

CITROËN AMI, DAFFODIL, SIMCA 900 en VOLKSWAGEN 1200



met elkaar vergeleken door
de Technische Afdeling van
de ANWB, in samenwer-
king met de redactie van de
Autokampioen

VERGELIJKBARE RIJPROEVEN

Auto's zijn geen gebruiksvoorwerpen in die zin dat men zonder meer kan zeggen „die voldoet wél aan de eisen, maar dié niet”. Ook is het zo dat slechte of onbetrouwbare merken door de scherpe concurrentie in de automobielbranche en door de grote hoeveelheden wagens die geproduceerd worden, wel voorgoed tot het verleden behoren.

Met nadruk willen wij er daarom op wijzen dat het niet de bedoeling van deze vergelijkende testen is de slechtste wagen uit een drie- of viertal te kiezen en die met de vinger na te wijzen. Het gaat er alleen om de kwaliteiten en de hoedanigheden, die in elke wagen op een ander gebied liggen of op verschillende wijze gecombineerd zijn, naast elkaar te zetten en af te wegen tegen de minder plezierige eigenschappen, waarvan er in elk merk óók wel een paar vertegenwoordigd zijn.

Een toekomstige koper of een geïnteresseerde eigenaar kan dan van een dergelijk drie- of viertal die wagen uitzoeken die de meeste door hem geapprecieerde eigenschappen in zich verenigt.

Omdat in het algemeen, en zeker in de onderhavige klasse, de aanschaffingsprijs van overwegend belang is, heeft deze factor bij het bepalen van de keus van de groepen ook de doorslaggevende rol gespeeld. Ook zou men een aantal wagens van gelijke cilinderinhoud naast elkaar kunnen zetten, maar met evenveel recht dan ook wagens met luchtkoeling of voorwielaandrijving.

Dat als gevolg van de gelijke aanschaffingsprijs wagens vergeleken worden met voor- en achterwielaandrijving, automatische transmissie en normale overbrenging e.d., is bij het door ons gekozen, louter financiële uitgangspunt, van weinig belang. Het gaat erom wat men voor een bepaald bedrag kan kopen.

Het zal een ieder bekend zijn dat er in de prijsklasse tussen de f 5000,— en f 6000,— een hevige concurrentiestrijd gaande is. Bijna alle fabrikanten hebben er voor gezorgd in dit genre een vertegenwoordiger te hebben, om hier — met de massamotorisering in volle ontwikkeling — de nodige graantjes mee te pikken.

Het wordt de toekomstige koper door de verscheidenheid van aanbiedingen derhalve niet gemakkelijk gemaakt een keus te doen, en de fabrikanten zullen de laatste zijn zich daarom te bekommeren.

Om die keus nu wat te vereenvoudigen hebben we een viertal vertegenwoordigers uit eenzelfde catalogus-niveau naast elkaar gezet om eigenschappen en prestaties te kunnen vergelijken. Er zijn wel méér merken die voor een dergelijke vergelijking op basis van de aanschaffingsprijs in aanmerking komen, maar het aantal zou de bergruimte van ons blad verre te boven gaan. Daarom is nog eens extra — zelf ingeschakeld; en is gelet op het aantal verkochte exemplaren in 1963.

De volkwagen is van dit viertal met een verkoopcijfer van ruim 28000 stuks de ongekroonde koning. Daarop volgen Daf en Simca met beide circa 9000 exemplaren. Hekkesluiser is de Citroën Ami met ongeveer 2400 wagens.

Diverse uitvoeringen

Deze aantallen zijn het totaal van de verschillende types die van elk model verkrijgbaar zijn. Citroën brengt drie varianten van de Ami, die onderling steeds f 200,— in prijs verschillen. Het hier besproken type is de middelste,

de Grand Comfort van f 4990,—. Ook Daf heeft drie types, n.l. van f 4595,—, f 4950 en f 5250,—. Voor deze test was alleen het duurste type beschikbaar, doch voor onze vergelijking leent zich de Daffodil de Luxe van f 4950,— het beste. De verschillen gaan uitsluitend schuil in de iets duurdere afwerking; de prestaties zijn volkomen gelijk.

Bij Simca heeft men keus tussen twee modellen, de „900” van f 4995,— en de „1000” van f 5495. Alleen Volkswagen heeft maar één model, de aloude en overbekende „1200” van f 5090,—.

De prestaties

Als men het lijstje met de technische gegevens bekijkt, springt onmiddellijk in het oog dat de cilinderinhouden van de diverse motoren varieëren van 600

tot 1200 cc. Het behoeft daarom geen betoog, dat er ook enig verschil zit in de prestaties, hoewel dit, gezien de uiteenlopende cilindergrootten, nog erg meevalt.

Bovendien is het de Simca, met een motor, kleiner dan die van de Volkswagen, die de beste prestaties levert. Hij ontwikkelt de hoogste topsnelheid en ook bij het optrekken laat hij de VW — zij het weinig — achter zich. De VW-motor heeft echter het grootste koppel en zo kan het bestaan, dat bij volbelaste wagens de VW weer iets sneller is dan de Simca.

De Ami kan dit gezelschap aardig bijbenen, hoewel men dit op grond van zijn verwantschap met de 2 CV nauwelijks zou verwachten.

De Daf is de hekkelsluiser bij het accelereren. Het verschil met de anderen is — zoals dat ook duidelijk uit de grafiek blijkt, — zelfs betrekkelijk groot.

De verklaring hiervoor ligt in de topsnelheid, die bij de Daf wat lager is dan bij de andere merken. Bij de acceleratie tot 100 km/uur wegen de laatste loodjes zwaár.

We moeten hierbij echter opmerken dat het optrekken in de praktijk vaak heel anders uitvalt. Bij de snellere wagens met hun gewone versnellingsbakken moet men werkelijk het onderste uit de kan halen om de bewuste cijfers te produceren, terwijl dit bij de Daf automatisch en „pijnloos” geschiedt.

Bovendien behoeft men in de Daf b.v. bij een stoplicht geen tijd te verkiezen om in te schakelen, zodat men in het normale verkeer lang niet zo achteraan komt als op grond van een vergelijking tussen de acceleratiecijfers wellicht zou worden verwacht. De acceleratie vanaf 40 km/uur in de hoogste versnelling geeft een indruk van de trekkracht bij lage toerentallen. Volkswagen is hier, dank zij zijn grote koppel de snelste, de 600 cc Ami komt achteraan. In feite is de Daf de snelste,

Sterke en zwakkere punten

CITROËN

laag benzineverbruik
goede stabiliteit
comfortabel
luidruchtige motor
schakelgevoelig
sterk overhellen in bochten

DAF

automatische transmissie
gemakkelijke bediening
grote kofferruimte
goede afwerking
beperkte prestaties
geen aparte ventilatie
vering aan de stugge kant

SIMCA

hoge prestaties
sportieve rijeigenschappen
onrustige besturing
geringe kofferruimte
vering aan de stugge kant

VOLKSWAGEN

goede prestaties
degelijke afwerking
goede uitrusting
geringe kofferruimte
geen aparte ventilatie



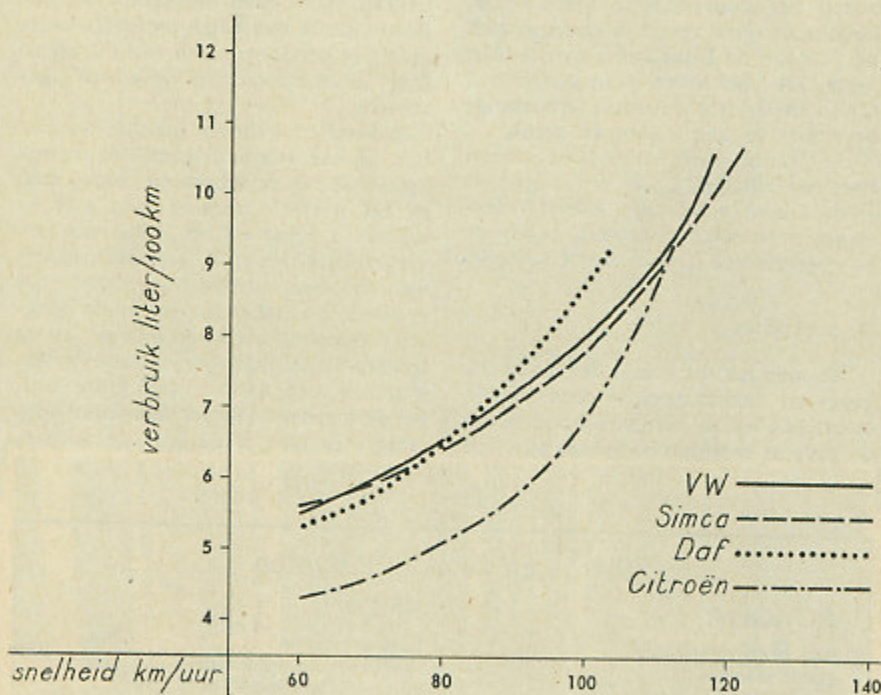
maar de vergelijking is hier niet helemaal objectief, omdat de automatische „bak" van de Daf steeds de gunstigste overbrenging kiest.

Benzineverbruik

De Ami mag dan in de vierde versnelling niet zo veel mans zijn, waar het gaat om een zuinig verbruik is hij duidelijk de meerdere. Ook het verbruik van de Daf is betrekkelijk gunstig, maar gedeeltelijk komt dit ook door de lager liggende topsnelheid. Simca en Volkswagen doen weinig voor elkaar onder; de eerste wint het net even van de laatste. Als gevolg van de grotere motor en het meerdere gewicht van de Volkswagen is ook niet anders te verwachten.

Benzineverbruik (belasting twee personen)

	Citroën		Daf		Simca		Volkswagen	
	l/100 km	km/l	l/100 km	km/l	l/100 km	km/l	l/100 km	km/l
60 km/uur:	4,3	23,2	5,3	18,9	5,6	17,9	5,5	18,2
80 km/uur:	5,1	19,6	6,5	15,4	6,4	15,6	6,6	15,2
100 km/uur:	6,9	14,5	8,8	11,4	7,8	12,8	8,1	12,4
topsnelheid:	9,3	10,8	9,2	10,9	10,7	9,4	10,6	9,5



Topsnelheid				
belasting				
2 pers.:	112 km/uur	103 km/uur	122 km/uur	117 km/uur
max. toel. bel.	108 km/uur	100 km/uur	120 km/uur	115 km/uur
Gem. benzineverbruik (over gehele testperiode)	15,4 km/l	13,3 km/l	12,3 km/l	11,6 km/l
Actieradius:	385 km	425 km	440 km	460 km

Transmissie

Daf is de enige in deze prijsklasse met een volautomatische transmissie. Sommige beschouwen het als onspottief om in een dergelijke auto te rijden, maar het feit blijft bestaan dat het bij het huidige verkeersbeeld in de grote steden allerminst een gemis is, dat men niet hoeft te schakelen en alle aandacht aan het omringend verkeer kan schenken.

De drie anderen hebben normale, volledig gesynchroniseerde vier-versnellingsbakken. Simca en Volkswagen zijn beide uitgerust met een vrij indirect werkende pook op de vloer, de Ami heeft een duw- en trekhandel op het dashboard. De synchronisaties werken bij alle wagens goed, alleen kan bij de Ami slechts bij zeer lage rij-

snelheid worden teruggeschakeld naar de eerste versnelling.

Zowel de Ami, de Simca als de Volkswagen vertonen een duidelijke behoefte aan een frequent gebruik van het schakelhandel. De Ami wat meer dan de Simca de Simca weer wat meer dan de VW.

De rijeigenschappen

Bij een vergelijking van de rijeigenschappen van dit kwartet blijkt er een duidelijk verschil te bestaan tussen de Citroën met voorwiel- en de andere drie met achterwielaandrijving.

Het beste komt dit tot uiting bij het rechtuitrijden op de grote weg. De Ami vertoont onmiskenbaar de beste stabiliteit. Deze wagen gaat rechtuit en zijwind of een slecht wegdek oefenen geen invloed uit.

Bij het resterende drietal ligt het anders. Alle drie zijn ze tamelijk sterk gevoelig voor zijwind en bij hogere snelheden nopen oneffenheden in de bestrating tot stuurcorrecties. De Volkswagen ligt wat rustiger dan de Simca en de Daf en bij de Simca is dit verschijnsel weer wat hinderlijker dan bij Daf omdat de topsnelheid ook hoger ligt.

Voor snel bochtenwerk is de Simca weer het meest geschikt. De wagen ligt bijzonder vast en de carrosserie helt nauwelijks over. Daf en Volkswagen vertonen onder dezelfde omstandigheden veel eerder neiging tot zijdelings uitbreken van de achterwielen. De Ami ligt wel vast in bochten, maar de carrosserie helt sterk over zodat men zich met deze wagen niet zo gemakkelijk laat verleiden tot snel bochtenwerk. De Simca is derhalve — mede in verband met de snelle acceleratie en de hoge topsnelheid — als de meest sportieve wagen van dit viertal aan te merken.

De Daf, Simca en Volkswagen hebben een vrij lichte besturing. Bij Simca en Volkswagen vertoont deze bovendien een tamelijk indirecte karakteristiek. De Daf bezit, evenals de Ami, een vrij directe besturing; bij de Ami vergt de bediening van het stuurwiel vooral bij lage snelheden, enige inspanning.

Remmen

Voor wat betreft de remmen — alle wagens hebben normale trommelremmen — kunnen we verwijzen naar de elders afgedrukte remdiagrammen. We willen hier alleen aan toevoegen dat de proef met warme remmen een uiterste grens is, die in de praktijk hoog-

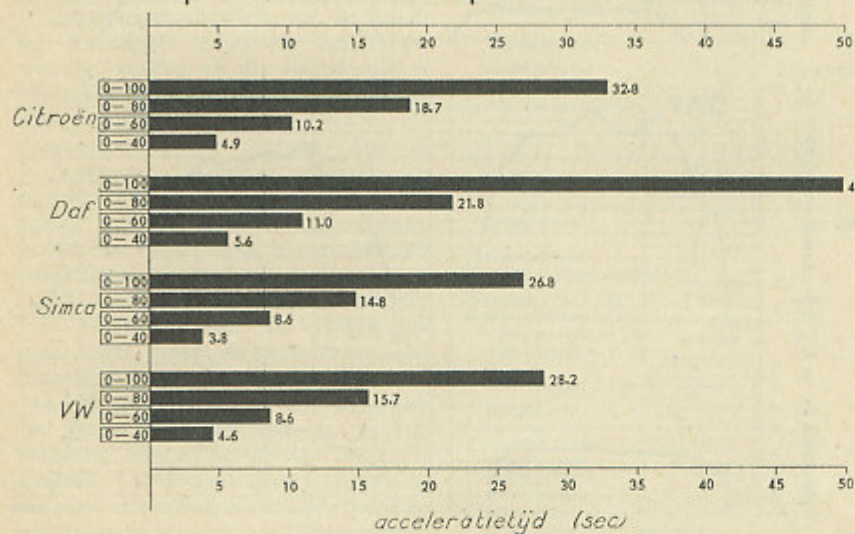
Vervolg op pag. 717

MEETRESULTATEN:

Onderstaande cijfers zijn het resultaat van verschillende metingen in tegengestelde richting. De aangegeven snelheden zijn werkelijke snelheden. De afwijkingen van de snelheidsmeter vindt u hieronder vermeld. Weersomstandigheden bij acceleratieproeven: droog, temperatuur tussen -5 en +10°C, en matige wind. Bij de benzinemetingen: droog, weinig wind, temperatuur tussen -3 en +3°C.

Acceleratievermogen (van stilstand door de versnellingen):

	2 pers.	max. bel.	2 pers.	max. bel.	2 pers.	max. bel.	2 pers.	max. bel.
	Citroën		Daf		Simca		Volkswagen	
0- 40 km/uur:	4,9 sec	5,9 sec	5,6 sec	7,0 sec	3,8 sec	4,3 sec	4,6 sec	5,3 sec
0- 60 km/uur:	10,2 sec	12,3 sec	11,0 sec	14,1 sec	8,6 sec	9,7 sec	8,6 sec	9,5 sec
0- 80 km/uur:	18,7 sec	22,7 sec	21,8 sec	29,3 sec	14,8 sec	17,8 sec	15,7 sec	17,5 sec
0-100 km/uur:	32,8 sec	42,4 sec	48,8 sec	—	26,8 sec	31,8 sec	28,2 sec	32,7 sec



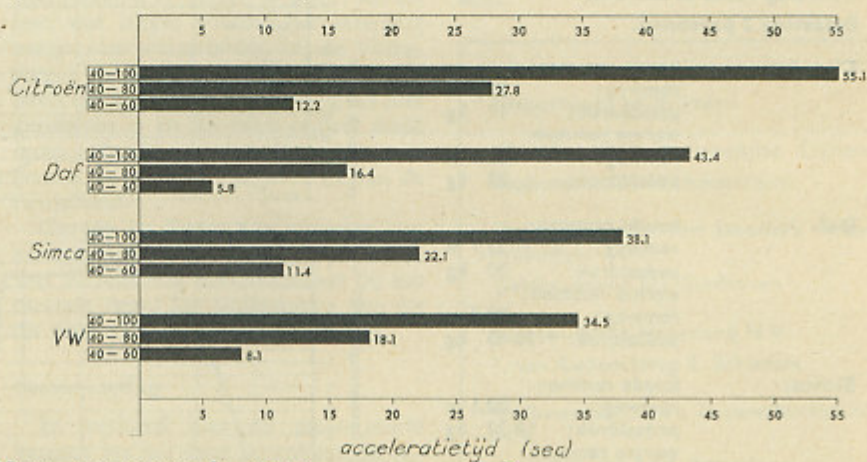
Afwijking snelheidsmeters

Bij een werkelijke snelheid van 40 km/uur wees de meter van de Citroën 42 km/uur aan; die van de Daf 45 km/uur; van de Simca 45 km/uur en van de VW 42 km/uur. Bij een werkelijke snelheid van 60 km/uur waren deze cijfers resp. 63, 66, 67 en 64 km/uur. Bij een snelheid van 80 km/uur in dezelfde volgorde 83, 87, 89 en 85 km/uur en bij een werkelijke snelheid van 100 km/uur was de aanwijzing van de resp. meters 103, 108, 110 en 106 km/uur.

schakelsnel: in km/uur:	35-60-95	—	45-80-105	35-60-100
----------------------------	----------	---	-----------	-----------

vanaf 40 km/uur, uitsluitend in de hoogste versnelling

40- 60 km/uur:	12,2 sec	16,0 sec	5,8 sec	6,8 sec	11,4 sec	13,9 sec	8,1 sec	9,8 sec
40- 80 km/uur:	27,8 sec	37,6 sec	16,4 sec	21,4 sec	22,1 sec	27,7 sec	18,1 sec	21,1 sec
40-100 km/uur:	55,1 sec	—	43,4 sec	—	38,1 sec	48,6 sec	34,5 sec	39,9 sec



tijd en snelheid over 500 en 1000 m van staande start

	tijd		snelheid	
	0-500 m	0-1000 m	0-500 m	0-1000 m
Citroën:	28,4 sec	47,0 sec	93 km/uur	108 km/uur
Daf:	29,0 sec	48,0 sec	88 km/uur	99 km/uur
Simca:	26,1 sec	43,4 sec	99 km/uur	114 km/uur
Volkswagen:	26,4 sec	44,8 sec	97 km/uur	111 km/uur



Remvertraging met koude en warme remmen

Dit zijn de resultaten van onze remproeven met de zelfregistrerende „Motometer”, testapparatuur. In de grafieken ziet u links de uitkomst van de proef met koude remmen, rechts hetzelfde met warme remmen.

Wij brachten de remmen „op temperatuur” door steeds tien maal zo stevig mogelijk af te remmen vanaf 60 km/u tot de wagen tot stilstand was gekomen.

Onder pedaaldruk wordt verstaan de kracht, die tijdens het remmen met de voet op het pedaal moet worden uitgeoefend.

Remweg vanaf 60 km/uur.

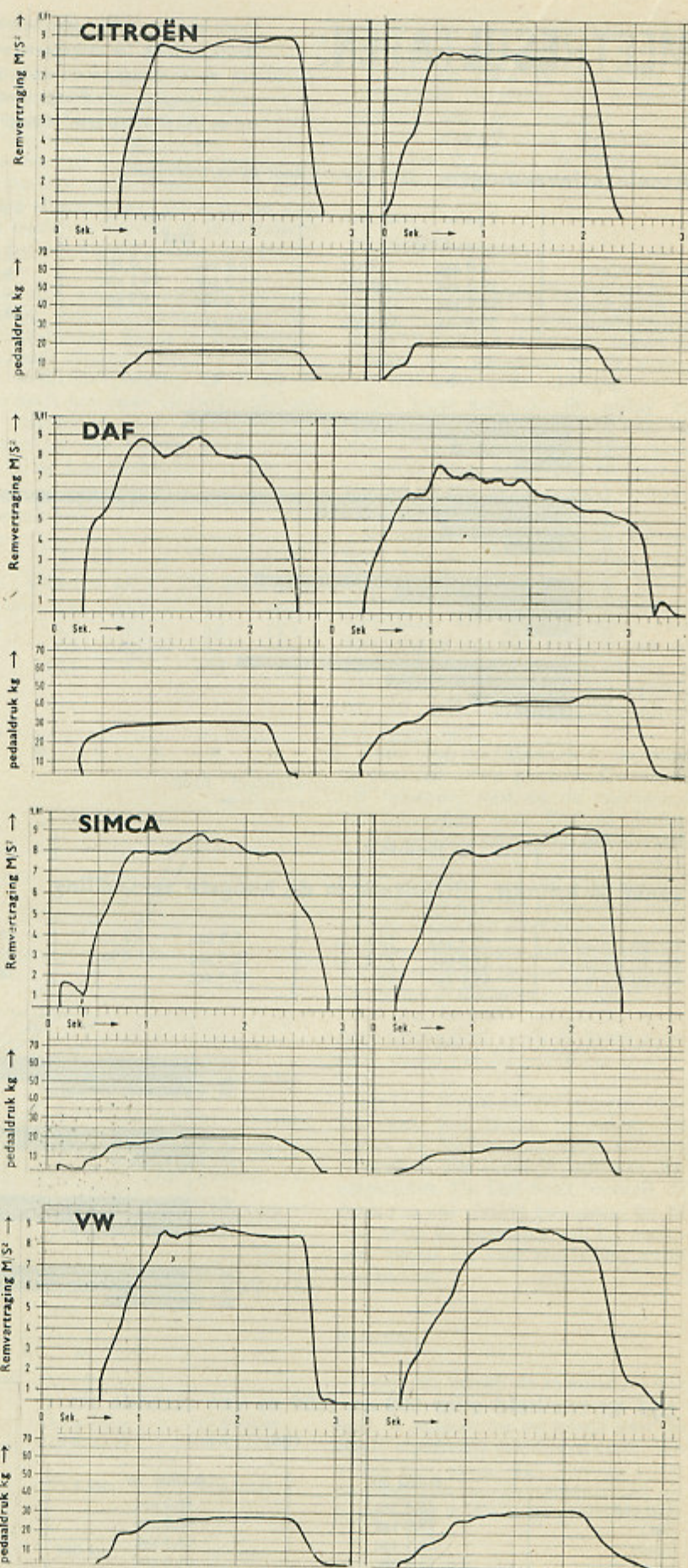
Belasting 2 personen.

Citroën: koude remmen:
remweg: 20,2 m
pedaaldruk: 17 kg
warme remmen:
remweg: 22,2 m
pedaaldruk: 22 kg

Daf: koude remmen:
remweg: 23,7 m
pedaaldruk: 30 kg
warme remmen:
remweg: 29,7 m
pedaaldruk: 30-45 kg

Simca: koude remmen:
remweg: 22,1 m
pedaaldruk: 18-22 kg
warme remmen:
remweg: 22,9 m
pedaaldruk: 20 kg

Volkswagen: koude remmen:
remweg: 22,6 m
pedaaldruk: 26 kg
warme remmen:
remweg: 25,8 m
pedaaldruk: 27-33 kg



TECHNISCHE GEGEVENS:

stens bereikt wordt als men b.v. met een volbeladen wagen bij lange afdalingen in bergachtig terrein langdurig achtereen remt. Zoals uit de grafieken blijkt, vertonen de Daf en de Volkswagen fadingsverschijnselen, maar in de praktijk valt dit erg mee. Wel een reëel bezwaar bij de Daf is de hoge pedaaldruk.

Carrosserie en interieur

Uit nevenstaande lijst van de interieur-afmetingen blijkt wel dat de inwendige ruimte bij dit viertal niet zo ver uiteenloopt. Alle zijn het volwaardige vierpersoonswagens, maar vijf personen gaan er niet in. Daf en Volkswagen vertonen achterin de minste hoofdruimte. De Daf heeft echter weer de grootste kofferruimte. Simca en Volkswagen komen wat dit betreft minder goed uit de bus.

De beide Franse wagens hebben vier portieren. Daf en Volkswagen maar twee, zodat de achterbank hier moeilijker te bereiken is. De afwerking van het interieur is bij de Volkswagen het beste. Ook bij Daf is aan de finishing touch de nodige aandacht besteed. Citroën en Simca komen op dit punt achteraan, hoewel de afwerking ook bij deze wagens geen directe reden geeft tot kritiek.

Ook wat de uitrusting betreft wint de Volkswagen het met een kleine voorsprong. Deze is b.v. de enige van het kwartet voorzien met voorzittingen met verstelbare rugleuningen.

Comfort

De Ami heeft van dit viertal verreweg de soepelste vering. De drie overigen zijn vrij stug geveerd. De Volkswagen iets minder dan de Daf en de Simca, maar bij alle drie merkt men — mede als gevolg van de korte wielbasis — het toch duidelijk wanneer op slechte wegen wordt gereden.

De geluidshinder van de motor is het grootste bij de Ami. Op grond van de waterkoeling zou men van de Simca verwachten dat deze motor de rustigste was. Bij snelheden boven 100 km/uur treden hier echter resonanties op, waardoor deze wagen toch niet geruislozer blijkt dan de Daf en de VW.

Vooraf de Daf slaat in dit opzicht een bijzonder goed figuur; bij de laatste modelwijziging heeft men kennelijk veel aandacht besteed aan het punt „geruisloosheid“.

De zittingen van de Ami zijn bijzonder comfortabel, vooropgesteld dat men tenminste houdt van banken waar men diep in wegzakt. De stoelen van Daf en Volkswagen zijn steviger,

	Citroën	Daf	Simca	VW
Motor				
plaatsing motor	voarin lucht	voarin lucht	achterin water	voarin lucht
koeling	2	2	4	4
aantal cilinders	602	746	944	1192
cil. inhoud (cc)	74x70	85,5x65	68x65	77x64
boringxslag (mm)	7,75 : 1	7,5 : 1	8,2 : 1	7,0 : 1
compressieverh.				
max. vermogen (SAE-pk) bij omw./min.	25,5/4750	30/4000	50/5200	40/3900
max. koppel kgm bij omw./min.	4,1/3000	5,8/2800	7,5/3400	8,9/2400
specifiek vermogen (pk/l)	42,5	40,2	53,0	33,6
specifiek gewicht (kg/pk)	25,8	22,7	14,4	19,0
snelheid in km/u bij 1000 omw./min. in hoogste versn.	23,2	25,4	23,2	29,5
inh. benzinetank (in l)	25	32	36	40
Transmissie				
aandrijving op aantal versn.	voorwielen 4	achterwielen autom. 4	achterwielen 4	achterwielen 4
waarvan gesynchr. overbr. verh.	4	—	4	4
1e versn.	5,62	min. 16,4	3,55	3,80
2e versn.	2,90	max. 3,9	2,12	2,06
3e versn.	1,92	—	1,41	1,32
4e versn.	1,32	—	0,963	0,89
reductie eindoverbr. bandenmaat	3,625 125x380	— 135x330	3,44 5,60x12	4,375 5,60x15
Gewichten (rijklar, eigen meting)				
asdruk voor in kg	400	330	250	315
asdruk achter in kg	260	350	470	445
totaal gewicht in kg	660	680	720	760
max. laadverm. in kg	300	320	320	380
Afmetingen (in cm)				
wielbasis	239	205	222	240
spoorbr. voor	126	118	125	130
spoorbr. achter	122	118	123	129
totale lengte	387	368	380	407
totale breedte	152	144	149	154
totale hoogte	149	144	139	150
draaicirkel	1140	1000	975	1085
totaal aantal omw. stuurwiel	2½	2½	3½	3½

en bieden het lichaam een goede steun. De stoeltjes en de achterbank van de Simca zijn vrij hard.

De verwarming op alle wagens heeft voldoende capaciteit. Bij Ami en Daf — de verwarming van de Daf is ten opzichte van de voorgaande modellen aanmerkelijk verbeterd — duurt het alleen wat langer voordat het interieur aangenaam warm is dan bij de Volkswagen en de Simca. Alleen de Simca heeft een aanjager — die overigens niet geruisloos is en die men vrijwel altijd moet gebruiken — bij de andere wagens is de capaciteit afhankelijk van de rijsnelheid.

Citroën en Simca zijn voorzien van een aparte toevoer voor koude lucht; de Daf vertoont dit systeem alleen bij het duurste type. De Volkswagen zou op dit punt verbeterd kunnen worden.

Samenvatting

In verband met de plaatsruimte kunnen we bij deze vergelijkende rijproeven alleen aandacht schenken aan de belangrijkste punten. Aan de vele details moeten we derhalve voorbijgaan.

De belangrijkste conclusies zijn nog even apart vermeld, zodat we ze hier niet zullen herhalen. Wel mogen we in het algemeen nog zeggen dat dit viertal voor zijn geringe aanschaffings-

prijs véél biedt. Bij de een liggen de specifieke voordelen slechts op een wat ander terrein dan bij de andere. Het laatste woord is aan de toekomstige koper die slechts te kiezen heeft tussen die eigenschappen, die hij voor zich zelf en zijn gezin van het meeste belang acht.

Importeurs en prijzen:

Citroën: N.V. Automobiles Citroën
Stadionplein 22-30, Amsterdam

Daf: (fabrikant) Van Doorne's Automobielfabr. N.V.
Geldropseweg 303, Eindhoven

Simca: Simca Nederland N.V.
J. van Riebeeckweg 2, Schiedam

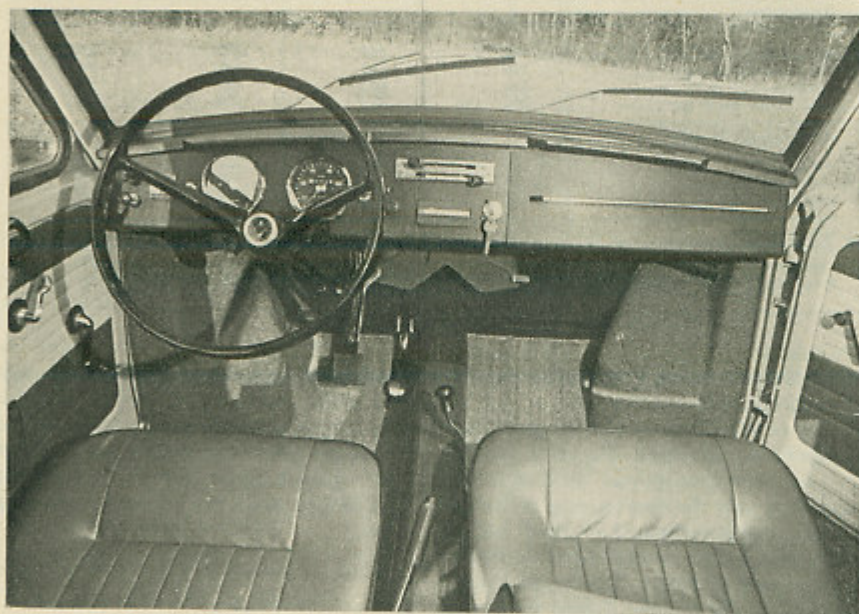
Volkswagen: Pon's Automobielenhandel N.V.
Arnhemseweg 2-14, Amersfoort

Citroën Ami 6 Grand Comfort	f 4990
Daffodil „L“	f 4950
Simca 900	f 4995
Volkswagen 1200 de luxe	f 5090





Het dashboard van de Citroën Ami, met het bekende één-spakige stuurwiel van de Idéal. Links en rechts onder de voorruit bevinden zich de openingen voor de toevoer van buitenlucht. Bij deze wagen nemen de voorwielkasten vrijwel geen plaats in beslag.



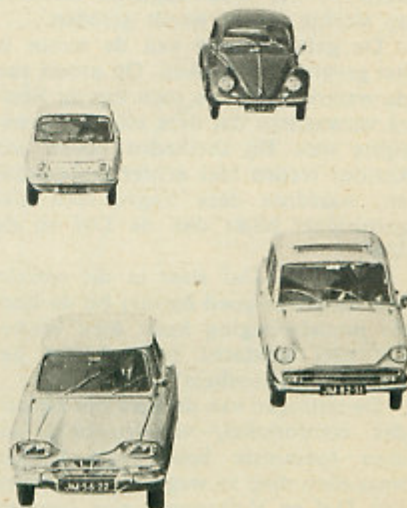
daf

Dit is het instrumentarium van het duurste type, de Daffodil „LE”. Bij de iets goedkopere uitvoering bevindt zich slechts één klok op het dashboard. De wielkasten nemen hier vrij veel voertuimte in beslag.

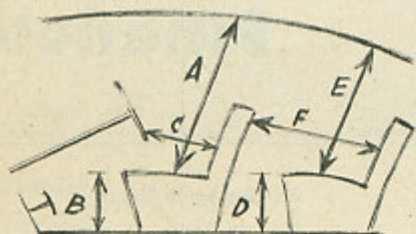
ENKELE PRIJZEN VAN ONDERDELEN (in guldens)

	Citroën	Daf	Simca	VW
uitlaat compleet	98,50	50,50	59,25	48,65
koppelingplaat	36,50	—	31,75	25,27
drukklager	11,—	—	10,75	4,65
drukgroep	47,10	—	40,—	43,10
schokbreker voor	35,—	97,— (1)	38,50	30,20
schokbreker achter	35,—	26,—	43,—	30,20
kroonwiel/pignon	104,50	—	295,—	109,23
voorwiellagers	24,50	7,05	15,15	14,95
remvoering compl.	13,— (2)	20,—	25,90	34,40
hoofdremcilinder	28,—	28,50	40,—	37,60
wielremcil. compl.	67,50	45,—	83,60	81,60
koplampunit	35,—	11,—	19,—	44,60
achterlicht compl.	14,—	16,—	26,85	24,55
dynamo anker	60,—	60,—	64,25	45,65
ruitwissermotor	78,—	54,—	67,—	56,16
voorbumper	119,50 (3)	50,—	64,—	43,40
achterbumper	72,50 (3)	50,—	64,—	43,40
voorportier (kaal, ongespoten)	112,—	126,—	107,—	132,50
voorruit	79,—	65,—	64,90	26,80
wieldop	4,75	5,40	14,75	11,95
ruitwisserblad	7,—	5,35	4,20	3,10

(1): inclusief fusée
 (2): alleen voor
 (3): aluminium bumper



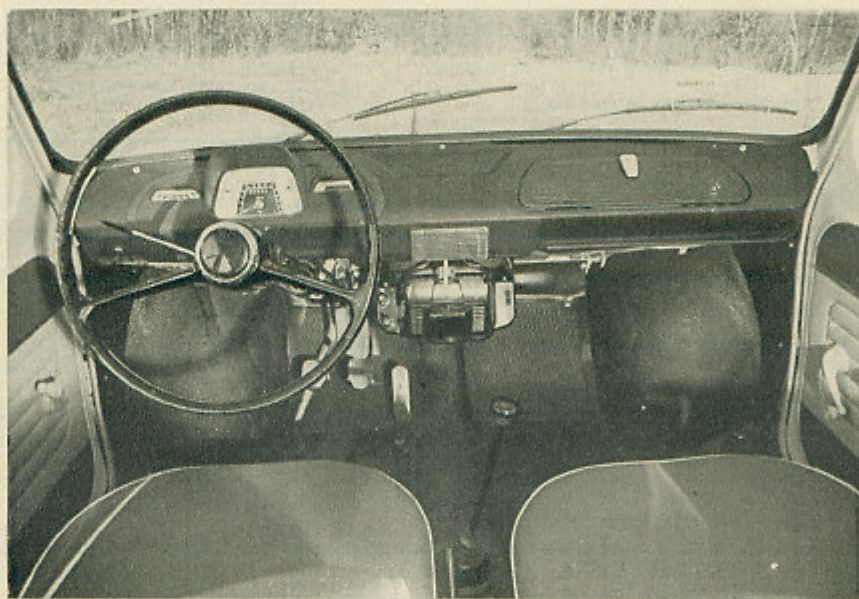
INTERIEUR-AFMETINGEN (cm)



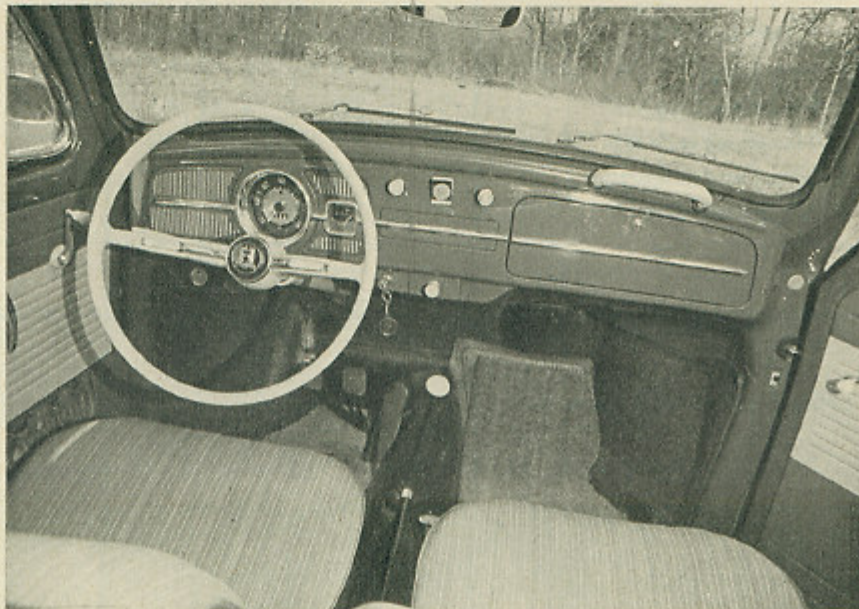
	Citroën	Daf	Simca	VW
breedte over voorbank	124	122	123	122
zithoogte voor (A)	98	99	97	100
diepte voorzitting	50	46	48	49
hoogte rugleuning	54	52	53	57
hoogte zitting (B)	28	30	31	33
afst. onderkant stuurwiel tot rugleuning max. (C)	42	43	48	45
id. min.	33	34	33	26
afstand onderkant stuurwiel tot zitting (gem.)	24	23	19	17
Achter				
breedte over achterbank	119	119	124	122
zithoogte (E)	92	83	87	81
diepte achterbank	49	47	47	46
hoogte rugleuning	51	48	53	50
hoogte zitting (D)	28	38	29	32
afst. rugl. tot voorbank (F), max.	80	71	80	71
id. min.	69	60	64	56
Koffer				
breedte	93	104	118	103
diepte	77	89	71	61
hoogte	54	47	39	28



Ook de Simca heeft forse voorwielkasten. Het eenvoudige, zwarte dashboard maakt een sobere indruk. Met de kachel kan ook koude buitenlucht naar het interieur gevoerd worden.



Het dashboard van de Volkswagen maakt een sobere, maar zeer verzorgde indruk. Ook hier relatief grote wielkasten.



Financiële

Citroën Ami 6 Grand-
Luxe 4d. Sedan

Aanschaffingsprijs, inclusief verwarming
 Waarvan banden
 Totale gebruiksduur auto
 Levensduur banden

f 5.050,—
 f 250,—
 100.000 km
 30.000 km

Aantal af te leggen km per jaar	15.000				
	Ami 6	Daf	Simca	VW	Ami
Restwaarde, na volledig gebruik, in guldens	800	800	800	800	800
Renteverlies per jaar in guldens	111	111	110	111	111
A. VASTE KOSTEN					
in centen per km					
1. Renteverlies (zie boven)	Ami 6	Daf	Simca	VW	
2. Verzekeringspremie	f 435,—	f 405,—	f 465,—	f 475,—	
3. Motorrijtuigenbelasting	„ 48,—	„ 56,—	„ 56,—	„ 64,—	
4. Stalling	„ 360,—	„ 360,—	„ 360,—	„ 360,—	
5. Onderhoud	„ 225,—	„ 225,—	„ 250,—	„ 225,—	
6. Diversen	„ 100,—	„ 100,—	„ 100,—	„ 100,—	
TOTAAL A					
	8.5	8.4	9.—	8.9	6.4
B. RIJKOSTEN					
in centen per km					
1. Afschrijving					
2. Brandstofverbruik 1 :	16	14	13	11,5	
3. Doorsmeren en/of olie					
4. Banden/bandenreparaties					
5. Overige reparaties					
TOTAAL B					
	10.5	11.9	11.4	10.8	10.5
KM-PRIJS (Totaal A + Totaal B)					
	19.—	20.3	20.4	19.7	16.9

Leidraad

DAF-Daffodil „L”
de Luxe Coach

f 5.000,—
f 275,—
80.000 km
30.000 km

Simca 900 4d. Sedan

f 5.050,—
f 300,—
100.000 km
30.000 km

Volkswagen 1200
de Luxe Coach

f 5.150,—
f 350,—
120.000 km
40.000 km

20.000			25.000				30.000				35.000			
Daf	Simca	VW	Ami 6	Daf	Simca	VW	Ami 6	Daf	Simca	VW	Ami 6	Daf	Simca	VW
1000 115	800 110	800 111	1000 115	1300 121	1000 114	800 111	1300 121	1500 125	1300 120	1000 115	1500 125	1800 131	1500 124	1300 121
0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3
2.1	2.4	2.4	1.8	1.6	1.9	1.9	1.5	1.4	1.6	1.6	1.3	1.2	1.3	1.4
0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2
1.8	1.8	1.8	1.4	1.4	1.4	1.4	1.2	1.2	1.2	1.2	1.-	1.-	1.-	1.-
1.1	1.3	1.1	0.9	0.9	1.-	0.9	0.8	0.8	0.8	0.8	0.6	0.6	0.7	0.6
0.5	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
6.4	6.9	6.7	5.2	5.-	5.4	5.3	4.4	4.3	4.5	4.5	3.7	3.7	3.9	3.8
4.7	3.9	3.3	3.8	4.3	3.7	3.3	3.5	4.-	3.4	3.1	3.3	3.7	3.2	2.9
3.5	3.8	4.3	3.1	3.5	3.8	4.3	3.1	3.5	3.8	4.3	3.1	3.5	3.8	4.3
0.3	0.3	0.5	0.4	0.3	0.3	0.5	0.4	0.3	0.3	0.5	0.4	0.3	0.3	0.5
1.-	1.1	0.9	1.-	1.-	1.1	0.9	1.-	1.-	1.1	0.9	1.-	1.-	1.1	0.9
2.2	2.3	1.8	2.-	2.2	2.3	1.8	2.-	2.2	2.3	1.8	2.-	2.2	2.3	1.8
11.7	11.4	10.8	10.3	11.3	11.2	10.8	10.-	11.-	10.9	10.6	9.8	10.7	10.7	10.4
18.1	18.3	17.5	15.5	16.3	16.6	16.1	14.4	15.3	15.4	15.1	13.5	14.4	14.6	14.2

ZIE DE TOELICHTING OP DE VOLGENDE PAGINA



Deze scherpe bocht werd door alle wagens gerond met een snelheid van 60 km/uur. Alleen de Simca nam dit bochtje moeiteloos. Bij de Daf en in iets sterkere mate bij de Volkswagen, vertoonden de achterwielen enige neiging tot zijdelings wegbreken. Bij de Citroën Ami bleven de wielen wel trouw de hun opgelegde koers volgen, alleen gaat de carrosserie nagenoeg op „één oor” liggen.