

## ROADTEST CITROËN AMI 6 BREAK

Citroën behoort tot de fabrieken, waar achter de schermen hard gewerkt wordt aan verbetering van de bestaande modellen, naast de ontwikkeling van gloednieuwe. Deze zomer bracht een voorbeeld van deze activiteit: een Ami 6 met een sterkere motor.

Voor ons was dat een aanleiding om deze wagen opnieuw te testen. Het is nu eenmaal zo dat vooral bij dit soort auto's een paar pk's meer een heel verschil kunnen maken, iets dat door de komst van de Dyane 6 bijvoorbeeld duidelijk werd gedemonstreerd.

Aangezien Citroën op dat moment geen gewone Ami 6 tot onze beschikking kon stellen, testten wij de Break, de combinatiewagen van de Ami.

Deze wagen, die mogelijk voor een groter aantal van onze lezers interessanter is door zijn veelzijdigheid bood ons tevens de gelegenheid een vergelijking te maken met de door ons in 1965 geteste Break.

Hoewel het voor niet-ingewijden misschien anders lijkt, is er voor alles wat er aan een auto zit een reden. Velen hebben zich misschien afgevraagd waarom Citroën bij de kleinere typen hardnekkig vasthoudt aan een luchtgekoelde tweecilinder. De reden hiervan is dat het Franse fiscale systeem motoren van 2 en 3 CV bevoordeelt. Volgens Citroën past een luchtgekoelde boxermotor het beste in dat systeem. Niet alleen is deze motor robuust en economisch, maar bovendien is — als men de capaciteit in aanmerking neemt — de efficiëntie groter. Een minimum aan draaiende delen zorgt voor een minimale slijtage. Er zijn immers maar twee cilinders. Daarbij is de korte krukas zeer stevig en heeft slechts twee hoofdagers nodig. Montage is eenvoudig en dat zelfde geldt voor reparaties. De motor heeft geen koppakkingen, geen distributieketting en een eenvoudige ontsteking, terwijl bovendien luchtkoeling een waterpomp en alles wat daarmee samenhangt overbodig maakt. Maar het voornaamste voordeel is misschien wel dat de motor zonder enig bezwaar urenlang met maximumtoerental

kan worden gereden zonder overbelast te worden.

Wie als toerist door Frankrijk rijdt, heeft wellicht opgemerkt dat er met de kleine Citroën daar in het algemeen veel harder worden gereden dan bij ons en dat deze wagens tot verrassende gemiddelden in staat zijn. Dat deze gemiddelden nu nog iets hoger liggen en dat met name de acceleratie werd verbeterd ligt aan de nieuwe motor, die volgens dezelfde principes werd gebouwd en naast meer vermogen dezelfde robuustheid heeft.

### Nieuw ontwerp

Nog altijd een luchtgekoelde boxermotor dus met een cilinderinhoud van 602 cc. Maar de tweecilinder levert nu een vermogen van 35 SAE-pk bij 5750 t.p.m. tegen vroeger 28 SAE-pk bij 4500 t.p.m., een winst dus van 7 pk. Dat lijkt niet zoveel, maar bij deze lichte auto trekt elke pk nu 19,7 kg tegen vroeger 24,1 kg.

Boring en slag bleven ongewijzigd, maar verder kan men eigenlijk van een geheel nieuw ontwerp spreken. Zo kreeg de motor

andere cilinderkoppen en andere zuigers, terwijl een gewijzigd inlaatspruitstuk en een dubbele carburateur een betere cilinder-vulling geeft. Een dubbel uitlaatsysteem zorgt voor betere afvoer. Naast grotere kleppen werden lichtere zuigerstangen gemonteerd en de lichtgewicht oliekoeler met nieuwe oliepomp waarborgt de goede smering bij het hogere toerental.

De compressieverhouding steeg van 7,75 : 1 tot 9 : 1, wat het gebruik van superbenzine noodzakelijk maakt. Onze testwagen werd bij ongeluk een keer getankt met gewone benzine. De motor protesteerde hiertegen niet door pingelen, maar startte iets moeilijker en verbruikte iets meer benzine.

Belangrijk is ook het hogere koppel dat nu 4,7 mkg bij 4750 t.p.m. bedraagt tegen 4,3 mkg. bij 3500 t.p.m. bij het vorige type.

De versnellingsbak en de overbrengingsverhoudingen bleven ongewijzigd, maar de eindreductie werd verlaagd (nummeriek verhoogd), hetgeen de acceleratie ten goede kwam.

In de praktijk hebben deze modificaties ervoor gezorgd dat de Ami in het dagelijks verkeer wat gemakkelijker meekomt. Het is niet langer nodig om zover mogelijk door te trekken in de versnellingen om tot een goede acceleratie te komen met als gevolg dat met name het rijden in de stad een wat rustiger karakter heeft gekregen.

Op de grote weg blijft het nog altijd een kwestie van tempo houden, een kenmerk dat eigenlijk alle Citroëns bezitten. Moet men eenmaal gas loslaten, dan duurt het enige tijd eer de oorspronkelijke snelheid weer is bereikt. Linksrijders op autowegen zijn dan ook vaak de belangrijkste vijanden van Citroën-rijders.

Het grotere vermogen heeft het benzineverbruik iets doen toenemen, terwijl bovendien de nu vereiste superbenzine duurder is

dan de normale brandstof waarmee vroegere modellen genoegen namen.

Bij het beschouwen van de meetresultaten moet men er rekening mee houden dat de Ami 6 in normale uitvoering iets gunstiger prestaties levert dat de door ons geteste Break. De topsnelheid ligt, volgens fabrieksopgave, circa 3 km hoger.

#### Onveranderd

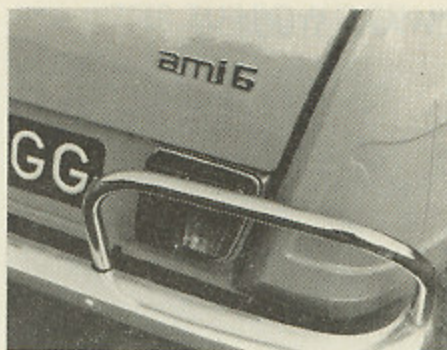
Onveranderd bleef de ingenieuze vering, waarbij voor- en achterwielen door middel van schroefveren met elkaar zijn verbonden. De wieldraagarmen zijn voorzien van telescoopschokbrekers, de wielen hebben daarbij nog traagheidschokbrekers. De vering van de Break is in verband met het grotere laadvermogen stugger dan die van de gewone Ami. Desalniettemin helt de carrosserie sterk over in scherpe bochten, een eigenschap waaraan 2CV-rijders niet, maar andere automobilisten wel even moeten wennen.

De vering is nog altijd verbluffend en de Ami kon met een beduidend hogere snelheid over onze speciale testweg worden gereden dan welke andere auto ook zonder dat de inzittenden daar last van hadden.

Trommelremmen rondom mogen tegenwoordig dan sommigen wat 'ouderwets' aandoen, die van de Ami voldoen uitstekend.

Men kan dan ook zonder enig bezwaar lange berghellingen afdalen. De remmen worden er warm noch koud van.

Onder alle omstandigheden is de wagen buitengewoon stabiel. Voor een deel is dit te danken aan de Michelin X-banden, die zowel op natte als op droge wegen goede houvast bieden. Alleen in scherpe bochten is het mogelijk de adhesiegrens te overschrijden waarbij de voorkant van de wagen naar de buitenkant van de bocht gaat.

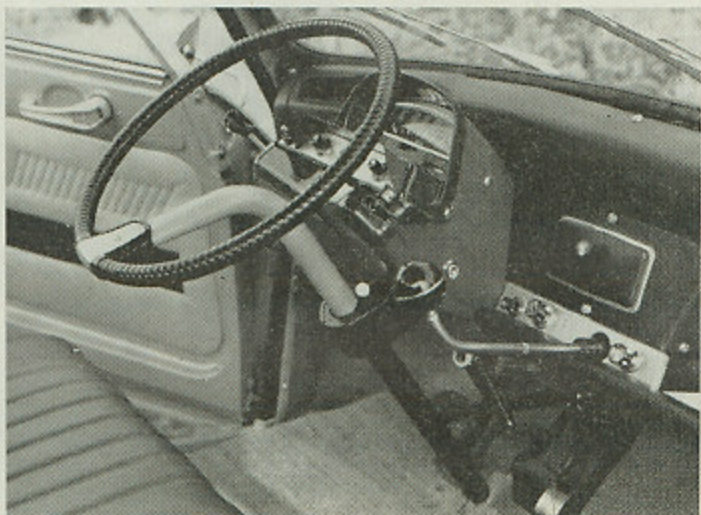


Dit onderstuur kan worden gecorrigeerd door gas loslaten, al reageert de wagen hierop niet zo sterk als b.v. de BMC Mini. In grote bochten merkt men van dit alles vrijwel niets en deze kunnen dan ook met een hogere snelheid worden genomen dan met vele andere auto's met een groter motorvermogen.

#### Van binnen

Zoals vrijwel alle Franse auto's heeft elke inzittende een eigen portier. De Break heeft bovendien nog een achterdeur met scharnieren in het dak. De met kunstleer beklede voorstoelen zijn comfortabel en bieden goede zijdelingse steun, hetgeen in verband met het genoemde overhellen van de carrosserie zeer plezierig is. De verstelbaarheid van de stoelen naar achteren is helaas gering zodat ook niet al te lange bestuurders nogal dicht op het vrijwel horizontale stuur zitten. De rugleuningen staan rechtop en zijn niet verstelbaar. Een voordeel is echter dat men in deze positie meer kracht kan zetten, wat vooral in stadsverkeer nodig is. Waarschijnlijk mede door de Michelin X-banden en door de stand van de voorwielen vereist het maken van bochten naar onze mening te veel spierkracht. Het éénspakig stuur heeft van uiterst links naar uiterst rechts weliswaar maar iets meer dan tweeënhalf omwenteling, maar die vereisen dan ook sterke armspieren. Dit is een minder aangenaam karaktertrekje van de wagen, dat bepaald afbreuk doet aan de charme van het geheel.

Het duw-en-trek-handel in het dashboard waarmee de versnellingsbak wordt bediend is misschien niet fraai maar in elk geval vernuftig en praktisch. De tweede, derde en vierde versnelling zijn voorzien van een goed werkende synchromesh; de één is niet gesynchroniseerd, maar kan met



een beetje tussengas gemakkelijk en geruisloos worden ingeschakeld. Het uitzicht rondom is goed. Het is alleen jammer dat de kleine achteruitkijkspiegel de mogelijkheden van de Break carrosserie niet beter benut. Het instrumentarium is tot een minimum beperkt. De grote, tegen reflectie afgeschermd klok achter het stuur omvat snelheidsmeter, kilometerteller, benzine- en batterijmeter. Daaronder bevinden zich twee knoppen voor ruitewissers en parkeerlichten met in het midden een blauwe waarschuwinglamp voor groot licht. Andere waarschuwinglampjes ontbreken.

Er is een niet altijd hoorbare verklikker voor de clignoteurs. In het midden van het dashboard bevindt zich een grote asbak met daaronder een knop voor de ruitespoeiers, alsmede de choke- en starterbedieningsknoppen. De koplampen kunnen van binnenuit worden vermeld.

Onder de voorruit bevinden zich verstelbare openingen voor verse lucht en de bediening van de kachel. De voorportieren zijn voorzien van dubbele, de achterportieren van enkele schuiframen. Vergrendeling van de schuiframen geschiedt door middel van draaiknoppen met metalen palletjes. De portieren hebben de typische Citroënkrukken, die ook op de grote modellen van het merk zijn gemonteerd.

De achterpassagiers zitten beter dan in menig andere auto van dezelfde grootte en beschikken over voldoende beenruimte.

De Break heeft uiteraard een grotere ba-

gageruimte dan de gewone Ami, terwijl bovendien de achterbank kan worden opgeklapt waardoor de lengte van de laadvloer van 136 cm op 145 cm wordt gebracht. Neemt men de achterbank geheel uit dan is de lengte van de laadvloer 165 cm. De benzinetank met een inhoud van 25 liter bevindt zich achterin, het reservewiel is onder de motorkap gemonteerd.

#### Conclusie

De Ami 6 is de logische opvolger in grootte van de 2CV en de Dyane en bezit overeenkomstige eigenschappen. Door de sterkere motor is de wagen beslist aantrekkelijker geworden.

Een merkwaardig punt is het benzineverbruik dat sterk afhankelijk is van de rijstijl. Laat men op de grote weg na het bereiken van de gewenste snelheid het gaspedaal iets terugkomen dan lijkt het alsof de wagen harder gaat rijden. Als men daarbij zorgt dat het tempo zoveel mogelijk behouden blijft, kan men met de Ami zeer zuinig rijden.

Een minpunt is het zwaar draaiende stuur, wat de auto voor dames minder geschikt maakt. Dit valt juist daarom op omdat de bediening verder zo weinig kracht vraagt. Voor menig gezin is de Break een betere aanbieding dan de, naar onze mening minder fraaie, Ami in gewone doen, temeer omdat het prijsverschil gering is. De Ami is een ideale wagen voor het overbruggen van grote afstanden in redelijk comfort.

## DE MENING VAN HENK VAN ZALINGE

Zoals alle Citroëns is ook deze Ami een ingenieuze auto, vooral wat de vering betreft. De nadruk ligt op functioneel, maar daarnaast is de wagen vooral op de grote weg een niet snel maar comfortabel vervoermiddel. De nieuwe motor heeft voor iets betere acceleratiecijfers en een iets hoger topje gezorgd, hetgeen ten koste gaat van een hoger benzineverbruik. Je moet in deze motor beslist super-benzine stoken. Zelfs al protesteert de motor niet direct, de gevolgen kunnen erg kostbaar zijn! Als je fel accelereert is de motor goed hoorbaar, als je er rustig mee rijdt is hij vrij stil.

De versnellingsbak schakelt niet onverdienstelijk. Je moet even de tijd nemen, dan werkt de synchromesh uitstekend. Helemaal geruisloos is de bak niet.

Het stuur staat als dat van een vrachtwagen en het draait veel te zwaar. Misschien dat je daar niet zo'n last van zou hebben als het wat rechterop stond. Maar vooral in een scherpe bocht is het sturen een hele opgave.

De vering is comfortabel, zelfs al helt de wagen in bochten enorm over. Maar de wagen is mooi geveerd, vooral op slechte wegen kan je dat goed merken. Hij is ook zeer stabiel. Zijwind grijpt de carrosserie wel aan, maar de wagen blijft de gestuurde koers volgen. Wegligging en bochtvastheid zijn prima.

De remmen doen het goed, maar je moet nogal wat krachtzetten, vind ik. De pedalen staan verterd goed. De versnellingshefboom vraagt wel een lange arm. Als je verder naar achteren gaat zitten ten opzichte van het stuur kan je er waarschijnlijk niet meer bij. De onderlinge verhouding van stuur, versnellingshefboom en pedalen vind ik daarom matig. Maar dat komt in hoofdzaak door het stuur.

Vier portieren is bijzonder praktisch. Zowel vóór als achterin kan je gemakkelijk in- en uitstappen. De X-banden zijn op betonwegen goed hoorbaar, maar ze hebben een heleboel houvast.

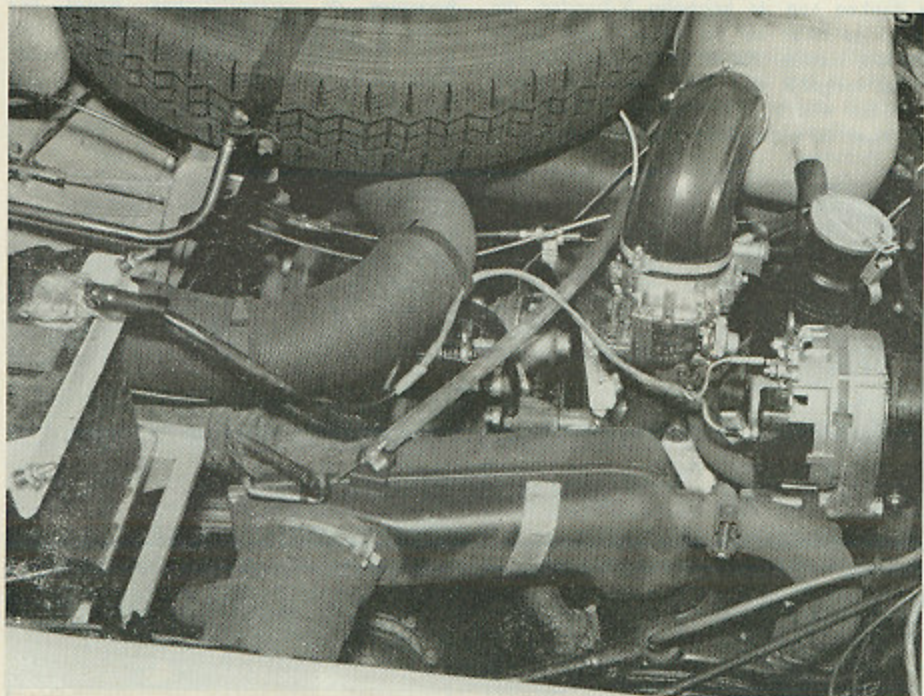
De beenruimte is zowel voorin als achterin redelijk. Valt me mee. De instrumenten zijn goed afleesbaar. Een paar controlelampjes meer zou wel prettig zijn. Je weet eigenlijk helemaal niet wat er onder de motorkap gebeurt. Een olietemperatuurmeter bijvoorbeeld is bij zo'n luchtgekoelde motor erg praktisch.

Verwarming en ventilatie bieden vele mogelijkheden, de schuifraampjes tochten vrijwel niet. Het geheel is netjes afgewerkt.

Van buiten ziet de wagen er beslist niet lelijk uit. Ook daar weer: functioneel. De bagageruimte is voor een dergelijke auto groot. Handig is de bescherming van de achterlichten en de grille tegen parkeerschades. Maar erg degelijk zien die stangen er niet uit.

De verstelbare koplampen zijn 's avonds ideaal.

Het is in elk geval een echte Citroën door zijn voorwielaandrijving en de vernuftige vering. Over het algemeen ligt het accent eerder op kruissnelheid en matig benzineverbruik dan op acceleratie en hoge top."





## MEETRESULTATEN

Tussen haakjes de resultaten van het oude type.

**Kilometerstand:** begin test: 1935 km, einde test: 3147 km.

**Topsnelheid:** 118 km/uur (112 km/uur), de meter wijst dan 120 km/uur.

**Acceleratie:** 0-50 in 8,2 (8,9); 0-80 in 20,5 (24,3); 0-100 in 42,3 (44,8); 50-80 in 11,9 (12,5); 0-400 meter in 24,1 sec. (= 89) (24,6 = 82).

**Afwijkingen snelheidsmeter:** 50 = 49; 70 = 68; 80 = 78; 100 = 98; 120 = 118 km/uur.

**Bereik in de versnellingen:** I: 0-40; II: 25-75; III: 40-105; IV: 50-top. Aanbevolen schakelmomenten: 30, 60 en 90 km/uur (fabrieksopgave).

**Benzineverbruik:** rustig: 1 op 15,5; snel: 1 op 12,3; gemiddeld: 1 op 13,3.



## TECHNISCHE GEGEVENS

**Motor:** viertakt; tweecilinder boxermotor; luchtgekoeld; boring x slag: 74 x 70 mm; cilinderinhoud: 602 cc; compressieverhouding: 9:1; vermogen: 35 SAE-pk bij 5750 tpm; koppel: 4,7 mkg bij 4750 tpm; kopkleppen; centrale nokkenas; mechanische benzinepomp; één dubbele Solex carburateur.

**Transmissie:** normale plaatkoppeling; vier versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh; schakelarm in het dashboard; motor voorin; voorwielaandrijving.

**Onderstel en wielophanging:** carrosserie met dragende bodem; vering vóór en achter; onafhankelijk met langsliggende schroefveren; trommelremmen rondom; handrem mechanisch op de voorwielen; telescoop-schokbrekers rondom.

**Maten en gewichten:** vier portieren; lengte: 395 cm; breedte: 152 cm; hoogte: 148 cm; wielbasis: 240 cm; spoorbreedte: vóór: 126 cm, achter: 122 cm; draaicirkel: 11 meter; gewicht: 712 kg; toelaatbaar gewicht: 1065 kg; tankinhoud: 25 liter; carterinhoud: 2,5 liter; elektrische installatie: 12 volt; wisselstroomdynamo; bandenmaat: 350 x 380 X.

**Prijs:** Break Commercial: f 6050,—; Break Club (luxe uitvoering, binnenkort leverbaar): f 6450,—.

**Fabrikant:** S.A. André Citroën, Quai A. Citroën, Parijs, Frankrijk.

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

## CONCURRENTEN

	Citroën Ami 6 Break	Daf 44 Combi	Renault 4 Vitrée	BMC Mini 1000 Countryman	Opel Kadett Caravan
cilinderinhoud:	602 cc	844 cc	747 cc	998 cc	1078 cc
vermogen:	35 SAE-pk	40 SAE-pk	30 SAE-pk	39 DIN-pk	55 SAE-pk
topsnelheid:	118 km/uur	123 km/uur	106 km/uur	123 km/uur	130 km/uur
0-80 km/uur:	20,5 sec.	15 sec.	21,4 sec.	18 sec.	16,1 sec.
verbruik:	1:13,3	1:13,3	1:13,2	1:16,7	1:12
gewicht:	712 kg	785 kg	630 kg	660 kg	850 kg
lengte:	395 cm	385 cm	367 cm	330 cm	410 cm
breedte:	152 cm	154 cm	148,5 cm	141 cm	157 cm
bandenmaat:	350 x 380	135 x 14	135 x 330	5.20-10	6.00-12
prijs:	f 6050,—	f 6695,—	f 5210,—	f 6250,—	f 6750,—