

ROADTEST



DAFFODIL

NSU PRINZ 4

SIMCA 1000 L

CITROËN AMI 6

FIAT 850

VOLKSWAGEN 1200

Wij willen u ditmaal eens een andere roadtest dan anders voorschotelen. Een roadtest van enkele wagens tegelijk, waarin bepaalde eigenschappen rechtstreeks met de overeenkomstige van de naaste concurrenten vergeleken worden. Met gelijktijdige prestatiemetingen en beoordelingen van vele minder meetbare waarden als wegligging, comfort, remmen, transmissie. Voor de multi-roadtest, welke voor u ligt, hebben wij zes wagens van vijfduizend gulden gekozen. Vóór-Vondelingse vijf-millewagens — wat ze na 1 januari zullen gaan kosten, weet nog niemand, maar we menen, dat ze ook dan niet hemelsbreed in prijs zullen gaan verschillen.

We kozen wagens van deze prijs (en probeerden zo dicht mogelijk bij die vijfduizend gulden te blijven) omdat in deze klasse zovele auto's worden verkocht. Als eerste wagens, zowel door gezinnen als door alleenstaanden. En (zeker niet weinig) als tweede wagen. Het is niet de allerheetst omstreden prijsklasse, maar wèl de prijsklasse, waarin vele particulieren hun automobiel kiezen.

We zouden natuurlijk net zo goed onze prijsgrens bij 5200 of bij 4600 gulden hebben kunnen stellen. Die vijfduizend-gulden-grens is slechts een aangenomen getal, omdat men nu eenmaal een grens moest stellen. Wij kozen, pogend zo „dicht mogelijk bij” die grens te blijven, een Citroën Ami 6, die in standaarduitvoering f 4.990,— kost, een Daffodil, die in de standaarduitvoering f 4.595,—, doch in de Luxe-uitvoering (als getest) f 4.995,— moet opbrengen, een Fiat 850 van f 4.695,—, een NSU Prinz van f 4.650,—, een Simca 1000 L van f 4.995,— en een Volkswagen 1200, die in standaarduitvoering f 4.850,— kost, doch door vele kopers met extra „chromset” (bumpers e.d.) wordt besteld en dan op f 4.990,— komt.

Wij hebben eerst al deze zes wagens aan onze normale metingen onderworpen, en zijn daarna met een zestal geroutineerde, in de meeste gevallen ook in de normale roadtest-wagens verzeild plegende te raken, rijders er enkele dagen op uit getrokken. Gedurende deze dagen werden gemeenschappelijke trajecten gereden, welke trajecten in zessen waren verdeeld, zodat elke rijder elke dag in alle zes wagens terecht kwam. Na elk dezer testritjes beoordeelde de rijder zijn wagen, gaf er in korte trekken zijn mening

over, en gaf cijfers, variërend tussen 1 en 5, waarin 1 onvoldoende en 5 uitmuntend betekende, voor een groot aantal detailpunten. Al deze meningen en puntenwaarderingen zijn na afloop van de hele „happening” gesommeerd en verwerkt in een „totaalmening”. Hieronder vindt u deze weergegeven. U vindt bovendien een sommering van de gegeven puntenwaardering, terwijl wij bovendien, gezien het feit, dat in deze prijsklasse zoveel door vrouwen wordt gekocht, of in ieder geval gereden, een vrouwelijke mening over het edele zestal hebben opgetekend.

MOTOR

Het is een wat merkwaardig gezelschap motoren, wat in de zes wagens te vinden valt. Twee- en viercilinders, boxers en lijnmotoren, lucht- en watergekoeld, variërend van 600 tot 1200 cc.

De Fiat-motor kreeg veel waardering, doch werd door de meeste van de zes rijders als wat te rumoerig ondervonden. Motorgeluid is trouwens bij vrijwel elke kleinere wagen een tamelijk vermoeidheid opwekkende zaak, als er langere trajecten mee gereden moeten worden. Deze Fiat-kraftbron is overigens wel zeer fel. De Simca-motor is

ook fel, stelt de wagen tot een hoge topsnelheid in staat, is redelijk stil, is soepel, doch heeft als (enige eigenlijk) hebbelijkheid, dat de opwarmperiode onevenredig veel langer duurt dan die van alle vijf andere wagens, en dat gedurende die opwarmperiode het niet bijster plezierig rijden is. De Ami-motor doet wat geknepen aan, is bepaald niet fel, doch past uitnemend in het totaalbeeld van deze wagen. De NSU is een wondertje — men kan eigenlijk niet geloven slechts 600 cc achterin te hebben, zo gaat deze motor er met de lichte wagen vandoor. Het motortje is zeer soepel, doch gaat aan de anderde kant zelfs in vier de tweemaal grotere VW-motor voorbij — de NSU draait omstreeks topsnelheid 5000, de VW 3300 toeren. Het is de enige motor met een bovenliggende nokkenas. Hij maakt door zijn luchtkoeling (ventilator!) wèl vrij veel leven. De VW-motor behoeft eigenlijk nauwelijks introductie — zijn koppel is zeer hoog, maar hij heeft dan ook een „heleboel auto” te trekken. Hij is vooral op langere duur nogal hinderlijk lawaaiig. De Daffodil ten slotte doet bepaald als tē zwak aan — de wagen zou gemakkelijk méér vermogen kunnen „verwerken”. Hij is wel mooi stil.

TRANSMISSIE

Wat de transmissie betreft gaat natuurlijk DAF onmiddellijk en zonder enige twijfel met elke erepalm strijken, die weg te geven valt. Het is opvallend, wat deze automatiek van deze wagen, die heus niet de sterkste motor van het zesttal bezit, voor fel autootje maakt. Het is evenzeer opvallend, en hierover waren alle zes testrijders (die toch geen van allen een hekel aan schakelen hebben) het unaniem eens, hóézeer zo'n automatiek in druk verkeer, stoplichtwedstrijden, sta-en-ga-werk, of op bochtige, slingerende landweggetjes voorligt op welke handgeschakelde bak dan ook. Dat is geen nieuwtje, maar het valt nimmer zózeer op als wanneer men in de gelegenheid is deze automatiek tussen vijf met conventionele transmissie uitgevoerde wagens te rijden.

Wellicht het meest gemakgevende deel van zo'n automatiek is de automatische koppeling. Alle zes rijders waren het erover eens, dat de Daffodil slechts relatief weinig van zijn charme zou hebben verloren, als er een normale versnellingsbak achter de bekende automatische koppeling zou zijn gebouwd. Het is duidelijk het voortdurend koppelen en ontkoppelen (met zijn toch steeds weer tamelijk subtiele dosering) dat de meeste zorg biedt in stads- of ander druk verkeer; méér in ieder geval dan het schakelen. Eens te meer viel bij deze multi-test op, dat men al die automatiek in het Daffje eigenlijk eudean krijgt, met andere woorden, dat de DAF ook afgezien van zijn automatische transmissie als wagen gezien geheel concurrerend is, en sterk concurrerend zelfs. Vrijwel automatisch (in dubbele betekenis) kreeg in dit transmissie-verhaal de Daf het leeuwendeel. Toch valt van de andere wagens ook nog wel het een en ander te vertellen.

Om te beginnen: in geen der wagens was een overmatig transmissiegeluid te constateren. Wat bedieningsgemak betreft, sprong de NSU er wat uit, omdat de versnellingshendel een vrij lang slag behoeft, en bovendien wat ver naar voren is gemonteerd. De NSU-motor zit dwars achterin, en „kantelt” onder invloed van gas-loslaten e.q. gasgeven in niet onaanzienlijke mate om zijn lengte-as. „Recht-vooruit” gemonteerde motoren doen dat weliswaar ook wel, doch hier is geen invloed op de transmissie merkbaar. Bij de NSU wel. Door deze kanteling dank zij het reactiemoment van de motor, die zich ook aan koppelingspedaal en versnellingshefboom mededeelt, is de wagen eerst na ampele oefening schokvrij weg te rijden — algemeen werd de koppeling als „stoterig” beoordeeld. Versnellings- en koppelingsbediening van Fiat en Simca delen een hoge plaats. Beide wagens schakelen exact, synchroniseren moeiteloos, en hebben plezierige versnellingsverhoudingen. Beide hebben een vrij hoge vier (de Fiat iets geprononceerder dan de Simca) en „felle” eerste drie overbrengingen. De VW schakelt plezierig en probleemloos, doch algemeen wordt hier de zeer hoge vier, de „autobahn-gang” als te futloos ondervonden — om in te halen moet men al spoedig naar drie terugschakelen.

De Ami 6 ten slotte heeft met zijn pakdraai-trek-versnelling een nogal buiten het normale vallend schakelpatroon, waarvan de bewegingen evenwel vrij organisch op elkaar volgen en dus ondubbelzinnig genoeg zijn. Toch werden de lange schakelwegen als wat lastig ondervonden. De plaatsing in het dashboard is ook niet de handigst denkbare. De vier is zeer hoog, zodat men voor inhalen vrijwel altijd naar drie terug moet schakelen.

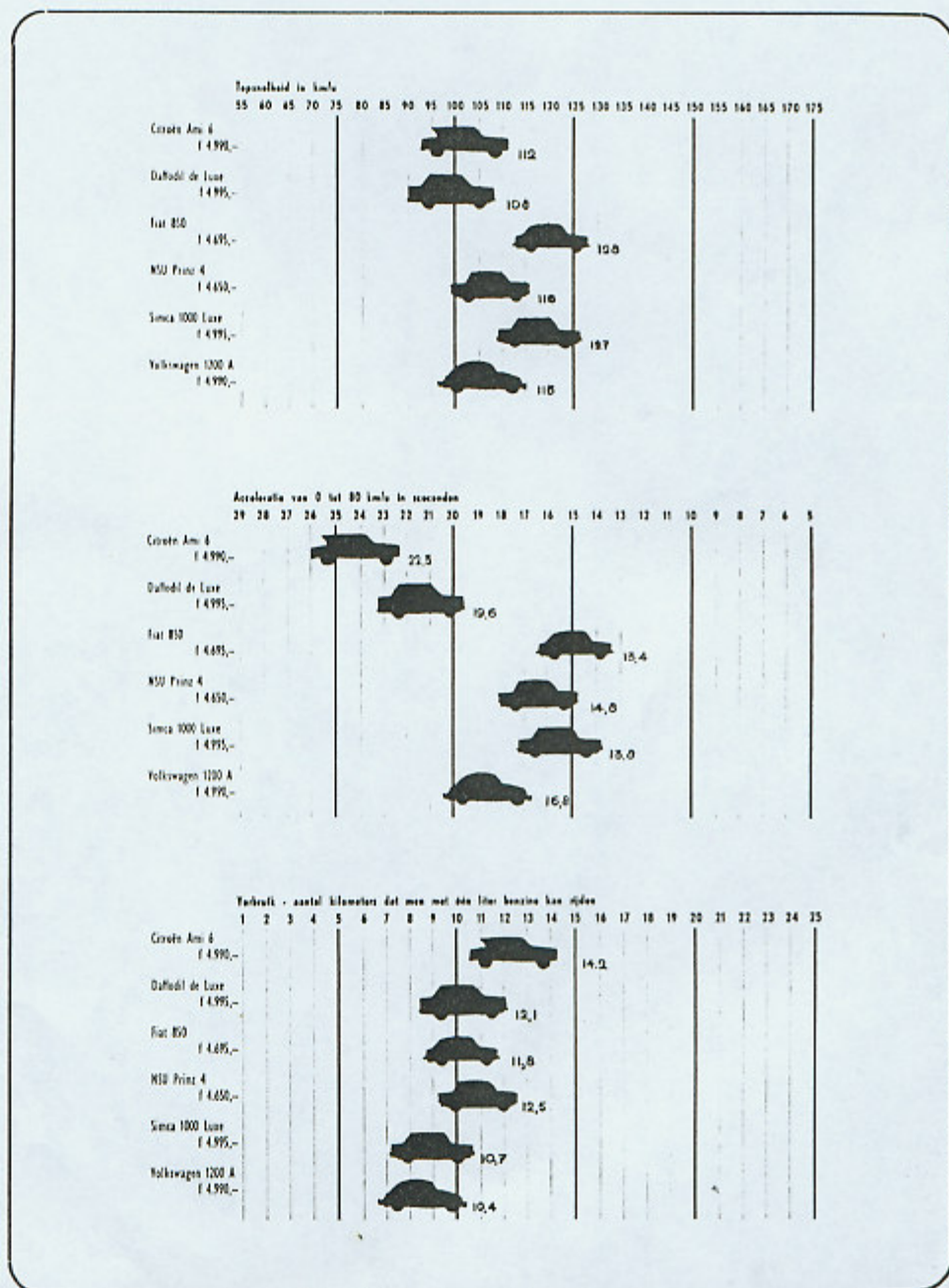
PRESTATIES

Het was opmerkelijk en ook wel een beetje onverwacht, dat de zes wagens in prestaties toch nog zoveel uiteenliepen. Opvallend snel was het tweetal Simca-Fiat, die respectievelijk 127 en 128 per uur top liepen, en voor acceleratie van 0 tot 80: 13,8 en 13,4 seconden nodig hadden. Deze twee wagens sprongen zeer sterk boven de rest uit. De NSU en de Volkswagen liepen beide vrijwel gelijke top. VW haalde 115 en NSU 116 kilometer per uur, doch de NSU had twee volle seconden minder nodig om van stilstand op 80 kilometer te komen: 14,8 tegen 16,8 voor de VW. De Daffodil bracht het tot 108 kilometer per uur, de Ami 6 tot 112. De Eindhovense wagen accelereerde 19,6 seconden lang om op 80 te komen — veel van deze tijd (relatief) pleegt verloren te gaan in een aanvankelijke aarzeling, die optreedt tijdens het in aangrijping komen van de koppeling.

Het is deze trage acceleratie van 0 tot pakweg 5 kilometer per uur, die des DAF's acceleratiecijfer nogal sterk beïnvloedt. De Ami heeft niet minder dan 22,3 seconden nodig om van stilstand op 80 te komen, en

is hiermede onbetwist hekkesluit in dit gezelschap. Op het stuk van gemiddeld benzineverbruik slaat deze wagen evenwel al zijn testgenoten met stukken. Over de gehele test (dus compleet met acceleratiemetingen, topsnelheidsmetingen, stukken autoweg en allerhand benzineverslindende zaken méér) liep de Citroën per liter benzine 14,2 kilometer. Dat was beduidend zuiniger dan de anderen — de NSU boekte 1 op 12,5, de Daffodil 1 op 12,1, de Fiat 1 op 11,8, terwijl de Simca en de VW elkaar niet veel toegaven en respectievelijk met 10,7 en 10,4 kilometer per liter benzine uit de bus kwamen. De VW was hier dus het onzuinigst.

Niets met de prestaties te maken hebbend, doch toch tijdens deze test nogal opvallend was het feit, dat de NSU, de Fiat en de Simca eigenlijk een wat onhandig kleine tankinhoud hebben. De andere drie wagens rijdt men veel langer zonder langs de weg naar benzinemonumenten te behoeven uit te kijken. En zo'n kleine tank is in feite soms een méér het gemiddelde drukkende factor op een langere reis dan een paar kilometer-tjes topsnelheid meer of minder.



BESTURING

Besturing is eigenlijk een wat vreemd, vaag begrip. Het kan zeer veel, het kan zeer weinig omvatten. In dit geval willen we het begrip niet overmatig ruim opvatten, en zaken als wegligging of zijwindgevoeligheid apart behandelen.

Het minst plezierig stuurt de Ami 6. Het stuur staat vrij vlak, maar dat is het ergste niet. Hinderlijker is het feit, dat men vrij grote krachtsinspanningen aan de stuurwielvelg moet aanwenden, wat vooral het manoeuvreren (bij lagere snelheden) onhandig en ongemakkelijk maakt. Daar komt nog bij, dat deze wagen vrij sterk onderstuurd is, waardoor men als het ware de voorwielen een bocht moet indwingen — alweer iets, dat nadrukkelijk dient te geschieden. Ten slotte zijn in het stuurwiel vaak wielreacties waarneembaar. De besturing is wél plezierig direct.

De DAF heeft onlangs, zoals men wellicht weet, een wat indirecter stuur gekregen, en alle leden van de testploeg betreurden die verandering (ze hadden allen voordien ook

met de „oude“ Daf gereden). Alhoewel de grotere indirecteheid niet zeer véél uitmaakt, is toch een goed deel van de plezierige „kortheid“ van het DAF-stuur verdwenen. De Daf stuurt overigens zeer licht en steekt qua directeheid en gevoeligheid ook thans nog vrijwel al zijn concurrenten naar de kroon. Het stuurkarakter is vrijwel neutraal, wat heel plezierig rijden is.

De NSU stuurt zeer direct, manoeuvreert als geen ander, stuurt ook licht. Zijn stuurkarakter is éven onderstuurd, doch gaat bij miniem toenemende bochtsnelheid (pendelassen) meteen over naar onderstuur. De Simca heeft eenzelfde karakteristiek, maar bij deze wagen moet de vrij grote indirecteheid in het stuur genoemd worden. Iets té indirect naar de mening van vrijwel alle teststers om plezierig te kunnen worden genoemd.

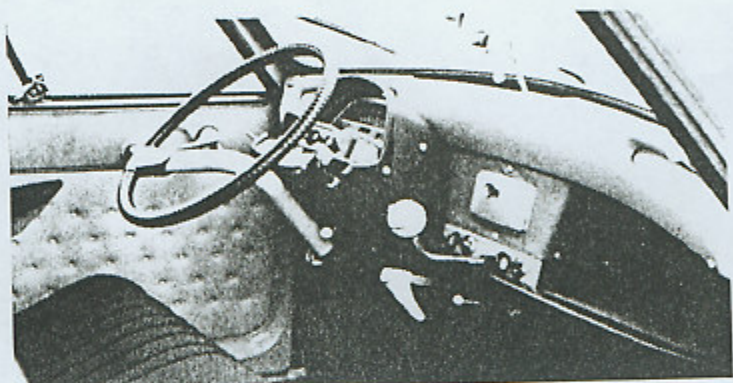
De Fiat (overstuurd met aanvankelijk iets onderstuur) stuurt licht, doch zou een ietsje directer kunnen zijn. De VW (al weer pendelasoverstuur) stuurt prettig, zonder veel aanleiding tot commentaar te geven.

REMMEN

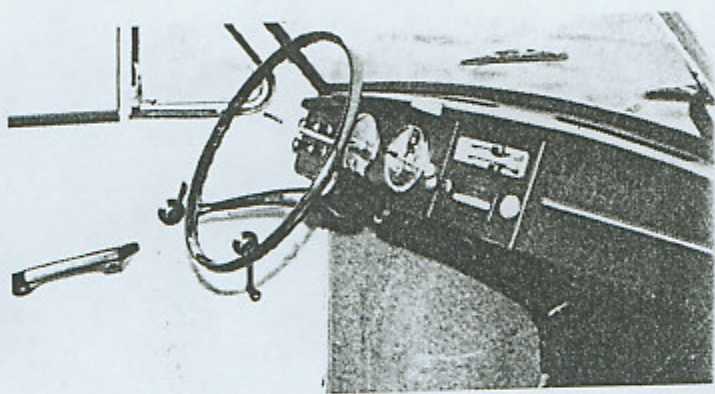
De remmen zijn niet aan metingen onderworpen, wel werd een aantal korte remproeven achter elkaar gehouden. Hieruit kwam zonneklaar naar voren, dat de Simca en de Fiat de beste, meest gelijkmatig en krachtigst werkende remmen bezaten, op de voet gevolgd door de Daf en de Ami 6. De NSU en de VW remden prima, doch niemand voelde zich gedrongen superlatieven te gebruiken om hun remgedrag te kenschetsen — met andere woorden: deze wagens remmen goed zonder meer. Alle wagens kregen na een tiental niet té harde doch evenmin kinderachtige remmingen last van fading: de Fiat en de Ami het minst, de VW (volkomen binnen alle aanvaardbare, door de veiligheid gemarkeerde grenzen) het meest.

De Fiat en de Simca waren van alle wagens het meest gevoelig voor rijden door plassen — de VW en de Citroën het minst.

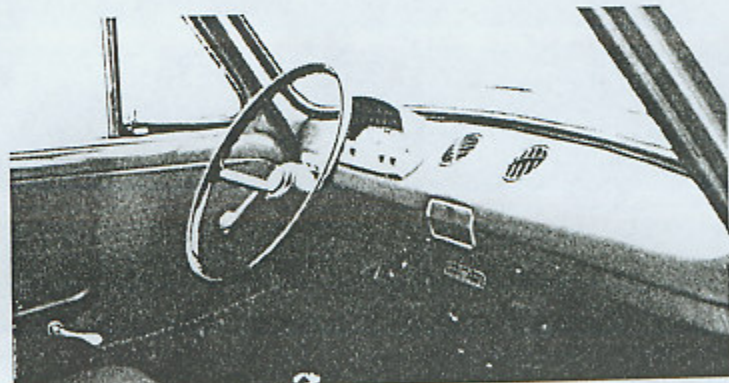
De benodigde pedaaldruk viel bij alle wagens geheel binnen acceptabele perken — de NSU en de Citroën vergden de meeste pedaaldruk, de Simca de minste.



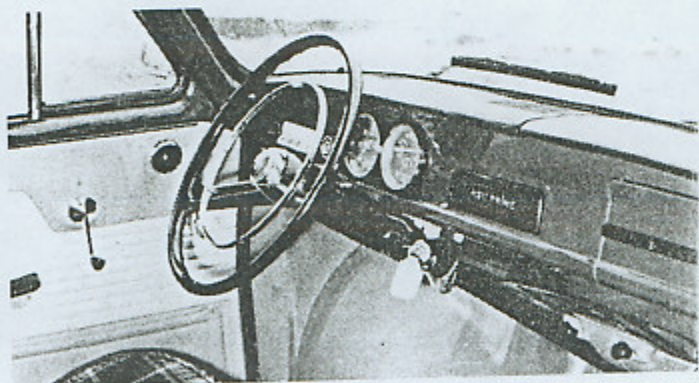
Citroën Ami 6



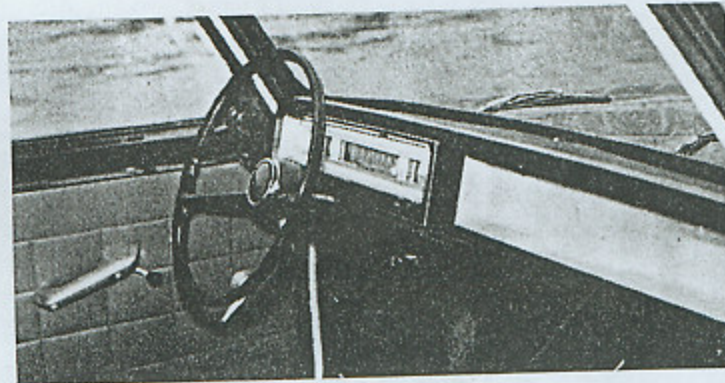
Daffodil



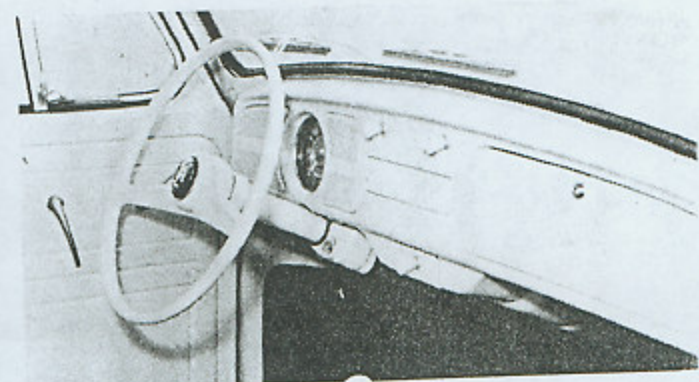
Fiat 850



NSU Prinz 4



Simca 1000 L



VW 1200

WEGLIJGING

Als men de geteste zes wagens aan de onderzijde bekijkt, komt men alras tot de conclusie, dat er blijkbaar slechts één goedkoop systeem van onafhankelijke achterwielophanging bestaat: pendelassen. Op de Citroën Ami 6 na, die een geheel eigen systeem heeft, waarbij de wielen aan in de lengterichting van de wagen geplaatste draagarmen zijn bevestigd, een systeem, dat zeer zachte vering aan zeer lange veerwegen paart, zijn de wagens van één of andere uitwerking van het pendelasthema voorzien. VW heeft de meest dichtbij het „origineel” staande constructie-pendelassen met een enkele lengtelocalisatie door een scharnierende, aan het koetswerk verbonden stalen strip. Bij DAF is in de pendelassen het secundaire gedeelte van de variomatic verwerkt. NSU heeft een zeer grote driehoek van stalen buis voor elk wiel, die de dragende functie verzorgt. Simca en Fiat hebben schuin op de lengterichting van de wagen geplaatste draagarmen, in feite nog de meest geavanceerde toepassing van het pendelassysteem. Maar pendelen doet het (op de Ami dan na) allemaal.

Is het dan wonder, dat die typische vorm van overstuur, die het gevolg is van de wielvluchtverandering, die bij pendelassen tijdens het in- en uitvoeren ontstaat, een duidelijk stempel op de wegliggingskarakteristiek van vijf van de zes wagens drukt? Zo „beginnen” alle vijf met een licht onderstuur (de VW het minst, de Simca het sterkst) maar naar gelang de bochtsnelheden toenemen en de carrosserie uit de veren begint te komen, waardoor de achterwielen beide tot een niet onaanzienlijke positieve vluchthoek kunnen komen, gaat dat onderstuur in overstuur over. Nu behoeft men daar niet bang voor te zijn; wij zijn van mening, dat (zéér in het algemeen gesproken) een lichte graad van overstuur (waarbij dus de achterwielen wat „weglopen” en het stuur minder ver de bocht behoeft te worden ingedraaid als theoretisch-geometrisch nodig is) wel een tamelijk veilige stuurkarakteristiek is. In ieder geval redresseert men een aanvangsslip van een oversturende wagen wat gemakkelijker, wat minder problematisch en wat meer automatisch dan die van een ondersturende auto, die evenwel in rechte lijn veel stabiel is.

De Ami is een typische onderstuurder. Men moet de voorwielen nadrukkelijk de bocht insturen, de hoek tussen lengteas van de voorwielen en de as van de werkelijke bewegingsrichting is hier groter dan dezelfde hoek bij de achterwielen. Dat maakt de Ami tot een onaandoenlijke rechthoek uiterst stabiel. In een bocht is deze wagen ook stabiel. Maar een eenmaal optredende slip (zoals het testteam er verscheidene kreeg opgediend, toen de avond van één der testdagen massa's spiegelglad bevroren wegen serveerde) valt moeilijker te redresseren, moet eigenlijk wat eerder worden opgevangen.

De NSU Prinz is bij hoge snelheid wat instabiel in rechte lijn, in bochten blijkt dit de meest geprononceerde pendelasser te zijn. Bij niet vol-bezette wagen (waardoor automatisch de wielstanden wijzigen) moet men op natte wegen bij snel rijden met deze auto wat voorzichtig zijn. De Simca is een van de best liggende wagens van het gezelschap en geeft weinig problemen. De Fiat lijkt in weggedrag wat op de Simca, doch wordt wat eerder een tikje instabiel bij hoge snelheden. De VW doet zijn vrij simpele achterasconstructie voelen, ligt een tikje problematisch, terwijl de DAF verreweg de best liggende auto van het ge-



Citroën Ami 6



Fiat 850



Simca 1000 L

... bovenstaande foto's stammen van een uitgebreide bochtenproef,



Daffodil



NSU Prinz 4



VW 1200

welke wij op het kartcircuit van Driebergen konden realiseren.

hele zestal was: zonder enig probleem haarzuiver houdt deze wagen zijn koe. Het stuurkarakter van de DAF ligt ro-
neutraal.

ZIJWINDGEVOELIGHEID

Als men er goed over nadenkt, is eigenli-
juist bij de in deze test onder het mes k-
mende „soort” auto's alle gedoe met sto-
watches en gemeten kilometers, tenein-
de exact haalbare topsnelheid te weten.
komen ietwat overbodig, onpraktisch e-
wellicht zelfs een tikje belachelijk. Want
dit nimmer windvrije, vlakke land kon
het slechts heel, héél zelden voor, dat me-
een weg of weggedeelte rijdt, waarop me-
niét met enige zijwind wordt geconfro-
teerd. En die prachtig-hoge topsnelheid, d-
prima kruissnelheid: wat báten ze en wa-
hééft men eraan, als men ze niet rijden ka-
omdat de auto willoos van links naar rech-
over de rijbaan wordt gesmeten? Wát is e-
voor opwindends aan de gedachte, dat d-
auto, waarin men zit wel 125 of zelfs bij-
130 zou kunnen rijden als . . . er maar gee-
wind was? Wat is er opwindends aan dez-
wetenschap, als men noodgedwongen zij-
snelheid tot 80 heeft beperkt om niet in d-
sloot te geraken?

Wij geloven (zékér na deze multitest, vast-
dat twee factoren het meest bepalend zij-
voor het optreden van vermoeidheid in
deze kleine wagen-categorie: de hoeveelheid
geluid in het interieur én de mate van zij-
windgevoeligheid. Rijpositie, veercomfort
uitzicht en wat men meer verzinnen kan, z-
komen pas in de zoveelste plaats achte-
deze beide gigant-factoren.

In zekere zin is die zijwindgevoeligheid
die zo vaak het rijden in een kleine wagen
vergalt, de schuld van de klant zelf. De
klant, die een goedkope auto wil, maar
toch een zo ruim mogelijke. Vier personen
moeten erin kunnen, een aanzienlijke hoe-
veelheid bagageruimte wordt geëist, en de
wagen moet redelijk snel zijn. En dit alles
voor geringe prijs. Daárdoor krijgt men
grote doosvormige carrosserieën met nogal
gekke verschillen tussen voor- en achter-
wielbelastingen. Want de constructeur moet,
om des klants eisen qua binnenruimte te
realiseren, zijn motor, plus zijn transmissie,
plus zijn aangedreven wielen tot één blok
samenbouwen. Want anders krijgt men een
cardantunnel, en anders neemt de prijs toe.
Zijwindgevoeligheid komt voort uit een
verschil in ligging tussen het zwaartepunt
van de wagen en het aangrijpingspunt van
zijdelingse winddruk, beide van opzij be-
zien.

Zo komt het dan ook, dat de vier wagens
met de motor achterin in deze test alle vier
een aanzienlijke zijwindgevoeligheid de-
monstreerden. De Simca won deze competitie
met glans, bij enige snelheid en enige
zijwind zwalkt deze auto naar links en
rechts en doet men er goed aan wat
„reserveweg” ter weerszijden te houden of
de snelheid wat te verminderen, want and-
ers wordt het ronduit gevaarlijk. De Fiat
is goede tweede, de NSU krijgt de derde
plaats en de VW is (verwonderlijk genoeg)
eigenlijk het minst zijwindgevoelig van deze
vier (maar nog steeds té veel).

Het was voor alle zes rijders steeds weer
een verademing in de Ami te kruipen, di-
zich van zijwinden in het geheel niets aan-
trok, of in de Daf, die er bijna niets vat-
deed merken.

De Citroën en de Daffodil zijn eigenlijk
de twee enige auto's van de zes, die (als
men reëel en vrij van traditionele gedachten
tracht te zijn) niét gevaarlijk bij zijwind
genoemd mogen worden. En eigenlijk is dat
een trieste zaak . . .

Wij troffen op onze testdagen gelukkigerwijs koud en redelijk warm weer, zodat we zowel de werking van de verwarmingen als de effectiviteit van de ventilatie-inrichtingen hebben ervaren.

De beste kachel heeft ongetwijfeld de Simca 1000: een overvloedige hoeveelheid warme tot zeer warme lucht, goed richtbaar en verdeelbaar maakt het rijden in deze wagen ook bij zeer grote koude tot een genoegen. Slechts twee bezwaren heeft deze kachel: hij komt wat traag op temperatuur (watergekoelde motor) en hij ruikt wat.

Ruiken doen overigens de NSU en de Fiat ook. De kachel van de eerste is sterk en goed doseerbaar, vrijwel onmiddellijk op temperatuur, doch de capaciteit varieert vrij sterk met het toerental. De Fiatkachel heeft lange aanlooptijd nodig, doch voldoet verder goed. De VW geeft overvloedig warme lucht doch deze lucht is moeilijk te richten en te doseren. De Ami 6 heeft tal van knoppen voor richten en regelen, zoveel, dat het enige studie vereist om eruit te komen. Wéét men eenmaal hoe het gaat, dan is het een zeer plezierige kachel. De Dafkachel is goed, zonder speciale aanleiding tot commentaar te geven.

Ventilatie is eigenlijk het best in de Ami verzorgd, tal van trekknopjes geven frisse-luchtmogelijkheden. Bij de Simca krijgt men zijn frisse lucht via de kachelinstallatie, werkzaam, maar niet zéér werkzaam. Voor meerdere ventilatie moet men de ruit openzetten. De Fiat biedt twee uitstroomopeningen op het dashboard extra, die goed richtbaar zijn. Daf, VW en NSU vergen ruitopendraaimanoeuvres voor frisse lucht, alhoewel bij de NSU twee kleine klepjes in het dashboard wat frisse lucht leveren kunnen, we vonden deze echter niet overdreven werkzaam.

UITZICHT

Het uitzicht van alle wagens op de Volkswagen na voldeed aan redelijke eisen. Bij de VW werd algemeen als bezwaar onderzocht, dat de „taille" van de wagen vrij hoog is, waardoor vooral de kleinere bestuurders wat te geprononceerd „over de rand heen" moeten kijken, terwijl de bijzonder grote blinde hoek naast de achterruit algemeen als zeer hinderlijk werd ervaren.

De overzichtelijkheid van de carrosserie (alle vier hoeken kunnen zien) was bij Simca, NSU en DAF voortreffelijk. Bij Fiat en Ami 6 ietwat minder maar toch zeer aanvaardbaar, en bij de VW beslist onvoldoende. Men moet door ervaring geleerd hebben, hoeveel automobiel men achter zich heeft uitsteken om de VW netjes in een gaatje te prikken, want men kan er door de hellende achterraut en de aflopende achterzijde, plus de ver uitstekende bumpers in het geheel niets van zien. Aan de voorzijde geldt hetzelfde, zij het in mindere mate.

Het is merkwaardig te moeten constateren, dat zoveel autofabrikanten zich beijveren om (dure) grote achterrauten in hun wagens te zetten, maar daar geen (goedkope) grotere achteruitkijkspiegel als pendant voor bieden. Het is evenzeer merkwaardig te zien, dat zo'n achteruitkijkspiegel soms maar gedachteloos geplaatst lijkt. Die van de Fiat zit soms braaf in de weg, die van de Citroën is niet alleen te smal, maar bovendien te laag van afmeting.

De voorruitstijlen van alle wagens zijn vrij fors. Ook hier wint de VW gemakkelijk op punten wat afmetingen betreft.

VEERCOMFORT

Wat het veercomfort betreft wint de Citroën Ami 6 met zijn zachte, lange vering het uiteraard gemakkelijk. Toch is het juist deze vering, die in één opzicht het comfort sterk ten nadele beïnvloedt — bij hochtenrijden helt de zaak zó, dat men zich aan het stuur moet vasthouden om niet opzij te glijden, en daar is een stuur niet voor. Op lange ritten zal evenwel toch de Citroënvering het meest comfortabel blijken — alhoewel één van de zes testrijders op den duur last van wagenziekte begon te krijgen door de lange, glijdende bewegingen.

Wagenziekte trad bij de andere wagens niet op. De NSU en de Fiat reageren het sterkst op wegoneffenheden — zij knikken hierop wat „kort" door. De demping van beide wagens is echter effectief, waardoor een hinderlijk naneigen (gelukkig) slechts in zeer geringe mate voorkomt.

De Simca is wel zeer comfortabel, slechts de demping mocht naar de mening van vier van de zes rijders wat stugger zijn. De Daffodil veert wat hard, doch niet onplezierig, de vering van deze wegen is zo, dat men als het ware „voelt wat men meemaakt", en dat geeft een sterke impressie van contact met de weg, terwijl het in het geheel niet onplezierig is.

De Volkswagen is heel redelijk geveerd en biedt een goed compromis tussen zachtheid en „weggevoel". De wagen blijft mooi vlak, heeft weinig knikneiging, doch de demping (althans bij deze testwagens) leek toch wat slap te zijn. Duidelijk was de zegenrijke invloed van de grote VW-wielen op het veercomfort merkbaar.

AFWERKING

De afwerking is in de Simca, de Daf en de NSU zeer goed. Deze auto's geven niet de indruk dat in het interieur gespaard is om de auto zo goedkoop mogelijk te houden. Onbetwist aan de top staat de NSU met een relatief grote hoeveelheid extra's, die standaard aanwezig zijn en bovendien een wellicht niet helemaal bewijsbare, doch daarom niet minder nadrukkelijk aanwezige impressie van degelijkheid en zorg voor het detail, die verheugend aandoet.

De Simca geeft in het geheel niet (zoals wellicht verwacht mocht worden) de indruk van een „uitgeklede echte 1000". Het is 'n geheel complete wagen, waarvan slechts het ietwat onplezierig vormgegeven dashboard (wat kaaltjes, nogal slecht afleesbaar, minder duidelijk dan het oude dashboard) genoemd moet worden. De Daf komt goed mee, doet zeer degelijk aan, is op sommige punten wat te sober (vier geheel gelijkvormige, geheel ongekenkende trekknoppen bij elkaar op het dashboard).

De Fiat is compleet, maar doet, ja — niet helemaal „huiselijk" aan — hij is wat leeg, zonder dat hiervoor meteen concrete redenen aan te voeren zijn. Hij is overigens bepaald niet ondegelijk afgewerkt.

De Ami is uitermate praktisch, doch kan onmogelijk fraai genoemd worden. Alle mogelijke onderdelen komen er rond voor uit, dat ze er zijn (stuurkolom, sommige delen van de bedrading etc.).

De VW ten slotte doet bepaald kaaltjes en „uitgekleed ten behoeve van een lage prijs" aan. Dat is-ie ten slotte ook.

RIJPOSITIE

Wij waren zo gelukkig in ons testteam te beschikken over iemand van middelmatige lichaamslengte (1 meter 68 — wij hadden hem eigenlijk graag nog wat kleiner gehad, maar dat heeft men niet zo voor het

zeggen!), zowel als over redacteur Wiedenhoff, die de trotse lengte van 193 centimeters paart aan 'n zodanig forse lichaamsbouw, dat weegschalen, die slechts tot 100 kilo aanwijzen, voor hem een kleine 20 kilo tekort komen. De overige vier rijders lagen wat lengte betreft tussen deze beide uitersten in. Het was dus mogelijk alle wagens zowel qua rijpositie voor een „gemiddeld mens" als qua bruikbaarheid voor reuzen en (betrekkelijke) ukken te beschouwen. Omdat een plaatje meer zegt dan duizend woorden, hebben we de heer Wiedenhoff achter het stuur van elk der 6 wagens op de foto gezet, zodat u zelf kunt zien hoe het met de ruimte voor een forse rijder staat.

De hoogste waardering kreeg de bestuurderszetel van de NSU. Niet alleen was deze stoel vrij ver naar achter te zetten, maar het was tevens de enige die een verstelbare rugleuning bezat. Daar stond onmiddellijk tegenover, dat bij een enigszins draaglijke stand van deze bestuurdersstoel de beenruimte voor eventuele achterpassagiers tot nihil verzwond. Toch is zo iets niet zó onlogisch. Verreweg de meeste auto's immers slijten het allergrootste deel van hun leven met slechts één man aan boord. Twee personen komt voor, maar vier volwassenen mag men tot de (betrekkelijke) uitzonderingen rekenen.

Alle wagens, met uitzondering van de NSU, bezitten een eigenlijk iets te steile rugleuning. De reden hiervoor is duidelijk, slechts door de rugleuning tamelijk steil te houden, creëert men een acceptabele knie-ruimte voor de achterpassagiers. Toch is het jammer dat zo iets dan niet wordt gecompenseerd door de zóeven reeds bezongen rugleuningsverstelmogelijkheid. Dat érge rechttopzitten wordt op den duur wat vermoeiend en is vooral voor lange bestuurders een (onnodige) plaag.

De vormgeving van de stoel van de NSU is zeer plezierig. Men kan in deze wagen met vrijwel gestrekte armen en benen zitten, het stuur is ver weg (en plezierig klein) en alle bedieningsorganen zitten goed geplaatst, op de wat ver naar voren gaande één en drie van de versnellingsbak na. De Daf zit redelijk goed — de stoelzitting en rugleuning mocht wat dieper geprofileerd zijn. De Fiat heeft een fijne stoel, die evenwel wat hard is naar de mening van sommigen van het testteam. Bovendien moet men voor het bedienen van enkele dashboardknoppen even met de rug van de leuning loskomen. De Simca heeft een voortreffelijke stoel, doch laboreert aan het euveld van de te steile rugleuning. Het nieuwe dashboard van de Simca is niet duidelijk afleesbaar — heeft te weinig contrast. De VW-stoelen vermochten géén der testrijders tot enige opwindende brengen — algemeen werd het comfort op deze stoelen als ontoereikend beschouwd — te vlak, te hoog, te hard — kortom, niet plezierig. Overigens is de rijpositie van de VW wel goed — alles zit mooi voor de hand. De Ami 6 geeft een voortreffelijk bestuurderscomfort, als men (toevallig) de ietwat gedrongen houding, die men in deze auto noodzakelijkerwijs moet accepteren, prettig vindt. Men zit zeer rechtop — wat sommigen van het testteam plezierig vonden, doch anderen (met name na een goede maaltijd) hinderde.

De ruimte voor de linkervoet is in de NSU en de Fiat onhebbelijk klein — bestaat eigenlijk niet. Voor werkelijk grote schoenmaten bieden slechts de Daf en de Simca voldoende linkervoetruimte.



Citroën Ami 6



Daffodil



Fiat 850



NSU Prinz 4



Simca 1000 L



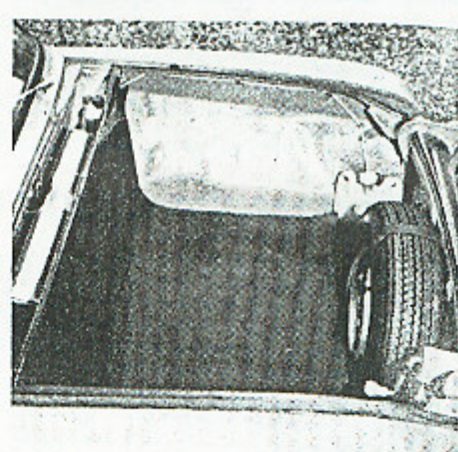
VW 1200



Citroën Ami 6



Daffodil



Fiat 850

BAGAGERUIMTE

Wat kofferruimte betreft, steken uiteraard de beide wagens met voorin geplaatste motor bijzonder gunstig tegenover de andere vier wagens af.

Met name de Daf maakt in dit opzicht een

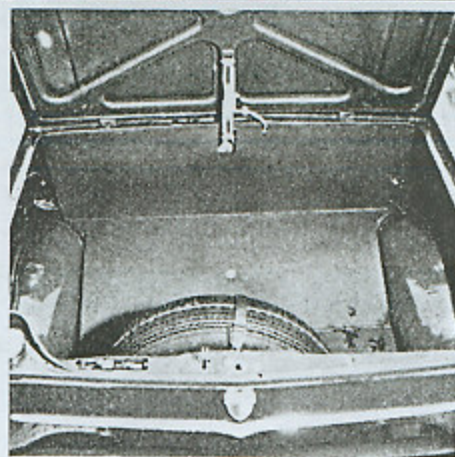
goede beurt met een keurig afgewerkte, ruime, gelijkmatig van vorm gehouden koffer.

De Ami 6 heeft eveneens een ruime, diepe koffer, doch het deksel ervan is wat smaller dan dat van de Daf, waardoor de wagen

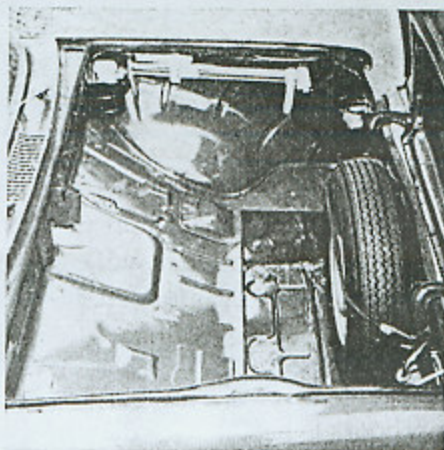
ongewild wat mager naast de Daf afsteekt in dit bergingsopzicht. Overigens is de Ami-koffer ook smaller en minder diep dan die van de Daf, slechts in hoogte wint de Citroënkoffer het van die van het Eindhovenese produkt. Bij de wagens met achtergeplaatste motor is het de Simca die de

TECHNISCHE GEGEVENS

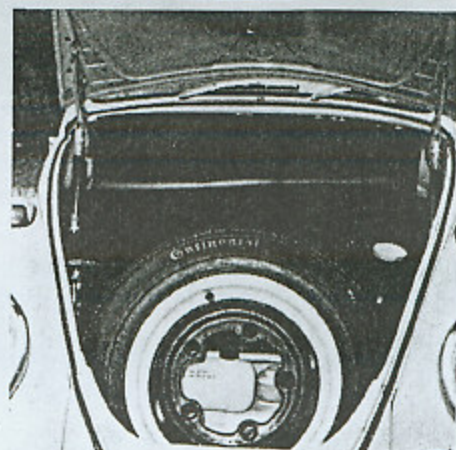
Afmetingen	CITROËN AMI 6	DAFFODIL	FIAT 850	NSU PRINZ 4	SIMCA 1000 L	VOLKSWAGEN 1200
lengte	396	361	357,5	344	380	407
breedte	152	144	142,5	149	148,5	154
hoogte	148,5	138	138,5	136	133,5	150
wielbasis	240	205	203	204	222	240
spoorbreedte voor	126	118	115	123	125	130,5
spoorbreedte achter	122	118	121	120	123	130
draaicirkel	11 m	9,5 m	9,4 m	8,8 m	9 m	11 m
rijklar gewicht	690 kg	670 kg	670 kg	565 kg	730 kg	760 kg
max. belasting	370 kg	320 kg	400 kg	435 kg	370 kg	380 kg
inhoud benzinetank	25 l	32 l	30 l	37 l	36 l	40 l
bandmaat	125 x 380	145 x 13	550 x 12	500 x 12	560 x 12	560 x 15
Interieurafmetingen						
Voorzitting:						
breedte	114	51	49	49	52	48
afstand zitvlak-dak	86	88	90	90	86	94
wagenbreedte op schouderhoogte	110	116	118	120	115,5	120
Achterzitting:						
breedte	120	123	126	129	127	130
afstand zitvlak-dak	81	83	81	80	83	88
wagenbreedte op schouderhoogte	113	118	115	120	118	122
Bagageruimte:						
lengte	73	85	60	55	65	65
breedte	93	110	95	140	120	100
hoogte	50	42	35	40	50	25
Motor						
type motor	2 cil. boxer	2 cil. boxer	4 cil. lijn	2 cil. lijn	4 cil. lijn	4 cil. boxer
koeling	lucht	lucht	water	lucht	water	lucht
plaats motor	voorin	voorin	achterin	achterin	achterin	achter
cilinderinhoud	597 cc	746 cc	843 cc	598 cc	944 cc	1192 cc
boring x slag	74 x 70	85,5 x 65	65 x 63,5	76 x 66	68 x 65	77 x 64
compressieverhouding	7,7 op 1	7,5 op 1	8 op 1	7,5 op 1	8,2 op 1	7,0 op 1
max. vermogen	24,5 DIN pk	26 DIN pk	34 DIN pk	30 DIN pk	39 DIN pk	34 DIN pk
bij toerental	4750	4000	4800	5500	5200	3600
max. koppel	4 DIN mkg	5,4 DIN mkg	5,5 DIN mkg	4,5 DIN mkg	6,5 DIN mkg	8,5 DIN mkg
bij toerental	3300	2800	3200	3250	3400	2000
nokkenas	onderliggend	onderliggend	onderliggend	bovenliggend	onderliggend	onderliggend
voltage boordnet	6 Volt	6 Volt	12 Volt	12 Volt	12 Volt	12 Volt
Transmissie						
aandrijving	voor	achter	achter	achter	achter	achter
aantal versnellingen	4	—	4	4	4	4
gesynchroniseerde versnellingen	alle	—	alle	alle	alle	alle
Onderstel						
zelfdr. carrosserie/chassis	platformchassis	zelfdragend	zelfdragend	zelfdr.	zelfdr.	platformchassis
onafhankelijke voorwieloph. met onafhankelijke achterwieloph. met remmen voor remmen achter	schroefveren schroefveren trommel trommel	dwars bladveer schroefveren trommel trommel	dw. bladv. schroefv. trommel trommel	schroefv. schroefv. trommel trommel	dwars bladv. schroefv. trommel trommel	torsie torsie trommel trommel
stuurwielomw. van l. naar r.	2/4	3	3/4	3	3/4	2/4



NSU Prinz 4



Simca 1000 L



VW 1200

meest bruikbare kofferruimte biedt, onmiddellijk gevolgd door de NSU, die weliswaar minder centimeters, doch een regelmatiger vorm te zien geeft.

De Fiat-koffer is bepaald bescheidener van afmetingen, terwijl de kofferruimte van de

Volkswagen slecht bruikbaar plat en onregelmatig van vorm is. Deze wagen stelt hier evenwel een vrij belangrijke bergingsmogelijkheid achter de achterbank tegenover. Toch moet men opmerken, dat de beide wagens met de motor voor net-aan, de andere vier wagens te weinig kofferruimte bezitten voor bij voorbeeld een vakantieis met vier personen. Reizen met twee man aan boord zullen dan ook heel snel leiden tot het gebruik van de achterbank als extra-bagagebergplaats.

ruimte bezitten voor bij voorbeeld een vakantieis met vier personen. Reizen met twee man aan boord zullen dan ook heel snel leiden tot het gebruik van de achterbank als extra-bagagebergplaats.

Uitvoering omvat:

	4 bank	2 stoelen	2 stoelen	2 stoelen	4 stoelen	2 stoelen
aantal portieren	—	—	—	+	—	+
stoelen of bank voorin	—	—	—	—	—	—
verstelbare rugleuningen	—	—	—	+	—	+
slaapstoelen	—	—	—	—	—	—
armsteunen voorin	+	+	+	+	+	—
armsteunen achterin	+	—	—	—	+	—
portiertassen achterin/voorin	-/-	1/-	+/-	+/-	-/-	-/-
zelfarreterende motorkapsteun	—	+	+	+	+	+
zelfarreterende kofferdekselsteun	—	+	+	+	+	+
asbakken achterin	—	1	2	1	—	—
kleerhaken	—	1	2	2	—	—
verstelbare achterzijruit	+	—	—	—	+	—
handgrepen passagiers	—	—	3	3	—	—
parkeerlampjes	+	—	—	+	—	—
ventilatie met koude-luchtaanvoer	+	+	+	+	+	+
ventilatie met warme-luchtaanvoer	+	+	+	+	+	+
lichtstroom richtbaar in interieur	+	+	+	+	+	—
aantal ventilatorsnelheden	—	—	1	—	2	—
grootlichtsignaal	—	+	+	+	+	—
benzinemeter	+	—	+	+	+	—
brandstofwaarschuwinglamp	—	+	+	—	+	—
motortemperatuurmeter	—	—	—	—	—	—
stuurslot	—	—	+	+	—	—
tripmeter	—	—	—	—	—	—
afsluitbaar dashboardkastje	—	—	—	—	—	—
klokje	—	—	—	+	—	—
waarschuwinglampje motortemperatuur	—	—	+	—	+	—

PRIJZEN

	Standaard uitvoering	Geteste uitvoering	Neven-uitvoering	Extra voor: vouw-/schuifdak	kunstlederen bekled.	twee kleuren	diversen
Citroën Ami 6	f 4.990,—	f 4.990,—	Grand Comf. f 5.190,—	vouwdak f 300,—	alleen stof leverbaar		
Daffodil	f 4.595,—	f 4.995,—	Luxe f 4.995,—	vouwdak f 250,—	standaard	f 125,—	incl. witte banden
			Luxe Extra f 5.295,—				
Fiat 850	f 4.695,—	f 4.745,—		beide vanaf f 400,—	f 50,—		
NSU Prinz 4	f 4.650,—	f 4.650,—		schuifdak f 375,—			
Simca 1000 L	f 4.995,—	f 4.995,—	Luxe Super f 5.495,— Grand Luxe f 5.695,—	geen fabr.	vinyl f 100,—		witte banden f 60,— semi-autom. „Ferodo” f 650,—
			Grand Luxe S f 5.895,—				
Volkswagen	f 4.850,—	f 4.990,—	1300 f 5.290,—	vouwdak f 240,— op 1300 alleen schuifdak f 300,—	kunstleer f 50,—		chromoset f 140,—