
Fahrvorstellung Citroën Ami: Sympathisches Terrarium

Von Frank Wald

Er sieht aus wie ein Spielmobil, doch Citroën meint es sehr ernst mit dem Ami: Ein keine 2,50 Meter langer Kunststoffwürfel auf vier Rädern, vollelektrisch angetrieben, mit Platz für zwei Personen und bis zu 45 km/h schnell ist nach Meinung der Franzosen die „zeitgemäße Antwort auf aktuelle Mobilitätserwartungen“. Bei einer Probefahrt in Berlin fanden wir großen Gefallen an dem französischen „Freund“ – wie auch viele freundliche Gesichter ringsum.

Die ersten Sekunden einer Begegnung, so sagen die Psychologen, entscheidet über Wohl und Wehe einer Beziehung. Wenn das stimmt, dürfte der Citroën Ami in Deutschland sehr viele Freunde finden. Denn kein aktuelles Fahrzeug auf dem Markt zaubert gerade so schnell ein Lächeln auf die Gesichter seiner Umgebung wie der kleine Franzose. Ob nun immer wohlwollend oder eher mitleidig – die Aufmerksamkeit für einen rassigen Sportwagen oder schicken Oldtimer jedenfalls könnte kaum größer sein.

Dabei sprengt der französische „Freund“ (frz. = Ami) alle gängigen Designvorstellungen. Wie eine rollende Fahrgastzelle erscheint die nur 2,41 Meter kurze und 1,39 Meter schmale Kunststoffkarosse, gegen die selbst ein Smart wie ein erwachsenes Auto erscheint. Der Ami setzt sich aus weniger als 250 Teile zusammen. Front- und Heckpartie sind dabei absolut identisch geformt, allein die verschiedenfarbigen Lichter in den Aussparungen und das Kennzeichen verraten vorn und hinten. Auch die beiden großen Türen sind ein Bauteil, das auf der Fahrerseite gegenläufig nach hinten, auf der Beifahrerseite klassisch nach vorne schwenkt. Das geschieht von außen mit Druckknöpfen, von innen mit etwas fummeligen Zugbändern.

Der Innenraum wirkt wie eine Hartplastikgußform, in dem zwei Personen aber dank 1,52 Meter Höhe erstaunlich geräumig, wenn auch nur auf schmalen Polstern sitzen können. Viel mehr Platz gibt es nicht, abgesehen von einigen Cupholdern, einem Ablagebord in Lego-Noppen-Optik vor der weit vorn platzierten Frontscheibe und einer Befestigung fürs Smartphone, das dann als Hauptbildschirm für Navigation und Infotainment dient. Der Fahrersitz lässt sich längs verschieben, der Beifahrersitz ist fest installiert. In Anspielung auf die Citroën-Historie werden die Seitenfenster wie beim legendären Citroën 2CV mittig nach oben geklappt.

Und wenn schon bei der „Ente“ man einer zweifelte, der Ami ist definitiv kein richtiges Auto. Offiziell gilt er als „Leichtes Vierradmobil für Personenbeförderung L6e-BP“, das mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h in Deutschland von jedem ab 16 Jahren mit einem Kleinkraftradführerschein der Klasse AM („Moped“) gefahren werden darf. In Hessen, NRW und Rheinland-Pfalz neuerdings sogar auch schon mit 15 Jahren. Somit ist der Ami auch nicht als Konkurrenz zum Pkw, sondern als Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Zweirädern oder E-Scootern gedacht. Als Zielgruppe hat Citroën deshalb vor allem Jugendliche im Auge, die in der Stadt eine Alternative zum öffentlichen Nahverkehr oder Zweirädern sowie auf dem Land unabhängig vom Mama-Taxi zu Sport, Freunden oder Berufsschule fahren wollen. Aber auch für Geschäftsleute und Berufspendler oder umweltbewusste Großstadt-Hipster ist der Ami mit seiner elektrischen Reichweite von bis zu 75 Kilometern wie gemacht.

Die ersten Kilometer freilich erscheinen jedoch eher wie eine Runde auf dem Kinderkarussell. Ein Servicemitarbeiter gibt letzte Anweisungen – einen Fahr-Chip will er nicht – und die Kanzel wird geschlossen. Ein Druck auf die schlichte Drive-Taste links neben der Sitzwange, ein Tritt aufs Pedal und mit stromertypischem Sinuston-Singsang

rumpelt der kleine Zweisitzer auf 14-Zoll-Rädern Richtung Torausfahrt. Schon die erste rechtwinklige Abbiegung rangiert er mit verblüffendem Geschick. Kunststück, mit 7,20 Meter Wendekreis ließe sich der Elektro-Würfel sogar auf der Stelle drehen. Und er kann das, was der Smart verlernt hat, respektive mit seinen 2,70 Metern Länge nicht mehr darf: Querparken.

Damit ist der Ami wie gemacht für vollgestopfte Innenstädte wie Berlin. Mit diebischer Freude zirkelt man dort unter erstaunten Blicken umstehender Passanten in die kleinsten Lücken. Aber auch auf der Straße macht der kleine Stromer Spaß. Trotz der Mini-Leistung von gerade mal knapp acht PS (6 kW) hält er dank elektrotypischer Beschleunigung beim Ampelhopping munter mit. Schließlich hat der Zweisitzer gerade mal 471 Kilogramm (plus Insassen) zu bewegen, von denen 69 Kilogramm auf das Konto der 5,5 kWh großen Batterie gehen. Wie ein getuntes Golfcaddy wieselt er damit zwischen den „Großen“ umher und ist trotz seiner mickrigen 45 km/h Spitze alles andere als ein rollendes Hindernis.

Dank der großen Glasflächen und dem standardmäßigen Panoramadach – sie machen 50 Prozent der gesamten Karosserieoberfläche aus – ist der lichtdurchflutete Innenraum mal kein Marketing-Blabla. Selten genossen Fahrer und Beifahrer einen größeren Rundumblick. Andererseits wird man aber auch das Gefühl nicht los, in einem fahrenden Terrarium zu sitzen. Zumal auch die Blicke der übrigen Verkehrsteilnehmer diesen Eindruck bestärken.

Doch siehe da, die reagieren größtenteils freundlich. Selbst Radfahrer, die selbstgefälligsten Kritiker des motorisierten Verkehr, recken den Daumen. Die Absolution kommt, als wir im Berliner Baustellen-Stotterverkehr am Alex unverhofft auf dem Fußgängerweg stoppen müssen. Normalerweise wird das mit verärgerten Gesichtern und ätzenden Bemerkungen, wenn nicht schlimmeren, quittiert. Beim Ami schwärmen die Menschen einfach drum herum, lachen uns an – oder aus – drehen die Köpfe und gehen grinsend weiter. Machen Sie das mal mit einem Mercedes oder gar dem Teufelswerk SUV...

Einziges Manko ist die Geräuschkulisse. Die Kunststoffkabine ist weder gedämmt noch isoliert, so ist der Elektromotor deutlich lauter als üblich zu hören, ebenso wie die Abrollgeräusche der Räder. Überhaupt hält sich der Fahrkomfort in Grenzen. Eine Federung ist so gut wie nicht vorhanden, der kurze Radstand lässt den Wagen wie seinerzeit den ersten Smart über Querfugen und Kopfsteinpflaster poltern, wobei die Kabine munter vor sich hin knarzt. Doch für die Langstrecke ist der Ami eben nicht gedacht und gemacht. Nach maximal 75 Kilometer muss der Wagen an die Steckdose. Das kann jedoch jede haushaltsübliche sein, die den Akku nach drei Stunden wieder voll aufgeladen hat.

In Frankreich hat der Bestellstart des Ami im Juli begonnen und die ersten 1000 Exemplare sind bereits weg. Zwei Drittel davon wurden online konfiguriert und geordert und drei Viertel zu Preisen ab 6900 Euro gekauft. Mit 2644 Euro Anzahlung und abzüglich einer staatlichen Prämie von 900 Euro kann der Ami dort aber auch für 19,90 Euro im Monat geleast werden. In Deutschland soll der Ami im März nächsten Jahres mit ähnlichen Preisen und Vertriebsmodell starten. (ampnet/fw)

Daten Citroën Ami

Länge x Breite x Höhe (m): 2,41 x 1,39 x 1,52

Radstand (m): k.A.

Motor: elektrisch

Leistung: 6 kW / ca. 8 PS

Max. Drehmoment: k.A.

Batterie: 5,5 kWh
WMTC-Normreichweite: 75 km
Ladezeit: 3 Std (Haushaltssteckdose)
Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: k.A.
Normverbrauch: 119 Wh/km
Effizienzklasse: k.A.
Leergewicht / Zuladung: 471 kg / k.A.
Kofferraumvolumen: k.A.
Wendekreis: 7,2 m
Radgröße: 14 Zoll
Basispreis: ca. 7000 Euro

Bilder zum Artikel



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



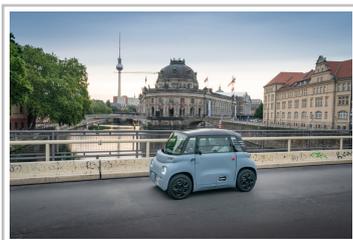
Citröen Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



Citröen Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



Citröen Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



Citröen Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



Citröen Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën
