

Overdruk uit de

Autokampioen

29 juli
1961
No. 30
53e jrg



Autoweekblad van de Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond



Tweeërlei gevels

Oud-Hollandsche trapgeveltjes en de gevel van Citroën Ami 6. Volstrekt oorspronkelijke „gezichten”, niet beroerd door de Italiaanse renaissance, die de bouwers inspireerde met fraaie lijnen, maar onvermijdelijk ook weer een zekere eenvormigheid deed ontstaan. Ook de nieuwe Vriend uit Parijs moet men nemen zoals hij is: wat ongewoon, want zeer oorspronkelijk.

GEERT HOOGVEEN
Hoofdagent: **CITROËN – PANHARD**
Kantoor en Werkpl.: **Mr. Cornelisstraat 54**
Showroom: **Zijlweg 26**
HAARLEM

Rijproef met de Citroën Ami 6

Rijervaringen van de Technische afdeling van de ANWB in overleg met de redactie van Autokampioen

Evenals de grote Citroëns en de 2 CV is ook het jongste produkt van de Citroënfabrieken — de Ami 6 — een wagen die in vergelijking met andere merken in menig opzicht uit de toon valt. De Ami 6, die ontworpen is om het gat in het productieprogramma van Citroën tussen de 2 CV enerzijds en de Panhard en ID anderzijds op te vullen, heeft uiterlijk met de bestaande Citroënmodellen weinig of niets gemeen.

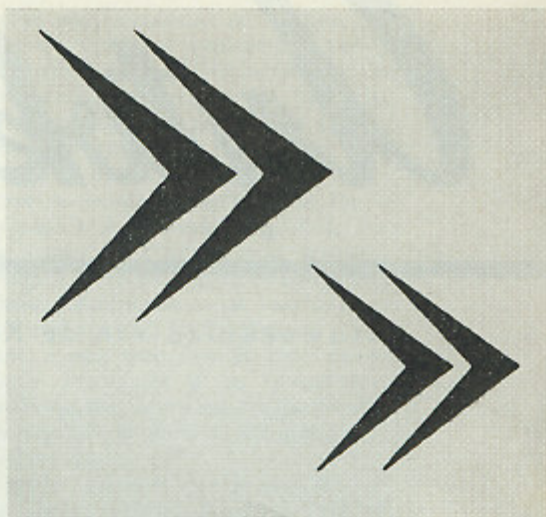
Een nauwkeurige beschouwing leert echter al gauw dat de wagen rechtstreeks is afgeleid van het Lelijke Eendje en dat daarnaast ook van de ID en DS een enkel constructiedetail is overgenomen. Vering en onderstel van de Ami zijn nagenoeg gelijk aan die van de 2 CV terwijl ook de bouwwijze van motor en transmissie van beide typen zeer veel overeenkomst met elkaar vertonen. Daarom doet de bewering van de publiciteitsafdeling van Citroën dat de Ami 6 een geheel nieuwe automobiel is en geen verbeterde 2 CV wel wonderlijk aan, temeer omdat het feit dat de Ami van het Lelijke Eendje is afgeleid, alleen maar ten gunste van de kwaliteit van de wagen kan spreken.

Gezien de bestaande overeenkomst tus-

sen beide modellen zal men bij het rijden in de Ami aan het trekken van vergelijkingen met de 2 CV welhaast niet kunnen ontkomen, vergelijkingen die overigens in alle opzichten in het voordeel van de Ami uitvallen. Van de tekortkomingen die het Lelijke Eendje als zuiver utiliteitswagentje bezit, is in de Ami vrijwel niets terug te vinden. Is bij de 2 CV de vormgeving van de carrosserie uitsluitend functioneel, in het uiterlijk van de Ami 6 beperkt het zuiver functionele zich voornamelijk tot de achterover hellende achterraut die evenmin als bij de Ford Anglia van de toeschouwers veel waardering oogst. De voordelen van deze stand van de achterraut zijn bekend: meer hoofdruimte voor de achterpassagiers, een grotere opening van het kofferdeksel en minder last van een beslagen en besneeuwde ruit.

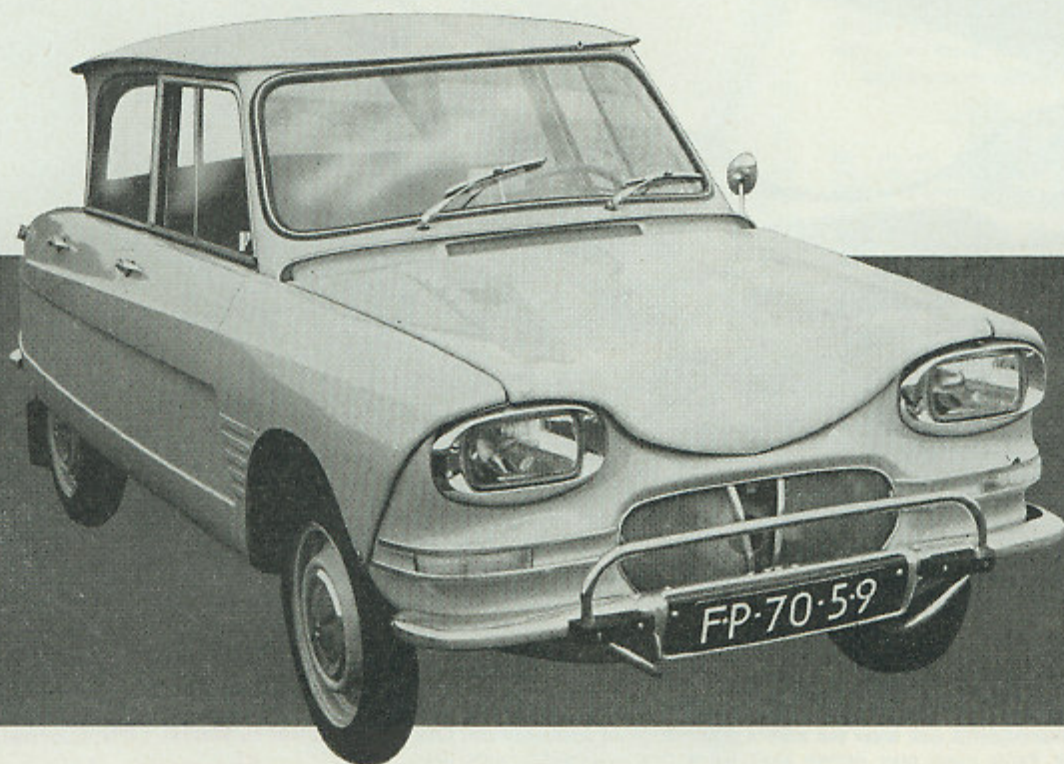
Vier portieren

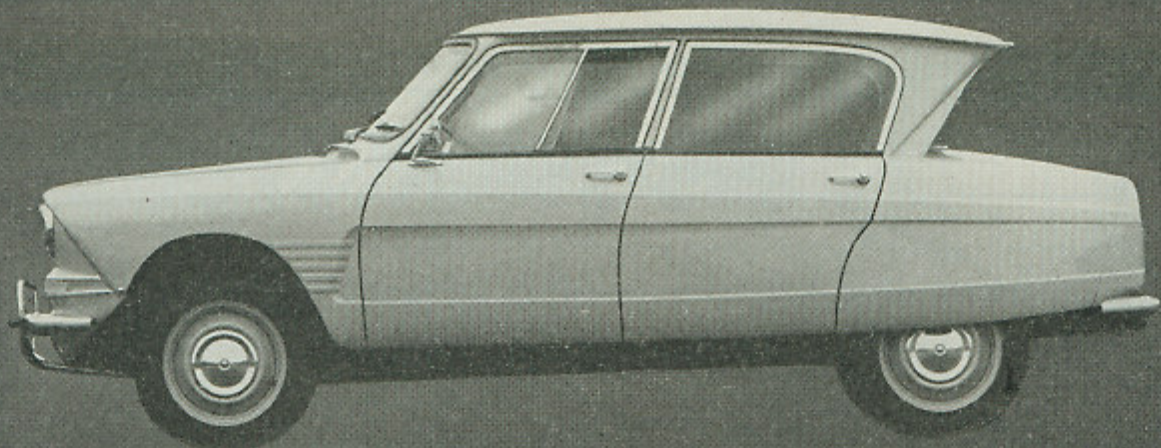
De vier portieren van de Ami 6 scharnieren aan de voorkant en zijn voldoende breed om gemakkelijk in en uit te kunnen stappen. Enige oplettendheid bij het instappen voor de vrij lage dakrand, waartegen men gemakkelijk het



hoofd stoot, is echter vooral voor de achterpassagiers wel gewenst.

De inwendige afmetingen zijn ongeveer even groot als bij de 2 CV en derhalve voor een kleine wagen zeer royaal in alle drie dimensies. Als de voorbank in zijn achterste stand staat is de been- en knieruimte voor een lange achterpassagier echter wel iets aan de krappe kant, een eigenschap trouwens waaraan ook menige grotere wagen mank gaat. Niet geheel acceptabel achten we het feit dat de voorbank niet onder het rijden versteld kan worden en dat deze verstelling alleen kan plaatsvinden door de bank met twee personen geheel op te lichten. Waardering daarentegen voor de mogelijkheid om de twee zitbanken geheel uit de wagen te nemen (à la





2 CV), waardoor de Ami gemakkelijk in een „slaapwagen” is te herscheppen en het bovendien overbodig is om op een vakantietocht tuinstoelen mee te nemen. De zitbanken zijn voor wat de vorm betreft voor ieder van de vier inzittenden aan de lichaamsvorm aangepast en zitten buitengewoon comfortabel. Vorm en afmetingen van de zittingen die een rubber-bandenvering hebben en met een dikke laag schuimrubber zijn bedekt, zijn zodanig dat ook lange personen behoorlijk steun onder hun bovenbenen hebben.

Tezamen met de uitstekende vering van de Ami verschaft de fauteuil-achtige zit aan de inzittenden een voortreffelijk rijcomfort, hetwelk op een dusdanig hoog niveau ligt, dat het door slechts enkele andere (en dan alleen grotere en duurdere) wagens wordt geëvenaard.

Zoals reeds werd opgemerkt is de vering van de Ami 6 vrijwel gelijk aan die van de 2 CV en in feite in de automobielwereld uniek. Elk der vier wielen is opgehangen aan een in langsrichting scharnierende arm die door middel van trekstangen is verbonden met een schroefveer, welke zich in een horizontale en verend aan het chassis bevestigde bus bevindt. In een dergelijke bus waarvan er aan iedere kant van de wagen één zit, is zowel de schroefveer van een voorwiel als de veer van het corresponderende achterwiel ondergebracht.

De constructie is zodanig uitgevoerd, dat de bewegingen van het ene wiel gedeeltelijk aan het zich aan de overeenkomstige kant bevindende andere wiel worden doorgegeven en de carrosserie geen schokken krijgt te verwerken. Bij het rijden over oneffenheden maakt de wagen bijna uitsluitend zuiver ver-

ticale en zacht wiegende bewegingen. Stugheid en stoten zijn de vering van de Ami volkomen vreemd en ongeacht de snelheid waarmee wordt gereden, worden zowel ribbels en gaten als golvingen in het wegdek uitstekend verwerkt.

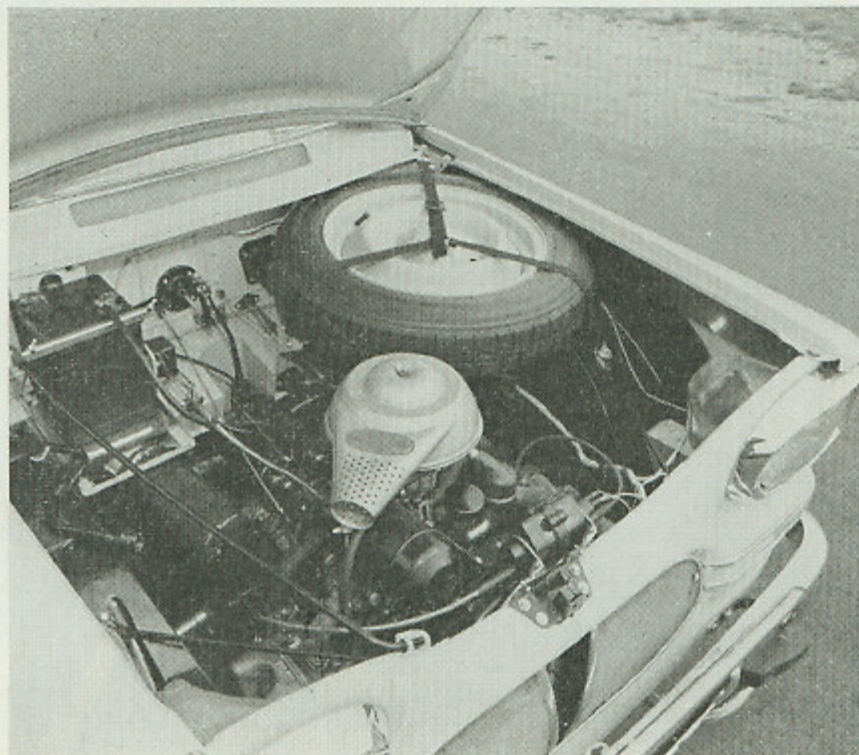
Minder deining als 2 CV

De veerdemping, die met traagheidschokbrekers bij elk wiel en met wrijvingsschokbrekers in elk der scharnierpunten van de wielarmen geschiedt, is voor wat de laatste betreft iets zwaarder uitgevoerd dan bij de 2 CV, waardoor het, van de 2 CV bekende en door sommigen nogal als hinderlijk onderhouden, deinen bij de Ami vrijwel niet optreedt. Ook het sterke vooroverduiken

bij het remmen is hierdoor volledig ondervangen.

Daarentegen helt de wagen in bochten wel sterk over, een eigenschap die echter door stevige zit en door de stroeve wollen bekledingsstof voor de inzittenden minder hinderlijk is als ze lijkt. De bochtvastheid van de Ami 6 die in standaarduitvoering met Michelin X-banden is uitgerust, is overigens bijzonder goed.

Is van alle Citroëns de goede wegligging een van de sterkste punten, ook de Ami kan op uitstekende rijkwaliteiten bogen. Weliswaar is de wagen als geheel in de eerste plaats afgestemd op een maximum aan comfort en stempelen de grote veringssoeplesse alsmede de sterke



In het voore compartiment huist een horizontale tweecilinder kopklepmotor die de wagen op de voorwielen aandrijft door middel van twee korte assen die elk van twee kruiskoppelingen zijn voorzien.

overhelling van de bovenbouw in een bocht hem niet tot een auto met sportieve rijkwaliteiten, aan de uitstekende wegligging van de Ami als zodanig doet dit weinig af. De nieuwe Citroën is weinig gevoelig voor zijwind en ligt ook op een slecht wegdek tot bij de topsnelheid zeer rustig en stabiel op de weg, zodat op elk plaveisel een hoog rijtempo gehandhaafd kan worden.

Een van de twee ventilatiekleppen in het dashboard waarmee de luchtverversing in het interieur wordt geregeld. Met het rechtsonder zichtbare handeltje wordt de hoeveelheid van de toe te voeren lucht bepaald; de richting van de luchtstroom wordt geregeld met het langwerpige schuifklepje.

Zoals bij wagens met voorwielaandrijving vrijwel algemeen is, wordt bij gasgeven in een bocht een sterke onderstuurneiging merkbaar en moet onder die omstandigheden stevig aan het stuurwiel worden getrokken. Onder normale omstandigheden draait het stuurwiel van de Ami echter betrekkelijk licht. De wagen heeft een direct en precies werkende tandheugelbesturing die volkomen reactievrij is. Het van de 2 CV bekende hinderlijke rukken in het stuur in een scherpe bocht is bij de Ami dank zij de dubbele kruiskoppelingen in de twee aandrijfassen totaal afwezig.

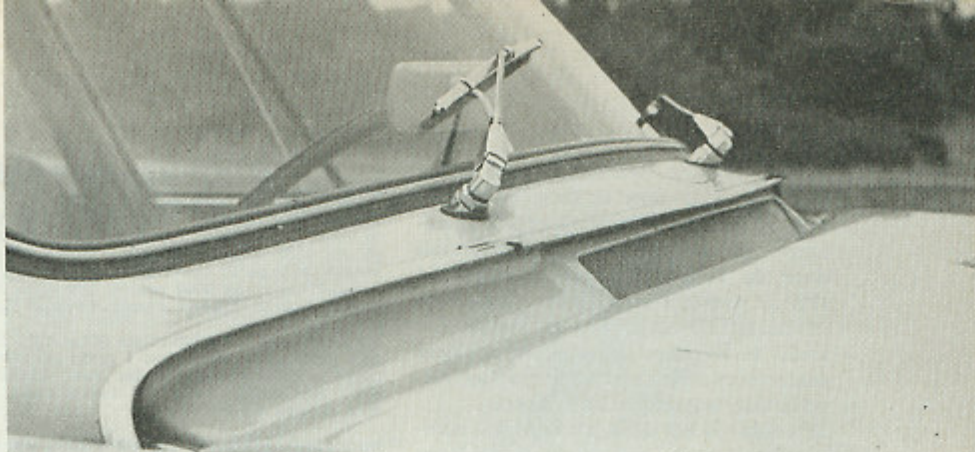
De remmen van Citroëns nieuwste produkt zijn volledig voor hun taak berekend en houden de wagen ook bij krachtig afremmen in het juiste spoor. Alleen is naar onze smaak de benodigde pedaaldruk wat aan de hoge kant. Lof daarentegen voor de handrem die voldoende capaciteit heeft om zonder hulp van de voetrem de wagen binnen korte afstand tot stilstand te brengen.

Behoorlijke top- en kruissnelheid, beperkt optrekvermogen

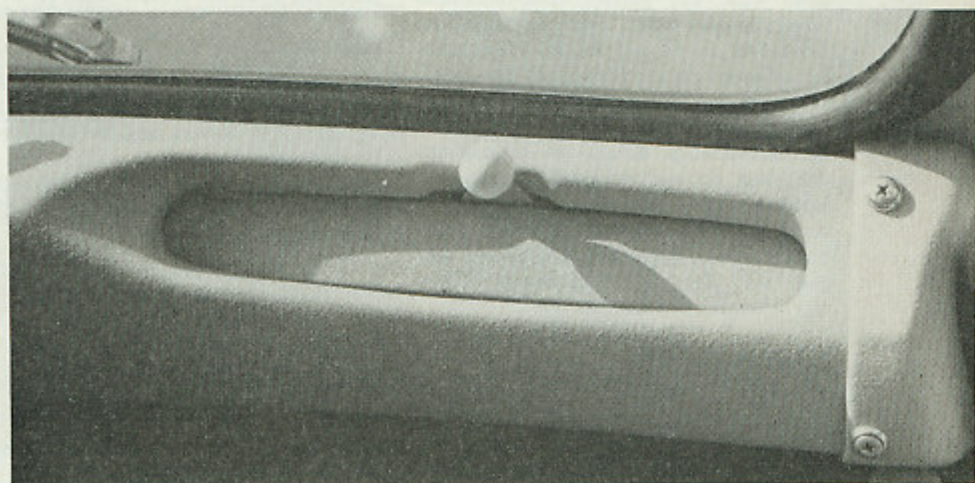
De tweecilinder viertakt-boxermotor die een zuigerverplaatsing heeft van 602 cc, levert volgens de SAE-normen een maximum vermogen van 22 pk bij 4500 toeren per minuut, daarmede de Ami in staat stellend een gechronometreerde topsnelheid van 105 km per uur te ontwikkelen.

Hoewel het acceleratievermogen beduidend beter is dan van de 2 CV tonen de cijfers toch duidelijk aan dat de Ami 6 voor wat zijn optrekcapaciteit betreft bij de qua aanschaffingsprijs vergelijkbare

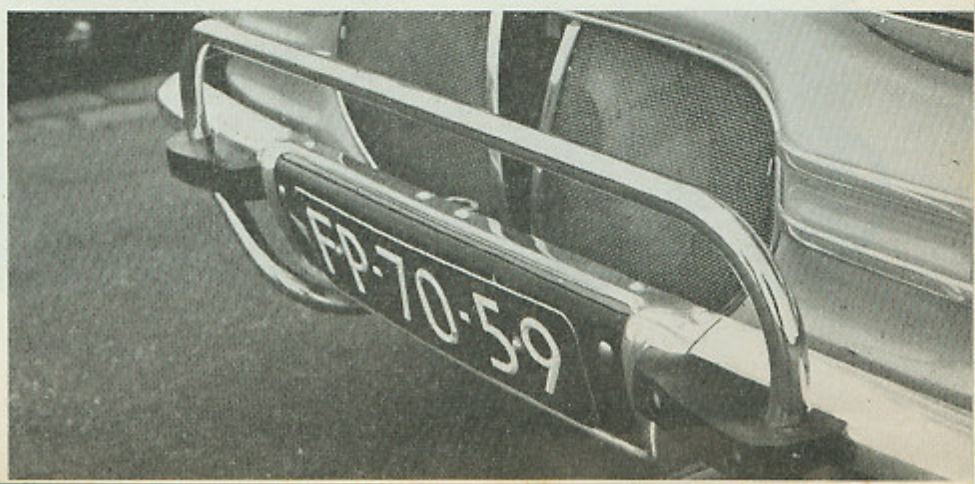
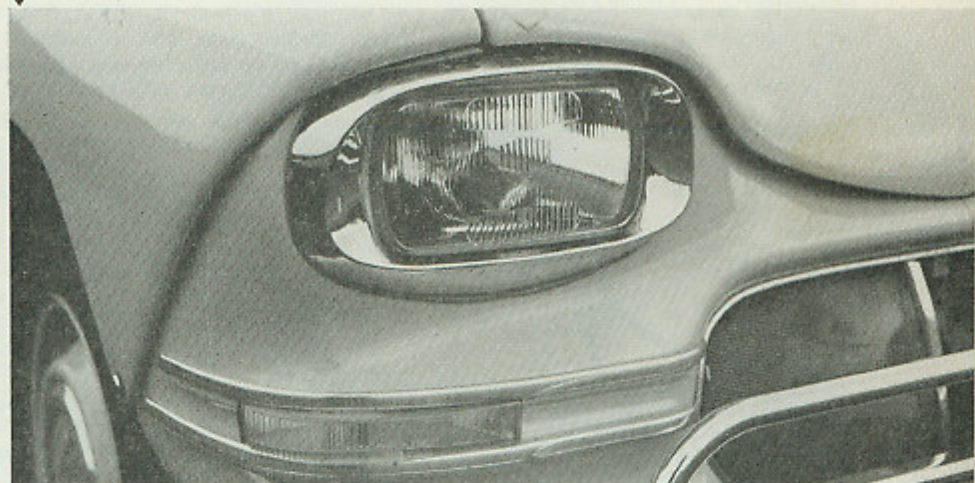
De bumpers zijn van aluminium en met rubber stootblokken uitgerust. Vóór is tevens een „overrider” aangebracht.



De ventilatielucht naar de dashboardkleppen wordt via een opening in het torpedofront aangevoerd.



Ter verkrijging van een zo groot mogelijk lichteffect zijn de rechthoekige koplampen van driedelige reflectors voorzien.



andere merken belangrijk ten achter staat. Enerzijds door de mogelijkheid om ook op een slecht wegdek een hoog rijtempo te onderhouden en anderzijds door de hoge maximum kruissnelheid van de wagen, die gelijk is aan de topsnelheid, behoeft de met de nieuwe Citroën te bereiken gemiddelde snelheid echter normaliter niet voor die van vergelijkbare wagens onder te doen.

Uiteraard is het door het beperkte acceleratievermogen wel noodzakelijk om tamelijk veel te schakelen, een bezigheid die overigens in het geheel geen moeite kost want het perfect functionerende schakelhandelt werkt uitermate soepel en licht. Net als bij het Eendje is de schakelhefboom als een duw-, trek- en draaistang in het dashboard uitgevoerd en bevindt de grote knop ervan zich onder het onmiddellijk bereik van de bestuurder. Van de vier versnellingen zijn de hoogste drie uitstekend gesynchroniseerd, terwijl de eerste versnelling zogenaamd half-gesynchroniseerd is, wat zeggen wil, dat de synchromesh alleen werkt beneden 5 km per uur.

Vierde is overdrive

De hoogste versnelling heeft het karakter van een overdrive en wordt normaal niet beneden 65-70 km per uur ingeschakeld. Daar de grenswaarde voor het gebruik van deze versnelling bij ongeveer 55 km per uur ligt, is ze in stadsverkeer niet bruikbaar, zodat men bin-

GEGEVENS VAN DE CITROËN AMI 6

Motor: Horizontale tweecilinder viertaktmotor, luchtgekoeld. Boring 74 mm; slag 70 mm; cilinderinhoud 602 cc; compressieverhouding 7,4 : 1; max. vermogen 22 SAE-pk bij 4500 toeren per min.; max. koppel 4,1 kgm bij 2800 toeren per min.; spec. vermogen 36,6 pk/l; spec. gewicht 23,6 kg/pk; motortoerental bij 60 km per uur in hoogste versnelling circa 2600 toeren per min. Solex valstroomcarburateur type 30PBI en mech. benzinepomp; inhoud benzinetank 25 liter. Accu 6 Volt, 45/50 Amp. uur.

Transmissie: Enkelvoudige plaatkoppeling met vier-versnellingsbak waarvan 2, 3 en 4 zijn gesynchroniseerd en 1 semi-gesynchroniseerd. Aandrijving op de voorwielen d.m.v. twee korte assen die ieder twee kruiskoppelingen bevatten. Overbr. verh. 1ste versn. 5,62; 2de versn. 2,90; 3de versn. 1,92; 4de versn. 1,32; achteruit 5,62. Reductie kroonwiel-pignon 3,625 : 1.

Onderstel: Platformchassis; vering als bij 2 CV, onafhankelijk op alle wielen met langsvoren, vier traagheids- en vier wrijvingschokbrekers. Voetrem hydraulisch op alle wielen; handrem mech. op voorwielen; totaal remvoeringoppervlak 566 cm². Stuurinrichting met tandheugel en rondsel; draaicirkel 11,40 m. Banden 125 x 380 (Michelin X).

Maten en gewicht: Lengte 3,865 m; breedte 1,52 m; hoogte 1,485 m; wielbasis 2,39 m; spoorbreedte vóór 1,26 m; achter 1,22 m. Rijklaar gewicht 630 kg.

Prijs: Citroën Ami 6 f 5.600,—¹⁾

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

Prestaties: Correcties instrumenten: van de door ons geteste wagen wees kilometerteller ruim 1 % te veel aan; de afwijking van de snelheidsmeter varieerde van plm. 2,5 tot plm. 4,5 %.

Acceleratietijden: De onderstaande cijfers zijn het gemiddelde van verschillende in tegengestelde richtingen uitgevoerde metingen, uitgevoerd bij droog, zonnig weer met een vrij straffe wind. Belasting 2 personen. Schakelsnelheden volgens snelheidsmeter 30-60 en 90 km per uur.

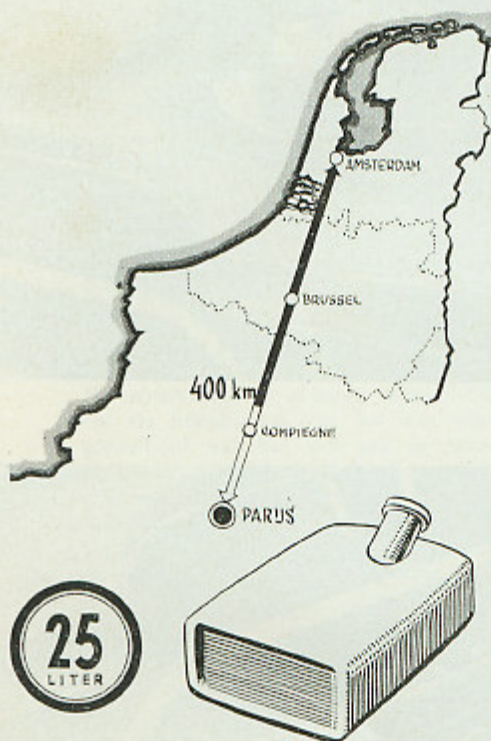
Snelheidsmeter	Werkelijke snelheid	Tijd
0-40 km/u	39 km/u	7,5 sec.
0-60 km/u	57,5 km/u	14 sec.
0-80 km/u	77 km/u	25 sec.
0-100 km/u	95,5 km/u	52,5 sec.

Maximum kruissnelheid: 105 km per uur.

Maximum kruissnelheid: 105 km per uur.

Benzineverbruik: Over bijna 1.000 kilometer gemeten gemiddeld 1 op 16.

¹⁾ f 5.550,—.



nen de bebouwde kom normaliter op de tweede en derde versnelling is aangewezen. De laatste reikt van 35 tot 90 km per uur en is daardoor als „inhaalversnelling” bijzonder geschikt.

Aangezien Citroëns nieuwste schepping op weinig gas veel vlotter reageert dan de 2 CV is het geen typische „gas op de plank-wagen” zoals de kleinste Citroën. Bij passeermanoeuvres op de buitenweg zal men ter verkrijging van een zo kort mogelijke inhaaltijd echter vaak wel het gaspedaal van de Ami geheel intrappen.

Tegenover het beperkte motorvermogen staat als voordeel het lage benzineverbruik van de wagen, hetwelk volgens onze metingen over bijna 1.000 km precies 1 op 16 bedroeg.

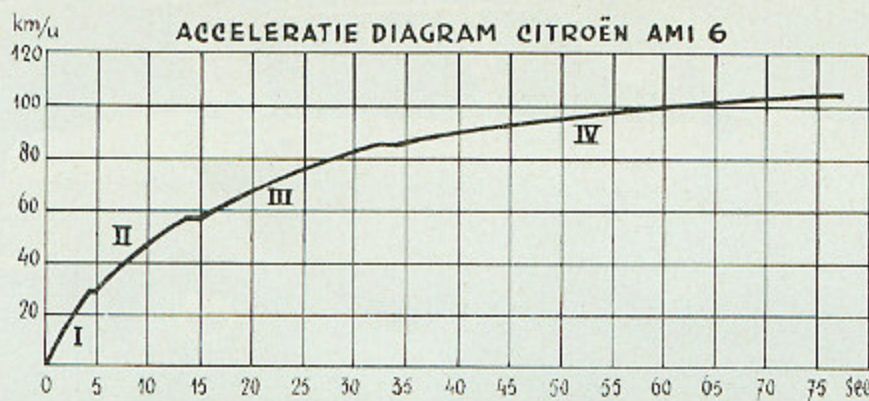
Bij de beoordeling van het geluidsniveau van de motor dient men uiteraard in aanmerking te nemen dat een luchtgekoelde motor ten aanzien van dit punt altijd iets bij 'n watergekoelde krachtbron ten achter staat. Ook van de Ami 6 is de motor duidelijk hoorbaar en bij het accelereren zelfs tamelijk luidruchtig. Zodra de snelheid echter constant wordt gehouden en ongeacht of deze snelheid zich op een laag of op een hoog niveau bevindt, is de Ami in het geheel niet lawaaiig meer. Ook van transmissie- en

rijwindgeruis ondervinden de inzittenden geen enkele hinder. Wel is echter bij lage snelheden op klinkers en op kei-bestratingen een door de X-banden veroorzaakte soms vrij sterke carrossieresonans waarneembaar.

Goed verzorgd koetswerk

Zowel aan de uiterlijke afwerking van de carrosserie als aan de inwendige uitvoering daarvan is veel aandacht besteed. De twee zitbanken zijn met een soort wollen stof overtrokken terwijl de portieren bekleed zijn met vinyl.

Het dashboard dat enigszins aan dat van de grote Citroëns doet denken, is aan de onderkant door een rubberrand afgeschermd en bevat twee vakken voor het opbergen van kleine voorwerpen. De instrumenten zijn in een afzonderlijk paneel overzichtelijk achter het aan de ID en DS ontleende éénspakige stuurwiel gegroepeerd en omvatten een zeer duidelijke snelheidsmeter, een kilometerteller en een benzinestandmeter benevens een controlelampje voor de dynamo. Een oliedrukverklapper en een controlelampje voor de richtingaanwijzers zijn niet aanwezig. Controle op de richtingaanwijzers dient derhalve uitsluitend op het gehoor te geschieden. Het tikken van de clignoteurautomaat is overigens



duidelijk genoeg om het ontbreken van een visuele verklikker niet als een bezwaar te kunnen aanmerken.

Voor de plaatsing van de bedieningsorganen in de Ami 6 niets dan lof, want alle knoppen, schakelaars en handels nemen een zodanige positie in, dat de bestuurder ze met een minimum aan inspanning kan bereiken.

Binnenspiegel onjuist geplaatst

Het grote glasoppervlak geeft de inzittenden naar alle kanten een goed uitzicht, dat dank zij de dunne voorruit-

spijlen niet door dode hoeken wordt belemmerd. Echter hebben we kritiek op de binnenspiegel die dermate laag (aan de bovenkant van het dashboard) is geplaatst dat de bestuurder wel de toppen van de bomen, maar niet of nauwelijks het achteropkomende verkeer kan zien.²⁾ Waardering evenwel voor de elektrische ruitwissers, die een groot deel van de voorruit bestrijken en nage-
noeg geruisloos functioneren.

Hoewel de zomer uiteraard niet het meest geschikte jaargetijde is om zich een oordeel over de capaciteit van de

verwarmingsinstallatie te vormen, menen we toch met voldoende zekerheid te hebben kunnen vaststellen, dat het verwarmingssysteem van de Ami 6 genoeg warmte levert om bij licht vriezende weer een aangename temperatuur in de wagen te brengen.

Over de ventilatiemogelijkheden zijn we evenwel niet helemaal te spreken, want de wagen heeft alleen twee ventilatiekleppen in het dashboard en betrekkelijk kleine schuiframen in de voorportieren. Bij een auto uit de prijsklasse van de Ami 6 mag men feitelijk toch op zijn minst draairamen in de voorportieren en bovendien een afzonderlijke ventilatiemogelijkheid voor de achterpassagiers verlangen.³⁾

Gaat het hier dus om een punt dat voor de nieuwe Citroën nogal negatief uitvalt, een gunstig oordeel kan worden uitgesproken over de kofferruimte die forse afmetingen heeft en een grote hoeveelheid bagage kan bergen. Het reservewiel zal men in de bagageruimte tevergeefs zoeken want dit is in het motorcompartiment ondergebracht.

Rijcomfort sterkste punt

Of een nieuw type auto populair wordt, is voornamelijk afhankelijk van het aantal aantrekkelijke eigenschappen dat hij ten opzichte van zijn concurrenten bezit. Met een catalogusprijs van f 5.600,—¹⁾ valt de Ami 6 in een prijsklasse waarin enkele zeer aantrekkelijke aanbiedingen thuishoren. Hoewel de nieuwe Citroën in vergelijking met elk van deze merken aan acceleratievermogen tekort komt, staat hij voor wat het rijcomfort en de bedrijfszuinigheid betreft aan de top, welke eigenschappen ongetwijfeld voor velen voldoende zwaar tellen om de Ami 6 een goede toekomst te kunnen voorspellen.

De nieuwe Citroën heeft een smaakvol dashboard, dat aan de onderkant door een zachte rubberrand is afgeschermd. Kritiek hebben we op de binnenspiegel waarin het achteropkomende verkeer niet of nauwelijks is te zien.²⁾

1) De in dit artikel genoemde prijs kon inmiddels worden verlaagd tot f 5.450,—.

2) Van fabriekswege is de uitvoering van de achteruitkijkspiegel inmiddels verbeterd.

3) Dit aan de eerste wagens klevende bezwaar is door de fabriek onderkend en verholpen. De achterste zijruit zijn nu op dezelfde manier te openen als de voorste.

4) De toegankelijkheid van de bagageruimte is inmiddels ook nog verbeterd, omdat het deksel nu van buitenaf geopend en gesloten kan worden d.m.v. drukknop en sleutel.

De bagageruimte heeft forse afmetingen en kan een grote hoeveelheid goederen bergen.⁴⁾

