

# een 5.000 km lange V.A.B.-proefrit met de Citroen „ami-6”

Aangeboden door

N. V. Automobiles Citroen-België, IJzerplein 7, Brussel

## METINGEN

### ACCELERATIE IN DE VERSCHILLENDE VERSNELLINGEN

	4e versn.	3e versn.	2e versn.	sek.
Van 20 tot 50 km/uur	12,8	6,9	6,5	
Van 50 tot 80 km/uur	21,6	12,1		
Van 80 tot 100 km/uur	20,3			

### ACCELERATIE MET GEBRUIK VAN DE VERSNELLINGEN

Van 0 tot 40 km/uur	7,0 sek. (1e en 2e)
Van 0 tot 60 km/uur	13,0 sek. (1e-2e-3e)
Van 0 tot 80 km/uur	22,5 sek. (1e-2e-3e)
Van 0 tot 100 km/uur	52,0 sek. (1e-2e-3e-4e)

### MAXIMUMSNELHEID OP TELLER      MINIMUMSNELHEID

In 1e versnelling	45 km/uur	
In 2e versnelling	65 km/uur	
In 3e versnelling	90 km/uur	
In 4e versnelling	112-108 km/uur	35 km/uur

### MISWIJZIGING VAN SNELHEIDSMETER

Teller 60 km/uur	Werkelijk : 55,5 km/uur
70 km/uur	68,7 km/uur
80 km/uur	79,0 km/uur
90 km/uur	88,5 km/uur
Gemiddelde afwijking	2 %

### GEWICHT LEEG

Op vooras	500 kg
Op achteras	256 kg

### REMVERMOGEN

Voetremrendement totaal	85 %
voorwielremmen	75 %
achterwielremmen	65 %
Handremrendement	42 %

### GEMIDDELD VERBRUIK

Afstand op kilometerteller na de proef	12.732 km
voor de proef	7.737 km
Afgelegde afstand	4.995 km
Verbruikte benzine	281 liter
Gemiddeld verbruik	ong. 5,63 liter/100 km

### OPMERKINGEN

Als er ooit een wagen is geweest die tot in het oneindige werd besproken, is dit zeer zeker de Citroen «Ami-6» geweest, die, voor wat de karosserie betreft, nu eens volkomen anders dan anders is. Overigens ligt dit wel in de stijl van Citroen die, bij het uitbrengen van een nieuw tipe, steeds voor het voetlicht is gekomen met iets dat men nog nooit had gezien of zelfs had kunnen dromen.

En wat ongeveer 20 jaar geleden het geval was met de revolutionaire voorwiel-aangedreven 7 pk, herhaalde zich enkele jaren terug met de even opzienbarende DS-19

en, in 1961, met de verbazingwekkende nieuwe 3 pk «Ami-6», het onderwerp van dit verslag.

Waarom verbazingwekkend? Dit was niet zozeer vanwege zijn technisch aspekt, dan wel vanwege zijn tipische karosserie, waarvan nu eens geen enkele lijn recht is en de sterk overluidende achteruit in zeer sterke mate achterover helt.

Maar wat ons bovendien opviel was wel het feit dat het «geval» ruimschoots plaats bood aan 4 volwassen personen met al hun bagage, terwijl voorin, onder de motorkap, een 2-cilinder-motortje te vinden was, met in totaal 22 pk bij 5.000 omw./min. Hoe deze «scep-

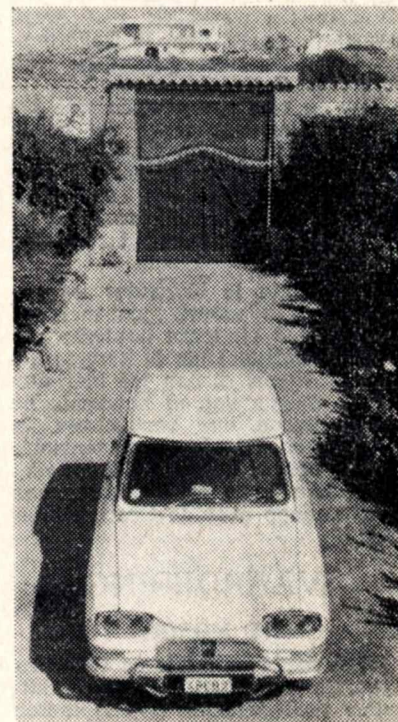
ping» zich zou gedragen bij volle belasting was voor ons een open vraag.

Onnodig te vermelden dat wij, in dit verband, geen ogenblik aarzelden met bevestigend te antwoorden op het aanbod van Citroen om er eens een eind weg mee te rijden. De te volgen route konden we zelf bepalen.

Uiteraard was dit laatste niet in dovemansoren gevallen en met bewake spoed stelden we de reis vast via Reims, Chaumont, Lausanne, over de 2.005 meter hoge Simplon, Milaan, op de Via del Sole naar Florentië, verder langs de kust naar Rome en Anzio, om terug te komen over la Spezia, Genua, Turijn, Aosta, over de 2.457 meter hoge Grote St-Bernard, Biel, Bel-

*De Citroen «Ami 6» aan het einde van zijn reis naar Lido d'Ardea, ten zuiden van Rome (hitte 40° C)*

Kl. V.A.B.





De « Ami 6 » op de top van de Grote St-Bernard (2.457 m)  
Kl. V.A.B.

fort en wederom Reims en Antwerpen.

In totaal stonden precies 4.995 km op het programma, waarvan, bij het heengaan, 1500 km zouden worden afgelegd met 4 personen, een hond en volop bagage aan boord, in totaal om en nabij 370 kg.

We vermelden dit speciaal omdat wij hiermede willen aantonen dat de « Ami-6 » werkelijk niet werd gespaard, temeer daar in Italië temperaturen werden genoteerd van 34 tot 40° C.

Hoe de reis zou aflopen was beslist een raadsel, maar vol goede moed gingen we op stap en naarmate we de kilometerpaaltjes achter ons lieten bleek ons « vriendje » steeds beter op te schieten, dank zij het feit dat... wij hem beter leerden kennen.

Dit laatste is bijzonder belangrijk, want, inderdaad, moet men een dergelijke 3 pk leren hanteren om er het maximum uit te kunnen halen. Overigens dienen we hier aan toe te voegen dat, al naarmate de reis vorderde, ons vertrouwen in deze wagen groeide en we tenslotte tot het besluit kwamen dat hij niet kapot kon gaan. Vandaar dan ook de stormloop over de Grote St-Bernard!

## WAARDERING

### DE MOTOR

Zoals reeds gezegd is de « Ami-6 » uitgerust met een 2-cilinder « flat-twin » luchtgekoelde kopklepmotor

van het « over-vierkante »-type (borring 74 mm; slag 70 mm), met een cilinderinhoud van 60 cm<sup>3</sup> en een effectief vermogen van 22 pk, bij 5.000 omw./min. Grosso modo kunnen we gevoeglijk deze krachtbron vergelijken met die van de 2 pk, die echter een cilinderinhoud heeft van 425 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 13 pk, bij 4.200 omw./min.

Het verschil is niet zo overweldigend groot, maar toch ruimschoots voldoende om aan deze wagen volkomen andere karaktereigenschappen te verlenen, zoals overigens blijkt uit onze metingen.

Waar de 2 pk slechts om en nabij 85 km/uur kan halen, is de « Ami-6 »

goed voor ongeveer 110 km/uur, wat beslist niet onverdienstelijk is voor een wagen die, tenslotte, leeg 656 kg weegt.

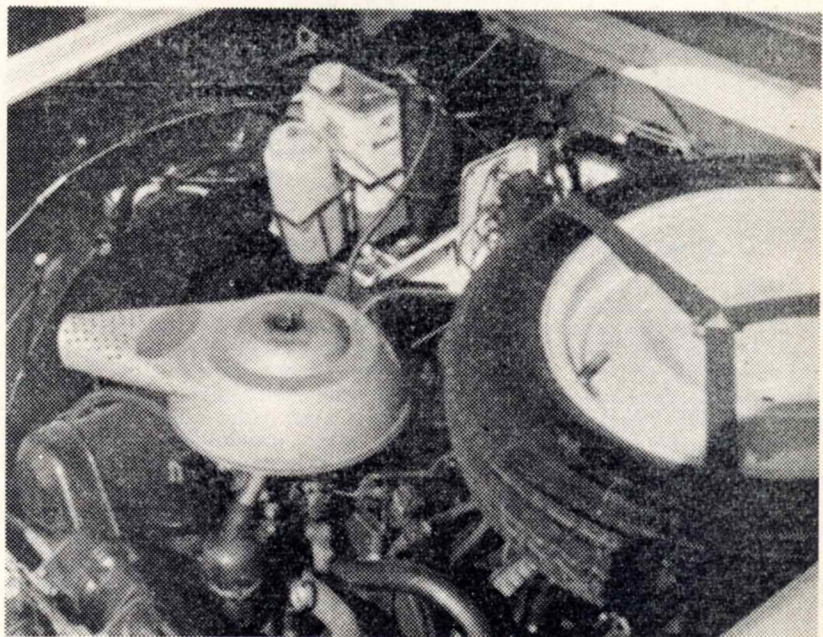
Met 370 kg aan boord kon 102 km per uur bereikt worden, doch wat méér is... konden we ook deze snelheid aanhouden op de autosnelweg van Milaan naar Florentië, zonder dat we ook maar één ogenblik de indruk kregen de motor te forceren.

Dit laatste is praktisch niet mogelijk, op voorwaarde dat men oordeelkundig gebruik maakt van de versnellingen, doch dit is een kwestie van gewend geraken aan het mechanisme.

Toen we bijvoorbeeld de Simplon opreden, overkwam het ons te lang in de 3de versnelling te blijven rijden, wat met het totale wagengewicht van ongeveer 1000 kg bepaald « ongezond » was. De motor wilde in deze versnelling niet bijster goed trekken en bijna kregen we zelfs de indruk dat we nooit de top zouden bereiken. Bovendien werden we een duidelijk waarneembare rubberlucht gewaar, die, zoals achteraf bleek, afkomstig was van het zich boven de motor bevindende reservewiel!

Zodra we durfden terug te schakelen in de 2de versnelling, om met volgas de berg op te klauteren, bleek alle ellende plotseling verdwenen te zijn. Weliswaar ronkten de 22 pk dat het een lieve lust was, maar de wagen liep toen veel vlotter, zodat zonder de minste moeite

Een kijkje in de motorruimte van de « Ami 6 », waar ook een extra literdje olie en het reservewiel te vinden zijn.  
Kl. V.A.B.



tegen 35 tot 40 km/uur de Simplon werd « genomen ».

De hier opgedane ervaring gaf ons de zekerheid dat, mits gebruik te maken van de tussenversnellingen, gemakkelijk ook de Grote St-Bernard beklommen kon worden, hetgeen dan ook op de terugweg werd gedaan.

**Stuk draaien van de schijnbaar onverwoestbare motor is vrijwel uitgesloten**, ook al doet het geluid in de 2de en 1ste versnelling soms angstig-vreemd aan.

Het genoegen van de relatief hoge topsnelheid heeft echter ook een minder aangename zijde, daar het motorkoppel van 4,1 kg bij 2.800 omw./min. vrij snel vermindert bij toenemen van de rijweerstand, zodat het lang duurt alvorens, na een vertraging, de normale snelheid weer bereikt kan worden. Om van uit 50 km/uur de 80 te halen zijn, in de 4de versnelling, niet minder dan 21,6 seconden nodig, terwijl in de 3e slechts 1,1 seconden volstaan. Hieruit blijkt tevens dat men er alle voordelen bij heeft **tijdig terug te schakelen** in de 3de versnelling, waarbij het motorgeluid dan nog altijd zeer aanvaardbaar is, dank zij de plasticventilator die direct op de krukas is gemonteerd.

En nu we het over de ventilator hebben, gaan onze gedachten onwillekeurig in de richting van de lucht-koeling, die evenwel niets te wensen overlaat, alhoewel de motor danig warm kan worden.

Tenslotte nog iets over het **benzineverbruik**, waarvan weinig anders gezegd kan worden dan dat dit minniem is. Immers is bij een dergelijke rit en onder die omstandigheden een gemiddeld verbruik van nog geen 5,63 liter/100 km beslist zuinig, temeer daar bij de tropische hitte in Rome ongetwijfeld een flinke portie benzine zonder meer verdampt zal zijn. Ten aanzien van het **olieverbruik** noteerde we in Rome een verbruik van 1/4 tot 1/3 liter per 300 km. Dit is tamelijk hoog, doch we dienen hier direct aan toe te voegen dat we, volgens voorschrift, met SAE 20 reden. Bij gebruik van SAE 30 bleek het verbruik veel minder te zijn en we zijn dan ook de mening toegedaan dat, in warme streken, deze viskoziteit geschikter is dan de door de fabriek aanbevolen.

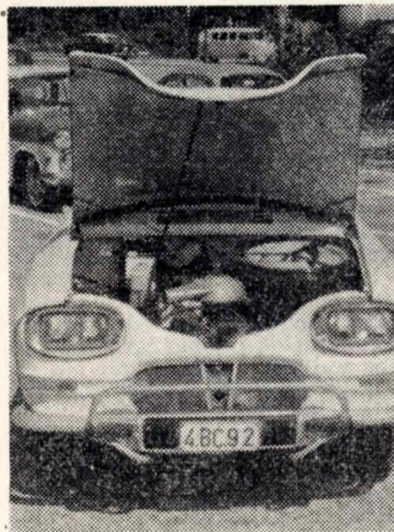
Voegen we hier nog aan toe dat de motorkap ver opengaat en de verschillende organen dan behoorlijk bereikbaar zijn; dat het chassis praktisch geen smeerpunten heeft en dat 's winters geen speciale maatregelen getroffen moeten worden, dan kunnen we gevoeglijk besluiten dat de 3 pk-motor van de « Ami-6 » een uiterst betrouwbare, oer-stevige en zuinige krachtbron is, volkomen in staat om eerbied afdwingende prestaties te leveren, bij

oordeelkundig gebruik van de versnellingen.

## DE KOPPELING EN DE VERSNELLINGSBAK

In tegenstelling met wat het geval is bij de 2 PK, is de koppeling van de « Ami-6 » niet voorzien van contragewichtjes en is dus niet semi-automatisch. Een bezwaar kan dit niet worden genoemd, omdat de werking zeer licht is en praktisch geen inspanning vereist.

Ogenschijnlijk is de **4-versnellingsbak**, met inbegrip van de be-



*Het onderhoud is gemakkelijk, omdat alles voorin is geplaatst en goed toegankelijk, dank zij de ver openslaande motorkap.*

Kl. V.A.B.

diening door middel van een trekdraaihendel op het schutbord, identiek aan die van de 2 PK, met dien verstande evenwel, dat de overbrengingsverhoudingen werden aangepast aan de sterkere motor, evenals trouwens de eindoverbrenging. De 4e versnelling is vrij lang, wat de topsnelheid ten goede komt, doch de acceleratiemogelijkheden beperkt. In dit verband kan worden vermeld dat de 4e alléén gebruikt mag worden bij of boven een snelheid van 60 km/uur. Gaat men hieronder of rijdt men in de stad, dan verdient het aanbeveling de 3e versnelling in te schakelen, die men ook de « stadsversnelling » zou kunnen noemen.

Het op- en terugschakelen in de drie hoogste versnellingen gaat bijzonder gemakkelijk, doch het inschakelen van de 1ste gaat tamelijk lastig, terwijl ook de neutrale stand van het hendel moeilijk te vinden is. In principe zou de laagste versnelling gesinkroniseerd moeten zijn, doch in de praktijk komt hier

weinig van terecht. Gelukkig wordt dit gecompenseerd door de omstandigheid dat men er slechts zelden gebruik van moet maken, bijvoorbeeld bij het wegrijden, doch dan is ook geen sinkronizatie nodig!

De 3de versnelling biedt het voordeel vrij hoog te liggen, daar 89 km/uur op de teller bereikt kan worden, wat praktisch overeenkomt met 88,3 km/uur op de krono. Deze gelukkige omstandigheid moet een reden te meer zijn om er gebruik van te maken bij het optrekken na een eventuele vertraging en in druk stadsverkeer.

Over het geluid hebben wij reeds het een en ander gezegd, doch nogmaals zij er hier op gewezen dat dit niets te maken heeft met de stevigheid van de konstruktie. Hoogstens kan men dit onaangenaam vinden, doch dit is dan ook alles.

## DE REMMEN EN DE STUURINRICHTING

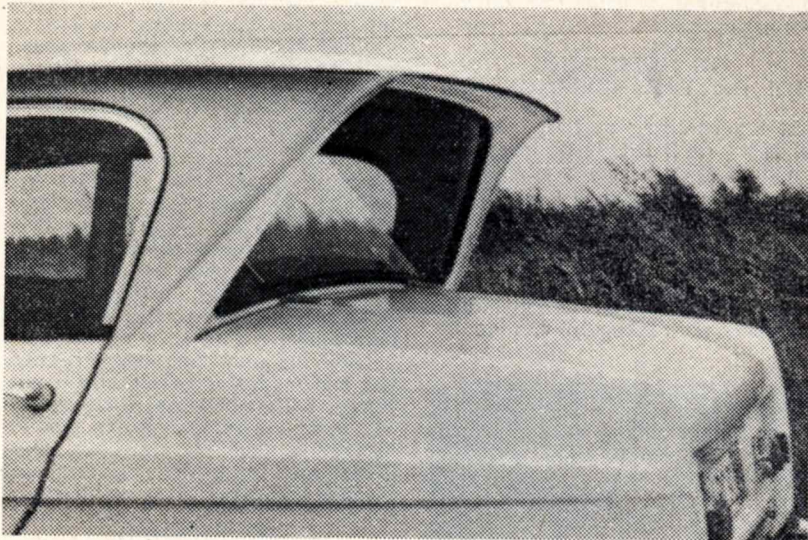
En zo belanden we bij de veiligheidsorganen en, in de eerste plaats, bij de **remmen**, die voor wat de konceptie betreft veel gelijkenis vertonen met die van de 2 PK, ondanks de vergroting van het remoppervlak tot 566 cm<sup>2</sup>, wat dus neerkomt op 863 cm<sup>2</sup> per ton wagen-gewicht, wat een zeer goede waarde voorstelt en trouwens ook een van de redenen is dat op de Weaver-remtester een voetremrendement werd bereikt van 85 %.

Niet de minste last werd ondervonden bij het normaal afgaan van een lange helling, alhoewel gezegd moet worden dat bij langdurig gebruik maken van, uitsluitend, de remmen wel degelijk enig « fading »-effect werd waargenomen.

Speciale melding verdient de handrem, waarvan het rendement niet minder dan 42 % bedraagt.

De **stuurinrichting** werkt volgens het principe van de direkte overbrenging met pignon en tandstang, een systeem dat voor lichtere wagens al meer en meer wordt toegepast en het voordeel biedt snel en nauwkeurig te werken. Slechts 2 1/2 omwentelingen van het stuurwiel zijn nodig om de wielen volledig van de ene kant in de andere te doen zwenken en als ze eenmaal in die stand staan heeft men ruim 10,5 meter nodig om de wagen te keren. Dit is niet bepaald gering voor een wagen waarvan de wielbasis slechts 2,39 meter en de spoorbreedte 1,26/1,22 meter bedragen. Hoogstvermoedelijk is dit te wijten aan de voorwielaandrijving, die overigens ook verantwoordelijk is voor de vrij zware besturing. Méér dan eens hebben we flink aan het stuurwiel moeten trekken om een scherpe bocht fatsoenlijk te kunnen nemen.

Daar staat tegenover dat stuurtrillingen praktisch niet voorkomen en men dan ook lange afstanden



*Het meest tipische is evenwel de sterk overliefelde, achterover hellende achterruit.*

Kl. V.A.B.

kan afleggen zonder pijn in de polsen op te lopen, ondanks de tamelijk platte stand van het DS-achtige één-spakerige veiligheidsstuurwiel.

Belangrijk is ook dat, integenstelling met wat voorkomt bij de 2 PK, geen hortende en stotende reakties in de stuurinrichting voorkomen bij het nemen van een scherpe bocht. De voorwiel-aandrijf-asjes zijn namelijk voorzien van dubbele homocinetische kruiskoppelingen, waardoor deze hinderlijke bijbewegingen worden vermeden.

#### DE VERING EN DE WEGLIJGGING

Ongetwijfeld is de vering van de Citroën « Ami-6 » een werkelijke openbaring. Dank zij het, reeds bij de 2 PK bekende, sisteem, waarbij gebruik wordt gemaakt van trekveren langs zij het platform-chassis, waaraan de wielramen zijn bevestigd, is het absorptievermogen van de vering werkelijk fantastisch. Vooral op slechte wegen wordt men dit duidelijk gewaar. We noemen in dit verband de noordzijde van de Grote St-Bernard, waar bovendien de weg nog gedeeltelijk was opgebroken. Alle wagens gingen daar « voetje voor voetje » behalve... onze « Ami-6 », die zich van de hele toestand niets aantrok, en met bewkame spoed de helling afrolde. Uiteraard merkten we wel degelijk op dat de wielen heftig te keer gingen, ondanks hun zwaardere traagheidsschokdempers, doch de karosseriegedragingen werden hier nauwelijks door beïnvloed.

Ook bij volle belasting en rijdende op een vlakke weg kwam het

maar hoogstzelden voor dat het aanstoten van de rubberen begrenzeningsblokken werd waargenomen.

Alhoewel we de vering biezonder goed vonden en zeer zeker komfortabel, vertoonde de « Ami-6 », onder bepaalde omstandigheden, toch nog wel **bijbewegingen**, die ons onwillekeurig deden terugdenken aan zijn lichter ouder broertje.

Zit men, bijvoorbeeld, alleen in de wagen, dan kan het gebeuren dat, op een keiweg, de auto tamelijk heftig gaat « galopperen ». De enige remedie hiertegen is een flink gewicht in de kofferruimte te leggen.

Een andere eigenaardigheid, inherent aan de zeer soepele vering, is dat de wagen nogal sterk pleegt over te hellen bij het snel nemen van een scherpe bocht, terwijl bij het loslaten van het stuurwiel, wanneer men uit de bocht komt, het hele geval naar de andere zijde

doorzwiept, wat dus een eigenaardig rollend effect veroorzaakt. Voor de bestuurder is dit niet zo heel erg, omdat hij op het stuurwiel kan steunen, doch voor de passagiers is dit beslist onaangenaam.

Op het eerste gezicht zou men kunnen denken dat bovengenoemde rolbeweging een nadelige invloed moet uitoefenen op de wegligging, doch dit is geenszins het geval, want hoe de wagen ook galoppeert of rolt, de wielen blijven onder alle omstandigheden op de weg en wijken geen millimeter af van hun baan. Met recht mogen we dan ook beweren dat de « Ami-6 » zo vriendelijk was muurvast op de weg te blijven plakken.

Ongetwijfeld spelen hierbij de Michelin « X »-banden een belangrijke rol, maar, met alle eerbied voor deze lofwaardige produkten, zijn we toch de mening toegedaan dat ze, althans aan de voorkant, beter vervangen kunnen worden door meer soepele exemplaren. De kwestie is namelijk dat die « X »-banden de wagen nogal heftig doen daveren, wat op minder vlakke wegen beslist hinderlijk en storend kan zijn, temeer daar de geluiddemping van de wagen maar summier is.

#### DE UITRUSTING EN DE KAROSSERIE

Over smaak valt niet te redetwisten en dit geldt zeer zeker in het geval van de Citroën « Ami-6 ». Men vindt de tipische stijl, waarbij dus uitsluitend gebruik wordt gemaakt van min of meer gebogen lijnen en alle ruiten en deuren achterover hellen, mooi of lelijk. Een « gulden middenweg » schijnt er niet te zijn.

*Even uitlichten: alles wat open kan, gaat, inderdaad, wagenwijd open.*

Kl. V.A.B.





Het belangrijkste kenmerk van de karosserie is wel dat alle lijnen gebogen zijn.  
Kl. V.A.B.

We hebben dit zelfs op onze reis kunnen ervaren. De Fransen vonden de stijl «osé», de Zwitsers vonden de vorm «schön», de Italianen «bruto» en onze noordelijke burens kwalificeerden de wagen als «eentje die een omgekeerde pet» draagt.

Persoonlijk waren we niet bijster entoeziast en konden moeilijk aan de overdreven achterover hellende achterraut wenen, alhoewel we volmondig dienen te bekennen dat het uitzicht en de bescherming tegen de gloeiend hete zon, dank zij het grote ruitoppervlak en de luifel achteraan, uitstekend was. Men moet feitelijk in de «Ami-6» gereden hebben om hem te kunnen waarderen. Meteen kunt U uzelf dan ook overtuigen van het geboden comfort. De niet tijdens het rijden afstelbare zittingen, afgekeken van de DS/ID-modellen, zijn zodanig dat men uren lang kan rijden zonder moe te worden. Het is ons zelfs overkomen, na vanuit Anzio in één ruk San Margherita te hebben bereikt, in de wagen te blijven slapen en de volgende dag fris en monter verder noordwaarts te rijden.

Ook de toegankelijkheid van de beide zitbanken laat niet te wensen over, dank zij de 4 wijd openslaande deuren, waarvan echter de bovenste puntvorm aanleiding kan geven tot onaangename gevoelens! Hetzelfde geldt de lage rand van het plasticdak, waarbij wij meer dan eens moesten bekennen dat dit materiaal

beslist even hard moet zijn als staal!

Eenmaal in de wagen, blijkt de hoofdruimte voorin ruimschoot voldoende te zijn, achterin daarentegen hadden we een grotere hoogte verwacht.

Ten aanzien van de bekleding moeten we opmerken dat, misschien, de kwaliteit wel goed is, maar toch niet bijster aantrekkelijk en zeer zeker niet fris.

De **uitrusting** van de «Ami-6» is functioneel opgevat.

Het schutbord voldeet aan de minimumeisen en omvat, aan de lin-

kerzijde een snelheidsmeter met kilometertotalizer en, eronder, enkele bedieningsknoppen. De schakelaars voor de verlichting en de richtingswijzers bevinden zich onder het stuurwiel. Rechts van het schutbord vindt men een zeer grote, praktische, doch niet afsluitbare, opbergruimte. Middenin is een asbak aangebracht die, naar onze mening, wel iets solieder kon worden uitgevoerd. Ook de ventilatieklepjes aan beide zijden van het schutbord lieten aan degelijkheid wel iets te wensen over, alhoewel de ventilatie zelf, ondanks het gemis van ventilatieruitjes, doelmatig was, althans is zij, zelfs bij de heersende tropische Romeinse hitte, nooit in gebreke gebleven. Het enige bezwaar was dat de door de roosters binnenstromende lucht onvoldoende wordt gezuiverd van vuildeeltjes en kleine vliegjes, die soms, en op het meest ongewenste ogenblik, bepaald hinderlijk konden zijn.

Dubbele ruitenwissers en een efficiënte verwarmingsinstallatie vervolledigen de uitrusting van de werkelijk ruime karosserie.

Opvallend groot is ook de kofferruimte, waarin ruim voldoende plaats is voor een flink stel koffers, een schrijfmachine, reiszakken, fototassen enz., die zowel van binnen als van buiten gemakkelijk bereik-

*De geboden ruimte is enorm, niet alleen voor wat de passagiersakkomodatatie betreft, doch ook voor wat de enorme kofferruimte aangaat. Twee tot drie koffers, schrijfmachine, fototassen enz. kunnen er allemaal in.*

Kl. V.A.B.

