

# Baroque DÉCADENT



Plus typée années 60 que l'Ami six(ties), ça n'existe pas ! Produite uniquement durant cette décennie, l'Ami de luxe — du moins pour le prix... — est rapidement passée de mode et son style Chine-toc baroque décadent n'a pas fait école. Qui a dit "heureusement" ?

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis





Quand on a ça dans le rétroviseur, on peut se dire que, *Mars Attack*, à côté, c'est vraiment du cinéma : en dépit de leur look "venu d'ailleurs", les Ami 6 ont bien envahi le paysage automobile français des années 60 et 70 !

Ambiance typiquement Citroën pour le poste de pilotage. La position du volant monobranche permet de reposer les avant-bras sur la jante.



L'Ami 6 se distingue de ses concurrentes de l'époque par un confort royal. Une sorte de "mini DS".

## SUPER !

- ▲ Lignes Z'inimitables
- ▲ Confort et tenue de route
- ▲ Mécanique fiable et endurante
- ▲ Originalité garantie

## QUOIQUE...

- ▼ Physique difficile !
- ▼ Performances modestes
- ▼ Tôlerie de pacotille
- ▼ Prix d'ami



## LES GRANDES DATES

**1961** : en mars, premières photos (de profil) publiées de la future 3 CV Citroën.

Un mois plus tard, lancement de l'Ami 6 (602 cm<sup>3</sup>, 22 ch à 4 500 tr/m, 105 km/h, glaces arrière fixes, coffre ouvrant de l'intérieur, 4 catadioptrés et feux cylindriques, sièges tissu chiné...). Au salon de Paris, vitres arrière coulissantes, ouverture du coffre par poussoir, deux catadioptrés...

**1963** : en juin, amortisseurs hydrauliques à la place des frotteurs.

**1964** : tableau de bord et pédalier modifiés, moteur 25,5 ch à 4750 t/m et 114 km/h en pointe. Au salon de Paris, feux arrière en ogive, sièges séparés (en option) et apparition du break vendu en trois versions.



Les toutes premières Ami 6 ont des vitres arrière fixes.



Très vite, les vitres arrière sont coulissantes et non descendantes. N'exagérons rien !



Les feux arrière des premiers exemplaires font très "cheap".

**1966** : garnissages modifiés, catadioptrés sur ailes arrière. Circuit électrique 12 volts en avril.

**1967** : calandre à trois barrettes, planche de bord et contre-portes noires. Au salon de Paris, feux en trapèze, glaces à double coulissement et moteur 28 ch. Nouveau break Club.

**1968** : en mai, 35 ch à 5 750 tr/mn, 123 km/h en pointe et monogramme Ami 6 doré. Au salon de Paris, calandre grillagée chromée. Finition Club sur berline, toit ouvrant en option.

**1969** : en mars, présentation de l'Ami 8, remplaçante de l'Ami 6, la production du break continuant jusqu'à septembre.



Fait peu banal, l'Ami 6 connaîtra le succès... grâce à sa version break !

avenante cette gueule de shar-peï centenaire, pleine de rides et boursouflures. Sans parler du toit en pagode et de sa casquette de garroche... A croire que le signor Flaminio Bertoni, par ailleurs auteur des superbes lignes de la Traction et de la DS, avait dû forcer sur la grappa pour nous pondre un pareil délire en Z majeur !

### Let's kitsch again !

A part la lunette inversée, déjà vue sur quelques américaines et popularisée par la Ford Anglia, il faut reconnaître que personne n'avait encore osé le capot creusé-ridé et les vitres latérales soufflées dans le sens de la marche. Il fallait avoir les chevrons chevillés au cœur pour voir rentrer cet engin baroque

flamboyant dans son garage et réussir à dormir la nuit sans cauchemars ! Rien d'étonnant à ce que les petits bourgeois bien pensants se ruent sur le break dès son lancement à l'automne 1964... Un break — fait unique — qui va assurer l'essentiel des ventes jusqu'à l'apparition de l'Ami 8, en mars 1969, d'un dessin beaucoup plus soft.



Les doubles optiques sont l'apanage de la version Club. Le grand luxe, on vous dit !

Signe distinctif de l'auto, sa lunette arrière inversée qui reste toujours au sec sous la pluie.



La frêle carrosserie est "protégée" par ce tube de pare-chocs...



Très confortable et bénéficiant d'une tenue de route exemplaire, l'Ami 6 demeure plus de quarante ans après son lancement l'une des populaires françaises les plus enthousiasmantes à conduire. Comme on dit, l'essayer, c'est l'adopter. Il suffit d'oser !



Parenthèse dans l'histoire de la berline, on oublie les phares rectangulaires sur l'éphémère Ami 6 Club (haut de gamme produit de septembre 1968 à mars de l'année suivante), remplacés par des doubles optiques, déjà démodés sur les voitures US, ce qui, associés aux fragiles enjoliveurs Gala simili flanc blanc, finit de lui donner un air kitsch au possible. C'est pas fini : "Or sombre", c'est aussi la pompeuse appellation catalogue de la teinte de notre modèle du jour. Devant ce loukoum penché, je... pencherai aussi plutôt pour "caramel-vanille" avec le toit en plastique garanti sans colorant ! Vous n'êtes pas sûr de vous faire suffisamment remarquer comme ça ? Optez alors pour le seyant "vieux rose" du millésime 1963 : là, votre voisin pourra ranger sa réplique de Diablo !

### Chamallow song

Comme je suis du genre discret, j'ouvre la légère portière pour me glisser à l'intérieur, manquant m'éborgner avec l'angle aigu du montant de vitre. Cha ch'est mou, ch'est chûr ! Chamallow partout : sièges séparés bien moelleux, suspension fléchissante dès que l'on bouge un doigt de pieds... A propos de pieds, ceux-ci reposent sur un tapis molletonné trois épaisseurs. Vous avez dit "DS" ? Vous pouvez le répéter en saisissant le volant monobranche gainé de noir qui dégage parfaitement la vue sur le boîtier plastique souligné d'aluminium guilloché. Voltmètre, jauge et compteur jusqu'à 140, voilà tout ce qu'il contient.

Aérateurs, cendrier, branche du volant, tout est uniformément noir, selon les standards du luxe "Prisu" en vigueur. Même la boule du levier de vitesses, seul vestige visible de Mamie Deuche. Un coup d'œil aux passagers arrière, enfouis dans la sellerie en "tricot armuré", la tête appuyée à la lunette inclinée, les bras reposant sur les accoudoirs, un vrai confort d'auto ministérielle ! Cette pagode baroque présente en outre l'avantage d'offrir une bonne garde au toit et un accès facile aux places arrière tout en gardant un coffre de bonnes dimensions. En prime, pas besoin d'essuie-glace arrière, la vitre restant toujours abritée.

Un coup sur la tirette au centre de la platine guillochée et le bicylindre s'ébroue en secouant la caisse. Pour une fois, Citroën n'a pas lésiné sur le feutre et l'Ami 6 Club s'avère étonnam-

ment silencieuse. Première en bas à gauche et attention à l'attaque de l'embrayage, sinon l'Amicale (elle est facile...) ! Très doux et maniable, le fameux manche de parapluie, emblème de l'Internationale deuchiste, permet de grimper les trois premiers rapports avec une belle nervosité. Dame, avec 35 chevaux, notre Ami donne (vous suivez toujours ?) presque le double de la cavalerie de la "deux-pattes". Bien lancé à fond de 3<sup>e</sup>, d'une flexion du poignet, j'enquille la surmultipliée, comme aurait dit Pierre Boulanger qui ne

fond, en prenant autant de gîte qu'un cargo qui chavire. Quant aux épingles, il suffit de tourner le volant et s'y cramponner fermement. Sage conseil : prévenez quand même votre équipage ! L'Ami râle (joli, non ?), les pneus aussi, mais elle vire de façon impressionnante. Va-t-on "mettre la cabane sur le chiën", comme on dit par ici ? Complètement déhanchée, les roues intérieures au virage presque totalement sorties de la caisse, la trois-



## ACHETER UNE CITROËN AMI 6

L'idée semblait saugrenue il y a encore peu tant l'engin avait une image ringarde de Papy Mougeot en pantoufles. Le genre d'auto qu'on rêve de trouver aujourd'hui ! Oui, mais la rouille a fait des ravages sur les tôles ultra minces et, bien sûr, non protégées : la plate-forme est à inspecter en priorité, puis les passages de roues arrière, la baie de pare-brise, le fond du coffre, les planchers, souvent perforés... Avantage en revanche : tous les éléments se démontent facilement. Par ici la visite des bourses d'échanges à moins de préférer les éléments refabriqués en polyester... Très fragile, le tissu des sièges vieillit mal et le skai se découd. Tout va bien heureusement côté mécanique : boi-

te quasi indestructible malgré l'usage immodéré qu'on peut en faire et moteur increvable à condition de surveiller le niveau d'huile (2,25 l seulement) et de procéder aux vidanges régulières : tous les 5 000 km pour le moteur, tous les 20 000 km pour la boîte. Seule galère, l'accès aux vis platinées qui impose la dépose de la calandre et de l'hélice du ventilateur. Quant aux tarifs, tout dépend de la chance : les gratuits de province en proposent encore de temps en temps, forcément moins cher que dans la presse spécialisée... Selon le poids de tôle restante après passage de la rouille, et de la relative rareté du modèle (Ami 6 Club par exemple), comptez de 400 à 2 500 €.

voulait pas entendre parler de boîte 4 vitesses chez Citroën...

### Barock attitude

Généreux, le bicylindre se lance et, sur le plat, l'aiguille du compteur en cinémascope dépasse le 120, se glissant même sous la graduation 140 à la faveur d'une légère descente. Zut !, j'ai oublié de mettre mon sac de sable dans le coffre ! Non, inutile, vraiment. Stable et sur des rails, l'Ami 6 avale le bitume comme pour prendre de l'avance avant la prochaine côte, là où le couple rachitique va obliger à décliner à l'envers la gamme des vitesses.

Les avant-bras sur le volant, l'impression de sécurité est davantage due à la tenue de cap imperturbable qu'à l'épaisseur des tôles. Des freins ? Pour quoi faire ? En plus, ils grincent ! En revanche, les grandes courbes sont digérées à

pattes s'accroche des quatre... Une vraie twisteuse ! Certes, le confort en prend un coup, mais est-ce bien raisonnable ? C'est vrai que cette Ami autorise toutes les fantaisies et permet de belles moyennes en dehors des autoroutes, obtenues grâce à sa légèreté et à sa belle adhérence en toutes circonstances. En fait, Citroën l'a bien conçue — à l'économie — comme une mini DS, offrant luxe et confort avec la fiabilité et la tenue de route de la 2 CV en prime. Rien de tel aujourd'hui pour retrouver pour pas cher à bord de ce tapis volant pas violent, l'ambiance un brin décadente de la fin des sixties. Et puis là, vous serez certain de rouler "différent" ! ■

Remerciements à Alain Passet, un des nombreux adorateurs de la secte des Chevrons, pour le prêt de son auto et sa patience, vertu qu'il cultive en gravissant les côtes au volant de ses 2 CV et Ami 6, ainsi qu'à Maryse et "laja".

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### CITROËN AMI 6 CLUB, 1969

**MOTEUR** 2 cyl. à plat tout alu, 602 cm<sup>3</sup> (74x70 mm), 35 ch SAE à 5 750 tr/mn, 4,7 mkg à 4 750 tr/mn, rapport volumétrique 9:1, soupapes en tête en V, arbre à cames central, vilebrequin 2 paliers, 1 carbu. inversé Solex 26/35 SCIC, refroidissement par air - **TRANSMISSION** aux roues AV, embrayage monodisque sec., boîte 4 rapports - **DIRECTION** à crémaillère - **FREINS** tambours AV/AR - **SUSPENSION** à 4 roues indép., ressorts hélic. et amort. télesc. à interaction AV/AR et batteurs à inertie - **STRUCTURE/CARROSSERIE** plate-forme porteuse acier, berline 4 places - **DIMENSIONS** long. 3,96 m, larg. 1,52 m, haut. 1,52 m, empat. 2,40 m, voies AV/AR 1,26/1,22 m - **PNEUS** 125x380 - **POIDS** 680 kg - **VITESSE MAXI** 123 km/h - **COTE (+)** 2 400 €.

