

AUTO-Visie

6de Jaargang • No. 19 • 12 mei 1961

ONAFHANKELIJK
OBJECTIEF

VERSCHIJNT WEKELIJKS

Bij de voorplaat: Elégance, distinctie en een snelheid suggererende sfeer, een omgeving waarin de Auto Union 1000 Sport coupé zich wel thuis móet voelen.

REDACTIE: FRED V. D. VLUGT - JAN APETZ - GUIDO HASSELAAR - JAN WARNING - ADVERTENTIEAFDELING: Y. HEEREMA - FOTOGRAFIE: NOUD VAN DEN BOER. BUITENLANDSE CORRESPONDENTEN: MAXWELL BOYD EN RICHARD BENSTED-SMITH (ENGLAND) - BERNARD CAHIER (FRANKRIJK) - BERNARD HUE (FRANKRIJK) - ATHOS EVANGELISTI (ITALIË) - GUENTHER MOLTER (DUITSLAND) - FREDERICO KIRBUS (ZUID-AMERIKA) - JAN ULLÉN (SCANDINAVIË) - ING. JIRI KINKOR (TJJECHOSLOWAKIJE).

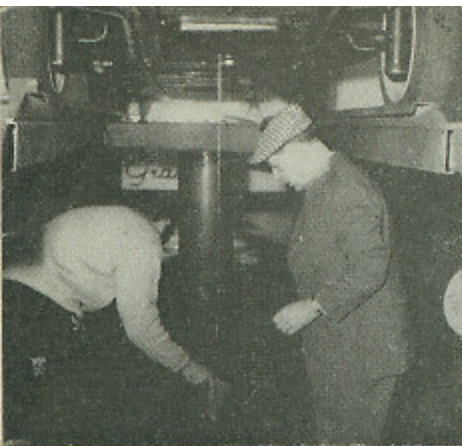
RED. EN ADM. RIJNSTRAAT 36, DEN HAAG, TEL. 724908-853526, GIRO 657193, BANKREL. N.V. BANKIERSKANTOOR VAN LISSA EN KANN, DEN HAAG. ABONNEMENTSPRIJS F. 22,50 PER JAAR, F. 12,— PER HALF JAAR, F. 6,50 PER KWARTAAL. ABONNEMENTEN KUNNEN MET IEDER NUMMER INGAAN EN LOPEN AUTOMATISCH DOOR INDIEN ZIJ NIET 14 DAGEN VOOR HET VERSTRIJKEN VAN DE ABONNEMENTSTERMIJN SCHRIFTELIJK ZIJN OPGEZEGD. AUTO-VISIE WORDT GEDRUKT OP DE PERSEN VAN DE N.V. DE ZUID-HOLLANDSCHE BOEK- EN HANDELSDRUKKERIJ, WAGENSTRAAT 70 DEN HAAG. DE CLICHÉ'S WORDEN VERVAARDIGD DOOR N.V. CLICHÉ-INDUSTRIE KONINGSVELD & ZN., DEN HAAG. NADruk VAN ARTIKELEN OF GEDEELTEN HIERVAN EN ILLUSTRATIES ALLEEN MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN AUTO-VISIE. ABONNEMENT BUITENLAND, MET UITZONDERING VAN DE RIJKSDELEN OVERZEE EN BELGIË, BEDRAAGT F. 25,— PER JAAR.

Onder officiële controle van de Fédération Française des Sports Automobiles hield AUTO-VISIE met Citroëns nieuwe 3CV „Ami 6” een non stop-rit Parijs-Biarritz v.v. met het doel, de prestaties van deze nieuwe Franse „VW” vast te leggen. Het resultaat was: op de heenweg een gemiddelde van 90,6 km/u over de gehele afstand van 740 km bij een verbruik van 1 op 13,9 en op de terugweg een verbruik van 1 op 21,55 bij een rijgemiddelde van 51,0 km/u. Daarna ging de Ami 6 op de rollenbank en mat AUTO-VISIE 20,0 pk aan de voorwielen — ziedaar in grove trekken het portret van Citroëns nieuwste schepping.

3000 KM MET

„En hier...” sprak de Citroën-dealer van Bayonne, ijverig de motorkap van onze „Ami 6” openmakend, „...ziet u het reservewiel en daar de motor. Het is alles rationeel gebouwd en ingericht. Kijkt u eens...” sprak hij vervolgens, de portieren openrukkend, „...naar die binnenruimte...” Maar toen zag hij onze bagage en fotoestellen, stopwatches en flessen Vichy-water — en toen besefte hij, dat hij bezig was, een „vreemde” wagen te demonstreren aan enkele tientallen gretig luisterende mannen, vrouwen en kinderen. „Ah, messieurs, pardon... Ik dacht, dat het mijn eigen demonstratiemodel was.” Wij lachten maar wat goedig — we waren het al gewend. En die „wij”, dat waren Paul Largeot, technisch commissaris van de Fédération Française des Sports Automobiles, Bernard Heu, Auto-Visie-correspondent voor Frankrijk en uw dw. dnr., redacteur, die zojuist met de Ami 6 non stop van Parijs naar Biarritz waren gereden en bij de Citroën-dealer van Bayonne waren binnengevallen voor controle van olie, accu en bougies. Ja, we waren al héél wat gewend — want niet alleen, dat alle Fransen uit hun huizen kwamen





In Bayonne werd de 3 CV afgetapt onder controle van officier Paul Largeot (r., met feestpet), om de zuinigheidstest met lege tank te beginnen (links). Zo gauw we de 3 CV ergens neerzetten, stapten alle mannen van hun racefietsen en begonnen een „ohlala“-discussie zonder eind — ontwikkeling, die wij steeds hebben aangewakkerd, omdat het oordeel van de Fransen over deze bijzondere en aantrekkelijke automobiel ons hevig interesseerde (hieraan); dat iedereen in Frankrijk (maar ook in België en Nederland) zonder meer Citroën's vormgeving en conceptie accepteerde en alleen maar discussieerde over prestaties en details, lijkt ons voor de „Ami 6" een succesrijke toekomst in te luiden.

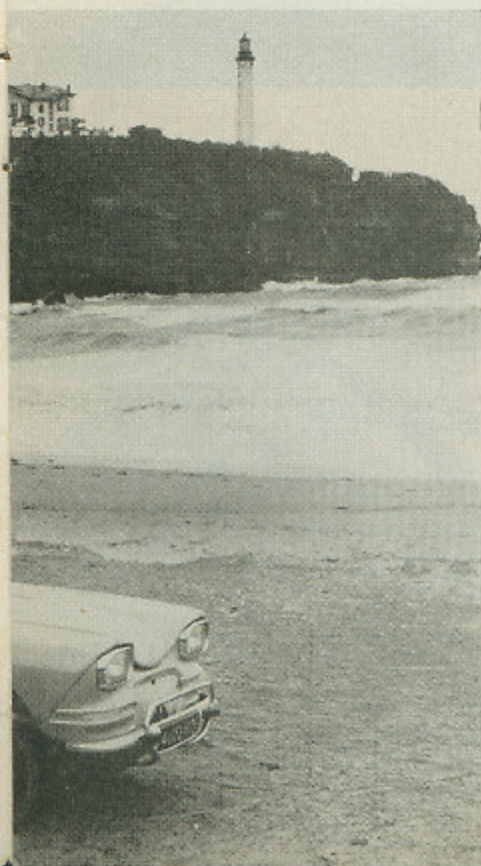
EEN „AMI 6"!

lopen, hun auto's aan de kant stilzetten en van verbazing bijna van hun race-fietsjes vielen, als ze ons in één van de eerste 3 CV's op Frankrijks wegen zagen aankomen, maar bij elke stop, voor elk hotel en elke winkel, waar we de wagen neerzetten, was het voittuur gelijk verdwenen achter een dikke drom belangstellende en hevig discussiërende Fransen, die erop gingen zitten, de deuren probeerden open te maken, onder de motorkap neusden en eronder op straat lagen. Begrijpelijk: de „Ami 6" is in Frankrijk een donderslag, waarbij vergeleken Algerije maar onbelangrijk politiek geharrewar is, de „Ami 6" betekent voor al die Franse 2 CV-bezitters „de volgende stap" en voor alle Dauphine-eigenaars de bange twijfel „of het beter zal zijn..."

Hoe wij, als Nederlanders, aan die eerste aller 3 CV's kwamen? Wel, het door onze correspondent Bernard Heu bij Citroën ahangig gemaakte plan van de officieel gecontroleerde non-stop-rit op snelheid en zuinigheid vond meer weerklank dan het om een roadtest vragen van alle andere Europese bladen bij elkaar en de deuren van de Quai André



De twee eindpunten van de Auto-Visie-non-stop-test op twee plaatjes, vlak voor het vertrek in Parijs met gelijk zetten van de horloges bij de officiële chronometer (foto r.) en aan het strand van Biarritz (foto links).



EEN SPECIALE AUTO-VISIE TEST!

Citroën gingen open, om zowaar... een „Ami 6" naar buiten te laten, lichtblauw van kleur en met even meer dan 400 km op de teller. Daarmee startten we vrijdagavond 28 april om tien uur van de Place Notre Dame in hartje Parijs, van de bronzen ster, die daar in het plaveisel is gemetseld en van waaruit alle kilometer-

afstanden in Frankrijk worden gemeten en daarmee arriveerden we na een eerverende snelheids-non-stop-rit de volgende ochtend om tien over zes voor het gemeentehuis van Bayonne, een afstand van 740 km. Het gemiddelde, zo becijferde Paul Largeot meteen, was dus officieel 90,6 km per uur, inclusief twee

(doorlezen op bladz. 44)

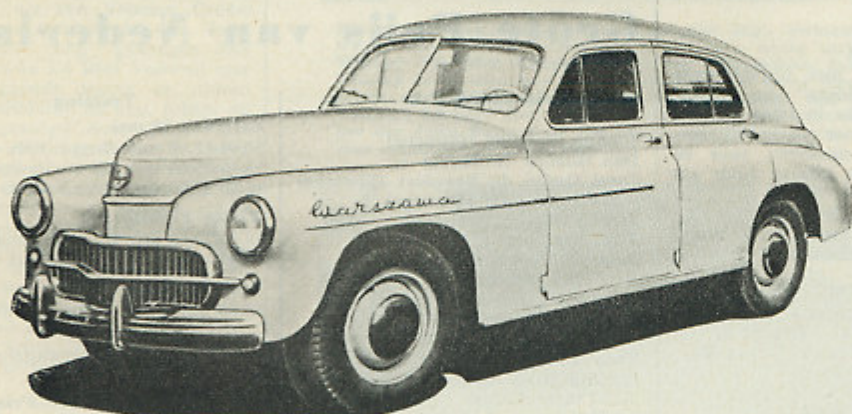
Aandacht voor Poolse auto's

betrouwbaar
robuust
degelijk

Er zullen u in het Westen van tijd tot tijd wel eens berichten en afbeeldingen hebben bereikt van automobielen, die in Polen werden gemaakt. Mijn ervaring is echter, dat u buiten die schaarse foto's — bij een reisverhaal bijvoorbeeld — bijzonder weinig van de Poolse automobielenindustrie weet en ook geen idee hebt, wat voor wagens die Poolse auto's eigenlijk zijn. Welnu, hier dan in vogelvlucht deze informatie.

De Poolse activiteit op automobielengebied begon eerst in 1932, toen Polen 't licen-

voegde men een tweede wagen aan de serie toe, de kleinere Syrena, waarvan de productie echter moest wachten tot 1958. De „Warszawa” is verreweg de populairste auto in Polen geworden en de gebruiksmogelijkheden, o.m. als taxi, ambulance, bestelwagen en personenwagen werden in de fabricage reeds voorzien. Bijzonder in vergelijking tot de meeste andere personenwagens van de naoorlogse tijd is de robuustheid van deze eenvoudige, maar ruime 5- tot 6-zitter. Als men de eerste service-beurten op een



tierecht verwierf tot het assembleren van Fiat-automobielen. Van 1932 tot de oorlog was deze assemblage (die zich ontwikkelde van het simpelweg in elkaar zetten van de compleet ingevoerde delen tot meer ingrijpende werkzaamheden, waarbij ook produkten uit het eigen land werden betrokken) een groot succes, maar in de tweede wereldoorlog werd de gehele Poolse industrie verwoest — zo ook de automobielenindustrie. Na de oorlog was er in de eerste plaats behoefte aan de fabricage van industriële en landbouwmachines, zodat het 1951 werd, voor men in Polen weer aan personenautofabricage ging denken. Men verwierf toen de licentierechten van de Russische Pobeda en stichtte voor deze assemblage in Warschau de „Fabryka Samochodow Osobowych FSO”, waar nog in hetzelfde jaar de eerste 75 wagens van het type „Warszawa” van de band liepen. In 1953

nieuwe Warszawa gehad heeft, stuurt de dealer u weg tot „tussen de 150.000 en de 200.000 kilometer”, want dan moet de wagen eens grondig gecontroleerd worden. Meestal is een revisie pas bij een hoger kilometer-aantal nodig.

Gezien het klimaat in Polen is het niet verwonderlijk, dat de ventilatie zowel als de verwarming van deze Warszawa op een zeer hoog peil staan. Tot slot van deze kennismaking enkele technische gegevens van deze wagen. De topsnelheid is 115 km per uur, het benzineverbruik gemiddeld 1 op 8. De motor is 'n watergekoelde viercilinder met een boring en slag van 82 en 100 mm, wat een inhoud maakt van 2,12 liter. Het vermogen is 54 pk bij 3600 omwentelingen, de compressieverhouding slechts 1 : 7,0. De wagen weegt 1360 kg en heeft een drieversnellingsbak. De achterwielen (starre as) zijn aangedreven.

(Slot van „3000 km met een Ami 6”)

keer stoppen voor benzine en twee keer stoppen voor kleine, menselijke hebbelijkheden. Het benzineverbruik over deze met hoge snelheid gereden afstand bleek 1 op 13,9 te zijn en moe waren we eigenlijk niet. De volgende morgen, zondagmorgen 30 april dus, was het al weer vroeg dag: om half zes stonden we al bij het Caltex-station van Bayonne-Sainte Croix, om daar 'n non-stop-zuinigheidsrit naar Parijs aan te vangen. We besloten tot de zekerste methode: meten van leeg tot leeg. Op de hefbrug van het Caltex-station draaiden we het stopje uit de benzine-tank (hoeveel auto's hebben dat eigenlijk...?) en lieten we de Ami 6 helemaal leeglopen. Stopje erop, naar de pomp duwen en precies 25 liter super erin was het werk van een ogenblik; twee grote stenen om het maximaal toelaatbare gewicht van vier personen plus bagage te bereiken en een blik op de chronometer waren voor Paul Largeot voldoende om „Allez hop...” te zeggen: vijf minuten over zes in de koude, natte ochtend. Het voorgeschreven gemiddelde op deze zuinigheidsrallye-in-ons-eentje was 50 km per uur en normale rijmethodes waren verplicht. Toen we 's avonds om dik over tien met stijve knieën bij het Caltex Station Issy-les-Moulineux in Parijs uit de „Ami 6” krabbelden, waren we buitengewoon nieuwsgierig naar de resultaten. Na de 25 liter van de start hadden we er onderweg nog 20 liter bij laten vullen en met maatglazen begonnen we de tank weer te legen. Bij de achtste liter, die eruit kwam, grijnsden we breed, bij de tiende begonnen we elkaar nerveus op de schouders te slaan. Het werd 10,8 liter, en dat zette ons verbruik op 34,2 liter over 737 gecontroleerde kilometers: 1 op 21,55... terwijl het gemiddelde over de hele afstand na aftrek van een uur neutralisatie voor de lunch 51,0 km per uur bleek te zijn.

Het waren getallen, die nauwelijks te geloven zijn — en daarom hebben Bernard Heu en ik elkaar gelukkig met het feit, dat we de vriendelijke en gezellige Paul Largeot hadden meegenomen. Niet alleen om zijn aangaam gezelschap, maar bovenal om zijn officiële, controlerende functie: de getallen werden nu officieel bij de Fédération geregistreerd en niemand kon ons nu lacherig op de schouder kloppen onder het uitspreken van de in deze omstandigheden zo hatelijke woorden „Kom, kom...”

De volgende morgen, maandag 1 mei, vertrokken we uit Parijs naar Nederland om de „Ami 6” daar op de rollenbank te kunnen zetten en de metingen van snelheid en acceleratie „op eigen terrein” te kunnen verrichten — en de resultaten daarvan vindt u in de gebruikelijke road-test op de pagina's 18 tot en met 22. Dat we de tijdens deze parforce-rit Parijs-Biarritz v.v. opgedane rij-ervaringen met de „Ami 6” hier niet in den brede uitspinnen, maar ze bewaren voor de road-test, zult u kunnen begrijpen.

GUIDO HASSELAAR