



HET ONTWERP van een combinatie-wagen op basis van de Ami 6 kan in meer dan een opzicht als een logische verder-ontwikkeling van dit Citroën-model worden beschouwd. Reeds van huis uit is de Ami — zij het in veel mindere mate dan de 2CV — een echt utilitair model en als zodanig leent hij zich uitstekend voor transformatie in een combi-versie. Immers, een combi-wagen zal in de eerste plaats gekocht worden door hen, wier verlangen voor alles naar een auto met grote gebruiksmogelijkheden uitgaat, ook al moet daarvoor tot op zekere hoogte afstand



Rijervaringen met de Ami 6 Break Comfort

van de Technische Afdeling
van de ANWB, in samenwerking met
de redactie van de Autokampioen

gedaan worden van luxe en schoonheid van lijn.

Over dit laatste valt trouwens moeilijk te twisten en het komt ons zelfs voor, dat de originele lijn van de Ami er door deze combi-transformatie bepaald niet op achteruit is gegaan. Het feit, dat de „tegengesteld“ hellende achterraut moest vervallen, zal door weinigen betreurd worden, want het is gebleken, dat een dergelijke achterrautopstelling eigenlijk nooit het stadium van „in“ zijn heeft kunnen bereiken.

Een factor, die de nog jonge combiversie van de Ami een belangrijke ruggesteun op haar verdere levenspad kan geven, is de gestadig toenemende belangstelling voor dit type auto. De tijd, dat het grote publiek de combinatie-wagen of stationcar als een gecamoufleerde bestelauto voor de bakker, de kruidenier of de boterboer zag, is nu wel definitief voorbij en de vele praktische mogelijkheden, die de combi — óók voor de privérijder en diens gezin — biedt, worden steeds meer erkend en gewaardeerd.

Twee uitvoeringen

Als combi wordt de Ami in twee uitvoeringen geleverd, zonder prijsverschil. Het model, dat ons voor deze test ter beschikking werd gesteld, was de „Break Comfort“, die zich van het andere model — de „Break Commerciale“ — alleen onderscheidt in de uitvoering en afwerking van het interieur. Eerstgenoemde heeft voor en achter een stoffen bekleding, alsmede een doorlopende voorbank als bij de „gewone“ Ami. De Commerciale daarentegen is uitgevoerd met gescheiden voorzittingen en een kunstlederen bekleding; bovendien kunnen bij dit model de zitting en rugleuning van de achterbank naar voren geklapt worden ter verkrijging van een grotere laadruimte. Bij de Comfort is dit laatste alleen mogelijk door verwijdering van de achterbank in zijn geheel, iets, wat overigens gemakkelijk gaat.

De motor

De 600 cc luchtgekoelde motor, die bij 4750 omw/min een vermogen van 25,5 SAE-pk levert en bij 3000 omw/min zijn maximale koppel van 4,1 kgm ontwikkelt, is zonder enige wijziging overgenomen van de gewone Ami 6. Maar ondanks deze gelijkheid blijven de prestaties van de Break aanmerkelijk op die van de normale uitvoering achter. In de eerste plaats is er het verschil in topsnelheid; bij de Break bleek deze 104 km/u te bedragen, tegen 112 km/u van het normale model tijdens een vroeger verrichte test.

Ook, en in nog sterkere mate, is er verschil op het gebied van de acceleratie, zoals het testrapport, waarin ter vergelijking eveneens de destijds gemeten tijden van de gewone Ami zijn

Technische gegevens

Motor: voorin gemonteerde, tweecilinder boxermotor, luchtgekoeld. Klepaandrijving door lichtstangen en tuimelaars. Nokkensaandrijving d.m.v. tandwielen. Cilinderinhoud 602 cc; boring 74 mm, slag 70 mm. Compressieverh.: 7,75 : 1. Maximum vermogen 25,5 SAE-pk bij 4750 omw/min. Max. koppel 4,1 kgm bij 3000 omw/min. Specifiek vermogen 42,5 pk/l; specifiek gewicht 17,7 kg/pk. Snelheid bij 1000 omw/min in de hoogste versnelling 29,4 km/u. Solex valstroomcarburateur, type PICS 40. Elektrische installatie 6V, accu 56 Ah. Inhoud motorcarter 2 l; inh. benzinetank 25 l.

Transmissie: enkelvoudige droge plaatkoppeling. Vierversnellingsbak waarvan 2e, 3e en 4e gesynchroniseerd; 1e versn. semi-gesynchroniseerd. Voorwielaandrijving d.m.v. korte assen, beide voorzien van dubbele kruiskoppelingen. Overbrengingsverh.: 1e versn. 5,62; 2e versn. 2,96; 3e versn. 1,92; 4e versn. 1,32. Achterraut 5,62. Reductie eindoverbrenging 3,625. Inhoud versn.bak 0,9 l.

Onderstel: vierdeurs carrosserie, platformchassis. Voor en achter onafhankelijke wielophanging aan langsarmen, links en rechts gekoppeld door trekstangen en horizontale schroefveren. Romdom hydraulische telescoop-schokdempers aan de wieldraagarmen en traagheidsschokdempers aan de wielen. Hydraulisch remsysteem met trommelremmen, handrem mechanisch op de voorwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Minimale draaiekrans: uiterste punt van de wagen 11,40 m, buitenkant voorwielen 11,00 m. Stuurwielverdr. van uiterst links naar uiterst rechts 2 3/4 omw. Bandenmaat 135 x 380.

Maten en gewicht: wielbasis 230 cm, spoorbreedte voor 126 cm, achter 122 cm. Grootste lengte 387 cm, breedte 152 cm, hoogte 149 cm. Afdruk voor 409 kg, achter 296 kg. Totaal gewicht (rijklaar, volle tank) 705 kg. Laadvermogen 375 kg.

Geschiktheid als caravantrækker:

Totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 m boven de zeespiegel:

10% helling 1265 kg	16% helling 940 kg
12% helling 1135 kg	18% helling 865 kg
14% helling 1015 kg	20% helling 805 kg

In verband met het lage koppel van de motor is deze auto minder geschikt als caravantrækker. De hoogste versnelling schiet in de meeste gevallen te kort, zodat men met een caravan erachter meestal in de derde versnelling zal moeten rijden.

Een vouwwagen is om deze redenen meer op zijn plaats.

Het verwijderen van de achterbank is slechts een kwestie van een ogenblik. Op deze wijze ontstaat een laadvloer, die zelfs nog groter is dan bij de „Commerciale“. Een bezwaar is echter dat men een achterbank overhoudt.





In „normale” toestand is het oppervlak van de laadvloer slechts weinig groter dan de kofferbodem van de „gewone” Ami. De beschikbare hoogte is echter belangrijk groter.

Enkele prijzen van onderdelen

(in gulden)

uitlaat compleet	98.50
koppelingplaat	37.50
druklager	25.80
drukgroep	55.60
schokbreker voor	35.—
schokbreker achter	35.—
kroonwiel/pignon	159.50
voorwiellager (één wiel)	25.73
remvoering compleet **	13.—
hoofdremcilinder	28.—
wielremcilinders compleet	67.60
koplampunit	35.—
achterlicht compleet	15.—
dynamoanker	60.—
ruitewissermotor	78.—
voorbumper	119.50
achterbumper	*
voorportier (kaal, ongespoten)	112.—
voorruit	79.—
wieldop	4.75
ruitewisserblad	4.—

Opmerkingen

* nog niet bekend

** alleen vóór

opgenomen, onmiskenbaar aantoonbaar. In grote trekken genomen liggen de prestaties van de Break op hetzelfde niveau als die van de oude Ami, voordat hiervan het motorvermogen van 22 op 22,5 pk werd gebracht.

Voor deze verschillen is geen duidelijk aanwijsbare oorzaak te vinden. Weliswaar weegt de combi circa 50 kg méér en is het niet uitgesloten, dat de gewijzigde daklijn de luchtweerstandsfactor in ongunstige zin beïnvloed heeft (ofschoon combi's in het algemeen in dit opzicht zeker niet ongunstig uit de bus komen), maar of met deze factoren dergelijke vrij grote verschillen zonder meer verklaard mogen worden, is voor ons een open vraag. Men zou er nog kunnen aan-

voeren, dat de testwagen nog slechts enkele duizenden kilometers gedraaid had, maar ook met dit argument erbij komt men er niet helemaal uit.

Door die nogal trage acceleratie doen zich ook weer de bezwaren gevoelen, die aan de vroegere modellen kleefden. Tot snelheden van 80 km/u merkt men daar in de praktijk niet zo veel van, maar daarboven komen die bezwaren des te sterker naar voren. Bij inhaalmanoeuvres dient met die traagheid dan ook terdege rekening te worden gehouden.

Als gevolg van het lage motorvermogen moet het schakelhandelen veelvuldig gehanteerd worden. De trekkracht bij lage toerentallen is gering, zoals ook blijkt uit de cijfers bij het optrekken vanaf 40 km/u in de hoogste versnelling. In stadsverkeer moet de derde versnelling aangehouden worden, want in de vierde versnelling is de motor bij 50 km/u wat bokkig.

Laag benzineverbruik

Over de gehele linie genomen is het brandstofverbruik van de Break iets hoger dan dat van de gewone Ami. Het verschil, dat door het hogere gewicht en misschien ook door de gewijzigde stroomlijn vorm verklaard kan worden, is echter gering. Het gemiddelde ver-

bruik over de hele testperiode bedroeg 1 liter op 15,2 km; voor de normale Ami noteerden we indertijd 1 op 15,4. In dit verband dient ook bedacht te worden, dat de kruissnelheid bij de Break dichter bij zijn topsnelheid ligt dan zulks bij de gewone Ami het geval is, zodat men met eerstgenoemde vrijwel voortdurend in een ongunstiger „gebied” rijdt.

Veel lawaai

Een bezwaar, dat ook bij vroegere rijproeven met de Ami naar voren werd gebracht, betreft de luidruchtige motor. De Break moge qua prestaties bij de gewone Ami achterblijven, qua lawaaiproductie doet hij dit niet, integendeel, de combi-versie is zelfs nog luidruchtiger, iets, waaraan het langere dak en het grotere plaatoppervlak zeker niet vreemd zullen zijn. Ook de banden produceren duidelijk in de wagen waarneembare geluiden, maar van windgeruis heeft men, mede wegens de lage topsnelheid, vrijwel geen last.

De transmissie

De combi heeft dezelfde versnellingsbak als het gewone model en ook

Sterke en zwakkere punten

goede rijeigenschappen
laag benzineverbruik
comfortabele vering

luidruchtige motor
geringe prestaties
vrij hoge aanschaffingsprijs



Hoe Marijke 't ziet

Ik vind het een leukertje, de Ami 6 Break. Misschien zelfs nog wel leuker dan de „gewone” Ami, en dat wil wat zeggen, want over het algemeen ben ik nooit zo enthousiast over een stationwagen. Maar met de Break ligt dat bij mij kennelijk anders, ik kreeg hier meer visioenen van „gezellig op vakantie en de kampeerspullen achterin”.

Van de Ami Break zijn twee uitvoeringen: de „Confort” en de „Commerciale”. Wij reden in een „Confort”, gespoten in een kleur grijs als van een donderwolk; maar om het geheel niet al te somber te maken had men een bekleding gekozen, die zo rood was als rood maar kan zijn.

De zitplaatsen zijn weer, zoals altijd bij Citroën, „de fine art”. Heerlijk dikke, zachte schuimrubberbanken (bij de „Commerciale” gescheiden voorstoelen). Het dashboard vind ik niet zo fraai van vorm. Achter het wél mooie ID-stuurwiel is het dashboard als het ware „samengeklont”. Rechts en links zijn vakken uitgespaard voor wat kleine spulletjes.

Wat mij toch wel een gemis lijkt, is het ontbreken van asbakjes achterin. Ik vind het zelf tenminste altijd bijzonder vervelend als ik mijn as niet kwijt kan.

De vloerbedekking bestaat uit een viltlaag met een beschermlaag van een soort plastic. De viltlaag dient natuurlijk om het geluid te dempen, maar het is duidelijk (hoorbaar) dat daarvoor méér nodig is...

Ik geloof wel, dat degenen die nooit eerder in een „eend” of Ami gereden hebben, wel even moeten wennen aan het schakelen.

Zelf vind ik het een heel fijne wagen om in te rijden.

De vering vind ik zalig, hoewel er ook mensen schijnen te zijn, die er niet tegen kunnen. In een scherpe bocht helt de Ami wel sterk over, maar men hoeft echt niet bang te zijn dat de wielen van de grond komen, want deze „luxe eend” staat heel stevig op zijn poten!

Ja, ik ben zeer gecharmeerd van de Ami 6 Break. Ik zou zelfs willen zeggen (met excuses aan de heer Koolhaas Revers): Mon ami... c'est mon amour!

de overbrengingsverhouding van de achteras is gelijk. Alleen werd in verband met de hogere maximaal toelaatbare belasting een zwaardere bandenmaat gekozen, 135 x 380 in plaats van 125 x 380.

Het bezwaar, dat met deze wagen veel geschakeld moet worden, wordt tot op zekere hoogte verzacht door het feit, dat het handelen goed in de hand ligt en prettig te bedienen is. Bij onze testwagen ging het schakelen nog een tikje stroef, maar dit kan vrijwel zeker aan nieuwigheid worden toegeschreven.

De rijeigenschappen

Ook het onderstel van de Break is vrijwel gelijk aan dat van de gewone Ami en de rijeigenschappen zijn dan ook volkomen vergelijkbaar. Wel is in verband met de grotere toelaatbare belasting het onderstel iets verzwaaard, maar wat dit nu precies inhoudt, konden wij niet te weten komen; waarschijnlijk zijn wat straffere veren gemonteerd, mogelijk ook wat zwaardere schokdempers. Hoe dan ook, in de praktijk komen deze veronderstelde wijzigingen in ieder geval niet tot uiting in een stuggere vering of in een mindere neiging tot overhellen in bochten.

In deze combi vindt men de karakteristieke rijeigenschappen van de Ami terug: de soepele vering en de zeer directe besturing. De stabiliteit op de rechte weg laat niets te wensen over en de wagen is niet gevoelig voor zijwind. In belaste toestand ondergaat de Break weinig verandering op dit punt. De besturing wordt weliswaar wat lichter en de wagen helt sterk achterover, maar op de rijeigenschappen blijkt dit nauwelijks invloed te hebben.

Een bijzonder welkome voorziening, juist in verband met genoemd achteroverhellen, is de verstelbaarheid (van binnen uit) van de koplampen, die zelfs bij een volbeladen wagen toereikend is. In feite zou dit standaarduitrusting bij elke combinatie wagen moeten zijn.

De trommelremmen bleken volkomen opgewassen tegen hun (verzwaarde) taak; van fadingverschijnselen was nauwelijks iets te bespeuren en de ver-

eiste pedaaldruk is laag. Helaas waren de weersomstandigheden van dien aard, dat geen maximale vertragingen konden worden bereikt, maar om de lezers toch een globale indruk te geven, zijn in het testrapport de grafieken van een indertijd geteste „gewone” Ami opgenomen, waarbij aangetekend moet worden, dat mogelijk de uitkomsten bij de Break een tikkeltje ongunstiger uitvallen zouden zijn, zulks wegens het grotere eigengewicht van de wagen.

De carrosserie

Met de achterbank in de normale stand is het grondoppervlak daarachter niet zo veel groter dan bij de normale uitvoering van de Ami; de buitenmaten zijn trouwens ook precies dezelfde — al zou men dit op het eerste gezicht niet zeggen.

Het voordeel van de combi ligt echter hierin, dat de hoogte van de bagageruimte veel groter is. Men kan de bagage desnoods tot aan het dak toe opstapelen, vooropgesteld, dat goede buitenspiegels ter beschikking staan, welke echter bij deze Break niet tot de standaarduitrusting behoren. Normaliter, d.w.z. wanneer de beschikbare hoogte niet zo volledig wordt uitgebuit, is het uitzicht via de binnenspiegel ruim voldoende, dank zij de royale achterraut. Alleen is, tenzij men voortdurend met hoge snelheden rijdt, de ventilatie niet voldoende om deze ruimt vrij van condensaanslag te houden.

De toegankelijkheid van de bagageruimte is uitstekend; de „laaddeur” klapt dan ook in zijn geheel naar boven. We misten een goede handgreep aan deze deur. Het aanwezige haakje is slechts „goed voor” niet meer dan twee vingers en de deur is zwaar en moet hoog opgetild worden.

De vloer van de bagageruimte bestaat uit een wat armoedige blikken plaat met scherpe hoeken en randen. Deze plaat ligt los boven een uitsparing in de vloer, achter de benzinetank, en de aldus ontstane ruimte kan desgewenst benut worden voor het opbergen van dingen, die men niet regelmatig nodig heeft.

Conclusie

Tegenover de wat hoge aanschafsprijs staat, dat deze Break qua vormgeving bepaald niet onderdoet voor de gewone Ami. Op grond van dit laatste en van de toenemende belangstelling voor de combiwagen in het algemeen mag, zo lijkt ons, geconcludeerd worden, dat de Break voor een gezonde toekomst staat. Zijn prestaties liggen niet hoog, maar voor een typisch utilitaire wagen als deze is dat niet zo'n groot bezwaar. Aan de geluidsisolatie van de motor moet echter beslist nog meer aandacht worden besteed.

Prijzen:

Ami 6 Luxe	f 4790,—
Ami 6 Grand Luxe	f 4990,—
Ami 6 Grand Confort	f 5190,—
Ami 6 Break Confort	f 5690,—
Ami 6 Break Commerciale	f 5690,—



TESTRAPPORT



Autokampioen roadtest nr *4/65* Merk *Citroën* Model *Ami 6*
 Fabrikant *S.A. André Citroën Parijs* *Break Comfort*
 Importeur *N.V. Automobiles Citroën, Amsterdam*
 Aantal dealers in Nederland *120*

Identificatie auto:

kenteken *GE 62-38* motornummer *0264067758* bouwjaar *1964*
 kilometerstand aanvang test *2236* einde test *3327*

Datum en tijd:

De metingen werden verricht op *21-1-'65*
 Duur test *6* dagen.



MEETRESULTATEN:

Onderstaande cijfers zijn het resultaat van diverse metingen in tegengestelde richting. Alle aangegeven snelheden zijn werkelijke snelheden. De acceleratieproeven zijn verricht met een belasting van 2 personen en met de maximum toelaatbare belasting van *375* kg.

Afwijking snelheidsmeter:

Afwijking km teller	werkelijke snelheid	aanw. volgens meter
	40 km/u	<i>42</i> km/u
	60 km/u	<i>62</i> km/u
	80 km/u	<i>83</i> km/u
	100 km/u	<i>104</i> km/u
	120 km/u	— km/u
	140 km/u	— km/u
	160 km/u	— km/u

geen meetbare afwijking

Plaats en condities:

De metingen werden verricht op:

droge asfaltwegen
 windrichting *loodrecht op*
 de rijrichting.

windsnelheid *15* km/u,

temperatuur *3* °C

Acceleratie vanaf stilstand door de versnellingen:

	belasting 2 personen	max. toelaatb. belasting
0 - 40 km/u	<i>5.9</i> sec	<i>7.3</i> sec
0 - 60 km/u	<i>13.7</i> sec	<i>16.5</i> sec
0 - 80 km/u	<i>25.6</i> sec	<i>30.8</i> sec
0 - 100 km/u	— sec	— sec
0 - 120 km/u	— sec	— sec
0 - 140 km/u	— sec	— sec

schakelsnelheden: *30 - 60 - 90* km/u

vanaf 40 km/u, uitsluitend in de hoogste versnelling:

	belasting 2 personen	max. toelaatb. belasting
40 - 60 km/u	<i>17.2</i> sec	<i>21.2</i> sec
40 - 80 km/u	<i>49.8</i> sec	<i>52.4</i> sec
40 - 100 km/u	— sec	— sec
40 - 120 km/u	— sec	— sec
40 - 140 km/u	— sec	— sec

tijd en snelheid over 500 en 1000 m met staande start (belasting 2 personen)

	tijd	snelheid
500 m	<i>30.2</i> sec	<i>85</i> km/u
1000 m	<i>49.5</i> sec	<i>93</i> km/u

Snelheidsbereik in versnellingen:

	minimum	maximum
eerste versnelling	0 km/u	<i>35</i> km/u
tweede versnelling	10 km/u	<i>65</i> km/u
derde versnelling	20 km/u	<i>95</i> km/u
vierde versnelling	55 km/u	<i>104</i> km/u

Benzineverbruik belasting 2 personen. De proeven werden verricht met *normale* benzine.

60 km/u	<i>4.9</i> l/100 km	<i>20.4</i> km/l
70 km/u	<i>5.2</i> l/100 km	<i>19.2</i> km/l
80 km/u	<i>5.7</i> l/100 km	<i>17.6</i> km/l
90 km/u	<i>6.4</i> l/100 km	<i>15.6</i> km/l
100 km/u	<i>7.5</i> l/100 km	<i>13.4</i> km/l
110 km/u	— l/100 km	— km/l
120 km/u	— l/100 km	— km/l
130 km/u	— l/100 km	— km/l
140 km/u	— l/100 km	— km/l
150 km/u	— l/100 km	— km/l
160 km/u	— l/100 km	— km/l
topsnelheid	<i>8.3</i> l/100 km	<i>12.1</i> km/l

Gem. benzineverbruik over gehele testperiode

15.2 km/l, actieradius ca *400* km.

Topsnelheid *104* km/u

Max. kruissnelheid *100* km/u



