



# Une citroën **ami6** pour ALAIN

Les Pet'ardentes du Choletais  
Sourdine  
49360 YZERNAY  
[www.lespetardentes.fr](http://www.lespetardentes.fr)

LA GAZETTE

Mai 2023



## Compléter la gamme

A la fin des années 1950, seuls deux modèles cohabitent au sein de la gamme Citroën : dans le bas la 2CV et dans le haut la DS. Entre ces deux modèles, il y a un gouffre, que Citroën entend combler pour faire face à la concurrence qui a déjà investi ce créneau.

Au départ l'auto devait reprendre l'hydraulique de la DS, mais pour des raisons de coûts on va rapidement lui préférer la plateforme de la 2CV, avec un moteur plus puissant. Le 425 cm<sup>3</sup> de la 2CV laisse donc la place à un 602 cm<sup>3</sup> de 22 ch qui permet à la voiture de dépasser les 100 km/h, ce qui est déjà remarquable à cette époque.

Le confort est un des critères essentiels des études qui ont été menées. A défaut de reprendre certaines techniques propres à la DS, la future voiture, devait avoir un confort proche de ce haut de gamme. Pour cela, la suspension souple de 2CV ainsi que des sièges correctement rembourrés furent d'une aide précieuse. L'adoption d'un joli volant monobranche ne sera cependant pas suffisant pour rappeler son illustre sœur, la DS.

## Et le style ?

Citroën s'était déjà fait une réputation dans le domaine du style et la nouvelle voiture se devait d'être tout aussi originale que ses prédécesseurs. C'est le styliste maison Flaminio Bertoni, qui va se charger du style de celle que l'on appellera plus tard AMI 6.

Flaminio Bertoni est un artiste sculpteur et styliste né en Italie en 1903. Son talent est vite repéré et il rejoint dès 1932 le Quai de Javel, qu'il ne quittera qu'à sa mort, en 1964, à 61 ans. C'est lui qui dessinera la Traction, puis transformera la TPV en 2CV. On lui doit aussi l'utilitaire HY et, bien entendu, la très célèbre DS.

Mais c'est en 1961 que Bertoni dessine l'AMI 6, celle qu'il considérait comme sa plus belle réussite. La fameuse ligne en Z à l'arrière, avec lunette inversée est, certes, une prouesse architecturale, mais la véritable œuvre est la courbe du capot avant ! La faute, paraît-il, à un inspecteur des Mines qui trouvait les phares du prototype trop bas et qui obligea Bertoni à les remonter et à créer ce creux central si caractéristique et objet de moqueries parfois. Ne lui a-t-on pas trouvé une « face de crapaud » ?



## Au fait : pourquoi AMI 6 ?

Plusieurs théories alimentent le sujet. En fait, le projet portait dès 1954 le nom de code AM : la lettre « A » pour la plate forme de « Type A », celle de la 2CV. La lettre « M » renvoyait à la notion de *Milieu* de gamme. L'imagination du service marketing a fait le reste en y ajoutant le « I » de *Milieu*, un nom plus facile à vendre. Le chiffre « 6 », quant à lui, provient sans nul doute, de la cylindrée : 602 cm<sup>3</sup>. Rien à voir avec les « amici » ou autres « miss » !

La production démarre à l'usine Panhard d'Ivry sur Seine, mais c'est dans la toute nouvelle unité de La Janais, à Rennes, que l'essentiel des l'AMI 6 seront construites.

## Et l'AMI 6 d'Alain ?

Clin d'œil à ses activités professionnelles, c'est à Noël, au fond de son sabot qu'Alain a trouvé son AMI 6, fin 2020. Elle était à un collectionneur des Deux Sèvres qui, sans doute déjà âgé, se séparait de sa collection.

Clin d'œil aussi à l'histoire personnelle d'Alain, car c'est dans un modèle identique que, grâce à ses parents, il a pu aller, il y a quelques années, partir faire ses études loin du foyer familial.

Le modèle actuel date du mois de novembre 1963. Correctement entretenue par son précédent propriétaire, repeinte entièrement, elle ne présentait aucun défaut majeur et a pu reprendre, sans problème, la route.



Plus d'informations sur :  
<http://amiclubdefrance.net/site/ami6/>

© Michel Pionneau