

Auto

analyse

6

1965

amié BREAK



„Break”; het is voor de meeste Nederlanders een moeilijk woord. Men herkent er de Engelse afkomst in en zegt „breek”. Slechts een klein groepje taalkundigen ziet de verwantschap met ons woord „brik” en zet ons zo op het goede spoor.

Break is een van die woorden, die uit de tijd van de rijtuigen is blijven hangen. De zondagse Franse naam voor de combinatiewagen luidt: „break de chasse”, brik voor de jacht, een naam die de nadruk legt op het netjes-nuttige karakter van dit type auto.

„Brèk” noemen de Fransen zo’n wagen. Wie overigens, wetend dat een „voiture de course” een renwagen is, de „break de course” als een combinatiewagen voor rensport aanziet, zit verkeerd.

Een „break de course” is een voertuig, dat in ons land de bemoedigende naam „janplezier” draagt.

Break de chasse dus, een familienaam, die aangeeft dat zowel Het Nuttige als Het Aangename in de voorouders zitten. Méér ruimte door het dak tot boven de achterbumper door te trekken, méér laadvermogen door versterkte vering en zwaardere bandenmaat en een achtersteven, die helemaal naar boven zwaait: ziedaar de punten, die het nuttige kenmerken. Rijeigenschappen en „aankleding” als de Ami Super Comfort zorgen voor het aangename.

De Ami 6 Break heeft er nog een voordeel bij: wie een Ami 6 wel een prettige auto maar de carrosserie zo’n merkwaardig „petje” vindt, vindt nu geen esthetische hinderpalen meer op zijn weg naar het Ami-eigendom.

Zijn bestaansrecht ontleent de combinatiewagen aan een gemakkelijk toegankelijke extra-bergruimte. Die toegankelijkheid komt altijd neer op een „deur” achterin. Hierbij kan men drie wegen volgen: een opzij scharnierende deur, een horizontaal gedeelde achterkant (waarbij het onderste deel als verlenging van de laadruimte kan dienen) en een „laadklep”, die bovenaan schar-

niert. Citroën heeft bij de Ami 6 Break gekozen voor de laatstgenoemde oplossing. De scharnieren zitten ver in het dak, zodat meer dan de hele achterkant omhoog gaat. Zeer praktisch hierbij is, dat de klep schuin naar boven blijft staan, zodat men over de hele hoogte onbelemmerd toegang heeft tot het interieur.

De afstand van deze „ingang” tot de achterkant van de achterbank is 136 cm, als die bank in zijn normale stand staat. De bank kan echter door een eenvoudige manipulatie naar voren worden geklapt, waardoor die ruimte wordt vergroot. Zoals men dat van de kleine Citroën gewend is, kan men ook de hele zaak los- en wegnemen. Dan krijgt men een tweepersoonswagen met een achterraimte, waar men bijna met verhuizersogen naar gaat kijken. De „Confort”-uitvoering — die voor deze analyse beschikbaar was — heeft twee banken. De achterbank is tot zekere hoogte geschikt voor drie personen (waarbij men voor „hoogte” eigenlijk „dikte” moet lezen). De voorbank is alleen in de lengterichting verstelbaar. De rechte stand van de rugleuning geeft samen met het bijna horizontale stuur die typische Ami-rijhouding, waaraan men even moet wennen, maar die op den duur toch wel prettig aandoet, ook al geeft de leuning veel steun aan de schouders maar weinig aan de rug.

De uitvoering verschilt weinig met die van de Ami 6 zoals wij hem in „De Auto” nr. 15 van 1964 analyseerden. Als enig verschil droeg het instrumentenpaneel dit keer een plastic anti-reflectiescherm en was het verklikkerlicht van de clignoteur vervallen. Vooruit kijkend: helemaal Ami 6 - achteruitkijkend: helemaal anders. Achter de grote portierramen zitten nog twee vaste zijruiten. Bovendien is de ruit in de „achterdeur” groot, zodat er een geweldig goed achteruitzicht ontstaat — beter dan in de Ami 6 sedan. Die achterrauit helt overigens wel, maar dan „positief”. Misschien komt het door dit verschil dat de achterkant van de Break nogal snel beslaat. Wellicht kan de ventilatie niet alle ramen „bespelen”. Als de twee achterste zijruiten zwenkruitjes waren, zou de ventilatie gesteund kunnen worden; nu is men afhankelijk van de schuifruitjes in de deuren en de brievenbusachtige ventilatiekleppen in het dashboard. Overigens is de verwarming in al zijn eenvoud ook in de Break-uitvoering voortreffelijk.

Een van de bijverschijnselen, die een combinatiewagen meestal meebrengt, is: meer lawaai. Dit ligt meestal niet aan simpeler geluidsdemping, maar aan meer resonantie van de carrosserie. Ook de Ami 6 Break is niet helemaal vrij van dit verschijnsel. Als men echter nagaat, dat men te maken heeft met een luchtgekoelde tweecilinderauto, die



2



3



4

Foto 2, 3 en 4:
Drie deurstanden van de Ami Break.
Gesloten: een strakke nette auto;
met alles open: een wagen waar alles en
iedereen van alle kanten in kan;
met de vijfde deur open, schijnbaar
alleen maar een combinatiewagen,
maar het interieur verraaft anders.



5

Foto 5:
Het vaak hinderlijke overhellen bij het nemen van scherpe bochten is aanzienlijk verminderd.

op de Michelin X-banden staat, is het geluidsniveau echter bevredigend. Hierbij komt, dat het windgeruis vrijwel absent is, zodat tot topsnelheid normaal kan worden geconverseerd.

Wat prestaties betreft is de Break de mindere van de „gewone” Ami 6, al is het verschil gering. Zowel in benzineverbruik, in topsnelheid als in acceleratie blijft de Break iets achter. Het blijkt dat de combinatiewagen-achterkant (die meestal aerodynamisch gunstiger is) geen winst geeft, wat een compliment is voor de onorthodoxe vorm van de sedan. De oorzaken van dit kleine verschil in prestaties hoeven niet ver te worden gezocht. De Break is iets zwaarder (670 tegenover 640, dus één wegenbelastingklasse hoger) en er zitten iets zwaardere banden op.

De rij-eigenschappen verschillen weinig of niet van die der „gewone” Ami-modellen. Wel konden wij enig verschil constateren in het overhangen in de bocht, dat bij de Break iets minder is. Overigens worden snelle bochten op dezelfde manier genomen: de carrosserie helt vervaarlijk over maar alle wielen blijven netjes op de grond. Die stuggere vering geeft in het algemeen een iets „steviger” rijgevoel. Het unieke veersysteem van de kleine Citroëns zorgt ervoor dat dit niet ten koste gaat van het veercomfort.

De remmen van de Break zijn ook bij de maximaal toegestane belasting uitstekend. De bediening is naar onze mening nog prettiger geworden dan vroeger het geval was. Het stuur is overbekend: nauwkeurig en een beetje zwaar.

De Break heeft ook de bekende vlakke vloer van de voorwielaangedreven auto's. Bij de Break is deze vloer achter een soort goocheltruc, want hij heeft een dubbele bodem. Onder de zichtbare bodem zou men hoogstens een reservewiel verwachten, maar dit ligt op Ami-manier onder de motorkap. De ruimte onder de „laadvloer” is bestemd voor kleine pakjes etc., die óp de vloer heen en weer zouden glijden.

Achter dit reserveluik” schuilt die praktische gedachtengang, die men in de Citroëns zo vaak tegenkomt. Zelfs in kleine dingen ontmoet men dit, zoals de symmetrische sleutel, die op alle sloten past.

In Nederland verschijnt de Ami 6 Break in twee uitvoeringen, die geen prijsverschil hebben. De combinatiewagen met de klemtoon op Het Nuttige is de „Commerciale”. Dit type heeft twee

gescheiden stoelen voor en kunstleren bekleding. De Break met de nadruk op Het Aangename heet „Confort”, heeft een doorlopende bank vóór en gewezen bekleding. De achterbank kan bij beide modellen worden gedemonteerd.

Conclusie: de Ami 6 Break is een combinatiewagen, die met behoud van de zuinigheid der Ami's een fikse hoeveelheid bergruimte méér levert. De prestaties zijn nauwelijks lager en het uitzicht naar achter is duidelijk beter dan bij de sedan. De bagageruimte is gemakkelijk bereikbaar door een enorme deur. De vierde versnelling heeft een duidelijk overdrive-karakter, de eerste versnelling heeft een zwakke synchronisatie. Het aparte karakter van de Ami uit zich in de vering, maar ook in de zitpositie en de plaatsing van het stuur. Bochtvastheid en remmen staan op hoog niveau.

Foto 6:
De banken in de „passagierstand”....

6



MEETRESULTATEN

Wagen: Citroën Ami 6 Break, bouwjaar 1965, kilometerstand begin test: 3230 einde test: 4345. Michelin X banden.

Topsnelheid: 112 km per uur; de meter wijst dan 115 km/uur.

Acceleratie:

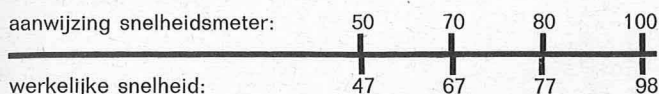
0- 50 km/uur: 8,9 sec. 50-80 km/uur: 12,5 sec.
0- 80 km/uur: 24,3 sec. 0-400 m: 24,6 sec. (82 km/uur)
0-100 km/uur: 44,8 sec.

Benzineverbruik:

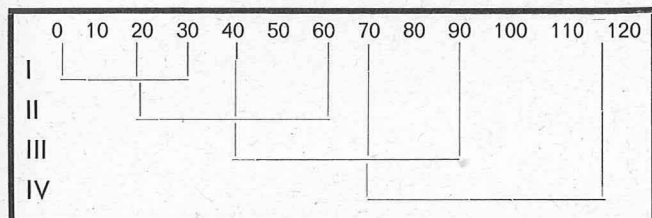
rustig gereden traject: 1:17
snel gereden traject: 1:12,2
reisverbruik: 1:14,5

Olieverbruik: niet waarneembaar.

Afwijking snelheidsmeter:



Bereik in de versnellingen:



TECHNISCHE SPECIFICATIE

Motor: viertakt; tweecilinder; luchtgekoeld; boring x slag: 74 x 70 mm; cilinderinhoud: 602 cc; compressieverhouding: 7,75:1; vermogen: 25 SAE-pk bij 4750 t.p.m.; koppel: 4,1 mkg bij 3000 t.p.m.; kopkleppen; centrale nokkenas; mechanische benzinepomp; 1 Solex carburateur.

Transmissie: normale plaatkoppeling; vier versnellingen vooruit, alle synchromesh; schakelhefboom in het dashboard; motor voorin; voorwielaandrijving.

Chassis en carrosserie: platform-chassis; vering vóór en achter onafhankelijk met langsliggende draagarmen; trommelremmen rondom; handrem mechanisch op de voorwielen; telescoop-schokbrekers rondom; bandenmaat: 125 x 380.

Maten en gewicht: lengte: 395 cm; breedte: 152 cm; hoogte: 148 cm; wielbasis: 240 cm; spoorbreedte vóór: 126 cm, achter: 122 cm; draaicirkel: 11 meter; gewicht: 670 kg; tankinhoud: 25 liter; elektrische installatie: 6 volt.

Prijs: type Confort: f 5.690,—; type Commerciale: f 5.690,—.

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

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

EXPLOITATIEKOSTENBEGROTING

Citroën Ami 6 Break, aanschaffingsprijs: f 5.690,—
bij 20.000 km per jaar: 16,5 cent per km;
bij 25.000 km per jaar: 15,6 cent per km;
bij 30.000 km per jaar: 15 cent per km.

DE CONCURRENTEN

	Ami 6 Break	Opel Kadett Caravan	Ford Anglia Estate Car	Austin A40 Countryman	Renault R4 Export	BMC MINI Countryman
cilinderinhoud	692 cc	993 cc	997 cc	1098 cc	845 cc	848 cc
vermogen	25 SAE-pk	47 SAE-pk	41 SAE-pk	40 SAE-pk	32 SAE-pk	37 SAE-pk
topsnelheid	113 km/uur	120 km/uur	116 km/uur	130 km/uur	115 km/uur	120 km/uur
0-80 km/uur	21,6 sec.	14,5 sec.	17,2 sec.	14,8 sec.	17,5 sec.	18,3 sec.
verbruik	1 : 14,5	1 : 11	1 : 13	1 : 13,5	1 : 14	1 : 13,1
gewicht	670 kg	710 kg	822 kg	789 kg	600 kg	648 kg
lengte	395 cm	392 cm	392 cm	370 cm	366 cm	330 cm
breedte	152 cm	148 cm	145 cm	151 cm	148 cm	141 cm
bandenmaat	135 x 380	6.00-12	5.20-13	5.20-13	135/145 x 330	5.20-10
prijs	f 5.690,—	f 6.090,—	f 6.155,—	f 5.950,—	f 4.800,—	f 6.050,—

Foto 7: ...in de „bedrijfsstand“....



Foto 8: ...in de „tussenstand“.

