

LA CITROEN AX FACE A SES RIVALES

Il reste qu'avec cette AX, il faut saluer Citroën pour son audace technique, un argument qui, en d'autres temps, a fait sa réputation. L'AX représente la nouvelle génération des petites voitures et, tant sur le plan de la conception que sur celui de la dynamique, les autres constructeurs vont devoir

travailler ferme pour l'égaliser. Reste quelques petits défauts à corriger, mais c'est peu à côté du bilan positif de l'ensemble. On ne peut donc que souhaiter à cette « 11 légère » tout le succès qu'a connu son illustre devancière... Cela ne vous rappelle rien ?

| LES VOLANTS DE L'AAT | CITROEN AX 11 TRE | FIAT UNO 60 S | FORD FIESTA 1,2i | OPEL CORSA 1,2i | PEUGEOT 205 XL | RENAULT 5 GL | VOLKSWAGEN POLO CL |
|---------------------------|-------------------|---------------|------------------|-----------------|----------------|--------------|--------------------|
| Présentation / Equipement | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ |
| Technique | ⊕⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ |
| Performances | ⊕⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ |
| Transmission | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ |
| Tenue de route | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ |
| Direction | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕ |
| Freinage | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ |
| Consommation | ⊕⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ |
| Confort / Silence | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ |
| Agrément de conduite | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕ | ⊕⊕⊕ |
| Total | 42 ⊕ | 37 ⊕ | 22 ⊕ | 29 ⊕ | 29 ⊕ | 29 ⊕ | 35 ⊕ |

NICKEL, MES PLASTIQUES!



Vraiment impeccable, ma voiture... Et les plastiques! Quel effet! Pare-chocs, bas de caisse, tableau de bord... jusqu'aux rétroviseurs, tout est redevenu neuf, nickel!

La recette? Locplast. Un produit Loctite facile à utiliser, résistant aux intempéries et aux chocs.

Locplast rénove plastiques et caoutchoucs de toute voiture. Surprenant!



LOCTITE
Locplast

LA CITROEN AX FACE A SES RIVALES

| CARACTERISTIQUES | CITROEN AX 11 TRE | FIAT UNO 60 S | FORD FIESTA 1,1 | OPEL CORSA 1200 | PEUGEOT 205 XL | RENAULT 5 GL | VOLKSWAGEN POLO CL |
|--|---|--|--|--|--|--|--|
| Prix (F) / CV | 56 000/4 | 50 800/5 | 45 700/4 | 48 430/5 | 52 600/4 | 49 400/4 | 55 700/6 |
| Moteur Cylindrée (cm³) Puissance (ch DIN à tr/min) Couple maxi (mkg à tr/min) Rapport volumétrique Alimentation Allumage | AV 4 cyl. transv. 1 124 55 à 5 800 9,1 à 3 200 9,4 à 1 carb. simple transistorisé | AV 4 cyl. transv. 1 116 58 à 5 700 8,9 à 3 000 9,2 à 1 carb. double transistorisé | AV 4 cyl. transv. 1 117 50 à 5 000 8,5 à 2 700 9,5 à 1 carb. simple classique | AV 4 cyl. transv. 1 196 54 à 5 600 9,2 à 2 200 9,2 à 1 carb. simple transistorisé | AV 4 cyl. transv. 1 124 50 à 4 800 8,4 à 2 800 9,7 à 1 carb. simple transistorisé | AV 4 cyl. transv. 1 108 47 à 5 250 8,2 à 2 500 9,5 à 1 carb. simple transistorisé | AV 4 cyl. transv. 1 272 55 à 5 200 9,7 à 3 400 9,5 à 1 carb. double transistorisé |
| Boîte de vit. / roues motrices Km/h à 1 000 tr/min : 4*/5* | 4 vit. / AV 34,02/ - | 5 vit. / AV 27,7/34,2 | 4 vit. / AV 31,80/ - | 4 vit. / AV 31,1/ - | 4 vit. / AV 32,68/ - | 4 vit. / AV 33,27/ - | 5 vit. / AV 27,65/33,31 |
| Suspension : roues indép. | AV / AR | AV / AR | AV / - | AV / - | AV / AR | AV / AR | AV / AR |
| Freins : à disques Assistance | AV oui | AV oui | AV oui | AV oui | AV oui | AV oui | AV oui |
| Direction Tours de volant/ Ø braquage | crémaillère 3,5/9,60 | crémaillère 4/9,40 | crémaillère 3,25/10,30 | crémaillère 3,75/10,0 | crémaillère 3,75/10,50 | crémaillère 3,75/10,25 | crémaillère 3,75/10,0 |
| Pneumatiques | 135/70 SR 13 | 155/70 SR 13 | 135 SR 13 | 145 SR 13 | 145 SR 13 | 145/70 R 13 S | 145 SR 13 |
| Dimensions / capacités Cx/SCx Long. x larg. (cm) Poids à vide (kg) Réservoir (litres) | 0,31/0,55 350 x 156 680 36 | 0,33/0,594 364 x 155 770 42 | 0,40/ - 371 x 158 753 40 | 0,36/0,619 362 x 153 744 42 | 0,35/0,61 370 x 156 775 50 | 0,35/0,612 359 x 158 742 43 | 0,38/0,65 365 x 158 770 42 |
| Habitabilité (cm) Larg. aux coudes AV/AR Dist. dossiers AV/AR Espace jambes AR | 135 x 144 64 16 | 132 x 130 63 20 | 127 x 127 67 20 | 128 x 135 61 15 | 131 x 126 66 20 | 136 x 134 64 20 | 133 x 135 62 15 |
| Coffre (dm³ valises Delsey) | 216 | 239 | 166 | 208 | 227 | 218 | 194 |
| PERFORMANCES | | | | | | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 155,8 | 153,5 | 144,8 | 145,8 | 145,6 | 144,5 | 153,5 |
| Accélérations (sec) 400/1 000 m 0 à 60 km/h 0 à 80 km/h 0 à 100 km/h 0 à 120 km/h | 18,5/34,9 5,2 8,4 13,2 20,0 | 19,2/36,1 5,4 9,4 14,8 23,3 | 20,0/37,8 6,2 10,3 15,7 25,6 | 18,9/35,9 5,4 9,0 14,0 22,2 | 19,8/37,5 6,4 10,2 16,0 26,0 | 20,0/38,0 6,2 10,3 16,8 27,4 | 19,3/36,2 6,0 9,5 15,0 23,2 |
| Reprises (sec) 40 à 100 km/h en 4* 80 à 120 km/h : 3*/4* * Avec boîte 5 vit. : 4*/5* | 23,6 11,8/20,3 | 20,6 17,3/25,6* | 26,6 16,3/24,6 | 19,6 12,5/17,7 | 28,0 17,9/28,0 | 28,0 15,3/26,1 | 20,7 16,5/24,1* |
| Boîte de vitesses Vit. maxi : 1*/2*/3* | 45/92/138 | 39/73/110 | 47/85/123 | 52/90/130 | 50/88/127 | 46/90/126 | 45/79/119 |
| Circuit Monthéry : temps Moyenne | 3'36"7 107,9 | 3'37"7 107,4 | 3'49" 102,1 | 3'39"5 106,6 | 3'48"8 102,2 | 3'45"8 103,6 | 3'37"4 107,6 |
| Niveau sonore (dBA) Au ralenti A 60 km/h A 60 km/h sur pavés A 90 km/h A 110 km/h A 130 km/h | 54 67 89 70 75 77 | 53 64 86 68 71 75 | 50 65 93 69 73 75 | 55 67 87 71 74 77 | 48 65 85 69 72 75 | 48 67 90 69 74 77 | 49 65 87 68 71 74 |
| Consommations (l/100) A 90 km/h (AAT/UTAC) A 120 km/h (AAT/AC) Circ. routier moy. 75 km/h (AAT) Circ. routier moy. 100 km/h (AAT) Autoroute moy. 125 km/h (AAT) Circuit urbain (AAT/UTAC) | 4,65/3,9 6,50/5,6 5,60 8,80 6,80 7,40/5,1 | 4,95/4,80 6,80/6,10 6,30 10,40 7,40 7,95/7,50 | 5,75/4,90 7,45/6,80 7,00 11,70 8,75 8,90/6,20 | 5,00/4,90 6,85/6,50 6,30 10,20 7,60 7,70/7,90 | 5,30/4,30 7,25/5,80 6,80 12,70 7,95 9,00/5,80 | 4,90/4,50 6,80/6,10 6,10 11,60 8,20 8,30/5,80 | 4,85/4,90 6,80/6,70 6,60 10,20 7,60 8,00/8,40 |



CITROËN AX 11 TRE : Qu'on le dise tout de suite : les inconditionnels du confort tel que Citroën l'a proposé jusqu'à maintenant – notamment grâce aux suspensions hydrauliques – éprouveront une petite déception. Non pas que l'AX donne dans le genre « *tape cul* », loin de là, mais pour les raisons évoquées plus haut (voiture légère, fixations de suspensions rigides, pneus relativement petits et normalement gonflés à 2 bars et qu'il ne faut absolument pas dégonfler), les trépidations sont manifestes dès que la chaussée se dégrade. Cela se traduit pas des vibrations dans le volant et même les sièges avec des résonances qui affectent également le bilan sonore de la voiture.

De ce point de vue, nous avons retrouvé les mêmes sensations qu'avec des prototypes de recherches de consommation minimum où les notions de confort passent après celles du meilleur rendement énergétique (EVE de Renault ou VERA de Peugeot). Il est vrai que l'AX doit certaines solutions à ECO 2 000, le véhicule de recherche économique de Citroën... Manifestement, sur cette voiture, on a privilégié la consommation et le comportement routier. Il n'empêche qu'en dehors de ce cas



particulier, les grands débattements contribuent à donner la sensation d'être bien porté. Disons, pour conclure, que les grandes amplitudes sont mieux absorbées que les sollicitations haute fréquence.

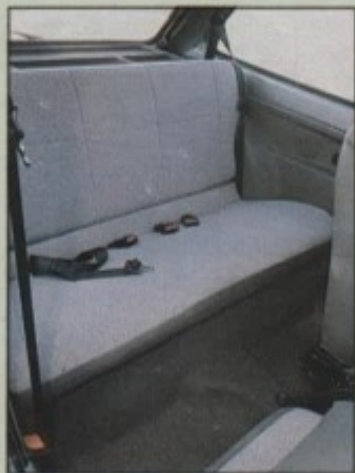
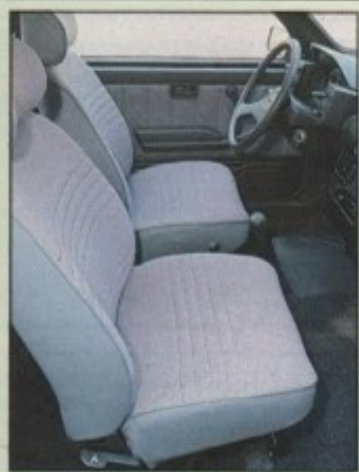
Les sièges maintiennent bien le corps, les dossiers sont assez hauts, mais leur cambrure trop accentuée gêne à la longue. Le réglage d'inclinaison par levier situé à l'extérieur n'est pas des plus pratique. A l'arrière, rien à dire concernant la largeur aux coudes qui, avec les évidements, atteint celle des grandes berlines ; la garde au toit est suffisante, la place pour les genoux, sans être extraordinaire, est acceptable si les passagers avant ne sont pas trop grands (recul insuffisant des sièges AV).

Côté bruit, l'AX est parmi les plus bruyantes des concurrentes de notre match, et l'on remarque quelques « grillons » de plastiques (crissement de certains assemblages), moins perceptibles cependant que dans la Renault 5. L'essuie-glace unique est efficace et ne laisse pas un angle mort trop important à gauche. Le lave-glace arrière est couplé avec l'essuie-glace : c'est bien et, de plus, il est à fonctionnement intermittent.

Le coffre, en position normale, offre un volume intéressant du fait qu'il n'est pas encombré par des éléments de suspension.

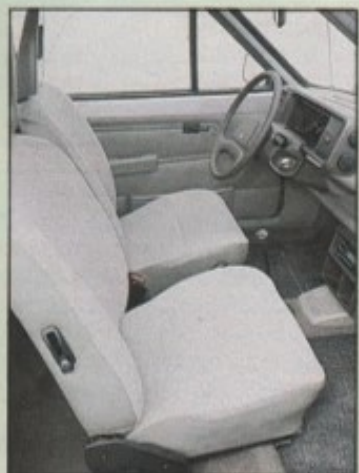


FIAT UNO 60 S : Lorsque l'on passe de l'AX à la Uno, on a l'impression de monter dans une grande voiture. Pourtant, les largeurs utiles intérieures sont légèrement inférieures, mais l'habitacle est plus long, les flancs moins inclinés et on est surtout assis plus haut, comme sur une chaise. Pas de problèmes d'accessibilité, même aux places arrière. Le système d'escamotage des sièges avant est même, à notre avis, un modèle du genre. Le confort général est bon (il s'améliore au fil des ans). On ressent parfois quelques mouvements de pompage qui affectent davantage la tenue de route que le confort en raison d'un amortissement peut-être insuffisant, les trépidations sont pratiquement absentes. La position de conduite est satisfaisante, les sièges sont bien dimensionnés, les appuis-tête à bonne hauteur. Pour régler les dossiers, un levier, au centre, qui, sans valoir une molette, est quand même pratique. L'insonorisation est bonne. Les commandes de phares sont discutables, de même que l'essuie-glace unique qui laisse un angle mort trop important à gauche. Sinon, bonne impression générale de finition et de qualité des matériaux employés.



FORD FIESTA 1,1 I : Si s'installer au volant ne pose guère de problèmes, on peut toutefois être surpris au premier contact par le décalage des pédales et de l'inclinaison transversale du volant, mais on s'y fait. Par contre, pour accéder aux places arrière, il faut savoir faire quelques contorsions, car seul le dossier se rabat, et la place est un peu plus mesurée que dans les autres voitures, notamment en largeur.

De même, malgré sa longueur supérieure de 20 cm à celle de l'AX, le coffre est nettement plus petit. C'est à ces détails que l'on mesure l'ancienneté de la conception. On apprécie pourtant la molette de réglage des dossiers, les sièges sont assez confortables, de même que la suspension sur des revêtements corrects. En effet, si les sollicitations sont importantes, le manque d'amortissement se fait ressentir et l'on est quelque peu « chahuté ». La filtration des trépidations est bonne, l'insonorisation est moyenne et, sur les pavés, des résonances de caisse sont nettement perçues. Rien à dire sur ce modèle bas de gamme à propos de la présentation plutôt flatteuse.



LA CITROEN AX FACE A SES RIVALES

FIAT UNO 60 S : Avec des solutions un peu moins élaborées que celles de l'AX, la Uno sait également bien se tenir sur la route. A l'avant, nous découvrons une suspension McPherson avec bras inférieur simple, tandis qu'à l'arrière les roues sont reliées par un essieu en profilé de tôle à effet torsionnel, les roues étant tirées grâce à de petits bras. C'est mieux qu'un essieu rigide, le compromis confort/comportement routier étant mieux assuré.

Ces caractéristiques font que nous avons affaire à une voiture naturellement sous-vireuse, dont le train avant a des réactions assez paresseuses. Disons que le tout est bien enveloppé et qu'en utilisation

courante le conducteur n'aura aucun effort à effectuer pour maintenir sa trajectoire. Par contre, en accentuant la cadence, la précision fait un peu défaut. L'équipement en pneumatiques est bon (155/70).

Il semble toutefois que, par rapport à nos premières impressions lors du lancement de la voiture, l'amortissement, sans doute pour améliorer le confort, a été légèrement adouci, ceci un peu au détriment du maintien.

Les freins présentent une course morte à la pédale, mais ils sont efficaces, et la direction offre un bon compromis entre douceur et précision.

FORD FIESTA 1,1 L : Nous évoquions l'ancienneté de la conception de la voiture à propos de la mécanique ; nous la retrouvons ici avec les suspensions. Le système McPherson qui est utilisé à l'avant, avec des composants relativement légers sur des attaches manquant de rigidité, fait que la trajectoire n'est pas assurée parfaitement en toutes circonstances. En fait, ce train avant, surtout si on le compare à la concurrence, est complètement dépassé.

Si la voiture est en appui sur une chaussée mauvaise, les roues « piochent » ; celle, intérieure, décroche et manque de motricité... avec seulement 50 ch à passer ! A tel point que l'on en ressent les

effets dans le volant. Certes, en utilisation courante, c'est moins flagrant, mais perceptible quand même. On pourrait accuser les pneus (des 135 de série 80), mais ils nous semblent suffisants en regard des prestations de la voiture. Conclusion : il vaut mieux ne pas brusquer la Fiesta si l'on veut s'éviter de mauvaises surprises.

La direction souffre évidemment du manque de rigueur du train avant, sa précision étant affectée par les variations assez importantes du guidage des roues. Les freins, en revanche, sont satisfaisants, mais, une fois encore, en raison des incertitudes de trajectoires procurées par le train avant, l'équilibre se trouve parfois compromis.

OPEL CORSA 1 200 VIVA : Un peu comme avec la Fiesta, mais en moins prononcé, on découvre un certain retard technique en matière de suspension par rapport aux concurrentes plus récentes. En gros, on retrouve le même schéma avec les mêmes inconvénients.

Le train avant manque de maintien sous forte sollicitation, la roue intérieure déleste et « pioche », moins cependant que sur la Fiesta. Sinon, dans des conditions courantes, la voiture se classe dans les « sous-vireuses rassurantes ». Il faut savoir pourtant que, si l'on accélère la cadence, l'essieu arrière peut alors se manifester également par des braquages induits pouvant affecter la trajectoire. La

dérive s'accroît alors sur l'arrière avec une tendance au tête-à-queue.

La direction offre deux aspects. Relativement ferme en manœuvres et avec un rappel assez fort, elle s'allège au fur et à mesure que la vitesse augmente, et se fait alors oublier. Un mot à propos des pneus qui équipaient notre voiture (Pirelli P4) : en les sollicitant fortement ils se sont dégradés, la gomme étant plutôt tendre : à l'inverse, ils étaient corrects sur sol mouillé. Les freins ont toute notre confiance, bonnes décélérations, bon équilibre, au prix peut-être d'un effort à la pédale un peu trop exigeant.

PEUGEOT 205 XL : Cette voiture a, dès le début, été cataloguée parmi les voitures sûres et sans histoire. Pourtant, son train avant est moins élaboré que celui de l'AX. C'est un McPherson inversé, la barre antiroulis qui assure la triangulation avec le bras inférieur étant située en arrière de l'essieu au lieu d'être en avant comme sur le principe McPherson d'origine. Seule la GTI a droit à un triangle inférieur. A l'arrière, par contre, c'est grosso modo la disposition de l'AX avec les barres de torsion transversales et les bras tirés.

Le maintien des roues avant, compte tenu de la puissance à transmettre, est correct. Si l'on ajoute le bon amortissement et l'accord

des trains avant et arrière, cette 205 peut, sans appréhension, être mise entre toutes les mains.

Le freinage est également satisfaisant, mais nous avons retrouvé cette tendance à bloquer en fin d'action. L'impression évoque celle que l'on éprouvait avec des freins à tambours qui engageaient. Ce n'est pas vraiment gênant, mais on se surprend à soulager la pédale en fin de freinage pour éviter le blocage des roues avant.

La direction est légère, précise ; seul un rappel un peu trop prononcé se manifeste en appui important ou avec une voiture chargée. Il est conseillé de maintenir fermement le volant dans ces circonstances.

RENAULT 5 QL : Bonne efficacité également dans ce domaine. Les suspensions sont très bien conçues avec, à l'avant, un système type McPherson avec triangle inférieur offrant un bon maintien général, tandis qu'à l'arrière on trouve des barres de torsion dans une configuration différente cependant de celle des AX et 205 mais les résultats sont très proches, avec même un léger plus procuré par la bonne dimension des pneus.

Toujours est-il qu'il faut pousser la R5 dans ses derniers retranchements pour la prendre en défaut. Et si nous avons pu obtenir un meilleur résultat qu'avec certaines de ses concurrentes légèrement

plus performantes sur le circuit routier, c'est grâce aux gains réalisés dans les virages. A la limite peut apparaître une légère dérive de l'arrière en levant le pied de l'accélérateur lorsque la voiture est en appui dans un virage. Ce phénomène peut également être provoqué par un freinage tardif à l'amorce d'un virage, la roue arrière délestée ayant tendance à se bloquer.

Sinon, les freins répondent parfaitement au service qu'on leur demande. L'effort à exercer sur la pédale est correct, l'équilibre est satisfaisant et l'on n'a pas à redouter de blocages intempestifs sur le mouillé. La direction manque un peu de netteté autour du point milieu.

VOLKSWAGEN POLO CL : Avec la Polo nous retrouvons un peu le sentiment que nous avons éprouvé avec la Fiesta et la Corsa par comparaison avec les dernières nouveautés. La conception a pris un coup de vieux au niveau des suspensions. Certes, les résultats restent encore très probants, mais certains détails comme l'accord de la direction avec la géométrie du train avant, une relative paresse dans les mises en appui, quelques réactions dans le volant, montrent qu'il y a mieux maintenant.

Le comportement de cette petite voiture reste cependant encore très

sain. Tout au plus pourrait-on être gêné par une sorte de « pompage » de la suspension avant. La direction, très légère, réagit très vivement autour du point milieu. Les petits coups de volant intempestifs doivent être évités car ils provoquent aussitôt des louvoiements parfois surprenants, mais en contrepartie on appréciera la facilité avec laquelle on se faufile dans une place de stationnement.

Les freins sont agréables à utiliser ; pour un effort bien calculé on obtient de bons ralentissements, la voiture conservant son équilibre, même sous forte décélération.

commande de boîte de vitesses ne pose aucun problème. Tout ceci concourt à l'excellent plaisir de conduite que procure la nouvelle petite Citroën.

Compte tenu de son aérodynamique et de son poids réduit, il aurait été étonnant que l'AX 14 soit gourmande. Mais de là à battre tous les records !...

En effet, il est tout à fait possible de consommer 5 litres aux 100 km sur route en conduisant paisiblement : c'est déjà une belle performance à laquelle contribue pour sa part le nouveau moteur 1 360 cm³ élaboré par Citroën. Sur autoroute, la consommation ne dépasse pas 7 l et l'on reste très facilement sous les 8 l en ville. Enfin, à allure soutenue, on se limite aussi facilement en-dessous des 8 l/100.

Nous avions de bonnes références en ce domaine (Opel Corsa GT, R 5 GTL, 205 XR) : elles sont toutes battues par l'AX 14 qui, de plus, se révèle une redoutable



concurrente sur le plan des performances. Vitesse maxi très correcte, bonnes accélérations et, surtout, excellentes reprises, même sur les rapports supérieurs.

Fidèle à la tradition Citroën, l'AX est confortable.

L'AX n'a pas de suspension hydro-pneumatique, mais grâce à ses grands débattements elle apparaît aussi confortable que sa grande sœur, la BX, à l'exception peut-être du nivellement des petites inégalités de la chaussée que l'on ressent d'ailleurs beaucoup plus conducteur seul à bord qu'en charge.

Contribuent également au confort : la bonne insonorisation - mécanique et bruits aérodynamiques -, les sièges avant généreux ainsi que la largeur de l'habitacle, supérieure à ce que l'on rencontre habituellement sur une voiture de ce gabarit. Mais il faut critiquer le recul limité du siège conducteur qui compromet la position de conduite des « plus de 1,80 m », l'accès aux places AR rendu difficile par le fait que le siège ne se déplace pas vers l'avant comme sur une R5 ou une 205, ainsi que la transformation du compartiment arrière peu logique puisque l'assise de la banquette ne se relève pas, et que subsiste la fixation inférieure des dossiers très proéminente au beau milieu de la surface de chargement. De plus, si la place

réservée aux passagers AR est correcte en largeur, elle se révèle un peu juste pour les jambes, car l'assise de la banquette est généreuse.

Tous ces problèmes ne sont pas rédhibitoires et devraient être résolus facilement, de même que les ennuis que nous avons rencontrés sur notre voiture d'essai - du moins faut-il l'espérer ! Il est, en effet, regrettable que l'AX soit victime d'infiltrations d'eau à l'avant (pieds de pare-brise) dès qu'il pleut ou que l'on passe au lavage...

Le bilan global est, néanmoins, positif pour l'AX 14 T2S. Dans cette catégorie où les valeurs et les références sont bien établies, elle fait figure de trouble-fête. D'autant plus que son prix est compétitif par rapport à celui d'une 205 XR ou d'une R5 TSE, moins bien équipées. L'Opel Corsa GT reste toutefois plus intéressante de ce point de vue. La Citroën AX 14 T2S est donc une réussite sur le plan dynamique (comportement, direction, freinage), de l'agrément avec un aspect économique non négligeable (prix, consommation et entretien). Il ne lui reste plus qu'à séduire le public. Et plus particulièrement les femmes puisqu'elles représentent un pourcentage élevé parmi cette catégorie d'acheteurs. Pour cela, la silhouette de l'AX sera-t-elle un atout déterminant ? **F. CARDON**

PERFORMANCES

| | |
|--|-------------|
| • Vitesse maxi (km/h) : | 165,5 |
| Vitesse lue | 170 |
| Régime (tr/mn) | 4 850 |
| • Accélérations (sec.) : | |
| 400 m D.A. | 18,0 |
| 1 000 m D.A. | 33,8 |
| 0 à 60 km/h | 5,3 |
| 0 à 80 km/h | 8,2 |
| 0 à 100 km/h | 12,6 |
| 0 à 120 km/h | 18,1 |
| 0 à 140 km/h | 28,0 |
| • Reprises (sec.) : | |
| 40 à 100 km/h en 4 ^e | 13,8 |
| 40 à 100 km/h en 5 ^e | 18,7 |
| 80 à 100 km/h en 3 ^e | 4,3 |
| 80 à 100 km/h en 4 ^e | 5,2 |
| 80 à 100 km/h en 5 ^e | 7,0 |
| 80 à 120 km/h en 3 ^e | 9,9 |
| 80 à 120 km/h en 4 ^e | 11,1 |
| 80 à 120 km/h en 5 ^e | 14,8 |
| • Boîte de vitesses : | |
| Régime maxi (tr/mn) | 6 000 |
| Vit. maxi (km/h) en 1 ^{re} | 51 |
| 2 ^e | 89 |
| 3 ^e | 128 |
| 4 ^e | 160 (5 800) |
| • Circuit de Montlhéry (6,5 km) : | |
| Meilleur tour | 3'24"4 |
| Moyenne (km/h) | 114,5 |
| • Niveau sonore (dB/A) : | |
| Au ralenti | 51 |
| A 60 km/h | 68 |
| A 60 km/h sur pavés | 92 |
| A 90 km/h | 72 |
| A 110 km/h | 74 |
| A 130 km/h | 76 |

TECHNIQUE

• **Moteur :** AV 4 cyl. transv. ; 1 360 cm³ (75 x 77 mm) ; 65 ch DIN (47 kW) à 5 400 tr/mn ; couple maxi : 11,5 mkg (111 Nm) à 3 000 tr/mn ; rapp. volum. : 9,3/1 (carburant : super) ; bloc moteur en fonte ; culasse alliage léger ; arbre à cames en tête (courroie) ; carburateur Weber Ø 34 ; allumage transistorisé.

• **Transmission :** roues AV motrices ; boîte 5 vitesses ; vit. pour 1 000 tr/mn en 4^e-5^e : 27,6/34,1 km/h.

• **Suspension :** roues AV et AR indép. ; AV : pseudo McPherson (triangle inf.) ; AR : bras tirés, barres de torsion transv. ; barre anti-roulis AV.

• **Freins :** double circuit en X ; disques AV ; tambours AR ; assistance à dépression ; régulateur AR asservi à la charge.

• **Direction :** crémaillère ; 3,15 tours de volant (Ø : 370 mm) ; diam. de braquage (entre murs) : 10,5 m.

• **Pneumatiques :** 155/70 SR 13 (Michelin MXL sur voiture essayée) ; jantes 4,5 B 13.

• **Dimensions :** long. : 349,5 cm ; larg. : 155,5 cm ; haut. : 135,5 cm ; empattement : 228,5 cm ; voies AV/AR : 137/129 cm ; poids à vide : 720 kg ; charge utile : 420 kg ; poids maxi remorquable freiné/non freiné : 700/350 kg ; Cx/SCx : 0,32/0,56.

Réservoir : 43 litres.

• **Habitabilité :** larg. aux coudes AV/AR : 135/129 cm (144 cm à l'AR en tenant compte des évidements latéraux) ; garde sur sièges AV/AR : 91/87 cm ; distance dossiers AV-AR (mini/moy./maxi) : 59/64/78 cm ; espace moyen jambes à l'AR : 16 cm.

• **Coffre :** larg. : 107 cm ; prof. : 55/130 cm (banquette rabattue) ; haut. : 40/77 cm (sans tablette) ; volume AAT : 216 (valises Delsey)/814 dm³ (banquette rabattue) ; seuil à 60 cm du sol.



CONSOMMATION (l/100 km)

| | |
|---------------------------------|---------|
| • A vitesse stabilisée : | |
| 90 km/h : AAT/ECE | 4,7/4,2 |
| 120 km/h : AAT/ECE | 6,5/6,0 |
| • Routier Montlhéry : | |
| Moyenne 75 km/h : AAT | 5,4 |
| Moyenne 100 km/h : AAT | 8,1 |
| • Autoroute : | |
| Moyenne 125 km/h : AAT | 6,8 |
| • Ville : AAT/ECE | 7,8/6,9 |

POUR

- Consommation
- Comportement routier
- Maniabilité
- Direction
- Freinage
- Phares
- Essuie-glace

CONTRE

- Accès places AR
- Transformation siège AR
- Roulis important
- Bruits roulement

PRIX : 65 000 F

Puissance fiscale : 5 CV

Options :

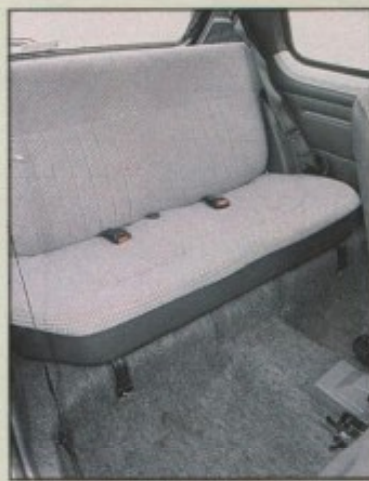
| | |
|---------------------|---------|
| Peinture métallisée | 1 300 F |
| Roues aluminium | 1 800 F |
| Vitres teintées | 750 F |

LA CITROËN AX FACE A SES RIVALES



OPEL CORSA 1200 VIVA : Contrairement à la Fiesta qui paraît plus « moëlleuse » en comparaison, (tout est relatif), la Corsa porte en elle toute la rigueur germanique traditionnelle avec ce que cela représente de fermeté dans la conception des sièges ou dans les réactions de suspension. Certes, ce n'est pas forcément un défaut, car on ne peut pas parler réellement d'inconfort. C'est une autre école qui, d'ailleurs, a ses adeptes, et il faut reconnaître que, sur de bons revêtements, on s'en accommode.

On se sent bien au volant, il est facile de trouver la bonne position, les glissières courbes, (autre « plus » dont certains constructeurs devraient s'inspirer) arrangeant bien les choses. En revanche, l'accès aux places arrière, comme sur toutes les voitures dont seul le dossier avant se replie, n'est pas commode. Rien à dire pour l'aménagement du compartiment arrière. La banquette se replie d'un seul tenant et ensuite le dossier se rabat sans difficultés. Le dossier peut même se déposer sans effort. Essuie-glace corrects, sans intermittence sur cette version et, plus gênant, l'absence d'essuie-glace arrière.



PEUGEOT 205 XL : En matière de confort, la 205 a toujours constitué une référence, souvent à égalité d'ailleurs avec la R 5, un peu plus moëlleuse dans ses réactions. De bons accords de suspension et un amortissement bien adapté (cette 205 pèse près de 100 kg de plus que l'AX, ce qui facilite les choses) font que l'on se sent bien porté. Pas trop de trépidations, une insonorisation efficace que seuls viennent troubler à certaines allures les fameux bruits de « triplette », ces sifflements d'engrenages que l'AX ne connaît pas avec son nouveau moteur et la boîte de vitesses séparée.

Des sièges offrant un bon maintien et une consistance bien étudiée font que les longues étapes peuvent être envisagées sans crainte de fatigue exagérée. Le dégagement des sièges avant, sans valoir celui de la Uno, permet un accès normal aux places arrière.

Un bon point pour les commandes simples et fonctionnelles. Essuie-glace corrects, mais option pratiquement obligatoire pour l'essuie-glace arrière.



RENAULT 5 QL : Ici également, avec un léger cran au-dessus par rapport à la 205, on découvre un bon compromis de suspension qui concilie confort et comportement routier. Les grandes amplitudes sont bien amorties et l'on ne ressent pas trop de vibrations.

L'espace réservé aux passagers n'est pas mesuré tant en largeur qu'en longueur. Grand ou petit, chacun trouve une bonne position de conduite. L'accès aux places arrière se fait sans trop de difficultés, grâce au basculement des sièges vers l'avant. Le bilan sonore, par contre, n'est pas parmi les meilleurs, la mécanique étant relativement bruyante, et les pavés et chaussées dégradées donnent lieu à des résonances très marquées. On est aussi agacé par tous ces petits grincements des nombreux éléments en plastique de l'aménagement intérieur et de la planche de bord qui font penser à un manque de finition. Les teintes claires de l'intérieur procurent une bonne luminosité de l'habitacle mais, certaines couleurs sont d'un goût... discutable. Le basculement de la banquette arrière est moyen, surtout parce que la structure n'a pas d'armature.



VOLKSWAGEN POLO CL : Une analogie avec la Corsa : des sièges très fermes. Cela, dès que l'on s'installe au volant. Mais cette constatation faite, on se sent finalement bien maintenu et l'on apprécie la bonne position de conduite. La suspension n'offre pas le compromis d'une 205, d'une R 5 ou de l'AX (trépidations en moins), mais elle n'est pas à franchement parler inconfortable. Sur des routes avec bon revêtement, les passagers seront satisfaits. Seules se manifestent sèchement les saignées ou les nids de poule comme avec l'AX Citroën.

Le réglage des dossiers avant s'effectue aisément, mais l'accès aux places arrière est loin d'être pratique. Pour dégager le plancher arrière, la banquette s'escamote sans difficulté en deux parties égales. Il est vrai qu'il s'agit ici d'un modèle haut de gamme. Cela se retrouve aussi dans l'équipement, dans la finition et la présentation qui sont exemplaires pour une voiture de cette catégorie. Il en résulte un très bon bilan sonore, la Polo étant parmi les plus silencieuses de notre confrontation, avec la 205 et la Uno.



**L'ACTION
AUTOMOBILE
ET TOURISTIQUE**

SALON

MATCH

CITROËN AX 11

CONTRE

**RENAULT 5 . VW POLO . PEUGEOT 205
FIAT UNO . OPEL CORSA . FORD FIESTA**



ESSAIS "87"
PEUGEOT 505 V6 et 205 GTI 130
CITROËN AX 14

18 F

N° 304 • OCTOBRE 1986

Belgique 135 FB • Suisse 5 FS • Espagne 515 Ptas • Maroc 24 Dh.

M - 1009-304-18 F

CITROEN AX 11 TRE : « Jolie », « mignonne », « bien dessinée », « agréable à regarder », « sympa ». Les qualificatifs ne manquent pas lorsqu'on la découvre pour la première fois. Pourtant, il faut y regarder à deux fois car, curieusement, elle passe souvent inaperçue. Ce n'est qu'au deuxième abord... Il n'est pas facile de créer une petite voiture qui soit à la fois agréable à contempler, qui offre un bon Cx (c'est primordial à notre époque, même si à notre avis cela s'impose moins sur une voiture à vocation surtout urbaine), et qui soit habitable.

Citroën semble y être bien parvenu. En y ajoutant un argument de poids... si l'on peut dire : la voiture est très légère, elle rend de 60 à près de 100 kg à la concurrence, ce qui est énorme. Il n'y a pas à dire, sur le plan de la conception, elle représente une nouvelle génération (voir notre article consacré à ce sujet).

Avec notre 11 TRE – le haut de gamme dans cette cylindrée – l'aspect extérieur n'est pas trop dépourvu ; il y a même de petites protections de flanc. L'avant, très plongeant, est du goût de tous, l'arrière avec son petit décrochement dans le pare-chocs destiné à abaisser le seuil, mais qui ne le supprime pas, est plus discuté. Pare-chocs en plastique assez mou (ce n'est pas bon pour l'aspect finition), enjoliveurs de roues en plastique nécessitant des doigts de fée pour atteindre la valve... Mais qui (malheureusement) vérifie les pressions ? Les projecteurs sont de bonnes dimensions et très efficaces. Par contre, nous n'avons pas droit au feu arrière de brouillard ! Glissez-vous sous le volant (c'est le cas de le dire pour nous autres qui sommes de grande taille) et vous serez surpris de trouver la jante du volant sur vos genoux. Mais on arrive, à la longue, à trouver sa place même si le recul du siège est notoirement insuffisant. L'assise serait-elle trop haute ? Une glissière courbe (comme sur la Corsa) arrangerait les choses. Quant au pied gauche, il cherche toujours sa place, gêné qu'il est par le passage de roue. Mais une très bonne largeur aux coudes. Les tissus sont corrects, même s'ils donnent parfois dans les gris. La planche de bord est simple, mais fonctionnelle.

Beaucoup de bacs de rangements, de tablettes et même un porte-bouteille dans chaque porte. En revanche, pour l'aménagement arrière : à revoir ! Les deux dossiers se rabattent simplement, la banquette restant en place ; elle peut se déposer, mais il n'y a pas de protection en dessous. Avec les dossiers rabattus, il y a deux plans de charge et si on les démonte, où les mettre ?

Un dernier point à propos du « look » : les pneus sont trop petits, et l'aspect « gringalette » de la voiture n'échappera à personne ; d'autant que cette petite dimension de pneus a des répercussions sur le comportement de la voiture. Nous en reparlerons plus loin.



CITROËN AX 14 Tzs



LA TROUBLE-FÊTE

Par son gabarit réduit, on penserait l'AX plutôt destinée à un usage urbain, mais la version 14 prouve le contraire. Son aérodynamisme et sa légèreté, associées à un moteur alerte, en font une voiture réellement polyvalente. Sera-t-elle ainsi perçue par la clientèle ?

Ceux qui attendaient l'AX comme la première « compacte mono-corps » doivent être déçus. Moins « avant-gardiste » qu'on ne le prétend, sa ligne marie quand même parfaitement un certain modernisme avec une identité « maison » assez marquée. Plus basse et plus large que ses concurrentes, l'AX

n'a pratiquement pas de porte-à-faux, dispose d'un capot AV très court et plongeant, ainsi que d'importantes surfaces vitrées. Nous la trouvons très réussie. Nous serons plus réservés quant à la présentation intérieure. Rien à dire du choix des tissus ni de l'agencement de l'ensemble mais

la planche de bord trop « Citroën » ne va peut-être pas plaire à tout le monde. Cela étant, un bon point pour l'emplacement des bouteilles dans les portes : c'est très pratique.

La finition Tzs – le plus haut niveau d'équipement – offre en série : 2 appuie-tête AV, compte-tours, banquette AR rabattable par moitié, essuie/lave-vitre AR, feux de brouillard, lève-vitres AV électriques (mal placés), montre digitale, phares à iode, pré-équipement radio et vitres AR entrouvrables (compas).

Avec son aérodynamisme record et 65 ch pour seulement 720 kg, l'AX 14 offre d'étonnantes qualités dynamiques.

Dès les premiers kilomètres, l'AX nous a séduit par son agrément. Le moteur est vivant, reprenant avec vigueur sur chacun des rapports de boîte, ce qui rend la



| EQUIPEMENTS | | | | | | | |
|---------------------------|----------------------|------------------|---------------------|-------------------|-------------------|------------------|---------------|
| MARQUE | CITROËN AX 11 TRE | FIAT UNO 60 S | FORD FIESTA 1.11 | OPEL CORSA 1.2 | PEUGEOT 205 XL | RENAULT 5 GL | VW POLO CL |
| CONDUITE | | | | | | | |
| Essuie-glace | 2 vit. | 2 vit. | 2 vit. | 2 vit. | 2 vit. | 2 vit. | 2 vit. |
| balayage intermit. | • (5") | • (5") | - | - | - | - | • (8") |
| lave glace couplé | - | - | - | - | - | - | • (4 bat.) |
| efficacité | TB | M | B | B | B | B | B |
| surface balayée | B | M | B | B | B | B | B |
| Essuie-glace AR | • | • | • | • | • | • | • |
| balayage intermit. | • | contl. | contl. | - | - | - | • |
| lave glace couplé | • (4 bat.) | - | • (contin.) | - | - | - | • (4 bat.) |
| Phares | | | | | | | |
| commande | TB | M | M | B | B | B | M |
| efficacité | TB | B | M | B | B | B | M |
| à iode | • H4 | - | - | • H4 | - | - | • H4 |
| réglage en hauteur | sous capot | sous capot | - | - | sous capot | sous capot | - |
| appel/bref | route/- | route/• | route/• | route/• | route/- | route/- | route/- |
| Feu (x) AR brouillard | - | 2 | - | - | - | - | 1 |
| Feu (x) de recul | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| TABEAU DE BORD | | | | | | | |
| Totals. partiel. | • | • | - | • | - | • | • |
| Compte-tours | - | - | - | - | - | - | - |
| Thermomètre eau | - | - | • | • | - | - | • |
| Montre | analog. | analog. | - | - | - | analog. | analog. |
| Voyants | | | | | | | |
| starter | • | • | • | • | • | • | autom. |
| frein à main | • | • | • | • | • | • | • |
| usure plaquettes | • | - | - | - | • | - | - |
| temp. eau | • | - | - | - | • | - | • |
| pression huile | • | • | • | • | • | • | • |
| charge batterie | • | • | - | • | • | • | - |
| réserve essence | • | • | - | • | • | • | - |
| lunette AR chauff. | • | • | • (Autom.) | • | • | • | • /P |
| Veilleuses | • | • | - | • | • | • | - |
| Croisement | • | - | - | - | • | • | - |
| SERVICE | | | | | | | |
| Condamnation réservoir | - | clé | clé | clé | - | clé/trappe | clé/trappe |
| Roue de secours | sous plancher AR | fond coffre | fond coffre | fond coffre | sous plancher AR | sous plancher AR | fond coffre |
| Cric. (usage) | B | M | B | B | B | TB | B |
| Banquette AR rabattable | 1/2-1/2/M | 1/1/TB | 1/1/B | 1/1/B | 1/1/TB | 1/1/M | 1/2-1/2/TE |
| ouverture porte AR | clé | int. + bout. | clé | clé | clé + bout. | clé + bout. | clé + bout. |
| accès | | | | | | | |
| roue de secours | B | P | P | P | B | B | P |
| jauge huile | TB | M | B | B | B | B | B |
| fusibles | B | M | B | B | B | B | P |
| remplissage huile | TB | M | B | B | B | B | TB |
| Nombre de clés | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| SECURITE / CONFORT | | | | | | | |
| Ceint. AR enrouleur | - | • | • | • | - | - | • |
| Régl. sièges AV | M | B | B | TB | B | B | B |
| inclin. | • /M | • /B | • /TB | • /B | • /B | • /B | • /TB |
| hauteur | • | - | - | • | - | - | - |
| mémoire réglages | - | - | - | - | - | - | - |
| Sièges AV couchettes | - | • | • | • | - | - | • |
| Acôtés places AR | P | TB | P | P | B | B | P |
| Climatisation | B | B | B | B | B | B | B |
| commandes | B | B | B | M | B | B | B |
| efficacité | B | B | B | B | B | B | B |
| aération | M | TB | M | M | B | M | M |
| Boîte à gants | • /TB | • /B | - | • /B | - | - | • /B |
| avec serrure | - | - | - | - | - | - | - |
| Vide-poches | | | | | | | |
| dans portes | • /2 | • /2 | • /2 | • /2 | • /1 | • /2 | • /2 |
| central | • | - | • | • | • | - | • |
| Tablettes | 2 | - | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 (G) |
| sous t. de bord | | | | | | | |
| Appui-tête | AV | AV | AV | AV | - | - | AV |
| réglable hau. | • /P | • /B | • /B | - | - | - | • /B |
| Vitres teintées | • | - | - | - | - | - | - |
| Glaces électriques | • | - | - | - | - | - | - |
| Glaces arrière | compas | compas | fixes | fixes | fixes | fixes | fixes |
| Réto extér. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| régl. intér. | 1 | 1 | - | - | - | - | 2 |
| Poignées de maintien | 1 | 3 | 1 | 3 | - | 3 | 1 |
| Plafonniers | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Pare-soleil orient. | • | • | - | • | • | • | • |
| Miroir courtoisie | • | • | - | • | • | • | • |
| Allume-cigares | • | • | - | • | • | • | • |
| Cendriers(s) | 1 AV/1 AR | 1 AV/1 AR | 1 AV/1 AR | 1 AV/2 AR | 1 AV/- | 1 AV/1 AR | 1 AV/1 AR |
| Eclairage coffre | • | - | - | - | - | - | - |
| moteur | - | - | - | - | - | - | - |
| Garniture plancher | tapis | tapis | tapis | moquette | tapis | tapis | moquette |
| coffre | tapis | tapis | tapis | tapis | plastique | tapis | plastique |

T.B. = très bien, B. = bien, M. = moyen, P. = passable, * glissières courbes.

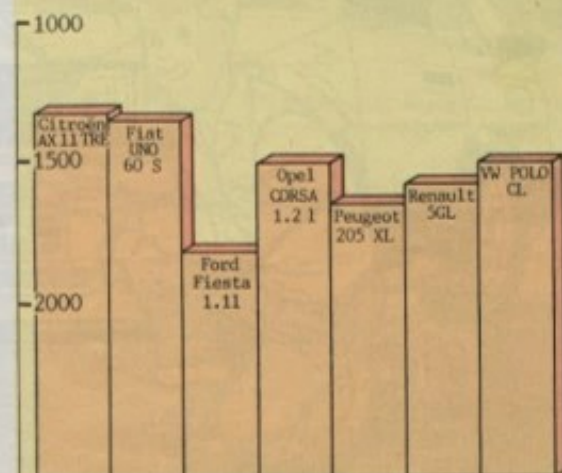
CONCLUSION



Alors, pour Citroën, pari gagné ? Il est encore trop tôt pour le dire, mais il est certain que l'AX a tout pour venir disputer les premières places de notre marché aux R 5 et 205, même si, contrairement aux dires du constructeur, les prix proposés ne sont pas aussi compétitifs qu'on voulait bien nous le faire croire, prix qui nous ont fait sélectionner comme concurrentes de notre match des voitures de milieu ou de bas de gamme.

En fait, l'AX va se retrouver sensiblement à égalité avec ses concurrentes françaises de niveau équivalent, même si elle est proposée quelques centaines de francs moins cher. C'est toutefois sans compter avec la concurrence étrangère qui propose en matière d'équipements et de présentation, autant sinon plus pour des prix nettement inférieurs. C'est un point qui, plus qu'il n'y paraît, est loin d'être négligé par l'acheteur potentiel. →

INDICE DE SATISFACTION



L'indice de satisfaction représente le rapport entre le prix de la voiture essayée et le nombre de volets attribués (prix du volant A.A.T.).

LA CITROEN AX FACE A SES RIVALES

FIAT UNO 60 S :

C'est la seule trois portes disponible dans cette cylindrée chez Fiat. Ce n'est pas, paraît-il, la plus demandée, mais c'est toujours comme cela quand il s'agit de modèles intéressants.

Le client, sous la pression du vendeur, se laisse séduire par la cinq portes pas toujours indispensable, mais certainement plus lucrative pour lui ! Quoi qu'il en soit, voilà une voiture qui, parmi les « petites », fait figure de grande.

Ce n'est pourtant ni la plus longue, ni la plus large, mais sa forme « cubique » à bords arrondis ménage beaucoup de volume intérieur, et l'on ne peut que louer la façon dont a été pensé l'aménagement arrière, notamment l'accès, grâce au basculement vers l'avant des sièges avant.

La présentation générale est de qualité, de même que la finition. Quant à l'équipement, il comporte tout l'indispensable et même un peu plus, car l'essuie-glace arrière est de série, de même que les deux feux arrière de brouillard. Un modèle finalement bien équipé.

FORD FIESTA 1,1 L : C'est la moins chère des voitures de notre confrontation. Cela se retrouve, notamment en ce qui concerne l'équipement qui correspond à la Super Festival en ce sens qu'elle dispose en série de l'indispensable essuie-glace arrière et des non moins indispensables appuie-tête avant. Mais cela excepté, il ne reste pas grand-chose. Les fumeurs ne devront pas oublier leur briquet, pas de boîte à gants, ni même de miroir de courtoisie, mesdames !

L'ensemble est assez bien présenté dans des tons et des matières plastiques procurant un effet certain. Un détail que l'on rencontre malheureusement peu souvent et qui, pourtant, est très pratique : c'est l'extinction automatique de la lunette arrière dégivrante.

Il faut dire cependant qu'avec cette motorisation, la version Ghia super équipée et dotée d'une boîte 5 vitesses coûte 56 500 F avec, dans cette fourchette,

deux autres versions proposées à des prix intermédiaires que nous aurions pu choisir si elles avaient été disponibles.

La ligne de la Fiesta commence à dater.



OPEL CORSA 1200 VIVA : La également, comme avec la Fiesta, nous aurions pu nous tourner vers des versions 1200 mieux équipées : la GL, ou même GLS qui ne vaut que 52 940 F et qui restait concurrentielle face à l'AX. Elles n'étaient malheureusement pas disponibles non plus.

Il n'empêche que cette version n'est pas trop dépouillée, malgré tout, même si l'on ressent à l'intérieur une relative fadeur. La Corsa Viva n'est pas une aguicheuse, c'est une voiture sage, fonctionnelle, et nous soulignerons comme pour les autres, l'absence d'essuie-glace arrière indispensable pour des raisons évidentes de sécurité.

Au niveau des aménagements, si l'accès aux places arrière n'est pas meilleur, on apprécie les glissières courbes des sièges avant qui permettent d'abaisser l'assise quant on les recule. Merci pour la place

laissée aux genoux sous le volant. De même, voilà un aménagement du compartiment AR bien pensé avec un maniement aisé de la banquette et des dossiers rabattables.



PEUGEOT 205 XL : Face à l'AX parée de toutes les vertus de la technique moderne, la 205 va-t-elle souffrir ? Nous n'en sommes pas si sûrs. Lorsqu'on passe d'une voiture à l'autre, on a l'impression qu'elles ne font pas partie de la même catégorie, et pourtant... L'AX semble tout de légèreté, avec un aspect pétillant et jeune ; la 205 fait déjà plus rangée, plus posée. Pourquoi n'y aurait-il pas place pour les deux tendances ?

Dépassée sur le plan mécanique, elle se rattrape sur celui du confort et de la présentation générale de bon aloi pour un modèle de bas de gamme. Sa carrosserie n'a pas encore pris une ride, et si l'on note quelques lacunes en matière d'équipement (vu son prix qui n'est pas des plus favorables), on a la demi-consolation de pouvoir corriger le tir, moyennant finances évidemment... C'est le cas de l'essuie-glace



arrière, des appuie-tête, mais rien n'est prévu pour le feu arrière de brouillard.

Il reste que la 205 est une voiture dans laquelle on se sent bien et où l'on dispose d'un espace suffisant.

RENAULT 5 GL :

Elle reste en-dessous de la barre des 50 000 F et, un peu comme la 205 mais avec des arguments de prix plus favorables, elle va devoir se battre face à l'AX. Elle suscite

moins l'achat « passion » qu'une 205 ; elle représente en revanche souvent l'achat « réflexe », car elle symbolise pour beaucoup « LA » petite voiture faite pour rouler, un point c'est tout !

La encore, dans cette version, il faut s'attendre au strict nécessaire mais, contrairement à certaines étrangères, en passant à la GTL pour l'équipement, on dépasse le prix de l'AX (56 300 F). Il faut donc regretter l'absence d'éléments essentiels tels l'essuie-vitre arrière (supplément), les appuie-tête ou le feu arrière de brouillard (non prévus). La sécurité ne devrait donc pas être réservée aux voitures chères.

L'aménagement intérieur est assez bien conçu ; un effort a été fait pour permettre un accès aux places arrière sans trop de difficultés, sans atteindre pour autant l'aisance qu'offre la Uno.



VOLKSWAGEN POLO CL : Contrairement aux autres modèles de cette confrontation, la Polo se présente ici dans sa version haut de gamme, soit sensiblement au prix de l'AX. C'est dire qu'en matière d'équipement et de présentation les deux voitures sont très voisines. On peut même dire que, sur ce plan, elles sont à égalité.

Il n'empêche qu'ici encore nous avons affaire à deux tendances différentes, voire opposées : la Polo semble plus cossue et fait davantage penser à une voiture plus grosse qu'elle n'est. Autant l'habitacle de l'AX engendre la joie de vivre, autant celui de la Polo fait posé, sérieux, ennuyeux même. Question de teintes et de goût. Mais il n'y a rien à dire à propos de la présentation et de la finition. C'est conforme à la réputation de la marque. Ce petit coach a une tête bien à lui, ce qui lui a valu quelques tergiversations avant qu'il ne s'impose.

Il est bien entré dans les mœurs maintenant. L'aménagement arrière ne facilite pas l'accès, d'autant que les portes ne sont pas très grandes... la conception commence à dater.





conduite plus facile et plus sûre, car dépasser ne pose jamais de problèmes. De plus, la 5^e vitesse peut être conservée dans les rampes d'autoroute sans que la voiture perde son élan. La tenue de route est à la hauteur. Correctement chaussée, l'AX 14 se révèle saine en toutes circons-

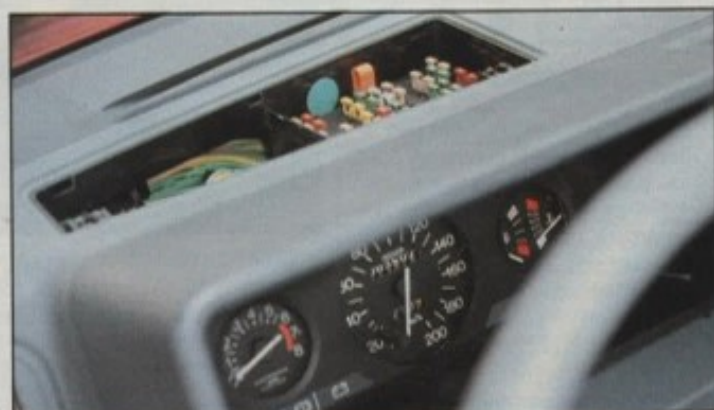
tances, même sur route mouillée ou dégradée. Et, bien qu'elle ne soit pas faite pour cela, nous l'avons poussée dans ses derniers retranchements. La suspension se montre alors très souple, laissant l'AX prendre en virage des angles de roulis importants. C'est surprenant de trouver sur une voiture mo-

derne de tels débats alors que la tendance générale est inverse. Enfin, le freinage se montre excellent, avec une bonne répartition AV/AR et des distances d'arrêt très réduites.

Bien qu'elle braque moins que les autres versions (10/11), l'AX 14

se montre quand même très maniable en circulation urbaine. Son gabarit réduit est un atout indéniable pour se faufiler comme pour se garer.

Sur route, sa compacité se traduit par une réelle vivacité. La direction est douce, précise, et la



Placés où ils sont, changer les fusibles est un jeu d'enfant.

H. PESCAROLO La « différence » Citroën

Avant la crise, les stylistes pouvaient donner libre cours à leur imagination. Devant une feuille blanche, ils n'avaient pratiquement aucune contrainte. Un cahier des charges définissait la taille et le genre du futur véhicule, le reste ne dépendait que de leur talent. Chaque fois que Citroën présentait une nouvelle voiture, c'était une révolution. Souvenez-vous des remous provoqués par la « Traction », puis par la « 2 CV », et enfin par la « DS ». Les temps ont changé.

Maintenant la seule et unique contrainte d'un bureau d'études se résume en un seul mot : économie. Sur ce nouveau terrain, la compétition commerciale est telle que les constructeurs sont obligés de faire preuve d'imagination. Sans en avoir l'air, l'AX permet à Citroën de renouer avec son passé « révolutionnaire ». Malheureusement c'est beaucoup moins visible.

Quand j'ai rejoint mes collègues des essais de l'AAT, ils avaient plusieurs petites voitures. François m'a proposé de prendre le volant de l'AX. Je dois vous avouer qu'il m'a fallu quelques instants pour savoir vers quel véhicule me diriger ! Pourtant, avec son nouveau modèle, Citroën bat tous les records : moins de 5 litres d'essence aux 100 km. Pour atteindre cet objectif, il a

fallu consacrer plus de 1 milliard de frais d'études ; recherche aérodynamique : le Cx de 0,32 n'a encore jamais été atteint dans cette catégorie ; technologique : grâce à l'utilisation de nouveaux matériaux, le poids n'est que de 720 kg. Le moteur fait appel, lui aussi, aux techniques les plus modernes.

Au volant de l'AX 14, j'ai découvert une petite voiture très brillante. Voiture à tout faire par excellence, vive et nerveuse, sa petite taille pourrait laisser croire qu'elle est plutôt destinée à la ville. Mais son remarquable espace intérieur et ses performances en font une voiture parfaite pour voyager.

J'ai apprécié sa tenue de route. Bien équilibrée, légèrement sous-vireuse, elle conviendra à tous les types de conducteurs. Sur le mouillé, la motricité est difficile à prendre en défaut, le freinage ne pose aucun problème. Les suspensions pourront paraître un peu souples, mais le confort n'en souffre pas. A l'intérieur, la vie est rendue très agréable par une foule de petites astuces.

Avec un outil de production complètement transformé et robotisé, et un véhicule de base aussi réussi et compétitif, le redressement économique de Citroën est sûrement envisageable. Et si les usines d'Aulnay-sous-Bois doivent redevenir célèbres à la télévision, j'espère que cette fois, ce ne sera pas grâce à la CGT !



CITROËN AX 11 TRE

contre PEUGEOT 205 XL • RENAULT 5 GL • FIAT UNO 60S
FORD FIESTA 1,1L • OPEL CORSA 1,2L • VW POLO CL

MATCH



Elle s'adresse à vous Madame, et à vous Monsieur qui recherchez la petite voiture idéale pour votre usage courant ou occasionnel. Voiture unique ou seconde voiture, l'AX dernière-née de Citroën, va donc venir se frotter aux leaders bien en place que sont les 205, R 5 pour les plus connues, auxquelles viennent se mêler quelques étrangères tout aussi intéressantes. La confrontation est très serrée. L'AX, toute en légèreté, veut peser de tous ses arguments face à une concurrence fort bien armée. Y réussira-t-elle ?

par Robert SEJOURNE • Photos Philippe ANZEMBERGER



COMPORTEMENT ROUTIER



CITROËN AX 11 TRE : On connaît la réputation des Citroën en matière de tenue de route. L'AX ne pouvait que se conformer à cette réputation justifiée. Pour cela, et sans faire appel aux solutions hydrauliques dont Citroën s'est fait le spécialiste et qui seraient beaucoup trop onéreuses sur une telle voiture, le bureau d'études a choisi pour l'avant la solution pseudo McPherson (le bras inférieur est un solide triangle en fonte). Guidage et rigidité longitudinale et transversale sont ainsi mieux assurés, la triangulation inférieure n'étant pas seulement procurée par la liaison de la barre anti-roulis sur le simple bras inférieur. De plus, afin d'éviter les « braquages » parasites dus aux silent-blocs, une attention particulière a été apportée aux liaisons qui sont très rigides avec, pour conséquence (on le verra plus loin), une remontée assez sensible des vibrations haute fréquence provoquées par les inégalités de la route.

A l'arrière, nous avons affaire à des roues indépendantes avec des barres de torsion selon une disposition utilisée sur les 205. L'avantage de ce système est d'être compact tout en offrant de grands débattements favorables au confort et à la tenue de route.

Sur ce plan, on peut avoir confiance. L'AX est bien rivée à la route. Malgré ses allures de puce et ses performances, la voiture suit fidèlement les trajectoires qu'on lui impose, se montrant plutôt neutre ou légèrement sous-vireuse. Toutefois, compte tenu de la confiance qu'on lui accorde on pourra assez facilement se trouver à la limite et, là, une faiblesse apparaît au niveau des pneus trop petits. Des 135, même en « série 70 », sur une voiture qui, dans des conditions favorables pourra dépasser 160 km/h, sont insuffisants malgré les dires du constructeur. Des 145 seraient plus appropriés.

Car, sous la pluie, outre l'adhérence transversale forcément plus limitée, sur forte sollicitation, on arrive vite au blocage des roues avant. Il ne faut pas oublier que la voiture est légère. D'autant que la puissance du freinage, comme son équilibre et sa répartition, ont de quoi satisfaire. Seule l'attaque pédale, sans offrir une course morte, donne une impression de mollesse, mais sans conséquence.

Côté direction, et compte tenu de ce qui précède, la réponse au volant ne peut qu'être bonne, demandant un effort mesuré à exercer – Mesdames vous serez satisfaites –, avec une précision pour passer au millimètre près.

DES CHEVRONS POUR TOUS

par **Edouard Seidler**

Trente-huit ans après la 2 CV, lancée en 1948 à l'occasion du Salon de Paris, Citroën crée à nouveau « l'événement » avec un modèle de bas de gamme, l'AX. Mais Citroën répond aussitôt à ceux qui attendaient en l'occurrence une remplaçante de la « deux pattes » que « la 2 CV est irremplaçable et ne sera jamais remplacée ». L'ancêtre est toujours produite à la cadence de 240 à 260 unités par jour, essentiellement à Levallois, avec un petit complément au Portugal. A ce niveau de production, le célèbre « parapluie sur quatre roues », imaginé quai de Javel avant la guerre et lancé commercialement après le conflit, n'est toujours pas condamné. « Sans doute faudrait-il l'arrêter et fermer Levallois si elle descendait en dessous de 150 par jour », me confie Xavier Karcher, le Directeur général de Citroën. Rassurez-vous pourtant, amis de la 2 CV et employés de Levallois : on n'en est pas là. « L'irremplaçable » séduit toujours. Elle est, en Allemagne, la voiture contestataire par excellence, la voiture que ne contestent même pas les « Verts ». On en vend d'ailleurs bien davantage à l'exportation – les deux tiers ! – qu'en France, et elle contribue tout autant à l'image caricaturale du Gaulois que la baguette et le béret basque. Et puis, l'AX ne la menace pas vraiment, qui est une « vraie » voiture, et qui n'a surtout pas pour vocation de se substituer à elle. C'est plutôt la Visa qu'elle menacerait...

Plaire à tous

L'exploitation de Citroën reposait essentiellement jusqu'ici sur la BX, lancée voici quatre ans et qui assure à elle seule plus de la moitié de ses ventes de voitures particulières, inférieures de près de 200 000 unités à ce qu'elles furent en 1979, année record.

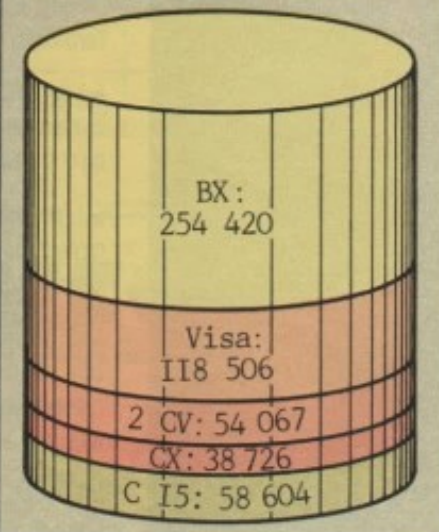
Avec l'AX, Citroën retrouve une gamme complète de quatre grandes « familles » de voitures – AX, BX, Visa, CX auxquelles s'ajoutent les 2 CV et les petites utilitaires C 15. Surtout, la marque aux chevrons se donne un modèle qui, contrairement aux 2 CV, LNA (dont la production a cessé) voire Visa, ne s'adresse plus à un créneau seulement du marché de bas de gamme, mais potentiellement à la totalité de la clientèle française et européenne dans ce secteur. Les voitures citées plus haut, tantôt ne répondaient pas à tous les besoins, tantôt ne correspondaient pas au goût du plus grand nombre. La LNA ne plaisait pas aux hommes, la Visa aux femmes. Elles n'étaient que 15 % à se déterminer pour elle, alors même que le bas de gamme – répondant pour moitié au besoin d'une

« seconde voiture » familiale, pour moitié à des achats de célibataires – est foncièrement un marché « féminin ».

L'AX, elle, paraît devoir plaire à tous, et aux femmes en particulier, selon le résultat de tests effectués par Citroën avant son lancement. Ainsi, les femmes apprécient-elles surtout la simplicité du tableau de bord, la présence de fourre-tout nombreux, alors qu'il y aurait accord des deux sexes sur les lignes extérieures de la voiture, originales mais pas révolutionnaires, et plaisantes même si elles n'ont pas le caractère marqué de la 205. On a renoncé en effet, pour ce modèle en tout cas, à certains tracés expérimentés sur le prototype « Eco 2000 », techniquement positifs, mais nettement condamnés par le public au plan esthétique.

LA PRODUCTION CITROËN

Citroën a produit l'an dernier 553 119 véhicules, dont 479 385 voitures particulières. Son record : 679 327 voitures en 1979. Son exercice le plus creux : 473 846 VP en 1984. L'objectif pour 1986 est de 620 000 véhicules au total, soit quelque 47 000 de plus que l'an dernier. Largement dominée par la BX (53 % du total !), la production Citroën en 1985 se répartissait comme suit :



Au total, l'AX devrait ainsi, selon les espérances de Jacques Calvet et de ses collaborateurs, marquer un retour en force de Citroën dans l'ensemble du bas de gamme. Et tant pis si elle cannibalise quelque peu la Visa, âgée de huit ans déjà, et qui n'a jamais pu conquérir plus de 5 % du marché. On ignore, évidemment comment résistera la Visa à sa jeune petite sœur. On s'efforcera, bien sûr, de la faire durer, grâce à son excellente version diesel, mais aussi en la faisant quelque peu monter en gamme.

Avec l'AX, Citroën vise 6 % des ventes en France, « tout de suite, dit Xavier Karcher, et peut-être davantage plus tard ». Il en sortira 580 par jour dès la fin de l'année, 1 000 à partir de mars, et 1 300 à fin 1987 dont 1 000 à Aulnay, le complément à Vigo en Espagne. Voiture de conquête pour l'essentiel, elle prétend mordre sur les Renault 5 (sans affecter exagérément les 205 du cousin Peugeot, tarifées plus haut) mais plus encore sur certaines

vedettes étrangères, Opel Corsa, Ford Fiesta, Fiat Uno, VW Polo et autres Austin Metro. Même ambition à l'étranger, puisqu'on espère chez PSA – où Jacques Calvet a décidé, avec un succès certain, de faire de 1986 « l'année de l'Europe » – diffuser à l'exportation quelque 60 % de la production de l'AX, plus particulièrement en Italie et en Espagne.

Une vraie Citroën

Le prix auquel sera offert le nouveau modèle sera bien entendu déterminant pour son succès. S'il est vrai – et nos premiers essais, dans ce numéro, apportent un début de réponse – que l'AX peut effectivement et favorablement se comparer aux concurrentes qu'elle vise, il sera légitime alors de la proposer à prix sensiblement égal.

On n'en doute évidemment pas chez Citroën, où on fait valoir pour cela tous les progrès dont le nouveau modèle est porteur : un poids inférieur de quelque 100 kg à celui de versions comparables alignées par la concurrence, une aérodynamique exceptionnelle (avec un Cx record dans la catégorie des voitures de 3,50 m : 0,31), un moteur redessiné et accouplé à une boîte nouvelle (formule qui vaudrait celle du moteur Fire conçu avec Fiat, et auquel on a renoncé). Tout cela produisant un véhicule économique (officiellement : 3,9 l aux 100 km à 90 km/h pour les 950 et 1100 !), vif et performant, puisqu'on grimpe à quelque 148 km/h avec la version 950 cm³ de bas de gamme, et que le moteur de 1360 cm³ permet de dépasser les 160 à l'heure.

Techniquement, l'AX se présente bien comme une véritable Citroën, concurrente de la Visa bien plus que de la 2 CV. Il lui reste à imposer aussi sa concurrence aux modèles bien établis des autres marques principales, ce qu'elle devrait réussir. A condition, bien sûr, que le public reconnaisse qu'elle se situe bien dans le même secteur que ces concurrentes-là, et ne voie pas en cette voiture hyper-légère un véhicule de catégorie inférieure.

L'addition : 5 milliards

Si le modèle est réussi, la performance première de Citroën tient peut-être davantage encore au fait que ses responsables seront parvenus à construire une « petite voiture » à des conditions de rentabilité satisfaisantes. Le modèle a été conçu d'entrée de jeu pour être « facile à faire ». Les bureaux d'études et ceux des méthodes ont, dès le début, travaillé la main dans la main. Et on a même « gelé » le modèle un peu plus tôt que d'habitude, pour se donner le temps de mettre





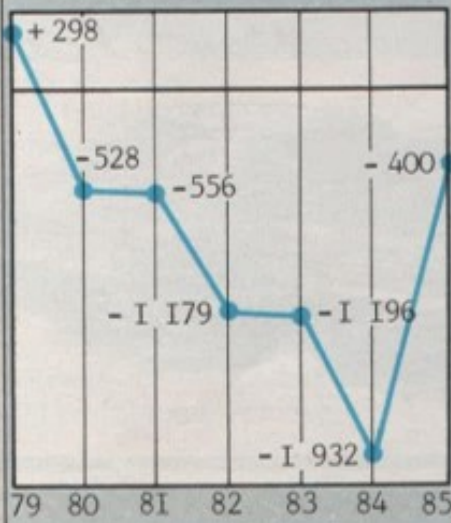
en place tous les robots et ordinateurs nécessaires à sa fabrication « économique ». Il en aura coûté 5,5 milliards au total – en gros : 1 pour les frais d'études, 1 pour le moteur, 1 pour la boîte, 1 pour l'usine, et 1,5 pour les outillages – ce qui est beaucoup. Mais le résultat en vaut la peine. Remise à neuf après celles de Vigo, Mulhouse et Poissy, et avant celles de Sochaux et de Rennes, l'usine d'Aulnay est aujourd'hui de qualité « japonaise », avec outils et méthodes d'avant-garde. « Il reste aux commerçants à faire le même effort que celui accompli par les ingénieurs, note Jacques Calvet, et ce sera gagné ! »

Il faudra effectivement en vendre, de ces AX, et pendant longtemps, pour amortir l'investissement. Mille voitures par jour, et durant six ans au moins, pour les outillages spécifiques. Et

puis, Citroën devra prospérer plus longtemps encore, pour amortir sur douze, quinze ou vingt ans des investissements plus durables, utilisables pour la production de futurs modèles. En tout cas, Aulnay est aujourd'hui en avance même sur Poissy, avec son système de transport par balancelles, et avec ses méthodes japonaises de livraison « just in time », sans coûteux stocks intermédiaires. Il n'y avait plus que 5 423 personnes à Aulnay avant les vacances, contre 6 910 deux ans et demi plus tôt. Et les responsables de l'usine se disent assurés qu'« il n'y aura plus jamais de grèves » chez eux, maintenant qu'ils ont mis en place un programme également très « japonais » de responsabilisation du personnel, qui doit assurer à la fois sa motivation, sa qualité de vie au travail, et la qualité des véhicules produits.

SIX ANS DE DEFICITS

Le dernier exercice bénéficiaire de Citroën remonte à 1979. Seule une importante « subvention » de PSA lui a permis de passer le cap en 1984, année la plus noire. Amorcé l'an dernier, le redressement de la marque aux chevrons devrait, selon ses responsables, conduire à l'équilibre cette année, et à une reprise des bénéfices d'exploitation en 1987. Restera alors à apurer les dettes, compte tenu des quelque 5,8 milliards perdus en six ans... Les résultats consolidés (c'est-à-dire filiales et succursales comprises) de Citroën depuis 1979 (en millions de F) :



Sortir du rouge

C'est la relative progression de Citroën qui, avec l'exploitation déjà bénéficiaire de Peugeot, a permis à PSA de recommencer à gagner de l'argent en 1985. « Nos bénéfices, dit Jacques Calvet, progresseront encore en 1986, car Citroën devrait être équilibré cette année ».

La marque aux chevrons a mangé beaucoup de pain noir ces dernières années. Si elle retrouve effectivement l'équilibre en 1986, elle ne le devra pas encore à l'AX, mais surtout à la BX. C'est l'an prochain seulement que l'on commencera à cueillir les fruits du travail effectué pour concevoir et pour produire efficacement le modèle de bas de gamme. C'est en 1979 que Citroën a, pour la dernière fois, gagné un peu d'argent – près de 300 millions. Il en a beaucoup perdu depuis (voir le graphique ci-contre). La perte, consolidée, n'était plus « que » de 400 millions l'an dernier. Terriblement bousculé et décoiffé au cours des années noires, Citroën a résolument coulé maintenant les fondations de son rétablissement. L'AX est porteuse de tous les efforts consentis et de beaucoup d'espérances.

« On pourra peut-être ne plus travailler que dix heures par jour maintenant ! », dit un des responsables de Citroën. Mais Calvet, en écho : « On n'en a jamais fini de se bagarrer. C'est passionnant, mais c'est dur... »

MOBILISATION GENERALE

L'événement AX, ce n'est pas seulement la voiture elle-même, c'est aussi la mobilisation générale de toutes les énergies pour atteindre des objectifs engageant l'avenir. L'usine d'Aulnay, repensée de fond en comble, témoigne d'une soif de réussite.

Aulnay, on y assemble la caisse, on exécute la peinture et le montage final. Les fournitures extérieures Citroën viennent de Caen (essieux), Metz (boîtes), Douvrin (moteurs), Rennes (emboutis), Charleville (fonderies). L'usine est « conçue pour faciliter la tâche de tout le monde », explique M. Karcher, celle des méthodes et celle des usines. »

Ce premier point implique : 1) l'abandon du « contrôle barrière » qui oblige à un examen constant passé par le personnel, pour lui substituer une délégation permanente de la responsabilité, afin qu'il sache « faire bon du premier coup tout en essayant de faire toujours mieux » ; 2) la généralisation du « plan qualité totale » : chacun, à chaque niveau, est fournisseur et client de quelqu'un d'autre dans l'usine, et « le bureau d'études n'a pas eu pour mission de se faire plaisir » (allusion discrète aux doux rêveurs du passé...) ; 3) la prise en compte des facteurs toujours liés, tel le « plan Mercure associant qualité et productivité », l'amélioration de la qualité ayant pour conséquence la réduction des coûts ; cela passe par la technique de l'accélération des flux, « l'aval tirant l'amont » dans le but de diminuer les stocks ; d'où la nécessité d'une révolution au niveau des méthodes : ainsi les lots sont-ils réduits de 3 semaines à 2-3 jours, le changement des outils ne demande-t-il plus que 20 minutes, parfois 5, au lieu de 8 heures précédemment. La règle : « chaque pièce doit être fabriquée chaque jour ». Et tout aussi fondamental est le facteur social – Citroën en sait quelque chose – qui rend nécessaire l'accélération de la communication ; c'est pourquoi les « lignes hiérarchiques » ont été réduites de 5 à 3, des « modules avec capacité de décision autonome » ont été créés, et une plus grande responsabilité déléguée à chacun.

Toute cette organisation détermine un climat qui veut exclure toute contestation, en se basant sur une étroite association, une intelligente coopération entre tous. Comme si les choses sérieuses devaient enfin commencer... Et, souligne M. Mermet, directeur de l'usine d'Aulnay, « de 97 personnes nécessaires en 1983 pour produire une voiture, nous sommes descendus aujourd'hui à 83,5 ».

L'apport de la robotisation « à la japonaise » se définit par ces chiffres : en 82, pour une BX, 88 % du temps de fabrication revenaient aux temps de montage, 12 % seulement aux phases de préparation ; en 86, pour l'AX, 75 % sont consacrés aux temps de montage, 15 % à la préparation et 10 % sont confiés aux automatismes. Objectif à atteindre : 50 % pour le montage sur la chaîne principale, 20 % dévolus à la préparation et 30 % aux robots. Quant aux fournisseurs extérieurs à Citroën, ils sont associés à ce renouveau des méthodes, grâce à une politique de rémunération, tenant compte des nouvelles exigences de qualité.

Alors, Citroën sorti de l'ornière ? Espérons-le.

Alain BERTAUT