

Vorstellung Citroën Ami: Städtisches Spielmobil

Von Frank Wald

Mit unkonventionellen Automodellen hat sich Citroën einen Namen gemacht. DS, 2CV (Ente), Mehari oder C3 Pluriel sprechen hier Bände. Jetzt schlagen die Franzosen mit dem Ami ein neues Kapitel auf. Das würfelförmige Elektromobil soll diesmal nicht weniger als „ein echter Durchbruch beim Zugang zu urbaner Mobilität sein“, verkündete Citroën-Markenchef Vincent Cobée bei der Weltpremiere in Paris. Eine große Aufgabe für ein winziges Fahrzeug, das nicht einmal als Pkw gilt.

Im Grunde ist der Ami nichts anderes als eine Elektroversion der in Frankreich äußerst populären Leichtkraftwagen (von Aixam oder Ligier), die nicht schneller als 45 km/h fahren dürfen. Damit fallen sie in die Kategorie der Fahrzeuge, die auch in Deutschland schon ab 16 Jahren mit dem Roller-Führerschein der Klasse AM gefahren werden können. Also ein Fahrzeug für junge Menschen, Senioren oder solchen, die ihren Führerschein vorübergehend abgeben müssen.

Überhaupt ist der Ami weniger als Konkurrenz zum Pkw, sondern als Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Zweirädern und E-Scootern gedacht. Aber auch für „Geschäftsleute und ihren täglichen Arbeitsweg sowie andere berufliche Termine in der Stadt“ glaubt Citroëns Marketing mit dem City-E-Mobil ernsthaft ein Angebot machen zu können. Bis die Business-Class jedoch tatsächlich ihre Wohlfühl-Limousinen gegen einen fahrenden Plastikwürfel tauscht, dürfte indes noch viel Wasser durch die Seine fließen.

Symmetrische Legomobil-Optik

Wie aus einem 3-D-Drucker gezogen erscheint die Kunststoffkarosse des nur 2,41 Meter kurzen und ohne Außenspiegel 1,39 Meter schmalen Ami, gegen den selbst ein Smart wie ein stattliches Auto erscheint. Doch ebenso wie dieser rangiert sich der Zweisitzer damit und nur 7,2 Metern Wendekreis in jede Parklücke. Front- und Heckpartie sind absolut identisch geformt, was ihm seine symmetrische Legomobil-Optik verleiht. Auch die großen Türen sind im Grunde nur 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 ebenfalls wie eine Hartplastik-Gußform, in dem zwei Personen dank 1,52 Meter Höhe immerhin erstaunlich geräumig sitzen können. Viel mehr Platz gibt es allerdings auch nicht, abgesehen von einigen Cupholdern, einem Ablagebord vor der Windschutzscheibe und einer Befestigung fürs Smartphone, das dann als Hauptbildschirm für Navigation und Infotainment dient. Der verstellbare Fahrersitz lässt sich längs verschieben, der Beifahrersitz ist fest installiert. Die Rundumsicht – aber auch die Einsicht – ist dank Schaukasten-Optik der steil aufragenden Front- und Seitenscheiben sehr gut. Wie bei der „Ente“ lassen sich die Fenster manuell nach oben klappen.

70 Kilometer Reichweite

Angetrieben wird der Ami immer voll elektrisch. Für das vorgegebene Höchsttempo von 45 km/h reicht der nur 485 Kilogramm leichten, vierrädrigen Fahrgastzelle eine Leistung von 7 PS (5 kW). Die im Boden eingebaute Lithiumionen-Batterie hat nur eine Kapazität von 5,5 Kilowattstunden, die immerhin für 70 Kilometer Reichweite sorgen soll. Vorteil: an jeder Haushaltssteckdose ist der Akku mit dem in der Beifahrertür integrierten Ladekabel in drei Stunden aufgeladen, an einer AC-Ladestation oder Wallbox geht es mit einem

optionalen Kabel je nach Leistung entsprechend schneller.

Citroën-Markenvorstand Vincent Cobèe sieht in dem Ami „eine neue, für jedermann zugängliche Lösung für urbane Mobilität“. Dazu gehören neben der generellen Verfügbarkeit erschwingliche Kosten. In Frankreich soll der Stromer ab Juni schon ab 19,90 Euro im Monat (plus Anzahlung) zu leasen sein. Zu kaufen ist er dort für nur 6000 Euro (abzüglich 900 Euro Umweltbonus). Auch in seinem Carsharing-Dient Free2Move will Citroën den Ami für 26 Cent pro Minute anbieten. Darüber hinaus können ihn kaufwillige Kunden nicht nur beim Citroën-Händler, sondern auch online mit wenigen Mausklicks konfigurieren und bestellen.

Wann und zu welchen Preisen der Ami nach Deutschland kommt, ist noch nicht bekannt. Sicher dagegen, dass Käufer nicht in den Genuss der deutschen Umweltprämie von 6000 Euro kommen werden, weil der Ami ja eben kein Pkw ist. Ein E-Mobil für knapp 900 Euro wäre dann wohl auch für Citroën zu erschwinglich. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



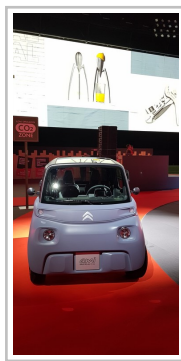
Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



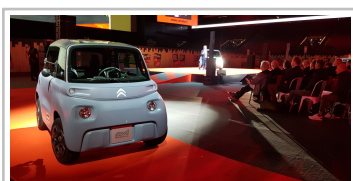
Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



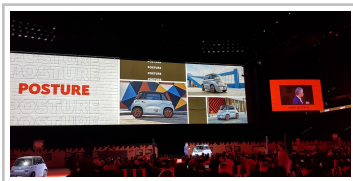
Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Citroën Ami.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Präsentation des Citroën Ami in Paris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald
