

TEST CITROËN

De Ami heeft een sterkere motor gekregen. Sinds een tijdje al. Nu komt zoiets méér voor, om niet te zeggen, dat het aan de orde van de dag is — met de regelmaat van een klok worden motorvermogens vergroot, cilinderinhouden opgeschroefd, rendementen verbeterd. Op zichzelf is die sterkere Ami dan ook geen wereldnieuws te noemen. Maar toch ligt het bij deze auto iets anders. Want kijk: één der fundamentele zaken, waardoor veel potentiële Amivrienden van het kopen van deze auto weerhouden werden, was juist dat voor velen ietwat tekortschietende motorvermogen. Ach zeker, de wagen was zuinig, zeer zuinig, maar toch waren er velen, die best een druppeltje

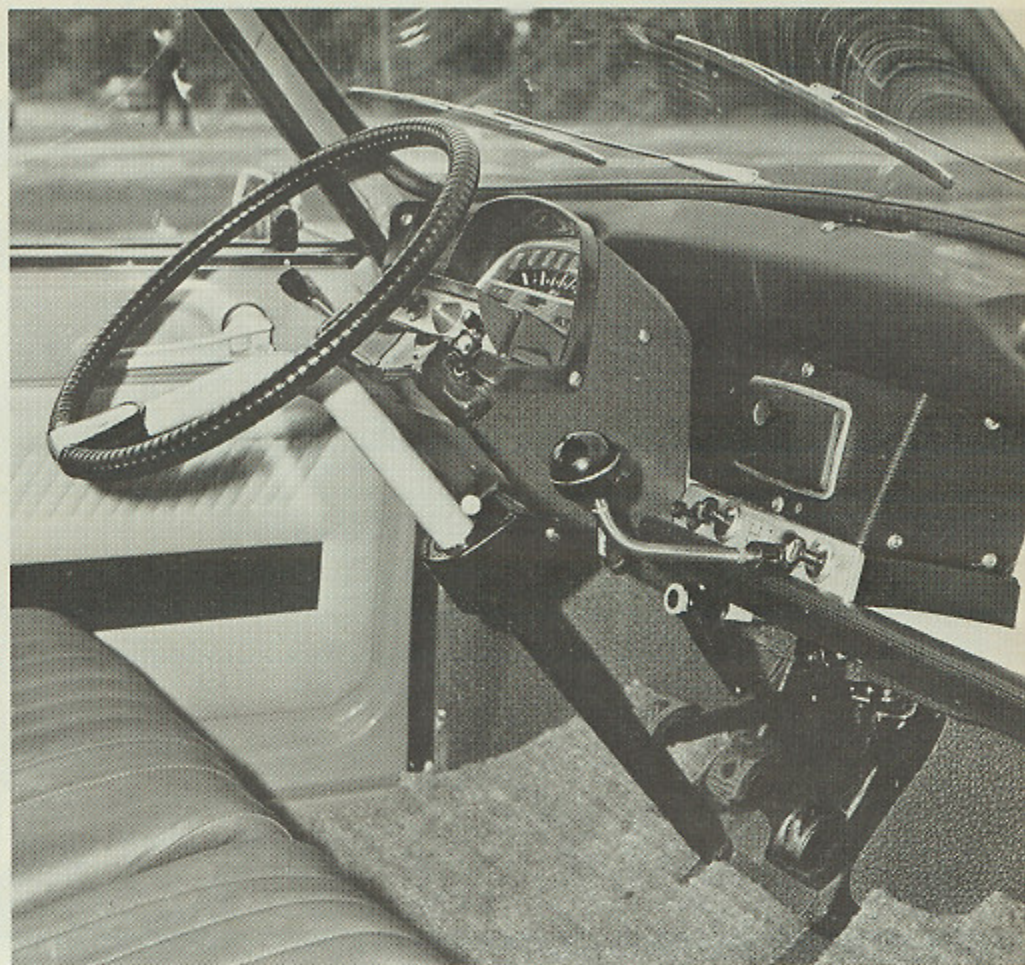
benzine méér zouden willen tanken om een pietsje meer prestatie ervoor terug te krijgen.

Die nieuwe motor helpt de Ami, dachten wij, over een soort grens heen. En daarom vonden wij deze verandering belangrijk genoeg om er het roadtestlicht over te laten schijnen. Voor die roadtest hebben we het breakmodel uitgekozen, omdat we meenden, dat toch die Break voor weldenkende mensen de meest aantrekkelijke Ami uitvoering moet zijn — de verkoopcijfers tonen dat trouwens ook duidelijk aan.

In nuchtere cijfertjes gevat, lijkt de verandering, die de sterkere motor teweegbrengt, maar gering: vergeleken met de



Het voorcompartiment van de Ami kan men nog steeds met geen mogelijkheid strak noemen. Het is een uiterst Frans aandoende samenbundeling van knopjes, klokjes en lichtjes, die allemaal weer anders van vorm zijn. En allemaal een beetje versierd, met een glimrandje, een titteltje zus, een accentstreepje zo... Men moet ervan houden misschien?

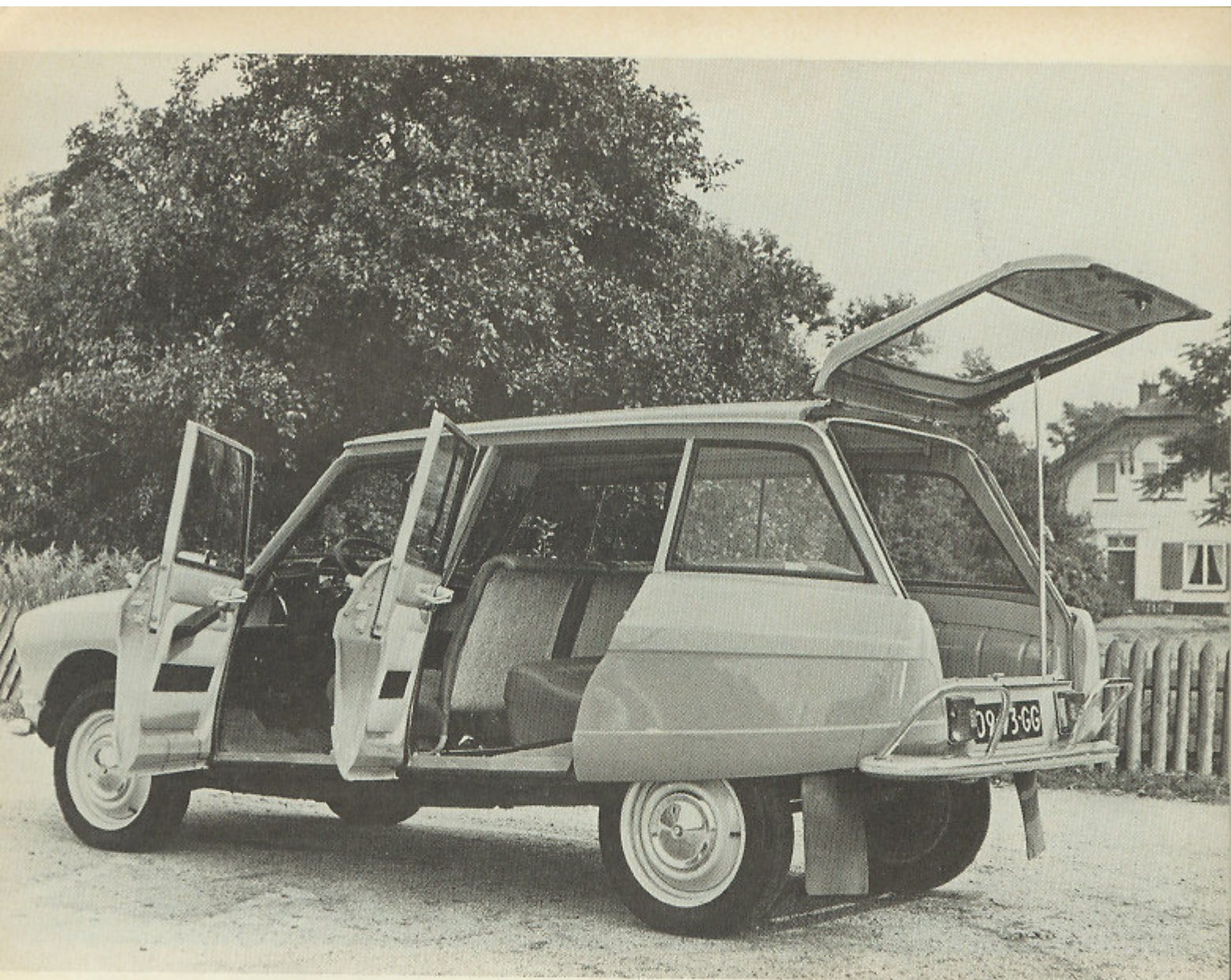


AMI 6 BREAK

laatste break, die wij testten, loopt de nieuweling zeven kilometers harder, accelereert van 0 tot 80 vier seconden sneller en loopt met 1 op 13,3 bijna twee kilometertjes minder. En toch! En toch is de Ami een andere auto geworden. Men kan dat al vermoeden bij het beschouwen van het acceleratiecijfer. In 18,8 seconden trekt de Ami van 0 tot 80. Voorwaar geen wereldschokkende tijd. Een echte Citroëntijd, zouden we zeggen, zeker in deze tijd, waarin zelfs kleine autootjes echt wel minder dan 15 seconden nodig hebben om mee te tellen. Bij Citroën kán een auto bijna 19 seconden nodig hebben. Het hoort bij het imago van de wagen. Zolang tenminste zulk een

imago niet hinderlijk wordt. En langzaam, heel langzamerhand begon dat bij de Ami een beetje zo te worden.

Wat die motor doet voor de wagen, vindt men beter dan in de zoëven genoemde cijfertjes weerspiegeld in de andere acceleratietijden. Vergelijken we die met de in de tiende jaargang geteste vorige break, dan vinden we sprekende verschillen. Van 0 tot 60 loopt de nieuwe break in 10,8 seconden — de oude deed dat in 12,9. Tot 80, we zagen dat reeds, heeft jaargang '68 18,8 seconden nodig tegen de 22,8, die het ding in 1965 op de klokken bracht. Van 0 tot 100 loopt de nieuweling in 37,3 seconden. Van het vorige model hebben we voor



Kijk, dat kan nu allemaal open aan zo'n Ami break. Voor de relatief bescheiden prijs koopt men dan toch maar een vijfdeurs auto, waar bijzonder veel ingaat. Eén der grote aantrekkelijkheden van een stationwagen is het gemakkelijke laden, dat via de geheel openscharnierende achterzijde wel bijzonder handzaam verloopt.

die acceleratie zelfs geen cijfer beschikbaar — die tijd was niet meer te meten. Daarvoor hadden we (om het nu eens een beetje te overdrijven) een kalender inplaats van een stopwatch nodig.

We zien dus, dat de wagen niet alleen „onderin” uitgesproken forser trekt, dus soepeler is geworden, ook en vooral bij hogere snelheden is van acceleratie, die noemenswaard is, nog sprake. Het is heel juist van Citroën, te hebben ingezien, dat verkeersbeelden veranderen, dat de mentaliteit van de weggebruikers mee verandert, en dat een automobiel in staat moet zijn met die mentaliteitswijzigingen méé te groeien. Zelfs al is de klant in kwestie het ontspannen type, wat als prototype voor de koper van de kleine Citroën geldt.

Het zit er dik in dat Citroën dit forsermaakplannetje altijd al met de Ami in het hoofd heeft gehad. Er waren namelijk helemaal geen ingewikkelde ingrepen nodig om de zeven SAE peekaatjes extra te voorschijn te toveren. De cilinderinhoud bleef de bekende 602 cc. Slechts de compressieverhouding werd van 7,75 tot 9 op één verhoogd (waarvoor de wagen nu toch wel écht super-

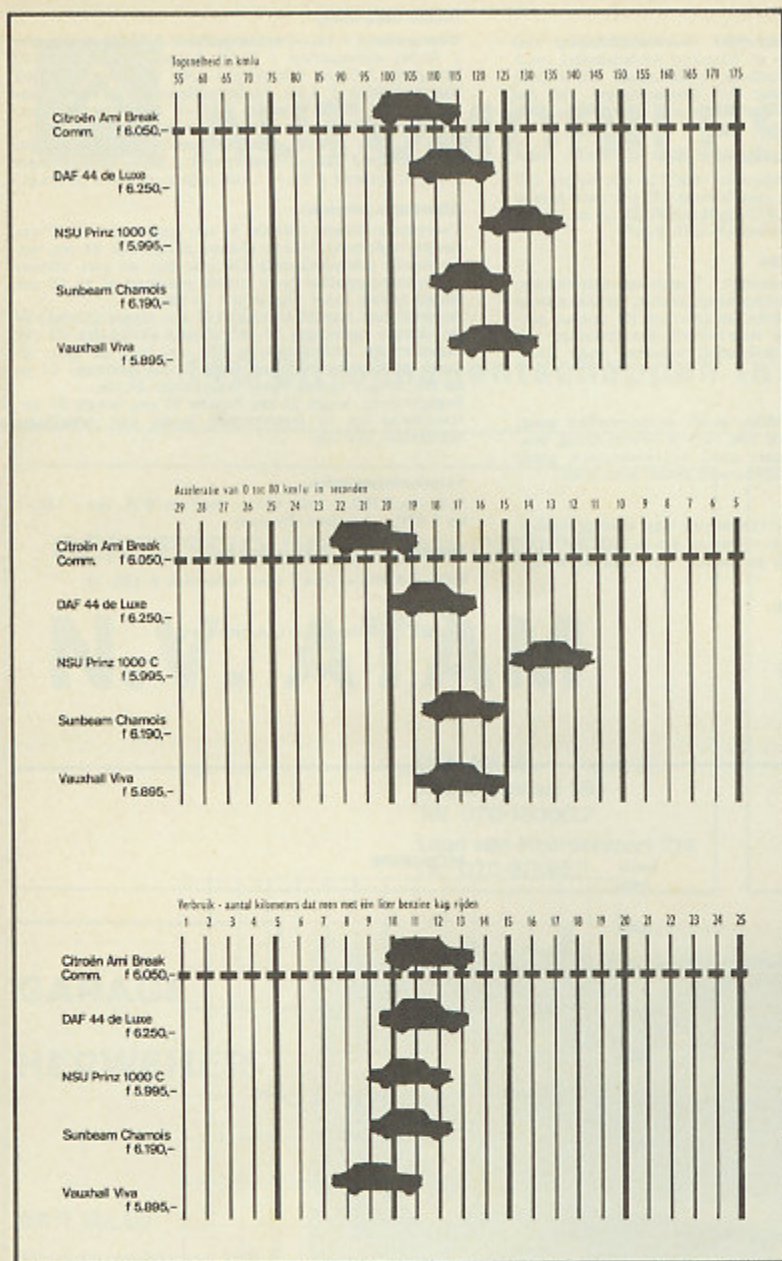
benzine nodig heeft) en enkele van de bewegende motordelen werden lichter gemaakt, waardoor een hoger toerental bereikbaar werd: de nieuweling loopt 5750 toeren per minuut bij topvermogen, terwijl zijn voorganger daar bij 5400 toeren draaide. De carburateur is een dubbele Solex. De kleppen zijn wat groter (wat ook al heel eenvoudig mogelijk was), de oliepompe heeft een grotere opbrengst, want waar gewerkt wordt, moet ook gekoeld worden. Daarom is ook de oliekoeler (van lichtmetaal) groter.

Citroën veranderde voorts de overbrengingsverhouding van het differentieel van 8 op 29 tot 8 op 31 tandjes. Dat verklaart ook, dat het grotere vermogen veel sterker in de acceleratie dan in de topsnelheid is terug te vinden. Helaas maakte de fabriek niet gebruik van deze gelegenheid om de versnellingsbaksynchronisatie wat te verbeteren — die is nog steeds te „vangen” en werkt wat hard en traag.

Het sterkst merkt men de veranderde krachtbron in de Ami ná een rit. Tijdens het rijden is men zich niet overmatig, zo zelfs in het geheel niet, bewust, maar wanneer men na afloop van een rit de gemiddelde snelheid uitrekent, komt men tot waarden,

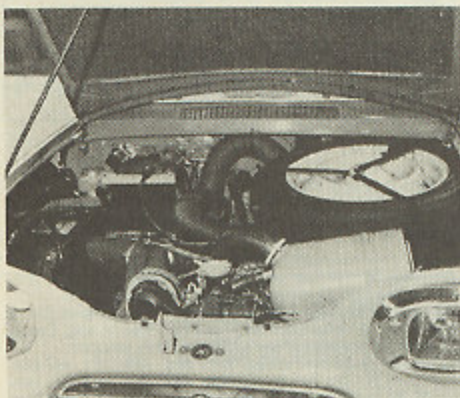
die — zo is althans onze ervaring — gemiddeld tien kilometer bijna hoger liggen dan wat men met de oude Ami maken kon. Toevalligerwijs hadden wij een paar van die oude waarden in onze la liggen. Kijk — en dat toont, hoe belangrijk een wat soepeler motor, maar vooral wat méér fut in de hogere snelheidsregionen is. Ook voor mensen, die met een zekere trots van zichzelf verklaren, dat ze geen scheurders zijn. Want zo zijn veel van die Citroënkantjes!

Ach, men behoeft helemaal geen scheurder te zijn, om het te kunnen appreciëren, tientallen, ja honderden meters minder lang op de immers zo levensgevaarlijke linkerwielhelft te vertoeven tijdens een inhaalpoging. We dachten: dat is toch alleen maar 'n kwestie van gezond verstand. En er is toch ook geen uitgesproken sportieve inslag voor nodig om er géén prijs op te stellen kilometers lang achter stinkende, rokende vrachtwagens voort te sukkelen — het is toch gewoon fijn om lángs die stankorgels te kunnen komen? We verzekeren U, dat die gemiddelde verbetering toch voornamelijk een gevolg is van het feit, dat men met de nieuwe Ami kan inhalen waar men het met de oude niet kon.



Old soldiers never die... maar het ziet er vooralsnog niet naar uit, dat de markante lijnen van de Ami 6 in aanmerking komen „to just fade away”...

Aan de motor is zeker niet met één blik te zien, dat hij een zoveel sympathieker vermogen levert. Hij zit nog steeds een beetje onbereikbaar weggebouwd.



Of maar heel moeilijk, omdat men zowat een hele kilometer vrij zicht naar voren nodig had om met de zo tijdrovende inhaalpoging te beginnen...

Wij hopen, dat U het ons vergeven wilt, zo lang bij de motor en diens prestaties te zijn blijven stilstaan. Per saldo is dat het nieuwe aan de wagen, en de auto als zodanig hebben we al eerder beschreven. Aan die auto is nauwelijks iets veranderd tenslotte. Eén ding is ons eens te meer heel duidelijk geworden. Mensen, die de Ami Break prefereren boven de gewone Ami, zijn mensen, die we begrijpen kunnen. Fraaiheid is een kwestie van persoonlijke smaak, maar we geloven toch niet, dat er veel mensen zijn, die de sedanuitvoering van de Ami oprecht mooier kunnen noemen dan deze Breakuitvoering. Waarbij nadrukkelijk gesteld moet worden, dat deze laatste er geenszins „bestelwagenachtig” uitziet. Eerder zou men het een nieuwe personenwagenkoetswerkuitvoering op een oud thema kunnen noemen. Het geheel is uitgesproken joyeus (voor wie daar het juiste oog voor heeft) te noemen. En verder is die vormgeving alleen maar praktisch. Voor mensen met kleine kinderen plus de daarbij behorende karretjes, wa-

gentjes en wat er meer mee te slepen valt. Voor kampeers. Voor mensen met buitenboordmotorvervoersproblemen. Voor sportvissers.

Kortom voor iedereen die het huidige welvaartspeil demonstrenen kan in het volume van de artikelen, die hij voor zijn plezier met zich rijden wil. Over de mensen, die zich zulk een auto om zakelijke redenen aanschaffen, hebben we het niet, die waren tientallen jaren geleden al op de hoogte van de voordelen van een stationcarachtig koetswerk. Een bagageruimte, zoals deze Break heeft, is vooral nuttig aangezien de te vervoeren goederen over het algemeen niet zozeer het probleem van gewicht, maar van groot volume opwerpen. Zware dingen moet men in zo'n Break niet gaan vervoeren. Daarvoor heeft men een zwaardere wagen nodig. Maar al die dingen, die „meer lucht dan materiaal” zijn, wel, daar is zo'n stationcarachtig geval fantastisch voor!

En de tijd, dat we onze neus snobistisch voor een stationwagen optrekken is toch al lang voorbij nietwaar? Kom kom, zulk een statussymbool is de auto vandaag de dag toch echt niet meer! Met ons twee miljoen...

TECHNISCHE GEGEVENS

Onderstel:

Platformchassis; onafhankelijke voorwielopanging met schroefveren; traagheids- en telescoop schokdempers rondom; trommelremmen rondom; bandenmaat 135 x 380; tandheugel stuurinrichting; 3,9 omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Maten, gewichten en inhoud:

Wielbasis 240 cm; spoorbreedte voor 126 cm; achter 122 cm; max. lengte 396 cm; max. breedte 152 cm; max. hoogte 160 cm; rijklaar gewicht 712 kg; draaicirkel 11,6 m; inhoud benzinetank 25 liter; motorcarter 2,85 liter.

Standaarduitrusting omvat:

Brandstofmeter; ampèremeter; laadstroomcontrolelamp; oliedrukcontrolelamp; ruitespoeier; kachel; verklipperlamp grootlicht; binnenverlichting, automatisch bij openen portier; lichtschakelaar aan stuurkolom; dimschakelaar aan stuurkolom; choke op dashboard; handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:

Oliepeilstok goed; olievuldop goed; stroomverdeler goed; carburateur goed; dynamo (om riem te stellen) matig; benzinepomp slecht; zekeringen goed; ruitewisselmotor goed; boegies goed; remvoelstofreservoir slecht; accu goed.

Service:

Aantal smeerpunten 4; servicebeurten vlg. instructieboekje om de 5000 km; motorolie verversen om de 5000 km; olieversers versnellingsbak en cardan vlg. instructieboekje om de 20.000 km.

Boordgereedschap omvat:

Krik; wielsleutel.

Prijzen onderdelen:

Voor spatbord f 58,—; achterspatbord f 73,50; voorportier f 83,50; achterportier f 81,50; koppelingsplaat f 39,50; drukgroep f 53,—; inlaatklep f 6,90; uitlaatklep f 22,60; ruitewisserblad f 4,20; koplampinbouwset f 44,90; koplampbranda f 27,50; wieldep f 5,—; schokdemper voor/achter f 33,10/f 33,10; set remvoeringen (4 wielen) f 23,— voor, f 23,— achter; standaard gemonteerde banden per stel van vier f 228,—; voorbumper f 88,— achterbumper f 54,—; voorruit f 91,—. (Alle prijzen exclusief montage.)

Afmetingen interieur:

Voorzitting: breedte (zitvlak) 51 cm; lengte (zitvlak) 47 cm; hoogte rugleuning 54 cm; afstand zitvlak-dak 88 cm; wagenbreedte schouderhoogte 120 cm; min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitvlak gemeten) 61 en 68 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 24 cm. Achterzitting: breedte (zitvlak) 117 cm; lengte (zitvlak) 47 cm; hoogte rugleuning 50 cm; afstand zitvlak-dak 82 cm; wagenbreedte schouderhoogte 120 cm; min. en max. afstand rugleuning-voorzitting (over zitvlak gemeten) 61 en 68 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 24 cm. Bagageruimte: lengte 75 cm; breedte 93 cm; hoogte 85 cm; reservewiel ligt in motorruimte; lengte met opgeklapte achterbank 150 cm.

Verzekeringspremies:

A.R. van f 500,— tot f 650,— per jaar. W.A. van f 150,— tot f 226,— per jaar (Europa).

Wegenbelasting: f 131,— per jaar.

Prijs: f 6.050,— (extra voor: schuifdak f 325,—).

Importeur:

Citroën Nederland N.V., Amsterdam.

Motor:

Luchtgekoelde 2 cilinder boxermotor; voorin gemonteerd, boring 74 mm; slag 70 mm; cilinderinhoud 602 cc; compr.-verh. 9 op 1; max. verm. vlg. fabrieksofgave 35 SAE pk bij 5750 toeren per min.; max. koppel vlg. fabrieksofgave 4,7 mkg. bij 4750 toeren per min.; elektr. inst. 12 volt; vermogen wisselstroom generator 290 watt; accu: 32 ah; Solex carburateur; mechanische brandstofpomp; enkele onderliggende nokkenas.

Transmissie:

Aandrijving op voorwielen; enkelvoudige droge plaatkoppeling met 4 versnellingsbak, waarvan 2, 3, 4 gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1ste versn. 5,61 op 1; 2e versn. 2,56 op 1; 3e versn. 1,92 op 1; 4e versn. 1,31 op 1; achteruit 5,61 op 1; differentieelreductie 3,875 op 1.

MOTOR:

Elasticiteit:	3
Geluidsniveau:	2
Koude start:	4

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen:	4
Bedieningsgemak:	3½
Synchronisatie:	2½
Geluidsniveau:	4

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

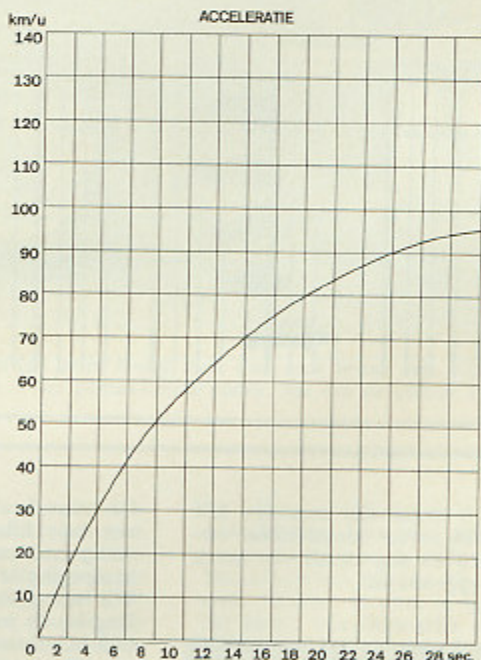
Besturing:	3½
Remmen:	4
Bochtgedrag:	3½
Zijwindongevoeligheid:	4
Veercomfort:	4
Veerdemping:	4

INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid:	3½
Uitzicht:	3½
Bagageruimte:	4½
Afwerking:	3½

Verklaring waarderingcijfers:

1 = onbevredigend; 2 = net voldoende; 3 = ruim voldoende; 4 = goed; 5 = uitzonderlijk goed.



PRESTATIES

OP DE ROLLENTSTBANK

De gebruikelijke gang van zaken bij het testen van de kleinere Citroën modellen op de rollenbank, werd ook bij deze Ami Break niet onderbroken. De wagen was onmogelijk in het juiste spoor te houden en sprong alle kanten heen. Het gevolg hiervan is dat we U geen cijfers van de vermogensmeting kunnen opgeven.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 30	70 is 70	110 is 108
40 is 40	80 is 80	120 is 118
50 is 50	90 is 90	
60 is 60	100 is 99	

OP DE WEG

Alle metingen werden verricht bij zonnig weer met vrijwel geen wind op een vlakke, droge 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: 116 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 117 km per uur.

De acceleratietijden werden gemeten van stilstand tot de werkelijke, gechronometreerde snelheid was bereikt. Tussen haakjes steeds, wat de snelheidsmeter dan aanwees.
0 tot 40 km per uur (teller wees dan 40): 5,5 sec. gem.
0 tot 60 km per uur (teller wees dan 60): 10,8 sec. gem.
0 tot 80 km per uur (teller wees dan 80): 18,8 sec. gem.
0 tot 100 km per uur (teller wees dan 101): 37,3 sec. gem.

Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde 1 op 16,2 op, een zeer snel gereden traject 1 op 11,1. Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 13,3.



AUTOMOBILES CITROËN N.V.

STADIONPLEIN 26-30 AMSTERDAM (Z)

140 Citroënegentschappen in geheel Nederland

CONCESSIONNAIR VAN CITROËN

N.V. ATAM

DEN HAAG
Waldorpstraat 160
Tel. 070-180000*
Laan van Meerdervoort 214
Tel. 070-601921*

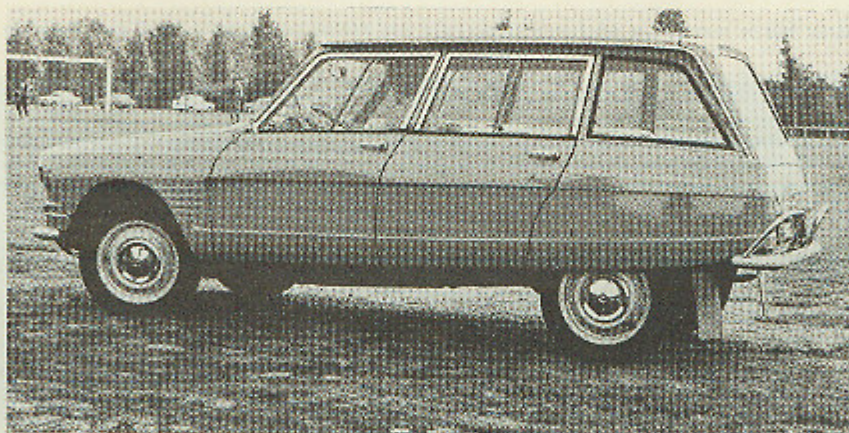
Citroën-agent voor Amsterdam en omstreken

AUTOBEDRIJF W. MAARSEN & CO.

AMSTERDAM
Weesperzijde 71
Tel. 020-57534-54296
Overtoom 184-194
Tel. 020-183788-183068

GARAGE HERWEIJER

DEN HAAG
Sinaasappelstraat 125
Tel. 685253



IMEX N.V.

GRONINGEN
Oostersingel 8-12
Tel. 05900
(050) - 26241

CITROËN AMI 6 BREAK: EEN HANDIGE ZUINIGE WAGEN

FA. P. J. KLEIN & ZN.



Citroën-agent voor Voorburg en omstreken

VOORBURG (Z.H.)
Van Naeltwijckstraat 219-221
Tel. 070-859792-834030

Hoofdagent voor geheel Rotterdam en omgeving

CITROËN DEN OUDEN

ROTTERDAM
showroom: Coolsingel 4
Tel. 010-117655*

AUTOMOBIELBEDRIJVEN HOOGVEEN

HOOFDAGENT CITROËN

HAARLEM HEEMSTEDÉ
Showroom Zijlweg 26 Haarlem. Tel. 023-17296

Hoofdagent voor Utrecht

AUTOPALACE „UTRECHT” N.V.

UTRECHT
Begijnkade 19-20, tel. 030-13971
Amsterdamsestraatweg 909, tel. 030-441912