

ROAD TEST

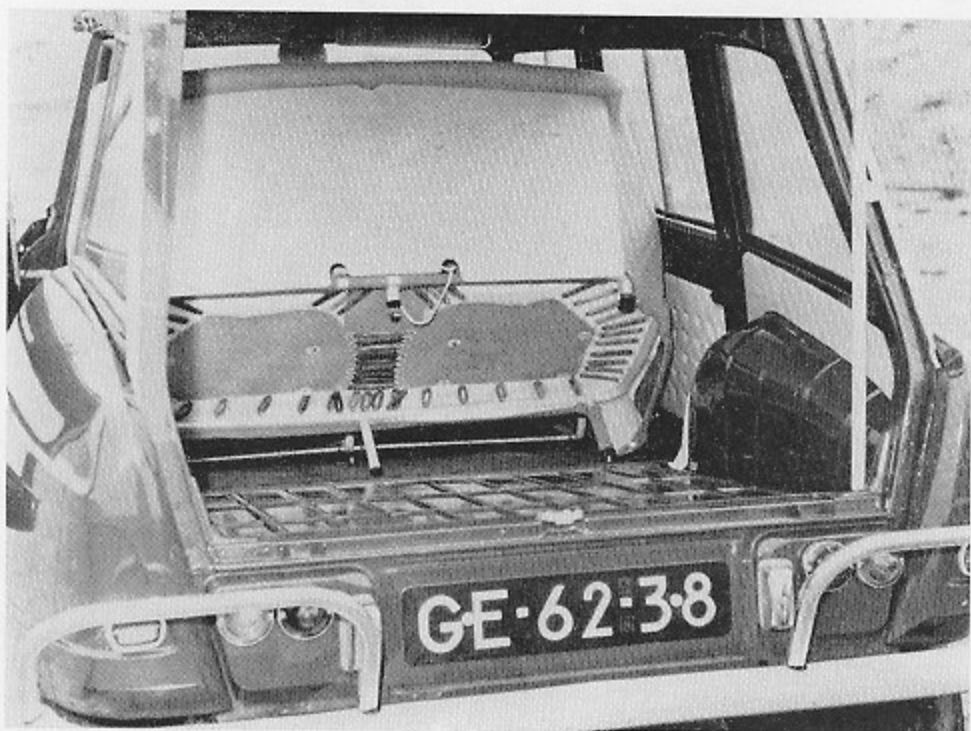
CITROËN AMI 6 BREAK

De automobielen uit het land van Marianne zijn anders dan anderen en dat blijft zo in opvallende mate. Het verbaast ons telkens weer een beetje, dat de Franse automobiel, die heden ten dage toch niet meer in de allereerste en allerbelangrijkste plaats voor de eigen markt, maar toch in toenemende mate voor een veel groter, Europees afnamegebied wordt gemaakt, desondanks zo weinig „Europees” wordt en zo sterk „Frans” blijft. Een Franse autokoper legt het accent niet in de eerste plaats op een fraai, „klassiek” uiterlijk, niet op bijzondere acceleratie- of snelheidskwaliteiten. Nee, in de eerste plaats moet de auto, die de Fransman aanspreekt, praktisch zijn, uitmuntend door bruikbaarheid voor alleman. Een tweede, uitermate belangrijke eis is een zo gering mogelijke benzine-dorst, want dit edele vocht is in Frankrijk even duur als het traditionele véél edeler andere Franse vocht er goedkoop is. De vormgeving moet handig en praktisch zijn, want voor veel Fransen is de auto in de week een vrachtwagen en tijdens het weekeinde een bus. De vering moet comfortabel, de uitvoering simpel en de afwerking redelijk zijn.

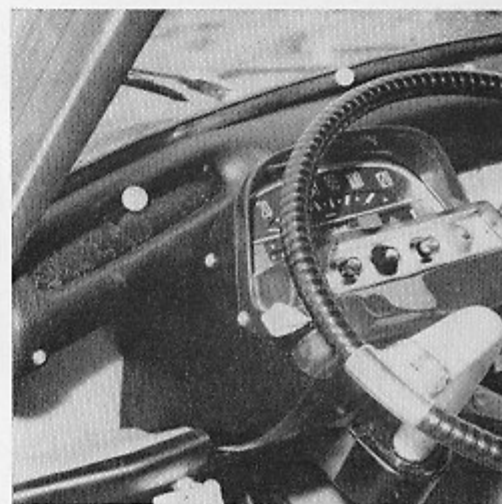
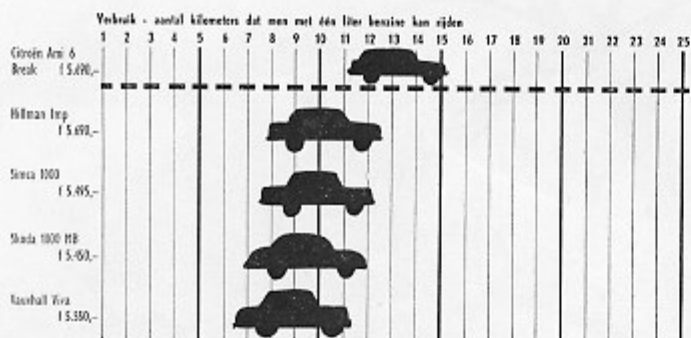
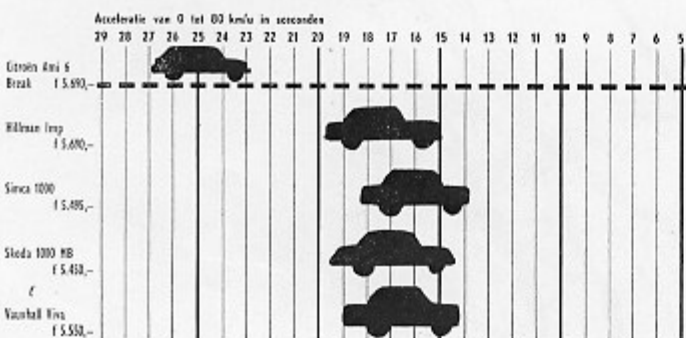
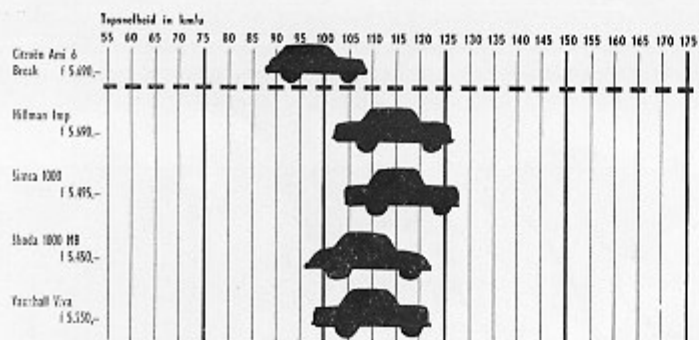
Aan al deze eisen voldoet de Ami Break van Citroën in zeer vèrgaande mate. Zelfs zo goed, dat het er thans, slechts enkele maanden na de introductie, reeds naar uitziet, dat deze combinatie-wagen de meer „civiele” gewone Ami 6 een zware concurrentie gaat aandoen. De Break is (paradoxaal genoeg!) méér Ami dan de Ami zèlf ooit was! De wagen is er niet alleen (naar veler smaak) aanzienlijk fraaier op geworden — er zullen er niet veel zijn die de nimmer geheel ingeslagen „verkeerd om geplaatste” achterraut betreuren —, maar de wagen is juist voor de in Ami geïnteresseerden door zijn grotere binnenruimte en meer universele toepassingsmogelijkheden een zeer aantrekkelijke automobiel. En de vormgeving heeft juist dat geslaagde, ietwat joyeuze, dat verhindert er een „bestelwagen” in te zien.

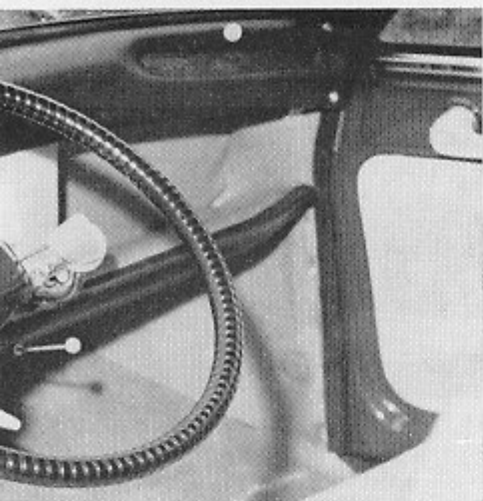
Mechanisch is de Break in grote trekken gelijk aan de vier jaar oude Ami — slechts de bandmaat is tien millimeter zwaarder gekozen. De motor is, gelijk aan de Amikrachtbron, een zuiver broertje van de befaamde eend; deze motor heeft zo langzamerhand zijn betrouwbaarheid en lange levensduur wel voluit bewezen. De Ami Break is niet bepaald snel (zelfs niet voor zijn prijs), maar men kan urenlang „in de buurt” van de top, die wij op 108 kilometer per uur maten, blijven kruisen. De achter

De achterbank van het type „Confort”, dat wij testten, kan niet worden weggeklapt — men moet hem in z'n geheel uittrekken, als de erdoor mogelijk gemaakte meerdere bagageruimte nodig is. Het type „Commerciale” heeft wèl een samenklapbare achterbank.









Hiernaast links twee aanzichten van de laadklep. De achterruit erin is van zodanig ruime afmetingen, dat men bij de Break, als de bagageruimte niet tot boven toe volgestapeld is, bepaald geen buitenspiegels nodig heeft. De deur is zeer breed, wat de toegankelijkheid en bruikbaarheid van de bergruimte ten goede komt. De handgreep eraan is evenwel uiterst miniem van afmetingen en aangezien de deur vrij zwaar is en niet van gewichtsophijfende contragewichten is voorzien, is dit handgreepje, dat slechts aan enkele vingers plaats biedt, wel wat nietig.

Hierboven een plaatje van de Ami Break naast de „gewone” Ami 6, die overigens geen centimeter geringer van buitenafmetingen is, zoals men onwillekeurig geneigd is te menen. Men kan erover van mening verschillen, maar het lijkt ons toch wel, dat heel veel mensen de Break als de meest logisch gevormde van de twee wagens zullen zien.

Boven aan deze pagina een blik in het interieur. Het stuur staat tamelijk vlak en ligt vrij dicht voor des bestuurders borstkas. Desondanks is de rijpositie niet slecht. De instrumentatie is eenvoudig, maar doelmatig. De ventilatie (geregeld door niet minder dan acht hefboomen en knopjes) is goed voor z'n taak berekend.

motor gebouwde versnellingsbak wordt met hetzelfde pak-draai-duw-trek-handle bediend, dat reeds in de Ami en de 2 CV bekend is geworden. Het schakelpatroon vergt enige gewenning — de versnellingen liggen als in een driebak tegenover elkaar, terwijl de vierde er „opzij naast” zit. In de praktijk is dit evenwel een handig schema, omdat men in wat drukker verkeer of in de stad voornamelijk tussen twee en drie op en neer zal schakelen — de hoge vier is meer voor een wat legere buitenweg bedoeld — en deze twee en drie vindt men recht tegenover elkaar. De een is niet gesynchroniseerd, maar veel tranen behoeven hierom niet te worden geweend, daar terugschakelen vanuit de lage twee slechts sporadisch zal voorkomen in de praktijk.

Door het relatief lage vermogen zal de Ami Break vlijtig geschakeld dienen te worden, de trekkracht bij lage toerentallen is uiterst gering. Zo zal men in de stad dan ook (als men het goed met de motor meent) vrijwel nimmer in vier rijden — de motor is dan bij de geringste variatie in gaspedaalstand ronduit bokkig en zeer futloos.

Een bezwaar vinden wij het wat verre reiken, dat men moet verrichten om het in het midden van het dashboard geplaatste versnellingshandle te pakken te krijgen in sommige standen.

Het stuur is vrij horizontaal geplaatst — iets, waaraan men wennen moet. Men zit er ook vrij dicht achter. Verder is de rijpositie redelijk. De besturing is direct en vrij van enig gevoel van „sponzigheid”. Het uit de 2 CV zo bekende rukken in het stuur bij het langzaam rijden van een bocht is door de montage van wat beschaafder (homokinetische) kruiskoppelingen in de aandrijfasen bij de Ami 6 nimmer aanwezig geweest en valt ook in deze Break niet te constateren.

De vering is week maar comfortabel. Enige meerdere veerdemping zou niet onwelkom zijn. In bochten helt de Break angstaanjagend over, maar de wegvastheid heeft hieronder niet te leiden. Ook bij volle belading van het achter(bagage)compartiment doen de weke veren zich voelen — de wagen gaat achter vrij sterk naar beneden. Men voelt dit vooral aan het veel lichter wordende stuur. Men kan het zien aan de koplampen, die bij beladen toestand de hemel inschijnen, maar daarvoor heeft men een (niet genoeg te loven) verstelinrichting, die eigenlijk op heel wat méér wagens zou behoren te zitten.

De remmen kunnen de zwaardere bedrijfscondities goed aan — iets, dat uiteraard in niet geringe mate te danken is aan de betrekkelijk geringe snelheidsmogelijkheden. Het zijn rondom trommelremmen, aan de voorzijde ter weerszijden van het differentieel gemonteerd.

De Break is in twee uitvoeringen leverbaar. Wij hadden de versie „Confort” te logeren; daarin zit voor een bank gemonteerd en zijn de zittingen met een stoffen bekleding afgewerkt, terwijl voor het verkrijgen van stationcar-achtige afmetingen in het achtercompartiment de gehele bank moet worden uitgenomen — iets wat overigens gemakkelijk in z'n werk gaat. De versie „Commerciale” zal velen méér aanspreken: daar bestaat de bekleding uit kunstleer, zijn de voorzetels gescheiden en is de achterbank inklapbaar gemaakt (en bovendien óók uitneembaar). Het is wat vreemd, dat het laadvloertje vrij sterk „naar binnen toe” helt. Weliswaar wordt dit hellen opgeheven bij redelijke belasting, maar als men kleine, lichte zaken te vervoeren heeft, glijdt alles toch gemakkelijk naar voren.

Een bezwaar, dat ook tegen de gewone Ami 6 reeds kon worden ingebracht, is de grote mate van motorgedruis, die tot in het interieur doordringt. Dit is bij de meer binnenruimte biedende Break zelfs nog wat geduchter dan bij de gewone Ami, en eigenlijk van het goede wel te veel. Wat men in de zoveel pretentioelozere „lelijke eend” als bijna vanzelfsprekend accepteert, valt minder gemakkelijk te pruimen in deze Ami!

Het is trouwens niet alleen motorgeluid, wat de berijder van deze wagen in de oren klinkt, want ondanks de vilten onderlaag op de vloer dringen toch ook nog heel wat wiel/wegdekgeluiden naar binnen. Ongetwijfeld zijn hieraan ook de Michelin X-banden, waarop de wagen staat, debet; die zijn nu eenmaal lawaaierig op minder goede wegdekken.

De stabiliteit op rechte wegen is voorbeeldig. Ook zijwind valt zo goed als niet waar te nemen. In bochten toont de wagen een duidelijke onderstuurkarakteristiek, die bij een wagen met eigenschappen (en vooral prestatiemogelijkheden) als deze niet alleen niet hinderlijk, maar zelfs plezierig te noemen valt.

De binnenruimte is praktisch, zeiden we reeds. De toegankelijkheid door de grote achterklep is ook goed. Alleen vinden wij het een grote onhebbelijkheid, dat aan deze klep nauwelijks houvast is te vinden: een handgreep ontbreekt geheel en dat is vooral gezien het feit, dat er geen contraveer aanwezig is ter assistentie van het openen van deze (zware) klep, zodat alles „met de hand” hóóg moet worden opgetild, een onplezierige zaak.

Men mag de Ami Break een goede toekomst voorspellen. Niet alleen omdat dit model de grote schare van potentiële Ami 6-kopers zozeer aan blijkt te spreken, maar ook omdat de wagen bepaald aantrekkelijke eigenschappen biedt, waaronder de geringe onderhoudskosten zeker niet de geringste plaats innemen.

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. fabrieksofgave 23 SAE-pk bij 4500 toeren per min.; max. verm. gemeten aan de aangedreven wielen 19 pk bij 4500 toeren per min.; max. koppel vlg. fabrieksofgave 4,3 mkg bij 3000 toeren per min.; elektr. install. 6 V; vermogen accu 50 a.h.; enkele carburateur; mechanische brandstofpomp; enkele onderliggende nokkenas.

Transmissie:

Aandrijving op voorwielen; enkelvoudige drogeplaatkoppeling met vier-versnellingsbak, waarvan 3 overbrengingen gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1ste versn. 5,61 op 1, 2de versn. 2,87 op 1, 3de versn. 1,92 op 1, 4de versn. 1,31 op 1; achteruit 5,61 op 1; differentieelreductie 3,625 op 1.

Onderstel:

Platformchassis, onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren; achter onafhankelijk met schroefveren; traagheids- en telescoopschokdempers rondom; trommelremmen rondom; bandemaat 125 x 380; tandheugel-stuurinrichting; 2½ omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst links naar rechts te bewegen.

Maten, gewichten en inhoud:

Wielbasis 240 cm; spoorbreedte voor 126 cm; achter 126 cm; max. lengte 388 cm; max. breedte 148 cm; max. hoogte 160 cm; rijklaar gewicht 670 kg; draaicirkel 11,6 m; inhoud benzinetank 25 l, motorcarter 2,9 l.

Standaarduitrusting omvat:

Brandstofmeter, laadstroomcontrolelamp, ruitesproeier, kachel, verklikkerlamp grootlicht, binnenverlichting automatisch bij openen portier, lichtschakelaar aan stuurkolom, dimschakelaar aan stuurkolom, choke op dashboard, handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:

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

Service:

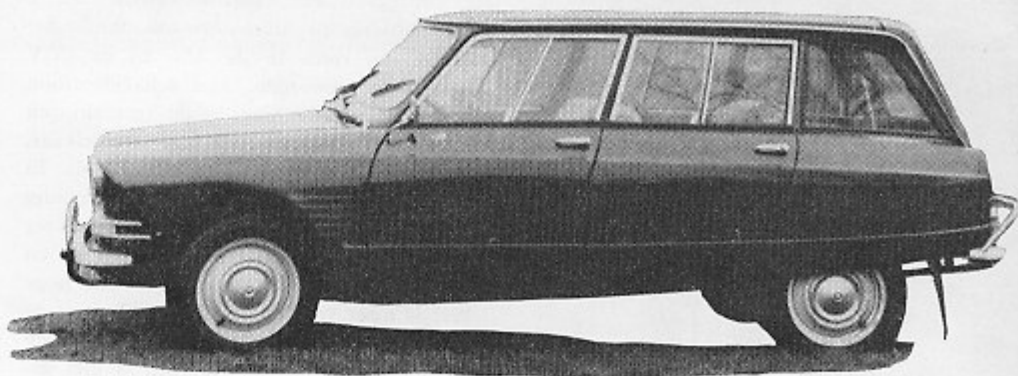
Aantal smeerpunten 4; servicebeurten vlg. instructieboekje om de 5000 km; motorolie vervangen om de 5000 km; olieversen versnellingsbak vlg. instructieboekje om de 20.000 km.

Boordgereedschap omvat:

Krik en wielsleutel.

Prijzen onderdelen:

Voorspatbord f 59,50; achterspatbord f 66,—; voorportier f 85,—; achterportier f 83,50; koppelingsplaat f 37,70; drukgroep f 55,60; complete uit-



laat ± f 90,—; uitlaatdemper voor f 35,50; achter f 30,50; inlaatklep f 5,30; uitlaatklep f 10,—; ruitewisserblad f 4,—; koplamp f 35,—; koplamprand f 14,—; wielop f 4,75; schokdemper inbouwset voor/achter f 33,60/f 33,60; set geulcaniseerde ruitremvoeringen f 50,— (4 wielen); voorbumper f 90,—; achterbumper f 54,—; voorruit f 80,—; standaard gemonteerde banden per stel van vier f 208,—.
(Alle prijzen exclusief montage.)

Afmetingen interieur:

Voorzitting: breedte (zitvlak) 110 cm; lengte (zitvlak) 47 cm; hoogte rugleuning 54 cm; afstand zitvlak-dak 88 cm; wagenbreedte schouderhoogte 117 cm; min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten) 88 en 95 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 uitgenomen achterbank: 155 cm.

Verzekeringspremies:

A.R. plm. f 540,— per jaar; W.A. plm. f 175,— per jaar (Europa).

Wegenbelasting: f 92,40 per jaar.

Prijs: f 5.690,—.

Importeur: Automobiles Citroën N.V., Amsterdam.

PRESTATIES

OP DE ROLLENTSTBANK

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 23 SAE-pk bij 4500 omwentelingen per minuut, bleek op de rollentestbank naar te komen op maximaal 19 pk bij 4500 omwentelingen per

minuut, gemeten aan de voorwielen. Onderstaand enkele vermogenscijfers, gemeten aan de voorwielen bij diverse motor-toerentallen en geconcludeerd met de bij die toerentallen geconstateerde lucht-brandstof-verhoudingen.

Toeren/min.	Aantal pk's	l.b.-v.
2500	12	12,9
3000	14,5	14,9
3500	16	14,5
4000	17,5	14,2
4500	19	13,9
5000	16	13,5

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 23	70 is 66
40 is 36	80 is 79
50 is 47	90 is 90
60 is 57	100 is 100

OP DE WEG

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

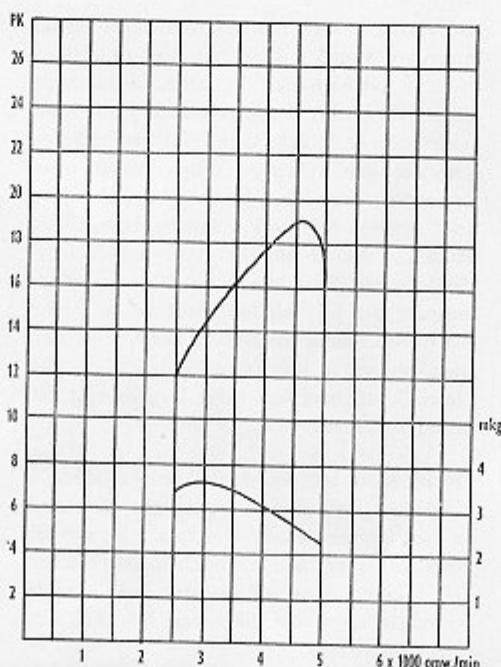
Topsnelheid: 108 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 108 km per uur.

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

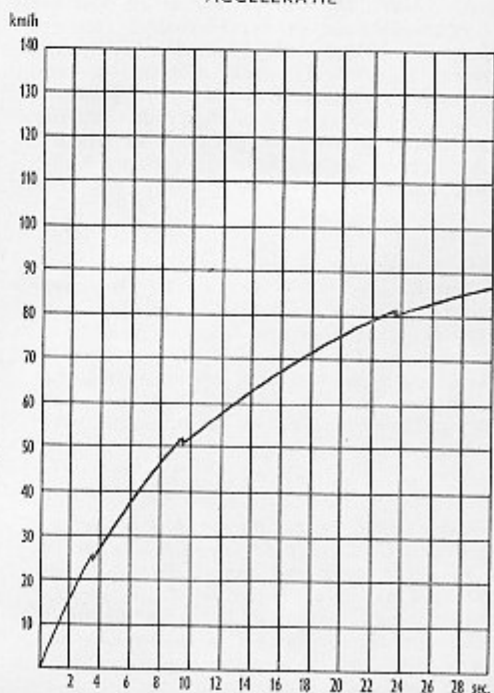
0 tot 40 km per uur (teller 44): 6,4 sec. gem.
0 tot 60 km per uur (teller 63): 12,9 sec. gem.
0 tot 80 km per uur (teller 81): 22,8 sec. gem.

Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde 1 op 18 op, een zeer snel gereden traject 1 op 13,3. Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 15,2.

VERMOGEN EN KOPPEL



ACCELERATIE



MOTOR:

Elasticiteit:	3
Geluidsniveau:	2
Koude start:	4

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen:	4
Bedieningsgemak:	4
Synchronisatie:	3
Geluidsniveau:	4

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

Besturing:	4
Remmen:	4
Bochtgedrag:	4
Zijwindongevoeligheid:	4
Veercomfort:	4
Veerdemping:	3

INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid:	3
Uitzicht:	4
Bagageruimte:	4
Afwerking:	4

Verklaring waarderingscijfers:

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