die van „spikes” zijn voorzien. Het ene (boven) is het Knobby-profiel van Hofka en het andere (op de voorgrond), het Finse Hakkapeliteprofiel, twee profielen die door Hofka worden gebruikt om de banden volgens de zgn. koude methode te verzolen. Rechts vooraan een der „spikes”.

