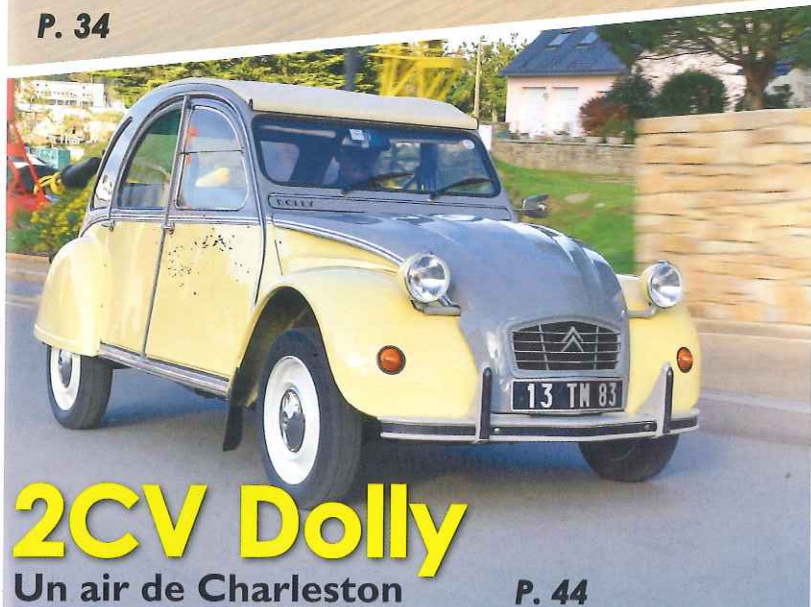




Traction 11 Légère 1938

Une reine est née !

P. 34



2CV Dolly

Un air de Charleston

P. 44



P. 26

LN-AX-Saxo

Triple anniversaire



Type H 1980

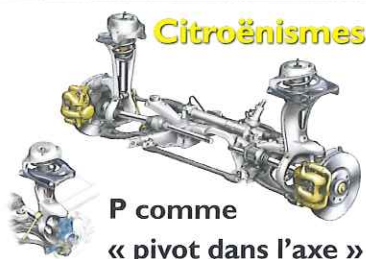
P. 58



Tous les détails à la loupe



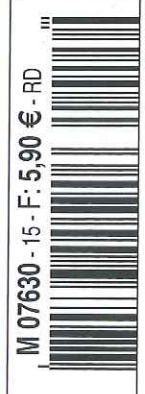
CX, rétros de star...



Citroënismes

P comme « pivot dans l'axe »

Actus – Manifs – Club : La Traction Universelle
Cote XM et Dyane – L'année 1919 – Livres...





L'AX, c'est l'ingéniosité de la 2CV appliquée à une mécanique classique.



1

2

ici naissent les dieux...

Il y a 2500 ans, dans une vallée de la région de la Grèce antique, naît une civilisation qui va révolutionner le monde. C'est la naissance de la démocratie.

Et c'est également là que naissent les dieux. Zeus, Athènes, Apollon, le dieu du soleil, de la musique et de la poésie.

Et c'est également là que naissent les philosophes. Socrate, Platon, Aristote.

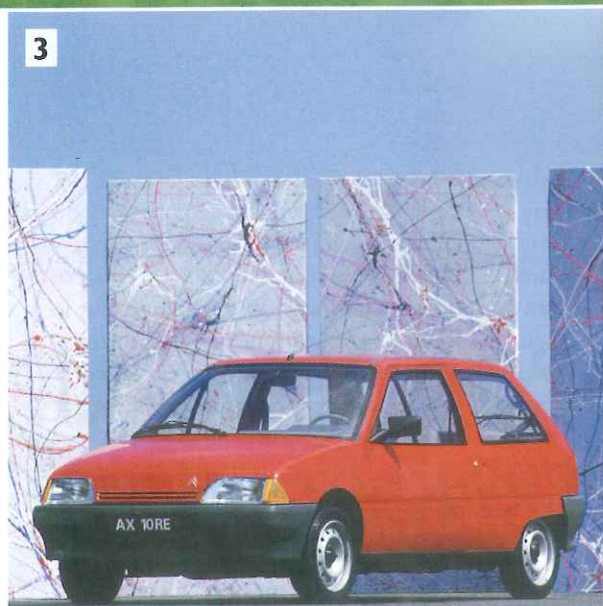
Et c'est également là que naissent les artistes. Les tragiques, les comiques, les épicuriens.

Et c'est également là que naissent les scientifiques. Les mathématiciens, les astronomes, les médecins.

Et c'est également là que naissent les inventeurs. Les machines à vapeur, les avions, les automobiles.

Et c'est également là que naissent les hommes.

AX 5 portes



3. En bas de gamme, l'AX prend la suite de la LNA. Les premières « 10 » se passent même de servofrein! Mais, sur la balance, le poids ne dépasse pas 640 kg.



4. Très géométrique, le premier mobilier n'est sans doute pas un modèle d'élégance, mais il se montre pratique, fourmillant de rangements. Question finition, en revanche...

2. Intelligemment, les Études et notamment les carrossiers d'André Estaque avaient anticipé sur une cinq-portes pourtant non prévue au cahier des charges.

Enfin, l'habitacle arbore à son tour une sellerie pied-de-coq inédite, avec une banquette arrière repliable en deux parties (ce qui vaudra à la LN le slogan « 3 portes, 3 coffres et 3 CV »!) et quelques autres petits détails bien à elle, avec toutefois un équipement fort dépouillé, sans réglage de dossier ni rétroviseur intérieur jour-nuit. En clair, l'auto a une vocation utilitaire accusée et ne s'en départira jamais.

Première citadine Citroën

Elle deviendra LNA en 1978, avec la greffe du nouveau bicylindre « 652 »

à allumage électronique des Visa et gagnera une variante un rien plus luxueuse fin 1981 (l'éphémère Club). Puis la LNA s'offrira pour le millésime 1983 un petit restylage (pare-chocs plus épais, noirs, enjoliveurs de custode en plastique noir, nouvelles jantes, gros feux arrière...) et des 4 cylindres, en l'occurrence le 1100 des 104 Z. Mais rien n'y fera, et ces dernières versions seront même plutôt perçues comme une compromission supplémentaire: que leur restait-il de Citroën? Dans tous les cas, la LNA fut bien vite reléguée au titre de simple utilité, et au reste une forte propor-

tion fut vendue en version Entreprise à deux places, ce qui ne trompe pas! Après deux bonnes années (1977 et 1978), où plus de 60 000 exemplaires sont à chaque fois vendus, la petite 3 portes se stabilise autour de 30 000 unités par an, ce qui reste toutefois honnête pour une auto n'ayant bénéficié que du strict minimum de promotion de la part de Citroën. Il faudra même attendre 1980 pour que le coupé Peugeot 104 atteigne des volumes supérieurs à son clone à chevrons! Mais, pour autant, l'histoire sera toujours beaucoup plus clémente pour l'AX, qui prend initialement sa

place; presque exactement dix ans plus tard, à l'occasion du salon de l'automobile d'octobre 1986. Certes, ceux qui attendaient de Citroën un engin ultra-fuselé et futuriste façon « Eco 2000 », le prototype chasseur d'économie d'énergie présenté en 1983-1984 en sont pour leurs frais.

L'AX, une révolutionnaire discrète

Cela dit, en dépit d'une esthétique plutôt sage, l'AX est, cette fois, une auto vraiment passionnante en termes de conception, et elle prouve de façon éclatante le talent intact des ingénieurs Citroën. La marque lui a assigné une mission absolue : faire de la légèreté et de la finesse aérodynamique les moyens d'offrir un rapport performances/consommation qui relègue la concurrence loin derrière. Et, dès les premiers essais, les compliments pleuvent. Car, oui, cette auto sait marier les contraires avec brio : vrai-

ment sobre et fort véloce, très compacte extérieurement (3,50 m de longueur) et étonnamment logeable à l'intérieur, coffre compris... Les citroënistes fervents peuvent brandir ses deux grands titres de gloire : un Cx de 0,31 (avec un SCx pouvant descendre jusqu'à 0,55) et un poids minimal de 640 kg ! De fait, bien que l'AX soit une auto entièrement conventionnelle — inutile de chercher une suspension hors normes ou des trouvailles insensées — le « jus de crâne » qui l'a enfantée est d'une exceptionnelle qualité, avec en outre nombre d'ingénieurs ayant auparavant œuvré sur les membres de la famille 2CV, à commencer par Jean-Claude Bouquet. En clair, c'est un point trop méconnu, y compris des amateurs de la marque, mais l'AX, c'est un peu du génie de la 2CV appliqué à une petite voiture de conception classique, qui s'offre en outre une conception nouvelle à 100 %, rappelons-le : les moteurs « TU » sont complètement inédits (malgré des cotes d'alé-

La Citroën la plus produite après la 2CV n'est pas la GS/A mais l'AX!

sage/course inchangées par rapport au moteur X), tout comme la boîte « MA », implantée au bout du vilebrequin, sans oublier les trains roulants. Avec tout de même un revers à cette belle médaille. En effet, en voulant à tout prix se montrer exemplaire en matière de sveltesse, Citroën a donné naissance à une citadine qui rappelle parfois trop son aïeule en termes de finition, avec des plastiques et tissus assez peu flatteurs, et une fâcheuse tendance à donner à toute heure des récitals de rossignol dans son habitacle... L'AX, c'est aussi cela, et Citroën va jouer de malchance sur ce point précis.

À contre-courant

Un peu comme la BX, les vertus de l'AX vont se retourner contre elle au moment précis où l'acheteur commence à devenir un obsédé de qualité perçue, sourcilieux sur le plus bénin des défauts d'accastil- ▶



À partir de juillet 1991, les AX Série 2 s'alourdissent un peu, mais au profit d'une insonorisation et d'une qualité perçue en hausse sensible. Ci-dessous, la pétulante GTI et ses 95 ch (catalysés) ou 100 ch (sans).

