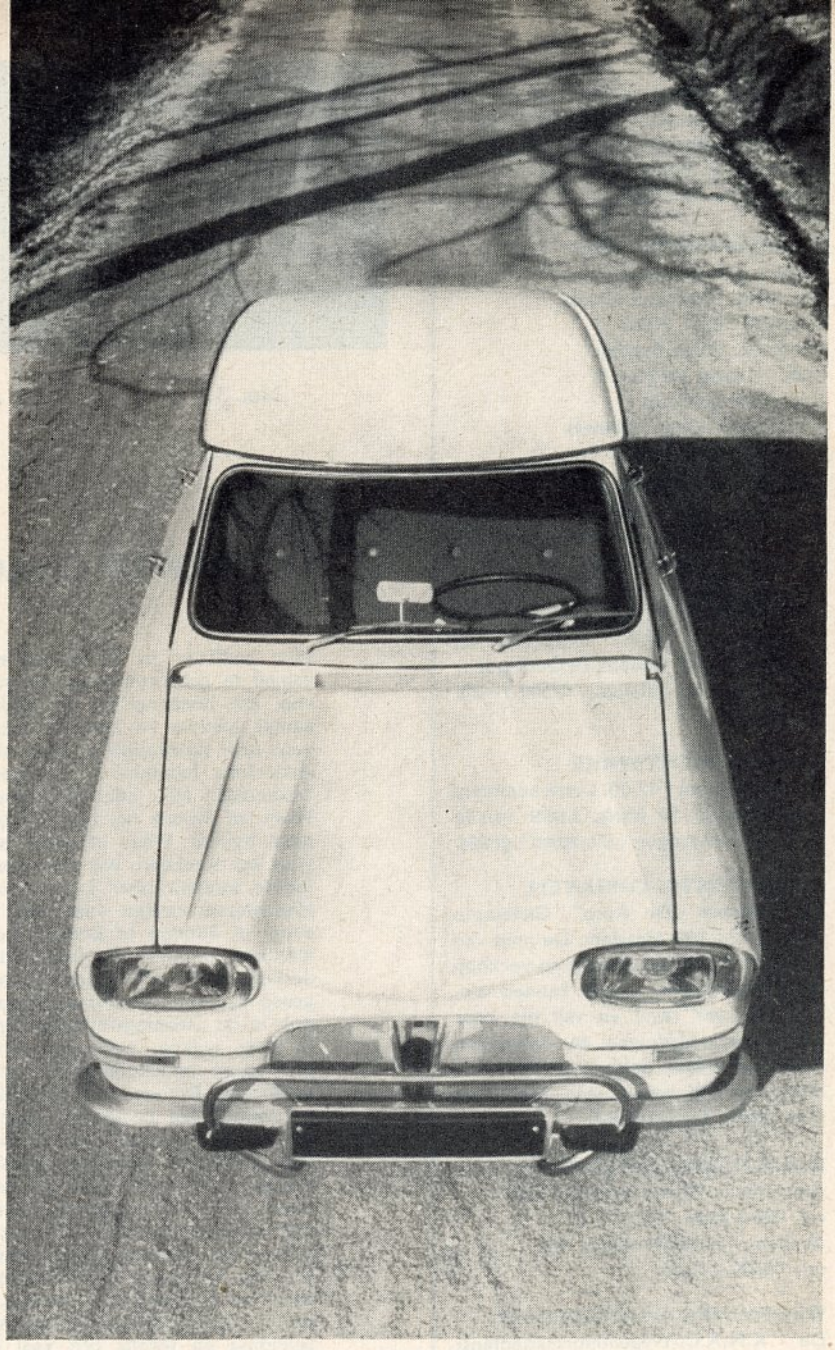
Monsieur Lucas, de directeur van Citroën in Nederland, heeft maandag in Amsterdam de Ami 6 uit een enorme wereldbol tevoorschijn gebracht. Op datzelfde moment werd ook in een groot aantal andere Europese steden Citroëns nieuwste ontwerp aan de pers — en daarmee aan het publiek — voorgesteld. De eerste kennismaking is aangenaam geweest. Eigenlijk was het niet helemaal een eerste kennismaking, want het uiterlijk en enkele technische details werden reeds enige tijd geleden bekend, dank zij een „lek", dat door Citroëns eigen voorlichtingsdienst georganiseerd schijnt te zijn geweest. Maar een eerste **persoonlijke** kennismaking was het toch wel en daarbij bleek, dat de Ami 6 aardiger is om te zien dan de foto's deden vermoeden. Aardiger, maar bepaald niet groter dan de foto's suggereren — een knappe fotograaf en klein uitgevallen jongedames flatteren op de prenten het formaat van de wagen.

De Ami 6 is niet wezenlijk ruimer dan andere wagens in zijn prijsklasse (de prijs is vastgesteld op 5600 gulden). Hij is ook zeker niet sneller: topsnelheid volgens fabrieksopgave 105 km/u.

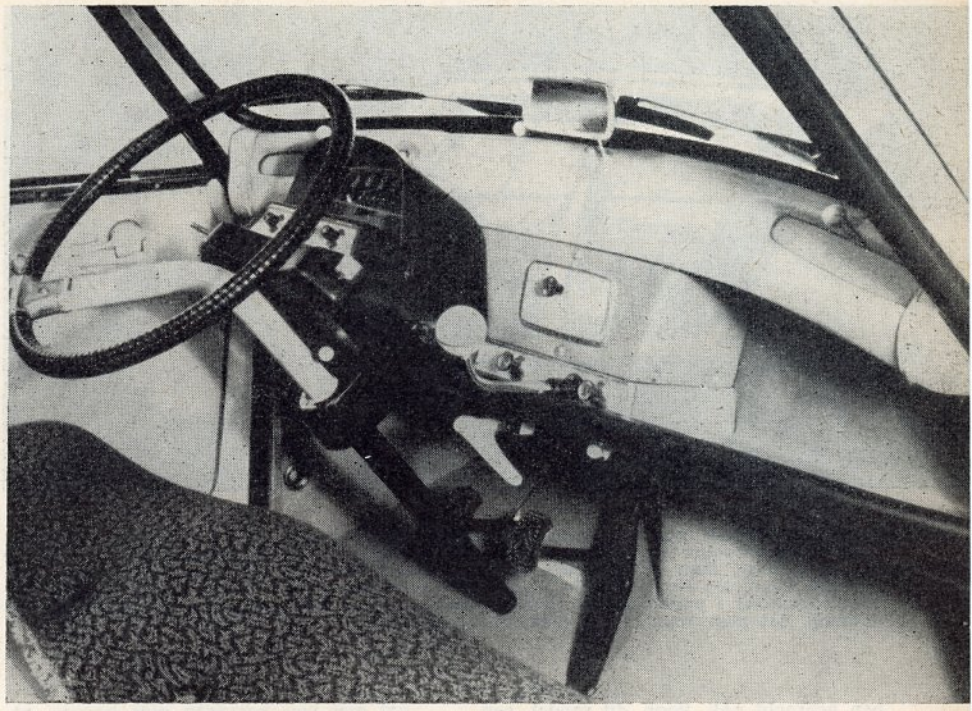
Evenmin kan gezegd worden, dat de Ami 6 in autotechnische zin „revolutie maakt", zoals de 2CV en de DS19/ID19 dat deden. Zowel de lelijke eend als het „strijkijzer" bleken bij hun introductie in 1948, resp. 1955 concepties van een buitengewone originaliteit — in technisch opzicht, maar ook in hun benadering van het vervoersprobleem. De 2CV bracht de (echte) auto binnen het bereik van geheel nieuwe groepen; de ID19 en de DS19 boden zoveel comfort en rij-genoegen, dat zij kopers trokken uit **alle** prijsklassen, boven de negen mille. Heel wat rijders, die zich een wagen van 20.000 mille zouden kunnen permitteren, kozen desondanks een ID19. De Ami 6 is, technisch gezien, te zeer een kruising tussen de 2CV en de ID19 om nog — als laatstgenoemde modellen —werkelijk revolutionair te kunnen heten. De nieuwe vriend geeft ook al geen volkomen afwijkende benadering van „het vervoersprobleem".

Maar dit alles wil bepaald niet zeggen, dat de Ami 6 een oninteressante propositie zou zijn. Als de wagen niet revolutionair is, omdat er overwegend reeds bekende technische Citroën-constructies in zijn toegepast, dan zijn deze technische oplossingen daar nog niet minder waardevol om. Bovendien zijn die oplossingen intussen — in de andere modellen — deugdelijk beproefd. En als de wagen niet op geheel oorspronkelijke wijze aan zekere vervoersbehoeften tegemoet komt (of deze zelfs creëert, zoals de 2CV), dan wil dit nog niet zeggen, dat er geen markt voor zou zijn. Natuurlijk, er zal wat harder gewerkt moeten worden om deze Ami zijn plaats te geven: Hij is wat minder uniek dan de eend en het strijkijzer, wordt daardoor nauwer omringd door concurrenten. Hij is bovendien t.o.v. die concurrenten niet bijzonder ruim en niet bijzonder snel. Maar aan de andere kant heeft hij kwaliteiten, die de meeste concurrenten niet in die mate de hunne kunnen noemen. Het is een auto met een niet alledaags uiter-



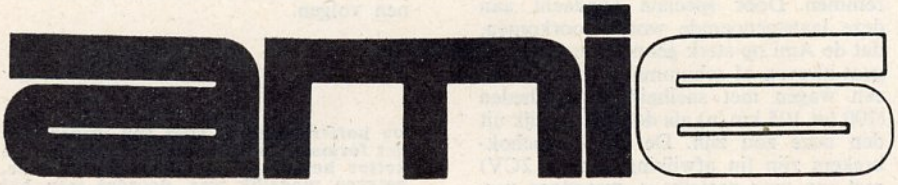
4 ZITPLAATSEN
VERBRUIK 1 OP 17
TOP 105 KM/U
PRIJS fl. 5600,–

lijk, dat van een eigen karakter getuigt. De zitbanken zijn zwaar in het schuimrubber gezet en zó gevormd, dat men uitstekend zit. Nog zonder met de wagen gereden te hebben, kan gezegd worden, dat het rijcomfort door een zeer goede vering en wegligging verder verhoogd zal worden. Het benzineverbruik is met ongeveer 1 op 17 buitengewoon gunstig. Wat zijn verbruik betreft, maar heel zeker wat het comfort aangaat, zal de Ami 6 toch eigenlijk wèl een vrij unieke plaats kunnen innemen tussen zijn klasse-genoten.
Maar laten wij niet te zeer vooruit lopen op hetgeen een beproeving van de wagen én de reacties van het autokopend publiek ons tenslotte pas kunnen leren. Wij doen er op dit ogenblik beter aan, ons verder te beperken tot wat de technische gegevens over de Ami 6 te vertellen hebben.

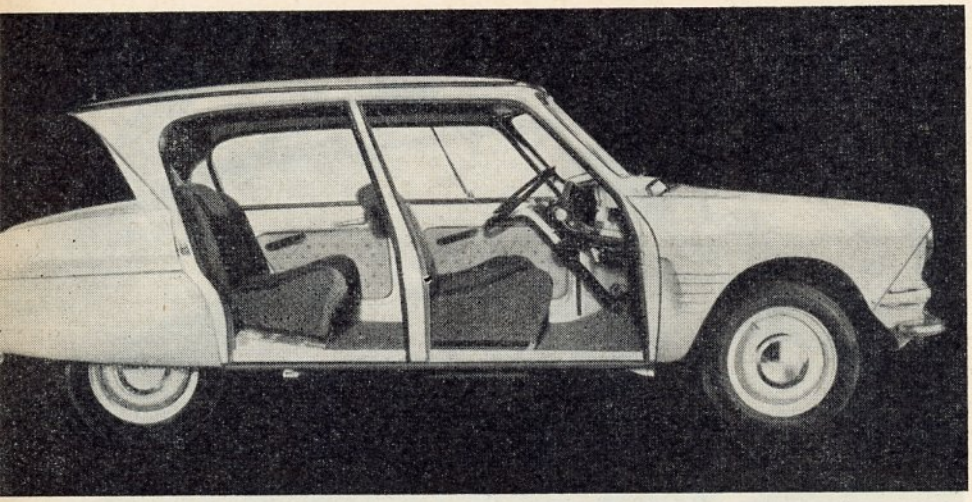


Kruising of compromis?

In allerlei technische details vertoont de Ami 6 dus verwantschap met de 2CV en de ID19. Men zou hier, om het nare woord „kruising" te vermijden, ook kunnen zeggen „les extrêmes se touchent". Immers, zuiver autotechnisch gezien zijn de 2CV en de DS/ID extremen. Bij de lelijke eend was het uitgangspunt een auto die voor een zo laag mogelijke kilometerprijs vier personen droog kon vervoeren, terwijl bij de DS/ID-serie Pullmancomfort en altijd veilige snelheidsprestaties bovenaan de verlanglijst stonden. In de Ami Six vindt men de combinatie, of beter gezegd het compromis, tussen beide opvattingen. Lage bedrijfs- en onderhoudskosten spelen ook hier een belangrijke rol, doch anderzijds werd eveneens de nodige aandacht besteed aan uiterlijk, motorische prestaties, rijcomfort en wegligging.
De motor van de Ami is een luchtgekoelde tweecilinder boxer, die in constructieve opzet sterk doet denken aan de krachtbron van het eendje, maar die met 22 pk bij 5.000 omw/min meer dan 1½ maal zoveel vermogen levert. De zuigerverplaatsing werd vergroot van 425 tot 602 cc. Het motortje is ook iets hoger opgevoerd; de compressieverhouding werd op 7,4 : 1 gebracht — een waarde die echter nog steeds het gebruik van normale benzine toestaat.
Zonder alle beweegredenen na te pluizen, die de Citroën-technici ertoe heb-



De foto's op deze pagina's tonen dan eindelijk de Ami 6 in verschillende standen. Opvallend is, dat de wagen kennelijk gemaakt wordt met twee, enigszins van elkaar afwijkende frontjes. Op de ene foto ziet men aan de voorzijde één doorlopende horizontale strip, op de andere één onderbroken strip met een stalen beugel ervoor.
De foto van het dash-board brengt een stuur à la de ID/DS-serie in beeld, een versnellingshandle zoals bij de 2 C.V., voorts luchtinlaten links en rechts aan het dash-board en een flinke ruimte voor handschoenen e.d.



In de Ami 6 vindt men geen gedeelde voorzitting. Voor en achter zijn banken opgesteld met eenzelfde soort frame als bij het eendje. Dit frame is echter royaal met schuimrubber bekleed. Men zit vorstelijk op deze banken, ook door hun aan het lichaam aangepaste vorm. De ruimte in de wagen valt overigens niet helemaal mee. Er is plaats voor maximaal 4 personen. Zij vinden redelijke beenruimte, maar de interieurhoogte is zódanig, dat men bepaald zijn hoed moet afzetten.

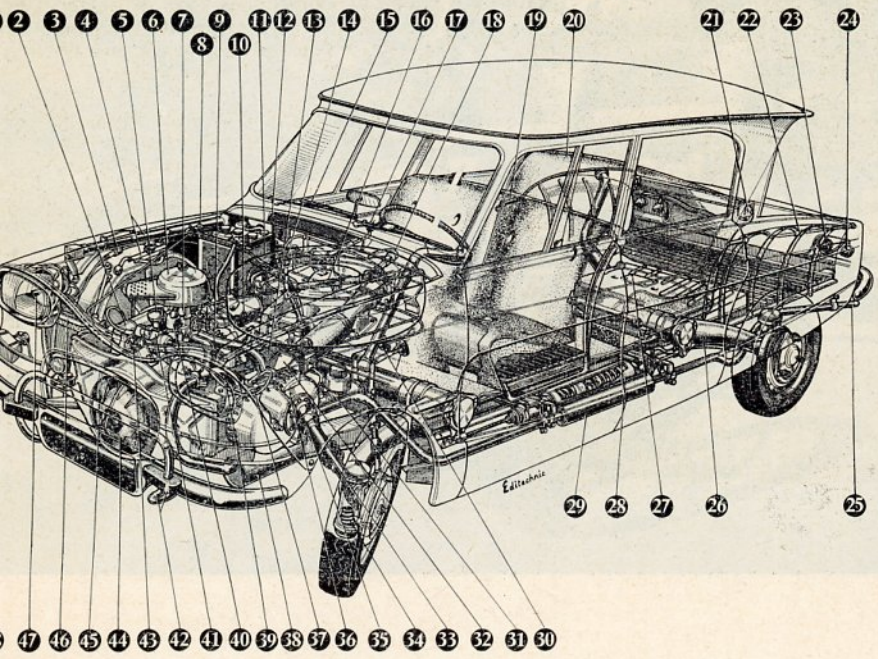
ben gebracht ook voor dit model een luchtgekoelde tweecilinder te kiezen, mag toch wel naar voren worden gebracht, dat deze keuze van een motortype, waarmee men reeds zoveel ervaring heeft, de garantie biedt dat men niet voor kinderziekten behoeft te vrezen. Dit naast de voor de hand liggende voordelen van luchtkoeling: snel op temperatuur komen (en dus bij uitnemendheid geschikt voor korte ritten) èn het ontbreken van winter(voor)zorgen.
De vierversnellingsbak, bediend door een soortgelijk handle als op de 2CV, is bij de Ami in de drie bovenste versnellingen gesynchroniseerd. De voorwielaandrijving is voorzien van twee dubbele kruiskoppelingen aan beide kanten, hetgeen een meer gelijkmatige aandrijving waarborgt dan bij de 2CV, die op dit punt wat minder geciviliseerd is. Door deze dubbele kruiskoppelingen, één direct naast het differentieelhuis en één bij het wiel, is het schokken van de aandrijving wanneer de voorwielen bij een stuurmanoeuvre zwenken (bij parkeren b.v.) geëlimineerd.

Vering à la 2CV

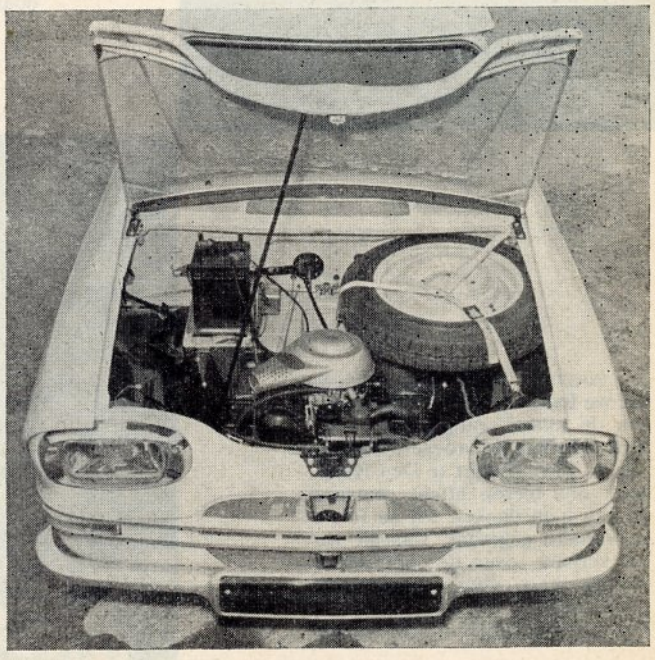
Hoewel de algehele opbouw van de wagen (een stijf platform-chassis met gemakkelijk demonteerbare carrosseriepanelen en een dak van plastic materiaal) een voortborduursel is op het DS/ID-thema, waarbij men een soortgelijke constructie aantreft, is het onderstel van de Ami 6 in grote lijnen toch geheel à la Deux Chevaux. Men gebruikt dezelfde soort vering, waarbij de aan een enkelvoudige draagarm bevestigde wielen aan elke zijde van de wagen onderling door een veer zijn verbonden — een oplossing die tot voordeel heeft, dat de wagen ongeacht de veerbelasting steeds horizontaal blijft. Hetgeen vooral belangrijk is bij lichtere auto's, waarbij de gewichtsverschillen tussen de belasting met alleen de bestuurder aan boord of vol met vier personen plus bagage, relatief zeer groot zijn.
Net als de 2CV is ook de Ami 6 voorzien van z.g. „traagheidsschokbrekers" aan de wielen. Deze „batteurs" bestaande uit een stalen cilinder, waarin een gewicht, dat aan beide kanten wordt gedragen door een schroefveer, zijn te beschouwen als een soort dynamische schokdempers met als voornaamste functie te voorkomen dat de (lichte) wielen bij het veren gaan stuiteren en opspringen. Naast deze traagheidsschokbrekers is het veersysteem nog voorzien van wrijvingsschokbrekers, welke ten doel hebben de veringscadans zelf af te remmen. Door speciale aandacht aan deze laatstgenoemde wordt voorkomen, dat de Ami op sterk geonduleerde wegen gaat zweven of schommelen, hetgeen bij een wagen met snelheidsmogelijkheden (100 tot 105 km/u) als deze natuurlijk uit den boze zou zijn. De wrijvingsschokbrekers zijn (in afwijking van de 2CV) met een veer nastelbaar, waardoor verschillende graden van demping in de vering bereikt kunnen worden.
Hoewel ook het remsysteem in opzet identiek is aan dat van de 2CV, is het totale remoppervlak door bredere trommels aanzienlijk vergroot. De trommels van de achterwielremmen bevinden zich in de wielen, maar aan de voorkant treft men de trommels, evenals bij de andere Citroën-modellen, tegen het differentieelhuis aan gemonteerd, zodat ze geen deel uitmaken van het onafgeveerde gewicht.

Deze beschrijving zou niet compleet zijn zonder ook nog enkele uiterlijke kenmerken en carrosseriedetails onder de loep te nemen. Opvallend bij deze jongste Citroën is de achterover hellende achterruit a la Ford Anglia. Een oplossing, die men naar eigen inzicht mooi of lelijk kan vinden, maar die praktische voordelen biedt: de mogelijkheid om de royale kofferdeksel zeer ver te openen, voldoende hoofdruimte voor de achterbankpassagiers plus een achterruit zonder reflexen, die bovendien niet ondoorzichtig raakt door regendruppels of sneeuw.
Het vooraanzicht van de Ami kreeg een eigen cachet door de rechthoekige koplampen, zonder welke de neus enigszins aan die van de Daf zou doen denken. Dit nieuwe type koplamp, ontwikkeld door Cibié, geeft evenals de ovale ogen van Fords Taunus, een brede homogene lichtbundel die naar men zegt beter is dan welke bereikt kan worden met de klassieke ronde reflectoren.
Voor de ventilatie van het interieur is men voornamelijk aangewezen op de lucht, die onder de voorruit wordt opgevangen en via speciale roosters aan weerszijden van het dashboard kan worden binnengelaten. De ruiten in de voorportieren zijn bovendien half open te schuiven. De achterruiten daarentegen kunnen in het geheel niet worden geopend. Men kan daarover van mening verschillen, maar o.i. is dit een zwakke plek in dit overigens interessante concept. Schuifruiten zijn nu eenmaal bij het publiek niet geliefd en de meeste auto's die er van huis uit mee waren voorzien, zoals bijvoorbeeld de Renault 4 en Fiat 500, zijn inmiddels met naar beneden draaibare ramen uitgerust.
Voor de verwarming maakt men uiteraard gebruik van de warme koellucht van de motor, hetgeen bij een luchtgekoelde motor wel eens op bezwaren stuit, vooral wanneer deze niet meer brandschoon is, omdat men dan met de warmte ook onaangename luchtjes binnenkrijgt.
Het spreekt overigens vanzelf, dat een volledig oordeel over deze ontegenzeglijk interessante aanwinst in de kleinere klasse eerst gegeven kan worden na een meer uitgebreide wegbeproeving, welke naar wij hopen dan ook spoedig zal kunnen volgen.

De kofferruimte is voor een wagen van het formaat als de Ami 6 zeer royaal. De koffer heeft nog een verdiept gedeelte, hetgeen mogelijk was, doordat men het reservewiel onder de motorkop kwijt wist te raken.



1. rechthoekige koplamplenzen; 2. dynamo (6 volt, 220 watt); 3. kabel voor hoogteregeling koplampbundel; 4. crick en slinger (rammelvrij opgehangen); 5. olievuldop (motor); 6. luchtfilter; 7. carburateur (Solex 30 PBI); 8. motorkapsteun; 9. inlaatspruitstuk; 10. bedieningsstangen van gaspedaal naar carburateur; 11. reservewiel; 12. luchtinlaatrooster voor het interieur; 13. versnellingsbak; 14. bedieningsstang tussen versnellingbak en versnellingshandle; 15. ruitewisser; 16. bedieningsknop voor de regeling van de stand der koplampen; 17. versnellingshandle; 18. handrem; 19. knop met bowdenkabel voor het openen van de kofferdeksel; 20. schuifruiten; 21. kofferdekselvergrendeling; 22. kofferdekselsteun; 23. stoplicht/achterlicht; 24. richtingaanwijzerarmatuur; 25. uitlaat; 26. wielgeleidingsdraagarm; 27. benzinetank (25 liter); 28. veerelement; 29. knaldemper; 30. rem- en koppelingspedaal; 31. hoofdremcilinder; 32. aanvoer warme lucht voor interieurverwarming; 33. aandrijfas; 34. traagheidsschokbreker (batteur); 35. dubbele kruiskoppeling (idem aan wielzijde); 36. remvoering met koelribben; 37. bougie; 38. primaire knaldemper; 39. uitlaatbuis; 40. afzuigbuis carterdampen via luchtfilter; 41. bobine met twee secondaire wikkelingen (één voor iedere bougie); 42. bumper met rubber buffers; 43. vergrendeling motorkap; 44. ventilator (van nylon); 45. aanzetslingersteun; 46. houder voor reserveblik motorolie; 47. speciale koplampreflector; 48. knipperlicht armatuur voor richtingaanwijzers.

2 CV EN AMI 6 TECHNISCH VERGELEKEN

	2 CV	AMI SIX
MOTOR:	luchtgekoelde 2-cil. boxer; kopklepper; boring x slag 66 x 62 mm; zuigerverplaatsing 425 cc; compressieverhouding 7 : 1; max. vermogen 12,5 pk bij 4200 omw./min.	luchtgekoelde 2-cil. boxer; kopklepper; boring x slag 74 x 70 mm; zuigerverplaatsing 602 cc; compressieverhouding 7,4 : 1; max. vermogen 22 pk bij 5000 omw./min.
TRANSMISSIE:	Voorwielaandrijving; 4 enkelv. kruiskoppelingen; pignon/kroonwiel 8 x 31; vier versnellingen; overbrengingsverhoudingen: 1ste versn. 6,71 : 1; 2de versn. 3,24 : 1 (synchr.); 3de versn. 1,94 : 1 (synchr.); 4de versn. 1,47 : 1 (synchr.); achteruit 7,25 : 1	Voorwielaandrijving; 4 dubbele kruiskoppelingen; pignon/kroonwiel 8 x 29 vier versnellingen; overbrengingsverhoudingen: 1ste versn. 5,61 : 1 (synchr.); 2de versn. 2,89 : 1 (synchr.); 3de versn. 1,92 : 1 (synchr.); 4de versn. 1,32 : 1 (synchr.); achteruit 5,61 : 1
STUURINRICHTING:	Tandheugel	Tandheugel
VERING:	Onafhankelijk op alle vier wielen, systeem 2 CV met langsvering, een traagheidsschokdemper bij ieder wiel en vier wrijvingsschokbrekers.	
CHASSIS:	Platform met semidragende carrosserieopbouw.	Platform met semidragende carrosserieopbouw; losse panelen.
REMMEN:	Hydraulisch op alle vier wielen; trommelremmen voor en achter; totaal remoppervlak: 386 cm²; handrem mechanisch op voorwielen.	Hydraulisch op alle vier wielen; trommelremmen voor en achter; totaal remoppervlak: 566 cm²; handrem mechanisch op voorwielen.
BANDENMAAT:	125 x 380	125 x 380 X
AFMETINGEN:	Wielbasis 240 cm. Spoorbreedte voor 126 cm. Achter 126 cm. Totale lengte 378 cm. Totale breedte 148 cm. Totale hoogte 160 cm. Draaicirkel ca. 11 m.	Wielbasis 239,3 cm. Spoorbreedte voor 126 cm. Achter 122 cm. Totale lengte 386,5 cm. Totale breedte 152 cm. Totale hoogte 148,6 cm. Draaicirkel ca. 11 m.
GEWICHT:	Leeg: 490 kg.	Leeg: 610 kg.
BENZINETANK:	Inhoud: 20 liter.	Inhoud: 25 liter.
TOPSNELHEID:	80 km/u.	105 km/u.
BENZINEVERBRUIK:	Rond 1 op 20.	Rond 1 op 17 (5,5 tot 6,5 liter per 100 km).