



ID 19 break

Le break ultime !

P. 28



GS Basalte

Perle noire

P. 44



P. 58

Ami 6

Une « 1961 » à la loupe



Glaces
rabattables



« Ré.Cit »

L'autre mag du réseau



40 ans de diesel...

P. 36





AX dans la presse

Des protos à la série

Fringante trentenaire, l'AX est une vraie Citroën: comme ses illustres aînées, elle a fait l'objet de nombreux scoops, et sa naissance fut très largement commentée. Florilège non exhaustif dans ces pages...

Texte Thierry Astier – Illustrations D.R.

Les voitures cultes ont ceci de particulier qu'elles suscitent plus de fantasmes que les autres. Y compris quand il s'agit d'évoquer leur propre disparition et la succession qui est supposée aller avec. La 2CV ne fait pas exception, et Citroën va traîner comme une sorte de boulet moral l'insoluble question de son remplacement. Une première tentative de réponse s'esquisse déjà en 1967, en sortant la Dyane. Mais, globalement, le résultat n'est pas vraiment satisfaisant, et la clientèle deuchiste finit par préférer durablement l'originale à la copie, fût-elle améliorée. Pourtant, à plusieurs reprises, le Bureau d'études s'emploie à penser l'impossible: d'abord avec le véhicule « G-Mini » ou « Shadok », caractérisé par sa forme monocorps et ses sièges implantés en losange. Puis c'est le groupe d'ingénieurs mené par Jacques Né qui ébauche autre chose autour de la mécanique 2CV, avec des visées urbaines, via l'étude « Z », laquelle sert de point de départ au projet ZA, qui se dessine tout doucement à partir de 1980. Il est même brièvement question de décliner de ce « très bas de gamme » une déclinaison Talbot, codée « C0 » selon la nomenclature interne de ce constructeur, avant d'y renoncer pour de bon début 1982. Mais le projet restera longtemps connu sous cette désignation, C0/ZA, déformé en « COZA »,

avant d'être rebaptisé sur le tard « S9 ». Et les premières informations fuient en avril 1983, dans *L'Action automobile et touristique*. Depuis le début des années soixante-dix, le mensuel réalise un dossier annuel sur les projets secrets des principaux constructeurs. Dans son numéro 266, la future Citroën est évoquée en quelques lignes, parlant d'une auto monocorps « en forme de bulle très spacieuse et compacte », employant le « moteur 1 000 cm³ de Peugeot-Fiat ».

Eco 2000 ou ZA?

Au niveau architecture, l'auteur fait sans doute une confusion avec l'étude « Eco 2000 » que mène au même moment Citroën autour d'une berline légère consommant 3 l/100 km, mais il est vrai que l'AX fut assez longtemps envisagée sous la forme d'un monocorps. Un aboutissement qui sera hélas refusé devant le scepticisme des panels de consommateurs interrogés au cours de « tests-clinics ». Les mêmes qui auraient à coup sûr rejeté sans ménagement les Traction, 2CV et DS en leur temps, mais passons... Le moteur franco-italien correspond également à une réalité: PSA a investi au début des années quatre-vingt avec Fiat dans un projet de mécanique produite de façon entièrement automatique, un 4 cylindres aussi moderne que léger

qui verra le jour en 1985, sur l'Autobianchi Y10 puis sur la Fiat Uno: le FIRE! Un an plus tard, la Citroën « ZA » est fidèle au rendez-vous du dossier « scoop » de *L'AAT*, qui en parle encore comme d'une « future 2CV ». Tout au plus ajoute-t-on que son lancement est prévu pour le salon



L'Action automobile fut le premier à évoquer le projet de la future AX, dès avril 1983.



Dès juillet 1984, les premières images d'un prototype roulant sont publiées par *L'Automobile Magazine*. En dépit des titres, l'auteur voit juste : il n'est pas question de réellement remplacer la 2CV !

1986 (dans le mille !) et d'une motorisation assurée par une déclinaison 3 cylindres 700 cm³ du moteur PSA/Fiat. Quant à la verte silhouette, elle semble plus devoir à la Panda qu'à une véritable future Citroën, mais les illustrateurs d'alors sont alors dans le « brouillard », faute de photos montrant un prototype, même lourdement camouflé...

L'Automobile Magazine, premier sur le scoop !

Le rideau de fumée est fendu en juillet 1984 par *L'Automobile Magazine*. La couverture annonce encore « la future 2CV Citroën », mais avec les tout premiers clichés d'un prototype roulant. L'article, de trois pages, reprend les deux seules images disponibles, prises à travers les fourrés, montrant

une AX 3 portes déjà très proche du modèle final. Sous le seul angle disponible, de trois quarts arrière, on note simplement la présence de poignées de porte assez différentes de celles que nous connaissons, sans le creux aménagé dans les ailes arrière. L'article dément en outre le titre de la couverture, soulignant l'impossibilité pour la ZA de réellement remplacer la 2CV et l'urgence qu'il y a pour Citroën à lancer un second modèle à succès. Le Double Chevron perd alors de l'argent sans discontinuer depuis 1980, et la BX réalise alors 40 % de son volume total ! Concernant le FIRE, il semble qu'il y ait de l'eau dans le gaz : l'auteur, Jean-Paul Thèvenet, évoque la possibilité d'un lancement avec un moteur PSA, compte tenu du retard accumulé autour du groupe italien. Puis, à l'oc-

casion du salon de l'auto, en octobre suivant, Citroën dévoile la version finale de son prototype Eco 2000, ce qui permet de préparer le public et la presse à l'accent particulier qui sera mis sur la future AX en termes de légèreté, finesse aérodynamique et sobriété. Et, à l'évidence, la question de la petite Citroën à venir semble déman-ger les médias français, en particulier *L'Auto-Journal*, spécialiste du « scoop », a fortiori si l'objet roulant non identifié porte une paire de chevrons...

Qui veut tuer la Deuche ?

C'est donc dans les colonnes du célèbre bimensuel que l'on retrouve, s'étalant sur la une du numéro 2 du 1^{er} février 1985, « la nouvelle petite Citroën ». « Elle succédera à la 2CV »,

LA NOUVELLE
PETITE CITROËN



Debut
1985 - 2000



L'ORIGINALITE
SE CACHE
A L'INTERIEUR



En attendant que le FIRE soit disponible, l'AX devra adopter le 1124 cm³ du groupe. » Bref, au niveau de la collaboration franco-italienne, rien ne semble très simple... Dernier détail amusant, les illustrateurs s'ingénient à colorier le hayon arrière en gris anthracite, ce qui correspond à la couleur observée sur les prototypes mais qui ne sera pas retenue en série! Et les plus observateurs noteront le maintien temporaire des poignées de porte provisoires, tout comme l'existence de prototypes munis de deux essuie-glaces... Mais le poids, c'est l'ennemi, pas vrai? Le troisième scoop sera l'ultime, et aussi le

En dépit des caches avant et arrière chargés de tromper les curieux, les lignes définitives de l'AX se devinent facilement.



LA NOUVELLE PETITE CITROËN

En attendant que le FIRE soit disponible, l'AX devra adopter le 1124 cm³ du groupe. » Bref, au niveau de la collaboration franco-italienne, rien ne semble très simple... Dernier détail amusant, les illustrateurs s'ingénient à colorier le hayon arrière en gris anthracite, ce qui correspond à la couleur observée sur les prototypes mais qui ne sera pas retenue en série! Et les plus observateurs noteront le maintien temporaire des poignées de porte provisoires, tout comme l'existence de prototypes munis de deux essuie-glaces... Mais le poids, c'est l'ennemi, pas vrai? Le troisième scoop sera l'ultime, et aussi le

l'auto-Journal

PHOTOS EXCLUSIVES

LA NOUVELLE PETITE CITROËN

...ELLE SUCCEDERA A LA 2 CV



BANCS D'ESSAI: MERCEDES 190 E 2.3-16 / FIAT UNO ES
LA NEIGE... COMME SI VOUS SAVIEZ VOUS EN SERVIR

Belgique : 195 FB - Suisse : 5 FS - Luxembourg : 195 FL - Italie : 300 L - Espagne : 300 Pico - Algérie : 19 DA - Maroc : 1958 DH - Canada : 1 350

Début 1985, l'Auto Journal surprend un autre exemplaire en cours d'essais. Son nom de baptême est trouvé: ce sera bien l'AX!

nous dit-on avec insistance, mais, là encore, il s'agit de sa place au bas de l'échelon de la gamme et non d'un remplacement trait pour trait. Pour le reste, l'article de Gilles Guérithault présente un autre prototype, lourdement camouflé cette fois, et souligne avec insistance la banalité du style, qui contraste avec son contenu technique. En revanche, il s'approche de la vérité concernant les dimensions finales: 3,45 m de longueur pour 1,50 m de

tion d'une deuxième usine, française cette fois, pour produire le moteur Fiat, tout en envisageant une autre voie: « En attendant que le FIRE soit disponible, l'AX devra adopter le 1124 cm³ du groupe. » Bref, au niveau de la collaboration franco-italienne, rien ne semble très simple... Dernier détail amusant, les illustrateurs s'ingénient à colorier le hayon arrière en gris anthracite, ce qui correspond à la couleur observée sur les prototypes mais qui ne sera pas retenue en série! Et les plus observateurs noteront le maintien temporaire des poignées de porte provisoires, tout comme l'existence de prototypes munis de deux essuie-glaces... Mais le poids, c'est l'ennemi, pas vrai? Le troisième scoop sera l'ultime, et aussi le

plus probant: cette fois, l'Auto-Journal présente au 1^{er} août 1985 les deux silhouettes définitives de l'auto, en trois et cinq portes! Quelques approximations subsistent (l'auteur parle d'une longueur plus importante pour cette dernière et d'un lancement avec un unique moteur 1124 cm³...), mais les photos sont sans ambiguïté. Chacun y reconnaîtra un tandem d'AX en finitions TR, TRE ou TRS, prises à la sauvette dans le cadre d'un « test-clinic » justement, puisqu'on distingue une Fiesta 3 portes sur un des clichés à l'arrière-plan. Depuis le début de l'année, chacun s'accorde à penser qu'elle s'appellera bien « AX ». Deviner le nom d'un futur modèle est souvent un exercice périlleux, en particulier pour les marques « à chiffres », comme Peugeot et Renault: les R18 et R21

Des 1985, les photos de la future 5 portes fuient dans « l'Auto-Journal ».

largeur quand l'AX de série atteindra respectivement 3,50 m et 1,56 m. Sur le plan mécanique, il est encore ques-

Dès l'époque de l'AX, le nom « Saxo » est déjà en ballottage. Citroën saura s'en souvenir...

furent surnommées « R19 », la 305 un temps désignée « 405 »... Mais, dans ce cas précis, le choix d'AX paraissait évident, aux côtés des BX et CX existantes. Toutefois, l'article, à nouveau signé par Gilles Guérithault, évoque la possibilité de recourir à des noms tels que... Voilà (!) ou Saxo! Citroën n'en fera rien dans l'immédiat mais se ravisera quand il s'agira de sa remplaçante... Dernière révélation à

porter au crédit de l'Auto-Journal: l'article évoque une consommation inférieure à 4 l/100 km à 90 km/h pour le futur modèle. Bien vu, car les AX 10 et 11 s'en tiendront à 3,9 l!

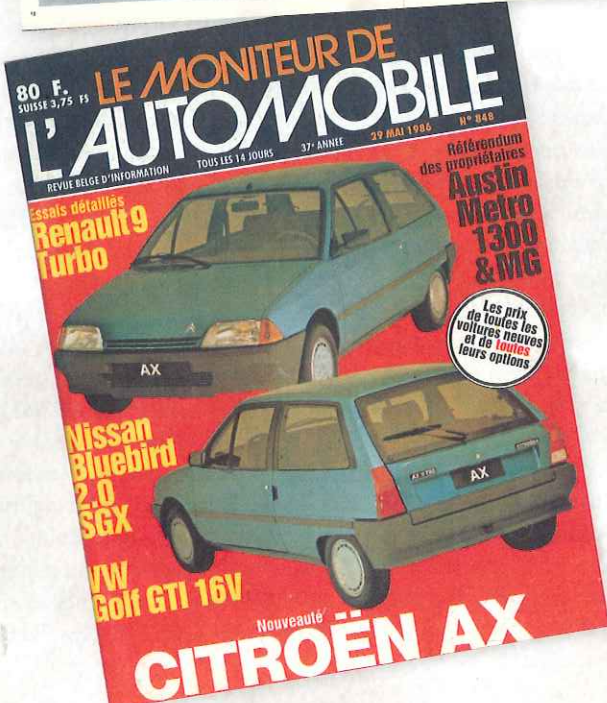
Pas de FIRE pour l'AX

En revanche, ce sera bien avec un moteur franco-français, car PSA semble renoncer définitivement à employer le FIRE au même moment, comme l'évoque brièvement Édouard Seidler dans ses « Carnets de bord », qui ouvrent l'Action Automobile, de septembre 1985. Puis, en fin d'année,

quand Jacques Calvet, président de PSA et de Citroën, fait le point sur l'activité, son avènement est officialisé: « 1986 verra le lancement d'une "petite Citroën" qui se situera entre la 2CV (...) et la Visa » (l'Action Automobile, février 1986). Mercredi 21 mai 1986: les trois coups peuvent sonner, l'AX fait son entrée dans le monde! La direction des Relations publiques lui offre son acte de naissance à travers un communiqué d'une page assorti de quatre photos, présentant une 11 TRE bleu Bahamas et son moteur. L'ensemble de la presse automobile va évidemment rebondir abondamment sur ces



À l'instar de la Supercinq, l'Auto-Journal suppose un allongement de l'empattement pour la version 5 portes. On ne peut pas avoir raison à chaque fois...



Suite à l'envoi d'un premier communiqué et de quatre photos en date du 21 mai 1986, toute la presse automobile évoque la nouvelle AX, à l'instar du Moniteur automobile.

premières informations, toutefois encore très sommaires. L'important est de frapper les esprits, et Citroën n'a pas manqué de mettre en avant le Cx hors normes (0,31) et le poids plume (« 640 à 695 kg »), mais aussi l'existence d'un « groupe motopropulseur entièrement nouveau ». Sur ce dernier point, le maintien des cylindrées et cotes d'alésage-course des anciens moteurs « X » issus de la Peugeot 104 va créer la confusion auprès de certains journalistes, parlant initialement du TU comme d'une simple remise à jour. Cela étant, le service presse Citroën va s'appliquer à dis-

siper les doutes en deux temps. Tout d'abord, une visite du site d'Aulnay-sous-Bois est organisée pour la presse automobile au début du mois de juillet.

Les nippons d'Aulnay

Après la sortie de trois préséries en novembre-décembre 1985, février et avril 1986, la production des AX de série est entamée depuis la fin du mois de juin. Et le site a subi une colossale mise à jour technique qui se traduit par un investissement d'un milliard de francs, sans oublier un milliard et demi destiné à la réalisation des

outillages du nouveau véhicule. N'oublions pas, au passage, le coût du TU et de la boîte de vitesses « MA », qui ont réclamé un bon milliard chacun : l'enjeu est de taille, le projet AX représentant une enveloppe totale de 5,5 milliards de francs 1986. Pourtant, dans l'immédiat, *seul l'Automobile Magazine* évoque cette refonte industrielle d'envergure, dans son numéro du mois d'août, à travers un article d'une page. Où Citroën se fait fort d'appliquer les meilleurs préceptes japonais en termes de réduction des stocks, de responsabilisation de ses équipes de monteurs, sans oublier l'inévitable robotisation pour ▶

L'ACTION AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE

FREINAGE ANTIBLOCAGE PAS CHER: Sérieux ou pas ?

"La petite" CITROËN AX

"La bombe du salon"

24 HEURES DU MANS
31 MAI - 1^{er} JUIN

PESCAROLO: "Mes 500 heures du Mans de Matra à Mercedes"

KOUROS

14F

La « bombe du salon » ? À l'évidence, oui : même si l'édition 1986 fut très riche, l'attraction majeure était bien sur le stand Citroën Porte de Versailles.

L'AUTOMOBILE MAGAZINE

NOUVELLE CITROËN AX

LOOK SAUVAGE POUR LA FUTURE STAR

Essais
RENAULT 21 TURBO DIESEL
HONDA CRX 16S
NISSAN BLUEBIRD TURBO
FERRARI TESTAROSSA

10 places
JAGUAR-PORSCHE LE CHOC!

FACE À FACE
2 OU 4 ROUES MOTRICES POUR LA GOLF

17F

NOUVEAUX

Le nouveau Citroën AX

Cela devient une tradition : tous les 4 ans, Citroën lance un nouveau modèle. Après le CX en 1978 et le CX II, le CX III en 1982, voici l'AX, qui sera le successeur de l'ancien AX. Le nouveau est doté de "brassés" à l'avant et d'un "brassé" à l'arrière. L'ensemble est conçu pour offrir une tenue de route et une stabilité accrues. Le poids est de 640 à 695 kg.

Un Cx de 0,31

C'est un chiffre qui a fait scandale. C'est le meilleur résultat jamais obtenu dans une catégorie de voitures de ce type. Cela signifie que l'AX est plus aérodynamique que les autres voitures de sa catégorie. Ce chiffre est le résultat de nombreuses heures de travail et de millions de francs investis.



Citroën dévoile l'AX

Initialement, le maintien des cylindrées par rapport au moteur « X » sème le trouble. Et pourtant, le 4 cylindres est 100 % nouveau, comme la boîte !

certaines tâches pénibles : montage de la planche de bord, encollage du ciel de toit et du pare-brise... Selon *l'Automobile Magazine*, la formation, qui suit les préceptes du « Plan Mercure », totalise « 170 000 heures » pour les 5 423 personnes alors employées à Aulnay-sous-Bois, l'article soulignant également le démarrage prochain d'une production complémentaire à Rennes et Vigo, pour aider à la montée en cadence. Quoi qu'il en soit, si le salon de l'automobile, qui ouvre ses portes le 2 octobre Porte de Versailles, est considéré comme le « jour J » pour les débuts de l'AX, ni la presse ni le réseau n'attendent cette

date pour passer au crible ce qui est la grande nouveauté de PSA en cette année 1986.

La critique unanime

En effet, la Citroën AX est commercialisée dès le mardi 16 septembre, deux semaines avant la grand-messe parisienne. C'est aussi la date d'embargo qui est donnée à la presse automobile pour pouvoir publier ses premiers essais, suite à la présentation véritable, organisée durant le mois d'août. *L'Auto-Journal* semble avoir bénéficié d'un traitement de faveur, puisque son numéro 16, sorti la veille, comporte déjà un

banc d'essai en bonne et due forme de la 11 TRE, prévisible « best-seller » qui sera le centre de l'attention des médias français, en tant que cœur de gamme. *L'Auto-Journal* propose également, sur le pouce, un duel express face à la Supercinq GL. Puis c'est au tour du *Moniteur automobile*, autre « quinzomadaire » et d'origine belge, moins connu mais réputé pour ses analyses poussées, qui propose près de vingt pages dédiées à la nouvelle Citroën dans son numéro 856, paraissant le 19 septembre. Et, derrière, les mensuels ne manquent pas de saisir la balle au bond, en particulier *Auto Moto* (n° 53), *l'Action automobile* (n° 304)



CITROËN AX 11 TRE UNE VRAIE PETITE SAUVAGE

Voilà donc l'AX, cette ferme nouvelle petite Citroën, destinée, on nous l'a déjà répété cent fois, à remplacer l'insouhaitée 2 CV. Eh bien, en priorité absolue, je dirai que, quelles que soient ses qualités, ce nouveau modèle ne remplacera absolument pas sa vénérable ancêtre ! Pourquoi cela ? Tout simplement parce qu'elle ne me paraît pas faite pour ça !

En 1986, lors de la remise de la 2 CV le 10 août 1986, on nous a dit que la 2 CV n'était plus une voiture de ville, mais qu'elle était devenue une voiture de campagne. C'est à ce moment-là que j'ai commencé à me demander si la 2 CV n'était pas devenue une voiture de campagne. Et c'est à ce moment-là que j'ai commencé à me demander si la 2 CV n'était pas devenue une voiture de campagne. Et c'est à ce moment-là que j'ai commencé à me demander si la 2 CV n'était pas devenue une voiture de campagne.



CONSUMATION MAXIMALE : 15,8 L/100 KM
CONSUMATION CRUISE : 7,8 L/100 KM
CONSUMATION ÉCONOMIQUE : 4,65 L/100 KM
CÉLÉBRITÉ ARRÊTÉ : -34,9 s

Petit traitement de faveur pour *l'Auto-Journal* : leur essai sera le tout premier, publié 24 heures avant la date d'embargo finale, prévue au 16 septembre.

Comme toujours, le *Moniteur automobile* réalise le dossier le plus complet : essai (ultra-) détaillé de la 11 TRE, présentation de la gamme, contact avec la 14 Tzs...

