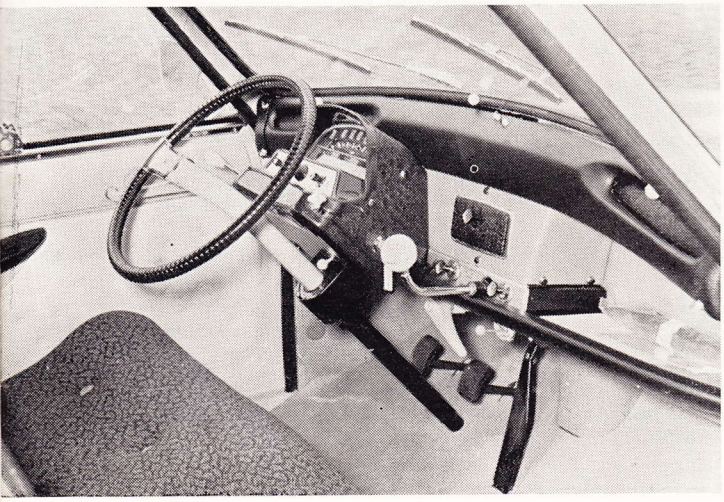
DOOR
ERIK BRON
EN
JAN DE KRUIJFF

AUTO-REVUE ROAD-TEST VAN DE CITROËN AMI-6

Men zal de Citroën-fabriek nooit van originaliteit ter wille van de originaliteit kunnen beschuldigen. De veelal typische vormgeving van haar automobielcreaties is altijd gebaseerd op practische doelstellingen. Een vorm kan worden gekozen om ruimte te winnen, om luchtweerstand te verminderen en — vooral bij goedkopere wagens, die in massa worden gefabriceerd — om productie- en service-technische redenen. Het model moet dan ook nog „aanspreken".

Bij de eerste aanblik van de Ami 6 begrijpt men, waarom deze wagen in de Amsterdamse volksmond tot „De Pet" werd gedoopt: Het ver naar achter doorlopende dak vormt een luifel, die inderdaad veel op dit kledingstuk lijkt. De bedoeling van dit naar achteren doorgetrokken dak is echter duidelijk: men heeft bij deze betrekkelijk kleine wagen ook de achterpassagiers zo veel mogelijk hoofdruimte willen bezorgen. Hierin is Citroën met zijn Ami 6 dan ook gegeslaagd terwijl vele concurrenten in dezelfde klasse met meer „normale" vormgeving dit niet gelukt is.

De Ami 6 werd op de Parijse salon van 1961 geïntroduceerd en het duurde niet lang of ook deze Citroën behoorde tot het gewone verkeersbeeld. De wagen had, in de uitvoering zoals deze tot vorige maand gebracht werd, een 22 pk motor met een vrij bescheiden prestatie-potentieel. Weliswaar was de topsnelheid van dit type ca. 105 km/u, maar het duurde een behoorlijk lange tijd voordat deze snelheid (onder gunstige omstandigheden) kon worden bereikt. Bij harde tegenwind bovendien en dat komt nog al eens in ons land voor — was het vaak zelfs onmogelijk om boven de 100 km/u uit te komen. Nu rijdt men weliswaar niet zo snel op onze autowegen. Maar zelfs bij gemiddelden van 80 à 90 km/u is het gewenst dat een wagen over een behoorlijke dosis reserve beschikt om gevaarlijke lage passeersnelheden — en daarmee lange passeerafstanden — te vermijden.



Het dashboard is overzichtelijk en het versnellingspookje in 't dashboard gemakkelijk te bedienen.

Bij de nieuwe Ami 6, die enkele maanden geleden werd geïntroduceerd, heeft men 3,5 pk extra onder de motorkap gestopt. Dit heeft al een acceleratiewinst opgeleverd van 2 seconden van 0—60 km/u terwijl men van 0—80 km/u ca. 4 seconden sneller optrekt. Tijdens de ca. 2000 km, die wij met het nieuwe type mochten rijden, ontdekten we dat de Ami nu veel beter aan het moderne verkeersritme van ons land is aangepast. De vermogenswinst betekent weliswaar niet dat we direct met een Gran Turismo te doen hebben maar wel met een wagentje, dat een echte top van 111 à 112 km/u heeft en waarmee men uren achtereen op 100 km/u kan kruisen. De wens blijft bestaan om boven de 70 à 80 km/u over nog wat groter acceleratievermogen te beschikken — vooral bij die beruchte sterke te-

KORT WAGENRAPPORT	Uitstekend	Zeer goed	Goed	Bevredigend	Matig	Onvoldoende
Motorprestaties				V		
Geruisloosheid motor				V		
Motorsoepleesse				V		
Schakeling			V			
Besturing			V			
Remmen		V				
Koersstabiliteit bij zijwind		V				
Vering	V					
Wegvastheid		V				
Zitcomfort voorin		V				
Zitcomfort achterin			V			
Bagagebergingsmogelijkheid			V			
Afwerking en uitrusting				V		
Uitzicht		V				
Verlichting			V			
Ventilatie		V				
Verwarming					V	

AAN WELKE WENSEN IS VOLDAAN?	JA	NEEN
Verwarming inclusief?	V	
Aanjager voor (warme) luchttoevoer?		V
Te openen achter-zijruiten?	V	
Buitensloten op beide voorportieren?		V
Eén sleutel voor alle sloten?	V	
Motorkap afsluitbaar voor onbevoegden?	V	
Afsluitbare tankdop?		V
Eerste versnelling gesynchroniseerd?		V
Verstelbare voorzitting-rugleuningen?		V
Ruitesproeier(s)?	V	
Ruitewissers met twee of meer snelheden?		V
Buitenspiegel?	V	
Lichtsignaalschakelaar?		V
Parkeerlampjes?	V	
Achteruitrijlampen?		V

genwind — maar in vergelijking met het oude type is toch een enorme verbetering bereikt.

Ook dit type Citroën is als een strijkbout, die de wegrimpels glad strijkt. Met andere woorden, de vering is voortreffelijk. Het veersysteem is hetzelfde als dat van de Citroën 2 CV, maar met betere demping. Tegelijkertijd met de sterkere motor kreeg de Ami hydraulische schokdempers waardoor de veerkarakteristiek beter werd aangepast aan de hogere snelheden. Zonder overdrijving kan men zeggen dat de Ami 6 in zijn klasse een klasse apart vormt wat de vering betreft. Wij konden dit nog eens duidelijk constateren toen we met de wagen een oriënteringsritje meereden dat ons en onze medepuzzelaars over zeer slechte wegen voerde. Hoe slechter de wegen werden des te meer andere wagens lieten we achter ons. Dat de voorwielaandrijving een uiterst waardevolle bijdrage levert tot de goede rijeigenschappen van de wagen, behoeft nauwelijks betoog.

Behalve over het zeer goede veringscomfort beschikken de bestuurder en zijn passagiers ook over een uitstekend zitcomfort. In tegenstelling tot het vorige model is nu de voorste zitbank tijdens het rijden verstelbaar. Ten behoeve van de picknickers en mede voor het gemakkelijke schoonmaken van het interieur zijn zowel vóór- als achterbank zeer eenvoudig uit de wagen te nemen. Dit houdt tevens in dat de Ami ook als een soort combinatiewagen voor het vervoer van onhandig grote voorwerpen kan worden gebruikt.

De Ami 6 heeft vier deuren, die achter naar onze smaak niet ver genoeg kunnen worden geopend om een werkelijk 100 % gemakkelijke instap te geven. Het gebeurt ook af en toe dat men de „punt" van een voorportier tijdens het uitstappen tegen de schouder krijgt.

De ruimte voorin is buitengewoon goed en alleen indien lange bestuurders de voorbank vrij ver naar achteren stellen, is de beenruimte achterin beperkt voor volwassenen. De wagen is vierpersoons maar de achterbank biedt voldoende ruimte voor drie kinderen terwijl wij met vier kinderen (leeftijd 3—10 jaar) op de achterbank zonder te veel klachten een dagrit van ruim 400 kilometer hebben volbracht.

De bestuurder heeft een goede rijpositie met de instrumenten overzichtelijk gegroepeerd achter hetzelfde stuur dat ook op de ID en DS wordt toegepast. Het versnellingshandel bevindt zich rechts van het stuur op het dashboard en daar eenmaal aan gewend zijnde schakelt men werkelijk met plezier met deze z.g. „paraplu-pook". De drie hoogste versnellingen zijn (goed) gesynchroniseerd terwijl de eerste versnelling bij lage wagensnelheid gemakkelijk ingeschakeld kan worden. In de tweede en derde versnelling kan de wagen behoorlijk lang worden doorgetrokken; de vierde versnelling moet meer als overdrive worden gebruikt.

Het ventilatiesysteem van de Ami 6 is eenvoudig maar zeer doelmatig. Aan weerszijden van het dashboard bevindt zich een schuifluikje waardoor de toevoer van frisse lucht kan worden geregeld. De achterruiten zijn ook te openen waardoor een goede en tochtvrije ventilatie kan worden bereikt. Door het relatief zachte weer was het ons niet mogelijk om de effectiviteit van het verwarmingssysteem te beoordelen. Wij hebben echter reden om aan te nemen, dat dit bij strenge koude, zoals afgelopen winter, niet

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR:

Luchtgekoelde tweecilinder boxerkopklepmotor.
Boring 74 mm, slag 70 mm.
Cilinderinhoud 602 cc.
Compressieverhouding 7,75 : 1.
Max. motorvermogen 25,5 SAE pk bij 4750 omw./min. (ca 23 DIN pk).
Max. koppel 4,1 mkg bij 3000 omw./min.
Solex carburateur met hand bediende choke.
Elektrische installatie 6 V, accu 6 V—45/50 Ah.

TRANSMISSIE:

Enkelvoudige droge plaatkoppeling. Vier-versnellingsbak, waarvan II, III en IV gesynchroniseerd.
Overbrengingsverhoudingen in I t/m IV resp. 5,61 - 2,9 - 1,92 - 1,31 : 1; achteruit 5,61 : 1.
Eindreductie 3,625 : 1.
Voorwielaandrijving.

ONDERSTEL:

Platform chassis.
Onafhankelijke voor- en achterwielophanging; voor- en achtervering gekoppeld d.m.v. horizontale schroefveren. Hydraulische schokbrekers vóór en achter, alsmede traagheidsschokbrekers.
Trommelremmen, vóór vlak bij differentieel; remvoeringoppervlakte 566 cm².
Tandheugel stuurinrichting.
Stuurverdraaiing van uiterst links naar rechts 2¾ omw.

MATEN, INHOUDEN, GEWICHT:

Gewicht 623 kg.
Bandenmaat 125 × 380.
Draaicirkel 11,6 m.
Inhoud motorcarter 2 liter.
Inhoud brandstoftank 25 liter.
Wielbasis 240 cm.
Spoorbreedte vóór 126 cm, achter 122 cm.
Totale lengte 392 cm, breedte 153 cm, hoogte (onbelast) 149 cm.

PRIJS, model Grand Luxe:

Inclusief verwarming en ruitesproeiers, verdere uitvoering zoals afgebeeld en omschreven: f 4990,—.

IMPORT:

Automobiles Citroën N.V., Amsterdam.

volkomen aan de eisen van de moderne automobilist voldoet.

Wat de geruisloosheid van de motor betreft moet men natuurlijk in aanmerking nemen, dat een luchtgekoelde motor nooit zo geruisloos is als een watergekoelde. Zo lang de motor echter niet al te zwaar belast wordt is het motorgeluid absoluut niet hinderlijk. Wel hadden wij nog graag een grotere motorsouplesse gewenst.

Op ruitewissergebied liggen de meeste Franse automobielfabrieken wonderlijk genoeg nog enige windstreken achter. Tijdens een regenhoos konden we constateren dat de Ami 6 nu (eindelijk) zelfparkerende ruitewissers heeft gekregen en tevens dat het veegoppervlak nog aan de krappe kant is en dat de wissers slechts één snelheid hebben. Over water gesproken; de (lelijke) dakgoot van het, productietechnisch gezien, handig bevestigde dak heeft nu waterafvoeropeningen. Bij onze roadtestwagen waren de voorste openingen dichtgestopt, kennelijk om te voorkomen dat we bij in- of uitstappen door een „douche" zouden worden verrast...

Het wageninterieur is keurig afgewerkt; de afdekking van de diverse sterschroeven vinden we wel netjes maar wat te summier; ze zijn al gauw peuterobjecten voor nieuwsgierige kindervingertjes en misschien ook wel voor volwassen peuteraars. De aanwezigheid van de buitenspiegel is absoluut noodzakelijk aangezien de achteruitkijkspiegel binnen, vooral voor lange bestuurders, een zeer beperkt gezichtsveld geeft.

De achterruitconstructie heeft een extra bergmogelijkheid — zoals bij de meeste conventionele wagens — vóór die achterruit onmogelijk gemaakt. Nu betreuren we dit niet zo heel erg, want men kan een en ander in het kleploze dashboardkastje opbergen terwijl er onder de banken ook nog tamelijk veel ruimte is.

De inhoud van de brandstoftank lijkt met zijn 25 liter wel wat klein maar is dat, relatief gezien, niet wanneer we het brandstofverbruik in aanmerking nemen. Met stadswerk (veel schakelen) en urenlang volgas boenderen hebben we een maximum verbruik van 1 : 12,5 kunnen meten; de gemiddelde Ami 6-rijder zal wat het brandstofverbruik betreft aardig in de buurt van de 1 : 16 komen waardoor hij met één 25 liter tankvulling toch nog bijna 400 km kan afleggen! Ons minimumverbruik was nog minder dan die 1 : 16!

Resumerend kunnen we zeggen, dat de Citroën Ami 6 in zijn prijsklasse — het model Grand Luxe, dat wij reden, kost nog net geen *f* 5.000,— — vooral door zijn grote veringscomfort en lage brandstofverbruik een aantrekkelijke aanbieding is. Mede door de thans grotere motorprestaties overvleugelen de prettige rijeigenschappen verre de kleine onvolkomenheden. Dat men even aan het uiterlijk moet wennen, daar is het een echte Citroën voor!

METERAANWIJZING	62	82	103	114
WERKELIJKE SNELHEID	60	80	100	TOP 111
ACCELERATIETIJD IN SEC.	12	20,5	49	

TEST-RESULTATEN

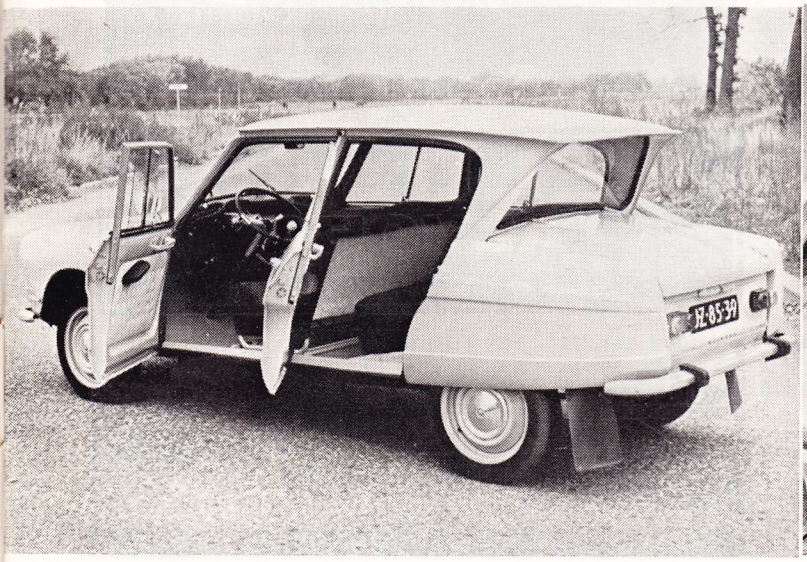
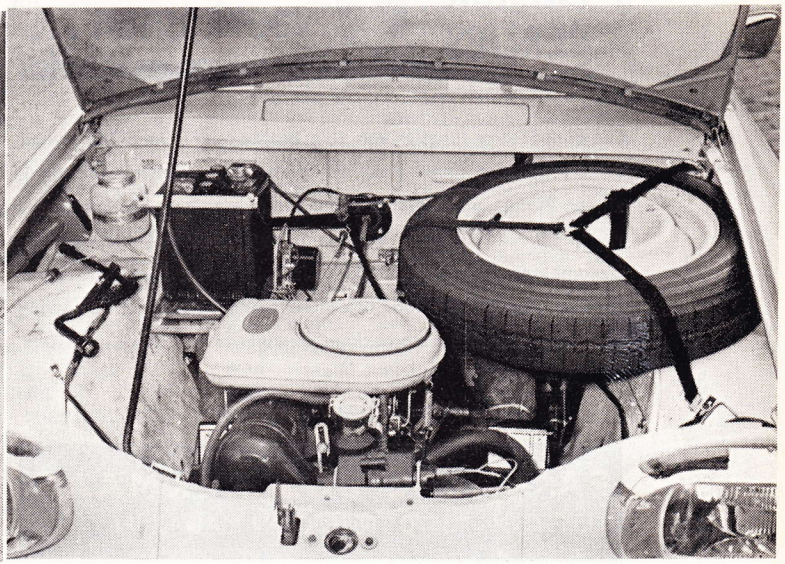
Gegevens omtrent snelheidsmeterafwijking, acceleratie en topsnelheid zijn aanschouwelijk voorgesteld in bovenstaande figuur.

Brandstofverbruik

Maximum verbruik onder testomstandigheden, waarbij snelheids- en acceleratiemetingen, een zo snel mogelijk gereden traject op autowegen (waar mogelijk topsnelheid en felle acceleraties) en enkele stadsritten onder ongunstige omstandigheden: 1 : 12,5.

Minimum verbruik, gemeten over autowegtraject (geen enkele stadsrit), vrij kalm rijdend, snelheid overwegend tussen 85 en 95 km/u: 1 : 17,8.

Gemiddeld verbruik (over gehele testperiode): 1 : 14,5.

● **Behalve het typische „luifeltje" ziet men hier dat de achterste portieren niet erg wijd kunnen worden geopend.**

Op de rechterfoto de gemakkelijk bereikbare motor en de originele plaatsing van 't reservewiel.