



CITROËN

AMI 6

Chassisplatform, wielophanging, motor en versnellingsbak van de Ami 6 zijn alle ontwikkeld uit de 2 CV. Vooral de motor levert aanmerkelijk betere prestaties, maar springt toch erg zuinig met de brandstof om. Comfort is het kernthema waarop men de Ami baseerde. Uitrusting summier, doch voor dagelijks gebruik voldoende.

„Gewone” auto's maakt Citroën al lang niet meer. Elk model van dit merk heeft zijn specifieke bijzonderheden, die de conceptie uitzonderlijk maken. Zo ook de Ami 6. In 1961 werd de Ami geannonceerd. Het publiek vroeg toen al enige tijd om een wat luxueuzere versie van de eend, die in principe als utiliteitsauto gebracht was. Alom werd echter al heel gauw bekend tot welke enorme prestaties de 2 CV in staat was, terwijl het rijden ermee maar heel weinig kostte. De Ami werd op precies dezelfde grondslagen gebouwd. Er is echter aanmerkelijk minder op utiliteit gemikt, maar meer op persoonlijkheid van de auto (een en ander wil natuurlijk niet zeggen dat een eend géén persoonlijkheid zou hebben).

Ami te zijn. In de hoogste versnelling is er slechts weinig tandwielgeruis. Bij fel accelereren in de lagere versnellingen echter hoort men nog wel eens een licht gierend geluid. Dit is beslist niet bezwaarlijk.

De bediening van de versnellingsbak is tamelijk ongewoon. De knuppel schuift in het dashboard en volgt ongeveer een H-patroon, met dit verschil, dat de vierde versnelling naast de twee zit, die in de rechterbovenpoot van de H geplaatst is.

Als men even aan dit systeem van trekken en duwen gewend is, blijkt de Ami goed te schakelen. De synchromesh doet naar behoren zijn werk. Een bezwaar is naar onze mening, dat men niet in één keer van vier naar

Ami al flink hellen. Om maar niet te spreken van wat er gebeurt wanneer een bocht werkelijk geforceerd genomen wordt.

Maar al heel gauw gaat men ontdekken, dat er ondanks al dit hellen en veren niets gevaarlijks gebeurt. Sterker nog: de wegvastheid blijkt voortreffelijk te zijn. De wielen blijven onder de meest extreme omstandigheden aan de grond en dit is dan ook een van de voordeelpunten van deze conceptie. Verder heeft men in de Ami een ongekend veer-comfort. De diepste kullen worden door de vering geabsorbeerd en alle „hobbels” in de weg worden volkomen gladgestreken. Sommige mensen vinden deze veerwerking in het begin niet zo prettig, maar het went gauw.

Natuurlijk heeft de Ami met alle voorwiel-aandrijvers gemeen, dat er bij gasgeven een duidelijk onderstuur is, terwijl zich bij gas los laten een sterk overstuurkarakter manifesteert. Een klein nadeelpunt vinden we, dat bij zeer lage snelheden het stuur, als de voorwielen in de uiterste stand gedraaid zijn, niet vanzelf terugkomt. Tevens gaat het sturen bij het parkeren tamelijk zwaar.

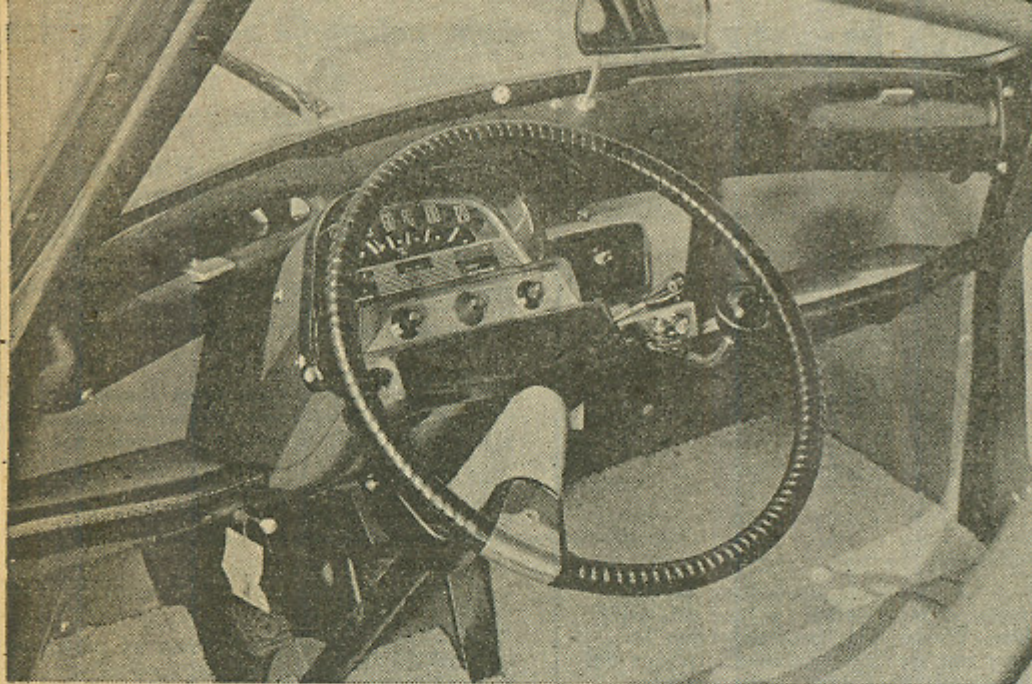
plaatst, zodat het stuurwiel vrij horizontaal is komen te liggen. Voor de meeste posturen zal er echter met de stelmogelijkheden van de voorbank wel een mogelijkheid zijn, een gunstige verhouding te vinden tussen afstand bovenlichaam-stuurwiel en beenpositie.

Bediening

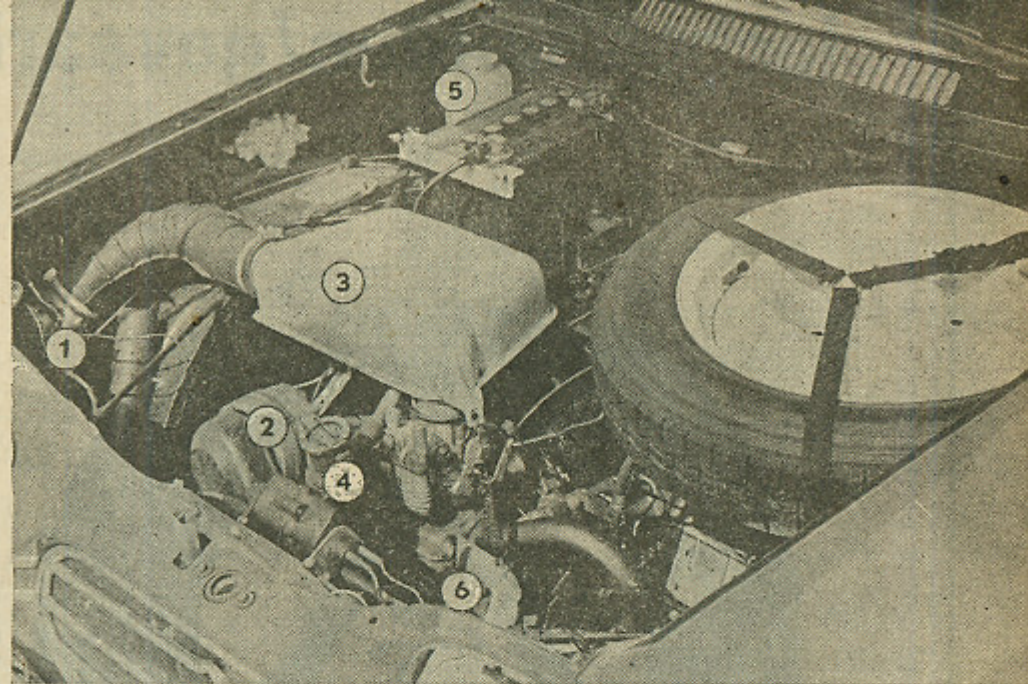
De bediening van de wagen is eenvoudig. Zoals al eerder opgemerkt, vereist de schakeling enige oefening. Rem- en koppelpedaal vragen nauwelijks kracht, hetgeen een gemakkelijke bedienbaarheid ten goede komt.

Een beetje omslachtig is nog steeds de afzonderlijke startknop. Een gecombineerde contact/startschakelaar zou naar onze mening vereenvoudigend werken. De eenvoud van de hier gevolgde methode heeft echter ook voordeelpunten. De meters (snelheidsmeter, benzinstandaanwijzer en ampèremeter in één) zijn gemakkelijk afleesbaar, dank zij het één-spaaks stuurwiel.

Minder gemakkelijk bereikbaar is de ruitwisserschakelaar, die



Door het éénspaaks-stuurwiel zijn de meters gemakkelijk afleesbaar. Door middel van de „brievenbussen" links en rechts is de toevoer van frisse lucht welhaast ideaal te regelen. De versnellingsknuppel steekt midden uit het dashboard.



De boxermotor is helemaal voorin geplaatst. 1. voorste gedeelte van het luchtfilter (waarin het filterelement); 2. wisselstroomdynamo; 3. aanzuiggedeelte van het luchtfilter, werkt tevens als geruisdemper; 4. olievuldop, bijzonder gemakkelijk bereikbaar; 5. ruitesproeier-reservoir; 6. ollepelistok, eveneens goed binnen handbereik.

De basis conceptie is dus identiek aan die van de eend. Er is een platformchassis en elk wiel wordt afzonderlijk gevoerd door veerbenen, waarin de schroefveren gemonteerd zijn. Zoals bekend is door deze uitzonderlijke opstelling van de schroefveren een bijzonder grote wiel-uitslag mogelijk. Verder draagt tot het bijzondere van de chassis-conceptie nog de enigszins uitzonderlijke stand van de fuseepennen bij. Het zal een ieder wel eens opgevallen zijn, dat een eend of Ami in de bocht de voorwielen zo „vreemd" heeft staan. Maar dit hoort nu eenmaal bij de conceptie en heeft in de praktijk bewezen, heel goed te voldoen.

Gezonde motor

Ook de motor lijkt sterk op die van de eend. De luchtgekoelde tweecilinder boxer heeft weliswaar een grotere boring en slag en is heel wat verder opge-

voerd, maar werd op soortgelijke manier voor de versnellingsbak met aangeblijkt differentieel geplaatst. Door de grotere cilinderinhoud is de motor heel wat mans, doch kan ook wel „te keer" gaan. De geluids-isolatie in de Ami is nog niet van dien aard, dat men van een fluisterauto kan spreken. Het uitlaatstelsel doet echter bij lage toerentallen goed zijn best en laat eigenlijk alleen maar een (gezonde) roffel horen, wanneer er van alle beschikbare pk's gebruik gemaakt wordt. Onder in het toerenbereik willen er nog wel eens trillingen door de motor veroorzaakt worden. Op hogere toerentallen draait hij nagenoeg trillingvrij. Bij stationair toerental is er een wonderlijk goede trillingsvrijheid.

Even wennen

De vierversnellingsbak heeft door de jaren heen bewezen een betrouwbaar onderdeel van de

twee terug kan schakelen. Dit moet dóór het schakelpatroon gaan, dus via drie. In sommige situaties brengt dit nogal veel „geschuif" met zich mee. Verder is de eerste versnelling niet gesynchroniseerd. Met enige oefening is er echter heel goed volgens de double clutch methode (dubbel ontkoppelen) terug te schakelen, maar toch blijft men deze leemte enigszins voelen. Te meer daar de tweede versnelling eigenlijk te hoog ligt om er onder alle omstandigheden in te blijven rijden.

Belevenis

Het rijden met een kleine Citroën is en blijft een speciale belevenis. Is het hellen van de carrosserie voor de meeste conventionele auto's maatgevend voor het bochtgedrag, de Ami moet men heel anders beschouwen.

Zelfs bij matig genomen bochten gaat de carrosserie van de

Een en ander wordt in de hand gewerkt door de grote fuseepen-hellingshoek. Die zelfde hellingshoek geeft echter bij het rechtuit rijden, ondanks de grote variaties van de wielstanden (door de grote veerweg) een uitstekende koersstabiliteit (sterk onderstuurd).

Eén voorbank

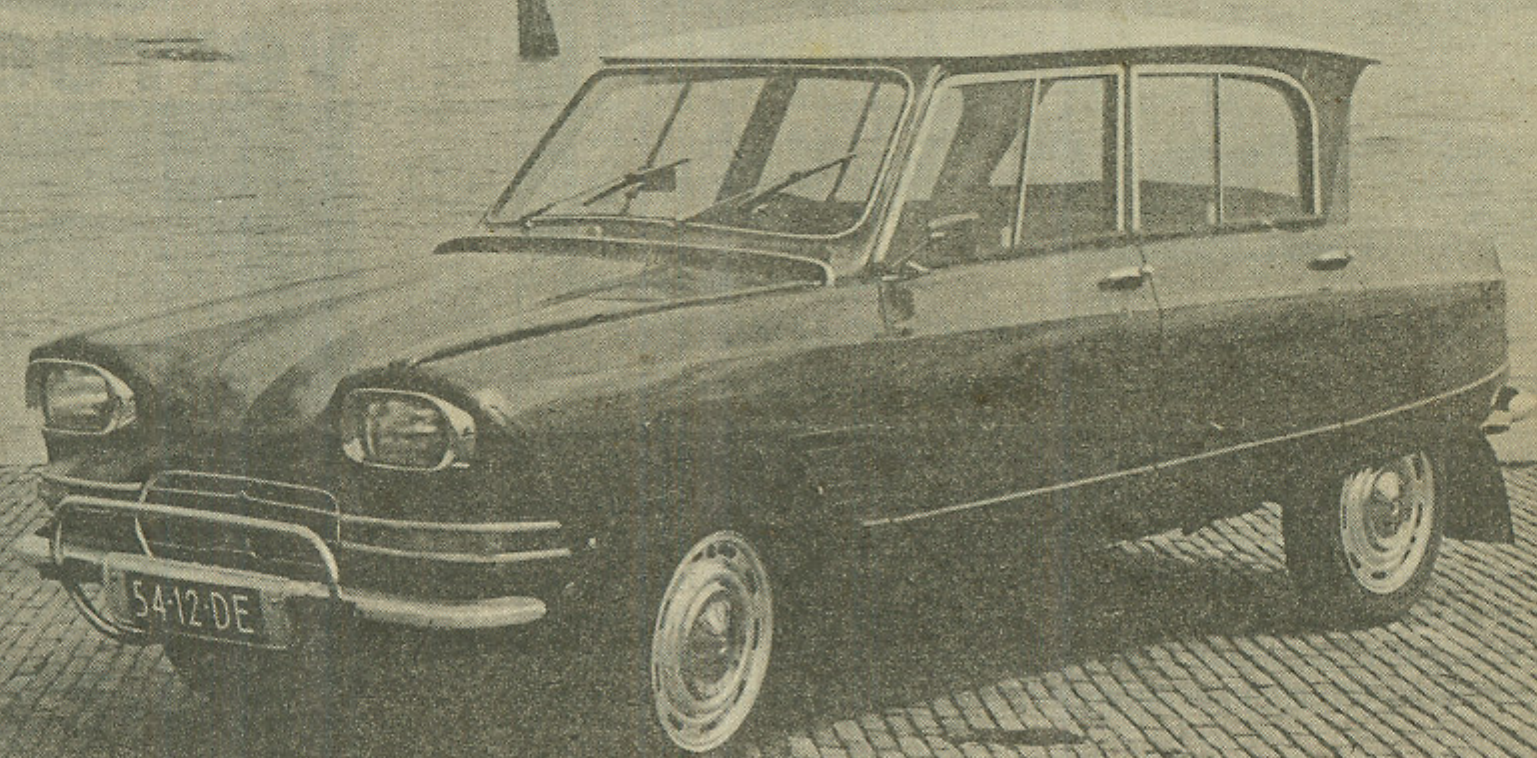
De zetels van de Ami zijn volgens het oude principe met een zachte stof bekleed. De banken, toch eenvoudig uitgevoerd bieden veel zitcomfort. Voor ons persoonlijk zou er een beetje meer steun onder in de rug nodig zijn, maar dit ligt voor een ieder verschillend. De verstelmogelijkheden van de voorbank (!) zijn voldoende. Hierbij moet men in aanmerking nemen, dat men toch een beetje moet schipperen om de algemeen geldende juiste zithouding te krijgen. De stuurkolom is namelijk tamelijk steil ge-

in het armatuur onder de snelheidsmeter werd aangebracht.

De gemakkelijkste methode is deze door het stuurwiel heen te bedienen, maar tijdens het rijden komt men daar in het begin niet zo gemakkelijk toe.

De verwarmingsinstallatie en verse-luchtvoorziening (gedeeltelijk gecombineerd) is tamelijk uitgebreid. Het vereist enige oefening om met alle handeltjes en knopjes vertrouwd te raken, maar eenmaal gewend kan men de installatie aan elke behoefte aanpassen. De verwarmingsinstallatie heeft men een beetje krap bemeten.

We stellen ons voor, dat men bij strenge koude maar ternauwernood het gehele personencompartiment warm kan „stoken", overigens een euvel bij meer auto's, die met kleine, luchtgekoelde motoren uitgerust zijn. De verse-luchtvoorziening is ronduit ideaal. Men kan verse lucht laten toetreden door de kachelinstallatie, maar daaren-



boven door twee „brievenbus-spletten" aan weerszijden in het dashboard. Vooral deze laatste dragen veel bij tot het toch al niet geringe comfort in de Ami. De spletten zijn naar believen te openen en te sluiten (luchtrichting mee te bepalen) en verder is de hoeveelheid lucht, die er door geblazen wordt traploos te regelen, voor iedere klep apart. Ook voor de warme lucht zijn er regelmogelijkheden voor iedere zijde apart. Naar onze mening een ideale situatie, want de bestuurder zal over het algemeen andere verwarmingswensen hebben dan de passagiers.

De forse, doch eenvoudige zitbanken bieden veel comfort.

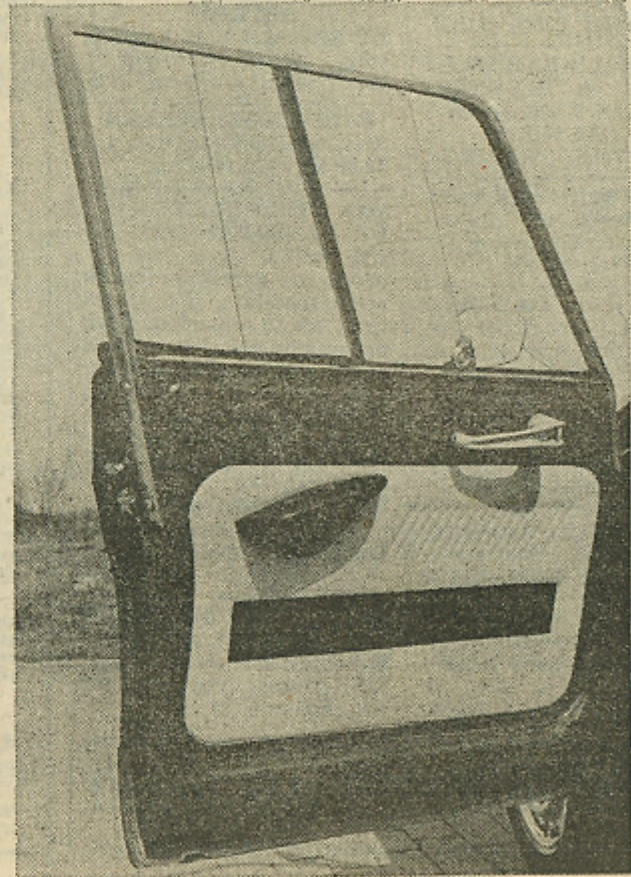
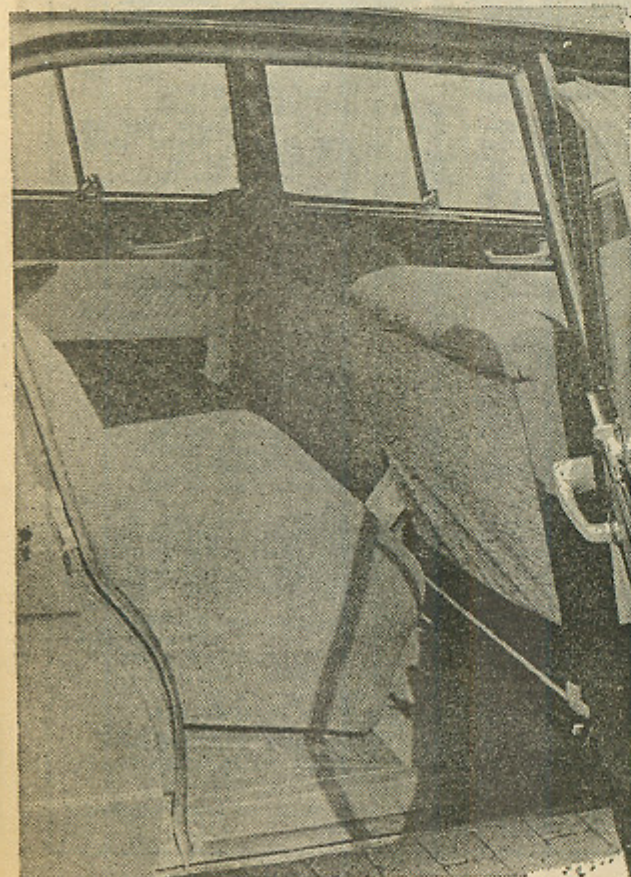
Grootste gemene deler

Als we alle voor- en nadelen van de Ami in een pot stoppen, even schudden en vervolgens de „grootste gemene deler" trekken, komen we tot de conclusie dat men voor een dergelijke auto wel bijzonder veel comfort heeft. Ook de rij-eigenschappen liggen boven het gemiddelde, als men tenminste eenmaal aan de uitzonderlijke gedragingen van de conceptie gewend is. Kleine nadeelpunten zijn de geringe cilinderinhoud en dientengevolge geen sterk acceleratievermogen en de niet erg complete ultrasm-

ling. Zo missen we een controlelampje voor de richtingaanwijzer, een afsluitbaar dashboardkastje, een lichtsein-installatie, een gecombineerde contact/ontstekingsschakelaar en draairuiten. Daartegenover staat echter weer, dat er wél een ruitesproeier is en wél een grootlichtcontrolelampje en wél een naar links én rechts instelbaar parkeerlicht.

Al met al toch een auto die het aanschaffen dubbel en dwars waard is, vooral als men bedenkt dat de rijkosten wegens het geringe gewicht en brandstofverbruik laag zijn.

De netjes afgewerkte portieren zijn aan de binnenzijde met dezelfde portierhandgrepen en hetzelfde vergrendelingssysteem uitgerust als de grote Citroëns. De schuifruitjes gaan aan de achterzijde het eerst open. Maximaal kan echter de helft van de zijruit geopend worden, zowel vóór als achter.



TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR

Tweecilinder boxermotor; boring x slag 74 x 70 mm; cilinderinhoud 602 cc; compressieverhouding 7,75 : 1; 25,5 SAE-pk bij 4750 omw/min; 42,5 SAE-pk per liter; 4,3 kgm (SAE) bij 3000 omw/min; kopkleppen; onderliggende nokkenas; lichtmetalen cilinderkop; lichtmetalen carter; losse gietijzeren cilinders; oliefilter van het zeeftype in het ondercarter; 2 x gelagerde krukas; 1 valstroomcarburateur Solex type 40 PICS; luchtfilter met verwisselbaar papierelement; bougies Champion XL 85; accu 12 volt, 30 Ah; wisselstroomdynamo 290 watt; luchtkoeling; inhoud motorcarter 2,5 liter; inhoud benzinetank 25 liter; vereiste brandstof: normale benzine.

TRANSMISSIE

Vier versnellingen, zonder synchromesh op I; versnellingshandle in dashboard; overbrengingsverhoudingen: I. 5,61 : 1, II. 2,87 : 1, III. 1,92 : 1, IV. 1,31 : 1, achteruit 5,61 : 1, eindreductie 3,625 : 1; snelheid bij 1000 omw/min in de hoogste versnelling 23,2 km/uur; aandrijving op de voorwielen.

CHASSIS

Platform-chassis; onafhankelijke vering voor en achter; voorvering door middel van schroefveren, achtervering door schroefveren; trommelremmen op alle wielen; nuttig remoppervlak 547 cm²; bandenmaat 125 x 380 X (Michelin); vier chassissmeerpunten (om de 5000 km).

MATEN EN GEWICHTEN

Wielbasis 2400 mm; spoorbreedte vóór 1260 mm, achter 1220 mm; diam. draaicirkel 11,6 m; lengte 3960 mm; breedte 1530 mm; hoogte (onbelast) 1490 mm; gewicht (kenteken) 674 kg; max. toelaatbaar totaalgewicht 980 kg; nuttig laadvermogen 306 kg.

PRESTATIES

Topsnelheid 114 km/uur; benzineverbruik (afhankelijk van de rijstijl) 4,3 tot 7,4 liter/100 km; acceleratie: 0 tot 50 km/uur in 7,4 sec., 0 tot 80 in 19 sec., 0 tot 100 in 44 sec.

RIJKOSTEN (richtlijn)

Verzekering: All Risk f 613,—, Wett. Anspr. f 233,— per jaar; motorrijtuigenbelasting f 131,04 per jaar.

PRIJZEN

Ami Grand Luxe f 5.410,—, Grand Confort (met verstelbare rugleuningen) f 5.630,—; voor vouwdak f 300,— extra.

ADRESSEN

Fabrikant: S. A. André Citroën, quai André Citroën 133, Parijs XVe, Frankrijk. Importeur: Automobiles Citroën, Stationplein, Amsterdam.