

citroën

ammies

roadtest



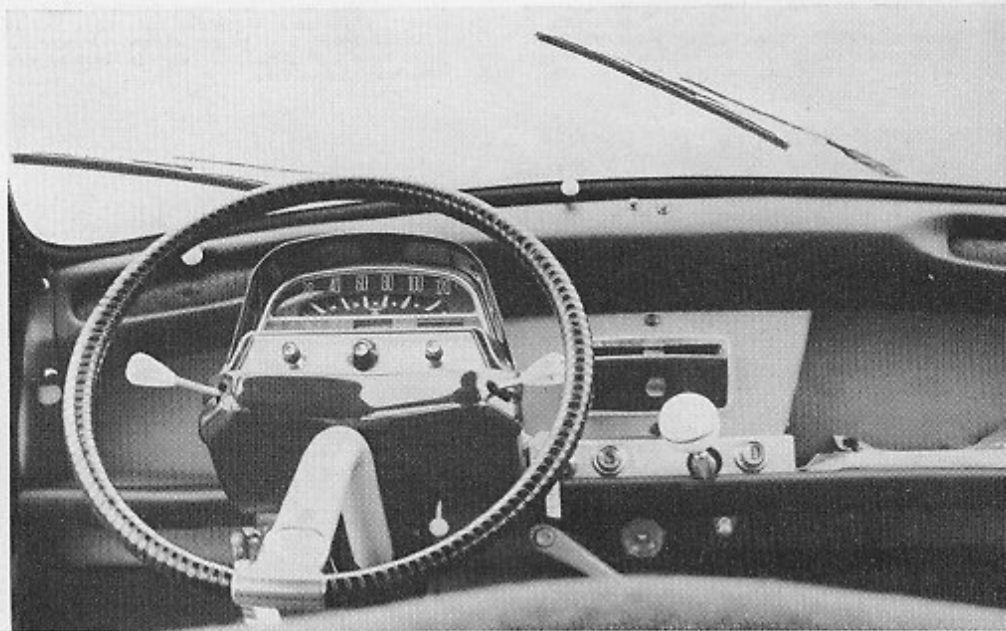
Reeds sinds jaren schijnt er in de ontwerpafdeling van de Citroënfabriek een strenge straf te staan op het uitspreken van het woord „conventioneel”. Iets zó verschrikkelijks als een wagen, die werd gebouwd volgens lijnen die andere automobiefabrikanten als vrijwel universeel hebben aanvaard, is dan ook nog nimmer de Citroënfabriekspoorten uitgereden. Elk Citroënprodukt munt in hoge mate uit door zijn originaliteit, door de durf en de frisse aanpak waarmee zijn constructeurs te werk gingen. En, wonderlijk genoeg, is het bij Citroën welhaast traditie dat een nieuw model ook meteen goed „zit”, dat het vele jaren meekan zonder dat ingrijpende wijzigingen nodig zijn. Wij hebben dat gezien aan de van ver voor de oorlog stammende Onze- en Quinze-modellen, wij maken het heden ten dage mee met de ID- en DS-modellen en al evenzeer met de 2CV, terwijl ook de Ami Six, ons roadtestonderwerp, alle beloften in zich bergt om nog vele jaren een bekende verschijning op de wegen te zijn. Het is de jongste Citroëntelg: eerst in 1961 werd de Ami geboren. Was de gretigheid, waarmee de kopers op deze nieuwe wagen afkwamen — net als bij de andere Citroënmodellen — in het begin beslist niet overmatig groot, binnen het tijdsbestek van één, anderhalf jaar was reeds een grote kring van enthousiaste Ami-berijders gevormd, alom over de wereld. Dat is een van de meest opvallende zaken rond een Citroën: zijn berijders zijn óf enthousiast óf (een bijna bevreemdend gering percentage) zeer teleurgesteld. Een wat onverschillige houding ten opzichte van het vervoermiddel schijnt bij Citroënridders nimmer voor te komen. Om het even of het om de grote modellen gaat, om de 2 CV of om de Ami 6, de auto dóét zijn eigenaar iets.

Vreemd is dat niet — de wagens hebben een typisch karakter, zó uitgesproken als weinig andere merken dat bezitten. De Ami Six levert ronduit verbazingwekkende wegligingscapaciteiten, die de wagen in staat stellen om ondanks zijn gering vermogen en ondanks de hieruit voortvloeiende bescheiden topsnelheid en acceleratie — vrijwel elke prijsklassegenoot streeft de Ami Six hierin voorbij — toch hogere, als men ervoor gaat zitten zelfs véél hogere reisgemiddelden te halen dan diezelfde veel krachtiger concurrenten. Die reisgemiddelden zitten hem niet in de wegligging alléén — het rijcomfort in de Ami staat op een zeer hoog peil, wat ook een wezenlijk gemiddelde-verhogende factor is.

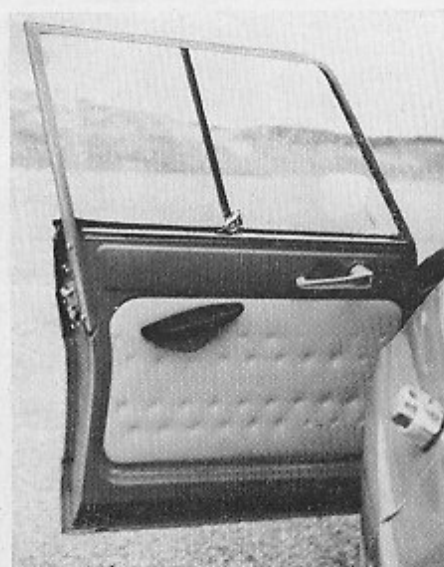
De Ami werd kortgeleden wat veranderd.

De motor werd krachtiger — wij hebben op de rollentestbank helaas niet kunnen nagaan hoeveél aan de aangedreven wielen méér, omdat de testwagen, zulks in tegenstelling tot zijn voorganger van medio 1961, het vertikte op de rollen te blijven staan. Kennelijk was de voorwielgeometrie ten opzichte van het allereerste model dat wij in 1961 testten iets anders. Het blijft bij een vooraangedreven wagen altijd een wat penibele zaak op zo'n rollenbank en kleine verschillen (opzettelijk of ten gevolge van de onvermijdelijke fabricage-toleranties onopzettelijk) kunnen hierin grote gevolgen hebben. Een tweede wijziging van dit model ten opzichte van het vorige betreft de schokdemping. De befaamde traagheidsschokdemper, zoals deze ook op de 2 CV zit, werd gehandhaafd. Deze schokdemper bestaat uit een holle, verticaal aan het wiel bevestigde, van boven en van onder gesloten buis, waarin een ijzeren gewicht, van niet onaanzienlijke zwaarte, los is opgesloten. Wordt nu een wiel ópgeworpen door een wegoneffenheid, dan zal dit gewicht door zijn traagheid ónder in de zojuist genoemde buis blijven om tijdens de na deze „opstoot” volgende terugkeer van het wiel naar moeder aarde ergens bóven in de koker te blijven zweven door diezelfde zwaartekracht. De snelle retourbeweging van het wiel

wordt dus door genoemd gewicht in geen dele gehinderd, doch ná het neerkomen door het daaraanvolgend (alweer vertraagd) eveneens „zakken” van het gewicht met enige kracht benadrukt. Nahuppelen van het wiel is dus een zaak, waarvoor deze traagheidsschokdemper een duidelijk stekje steekt. Deze traagheidsschokdemper werd tot voorheen terzijde gestaan door een wrijvingsschokdemper van zeer eenvoudige constructie, die op de scharnierpunten van de wieldraagarmen zat (en bij de 2 CV nóg zit) en derzelve beweging wat intoomde. Deze wrijvingsschokdemper nu is thans vervangen door een hydraulische — en wij moeten toegeven dat het een welkome vervanging blijkt. Het is níét zo, dat de Ami zijn karakteristieke overhelneigingen kwijt is, de wagen gaat nog steeds overstag bij het nemen van een snelle bocht. Verdwenen evenwel is de grote snelheid waarmee deze helneiging placht in te zetten. Het onmiddellijk in het oog springende voordeel hiervan is, dat bij rustig rijden het idee over een woelige zee te varen thans geheel verdwenen is; door het „inbouwen” van een knap gedimensioneerde „traagheid” is de Ami — ja, hoe moeten wij het zeggen? — méér ID en minder 2 CV geworden. Men merkt het ook als het echt wat harder gaat: de carrosserie gaat niet metéén „om”, maar rustig-aan-



Hierboven het dashboard van de Ami. U ziet er de pak-draai-trek-versnellingshandle, u ziet er ook verschillende van de acht (!) knopjes, waarmee de verwarming en frisse-luchtvoorziening worden bediend. Die grote hoeveelheid is overigens slechts een voordeel, geen gebrek: de functie van elk ervan is duidelijk en de regel- en richtbaarheid van de warme, e.g. koude luchtstromen enorm.

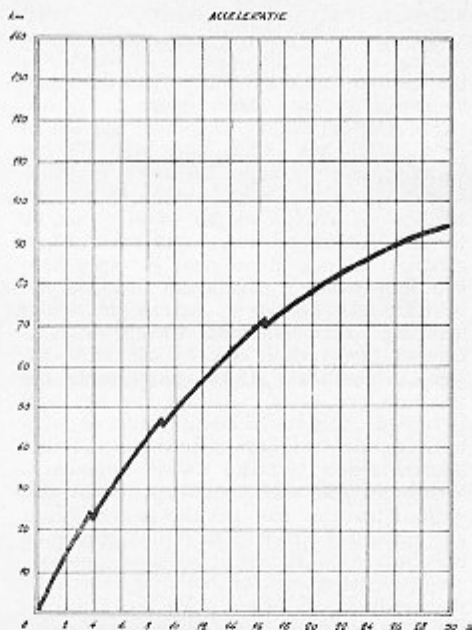


Hiernaast het bovengedeelte van het voorportier, dat ons, gedurende de periode dat de Ami bij ons logeerde voor de roadtest, verschillende gemene klappen verkocht. Deze ruit loopt namelijk in een typische punt uit, die men wél ontwijken moet tijdens het openen van het portier, anders slaat men zichzelf pijnlijk hard tegen de borstkas.

De Ami Six kan op werkelijk alarmerende wijze overhellen in een bocht; al dit hellen, dat u op de foto hiernaast in beeld ziet gebracht, heeft evenwel bijzonder weinig met de wegligging te maken — die is werkelijk bijzonder goed. Of het wegdek nu droog is of kletsnat, de Ami Six blijft trouw in het hem opgelegde spoor.



De wagen zit vol met bijzondere vormgevings-details, zoals bijvoorbeeld de hierboven in beeld gebrachte, zeer geprononceerde daklijn. Al deze dingen tezamen verlenen de wagen een zeer persoonlijke toets.



De Ami Six heeft een zeer persoonlijk „gezicht”, zoals men hieronder zien kan; het is wellicht méér dan enige andere eigenschap juist deze „personality”, die de kopers van deze wagen aantrekt.

een hoogst aangename verbetering. Dat de uiteindelijk bereikte hellingshoek dezelfde is gebleven als voorheen is iets, dat nauwelijks betoog behoeft. Deze veel verbeterde demping oogst vooral ook veel lof op wegen met een regelmatig terugkerende oneffenheid (wasbordprofiel), waar de Ami 6 thans véél rustiger en „zwevender” zijn passagiers overheen voert. U ziet: een waardevolle verbetering.

De sterkere motor heeft de wagen niet of nauwelijks minder zuinig gemaakt. De topsnelheid steeg naar onze ervaring slechts weinig, maar de acceleratie, vooral in het zo belangrijke gebied tussen ongeveer 60 en 80 à 90 kilometer per uur, heeft enkele zeer substantiële seconden minder nodig — een uiterst plezierig iets!

Wellicht is dit de juiste plaats om enige woorden te wijden aan een punt, dat vele Ami-tegenstanders steeds weer in het nadeel van de wagen naar voren brengen: de dikte en de soliditeit van zijn plaatwerk. Men diene reëel te zijn: prestaties als deze wagen levert voor een zó onwaarschijnlijk lage benziner rekening, kunnen niet uit de lucht zijn geplukt: naast een gunstige stroomlijn-vorm — nee, inderdaad, die ziet u niet meteen van de wagen af, maar desondanks is het zo — speelt het te verslepen gewicht een grote rol bij het beperken van de dorst van een kleine motor bij gegeven prestaties.

Er is dus een zeer goede reden om zó gierig te bekniibelen op elke tiende millimeter plaatdikte als de Ami-constructeurs hebben gedaan. Waarbij niet vergeten mag worden,





PRESTATIES

OP DE ROLLENTSTBANK:

De Ami 6 bleek onwillig te zijn op de rollenbank. Bij snelheden boven 30 kilometer per uur was zij niet meer in de hand te houden en trachtte van de bank af te springen. Wij vonden het niet raadzaam door te gaan, daar de ruimte tussen de neus van de wagen en de muur ongeveer 4½ meter bedraagt. U zult begrijpen, dat het niet zo prettig is om dan met een wagen van de rollentestbank af te schieten. De oorzaak van deze onwilligheid ligt in het feit, dat de stuurgeometrie van de Ami 6 nogal afwijkend is van die, welke wordt toegepast op andere wagens met voorwielaandrijving.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 28	60 is 58	90 is 88
40 is 38	70 is 68	100 is 98
50 is 48	80 is 78	110 is 108

1000 toeren per minuut van de motor geeft de wagen in 3 een rij-snelheid van 16,7 km per uur, in 4 van 24 km per uur. Bij de topsnelheid van 112 km per uur maakt de motor dus 4650 toeren.

OP DE WEG:

Alle metingen werden verricht bij zonnig, droog weer met matige wind op droge, vlakke weg. In de wagen twee volwassenen. De wagen was voor deze metingen op de rollentestbank zorgvuldig op maximaal vermogen afgesteld, zonder iets aan de standaardspecificatie te veranderen.

TOPSNELHEID: 112 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 114 km per uur.

De acceleratietijden werden gemeten van stilstand tot de werkelijke, gechronometeerde snelheid was bereikt. Tussen haakjes steeds, wat de snelheidsmeter dan aanwees.

0 tot 40 km per uur (teller wees dan 42):	4,8 sec. gemiddeld;
0 tot 60 km per uur (teller wees dan 62):	12 sec. gemiddeld;
0 tot 80 km per uur (teller wees dan 82):	20,5 sec. gemiddeld.

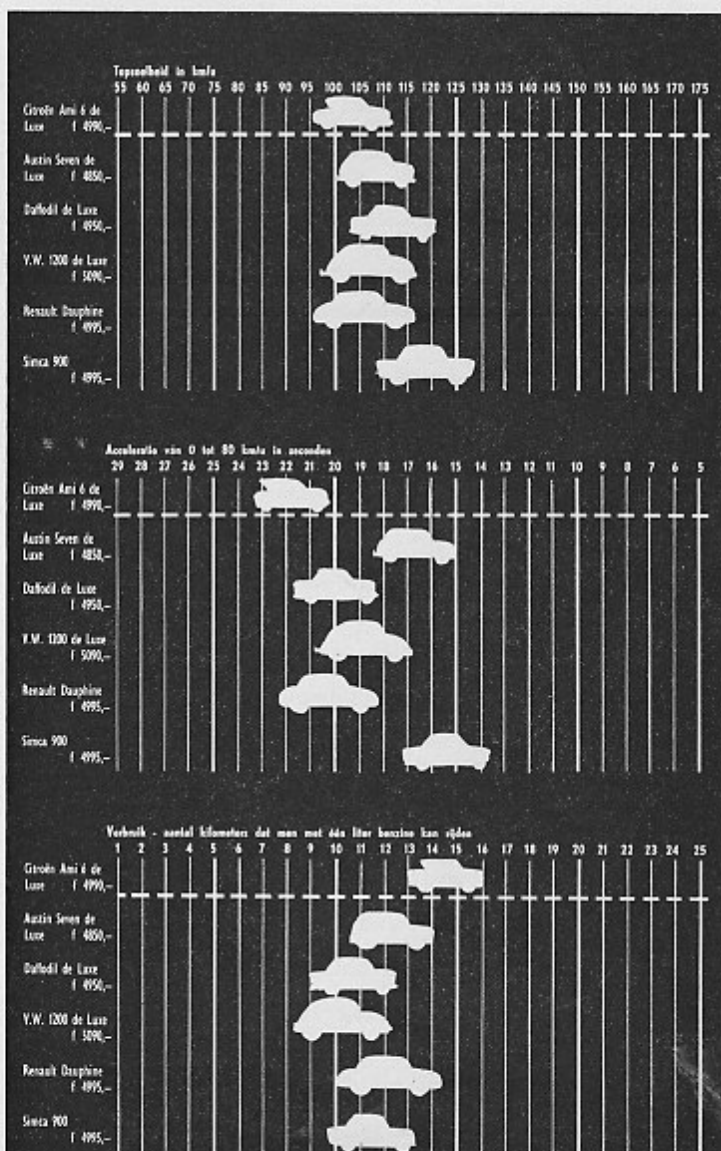
Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde 1 op 17,7 op, een zeer snel gereden traject 1 op 12,8. Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 16.

dat, hóézeer het ook waar is, dat men de motorkap nauwelijks durft opendoen bij een harde wind uit angst dat-ie op staande voet dubbelgevouwen zal worden, dit een angst is waarover het best meteen hééngestapt kan worden.

Vele, vele Amirijders hebben de laatste jaren reeds leren inzien dat het bij een eventuele botsing er helemaal niets toe doet of de bodyplaat nu 0,6 of 0,7 millimeter dik is, terwijl het vermijden van botsingen zowel bij dikke als dunne carrosserieplaat nog immer het zekerste middel is om de zaak mooi strak te houden... Terwijl het sprookje, dat dunne plaat eerder doorgeroest zou zijn dan dikke, óók beter meteen maar naar het rijk der fabelen verwezen kan worden: de houdbaarheid van een carrosserie immers hangt van een véél dunner laagje af: het waslaagje dat een zorgzame eigenaar erop aanbrengt of doet aanbrengen! De praktijk heeft geleerd, dat een Ami 6 precies evenlang het aanzien waard kan blijven als welke andere wagen ook, zonder dat hiervoor overdreven maatregelen nodig zijn.

Wij bemerken zo langzamerhand een vrij enthousiast verhaal te hebben verteld over de Ami 6 en deszelfs vaak bekritiseerde eigenaardigheden. Het grappige is, dat het vele vooringenomenen of voorvoingenomenen in aanmerking komenden zo vergaat — de Ami heeft iets ontwapenends, iets van: „en waarom ook niet?” Ja, inderdaad, waarom ook niet? Wáárom moeten we een automobiel hebben die verschrikkelijk hard kan en bijster fel accelereert als de toenemende verkeersverstikking op de wegen die wagen hiertoe tòch niet in staat stelt? Rijomstandigheden waarmee zeer vele hedendaagse automobilisten zich krachtens het gebruik dat ze van hun wagen maken steeds meer geconfronteerd zien. Natuurlijk, lang niet allen zullen dit als voor hen opgaand aanvaarden, maar toch — er zijn méér potentiële Amirijders dan deze groep zichzelf realiseert en 't leger groeit steeds. Men koopt met de Ami een extreem lage kilometerprijs, een zeer grote „hoeveelheid” passagiers- en berijderscomfort, veel kofferruimte. Men

De kofferruimte in deze automobiel is enorm, ze blijkt véél groter te zijn dan men van buiten af gezien zeggen zou. Reservewiel zowel als gereedschap zijn onder de motorkap (waar plaats genoeg is) gehuisvest, zodat ze geen (nuttige) bagageruimte innemen.





Hierboven links ziet u hoe net het reservewiel onder de motorkap een plaatsje vindt. Ook de krik, de wielsleutel en het overige gereedschap, waaronder een wiel-blokkeer-wig, zijn hier opgeborgen, alles ten voordele van de grote bagageruimte achterin. Rechts ziet u hoe krap het raampje eigenlijk is. Niet, dat wij er nu zo naar verlangen altijd half uit dat raam te hangen, maar soms kan het wel gemakkelijk zijn. Helaas schuift het voorste raamgedeelte niet apart; dat zou een goede ventilatiemogelijkheid temeer zijn.

koop er een auto mee, die vier personen geriefelijk vervoeren kan; de achterbank-passagiers zitten wat met hun knieën in de knel als de roerganger zijn stoel in de achterste positie schuift, maar de verstelbaarheid van deze stoel is zo groot, dat slechts de allerlangsten deze achterste positie zullen wensen. De stoelen zijn bijzonder comfortabel, de vering is zódanig, dat verse eieren, op een der stoelen geplaatst, met onbetamelijke snelheid zouden kunnen worden vervoerd zonder te kneuzen — hoeveel te meer dus passagiers? Hinderlijk is het nogal wat te overduidelijk ronken van de dappere tweecilinder als er aan wordt getrokken. Ook het lawaai dat de banden op de weg maken, dringt te veel in het interieur door. Stationair lopend evenwel is de krachtbron nauwelijks te horen. De hoeveelheid knoppen waarmee warme of koude lucht in het interieur kan worden toegelaten of gericht, is op het eerste gezicht verbijsterend (acht), maar men kan er, eenmaal van hun functies kennisgenomen hebbende, méér dan vrede mee hebben. Elke gewenste verwarmings-toestand laat zich ermee realiseren. Bijzonder hinderlijk vonden wij de geprononceerd naar achter uitstekende ruit van het voorportier. Wilden wij in de wagen stappen, dan sloegen wij ons in het begin met grote trefzekerheid met deze ruitpunt tegen de borst — speciaal bij het vertrek voor een wat haastige rit met dienovereenkomstig gezwinde portieropenmanoeuvres een nare start. Altijd rekenend met eigen onhandigheid, hebben we een dozijn kennissen tijdens de testperiode tot argeloos instappen verleid. In niet één van deze twaalf gevallen miste de portierruit zijn doel! Waaruit men dus gevoeglijk concluderen kan dat het géén privé-probleem van uw testrijder was. Een onaangenaam schoonheidsfoutje. Vréemd vonden wij, dat bij geheel naar links gedraaid stuur het koppelingpedaal door een onzichtbare voet bleek te worden ingetrapt. Kwalijke gevolgen had een en ander niet. Andere Ami's vertoonden dit wonderlijk schouwspel ook. Een grapje van

één der constructeurs blijkbaar. Héél gek. Al met al: de Ami is een uiterst doordachte „transportmachine“, die zijn berijder een extreem grote mate van comfort schenkt naast voor de prestaties verbazingwekkend hoge reisgemiddelden en dat alles voor een zeer lage kilometerprijs. Een auto, waarvoor véél meer belangstelling in ons land zou mogen zijn.

TECHNISCHE GEGEVENS:

Motor:

Luchtgekoelde 2-cilinder boxermotor, voorin gemonteerd; boring 74 mm; slag 70 mm; cilinderinhoud 602 cc; compr.verh. 7.75 op 1; max. verm. vlg. fabrieksopgave 25 SAE-pk's bij 4750 toeren per minuut; max. koppel vlg. fabrieksopgave 41 mkg bij 3000 toeren per min.; elektr. inst. 6 Volt; vermogen dynamo 220 Watt; accu 56 a.h.; Solex-carburateur.

Transmissie:

Aandrijving op voorwielen; enkelv. drogeplaatkoppeling met 4-versnellingsbak, waarvan 2, 3 en 4 gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1ste versn. 5,5 : 1, 2e 2,9 : 1, 3e 1,9 X : 1, 4e 1,3 : 1; achterruit 5,5 : 1; differentieelreductie 3,625 : 1.

Onderstel:

Zelfdragende carrosserie-platformchassis; onafhankelijke voorwielophanging met horizontale schroefveren; achter onafhankelijk met horizontale schroefveer; hydraulische schokbrekers rondom; veringsprincipe 2 CV, i.p.v. frotteurs hydraulische schokbrekers; trommelremmen rondom; bandenmaat 125 X 380 X; tandheugel-stuurinrichting; 2/3 omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst rechts naar uiterst links te bewegen.

Maten en gewichten:

Wielbasis 2400 mm; spoorbreedte voor 1260 mm, achter 1220 mm; max. lengte 3870 mm; max. breedte 1520 mm; max. hoogte 1490 mm; rijklaar gewicht 623 kg; draaicirkel 11,6 m.

Standaarduitrusting omvat:

Laadstroomcontrolelamp, benzine-meter, verlichterlamp, ruitespriecir, kachel, lichtschakelaar aan stuurkolom; dimschakelaar aan stuurkolom, handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:

Oliepeilstok goed, olievuldop goed, carburateur goed, dynamo (om riem te stellen) goed, benzinepomp slecht, zekeringen goed, ruitewisselmotor goed, bougies goed, remvloeistofreservoir slecht.

Service:

Aantal smeerpunten 4; servicebeurt vlg. instructieboekje om de 5000 km; olieverversen vlg. instructieboekje om de 5000 km.

Boordgereedschap omvat:

Krik, wielsleutel, combinatietang, schroevendraaier, bougiesleutel.

Onderdelen:

Voorspatbord ongespoten f 80,—; achterspatbord ongespoten f 84,—; voorportier ongespoten f 112,50; achterportier ongespoten f 112,50; motorrevisie ca. f 700,—; koppelingsplaat f 31,70; drukgroep f 48,—; ruitewisserblad f 7,— (blad); inbouwset f 35,— (reflector + glas); voorbumper f 119,50; achterbumper f 72,50; voorruit f 79,—.
(Bovenvermelde bedragen exclusief montage.)

Afmetingen interieur:

Voorzitting: breedte (zitvlak) 110 cm; lengte (zitvlak) 45 cm; hoogte rugleuning 50 cm; afstand zitvlak-dak 88 cm; wagenbreedte schouderhoogte 110 cm; min. en max. afstand rugleuning gaspedaal, over zitting gemeten: 85 en 100 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 30 cm. Achterzitting: breedte (zitvlak) 120 cm; lengte (zitvlak) 45 cm; hoogte rugleuning 45 cm; afstand zitvlak-dak 84 cm; wagenbreedte schouderhoogte 110 cm; min. en max. afstand rugleuning-voorzitting over zitvlak gemeten 70 en 85 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 30 cm. Bagageruimte: lengte 110 cm; breedte 74 cm; hoogte 44 cm; reservewiel ligt in motorruimte.

Verzekeringspremies:

A.R. plm. 360,— per jaar; W.A. plm. f 110,— per jaar (Europa).

Wegenbelasting: f 48,— per jaar.

Prijs:

Luxe f 4.790,—; Grand Luxe f 4.990,—; Grand Comfort f 5.190,—; extra v. vouwdak f 300,—.

Importeur: Automobiles Citroën N.V., Stadionplein, Amsterdam.