

Rijervaringen
met de



Na de veranderingen, die Citroën enige tijd geleden bij de Dyane doorvoerde, lag het min of meer voor de hand, dat ook iets aan de Ami zou worden gedaan, in het bijzonder wat het motorvermogen betreft. Immers, toen de Dyane de Ami-motor kreeg, was er weinig verschil in prestaties meer tussen beide modellen en een duidelijk verschil is toch wel nodig om de aanschaffing van het duurdere model aantrekkelijk te maken (overigens liep juist dezer dagen de Dyane weer wat van zijn achterstand in!).

De vermogenstoename van 28 tot 35 SAE-pk werd niet door vergroting van de cilinderinhoud verkregen — deze bleef 602 cc —, maar door verhoging van de compressieverhouding van 7,75 tot 9 : 1, alsmede door het toepassen van grotere kleppen, andere cilinderkoppen en een dubbele Solex-carburateur. Het grotere vermogen wordt nu echter pas bij 5750 omw/min bereikt, terwijl het maximum bij de vorige versie reeds bij 4750 omw/min beschikbaar kwam. Het koppel is in mindere mate toegenomen, maar eveneens met een stevige toerentalverhoging gepaard gaande; de 4,3 mkg werd voorheen bij 3000 omw/min bereikt, de huidige 4,7 mkg echter pas bij 4750 omw/min.

De veranderingen hebben hun invloed op de prestaties niet gemist. We hebben dit duidelijk kunnen constateren tijdens een snelle rit naar de Franse zuidkust en terug, waarbij op wegen met nog vrij intensief vakantieverkeer een gemiddelde van rond 70 km/u werd gehaald, hetgeen

over dit traject met van huis uit veel snellere wagens nauwelijks te overtreffen valt.

Het benzineverbruik schommelde hierbij tussen 1 op 14 en 1 op 15, de prestaties in aanmerking genomen zeer gunstige cijfers dus. Door de rendementsverbeteringen aan de motor is het verbruik bij overeenkomstige rijsnelheden duidelijk lager dan dat van de vorige versie, ondanks de kleine vergroting van de eindreductie, waardoor de motor nu iets meer toeren maakt. Door de hogere compressieverhouding is echter het al dan niet gebruiken van superbenzine geen punt van discussie meer.

Er zijn thans twee personenwagenuitvoeringen van de Ami, die slechts op het punt van wat meer of minder luxe van elkaar verschillen. Ook van de combi-uitvoering, waar verhoudingsgewijs veel vraag naar is, zijn er twee typen; neembare maar niet opklapbare achterbank. Dit type heeft een kunstleren bekleding en een opklapbare achterbank. Daarnaast bestond er tot voor kort een Confort-versie met doorlopende voorbank, stoffen bekleding en een wel uitde Break Commercial, het onderwerp van deze test, heeft echter plaats moeten maken voor de al geruime tijd geleden aangekondigde Break Club, die nu binnenkort leverbaar zal zijn. Dit wat duurdere model is te vergelijken met de vroegere Confort, maar is luxueuzer uitgevoerd met gescheiden voorstoelen met verstelbare rugleuning, dubbele koplampen en eveneens stoffen bekleding.

CITROËN

Ami 6 Break

Motor

Luchtgekoelde tweecilinder boxer-motor, voorin geplaatst. Dezelfde cilinderinhoud — 602 cc — als voorheen, maar motor nu vrij sterk opgevoerd. Vermogen 35 SAE-pk bij 5750 omw/min, koppel 4,7 mkg bij 4750 omw/min. Specifiek vermogen 58,1 pk/l, een normale waarde voor een moderne motor en aanmerkelijk hoger dan 46,6 pk/l van vorige editie. Specifiek gewicht van 20,6 kg/pk gunstiger dan voorheen, maar nog steeds aan de hoge kant.

Prestaties

Topsnelheid 123 km/u, aanmerkelijk hoger dan indertijd geteste Break (104 km/u). Volgens fabrieksopgave loopt personenwagenmodel nog iets sneller. Acceleratie vanaf stilstand eveneens duidelijk beter, maar verdoortrekken in versnellingen blijft noodzakelijk.

Trekkracht bij lage toerentallen wel iets verbeterd, echter nog steeds gering; hetzelfde geldt voor trekkracht in vierde versnelling. Desondanks kan men goed met het andere verkeer meekomen, ook op bergtrajecten; inhaalmanoeuvres daarentegen leveren nog altijd meer problemen op dan bij concurrerende wagens. Deze problemen zijn nu echter naar hogere rijsnelheden verschoven.

Hoogste versnelling in stadsverkeer wel bruikbaar; wegens geringe trekkracht bij die snelheid is dit echter van weinig praktische betekenis.

Benzineverbruik

Evenals voorheen bijzonder gunstig en bij gelijke rijsnelheid zelfs nog lager dan van vorige model. Gebruik superbenzine nu noodzakelijk in verband met hogere compressieverhouding. Gemiddeld verbruik over buitenwagetrajecten lager dan bij Dyane met de (nu ex-) Ami-motor. Praktijkgemiddelde zal variëren tussen 1 op 13 en 1 op 16. Tankinhoud (25 l) aan de kleine kant.

Transmissie

Vier-versnellingsbak, waarvan eerste versnelling niet is gesynchroniseerd. Overbrengingsverhoudingen van bak, afgezien van kleine wijziging bij tweede versnelling, niet veranderd, maar eindreductie vergroot van 3,625 tot 3,875, waardoor motor bij gegeven rijsnelheid wat meer toeren maakt. Gemakkelijke, zij het van het gangbare patroon afwijkende schakeling met dashboardhandel. Thans mogelijk rechtstreeks vanuit vierde naar elke andere versnelling terug te schakelen.

Zeer directe maar toch lichte bediening; goed functionerende synchromeshes. Voorwielaandrijving met ho-

mokinetische koppelingen.

Koppeling komt soepel in aangrijping en vergt slechts weinig pedaalcracht.

Besturing

Zeer direct en precies, maar bediening vraagt wat meer inspanning dan normaal, vooral bij lage rijsnelheden. Weinig verschil in stuurkarakter bij trekkende en niet-trekkende motor, hetgeen uiteraard ook verband houdt met laag motorvermogen. Stuurreacties als gevolg van voorwielaandrijving doen zich, dank zij homokinetische koppelingen, nauwelijks voor.

Koersvastheid op rechte weg

Bijzonder positief, waardoor zeer rustige besturing, die vooral op lange trajecten weldadig aandoet. Oneffenheden hebben geen invloed op koers, zijwind veroorzaakt alleen overhellen van carrosserie.

Gedrag in bochten

Eveneens uitstekend, hoewel door sterk overhellen van carrosserie — bij testexemplaar nog geprononceerder dan vroeger geteste modellen — de lust tot pittig bochtenwerk spoedig vergaat. Op bergtrajecten met scherpe haarspeldbochten vormt dit overhellen zelfs een snelheidsbeperkende



TESTRAPPORT

Autokampioen roadtest nr 34/'68 Merk Citroën

Model Ami 6 Break Commercial

Kenteken 78 - 16 - GP

Kilometerstand begin test 2983

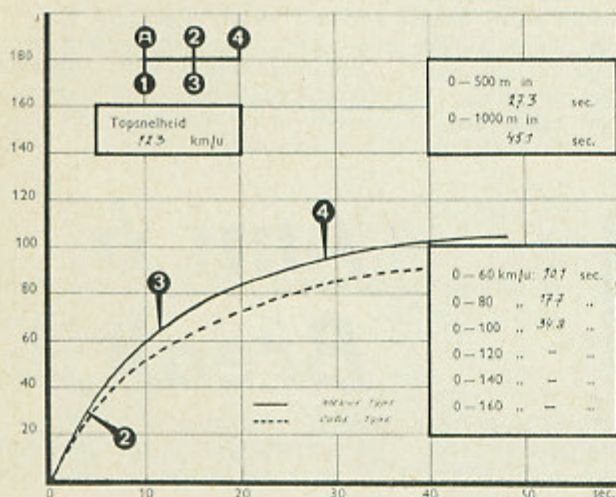
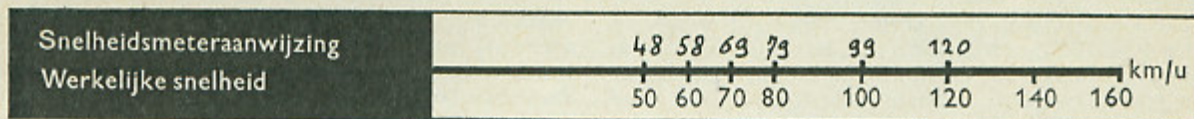
einde test 7907

Gemonteerde banden Michelin X

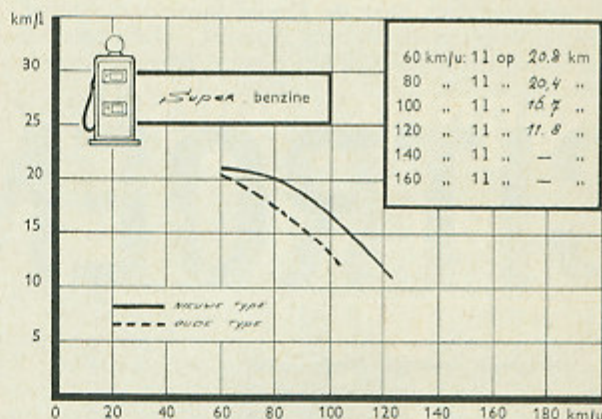


MEETRESULTATEN

Onderstaande cijfers zijn het resultaat van diverse metingen in tegengestelde richting, die werden verricht met een belasting van 2 personen (150 kg). Alle vermelde snelheden zijn werkelijke snelheden.



Afwijking km teller
minder dan 1%



Acceleratie in hoogste versnelling

60-80 km/u	18,6 sec
80-100 km/u	27,1 sec
100-120 km/u	- sec
120-140 km/u	- sec

Snelheidsbereik in versnellingen

I	0 - 35 km/u
II	10 - 70 km/u
III	25 - 105 km/u
IV	40 - 123 km/u

Geluidsniveau in wagen

60 km/u	71 dB (A)
80 km/u	75 dB (A)
100 km/u	81 dB (A)
120 km/u	- dB (A)
140 km/u	- dB (A)
160 km/u	- dB (A)
topsnelheid	86 dB (A)

Weersomstandigheden tijdens metingen

windrichting 30° op de rijbaan
windsnelheid 15 km/u
temperatuur 18 °C
barometerstand 1024 mb
relatieve vochtigheidsgraad van de lucht 66 %

Stuuruitslag en draaicirkels

Stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts 2 1/4 omwentelingen.
Draaicirkel buitenkant carrosserie 11,05 m, buitenkant voorwielen 10,6 m.

Brandstofverbruik

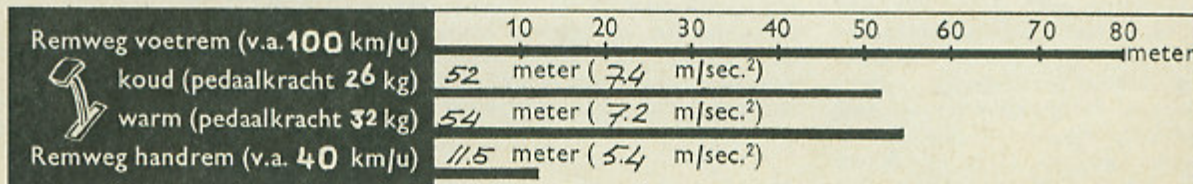
(aantal km's per liter) gemeten over 63 km buitenwegtraject, bij

gem. snelheid:

60 km/u	18,1 km/liter
70 km/u	16,9 km/liter
80 km/u	14,0 km/liter
90 km/u	11,1 km/liter

Gewichtsverdeling (%) en inverting (mm)

met 150 kg = 2 pers.:
vóór 57 %: 38 mm
achter 43 %: 33 mm
met 350 kg = max. toelaatb. belasting:
vóór 50,4 %: 30 mm
achter 49,6 %: 105 mm



factor, maar ook in flauwe bochten is het nog hinderlijk.

Overigens volgt de wagen nauwkeurig de hem opgelegde koers, uitbreken komt niet voor en dribbelverschijnselen zijn onbekend.

Handelbaarheid en bediening

Bediening vraagt enige aanpassing, maar stelt verder geen problemen. Goed uitzicht, voor- en achterzijde goed gemarkeerd.

Vering

Bijzonder soepel en comfortabel. Kleine zowel als grote oneffenheden worden goed verwerkt. Enige neiging tot nadeinen, speciaal met toenemen van wagenbelasting; bij volle belasting sterke doorhang aan achterzijde, zonder dat dit een negatieve invloed op de rijeigenschappen heeft. Stand van koplampen kan van binnenuit worden aangepast.

Algeheel comfort

Staat dank zij uitermate rustige besturing en soepele vering op hoog peil. Het hoge geluidsniveau is op de lange afstand wel storend, maar doet aan algeheel comfort niet veel af. Dit geluid komt van zowel de banden als de motor, welke laatste bij hoge toertallen veel herrie maakt. Resonanties van carrosserie, die bij een vroeger testmodel aanleiding tot kritiek gaven, treden bij deze versie veel minder op.

Windgeruis neemt geen hinderlijke vormen aan, wel is er enig geruis via de ventilatiekanalen. Wat gedrongen zitpositie, mede door lage en vrij vlakke opstelling van stuurwiel.

Remmen

Rondom trommelremmen, geen gescheiden circuits. Bereikbare vertraging zeer hoog, benodigde pedaalkracht redelijk. Voorwielen vertonen lichte neiging tot blokkeren, wagen blijft echter keurig in rechte spoor. Ook met handrem zeer hoge vertraging bereikbaar.

Carrosserie

Vierdeurs op platformchassis. Laadklep scharniert aan bovenzijde. Afwerking summier en weinig verbloemend, maar wel netjes.

Interieurruimte

Voorin voldoende, achterin wat krappe knieruimte wanneer stoelen ver naar achteren zijn geschoven.

Bagageruimte

Met achterbank in normale stand biedt combi het voordeel, dat men een grote stapelhoogte heeft, althans voor zover achteruitzicht niet wordt belemmerd. Bij werken met standaardkoffers

ferset is „gestouwd” tot de hoogte van de achterbankrugleuning.

Onder koffervloer (de vroegere plaats van het reservewiel, dat nu onder de motorkap huist) is ook nog een bruikbare ruimte. Voorts pakjesplank onder dashboard.

Wanneer achterbank is weggekanteld beschikt men uiteraard over veel meer ruimte, maar dit weggantelen is minder eenvoudig dan het lijkt, speciaal in verband met de voorstoelen. Laadklep heeft onhandige handgreep.

Zitplaatsen

Zeer eenvoudige, maar comfortabele stoelen met iets steviger zitting dan in andere modellen, zulks dank zij kunstleren bekleding. Kwaliteit van kunstleer echter verre van bevredigend bij warm weer. Verplaatsbaarheid van voorstoelen naar achteren nauwelijks toereikend.

Veiligheid

Uitstekende rijeigenschappen, zeer rustige besturing. Zeer goede remmen, echter geen gescheiden circuits. Enkele uitspringende delen op kniehoogte. Bevestigingsvoorzieningen voor gordels. Geen kindersloten op achterportieren. Korte stuurkolom.

Dashboard

Maakt wat rommelige indruk, maar alle apparatuur ligt goed onder handbereik. Zeer nauwkeurige snelheidsmeter. Meteraanwijzers voor benzinevoorraad en ladingstoestand van accu. Controlelampjes voor groot licht, acoustische signalering voor clignoteurs.

Verwarming en ventilatie

Verbeterde verwarming: geen rechtstreekse toevoer van koellucht van cilinders meer, maar nu verse lucht, die via warmtewisselaars wordt verwarmd. Capaciteit in dit jaargetijde niet te beoordelen. Goede ventilatie met rechtstreekse toevoer van buitenlucht, welke echter niet naar voetenruimte kan worden geleid.

Schuifruit in voorportieren nu alle verplaatsbaar (voorheen alleen de achterste), hetgeen ook een tochtvrije ventilatie bevordert. Ook schuifruit in achterportieren.

Verlichting en signalering

Hoofdverlichting met uitstekende lichtopbrengst; goed waarneembare stadslichten. Dimschakelaar aan stuurkolom. Dimlichtsignalering alleen mogelijk bij ingeschakelde stadslichten.



Bij het manipuleren met onze standaard kofferset werd de rugleuning van de achterbank als hoogste grens aangehouden. Nog hoger „stouwen” beperkt het achteruitzicht. Met weggekantelde achterbank kan vanzelfsprekend heel wat meer bagage worden vervoerd. Maten van de koffers: I = 56 x 36 x 15 cm (= 30 liter); II = 65 x 45 x 17 cm (= 50 liter); III = 75 x 54 x 20 (= 80 liter).



Belangrijkste gegevens

Motor: luchtgekoelde tweecilinder boxermotor, voorin geplaatst. Klepbediening door lichtstangen en tulmeelaars. Nokkenasandrijving d.m.v. tandwielen. Krukaslagering tweevoudig. Cilinderinhoud 602 cc, boring 74 mm, slag 70 mm, compressieverhouding 9 : 1. Maximum SAE-vermogen 35 pk bij 5750 omw/min. Max. SAE-koppel 4,7 mkg bij 4750 omw/min. Specifiek vermogen 58,1 pk/l. Specifiek gewicht 20,6 kg/pk. Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 22,0 km/uur. Solex valstroom carburateur met handbediende choke. Elektrische installatie 12 V, accu 30 Ah, wisselstroomgenerator, vermogen 290 W.

Transmissie: voorwielaandrijving. Mechanisch bediende koppeling. Vierversnellingsbak, waarvan de eerste versnelling niet is gesynchroniseerd. Dashboardschakeling. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 5,61, 2e versn. 2,56, 3e versn. 1,92, 4e versn. 1,31, achteruit 5,61. Reductie eindoverbrenging 3,875.

Onderstel: vierdeurs carrosserie met platformchassis. Voor en achter onafhankelijke wielophanging aan langsarmen links en rechts gekoppeld door trekstangen en horizontale schroefveren. Rondom hydraulische telescoopschokdempers aan de wieldragarmen en traagheidsschokdempers aan de wielen. Remsysteem met rondom trommelremmen. Handrem op de voorwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Bandenmaat 135 x 380, met binnenband.

Maten en gewicht: wielbasis 240 cm, spoorbreedte voor 126 cm, achter 122 cm. Totale lengte 396 cm, breedte 152 cm, hoogte 152 cm. Totaal gewicht (rijkbaar, volle tank) 720 kg. Max. draagvermogen 350 kg. Inhoud benzinetank 25 l.

Geschiktheid als caravan-trekker: totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 m boven de zeespiegel:

10% helling — 1660 kg 14% helling — 1350 kg 18% helling — 1123 kg
12% helling — 1490 kg 16% helling — 1218 kg 20% helling — 1057 kg.

Voor toeristisch gebruik kunnen caravans tot ca 360 kg afleveringsgewicht worden getrokken. Gezien de geringe cilinderinhoud zal slechts bij uitzondering in de hoogste versnelling kunnen worden gereden. In dit verband biedt een vouwkampeerwagen meer mogelijkheden.

Interieurafmetingen:

Voor:

breedte over de voorbank	124 cm
afstand zitting tot dak	100 cm
diepte zitting	48 cm
hoogte rugleuning	56 cm
hoogte zitting	26 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning max.	42 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning min.	28 cm
afst. stuurwiel tot zitting gem.	56 cm
afst. rempedaal tot zitting max.	44 cm
afst. rempedaal tot zitting min.	30 cm

Achter:

breedte over de achterbank	110 cm
afstand zitting tot dak	94 cm
diepte zitting	46 cm
hoogte rugleuning	48 cm
hoogte zitting	31 cm
afst. rugl. tot rugl. max.	66 cm
afst. rugl. tot rugl. min.	52 cm

Laadruimte (zie schetsje hieronder):

A	93 cm	E	93 cm
B	78 cm	F	130 cm
C	142 cm	G	92 cm
D	76 cm	H	4 cm
		I	3 cm

Enkele financiële consequenties:

servicebeurten elke 10.000 km, geen vaste prijzen
alle ververs en doorsmeren elke 5000 km
verzekeringspremie All Risks per jaar f 620,—
motorrijtuigenbelasting per jaar f 131,04
garantietermijn: 6 maanden, ongeacht het aantal kilometers

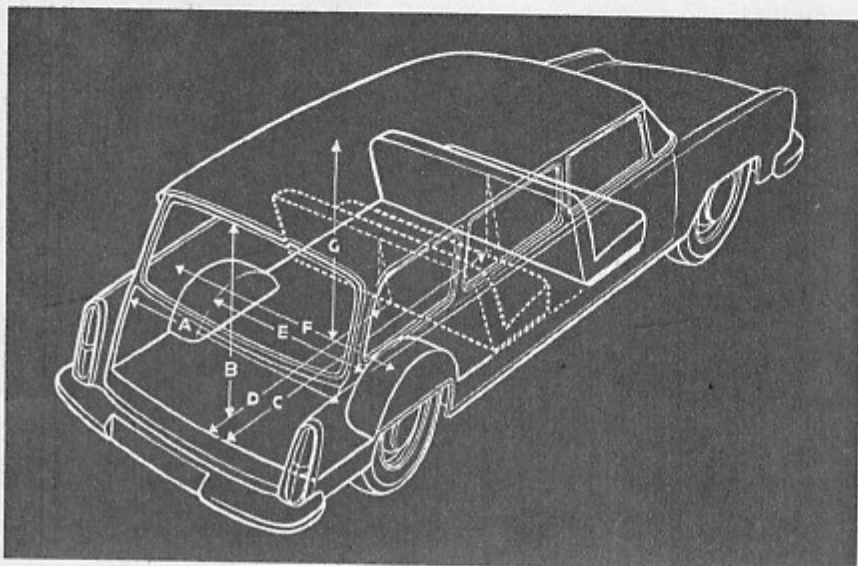
Prijzen van enkele onderdelen:

uitlaat compleet	ca.	f 80,—	voorbumper	f 88,—
koppelingplaat		f 35,—	achterbumper	f 54,—
schokdemper voor		f 33,10	voorportier (kaal, ongespoten)	f 83,50
schokdemper achter		f 33,10	voorruit	f 91,—
voorwielagers voor twee wielen compleet		f 61,50	wieldop	f 4,75
vooremvoering compleet		f 25,—	ruitwischerblad	f 4,49

Fabrikant: S.A. Citroën — Parijs.

Importeur: N.V. Automobiles Citroën, Amsterdam

Aantal dealers in Nederland: ca. 130.



Sterke en zwakke punten:

Uitstekende rijeigenschappen

goede remmen

laag benzineverbruik

comfortabele vering

summiere afwerking en uitvoering

sterk overhellen in bochten

zeer rumoerig

achterbank minder handig kantelbaar

Prijzen:

Ami 6 Grand Luxe	f 5550,—
Grand Confort	5770,—
Break Commercial	6050,—
Break Club	6450,—

Interieurverlichting (één lichtpunt) werkt alleen over linker voorportier. Parkeerlichten; geen achteruitrijlamp. Regelbare dashboardverlichting. Clijnoteurschakelaar valt niet automatisch terug.

Standaarduitrusting

Slot alleen op linker voorportier. Geen handgrepen voor passagiers, geen kledinghaakjes. Ruitwissers (één snelheid) nemen uitstekend af, wissermotor nogal rumoerig. Ruitwipers. Buitenspiegel. Achterin geen asbakje.

Gereedschap: krik en wielmoersleutel.

Conclusie

In zijn nieuwe uitvoering onderscheidt de Ami 6 zich duidelijk van zijn voorganger door zijn betere prestaties. Tot deze laatste behoort ook de acceleratie, hoewel deze nog steeds geen sterk punt vormt; de moeilijkheden zijn alleen naar een hogere snelheid verlegd, zodat de winst moet worden gezocht in het gemakkelijker inhalen van langzamer verkeer, zoals vrachtwagens enz. Een onmiskenbaar pluspunt is het nog lagere benzineverbruik.

Het comfort, te danken aan de soepele vering en de rustige besturing, is een van de sterkste troeven van deze auto, maar het geluidsniveau — als vanouds bijzonder hoog — vraagt bevestigde maatregelen. Hinderlijk is ook het sterke overhellen van de carrosserie, dat nu bij de toegenomen prestaties nog meer spreekt dan voorheen.

De Break, tenslotte, biedt onweerlegbare voordelen ten opzichte van de normale uitvoering, niet alleen door de grotere bagagemogelijkheden, maar ook door de vormgeving. Bovendien is het prijsverschil betrekkelijk gering.