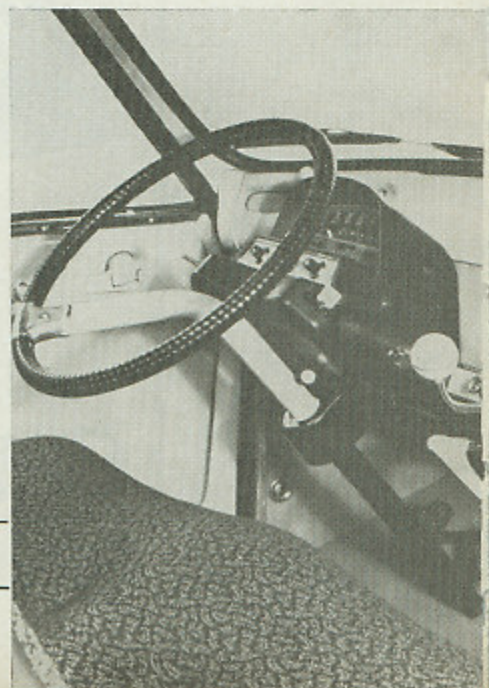




Over het algemeen genomen vinden wij, dat wij onze roadtestwagens aan een degelijk, klinisch en uitgebreid beproevingsprogramma onderwerpen en zijn wij er wel eens trots op, dat Auto-Visie steeds weer blijkt geeft, door dat programma de te testen wagens over een groter aantal kilometers te rijden dan welk blad ook; toen we de Ami 6 echter dinsdagavond 2 mei op de Quai André Citroën te Parijs inleverden, stond er bijna 3000 kilometer meer op de teller dan toen we deze 3 CV er weghaalden, vier dagen tevoren. Oorzaak van dit uit-

zonderlijk hoog kilometertal was de non-stop-rit Parijs-Biarritz-Parijs onder officiële controle van de Franse autosportfederatie plus het feit, dat we de „Ami 6” daarna naar Nederland hebben meegenomen voor een rollenbank-onderzoek. Waarom we u dit vertellen? Wel, omdat we het gevoel hebben, deze Ami 6 zó goed te kennen, er zó mee vertrouwd te zijn en omdat we menen, uit nóg degelijker ervaring te spreken dan we anders al doen, als we een oordeel over deze oer-Franse automobiel hier weergeven. Niet, dat we nu ineens beseffen, de voor-

Het ene „paard” dat de „Ami 6” meer heeft dan het Leljke Eendje, vindt u (symboolisch) op de foto hierboven en de vlakke stand van het stuurwiel, die tot polsvermoeidheid kan leiden, kunt u zien op de rechtse foto van het dashboard.



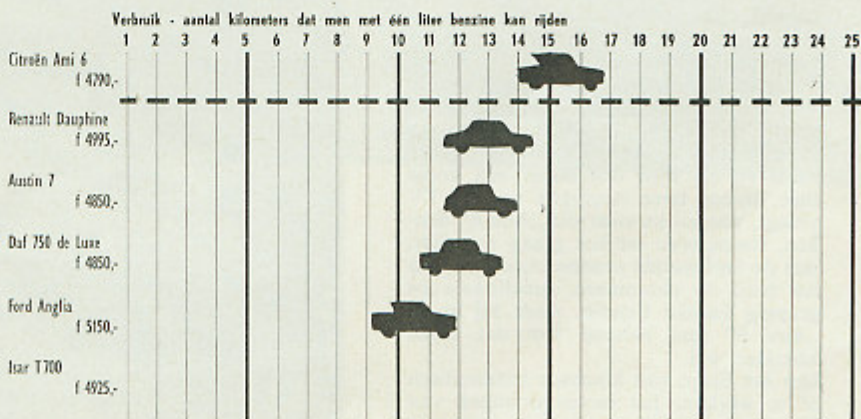
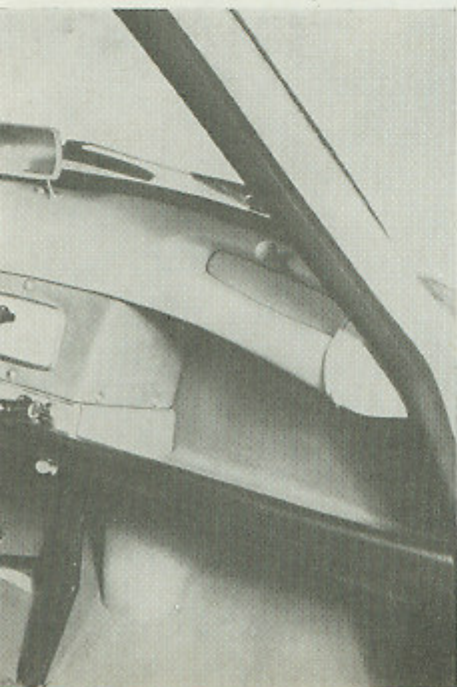
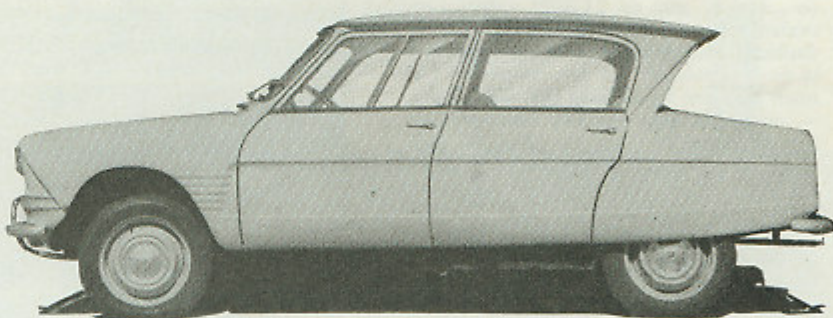
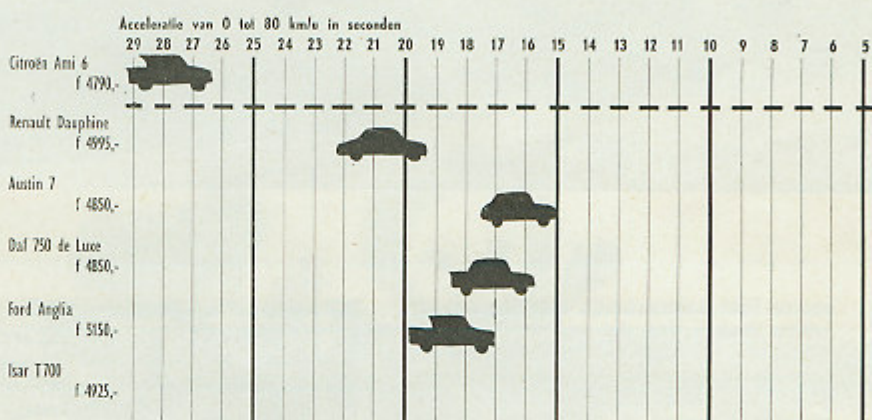
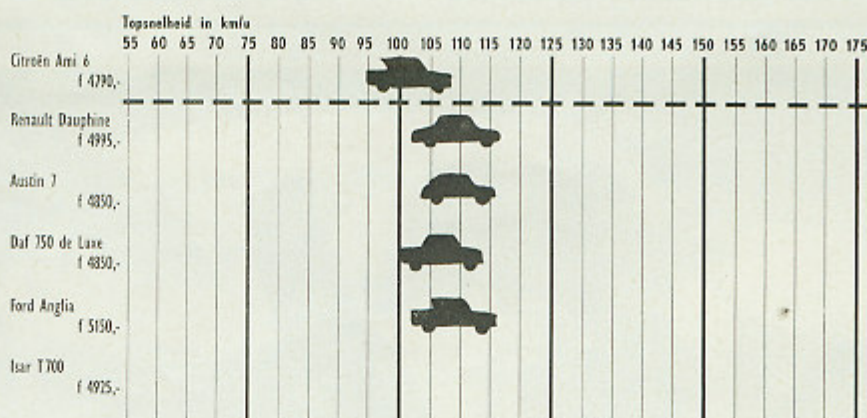
A U T O - V I S I E R O A D

# CITROËN

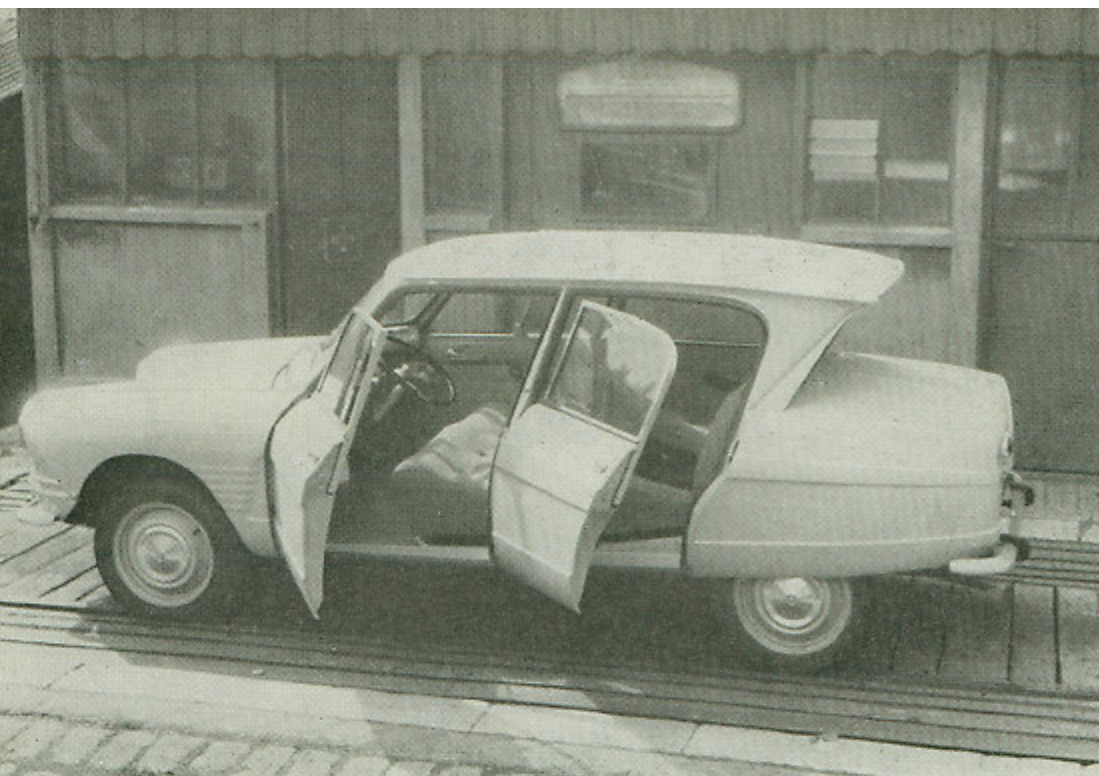
# AMI 6

heen geteste wagens niet degelijk of uitgebreid te hebben beproefd — nee, maar een wagentje met een zo uitzonderlijk karakter als de „Ami 6” was wellicht moeilijker te beoordelen geweest in het kader van de normale test-activiteiten — en dat is, wat we met deze inleiding maar wilden zeggen.

Want dat de „Ami 6” een uitzonderlijk en geheel eigen karakter heeft, staat voor ons als een paal boven water. Dat is u al duidelijk geworden, als u er een kilometer mee gereden heeft. De eerste indruk is namelijk: een super 2 CV. De vering van de „Ami 6” is in basis dezelfde als van het lelijk eendje, de motor ook, de wisselbak en het schakelhandel daarvan eveneens. Wegrijden in de eerste versnelling geeft ineens een heleboel 2 CV-herinneringen: bij ruw inkoppelen wil de wagen zich nog wel eens deinend, bikkend of hoe u het noemen wil, in draf zetten. Maar zo gauw men naar twee schakelt, is men die illusie kwijt: de 600 cc-motor, die door de fabriek werd opgegeven voor 22 pk goed te zijn en die op de rollenbank bewees 20,0 echte pk's aan de voorwielen af te geven, trekt namelijk zo heerlijk en zo soepel, dat de „onmacht”, die de man-van-op-schieten in het lelijk eendje maar al te vaak kwelt, hier geheel vergeten is. De



T E S T A U T O - V I S I E



De ruime instap door vier portieren van de „Ami 6” ziet u nog eens gedemonstreerd op de foto links, waar u de wagen op de weegbrug treft. De wijzer bleef staan op 945 kg, toen de drie inzittenden erbij gingen staan. De „Ami 6” is beslist niet lelijk, vinden we, ook al lijken de dames zich ervoor gichelend achter bomen te verschuilen (foto onder) — terwijl diezelfde dames voor de grote koffer-ruimte het allergrootste respect hebben (foto rechts onder); een voordeel (en de reden?) van de schuine plaatsing van de achterraut is het grote formaat van het kofferdeksel. Het reserve-wiel zoekt u tevergeefs; het ligt onder de motorkap.

motor lijkt aanmerkelijk meer toeren te willen maken dan die van de 2 CV, de trekkracht in lage toerentalgebieden is aanzienlijk groter en het gehele functioneren van motor en transmissie is volwassen en soepel in verhouding tot de kleinere broer.

Het valt u op, dat wij gelijk al beginnen, de „Ami 6” met de 2 CV te vergelijken, ondanks het feit, dat Citroëns propagandadienst uitdrukkelijk stelt, dat we hier te maken hebben met een vergrote 2 CV noch met een verkleinde DS. Wij vinden — en dat is hier dan een eindconclusie aan het begin — dat de „Ami 6” zich aan de bestuurder opdringt als een super 2 CV — en we willen dat graag nader voor u verklaren.

Iedereen, die iets voelt voor autorijden en die in een 2 CV rijdt, kan de volgende klachten naar voren brengen — zonder daarmee overigens de 2 CV als conceptie te veroordelen, want het ding is voor heel iets anders gemaakt dan wij, verweende en rijke automobilisten van de Lage Landen aan de Zee het doorgaans willen gebruiken —: te weinig motorvermogen, schokkende (enkele) kruiskoppelingen in de aandrijfassen, luidruchtig, wat te Spartaans, lelijk, slap in de vering en te goedkoop afgewerkt. Geen van deze punten is van toepassing op de 3 CV en als men ons onder een kopje thee, tussen twee storingen van de TV vraagt, wat we nu over die „Ami 6” denken, formuleren we het graag zo: alles, wat de veeleisende automobilist mist aan het toch zo charmante, functionele en grappig Lelijke Eendje, vindt hij in de „Ami 6” met behoud van dat leuke karakter, wèl.

Om het lijstje van klachten systematisch af te werken: het motorvermogen van 20 pk aan de voorwielen is weliswaar



## TECHNISCHE GEGEVENS:

### Motor:

Luchtgekoelde 2-cilinder boxermotor, voorin gemonteerd; boring 74 mm; slag 70 mm; zuigerverplaatsing 602 cc; compressieverhouding 7,4 : 1; max. verm. 22 pk bij 5000 omwentelingen per minuut; elektrische installatie 6 volt; dynamo 220 watt; accu 45/50 amp./u.; carburatie d.m.v. Solex 30 PBI-carburateur.

### Transmissie:

Enkelvoudige, droge plaatkoppeling met 4-versnellingsbak, waarvan de 2de, 3de en 4de gesynchroniseerd; overbrengingsverhoudingen 1ste versnelling 0,178 : 1; 2de versnelling 0,345 : 1; 3de versnelling 0,520 : 1; 4de versnelling 0,760 : 1; achteruit 0,178 : 1. Differentieelreductie 8/29.

### Onderstel:

Platformchassis; onafhankelijke voorwielophanging met langsarmen en trekveer aan achter-longsarmen, wrijvings- en traagheidschokdempers rondom; voetrem hydraulisch op alle vier wielen, handrem mechanisch op de voorwielen; totaal remoppervlak 566 cm<sup>2</sup>; bandenmaat 125 x 380; tandheugel-stuurinrichting; overbrenging 1 : 14.

### Maten en gewichten:

Wielbasis 239,3 cm; spoorbreedte voor 126,0 cm; spoorbreedte achter 122,0 cm; max. lengte 386,5 cm; max. breedte 152,1 cm; max. hoogte 148,5 cm; gewicht 610 kg; draaicirkel 11 m.

### Standaarduitrusting omvat:

Snelheidsmeter, kilometerteller, laadcontrolelamp, benzinemeter, kachel, lichtschaakelaar aan stuurkolom, choke op dashboard, handrem onder dashboard.

### Toegankelijkheid:

Oliepeilstok goed; olievladdop goed; stroomverdeler goed; carburateur goed; bougies goed.

### Boordgereedschap omvat:

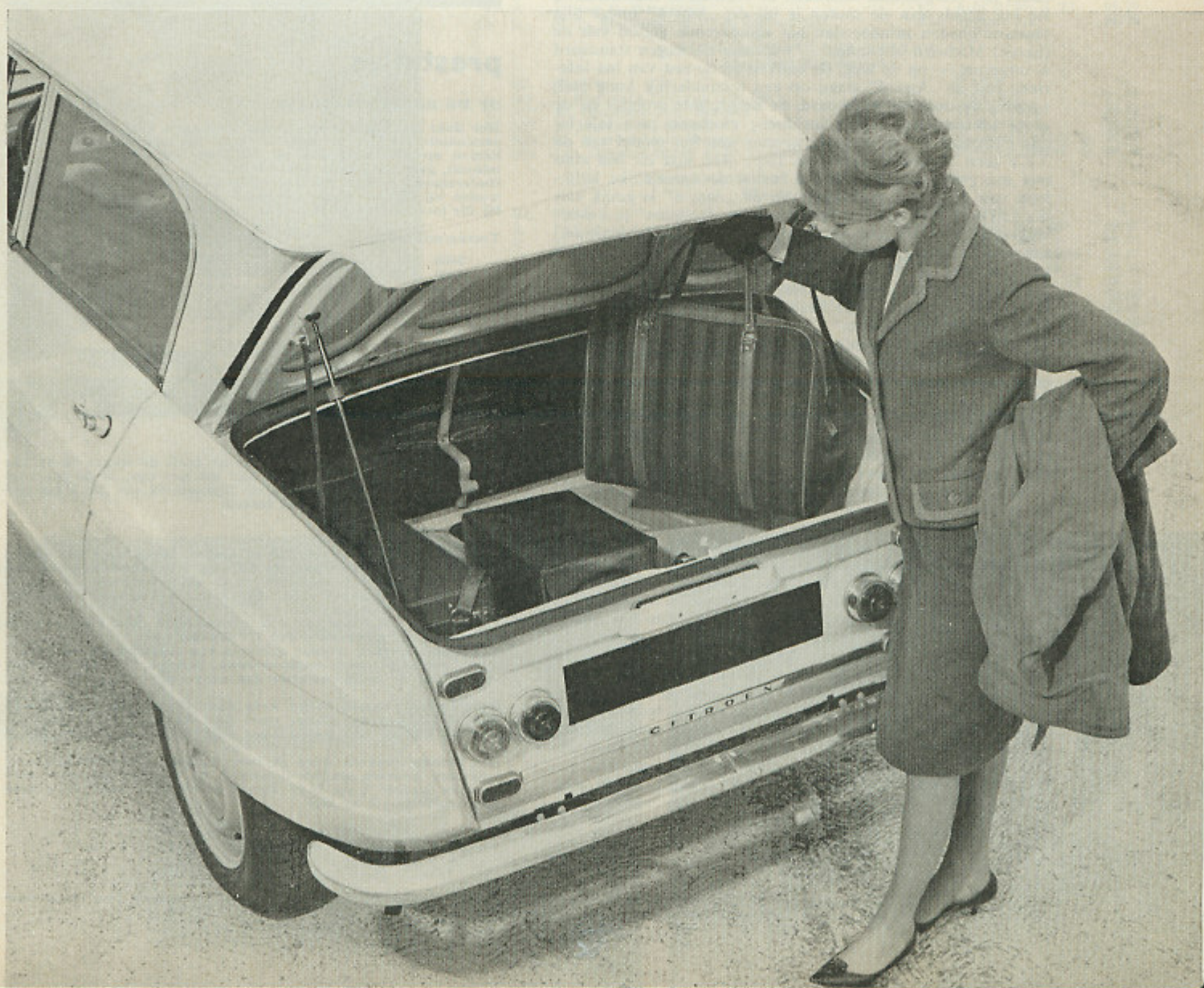
Krik, wielsleutel, schroevendraaier, steek-sleutels.

### Pris:

In Nederland f 5.600,—.

### Importeur:

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





niet zó bijster hoog, maar desniettemin is de trekkracht van de 3 CV-motor vergelijkbaar met die van heel veel andere veelverkochte, tamelijk kleine wagens; de kruiskoppelingen in de aandrijfassen van de voorwielaandrijving van de „Ami 6” zijn van het dubbele, homokinetische type, zodat het veelgesmide schokken in bochten er niet meer bij is; het geruis van de motor is bij de „Ami 6” onder alle omstandigheden minder dan het resonerende geluid van de Michelin X-banden — waarmee de wagen standaard is uitgerust — op de weg; de banken en de rest van het interieur van de „Ami 6” staan op een uitzonderlijk hoog peil, waarbij we ook het dashboard, de bergruimte eronder en de grote kofferruimte willen insluiten; ofschoon men (als bij alle Citroëns) wel even moet wennen aan het model van de 3 CV (een Haagse straatjongen riep: „Hé, kijk es: een auto met een pet op...”), mist het beslist de opzettelijke lelijkheid van de 2 CV; de vering van de „Ami 6” is gelijk aan die van de 2 CV, maar is door sterkere „frotteurs” (d.i. wrijvingsschokdempers aan de draaipunten van de langarmen) aanzienlijk meer gedempt, zodat men met de 3 CV véél minder „duikt” en de wagen in de bochten ook niet meer zo „op één oor” gaat liggen; de interieur- en exterieurafwerking is simpel, rationeel, maar beslist niet goedkoop, eerder op bepaalde punten luxueus.

Enkele van deze pluspunten (ten opzichte van de 2 CV, maar ook geldig in algemene, niet vergelijkende zin) behoeven enig commentaar. In de eerste plaats het comfort van de banken. De beide banken en rugleuningen zijn in basisconstructie van de 2 CV afgeleid; een buizenframe, overtrokken met zigzag lopende elastieken banden. Maar de „polstering” van de banken is die van de DS: dik schuimrubber, met een soort jersey overtrokken. Het resultaat is verbluffend en we kennen geen kleine wagen, waarin men zo heerlijk zit. De interieurruimte is voor de klasse vrij groot, maar als de voorbankpassagiers de bank naar achteren zetten (wat overigens onder het rijden helaas niet kan geschieden), hebben de achterpassagiers beslist grote moeilijkheden met hun knieën. Een ander punt is de vlakke stand van het stuurwiel. Omdat bij meer dan normale stuurverdraaiing (dus bijvoorbeeld in stadsverkeer, met parkeren etc.) de „Ami 6” als alle voorwielaandrijvingswagens vrij zwaar stuurt — op de grote weg heeft men daarvan niet de minste last — geeft deze onwennige en wat onnatuurlijke houding van de handen aan 't stuur vrij gauw last van pijn in de polsen; op de parforce-rit naar Biarritz was dit een tamelijk ernstig bezwaar. Het dashboard is duidelijk en compleet (inclusief een benzine-meter), maar reflecteert bij nacht hinderlijk in de voorruit, ondanks de overkapping van de verlichte instrumenten.

Over de geruisloosheid van de „Ami 6” nog dit: bij de zeer veel gebruikte snelheid van 100 km per uur veroorzaken

motorgeruis en banden-gerommel een vrij hinderlijke resonans in de carrosserie, die — merkwaardigerwijs — vooral voor de achterbankpassagiers sterk waarneembaar is, maar die onmiddellijk verdwijnt, zodra men tien kilometer onder of boven die 100 km per uur komt.

De wisselbak laat zich door het uit het dashboard stekende „trek- en duw-handel” (als bij de 2 CV) zeer licht en direct schakelen en voor de synchronisatie op 2, 3 en 4 hebben we niets dan lof. De wegligging van de „Ami 6” is verbluffend, wat wel tot uitdrukking komt in ons gemiddelde van 90,6 km per uur over Franse wegen met een 600 cc-voituur, dat een top van 108 km per uur heeft en niet als een sportwagen accelereert. De wagen helt wél over in de bochten, maar is onder geen omstandigheid tot veer-aanslag te verleiden.

Ook het „slikken” van wegoneffenheden, tot zelfs gemene bruggetjes en kuilen, spoorwegovergangen en hobbels toe, is één van de zeer sterke punten van deze gedempte vering. Acceleratie is niet een van de sterke zijden van deze 3 CV en als men de grafiekjes aan het begin van deze tekst bekijkt, ziet men alleen, dat een wagen als de Austin Seven in topsnelheid en acceleratie de „Ami 6” dik voorbij komt... maar in benzineverbruik een stuk achter blijft. Dat is de Franse behoefte dan ook ten voeten uit: een wagen, die met minimaal benzineverbruik (... meer dan een frank per liter) door zijn goede wegligging tot hoge gemiddelden in dit uitgestrekte land te verleiden is. En aan die Franse behoefte voldoet de „Ami 6” ten volle; de „Ami 6” is specifiek voor Fransen op Franse wegen gemaakt. Maar juist daarom kan deze wagen óók vele Nederlanders passen als 'n handschoen!

## prestaties

### OP DE ROLLENTSTBANK:

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 22 pk bij 5000 omwentelingen per minuut, bleek op de rollentestbank neer te komen op maximaal 20,0 pk bij 3500-4000 omwentelingen per minuut, gemeten aan de voorwielen. Onderstaand enkele vermogenscijfers, gemeten aan de voorwielen bij diverse motor-toerentallen en gecompenseerd met de bij die toerentallen geconstateerde lucht-brandstof-verhoudingen.

Toeren/minuut	Aantal pk's	l.b.-v.
2000	11,8	12,6
2500	16,0	12,9
3000	18,0	13,6
3500	20,0	13,4
4000	20,0	13,3
4500	19,0	13,2
5000	17,5	12,9

### De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 27,0	60 is 56,5	90 is 87,5
40 is 37,0	70 is 67,0	100 is 98,0
50 is 47,0	80 is 77,0	110 is 108,0

1000 toeren per minuut van de motor geeft de wagen in de 3de versnelling een rijsnelheid van 16,7 km per uur, in de 4de versnelling 24,0 km per uur. Bij de topsnelheid van 108,0 km per uur maakt de motor dus 4500 toeren.

### OP DE WEG:

Alle metingen werden verricht bij helder, droog weer met sterke 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 standaard-specificatie te veranderen.

Topsnelheid 108,0 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 110 km per uur.

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

0 tot 40 km per uur (teller wees dan: 43): 4,8 sec. gemiddeld  
0 tot 60 km per uur (teller wees dan: 63): 14,2 sec. gemiddeld  
0 tot 80 km per uur (teller wees dan: 82): 26,2 sec. gemiddeld

Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een zeer langzaam gereden traject leverde 1 op 22,0 op, een zeer snel gereden traject 1 op 14,0. Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 16,9.

Dat een Haagse straatjongen riep: „Kijk es — een auto met een pet op...” wordt begrijpelijk bij het zien van de foto boven aan deze pagina, waarop de „Ami 6” van achteren gezien staat afgebeeld.