

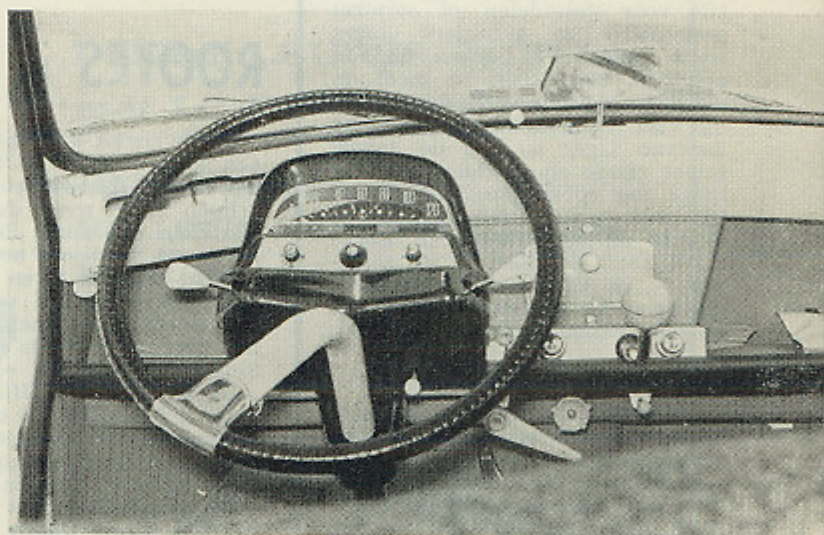


Citroën



ami 6

Alle instrumenten liggen onder het directe bereik van de bestuurder. Onder het versnellingshandje, naast de handrem, kunt u de knop voor de afstelling van de koplampen vinden. Vlak onder de voorruit is één van de twee ventilatiekleppen zichtbaar. De binnenspiegel heeft de goede eigenschap het voorwaartse gezichtsveld niet te belemmeren, maar is weinig effectief.



De meest interessante prijsklasse van de automobiemarkt in Nederland blijkt te liggen tussen de f 5000,— en f 6000,—. In deze klasse is de concurrentie van de merken onderling zeer fel en de gegadigden voor een VW, Dauphine/Ondine, Anglia of DKW Junior om er maar enkele te noemen, profiteren daarvan omdat de fabrieken niets nalaten om met zo aantrekkelijk mogelijke aanbiedingen tevreden klanten te houden en nieuwe te „verleiden“.

Sinds jaren heeft Citroën in deze prijsklasse ontbroken. De Deux Chevaux lag ver onder de laagste grens en de Panhard kwam er ruim boven. Toen van Citroën bekend werd, dat men met een 3 CV zou komen, een model dus groter dan het „lelijke eendje“, stond het wel haast vast, dat het evenals alle andere typen van Citroën een heel bijzondere automobiel zou worden. En daarmee is de Ami 6 als opvallende verschijning in deze zo sterk bezette klasse terecht gekomen.

Zoals bij de DS/ID en bij de 2 CV het geval is, heeft Citroën ook bij de Ami het accent op het comfort gelegd, en daarin is men op buitengewone wijze geslaagd. Men is van dezelfde principes uitgegaan als die welke met de „Eend“ zijn gevolgd en heeft waar nodig en mogelijk verbeteringen aangebracht. Het onderstel met aan langarmen opgehangen wielen, de in bussen opgesloten schroefveren, de rubber koppeling tussen voor- en achtervering en de traagheidsschokdempers vertonen constructief veel overeenkomst met die van de Deux Chevaux. Alleen de wrijvingsschokdempers in de draalpunten van de wielarmen zijn nu bijstelbaar. Het resultaat is, dat de wagen bij iedere belasting en op alle soorten wegdek een ongelooflijk goede vering bezit, die met kop en schou-

ders uitsteekt boven alles wat er onder de lichte wagens en heel veel zwaardere wordt geboden.

De wijze waarop een slecht wegdek, zoal men wel in nieuwe wijken aantreft, wordt genomen met een rustig liggende carrosserie, waaronder de wielen - nauwkeurig het wegdek volgend - op en neer dansen, is werkelijk groots. Rijdt met vol gas op een autoweg en doemt er plotseling een sterke uitholling overdwars op, dan kan men zonder blikken of blozen de voet op het gaspedaal houden. Waar bijna iedere andere automobiel eerst van voren wordt opgelicht om vervolgens zijn neus naar beneden te steken, of omgekeerd, voelt men in een Ami de wagen als geheel langzaam omhoog bewegen, om daarop geleidelijk met alle vier wielen tegelijk in te veren, zodat de wagen soepel en volkomen beheerst in de uitgangsstand terugkeert. Het veer karakter vertoont grote overeenkomst met dat van de Deux Chevaux, maar is merkbaar beter gedempt, zonder dat dit ten koste van de souplesse gaat.

Comfortabele zit

Naast de voortreffelijke veringseigenschappen, heeft men bij Citroën ook aan het zitcomfort alle aandacht geschonken. Tussen het buisframe van de voor- en achterbank zijn evenals bij de Eend rubber stroken gespannen, die zonder verdere voorzieningen al een uitstekende zit verschaffen. Maar daarmee heeft men niet willen volstaan. Over dit geheel is namelijk een dikke laag schuimrubber aangebracht, zoals dat bij de DS en de Idéal het geval is en nu zakt men diep in de kussens weg. Men zit in de Ami dan ook als een vorst, al moeten we hierbij direct opmerken, dat sommigen een harde, maar goed ge-

vormde zetel verkiezen boven een zeer zachte zitting, waarin men uiteraard niet gedwongen wordt een voor het lichaam gezonde stand in te nemen.

Een handig detail, dat vooral door kampeerders op prijs gesteld zal worden is, dat de banken gemakkelijk uit de wagen genomen kunnen worden, waardoor een nagenoeg vlakke vloer ter beschikking staat. De wagen kan men dan als slaapkamer inrichten, terwijl buiten comfortabele zitplaatsen ter beschikking staan.

Aan weerszijden wordt de voorbank door twee pennen in overeenkomstige openingen in de vloer gelokaliseerd. Een andere pen in het midden houdt de bank tegen de vloer gedrukt en door deze eruit te nemen, staat de bank los. Voor het verstellen van de bank volgt men dezelfde handelwijze, waarna de bank naar voren of naar achteren kan schuiven. De verstelinrichting munt uit door eenvoud wat constructie betreft. Onder het rijden is de bank niet te verstellen, wat voor een wagen van f 5600,— toch werkelijk geen grote luxe meer zou zijn.

Gelukkig betreft het een ondergeschikt detail, al is het niet het enige onderwerp waarop wij kritiek hebben.

Wanneer men tijdens of na een flinke regenbui in of uit de wagen stapt, loopt men een goede kans op onverwachte wijze een nat pak te halen. Het water dat op het dak valt, verzamelt zich namelijk in de ruime goot en wipt over de rand op het ogenblik dat men in de wagen gaat zitten of de wagen verlaat. En dat gebeurt juist altijd aan die zijde waar op dat moment iemand onder staat. Door enkele simpele gaatjes, of een afvoerpijpje, kan men het euvel gemakkelijk verhelpen en het zou ons niet verwonderen, als dit ongemak inmiddels in de produktie is opgelost.

Gunstige ruimte

Wat de ruimte betreft kan de Ami met iedere andere auto in zijn klasse wedijveren. Alleen wanneer er voorin twee lange mensen plaats nemen, blijft de beschikbare knieruimte achterin tot twee passagiers van normale afmetingen beperkt. De vier portieren zijn voor een vierdeurs wagen opmerkelijk breed en alleen de ietwat lage daklijst vormt een kleine belemmering voor een gemakkelijke instap. De kofferruimte, zonder reservewiel, want

dat is onder de motorkap opgeborgen, munt uit door zijn grote diepte, waardoor de capaciteit opvallend groot is. Het grote kofferdeksel kan echter niet ver genoeg open om grote stukken gemakkelijk in te laden. Na enig zoeken vonden we de trekhaak voor het openen van het deksel verscholen tussen de achterbank en het rechter achterportier. Het lijkt ons wel een veilige, maar niet de meest gemakkelijke manier om de koffer te ontsluiten.

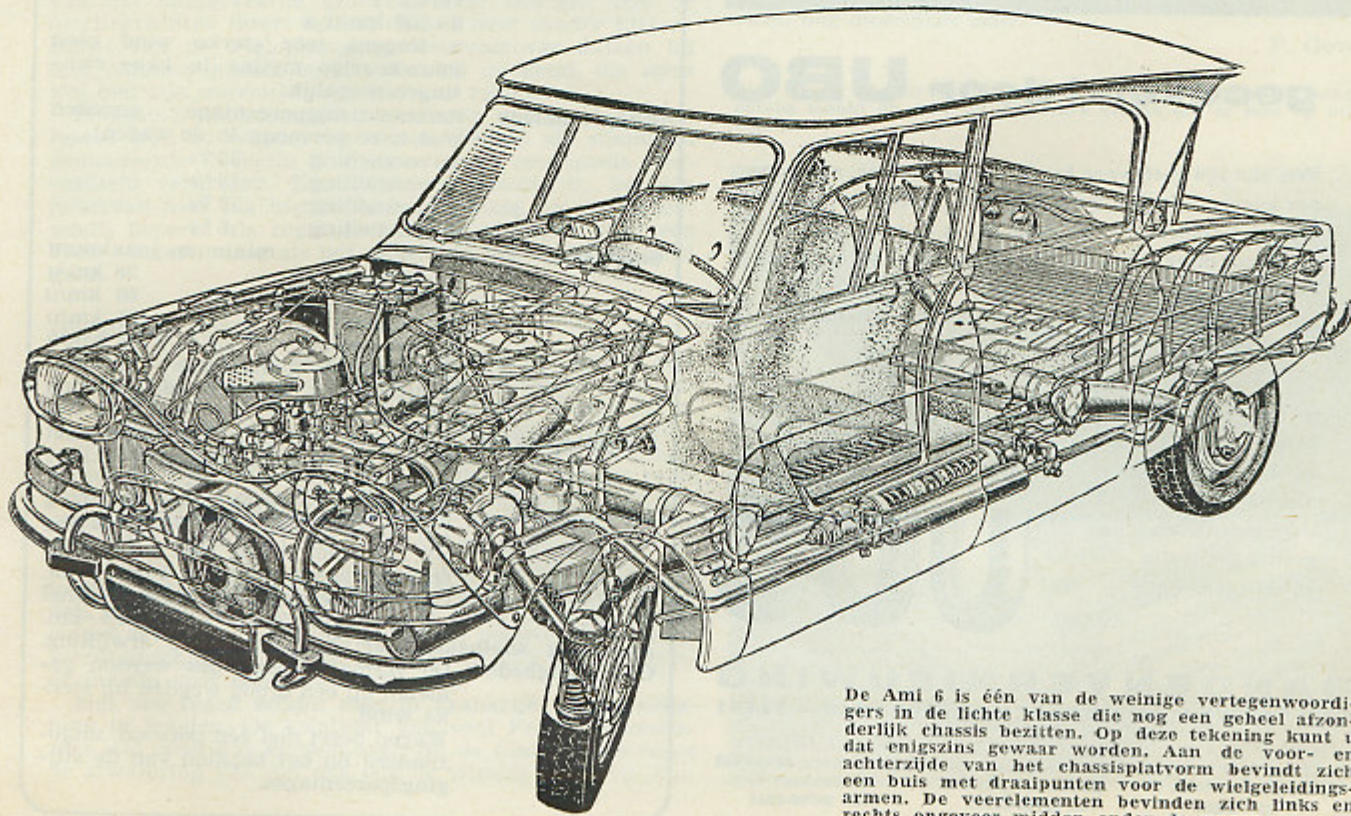
Naar het aantal knoppen en bedieningshandels (7 stuks, de schuifruit in de voorportieren niet meegerekend) te oordelen, moet de verwarming en de ventilatie aan hoge eisen voldoen. Aangezien we juist in onze Amitestperiode één van de hittegolven van de afgelopen weken meemaakten, hebben we de ventilatie goed kunnen beproeven. Een goed voelbare, maar niet hinderlijke buitenluchtstroom wordt naar handen (aan het stuur) en naar het gezicht gestuwd, waardoor het hoofd en handen van de twee voorste inzittenden koel blijven. De achterpassagiers profiteren hier ook nog een weinig van mee, maar moeten het overigens zonder ventilatie stellen, want de ruiten in de achterportieren kunnen niet open. We stellen ons voor, dat Deux Chevaux-rijders die op de Ami overstappen het roldak nog wel eens zullen missen.

De verwarming produceert een grote hoeveelheid hete lucht, en zal op de meeste winterse dagen in staat zijn het interieur op een redelijk aangename temperatuur te brengen.

Bescheiden....

Met 22 pk uit een 600 cc tweecilinder is de motor van de Ami geenszins een krachtpatser. Toch bedraagt de maximumsnelheid ongeveer 105 km/u, met welk tempo men best uit de voeten komt, aangezien dit maximum tevens als kruissnelheid kan worden aangehouden. En al lopen de concurrerende merken 10 à 15 km/u sneller, de praktijk leert dat men niet veel langer over een bepaald traject rijdt.

Het acceleratievermogen is in vergelijking met de 2 CV belangrijk gestegen, maar toch kan met de Ami niet zo snel uit de voeten komen als we dat van andere wagens gewend zijn. Een voordeel van het bescheiden motorvermogen is een gunstig benzineverbruik, dat vari-



De Ami 6 is één van de weinige vertegenwoordigers in de lichte klasse die nog een geheel afzonderlijk chassis bezitten. Op deze tekening kunt u dat enigszins gewaar worden. Aan de voor- en achterzijde van het chassisplaatvorm bevindt zich een buis met draaipunten voor de wielgeleidingsarmen. De veerelementen bevinden zich links en rechts ongeveer midden onder de wagen.

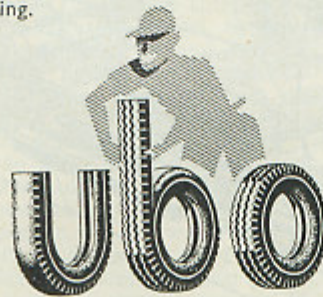


Ook hier...

gecoverd door **UBO**

Wie zijn tijd geeft voor het leven van anderen, moet op ons kunnen rekenen. De UBO - het grootste bandenvernieuingsbedrijf in de Benelux - is er trots op dat steeds meer artsen hun banden hier laten vernieuwen. De banden, die wij afleveren, zijn zéér streng gekeurd, onder de verantwoordelijkheid van mensen, met méér dan 35 jaar ervaring.

Bij ons goedgekeurd betekent: veilig voor weer tienduizenden nieuwe kilometers! Uw bandenleverancier geeft u graag alle inlichtingen.



BANDENVERNIEUWING

KANAALWEG 69 - UTRECHT - TEL. 030 - 32141

Voor N. HOLLAND:
RUFAY N.V. AMSTERDAM
Pijnackerstraat 34-36
Tel. 020-733884

Voor N. NEDERL.:
COVA N.V. GRONINGEN
Damsterdiep 307
Tel. 05900-29245

Voor O. NEDERL.:
DE JONGE N.V. DEVENTER
Handelskade 31
Tel. 06700-5245

eert van 1 op 18 à 19 km bij normaal rijden tot 1 op 14 bij constant vol gas. Het gemiddelde verbruik zal omstreeks 1 liter benzine op 16 kilometer bedragen. Tijdens onze testperiode over een afstand van 100 snel gereden kilometers inclusief veel stadsritten, noteerden wij een totaal verbruik van 69 liter, wat overeenkomt met 1 op 14,5.

In de stad en in het algemeen als men vlot met het verkeer wil meekomen, moet men een uitgebreid gebruik van de schitterend werkende versnellingsbak maken. De eerste versnelling is weliswaar niet gesynchroniseerd, maar het lijkt wel of de overige drie, waarvan de vierde het karakter van een overdrive heeft en beneden de 60 km/u praktisch niet wordt gebruikt, daardoor extra hun best doen.

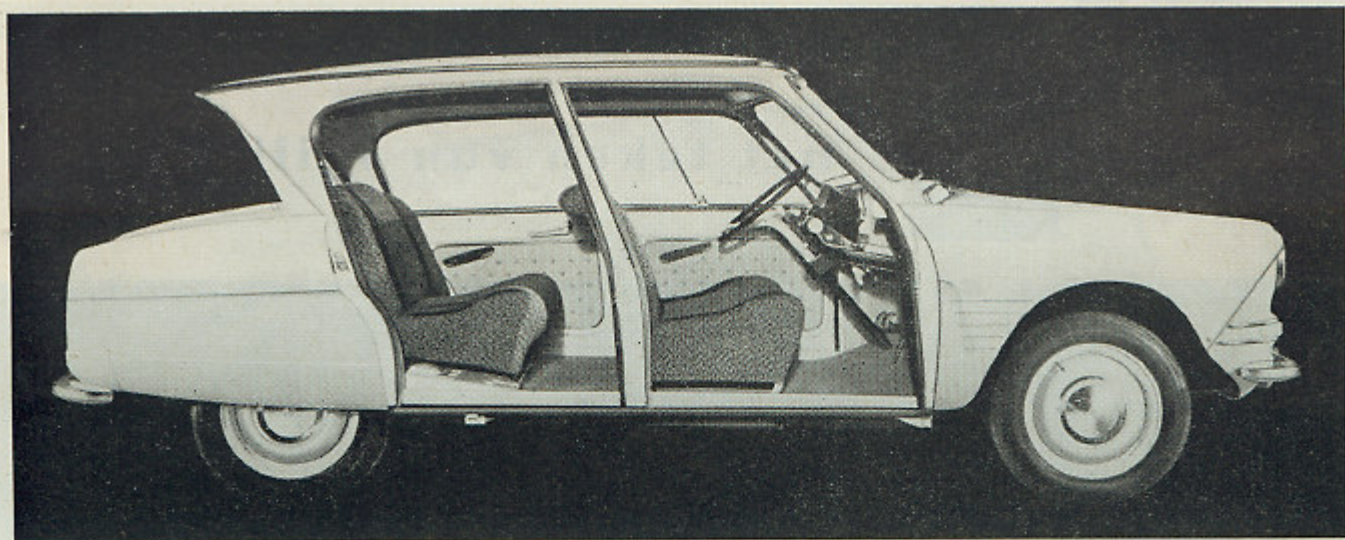
De synchronisatie doet haar werk uitstekend. Zoals gebruikelijk bij Citroën is het versnellingshandel op het dashboard ondergebracht. Het is gemakkelijk bereikbaar en ligt met de grote bolvormige knop goed in de hand. Opvallend is het schakelpatroon (gelijk dat van de 2 CV), want in tegenstelling tot zeer vele andere vier versnellingsbakken, liggen de 1e en de achteruit tegenover elkaar, waardoor het manoeuvreren gemakkelijker gemaakt wordt. De 4e versnelling kan men alleen inschakelen via de 3e. Waarom men dit heeft gedaan is ons nog niet geheel duidelijk. Er doen zich immers dagelijks situaties voor waarbij men direct van de 4e naar de 2e of naar de 1e wil terugschakelen? En om dat via de 3e versnelling te doen betekent alleen maar een gecompliceerde en naar onze mening onnodige omweg.

Undercoating komt nog

Stationair draaiend onderscheidt men de tweecilinder luchtgekoelde motor nauwelijks van een meercilinder watergekoeld exemplaar en dat is bij het rijden met een constante snelheid ook ongeveer zo. Zodra de motor flink gaat trekken, begint hij te grommen en te brom-

WAT DE CITROËN AMI 6 PRESTEERT

Acceleratie	0 - 60 km/u	14,1 sec.	1e en 2e versn.
	0 - 80 km/u	24,5 sec.	1e, 2e en 3e versn.
	0 - 100 km/u x		
	x	wegens zeer sterke wind geen nauwkeurige meting in twee richtingen mogelijk.	
Stijgpercentages		maximumstijgpercentages	gemeten met twee personen in de wagen:
	1e versnelling	32 %	
	2e versnelling	16 %	
	3e versnelling	10 %	
	4e versnelling	6 %	
Snelheden		minimum	maximum
	1e versnelling	28 km/u	
	2e versnelling	20	60 km/u
	3e versnelling	30	85 km/u
	4e versnelling	50	105 km/u
	Topsnelheid gemiddelde van vier metingen in verschillende richting	105 km/u	
Benzineverbruik	Bij rustig rijden met snelheden niet boven de 70 km/u ongeveer 1 liter op 18 km.		
	Bij normaal gebruik, rijnsnelheid 90 à 100 km/u ongeveer 1 liter op 16 km. Bij zeer snel rijden, veel vol gas en snel optrekken ongeveer 1 op 14 km. Gemeten verbruik over 1000 km snel gereden kilometers 1 op 14,5 km.		
Afwijking snelheidsmeter:	geen meetbare afwijking.		
Omstandigheden:	De vermelde prestaties werden gemeten op een droog wegdek bij sterke wind. Wagen bezet met één persoon, uitgezonderd bij het bepalen van de stijgingspercentages.		



men en kan allerminst worden gezegd dat men met een geruisloze machine te doen heeft. De carrosserie versterkt het lawaai nog enigszins, want geluiddempende materialen zijn op de eerste in Frankrijk vervaardigde exemplaren, zoals wij die voor beproeving kregen, karig toegepast. Naar men ons in Amsterdam verzekerde zal daaraan bij de assemblage in België, waar de wagens voor de Nederlandse markt bijna allemaal vandaan komen, meer aandacht worden besteed. In de eerste plaats denkt men aan een geluiddempende en beschermende laag bittac. Dan zal ook het gerommel van de X banden op klinkerwegen verminderen.

Ondanks vrij grote pedaaldruk die de remmen vragen, remt de Ami prima, zowel van lage als van hoge snelheid. Bij normaal gebruik is er geen neiging tot blokkeren, zoals bij lichte wagens soms heel gemakkelijk kan voorkomen. De van koelribben voorziene remtrommels die de voorwielen bedienen, zijn tegen de versnellingsbak geplaatst en geven daardoor niet alleen een verlichting van het onafgeveerde gewicht, maar brengen ook de reactiekrachten direct op het chassis over zonder tussenkomst van de wielophanging. Het voorover duiken bij snel remmen is veel minder dan bij de Eend, die soms wel met zijn snaveltje de grond kan raken.

Traagheidsschokdempers bevorderen een goed contact tussen wiel en wegdek en samen met de als standaard gemonteerde Michelin X banden is een zeer goede wegvastheid verkregen. Een sterk overhellen in bochten (waarvan men als inzittende heel weinig hinder ondervindt) beperkt als regel de snelheid waarmee men een bocht omgaat, maar als het moet, kan het werkelijk hard gaan.

Opvallende details

Tengevolge van de zeer soepele vering, zijn bij de Ami - evenals bij de Deux Chevaux - de koplampen van onder het dashboard verstelbaar. De platte lampen geven een helder licht, dat - mits op de juiste wijze ingesteld - zeer ver kan dragen. In het drukke verkeer kan men onder het rijden de koplampen zo afstellen, dat het grote licht een tegenligger niet verblindt en men beschikt dan over aanmerkelijk beter licht, dan het dimlicht, dat op zichzelf goed voldoet. Andere uitrustingsstukken, die we bijna nooit meer op de hedendaagse automobielen aantreffen, maar die niet minder gewaardeerd zullen worden, zijn een houten wig om vóór of achter een wiel te leggen b.v. op een helling, of als de wagen op de crick wordt gezet, en een houder voor een oliebek met voldoende inhoud voor een carterverversing.

Met een regen schijnt men in Frankrijk weinig rekening te houden. De kwaliteit van veel Franse ruitwissers laat ernstig te wensen over. Bij de Ami zijn het naast de afwatering van het dak ook de wissers die beter hun

Met de voorbank in de middenpositie, blijft er voor de achterpassagiers voldoende beenruimte over. Deze foto geeft tevens een indruk van de comfortabele zitbanken en van de brede portieren, die om alles duidelijk zichtbaar te maken hier even weggenomen zijn.

best zouden kunnen doen. De wissersnelheid is vrij laag, en een schakelaar die de wissers automatisch in de parkeerstand uitschakelt ontbreekt. Wat dit laatste betreft staat de Ami niet alleen, want ook op de ruim tweemaal zo dure DS ontbreekt deze schakelaar.

In combinatie met de schuin achterover hellende achterruit - die nog niet alom waardering kan oogsten - zorgt het overstekende dak ervoor dat de achterruit onder praktisch alle omstandigheden goed doorzichtig blijft.

Voor iedereen die comfort als eerste eis aan het autorijden stelt, is de Ami een zeer aantrekkelijke, zij het voor /5600,- een enigszins hoog geprijsde aanbieding. De entree van Citroën in de meest populaire prijsklasse maakt het assortiment automobielen nog groter en het is aan geen twijfel onderhevig of de keuze wordt er voor velen nog moeilijker door.

P. Govers

Een royale kofferruimte en nog tal van andere doordachte details maakt de Ami tot een ware vriend om er mee op uit te trekken.

