

auto visie

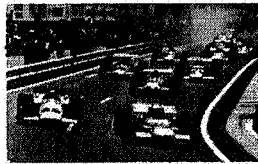
onafhankelijk/objectief
weekblad
nr. 28 van 11 juli 1969
tevens officieel orgaan
van de K N A C



Een van de autogrootmachten op het Europese continent is naar reputatie zonder twijfel Mercedes. In het kader van onze reeks interviews met fabrieks-directeuren interviewde Jan Waring ditmaal de man aan de top bij het merk met de driepuntige ster. Zijn bevindingen treft U aan op pag. 12 t.m. 15.



Midden in het zomerseizoen brengt AUTOVISIE een afwijkende roadtest: twee wagentjes, die hier nooit erg populair zullen worden, omdat onze weersomstandigheden hun gebruik vaak verhinderen. Vanwege de volledigheid — en het plezier — toch een impressie van de Mehari en de Plein Air.



In de reeks grote prijzen, telend voor het wereldkampioenschap, is ditmaal de formule 1-wedstrijd van Frankrijk gereden. De dit seizoen ontombare Schot Jackie Stewart kwam, zag en overwon zoals hij wilde. Wat daaraan voorafging leest U in Rob Wiedenhoofs verslag.

hoofdredacteur	Fred van der Vlugt
adjunct hoofdredacteur	Nico de Jong
eindredacteur	Jan Warning
algemene redactie	Hans Veldhuis Jan Beguin Paul Harrems
sportredactie	Rob Wiedenhoff
fotografie	Ton Thies Don van der Vaart Ruud Dijkman
vormgeving	Maxwell Boyd (Engeland)
correspondenten	Eric Dymock (Engeland) Michael Cooper (Engeland — foto's) Bernard Cahier (Frankrijk) Louis Léger (Frankrijk) Gaston Fabry (België) Etienne Cornil (Italië) Guenther Molther (Duitsland) Lothar Behr (Duitsland) Eizo Ikeda (Japan) Frederico Kirbus (Zuid-Amerika) Jan Ullén (Zweden) Ing. Jiri Kinkor (Tsjecho-Slowakije) Karl Ludvigsen (Ver. Staten) Mauri Salo (Finland)
advertenties	Yge Heerema Frank van Suchtelen

bij de voorplaat Driemaal schoonheid op één plaatje, dat biedt U deze week ons omslag. Te zamen verenigd onder de AUTOVISIE-vanen treft U daar aan: bloemenpracht, een alleszins fraaie jongedame en een ook al voordelig ogende Alfa Romeo L 1750 Spider.

postadres	(alle afdelingen) postbus 6204, Den Haag
directie, redactie, administratie, abonnements- en advertentie-afdeling	Willem de Zwijgerlaan 66, Den Haag telefoon (alle afdelingen) 070-514731* telex 32232
postgiro	657193
bankrelatie	Mees & Hope, Den Haag
abonnementsprijzen	f 37,50 per jaar — f 19,75 per halfjaar: abbonementen kunnen met ieder nummer ingaan en lopen automatisch door indien zij niet 30 dagen voor het verstrijken van de abonnementstermijn schriftelijk zijn opgezegd.
abbonement buitenland	(met uitzondering van de rijksoverheid en België) f 45,— per jaar
knac	Sophialaan 4-6, Den Haag, telefoon 070-184130 lidmaatschap f 60,— per jaar inclusief AUTOVISIE
druk	Nederlandsch Drukkerij Bedrijf N.V., Leiden nadruk van artikelen of gedeelten hiervan en illustraties alleen met schriftelijke toestemming van AUTOVISIE.
uitgave	N.V. Uitgeversmaatschappij Interventura

van week tot week

HEBBERN VERKEERSACTIES ZIN!

Het is een vraag die de deskundigen en geïnteresseerden op verkeersgebied reeds geruime tijd rusteloos bezighoudt: „Hebben verkeersacties zin?” Elk jaar gebeuren er in Nederland tomeloos veel ongelukken. Het laatste jaar waarover exacte gegevens bekend zijn kwam het totaal op ruim een kwart miljoen. Dat was in 1967. Thans zijn het er helaas alweer veel meer. Een groot aantal instellingen houdt zich bezig met de bestrijding van deze toenemende verkeersonveiligheid. Daartoe worden talrijke acties gevoerd. Doel hiervan is het gedrag van de automobilist te verbeteren. Maar beantwoordt dit soort acties wel aan het doel. Hiervan zijn wij, evenmin als vele anderen, helaas niet overtuigd. Het is daarom verheugend dat professor Buikhuizen en dr. Jac. van Wehringh zich intensief met dit vraagstuk hebben beziggehouden en in een door hen geschreven boek: „Politie, auto en veilig verkeer”, de richtlijnen aangeven om ten slotte te kunnen komen tot een gefundeerd antwoord op de hier aan de orde gestelde, klemmende vraag. Deze is volgens hen — en dit hadden we ook nu niet verwacht — niet zonder meer te beantwoorden, daar een en ander afhankelijk is van de verkeersmentaliteit van de weggebruiker, die slechts zeer moeilijk te beïnvloeden valt. Professor Undeutsch rapporteerde hierover, dat een algemeen beroep op het verantwoordelijkheidsgevoel weinig of geen effect heeft. Men moet het in andere richtingen zoeken, in effectvolle. Maar zijn de huidige acties inderdaad effectief? Om dit na te gaan dient te worden bepaald of de weggebruikers er in het algemeen van op de hoogte zijn. Maar al is zulks het geval dan zegt dit feit op zichzelf nog niets. De vraag waar het om draait is: „Verandert men als gevolg van de actie zijn gedrag in de gewenste richting en zo ja, voor hoelang?” Samenvattend kan worden gesteld, dat ieder onderzoek naar het effect van een veilig-verkeersactie minimaal aan de volgende voorwaarden moet voldoen: 1. Men moet over een goede norm beschikken aan de hand waarvan men kan vaststellen of zich veranderingen hebben voorgedaan; 2. men moet weten hoe de situatie ter plaatse was voordat de actie gehouden werd; 3. men moet weten hoe de situatie is nadat de actie heeft plaatsgevonden; 4. men moet weten hoe in dezelfde periode de situatie was in een vergelijkbare stad waar geen actie werd gevoerd. Als aan deze factoren is voldaan kan worden nagegaan of men succes heeft gehad met de actie ja dan nee. Wij vrezden dat in de meeste gevallen blijken zal, dat er goed geld naar kwaad geld werd gesmeten, maar dan is er toch iets positiefs aan te wijzen. Namelijk dit. Als de actie blijkt succesvol te zijn verlopen dan kan deze in andere steden of wel landelijk worden voortgezet. Andere, niet met voldoende resultaat bekroonde acties behoeven niet te worden herhaald. Zo krijgt men een schifting en het feit dat thans openlijk de vraag wordt gesteld: „Hebben al die acties wel zin?” en getracht wordt een weg te vinden, die leiden kan tot een zinnvoller opzet dan tot nu toe, is het gelukkige begin van een bijdrage om tot gezonde en psychologisch juist gerichte en gefundeerde acties te komen.

strandwagen - test



Wie ooit in de vooroorlogse of kort-naoorlogse jaren de sensatie heeft beleefd van een ritje met de „open” tram tussen Den Haag en Scheveningen, kent precies het gevoel dat een mens doorstroomt wanneer hij zich fris en vrolijk in een van die typisch Franse strand/terrein/plezierwagentjes als de Citroën Mehari of de Renault Plein Air door een zonovergoten landschap rept. Helaas is ons weertype niet van dien aard dat we een dergelijk genoegzaam veelvuldig kunnen beleven; daarom ook zijn wagentjes als de Mehari en de Plein Air hier nog zeldzamer dan de bijbehorende zonneshijm. Niettemin zijn de autootjes in Nederland te koop: zij het op speciale bestelling. En

AUTOVISIE zou AUTOVISIE niet zijn als het die mogelijkheid niet aangreep om zijn lezers althans op papier met deze commercieel weinig interessante, maar qua speelplezier zo hooggenoteerde vervoermiddelen te laten kennismaken.

Mehari is een Arabisch woord voor Toerreg-dromedaris en Plein Air wil doodgevoorn zeggen „open lucht”. En daarmee is het verschil tussen de twee premmobielen al duidelijk getekend: de Mehari is meer een taai werkpaardje, dat natuurlijk ook op zon- en feestdagen voor zonnig feestvermaak kan worden ingespannen; de Plein Air heeft wat weg van de kittige concourswinnaar, die doordeweeks desnoods wel eens tussen

de disselbomen wil lopen. Erg veel prijsverschil bestaat er niet tussen de conversies van de Lelike Eend-generatie en het R4-type; beide zijn ze echter aanmerkelijk duurder dan hun meer civiele voorbeelden, waardoor economische overwegingen bij de aankoop toch al een minder betekenisvolle rol zullen spelen.

Het grootste verschil tussen de Plein Air en de Mehari komt voort uit een principeel andere denkwijze van de fabrikanten. Citroën voorzag een Am-achtig onderstel van een Dyane-motor en een geheel nieuwe, uiterst doelmatige kunststofcarrosserie, terwijl Renault eenvoudigweg uitging van zijn R4, het dak en een stuk bovenbouw ver-



**MEHARI
EN
PLEIN AIR**

**DROMEDARIS
in
OPEN LUCHT**

wijderde en slechts enige noodzakelijke veranderingen in het interieur aanbracht. Het zijn overigens allebei uiterst amusante autootjes, die geschikt zijn voor rustig rijden op de weg, stoeien in licht terrein, voor personen- en goederenvervoer, terwijl ze bovendien allemachtig veel bekijks oogsten. Want met welke auto zult U meemaken wat één onzer overkwam, toen hij zo'n openluchtswagen voor de deur had staan: rinkelende van de bel op een zeer laat avondlijk uur, op de stoep twee wildvreemde jongelieden, die verwachtingsvol informeren waar je zo'n auto zou kunnen kopen. Eerlijk gezegd, de prijs ontvondte ze een beetje. Maar ze bleven verliefd omkijken tot ze de hoek om waren...

MOTOREN

De verschillende geaardheid van de beide wagens is voor een flink deel terug te voeren op de eigenschappen van hun krachtbronnen. De 602 cc boxer-motor van de Mehari (afkomstig Dyane) levert zijn maximum vermogen en zijn maximum koppel bij een tamelijk hoog toerental. Dat wil dus zeggen dat de motor flink op toeren moet worden gehouden om enige pk's aan de voorwielen ter beschikking te hebben. Dit alles komt soepel rijden in de stad niet ten goede, er moet dan ook veel worden geschakeld. De Plein Air-motor, stammend uit de gewone R4, is daarentegen veel en veel

soepeler, alhoewel zijn topvermogen een paar pk geringer is dan van de Citroën. Het maximum koppel van de Renault 4-motor is echter weer groter.

De Mehari is — ook al dank zij de kunststofcarrosserie — een uitgesproken herriemaker; op topsnelheid is een gesprek haast onmogelijk, het windgeruis rondom de wagen speelt hierin natuurlijk ook een niet te onderschatten rol. De Plein Air is veel stiller, de geruisloze werking van het motortje was een zeer aangename verrassing bij het overstappen na beëindiging van het eerste traject uit de Citroën in de Renault. Beide autootjes zijn ongemeen zuinig; de Citroën spant echter toch de kroon; 1 op 20 is gemakkelijk haalbaar. Het lukte zelfs om 22,1 kilometer lang voort te sukkelen met één simpel literje superbenzine, zij het met enige kramp in de rechterservoet. De Renault is iets dorstiger, vooral wanneer hij flink op zijn staart wordt getrapt; het verbruik loopt dan snel op naar 1 op 10. Zowel de Mehari als de Plein Air zijn solide starters. Bij de Mehari hoeft de choke maar heel kort te worden gebruikt, na enige seconden levert de wagen zondig al bijna 100% van zijn vermogen. De Plein Air heeft een klein beetje meer last van ochtendhumeur; erg storend is dit echter niet.

TRANSMISSIES

Zowel bij de Renault Plein Air als bij de

Citroën Mehari steekt uit het dashboard de paraplu-achtige versnellingshefboom, die welhaast het handelsmerk van de Franse voorwiel aandrijvers mag worden genoemd.

Maar wat een verschil is er in het mechaniek waarmee de handgreep is verbonden! De Mehari schakelt wat stroef, synchroniseert tamelijk traag, heeft beslist geen ideaal gespatieerde versnellingsverhoudingen, bezit — vooral in de eerste versnelling — een uitermate luidruchtige tandwielenkast. De Plein Air heeft de bekende soepele R4-bak, waarin de vrij goed gekozen versnellingen bijna vanzelf op hun plaats vallen, die een licht werkende, snelle synchronisatie bezit en voldoende geruisarm is. Verder bezitten beide wagens een overeenkomstige aandrijvingsconfiguratie, die zich nagenoeg even sterk in het stuur laat voelen. Alleen — en dat geldt bij voorbeeld ook voor de koppeling — bij de Plein Air loopt alles net even lekkerder, misschien „beschaafder” dan bij de Mehari.

REMMEN

Beide lichte auto's komen met behulp van hun vier trommelremmetjes uitstekend tot stilstand, de Mehari iets progressiever dan de Plein Air. Voor fading of andere onaangename verschijnselen hoeft bij de geringe belasting en het weinig snelle gebruik geen vrees te bestaan; aan grote wegeisen wordt

In het terrein voelt de Mehari zich iets beter thuis dan de Plein Air.



MEHARI PLEIN AIR

MOTOR:

Elasticiteit:	6½	8
Geluidsniveau:	5	8
Koude start:	8½	7½

TRANSMISSIE:

Versnellings- verhoudingen:	7	7½
Bedieningsgemak:	6½	7½
Synchronisatie:	7	8
Geluidsniveau:	5	7

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

Besturing:	6	7
Remmen:	8	7½
Bochtgedrag:	7½	8
Zijwind- ongevoeligheid:	9	8
Veercomfort:	8½	8
Veerdemping:	7½	8
Terreinprestatie:	8	7½

INTERIEUR:

Uitzicht:	8½	7
Bagageruimte:	9½	7½
Afwerking:	7	8
Rijpositie:	7½	7½

Verklaring waarderingscijfers:

1 = zeer slecht; 2 = slecht; 3 = onvoldoende; 4 = zeer matig; 5 = matig; 6 = voldoende; 7 = ruim voldoende; 8 = goed; 9 = zeer goed; 10 = uitmuntend.

PRESTATIES

	CITROËN MEHARI	RENAULT PLEIN AIR
Topsnelheid (teller wees)	97 km/u (102)	106 km/u (111)
acceleratie		
0-40 km/u (teller wees resp. 43-43)	4,9 sec.	5,5 sec.
0-60 km/u (teller wees resp. 64-65)	10,2 sec.	9,4 sec.
0-80 km/u (teller wees resp. 82-86)	20,1 sec.	18,8 sec.
gem. benzineverbruik	1 op 13,4	1 op 11,8

KOSTEN

	CITROËN MEHARI	RENAULT PLEIN AIR
prijs	f 6.975,—	f 7.448,—
in bedrijfswagenuitvoering	f 5.975,— (zonder achterbank)	
wegenbelasting	f 93,60 per jaar	f 112,32 per jaar
A.R.-verzekering van	f 500,— per jaar	f 500,— per jaar
tot	f 695,— per jaar	f 715,— per jaar
W.A.-verzekering van	f 135,— per jaar	f 135,— per jaar
tot	f 234,— per jaar	f 239,— per jaar
importeur	Automobiles Citroën N.V., Stadionplein 26-30, Amsterdam Tel. 020 - 731181	Renault Nederland, Wibautstraat 224 Amsterdam Tel. 020 - 919191

door beide wagens voortreffelijk voldaan met een kaarsrecht, kort remspoor.

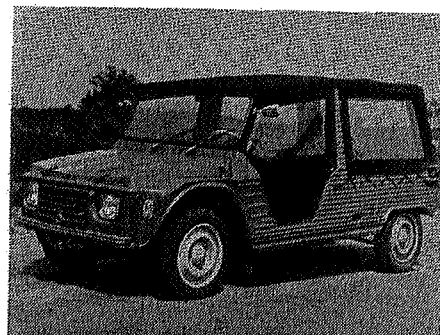
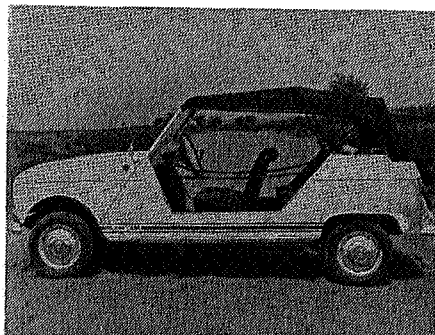
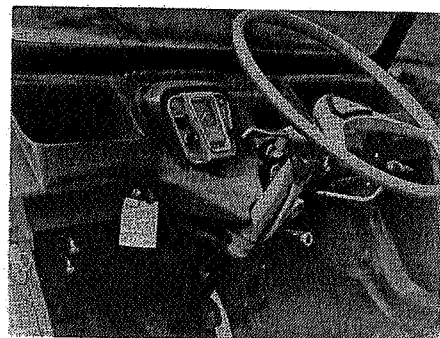
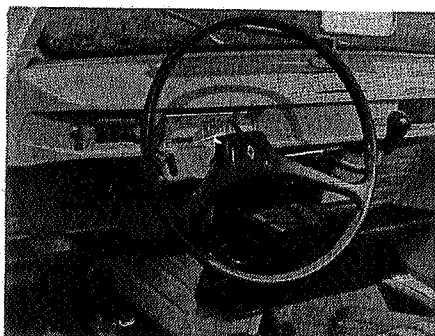
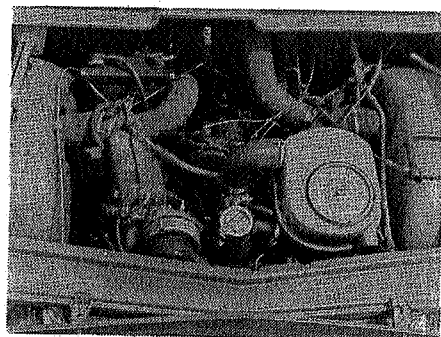
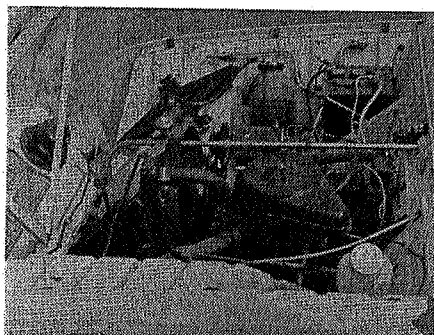
RIJ-EIGENSCHAPPEN

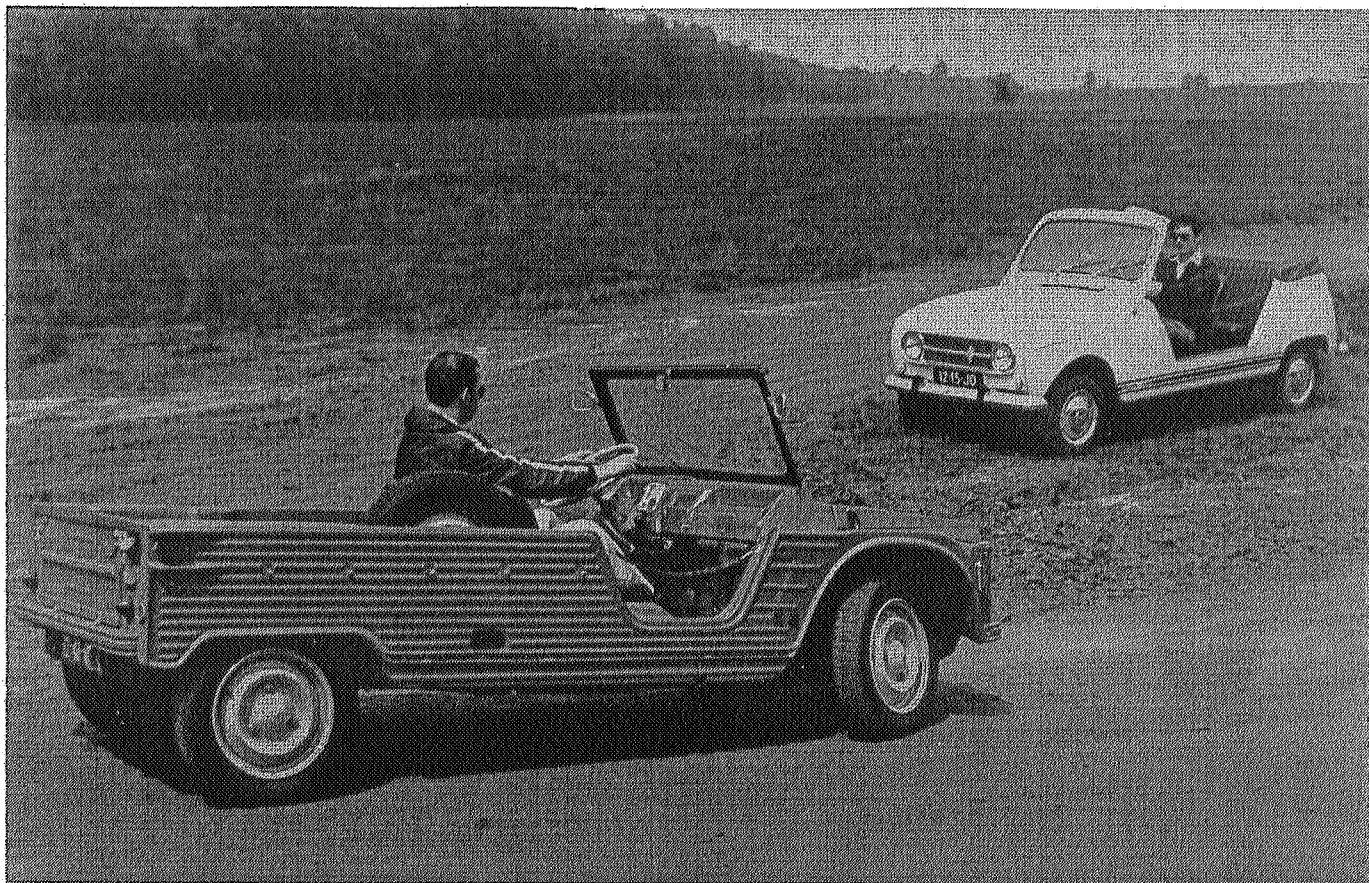
Op de weg gedragen de Plein Air en de Mehari zich als hun meer aangeklede familieleden: betrouwbaar op droge en natte bestratingen, onmiskenbaar bedield met een voorwielaandrijvingskarakteristiek, die neigt tot rechtdoorgaan in aan de grens genomen bochten. Ruimschoots vóór dat moment echter is aangebroken, denken de bestuurders meestal dat de sterk hellende carrosserie zal omvallen en daarom bereiken ze dit punt zelden. Het is een kwestie van „goed in de toeren zitten” (iets minder belangrijk voor de Renault) om het bochtenwerk bevredigend te laten verlopen; het ziet er wat angstig uit, maar het gaat verrassend snel. In het terrein zijn de verschillen meer uitgesproken: de Plein Air blijft dan wel een tikje achter bij de Mehari, die kennelijk wat meer met het oog op klauter- en hotsebotswerk is geconstrueerd. Niet zo verwonderlijk overigens: het Renault-produkt is weinig meer dan een R4'tje zonder dak, terwijl de Mehari slechts veel componenten van de Eend en de Ami heeft geleend om er een wezenlijk andere auto mee op te bouwen.

BESTURING

Hoewel de Mehari een directer werkende stuurinrichting bezit dan de Plein Air, is dat eigenlijk geen voordeel te noemen. Het kenmerkende zware sturen van de voorwielaangedreven wagen komt er slechts sterker door uit, terwijl de handelbaarheid er zeker niet groter door wordt. Dank zij een wat meer getemde vering stuurt de Plein Air zelfs exacter; in terrein met hobbels en kuilen ligt het stuur van de Renault bovendien rustiger in de hand. De stuurpositie in de Plein Air is ondanks de wat mindere stoeltjes een stuk beter dan in de Mehari, ook

De Plein Air (linkse rij foto's) en de Mehari (rechts) in detail, resp. met de kap gesloten.





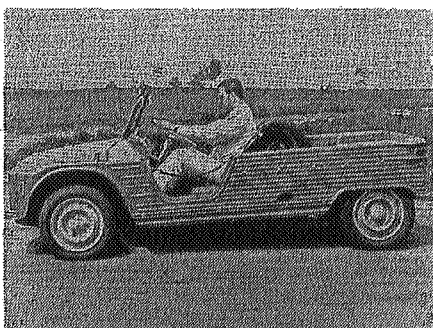
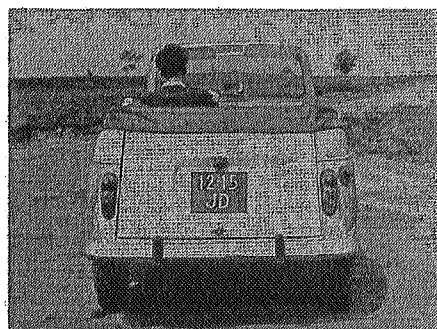
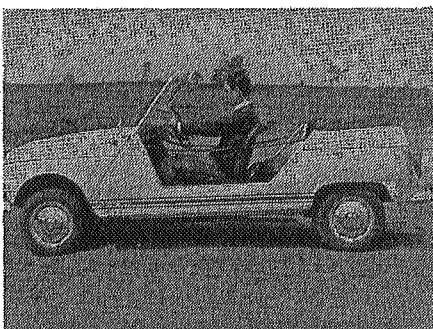
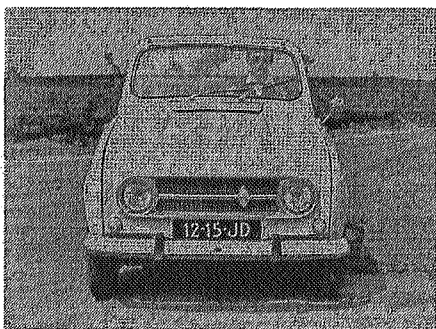
al een gevolg van de minder ingrijpende verandering van R4 tot „strandwagen”.

VERING EN COMFORT

Qua veer karakteristiek lijken de beide auto's veel op elkaar. Beide veersystemen laten zeer grote veeruitslagen toe en dat is in het terrein niet anders dan plezierig. Vooral de Mehari beweegt zich als een echte dromedaris op slungelig lange poten voort en doorploegt met gemak het meest mulle zand.

Jammer dat deze lange veerwegen leiden tot een bijna gevaarlijk overhellen in snelle bochten. De Plein Air is wat gemakkelijker in het terrein vanwege zijn soepele krachtbron en zijn goed gespatieerde versnellingsbak. De uitslag van de wieldraagarmen is wat geringer en daarom beperkt een niet overmatige bodemvrijheid de terreinprestaties een weinig. De zetels van de Citroën zijn zonder meer voortreffelijk; ze verschaffen voldoende zijdelingse steun (wél nood-

zakelijk in een zo open auto!) en vermoeien ook op de lange duur niet. De bank achterin is een onding, wél handig vanwege zijn wegklapbaarheid maar onplezierig om op te zitten. De Plein Air bezit een voorbank die wel fijn zit maar nagenoeg geen zijdelingse steun verschaft, de verstelbaarheid is trouwens maar matig. De achterbank is echter een verademing, zeker wanneer U hem vergelijkt met de onmogelijke zitkussens van de Mehari. Comfortabel zijn de twee auto-



tjes eigenlijk van huis uit; de Mehari biedt dank zij de bijna-kuipstoeltjes voorin zelfs iets meer dan de Ami of de 2CV, de Plein Air geeft voor zo'n open karretje een klein beetje te weinig, hoewel het comfort voor een gewone R4 ruimschoots méér dan voldeende is.

UITVOERING

Op verre afstand is het al duidelijk zichtbaar: de Mehari is heel wat Spartaanser van opzet dan de niet veel van de R4 verschillende Plein Air. Het opvallendste kenmerk van het Citroën-produkt is natuurlijk de door en door gekleurde kunststof carrosserie, die eenvoudig met popnageltjes en boutjes in elkaar is gezet. Vanzelfsprekend is een dergelijke omhulling vrij ongevoelig voor beschadiging bij een ruwe behandeling tijdens cross-countries; de geringe geluid-dempende eigenschappen vormen echter een groot nadeel. De Plein Air lijkt door een heel betrouwbaar carrosseriebedrijf te zijn getransformeerd. Toegegeven: de kans op beschadiging is wat groter en roesten zal zo'n metalen carrosserie ook wel eerder, maar het koetswerk voelt wel lekker stevig aan. De Plein Air is dan ook heerlijk stil, de Mehari vertoont daarentegen overal opdringerige rammeltjes en kreuntjes, die weliswaar geen kwaad kunnen, maar toch een enigszins onbeschaafde indruk maken bij normaal stadsgebruik. De laadruimte van de Mehari is enorm, de Plein Air moet het doen met een flinke kofferbak, die echter als tegenprestatie afsluitbaar is. Daar stelt de Mehari echter weer een afsluitbaar dashboardkastje tegenover, iets waar ze bij Renault nooit over schijnen te hebben gepiekerd.

De Mehari wordt geleverd met een wonderlijk ingenieuze kap en dito deuren, terwijl de Plein Air alleen over een linnen dak beschikt, welke uitrusting slechts op bestelling kan worden uitgebreid met zijflappen en een soort portierconstructie. Vooropgesteld dat Mehari en Plein Air bedoeld zijn om open te worden gereden (kettinkjes in de portieropeningen voorkomen dat de inzittenden naar buiten tuimelen), mag dit verschil niet al te zwaar wegen. De volwassen vierzits-uitvoering van de Plein Air mag echter niet zomaar als onbelangrijk worden weggevuurd; de Mehari is op dit punt duidelijk in het nadeel met zijn wel zeer benauwde kinderzitje achterin.

CONCLUSIE

Gedurende het vrij rijkelijk met zonneschijn bedeelde weekje dat de buitenissige auto's bij onze redactie te gast waren, is het soms, bijna tot vechten gekomen om het voorrecht met zo'n uitgesproken luchtige verschijning aan ons veelal zo kleurloze verkeer deel te nemen. Ook buiten de gebaande wegen en paden was het trouwens een plezier om met deze nietige doordouwertjes op stap te gaan. Ze kwamen niet gemakkelijk onder de indruk van toch tamelijk barre situaties, vervoerden hun inzittenden niettemin comfortabeler dan speciaal voor dit werk gebouwde terreinvoertuigen. Alleen dat beroerde weer ... Na één dag regen waren de inzichten duidelijk veranderd, bleken de wagentjes met hun noodkapjes opeens niet zoveel aantrekkingskracht meer te bezitten. Als het hier maar éven beter wilde zomeren, zouden de liefhebbers ongetwijfeld in flinke aantallen bij de importeurs op de stoep staan; op het ogenblik beperken de Nederlandse bestellingen zich hoofdzakelijk tot aankopen van benijdenswaardige landgenoten, die zo'n allereerste auto aan de boedel van hun tweede huis willen toevoegen. In het zonnige zuiden wel te verstaan, met de bijbehorende belastingvoordelen ...

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	Citroën Mehari	Renault Plein Air
type motor	4-takt, 2-cilinder boxer	4-takt, 4-cil. lijn
koeling	lucht	water
plaats motor	voor	voor
cilinderinhoud	602 cc	845 cc
boring x slag	74 x 70 mm	58 x 80 mm
compr.verhouding	8,5 : 1	8,0 : 1
max. vermogen	33 SAE pk	30 SAE pk
bij toerental	5750 t.p.m.	4700 t.p.m.
max. koppel	4,3 mkgf	5,9 mkgf
bij toerental	4000 t.p.m.	2300 t.p.m.
nokkenas	enkel-onderliggend	enkel-onderliggend
voltage boordnet	12 volt	12 volt
Transmissie		
aandrijving op	voorwielen	voorwielen
aantal versnellingen	4	4
gesynchr. versnellingen	3	4
Onderstel		
voorwielophanging	onafhankelijk	onafhankelijk
achterwielophanging	onafhankelijk	onafhankelijk
remmen voor	trommels	trommels
remmen achter	trommels	trommels
stuurw. van l. naar r.	2½	3¼
Afmetingen		
lengte	353 cm	367 cm
breedte	153 cm	148 cm
wielbasis	240 cm	242 cm
spoorbreedte voor	126 cm	128 cm
spoorbreedte achter	126 cm	124 cm
draaicirkel	11,6 m	9,9 m
rijklaar gewicht	540 kg	587 kg
inhoud benzinetank	25 ltr	26 ltr
bandenmaat	135 x 380X	135 x 330X
Service		
aantal smeerpunten	4	0
serv.beurten om:	5000 km	15.000 km

