

La Gazette de

L'Auto des Copains



n°



BI MESTRIEL

JUILLET - AOUT 2024

Anniversaires

Liuliana Banu 1 juillet

Michel Buis 21 juillet

Rolande Brau 3 août

Serge Cabe 7 août

Jacqueline Doose 7 août

Sophie Guyard 8 août

Christiane Pirabeau 16 août

Patrick Forillière 22 août

Gilles Pirabeau 29 août

Composition du bureau



- Présidente : Marie-France Zaros

- Trésorière : Stéphanie Prunet

- Secrétaire : Sophie Guyard

- Organisateur : Jean-Michel Forillière

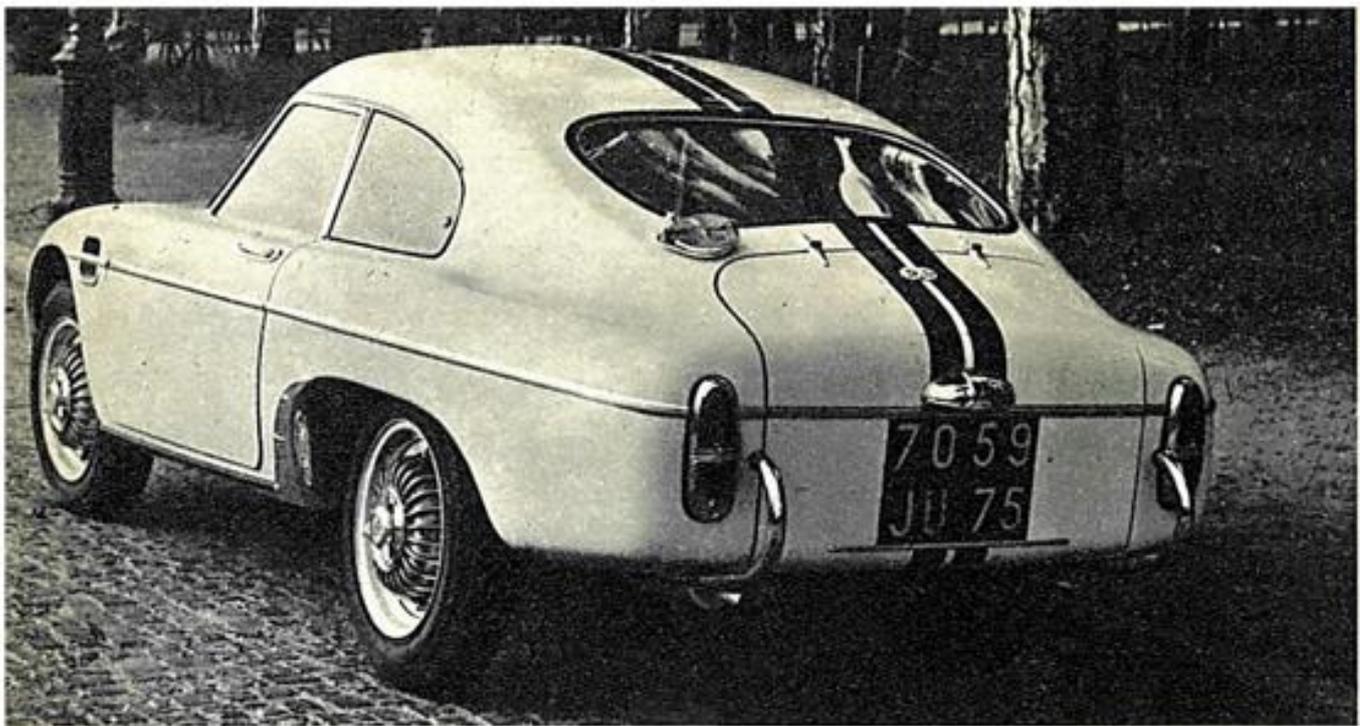
Table des matières

Page 2 : il était autrefois

Page 6 : les Copains découvrent

Page 14 : les copains se détendent

Il était autrefois



La Super-Rallye

Suite de la page 26

CHASSIS — type « châssis poutre » de gros diamètre (150 mm indéformable reliant deux structures tubulaires).

SUSPENSION ARRIERE — par bras indépendants constitués de triangles en tubes. L'élément de suspension arrière est une barre de torsion enfermée dans le tube d'articulation du bras avec une tension réglable, le tout articulé sur silentblochs de gros diamètre.

SUSPENSION AVANT — par ressorts à lames : une barre de réaction de freinage est montée en série sur tous les châssis.

Dimensions du châssis : empattement 2,13 m ; voies avant et arrière 1,22 m.

ROUES ET FREINS — roues de 380 mm et tambours alliage léger fretté fonte de 9 pouces (diamètre intérieur). Type « Super-Rallye » avec tambours « Al-Fin » mêmes dimensions.

MOTEUR, BOITE, TRANSMISSION — Moteur « Tigre » 954 cm³ Panhard. Pour la version luxe, le taux de compression est porté à 8,2 par modification des cylindres, usinage des chemises et équilibrage des volumes de chambres de combustion. La tubulure d'admission de plus gros diamètre (38 mm) se raccorde sur une partie centrale de fabrication E.P.A.F. destinée à recevoir un carburateur double corps de 38 mm. Un allumeur spécial à prise de compte-tours est également utilisé.

ARBRES DE TRANSMISSIONS — spéciaux Glaenger Spicer comportant un manchon élastique d'accouplement.

MODIFICATION SUPER-RALLYE — Cette modification adaptable au modèle luxe porte sur de nombreux éléments.

CYLINDRES-CULASSE — Taux de compression porté à 8,5 par usinage des têtes de cylindres, raccourcissement des chemises. Les tubulures d'admission et d'échappement agrandies et polies, soupapes compétition, piston spéciaux, arbre à cames spécial compétition, couple de pignons d'entraînement d'arbre à cames taille chevron rodés ensemble.

VILLEBREQUIN — modèle spécial compétition, bielles polies, ensemble passé aux rayons Gamma.

VOLANT MOTEUR — allégé, rééquilibré.

EMBRAYAGE — renforcé.

BOITE DE VITESSES — avec pignonnerie spéciale D.B. sur modèles Luxe et Super-Rallye. Rapports multiples de couple conique, couples démultiplificateurs et couples de surmultipliées.

CARROSSERIE — monocoque en matière plastique stratifiée résine, fibre de verre. Grande résistance au choc, imputrescibilité totale, ininflammabilité.

ACCESSOIRES DE TABLEAU DE BORD — Un monocradran à gauche de la direction comportant un compte-tours central, un niveau d'essence, un cadran de température d'huile, un voyant lumineux de pression d'huile, un voyant lumineux de charge, un indicateur phare-code, un répéteur de clignotants, un monocradran à droite de la direction de 0 à 220 kmh avec compteur journalier et totalisateur. Dans la partie centrale du tableau de bord, en haut, une commande de dégivrage et une commande de chauffage au milieu, la commande du starter, en bas la clé de contact avec démarreur. A droite du tableau de bord, une boîte à gants.

Sur la poutre de colonne de direction, à droite le manipulateur de phares et d'avertisseur, à gauche les contacts de feux de position, d'essuie-glace et d'anti-brouillard (version Luxe). Sur la poutre centrale de la carrosserie, le levier de commande des vitesses et le manipulateur d'indicateur de direction, avec minuterie. L'équipement électrique est réalisé en 12 volts, la capacité du réservoir est de 60 litres.

La version Luxe est livrée avec phare anti-brouillard, crosses de pare-chocs ou pare-chocs tubulaires, glaces de custodes ouvrantes, enjoliveurs de roues spéciaux, pneus de 145 X 380 de marque au choix. Avec supplément, pneus « X », volant de direction bois type compétition, contrôleur de moyenne Speed-pilot Halda.

FACE A L'ANGOISSANT PROBLEME DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE...

"L'Automobile" a testé le régulateur du professeur
Max Serruys :

- Toxicité diminuée de 70 % dans les cas extrêmes
- Mais perte de 2 à 8 % sur les performances
- Gain de 15 à 20 % sur la consommation

UNE fois de plus le problème de la pollution atmosphérique dans les grands centres industriels et urbains est à l'ordre du jour. Une fois de plus on accuse l'automobile d'être à l'origine de cette asphyxie lente, mais pour une fois c'est avec raison, car il est incontestable qu'en certains cas et sous certaines conditions, les échappements des moteurs thermiques s'avèrent générateurs de leur part d'oxyde de carbone (CO) et d'acide carbonique (CO²).

Ceci ne retire aucune responsabilité aux foyers industriels ou domestiques qui, pour leur quote part, enrichissent également l'atmosphère de gaz nocifs et de poussière.

Mais la toxicité de l'atmosphère étant surtout conditionnée par la présence d'oxyde de carbone qui, en certains points, et lors d'embouteillages notamment, peut atteindre un pourcentage dangereux, il semble logique de s'attaquer en premier à la principale source d'émission, autrement dit à l'automobile. En effet, il apparaît d'après les diverses analyses effectuées que les gaz toxiques émis par les foyers industriels ou domestiques ne recèlent qu'assez peu d'oxyde de carbone, mais en revanche, distribuent en quantité assez sensible, des anhydrides sulfureux et des carbures d'hydrogène dont l'un au moins appartenant à la famille des benzopyrène est considéré comme cancérigène; mais le seuil dangereux serait encore loin d'être atteint ce qui explique que l'objectif n° 1 demeure la réduction de la teneur en oxyde de carbone de l'atmosphère.

POURQUOI NOS MOTEURS SONT-ILS UNE SOURCE DE GAZ TOXIQUE

Chacun sait qu'une combustion dégage des gaz plus ou moins toxiques; nos moteurs qui brûlent de l'essence n'échappent point à cette règle et l'analyse des gaz d'échappement fait ressortir la présence d'acide carbonique, oxyde de carbone, carbure d'hydrogène, gaz sulfureux, etc. Acide carbonique et oxyde de carbone arrivent au premier rang au point de vue quantité, les autres pouvant être relativement tenus pour négligeables. On admet qu'une combustion parfaite réalisée sans excès de combustibles et même avec un léger excès d'air, ne laisserait subsister aucune trace d'oxyde de carbone.

Mais cette condition est loin d'être réalisée dans nos moteurs où le phénomène de carburation doit se satisfaire d'un compromis entre les réglages de puissance, d'accéléra-

tion et de fonctionnement à bas régime.

En effet, si l'homogénéité du mélange carburé et son dosage idéal peuvent être obtenus à régime maximum et à pleine ouverture du carburateur du fait d'une dépression stabilisée et d'une vitesse constante de la colonne gazeuse, il n'en est pas de même pour les régimes intermédiaires: à ce stade les variations de la dépression amènent des perturbations dans le dosage air-essence du fait de la différence de densité de ces deux éléments qui ne permet pas un débit rigoureusement proportionnel, d'où un enrichissement ou un appauvrissement momentané du mélange, que l'on corrige en jouant sur les gicleurs, le premier inconvénient étant préférable au second, car moins dangereux pour les moteurs. Par ailleurs, la vitesse réduite de la colonne gazeuse limite le brassage homogène du mélange carburé ce qui donne lieu à une combustion imparfaite. Pour corriger ces défauts et la perte de puissance qui peut en résulter, on a été amené à concevoir des carburateurs avec gicleurs multiples. De plus, le délai de réponse entre la brutale ouverture du papillon de carburateur et l'accélération de la colonne gazeuse ne permettrait pas de franches accélérations si l'on n'avait recours à une pompe de reprise, véritable système d'injection qui rend momentanément le débit d'essence indépendant de la dépression. Tout ceci explique les fluctuations dans le dosage idéal air-essence propre à une bonne combustion et l'on comprendra que les excès de carburant localisés se traduisent par l'apparition et l'augmentation de l'émission d'oxyde de carbone à l'échappement.

L'idéal serait évidemment d'avoir un système d'admission de diamètre variable en fonction de la dépression et de la vitesse des gaz mais ceci ne peut être réalisable pratiquement.

De ce qui précède, on comprendra aisément toute l'importance d'une carburation bien réglée et l'incidence désastreuse que peut avoir sur la toxicité des gaz d'échappement le fait d'agir brutalement sur l'accélérateur lorsque le moteur est à bas régime ce qui réalise la plus mauvaise condition de combustion à savoir pleine charge pour une vitesse de gaz réduite.

QUELS SONT LES MOYENS DE REDUIRE LA TOXICITE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Il existe évidemment plusieurs

solutions pour réduire sinon supprimer la toxicité des gaz d'échappement. Malheureusement, peu sont applicables à l'automobile pour des questions de poids et d'encombrement ou du fait de leurs caractéristiques de fonctionnement elles-mêmes.

Parmi ces procédés, citons l'épuration chimique ou physico-chimique applicables seulement à des installations fixes ou dans des cas d'urgence absolue (tracteurs miniers). Cette solution est encombrante, coûteuse et peu pratique en raison de l'entretien de l'appareil et du renouvellement périodique des produits actifs.

On peut penser également à brûler l'oxyde de carbone grâce à un apport d'air additionnel et en se servant de l'hydrogène et de l'oxygène contenu dans les gaz d'échappement: là encore, cette solution ne peut être retenue car le pourcentage de CO n'est pas suffisant pour qu'on puisse espérer une facile combustion; d'autre part, la chaleur dégagée, si l'opération était réalisable, s'avérerait très gênante.

Plus intéressante semble être l'utilisation d'un appareil catalyseur prenant la place ou s'adjoignant au silencieux pour provoquer une oxydation des gaz imbrûlés.

Dans un récent numéro, nous avons présenté les réalisations issues des recherches menées avec des moyens considérables aux U.S.A., mais les cotes d'encombrement auxquelles on aboutit interdisent de placer un tel appareil sur une voiture européenne; d'autre part, un système catalyseur n'entre en fonctionnement qu'à une température supérieure à 300°, ce qui sous-entend qu'en service urbain il serait virtuellement inutile, l'utilisation très particulière des véhicules (déplacements nombreux mais de courte du-

rée) ne permettant que rarement au système d'échappement d'atteindre cette température.

Enfin, et cela paraît la solution la plus tentante, on peut essayer d'agir sur la combustion elle-même à l'intérieur du moteur, en essayant d'obtenir que l'homogénéité et le dosage de mélange carburé restent le plus proche possible de l'idéal. C'est de cette conception qu'est parti le professeur Serruys pour étudier un régulateur à volets réalisant sous une autre forme la variation de section du système d'admission en fonction de la charge et de la vitesse de rotation, principe auquel nous avons fait allusion en début d'article.

TECHNIQUE ET PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DU REGULATEUR REALISE PAR LE PROFESSEUR MAX SERRUYS

Ce dispositif fait appel essentiellement à deux volets disposés dans un manchon placé après le carburateur et dont l'ouverture est commandée par la dépression engendrée par le moteur. Ces volets sont maintenus fermés, lorsque le moteur ne tourne pas, par un contrepoids extérieur; le diamètre du manchon est supérieur à celui de la tubulure d'admission afin qu'à pleine ouverture les volets n'opposent aucun obstacle au passage de la veine gazeuse. Dans le cas d'une brutale action sur l'accélérateur correspondant à l'ouverture maximum du papillon de carburateur, les volets de régulateur sollicités uniquement par la dépression, s'ouvriraient seulement en fonction du régime-moteur et provoqueraient un laminage de la colonne gazeuse, accélérant considérablement sa vitesse et augmentant notablement le brassage et par conséquent l'homogénéité du mélange. Ainsi se trouve réalisée une section de passage indépendante de la position du papillon de carburateur ce qui devrait logiquement aboutir à égaliser l'homogénéité du mélange carburé et partant à réaliser une combustion dans les meilleures conditions, avec une indicice sensible sur la consommation puisque le

carburant serait intégralement brûlé.

Il reste cependant évident, ainsi que le prouveront les essais, que cet appareil ne joue surtout que pour des vitesses de rotation faibles conjuguées avec une charge gazeuse importante. Pour les vitesses de rotation élevées, en effet, le brassage air-essence se trouve suffisamment bien réalisé et l'influence du régulateur MS apparaît assez discutable.

D'autre part, il est hors de doute que c'est seulement en début de la phase accélération et avant que la colonne gazeuse ait acquis une vélocité suffisante que la disproportion air-essence est la plus sensible. A ce stade, le régulateur affiche une efficacité certaine mais par la suite, en réduisant la section de passage et le remplissage du cylindre, il aboutira inévitablement à une diminution des performances. Bien que nous n'ayons pas eu le temps d'effectuer des essais d'accélération départ arrêté, tout laisse prévoir que l'inertie du système lui-même et le délai de réponse des volets pour s'ouvrir doivent également se solder par une perte sur la performance dans ce domaine.

NOS ESSAIS A MONTLHERY DEMONTRENT L'EFFICACITE DU SYSTEME DANS LES CAS D'UTILISATION TRES DURE

Le professeur Serruys lui-même procéda à ces essais avec l'aide d'un de ses assistants et en collaboration avec un représentant de l'Automobile.

Les tests choisis avaient pour but de placer le véhicule dans des conditions extrêmes d'utilisation à faible régime et pleine charge (ouverture maximum du carburateur) de façon à ce que la production de gaz toxiques soit maximum. Il est évident que dans ces conditions, le régulateur MS se trouvait avantage, car dans le cas d'une utilisation plus normale, les différences enregistrées auraient été moins sensibles.

Notre voiture d'essai était une Dauphine de 1956 totalisant 54 000 km. Elle était équipée d'une éprouvette, montée en série sur le circuit d'alimentation afin de mesurer la consommation d'essence. Les prélèvements de gaz étaient faits dans une poche en plastique fixée à la sortie d'échappement avant chaque essai.

Ainsi que le résume le tableau ci-annexé nos tests comparatifs (avec trois personnes à bord) se présentent comme suit:

- A) reprise à partir de 25 kmh, accélérateur à fond et en troisième, avec l'appareil en fonctionnement.
- B) même opération sans appareil.
- C) reprise en côte à partir de 50 kmh avec l'appareil en fonctionnement et toujours sur la troisième.
- D) prélèvement à vitesse stabilisée (40 kmh) avec l'appareil en fonctionnement.
- E) même opération sans l'appareil.

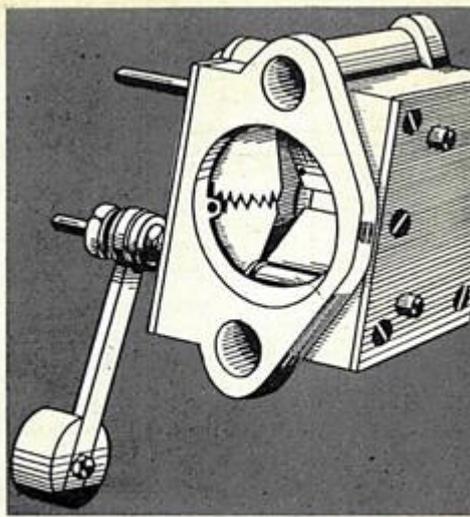
Enfin, pour évaluer la perte de

performance absolue, essai de vitesse maximum avec l'appareil en fonctionnement et sans l'appareil. Toutes ces opérations eurent lieu avec trois personnes à bord et l'on conçoit clairement qu'il n'est pas particulièrement indiqué avec une voiture de ce type d'écraser à fond l'accélérateur en restant en prise directe pour des vitesses aussi basses.

Signalons également que du fait de la meilleure utilisation du carburant et de la réduction de la section de passage durant les régimes intermédiaires, le gicleur principal peut être diminué (95 au lieu de 100) lorsque le régulateur MS est utilisé.

UN PROGRES PARTIEL VAUT MIEUX QUE L'EXPECTATIVE

Le système du professeur Serruys, s'il ne supprime pas absolument les gaz toxiques, à tout du moins l'avantage de les diminuer notablement dans certaines conditions d'emploi extrême, se rapprochant sensiblement des conditions de circulation urbaine. Efficace à faible et moyen régime sous pleine charge (accélérateur à fond), il a le mérite d'être simple dans sa conception et facile à monter. On objectera que le régime adopté, gicleur de 95 au lieu de

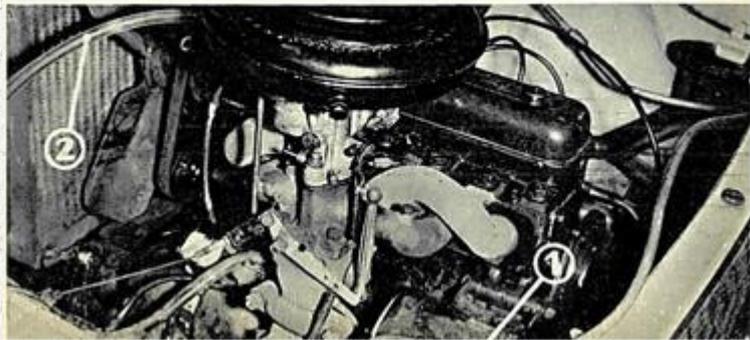


Le régulateur M.S.: deux volets, solidarisés par engrenage et rappelés par contrepoids, s'ouvrent progressivement sous l'influence de la dépression.



Mise en fonctionnement du circuit d'alimentation et chronométrage sur base élargie lors des essais de reprise.

Notre équipement d'essai, sur un moteur Dauphine: 1) tube de prélèvement des gaz d'échappement; 2) tuyauterie d'alimentation, branchée sur l'éprouvette de mesure. Le régulateur M.S. n'est pas monté.



100, entre pour une certaine part dans la diminution de la toxicité des gaz d'échappement, mais des essais menés au Laboratoire de Toxicologie de la Préfecture de Police par le professeur Griffon, ont démontré que le régulateur Serruys conservait toujours un avantage sensible face à une carburation classique même appauvrie. Ceci démontre qu'effectivement le brassage du mélange carburé à bas et moyen régimes est plus efficace et la combustion améliorée, ce qui explique qu'il soit possible de diminuer le gicleur principal et d'enregistrer un gain de consommation. Par contre, à pleine ouverture du régulateur, l'on se retrouve devant un système d'admission classique, sans laminage supplémentaire, et il reste à démontrer que le moteur puisse à ce stade supporter une carburation appauvrie. Ce problème ne se pose-t-il d'ailleurs que sur route, à régime maximum.

Quoi qu'il en soit, l'Automobile a ouvert le débat, en mettant en évidence les possibilités d'un système qui a le mérite d'exister...

Nous attendons et publierons avec objectivité les objections ou les nouvelles solutions.

ESSAIS COMPARATIFS A MONTLHERY DU REGULATEUR M.S. SUR DAUPHINE

Les analyses de gaz ont été effectuées par le laboratoire de l'Office Central de Chauffage Rationnel.

Conditions d'essai : hygrométrie : de 88 % à 72 % ; température de - 1° C. à + 2° C. ; 3 personnes à bord.

Réglages : { régulateur en fonctionnement : buse : 19 ; gicleur : 95 ; émulsion : 155.
 sans régulateur (réglages de série) : buse : 19 ; gicleur : 100 ; émulsion : 155.

Pour les essais de reprise, l'accélération s'obtient en écrasant à fond l'accélérateur.

RESULTATS ENREGISTRES →	Temps	Consommation	Résultats d'analyse en pourcentage volume		
			CO ²	O ²	CO
1 Essais de reprise en 3' à partir de 25 km/h sur 500 m : Régulateur en action ; gicleur : 95	35" 4	48 cm ³ (9,6 L./100)	10,4	1,1	2,2
	Même essai avec régulateur démonté ; gicleur : 100 ..	33" 1	61 cm ³ (12,2 L./100)	7,65	1,3
2 Vitesse stabilisée à 40 km/h ; 1 tour d'anneau (2 548 m) : Régulateur en action ; gicleur : 95	4' 19" 2	138 cm ³ (5,41 L./100)	8,55	1,2	6,05
	Même essai avec régulateur démonté ; gicleur : 100 ..	4' 37"	142 cm ³ (5,57 L./100)	7,4	2,2
3 Reprise en côte en 3' à partir de 50 km/h ; sur 500 m : Régulateur en action ; gicleur : 95	45"		9,7	1,3	2,5
	Même essai avec régulateur démonté ; gicleur : 100 ..	45" 1		7,55	1,3
4 Vitesse maximum sur 1 tour d'anneau (2 548 m) : Régulateur en action ; gicleur : 95	103,1 km/h	196,250 cm ³ , soit 7,70 L./100 km			
	Même essai avec régulateur démonté ; gicleur : 100 ..	104,8 km/h	229 cm ³ , soit 8,98 L./100 km		

plastique,

1 - De l'examen du tableau il apparaît qu'avec le régulateur M.S. : les reprises diminuent de 7,8 % ; la consommation diminue de 21 %, pourcentage supérieur à celui de la perte de performance ; la toxicité en CO est réduite dans une proportion très sensible : 70 % (calcul effectué sur la moyenne des résultats). Sans trop sacrifier à la performance, dans le cas bien particulier d'une accélération en prise à 25 km/h, en écrasant l'accélérateur, le bilan s'avère bénéfique au point de vue consommation et toxicité.

2 - De l'examen du tableau, il ressort qu'en vitesse stabilisée, les variations de consommation sont insignifiantes. Les chiffres de toxicité sont voisins, l'avantage allant à la voiture sans régulateur. Ceci s'explique par le fait qu'à cette allure, le papillon de carburateur, très peu ouvert, lamine suffisamment les gaz pour que le brassage soit satisfaisant et l'homogénéité du mélange favorable à une bonne combustion. Le régulateur M.S. n'apporte dans cette condition particulière d'utilisation aucun avantage, ce qui est logique.

3 - De l'examen de ce tableau, il s'avère que les performances en côte sont identiques au 1/5 près, marge de l'erreur de mesure admissible. Nous retrouvons à nouveau une réduction importante de la toxicité, de l'ordre de 65 %.

4 - La vitesse maximum, avec régulateur M.S. diminue de 1,7 %, ce qui est minime ; par contre, la consommation accuse un écart de 15 % en faveur du régulateur. Ceci est dû uniquement au gicleur plus petit, car à ce stade, les volets du régulateur ne jouent pratiquement aucun rôle, étant en position d'ouverture maximum. L'appauvrissement consécutif de la carburation doit être examiné avec soin, pour ne pas avoir d'incidence sur les soupapes et les têtes de pistons.

Les copains découvrent

AU VOLANT D'UNE CITROËN AMI 6, UNE VRAIE SUPERDEUCHE ?



Oui, la « Citroën 3CV » est dans l'ombre de la 2CV. Oui, la Citroën Ami 6 est boudée par certains, avec des arguments tout à fait valables. Elle n'en reste pas moins une étape importante dans l'histoire des chevrons, que ce soit techniquement mais finalement stylistiquement aussi. Car, oui, c'est le style qui interroge quand on a une Citroën Ami 6 sous les yeux. Est-ce qu'on peut pour autant arrêter toute notre idée d'une voiture sur sa seule ligne ? Absolument pas, parce que c'est avant tout en tant que Superdeuche qu'elle a été présentée. On va donc se mettre au volant.

NOTRE CITROËN AMI 6 DU JOUR

Rares sont les voitures anciennes à avoir à ce point un trait distinctif niveau stylistique. Un trait ? Trois traits qui forment un Z à l'arrière. On pourrait retrouver plusieurs exemples concrets et plusieurs concepts-cars aussi. Mais nous sommes en France et la Ford Anglia et autres Mazda Carol sont bien rares par chez nous. Non pas que la Citroën Ami 6 soit beaucoup plus répandue, mais on la reconnaît.

Un trait stylistique, oui. Une silhouette distinctive, c'est certain. Mais Flaminio Bertoni n'a pas tout misé sur l'arrière de cette Citroën « moyenne » (oui, AMI signifie Automobile de Milieu de gamme) pour réaliser une ligne originale. On va la détailler.

Une fois n'est pas coutume, on va commencer par l'arrière et ce fameux Z de la Citroën Ami 6. Un arrière vraiment distinctif qui est autant une signature stylistique qu'un besoin né du cahier des charges de l'auto. La voiture de milieu de gamme devait s'intercaler entre les deux mythes que sont les Deuches et DS et ne pas dépasser les 4m de long (notamment pour garder la technique de la 2CV). Et puis Citroën n'est pas Renault et veut laisser aux seuls losanges le hayon. On doit donc retrouver une malle.

Le souci de la malle, c'est que la lunette arrière recule forcément son ouverture. Ensuite on ajoute un pavillon qui doit retomber pour rejoindre la malle. Bertoni va donc utiliser cette lunette en Z (déjà vue sur la Ford Anglia depuis 1959) qui permet de s'affranchir de ces soucis tout en évitant à la pluie voire la neige de se déposer à cet endroit.

En dehors de cet arrière (haut, on y reviendra) on retrouve un pare-chocs avec de minuscule butoirs qui délimitent le bas de la carrosserie. Au-dessus, renforcée et coincée entre pare-chocs et malle on retrouve un panneau vertical avec les quatre feux typiquement Citroën, la plaque, les catadioptrés et une barre portant l'inscription Citroën. Pas une trace d'un monogramme Ami 6 !



AU VOLANT DE LA CITROËN AMI 6

Superdeuche ? Alors en s'installant à bord, oui, on sent qu'on est pas loin de la deuche. L'ouverture et la fermeture de la porte font penser aux sons entendus avec une deuche. Et puis on retrouve cette sensation que la voiture va basculer dès que le conducteur s'installe puisque la voiture bouge vraiment sur ses suspensions. La position de conduite est facile à trouver et on peut ensuite démarrer le moteur. Ce n'est pas sa sonorité qui va nous enlever de la tête que c'est dans une deuche qu'on s'installe. Même avec sa plus grosse cylindrée, la sonorité reste celle... d'une deuche.

Levier incliné sur la gauche, tiré vers moi, la première est mise et le frein à main est enlevé. La Citroën Ami 6 va s'élancer. Enfin pas tout de suite. Faut quand même accélérer fort pour que le point

de patinage soit correct. Une belle montée dans les tours et on décolle. La première ? On dirait qu'elle ne sert qu'à démarrer tellement il faut vite passer la seconde... mais ce serait une erreur. Oui, ce « gros » bicylindre n'est pas plus coupleux (en tout cas ça ne se ressent pas) que le 425 et il faut donc le pousser dans les tours.

Allez, petit périple urbain. Ce n'est qu'un gros bourg, pas une grande ville et la Citroën Ami 6 y est à l'aise. Pas de tracas avec les limitations de vitesse, même si on arrive vite aux 30/50 réglementaires, le « compte tour auditif » nous dit qu'on roule bien assez vite. Et avec le nombre de stops, ralentisseurs et autres obstacles qui se présentent sur la chaussée, le temps de relancer et d'arriver à la vitesse maxi, on est déjà obligé de freiner. La conduite urbaine quoi.



La ligne étonnante de la Citroën Ami 6 ce n'est pas que cet arrière. On le voit bien sur le profil si particulier de l'auto mais c'est une autre chose qui me frappe de ce côté là : la ligne vraiment plongeante. C'est à la fois vérifiable et une impression. Une impression parce que la ligne de caisse formée entre le haut des ailes avant, le haut du couvercle de malle et, dans l'autre sens, le bas des vitrages est presque horizontale... mais un peu plongeante. Même chose pour le pavillon, plutôt horizontal même s'il est légèrement bombé.

Non, cette impression de ligne plongeante, c'est surtout la ligne inférieure de l'auto qui les donne. On ne parle pas de ce côté largement structuré mais de la ligne tout en bas, qui remonte dans une légère courbe. Au passage, on retrouve une roue arrière en partie cachée par la carrosserie, un gimmick stylistique des Citroën de l'époque.

Maintenant qu'on arrive à l'avant... et bien on s'étonne encore du style de la Citroën Ami 6. Le capote largement creusé est en effet peu courant. Ce n'est pas la seule voiture à proposer cela mais il faut bien dire qu'on l'a rarement vu avec une forme si ronde. Cela dessine bien les ailes de la voiture tout en laissant la place à une vraie calandre pour alimenter en air un moteur qui en a bien besoin.

Mais l'avant de la Citroën Ami 6 se distinguait encore plus à l'époque. De nos jours, ce n'est pas forcément évident mais en 1961, des phares rectangulaires, c'était novateur, surtout qu'ils sont encadrés par un gros enjoliveur. Quand la majeure partie des voitures de l'époque se paraient de phares ronds, la 3CV de chez Citroën « inventait » le principe de la signature lumineuse.

En bref ? Impossible de confondre la Citroën Ami 6 avec une autre voiture de la même époque. C'est un avantage... mais c'était aussi un inconvénient. Les partis-pris sont osés et certains acheteurs ont boudé l'auto à cause de cela. Pour l'arrière, c'est la version break qui viendra au secours de la Citroën Ami 6 et lui permettra de terminer en tête des ventes en France en 1964.

Sinon, la Citroën Ami 8 qui débarque en 1969 à la fois un arrière et un avant plus conventionnels.



La voiture de milieu de gamme voulue par Citroën devait se caler entre la Deuche et la DS. Sauf que niveau technique, c'était compliqué. Le gabarit était plus proche de la Deuche mais le 425cm³ qui équipe à l'époque la 2CV est vraiment juste. On va donc rester fidèle au bicylindre tout en passant sur un moteur plus gros. C'est ainsi que l'Ami 6 va recevoir le tout nouveau 602cm³.

À la sortie de l'auto en 1961, le moteur ne sort que 22ch. C'est néanmoins suffisant pour emmener la Citroën Ami 6 à 100 km/h. La voiture connaissant des soucis de jeunesse, notamment à cause des cardans qui cassent et quand les freins sont « inboard », cela pose de vrais soucis, on va faire évoluer la technique. Ainsi, à partir de 1964 les Ami 6 auront un moteur de 26ch. Si ça peut toujours paraître juste, il ne faut pas oublier que la Citroën Ami 6 reste un poids plume : moins de 800kg sur la balance.

Pour le reste, la Citroën Ami 6 est vraiment une superdeuche. Le châssis est étroitement dérivé de celui de la petite sœur et, niveau trains roulants, la principale différence se retrouve au niveau des tambours avant au diamètre majoré. Au départ en tout cas. En effet, si les premières autos conservent les amortisseurs à friction, ils sont remplacés par des amortisseurs hydrauliques à partir de 1964.

Intérieur : Citroën sans badge

Si on vous met au volant de la Citroën Ami 6 en vous ayant préalablement bandé les yeux, vous n'allez pas forcément reconnaître de suite la voiture dans laquelle vous êtes. Un peu comme sur la

carrosserie extérieure, pas un signe de la marque ou du modèle. Néanmoins cet intérieur simple porte finalement les « marques » rattachées au constructeur aux chevrons.

De quoi parle-t-on ? D'indices qui viennent des deux autres modèles de la gamme. D'un côté on retrouve le levier de vitesse. Au tableau de bord, coudé, avec une boule blanche, c'est le même que dans une deuche. Par contre, le volant ne fait pas penser à la deuche mais à la DS. Une branche, une jante texturée, il tente de ramener de l'originalité et de l'agrément dans un intérieur finalement très simple.

Cette simplicité on la retrouve côté instrumentation. Tachymètre, odomètre, jauge de carburant et témoin de charge... c'est léger et c'est tout ! Côté commandes, c'est pareil, on ne croque pas sous les commandes, avec deux commodos et peu de boutons. On note que notre exemplaire du jour est doté d'un autoradio et ça, c'est du luxe ! La sellerie est simple et les sièges sont plus épais que ceux d'une deuche mais ne sont pas des fauteuils haut de gamme pour autant.

En bref, on respecte complètement le positionnement de l'auto avec cet intérieur. On note, au passage, que cet intérieur très propre est totalement d'origine sur notre auto du jour.



De quoi parle-t-on ? D'indices qui viennent des deux autres modèles de la gamme. D'un côté on retrouve le levier de vitesse. Au tableau de bord, coudé, avec une boule blanche, c'est le même que dans une deuche. Par contre, le volant ne fait pas penser à la deuche mais à la DS. Une branche, une jante texturée, il tente de ramener de l'originalité et de l'agrément dans un intérieur finalement très simple.

Cette simplicité on la retrouve côté instrumentation. Tachymètre, odomètre, jauge de carburant et témoin de charge... c'est léger et c'est tout ! Côté commandes, c'est pareil, on ne croque pas sous les commandes, avec deux commodos et peu de boutons. On note que notre exemplaire du jour est doté d'un autoradio et ça, c'est du luxe ! La sellerie est simple et les sièges sont plus épais que ceux d'une deuche mais ne sont pas des fauteuils haut de gamme pour autant.

En bref, on respecte complètement le positionnement de l'auto avec cet intérieur. On note, au passage, que cet intérieur très propre est totalement d'origine sur notre auto du jour.



AU VOLANT DE LA CITROËN AMI 6

Superdeuche ? Alors en s'installant à bord, oui, on sent qu'on est pas loin de la deuche. L'ouverture et la fermeture de la porte font penser aux sons entendus avec une deuche. Et puis on retrouve cette sensation que la voiture va basculer dès que le conducteur s'installe puisque la voiture bouge vraiment sur ses suspensions. La position de conduite est facile à trouver et on peut ensuite démarrer le moteur. Ce n'est pas sa sonorité qui va nous enlever de la tête que c'est dans une deuche qu'on s'installe. Même avec sa plus grosse cylindrée, la sonorité reste celle... d'une deuche.

Lever incliné sur la gauche, tiré vers moi, la première est mise et le frein à main est enlevé. La Citroën Ami 6 va s'élancer. Enfin pas tout de suite. Faut quand même accélérer fort pour que le point de patinage soit correct. Une belle montée dans les tours et on décolle. La première ? On dirait qu'elle ne sert qu'à démarrer tellement il faut vite passer la seconde... mais ce serait une erreur. Oui, ce « gros » bicylindre n'est pas plus coupleux (en tout cas ça ne se ressent pas) que le 425 et il faut donc le pousser dans les tours.



Allez, petit périple urbain. Ce n'est qu'un gros bourg, pas une grande ville et la Citroën Ami 6 y est à l'aise. Pas de tracas avec les limitations de vitesse, même si on arrive vite aux 30/50 réglementaires, le « compte tour auditif » nous dit qu'on roule bien assez vite. Et avec le nombre de stops, ralentisseurs et autres obstacles qui se présentent sur la chaussée, le temps de relancer et d'arriver à la vitesse maxi, on est déjà obligé de freiner. La conduite urbaine quoi.

Sans être une DS, la Citroën Ami 6 est parfaite pour les chaussées actuelles. Comme une deuche, elle avale les ralentisseurs sans sourciller. Alors ça secoue, certes, l'obstacle n'est pas avalé mais absorbé. C'est peut-être un poil moins souple que sa petite sœur et on bouge beaucoup mais il n'y a rien de cassant. C'est une bonne nouvelle. Côté freins, à ces vitesses et avec un poids réduit, on n'est pas prêts de se faire surprendre. Dernier point agréable : le gabarit et la visibilité vers l'avant permettent de bien viser entre les SUV garés à peu près sur leur place de stationnement et ceux qui arrivent en face.



C'est bien beau tout ça... mais la Citroën Ami 6 n'est pas QUE une citadine. Certes, au moment de sa sortie on commençait déjà à concevoir des voitures adaptées aux villes mais, comme la deuche, l'Ami 6 devait aussi être à l'aise à la campagne. Une belle départementale s'ouvre. Pied tôle et on accélère. Cette accélération ferait rigoler le plus poussif des 3 cylindres des citadines actuelles mais on arrive bien aux 90 réglementaires. Certes, il faut s'employer.

On vous l'a dit, le moteur demande à monter dans les tours. Alors on conduit comme on conduirait une sportive en attaquant. Les rapports sont poussés et, surtout, on en met le dernier rapport que quand on est à peu près à la vitesse de croisière... sous peine de ne jamais l'atteindre. Si ce sont vos tympans qui le demandent, va falloir les faire patienter. Car, oui, la Citroën Ami 6 est bruyante. Ce n'est pas qu'une question de tours/minutes puisqu'on ne monte qu'un peu après les 4500 tours lors de cette accélération mais ça fait quand même du bruit. Moins que dans une deuche, certes, mais c'est ténu.

À cette vitesse de croisière, la Citroën Ami 6 reste confortable une fois qu'on s'est habitué au bruit. Niveau suspension, il n'y a pas grand monde qui puisse rivaliser avec une Citroën. Par contre, on est dans un comportement qui colle aux petites autos de la marque. Tout virage s'accompagne de mouvements de caisse énormes. Les mêmes qui voudraient dire « tonneau » dans une sportive ne sont finalement qu'une banalité au volant de notre populaire du jour. Et puis on ajoute que la voiture pique du nez au freinage pour parfaire le tableau. Mais le principal, c'est que le cap est conservé et la petite populaire file.



La conduire à fond ? La Citroën Ami 6 n'est certainement pas une sportive. Vous pouvez cravacher tant que vous voulez, les performances restent les mêmes et on vous rappelle que vous allez plafonner à 110km/h... pour peu que vous ayez vidé l'auto et soyez seul à bord. Mais ce n'est pas cela ça qu'on lui demandait à l'époque, et encore moins maintenant.

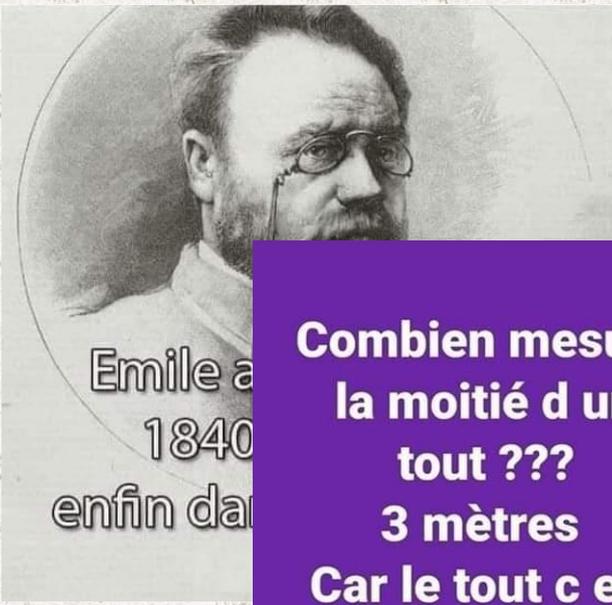
Notre auto du jour est une voiture ancienne qui fait ce pourquoi elle est conçue. Elle roule sans trop se trainer, elle reste confortable et elle est assez habitable pour emmener toute une famille. Voyageuse ? Si vous prenez votre temps, elle fera des bornes, oui. Mais n'oubliez pas de la faire se reposer un coup de temps en temps. Et vous reposer les oreilles par la même occasion !

CONCLUSION

La Citroën Ami 6 ne sera probablement jamais une icône. Et ne comptez pas sur l'image actuelle du nom Ami pour l'aider, c'est même l'inverse. Néanmoins, elle ne mérite pas vraiment l'oubli dans lequel elle est tombée, coincée entre les stars que sont les deuches et DS. On parle quand même d'une auto qui est montée sur la plus haute marche du podium des ventes en France (elle a été aidée, d'accord) et dont l'originalité de la ligne est quasiment incomparable.

Et puis il ne faut pas oublier ses qualités routières. Pour un prix inférieur à celui d'une deuche à état comparable, elle en offre plus. Plus de perfs, plus d'espace. Bref, c'est bien une superdeuche !

Les copains se détendent

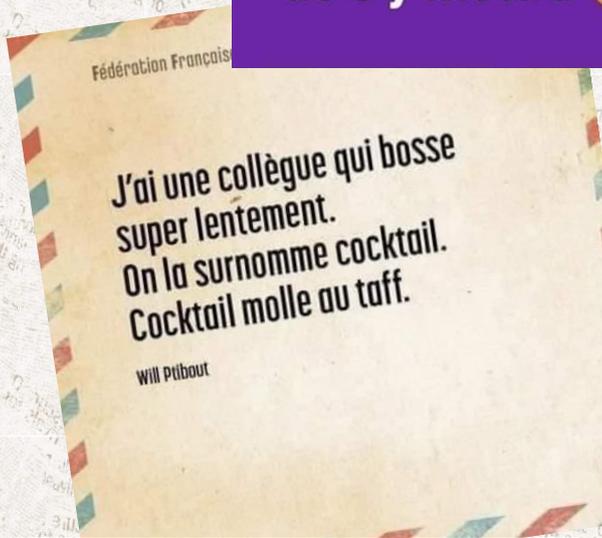


Emile a
1840
enfin da

**Combien mesure
la moitié d un
tout ???
3 mètres
Car le tout c est
de s'y mettre 😄**



**PROVERBE ASIATIQUE:
Si tu as le nord devant toi
Tu as forcément le SUDOKU**



**Fecilitatoin
d'avoir mal lu le premier
mot.
Tu viens de le relire, je
voulais
t'offrir un
chocolat mais ça aussi tu
as mal lu.
😂**



**Quand 2 sourds se
battent, c'est
forcement sur un
malentendu !**

**La femme dévêtue
attirent
les hommes à billets**



**Chef, il manque le
corps du mari.**
- Ok, on passe le
périmètre au peigne
fin!
- pourquoi au peigne
fin?
- ben, parce qu'on
cherche l'époux. 🤡🤡

- Que font **deux dinosaures**
qui ne savent **pas se décider** ?
- ...
- un **tirajosaure** !



LES BIZARRERIES DE LA LANGUE FRANÇAISE

Nous portions les portions.
Les poules du couvent couvent.
Mes fils ont cassé mes fils.
Il est à l'Est.
Je vis ces vis.
Cet homme est fier. Peut-on s'y fier ?
Avant, nous éditions de belles éditions.
Je suis content qu'ils content ces histoires.
Il convient qu'ils convient leurs amis.
Ils ont un caractère violent: ils violent leurs promesses.
Nos intentions sont que nous intentions ce procès.
Ils négligent leurs devoirs, je suis moins négligent
qu'eux.
Ils résident à Paris chez le résident d'une nation étrangère.
Les cuisiniers excellent à faire ce mets excellent.
Les poissons affluent à un affluent.



Un rat, des goûts
Un cas, des colles
Un pont, des râbles
Une voiture, des marres
Un évier, des bouchers,
Un scout, des brouillards
Un bond, des buts
Une dent, des chaussées
Un air, des confits
Un beau, des cors
Un mur, des crépis
Un vrai, des dalles
Un valet, des curies
Un drogué, des foncés
Une jolie, des gaines
Un crâne, des garnis
Un frigo, des givrés
Une moue, des goûters
Un brusque, des luges
Un ministre, des missionnaires
Une grosse, des panses
Un propos, des placés
Une cinglante, des routes
Un fâcheux, des agréments
Un patron, des spots
Un délicieux, des cerfs
Une bande, des cinés
Un sirop, des râbles
Un argent, des tournées
Et ne pas oublier... !
Une bière, des haltères