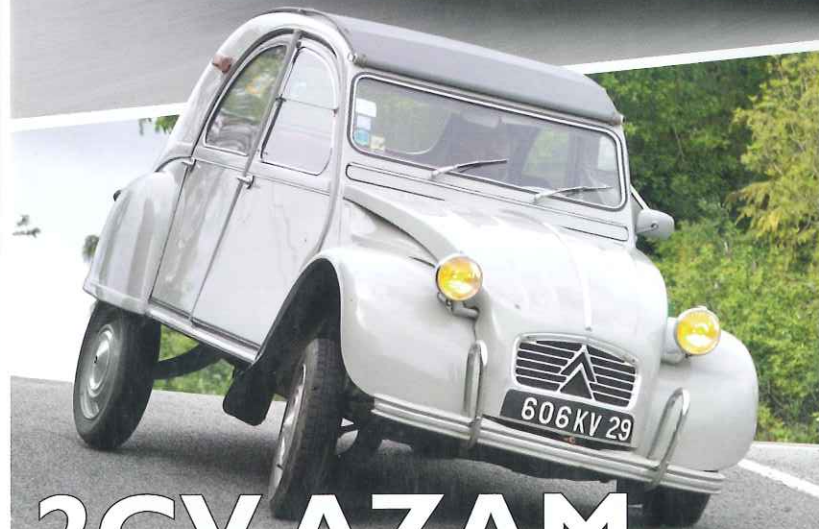


**NOUVEAU
N°1**

D SPÉCIAL

La moins chère des DS ! P. 20



2CV AZAM

Hibernatus ! P. 30

YOUNGTIMER

Sport, l'AX ultime ? P. 38



C5 série I

Le guide d'achat P. 68



EVENEMENT CHEZ CITROËN
DOUZE ANS APRÈS LA CX... **LA DX**



La XM vue par la presse



SATELLITES
Star Wars à bord !

**Nouveau C4 Picasso - Mehari USA - Cactus
Citroën et l'art - La cote exclusive - Actus...**

L 18932 - 1 - F. 5,90 € - RD

AX SPORT

Petite, mais **COSTAUDE**

Qui parle encore d'AX? De temps à autre pour fustiger sécurité passive et finition. Mais la majorité néglige ses qualités de base, sa jolie frimousse... et le vrai tempérament de ses versions délurées. Redécouvrons ensemble la Sport et ses 95 ch!

Texte Stéphane Włodarczyk – Photos Emerick Houplains



Imaginez la tête des rédacteurs de ce magazine lors de la distribution des essais : tout le monde rêve de DS, de Traction, de cabriolet, de cuir, de LHS2, etc. le chef ayant toujours raison se réservant les autos les plus emblématiques de la marque aux chevrons, et le dernier arrivé — moi en l'occurrence — se voyant échoir une AX, certes Sport... et d'y aller presque en traînant les pieds. Les voitures sont comme les tablettes de chocolat : on les achète surtout pour l'image qui est dedans. L'AX a-t-elle une image ? De cette gentille citadine, j'avais gardé le souvenir diffus d'une 14 TRS qui fut ma voiture d'étudiant fauché il y a une vingtaine d'années. D'une voiture

de circonstance plutôt que d'une voiture passion. Mais d'une voiture plutôt performante, économe et très fiable puisque revendue à 350 000 km sans avoir eu de pépin. Ce bain de jouvence rendait d'un coup la tâche moins pénible !

Le poids, c'est l'ennemi !

Et puis, pour modeste qu'elle soit, l'AX est une voiture techniquement intéressante car nulle autre ne symbolise mieux ce serpent de mer qu'est l'objectif « 3 litres aux 100 km » en vogue dans les années 80. Lors de sa présentation au Salon de Paris 1986, on peut même dire qu'elle a instantanément donné des rides à ses concurrentes. Comme toute vraie Citroën, son aéro-

dynamique est particulièrement soignée : elle a un Cx de 0,31 et surtout un Scx de 0,55 seulement. Comme sur les CX, le carburateur est à l'arrière du moteur, pour avoir un capot plus plongeant. La chasse aux kilos superflus a été menée sans concession : suppression du berceau moteur, report de la crémaillère de direction sur le haut du tablier, hayon sans encadrement... L'AX pèse environ 100 kilos de moins qu'une autre citadine de l'époque ! Voilà qui aurait séduit André Lefebvre ! Même le moteur a été soigné : culbuteurs en alliage léger, pistons à faibles frottements, distribution par courroie crantée, le TU, un produit PSA inauguré par l'AX, était à la pointe du progrès. Alors évidemment, avec une base ▶



aussi intéressante, il n'y avait qu'un pas à franchir pour faire à bon compte un dérivé sportif abordable capable pour le prestige de la Marque de prendre la suite des Visa de course, et dans le cœur des sportifs celle des Samba Rallye, Simca 1000 Rallye 2 ou R8 Gordini!

Va y avoir du sport !

Alors, l'AX Sport, de quoi s'agit-il ? Pourquoi intrigue-t-elle tant les lecteurs de notre confrère *Échappement* au Salon 1986 ? C'est d'abord grâce à sa bonne bouille. Sobre, originale mais un tantinet « féminine » en ver-

GTI sérieuse « pèse » 2 litres, c'est une minuscule 1300. Mais, dérivé du TU3 des AX 14, le nouveau TU2/4 possède un vilebrequin à course courte réduisant la cylindrée de 1360 à 1294 cm³, permettant à l'AX Sport d'être inscrite en rallyes en catégorie 1300 cm³. Le TU2/4 se caractérise aussi par son alimentation : deux carburateurs double corps Solex 40 d'ailleurs plus volumineux que la culasse elle-même ! Une culasse préparée classiquement permet au petit moteur de sortir 95 ch à 6800 tr/mn (régime maxi 7200!) pour un couple de 11,5 mkg à 5000 tr/mn. Alliés au poids réduit de l'au-

tout moins aux yeux des clients sportifs. Commercialisée en mars 1987 à 67 700 F (soit 15 000 francs de moins que la 205), cette première mouture sera éphémère, stoppée une fois les 5 000 exemplaires nécessaires à l'homologation fabriqués dans le courant de 1987, et remplacée dès février 1988 par une Sport 2 à la fois moins chère (65 800 F) mais revue et bien corrigée avec un tableau de bord plus sérieux (oublié le minuscule compte-tours hérité des 104 ZS!) et surtout des roues en 14 pouces permettant des montes des freins plus efficaces. Outre les grandes roues, on reconnaît les Sport

On ne se lasse pas de cravacher ce petit berlingot abreuvé à la potion magique.

sion de base, la Sport, au départ toujours blanche, virilisée par ses élargisseurs d'aile, ses bas de caisse et ses gros pneus 175/60 HR13, affiche un aspect sympathique et sportif, sans verser dans le tuning. Ses dimensions (350 x 160 cm) déjà réduites à son baptême, en font aujourd'hui une véritable voiture de poche — et c'est bien connu, les hommes préfèrent les petites. Ensuite elle a une mécanique affûtée, réalisée — comme le moteur de la BX éponyme — par le préparateur nivernais Danielson. Astucieusement, à une époque où la moindre

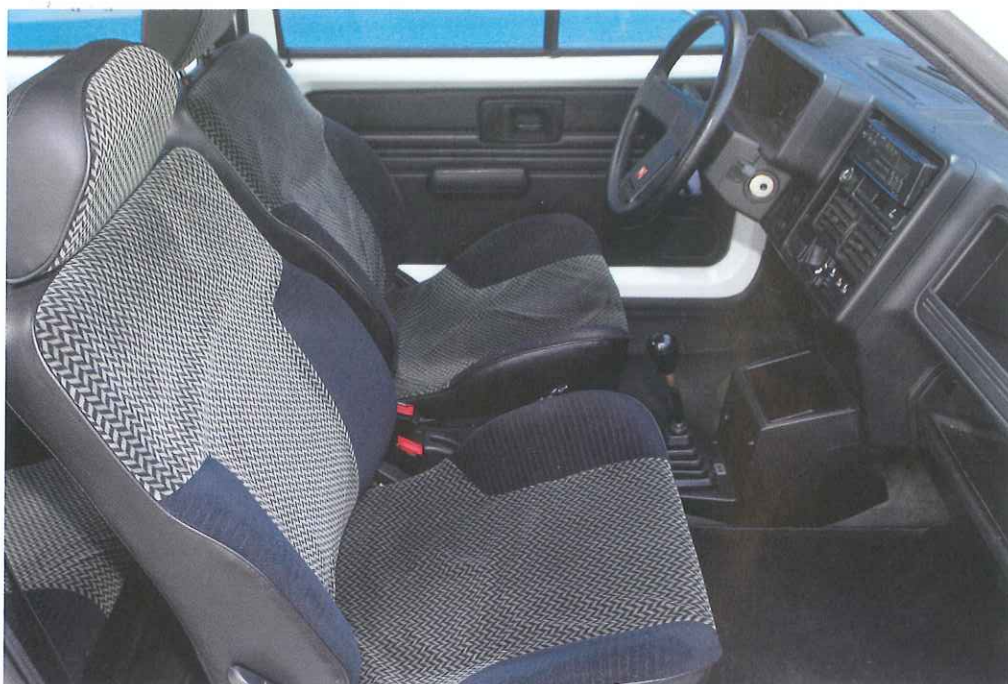
to (715 kg) l'AX Sport avoue un rapport poids puissance égal à celui d'une 309 GTI 130 ch, une des références de l'époque... Et les performances annoncées sont sérieuses : 186 km/h, 0 à 100 en 8,8 s, 400 m DA en 16,4 s et le kilomètre départ arrêté en 30,8 s : à la vitesse près, la 205 GTI 1600 est égale ! Boîte, suspensions, freins et pneus sont adaptés aux nouvelles performances. Enfin, on annonce un prix tiré : environ 20 000 francs de moins que la 205 GTI 1.6 déjà citée. Ce qui excuse un intérieur austère, un équipement réduit et une finition désinvolte,

2 à leur petit becquet en haut de la lunette arrière, et elle n'est plus systématiquement blanche ! C'est avec une de ces Sport 2 que j'ai rendez-vous aujourd'hui. Alors allons-y !

Vive les carbus...

Elle est là, blanche, fière de ses jantes alu (même si je préfère le look des jantes tôles blanches). J'ai déjà dit qu'elle avait bonne mine, mais c'est surtout sa taille ballerine surprend en 2012 : la moindre Mégane prend à côté des allures de semi-remorque... Le charme de l'AX et son côté voi- ▶





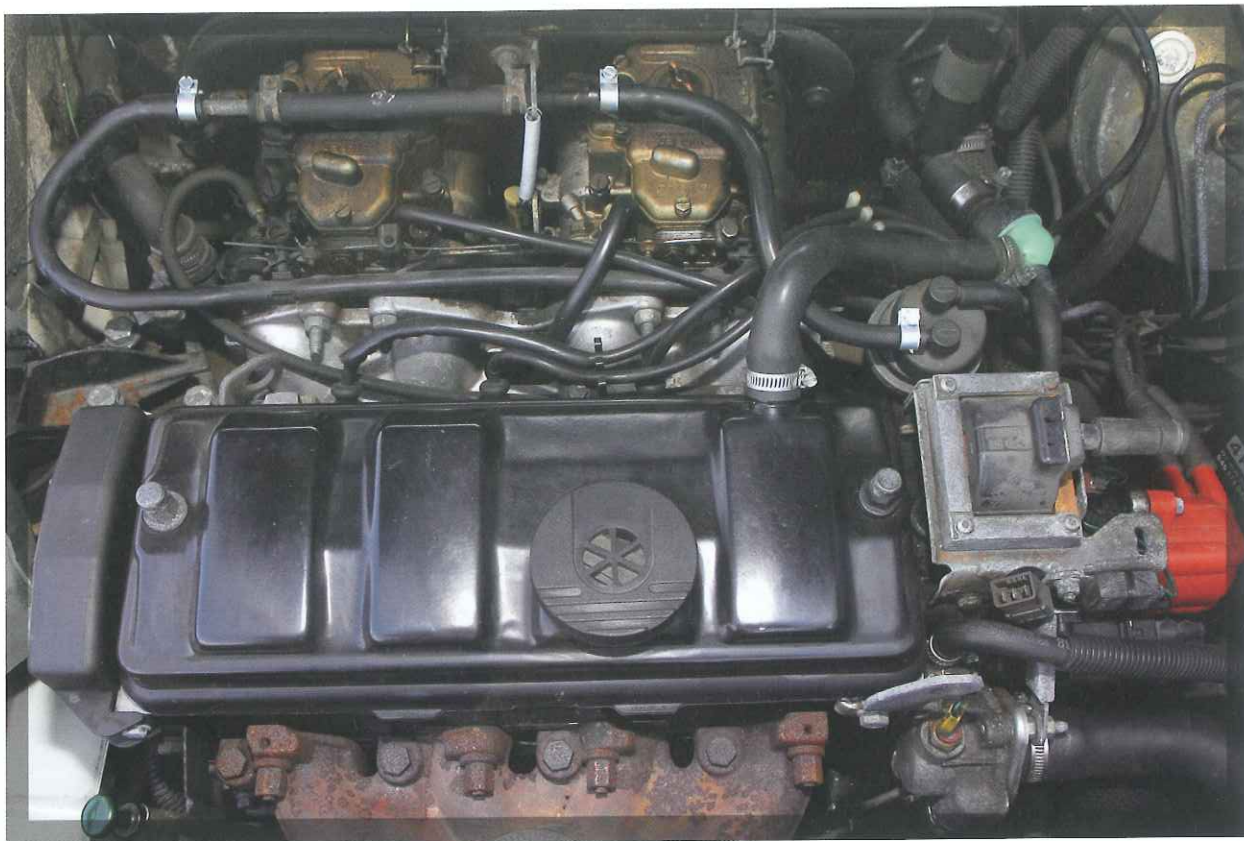
Avec de larges pans de tôle nue sur les contreportes et son insonorisation symbolique, l'AX Sport fait sienne le slogan « le poids, c'est l'ennemi » ! Et encore, vous contemplez ici l'habitacle muni du Pack VIP : garnissage des sièges en velours à motif « chevrons », console centrale, rétroviseur droit, vitres teintées, glaces de custode entrebâillables, accoudoirs sur portes avant, cendrier arrière, habillage de volet arrière et éclairage de coffre. Mazette...



FICHE TECHNIQUE :

AX Sport « 2 » (1988)

Moteur 4 cylindres en ligne, en position transversale avant, 1 294 cm³, bloc et culasse en alliage léger, type TU2/4 Alésage x course 75 x 73,2 mm **Puissance fiscale** 7 CV **Puissance maxi.** 95 ch à 6 800 tr/min **Couple maxi.** 113 Nm à 5 000 tr/min **Rapport volumétrique** 9,6 : 1 **Distribution** simple arbre à cames en tête, entraîné par courroie crantée, 2 soupapes par cylindre **Alimentation** par 2 carburateurs horizontaux double corps Solex 40 ADDHE **Transmission** aux roues AV, boîte manuelle à cinq rapports + M.A. **Direction** à crémaillère **Freins** AV : disques ventilés, AR : tambours **Suspensions** AV : pseudo McPherson (triangulé), ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques concentriques, barre stabilisatrice, AR : roues indépendantes, bras tirés, barres de torsion transversales, amortisseurs hydrauliques, barre stabilisatrice **Monocoque** en acier (hayon en composite), trois portes, cinq places **Pneumatiques** 175/60 HR 13 **Roues** en tôle, 5 ou 5,5 J **Dimensions** L x l x h : 3,50 m x 1,60 m x 1,35 m, empattement : 2,29 m, voies AV/AR 1,40 m/1,32 m **Réservoir** 43 l **Coffre** 275/670/1170 l **Poids** 715 kg **Performances** Vitesse maxi. : 186 km/h, vitesse à 1 000 tr/min en cinquième : 27,1 km/h, de 0 à 100 km/h : 9,2 s, 1 000 m D.A. : 31 s **Consommations** 5,7 l à 90 km/h, 7,7 l à 120 km/h, 9,7 l en ville (SP98).



Le petit TU 2/4 pousse fort, avec 95 chevaux gavés par deux gros carbus de 40 ». Les Solex des débuts seront remplacés fin 1988 par des Weber, plus civilisés.

ture jouet ont agi : on n'a plus qu'une envie : s'y installer et tourner la clé de contact, même si vingt ans viennent de me tomber sur les épaules d'un seul coup.

S'installer dans une AX de cette époque fait froncer le sourcil : on est assis trop haut (aurais-je pris de l'embonpoint entre-temps ?), le pédalier ne facilite pas le talon-pointe comme sur la Super 5 GT Turbo, le spectacle offert par la planche de bord est désolant, et les matériaux qui composent l'habitacle sont d'une pauvreté aussi sinistre qu'un hiver ukrainien à l'époque collectiviste : la misère sans la joie ! Tournons la clé de contact et regardons plutôt à travers le pare-brise... Chauffés avant notre arrivée par les bons soins de son propriétaire, les deux gros Solex nous font le coup du vapor-lock et le moteur se fait un peu tirer l'oreille pour redémarrer. S'extirper de l'agglomération n'est pas non plus une sinécure : les carbus ont tendance à s'engorger à faible ouverture et la marche à bas régimes n'a pas la souplesse d'un moteur à injection, comme si les chevaux s'impatientaient.

Rien de bien méchant en fait : la majorité des autos ayant ce type de carburation en sont là, et puis cela fait partie du caractère de la bougresse. Vous êtes prévenus : si vous ne vous en accommodez pas, allez voir ailleurs ! Les derniers feux disparaissant dans le rétroviseur, on commence par tirer 5 000 tr/mn gentiment, pour décrocher les bougies et faire plus ample connaissance avec la bestiole. D'emblée, le couple boîte-direction séduit (c'est précis, léger, rapide : rien à redire) mais l'insonorisation semble totalement inexistante.

Sourire et boules Quiès

Si le vacarme qui règne à bord est assez invraisemblable, on est en revanche plutôt étonné de la qualité du confort de suspension : petite sportive certes, mais pas petit tape-cul. Le propriétaire nous indique la zone rouge du compte-tours : signe qu'on peut y aller (il nous l'aurait bien dit, mais on ne s'entend pas à bord !). Le tempo se révèle alors : quelle rage ! On l'a dit, le niveau de performances est celui d'une 205 GTI 115 ch ; mais

avec l'AX, la manière est différente. La sonorité du moteur est beaucoup plus sportive et on ne se lasse pas de cravacher cet assourdissant petit berlingot abreuvé à la potion magique. On s'amuse beaucoup plus en AX, et n'est-ce pas là l'essentiel ? Le comportement routier est sain autant qu'amusant : le train avant triangulé qui équipe toutes les AX et les réglages spécifiques à la Sport lui donnent un comportement « à la carte », sous ou survireur à la demande, tandis que son gabarit réduit lui permet de se faufiler partout. La motricité est parfois prise en défaut (la monte 165/60 HR14 de la Sport 2 est un peu juste en largeur...) et la direction retransmet quelques réactions, jamais méchantes mais qui se manifestent à l'attaque. Même sur sol mouillé, on peut attaquer franchement : tant la santé d'un moteur toujours disponible que le poids réduit de la voiture permettent bien des facéties. Et les freins dans tout cela ? Remarquons d'abord que contrairement aux hauts de gamme hydrauliques, les « petites Citroën » n'ont jamais brillé par la puissance de

leur freinage et l'AX à l'origine n'y faisait pas exception. Avec cette Sport 2, si l'assistance est toujours discrète, au moins le dispositif est assez puissant — à condition d'appuyer — et endurant pour permettre d'attaquer une descente de col sans arrière-pensée au contraire de la première Sport, avec une stabilité très correcte malgré les freins arrière à tambours. On avait critiqué l'intérieur, l'insonorisation, le mauvais caractère de la carburation en ville, et pourtant, au rythme de cette spéciale, on n'y pense même plus, on méprise, mieux même, on valide ce dépouillement grâce auquel la voiture est si légère, si vive, si efficace. Le retour sur une portion à quatre voies et par la ville confirme que ce ne sont pas les routes favorites de notre bombinette blanche, puisqu'à 110 le moteur tourne

— bruyamment — déjà à plus de 4000 tr/min et qu'en ville après un sprint, la chaleur sous le capot engendre une certaine tendance au vapor-lock. Selon votre tempérament, vous considérerez alors que ses défauts sont vraiment réhivitoires, ou bien votre fibre de mécanicien gèrera ces menus tracés.

À redécouvrir d'urgence

Alors, l'AX Sport, voiture de collection? Bien sûr, L'AX ne laissera pas dans l'Histoire la même trace que les Traction, DS ou 2CV. C'est vrai aussi que sa cousine, la 205 Rallye, lui a fait et lui fait toujours de l'ombre, surtout en termes d'images. Mais on peut aussi avoir envie d'une sportive avec un tempérament qui ne vient pas uniquement de ses défauts, d'une spor-

tive qui ne nécessite pas un entretien somptuaire, d'une sportive qui ne fasse pas payer le prestige du pedigree d'une lointaine cousine de compétition. Côtée par nos spécialistes moitié moins cher que la 205 Rallye (1 800 euros pour 3 700 euros) un peu moins performante et beaucoup plus délicate sur sol mouillé, simple et peu coûteuse à l'entretien, éventuellement praticable journalièrement, les AX Sport en particulier et les AX sportives en général méritent assurément que nous pensions à elles, autant pour commencer que pour compléter une collection de Citroën rares et attachants. J'ai commencé par dire que j'allais essayer cette AX Sport presque en traînant les pieds: j'avais diablement tort! ■



13 pouces ou 14 (phase 2), les roues en alliage léger ont toujours été en option sur la Sport.



Si le compte-tours a vite rejoint l'instrumentation, rien ne renseigne sur la pression et la température d'huile.



Pas de petites économies: l'éclairage de coffre fait partie du Pack VIP optionnel! Des restes de tradition auvergnate?



Guide d'achat

Combien ?

Sport ou pas, l'AX appartient à ces Citroën qui ne sont pas réellement perçues comme des autos de collection, a fortiori en province, ou on compte encore bien des versions « ordinaires » assurant un service quotidien entre des mains plus ou moins fortunées... ou soigneuses ! Malgré tout, dans le cas des versions Sport, il est bien rare que leur propriétaire l'ait achetée par hasard. La production totale s'est établie à 12 581 unités, une moitié étant de la première série, fabriquée entre mars 1987 et mars 1988. Dès juillet 1987, sièges avant recevant des manettes plus longues, hayon avec bouton-poussoir et nouveau logo sur le volant. En mars 1988, deuxième mouture : nouvelle décoration, roues de 14 pouces en tôle (alliage en option) avec pneus de 165/60 R14, rapport de pont modifié, disques de freins agrandis, instrumentation complétée, becquet arrière et ajout de trois teintes (Gris Perlé, Noir Onyx et Rouge Furio), en plus de l'unique Blanc Meije proposé jusque-là. Plus de changements significatifs jusqu'en avril 1991, où l'AX Sport disparaît du catalogue. Dans tous les cas, au niveau budget, on ne dépassera guère la barre des 2 500 € pour un exemplaire en état concours... ce qui est fort rare pour une Sport !

Avant de signer...

Pas d'inquiétude à nourrir côté corrosion. Cela dit, jetez tout de même un coup d'œil aux bas de caisse, notamment le fond de coffre et les passages de roue. Les extensions d'aile étant de fameux pièges à boue, favorisant la stagnation de l'humidité. Par ailleurs, assurez-vous que l'auto n'a pas tapé ni fait de sorties de route. Attention au vernis des jantes alliage, qui s'écaille au fil du temps. Nous le disons plus haut, les carburateurs sont sensibles niveau réglage, et leur mise au point sera d'autant plus fréquente en usage urbain. Ils ont en outre tendance à déjauger en virage, du moins pour les Solex des débuts, les Weber suivant (à partir de novembre 1988) étant plus stables de ce point de vue. Finition calamiteuse dans tous les cas : mousses s'affaissant, tissus se déchirant, rossignols innombrables... C'est une AX !



Maintenance :

Citroën préconise la vidange annuelle ou tous les 12 500 km (huile 10W30 ou 15W40), avec remplacement du filtre une fois sur deux. Changement des filtres à air et à carburant, des bougies et réglages des carburateurs et du jeu aux soupapes tous les 25 000 km, liquide de frein tous les 50 000 km ou deux ans, courroie de distribution tous les 60 000 km.

Bibliothèque :

- *Revue technique automobile*, Citroën AX essence, n° 478.5, Éditions ÉTAI
- *L'Expert automobile*, Citroën AX 10-11-14, 3 et 5 portes, Sport, GT, n° 251

Nos bonnes adresses

Clubs et sites Internet :

- Association AX Club de France : www.axclubdefrance.fr
- Fans de l'AX Sport : www.axsport.org
- AX Club du Sud : axclubdusud.leforum.tv
- Association Planète Citroën : www.planete-citroen.com

- Légère et vivante
- Adore enfile les lacets
- Carbus de caractère
- Vous n'allez pas vous ruiner
- Fiabilité globale

- Image « Prisunic » de l'AX
- Rare en très bel état
- Vous avez dit « finition » ?
- Déteste se promener
- Carburateur capricieuse



Au premier coup d'œil, la Sport « 2 » se reconnaît à ses décalcomanies abaissées, son liseré rouge et son aileron arrière, tandis que les Gris Perlé, Noir Onyx et Rouge Furio se sont ajoutés à l'unique Blanc Meije du lancement. L'auto de ce reportage vient de Belgique, d'où les répétiteurs de clignotants. Mais, dans tous les cas, quel tempérament !



« Mon royaume pour des carbus ! »

On reste en famille : quand David, étudiant, achète cette AX Sport « II », c'est pour remplacer une brave Visa Club ! Son cahier des charges était simple : une petite sportive, mais avec des carburateurs sous le capot comme condition obligatoire. Bonne pioche !

« Je dois confesser que j'aurais peut-être privilégié une 205 Rallye si mon budget me l'avait permis... Evidemment, le prix d'achat n'est pas le même, et l'état de ces autos n'est pas toujours reluisant ! On rencontre bien sûr des soucis similaires avec les AX Sport, mais la mise de départ est moindre. Il m'a d'ailleurs fallu sept bons mois pour trouver celle-ci, en fréquentant plusieurs fois par semaine les sites de petites annonces ! Ma Sport vient de Belgique, c'est une première main entièrement d'origine que j'ai achetée voilà trois ans pour 2 000 € avec 132 000 km au compteur. Je n'ai rien fait dessus, hormis une grosse révision (vidange(s), filtre(s), courroie de distribution, jeux des soupapes) et un nettoyage en bonne et due forme. J'en profite pleinement depuis, avec une consommation moyenne comprise entre 8 et 10 litres aux 100 km selon la conduite. Par ailleurs, elle n'aime ni les embouteillages (tendance à chauffer), ni rouler en ville et sa carburation se dérègle facilement. Mais j'en suis tombé amoureux ! »

David Ringeval