

CITROMANIA

UN MODELE, UNE HISTOIRE

Révolu

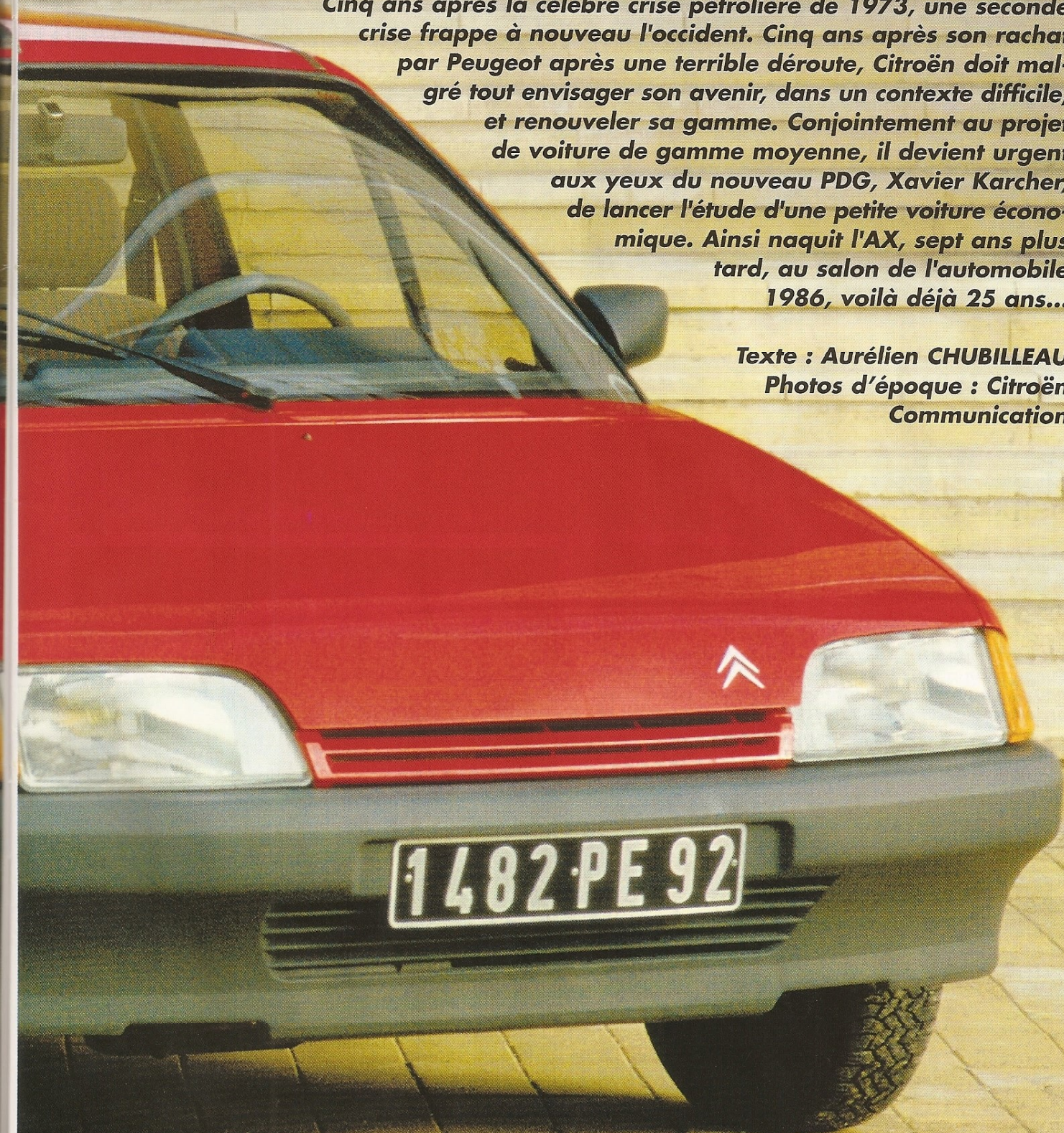


AX - 1^{ère} Partie : De 1986 à 1989

onnaire !

Cinq ans après la célèbre crise pétrolière de 1973, une seconde crise frappe à nouveau l'occident. Cinq ans après son rachat par Peugeot après une terrible déroute, Citroën doit malgré tout envisager son avenir, dans un contexte difficile, et renouveler sa gamme. Conjointement au projet de voiture de gamme moyenne, il devient urgent aux yeux du nouveau PDG, Xavier Karcher, de lancer l'étude d'une petite voiture économique. Ainsi naquit l'AX, sept ans plus tard, au salon de l'automobile 1986, voilà déjà 25 ans...

Texte : Aurélien CHUBILLEAU
Photos d'époque : Citroën Communication



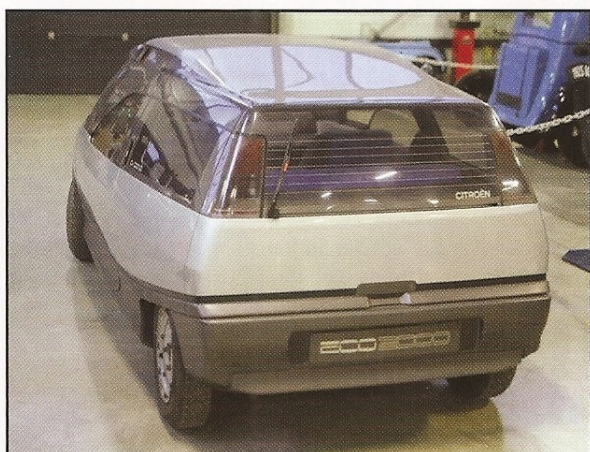


La SL 30 de 1984 marque l'aboutissement du programme ECO 2000 : un véhicule monocoque, très aérodynamique, capable de consommer 3 L / 100 km. L'AX a profité de certaines solutions expérimentées sur la SL 30, sur laquelle Jean-Claude Bouquet a aussi travaillé. Elle est équipée du moteur Fire, étudié en commun avec Fiat, mais jamais exploité en série par PSA.

ECO 2000

Suite à la crise énergétique de 1979, le gouvernement français lance en 1981 un vaste programme d'économie qui vise aussi le secteur automobile. Objectif visé : 3 L/100 km à 90 km/h de moyenne.

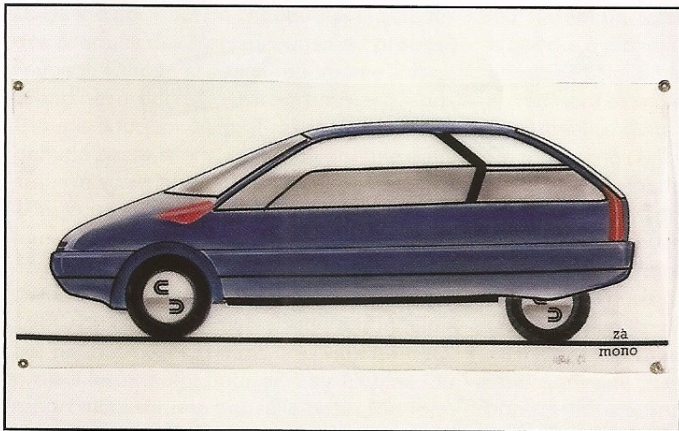
Renault développe le programme VESTA, celui de Peugeot se nomme VERA, et chez Citroën, on choisit un nom plus franchement évocateur, ECO 2000. Le premier engin construit en 1981, le SA 103, dispose d'un moteur 704 cm³ deux cylindres, refroidi par eau mais dérivé de celui de la 2CV. Il est disposé à l'arrière. Le SA 117, par contre, retrouve ce moteur, à l'avant. Grâce à un poids de 430 kg et un Cx de 0,21, elle ne consomme que 2,98 L. Le SA 109, quant à lui, possède un moteur trois cylindres 750 cm³ de type XO / Fire. Il offre de meilleures performances mais consomme 3,5 L. Un chiffre honnête. A partir du SA 109 est né le SL 30, plus abouti et à la présentation plus avenante. L'AX a profité du programme ECO 2000. Grâce à lui, il était possible de gagner 100 kg sur l'ensemble de la voiture et d'optimiser le réglage des moteurs.



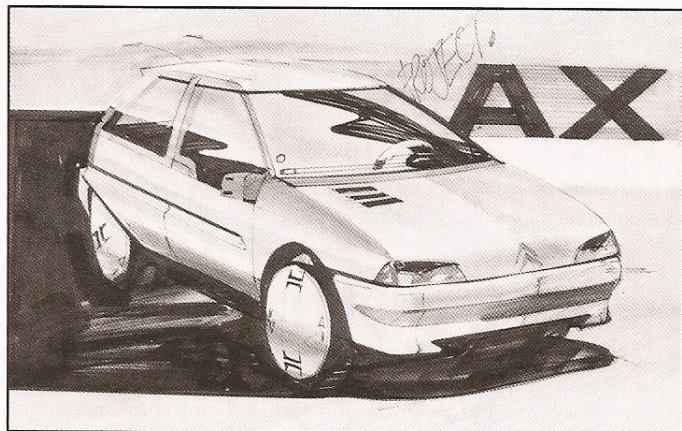
La SL 30 préfigure par son style quelques traits des voitures des années 90, et certaines solutions choisies en 1984 sont devenues courantes aujourd'hui ; des études fructueuses pour Citroën.



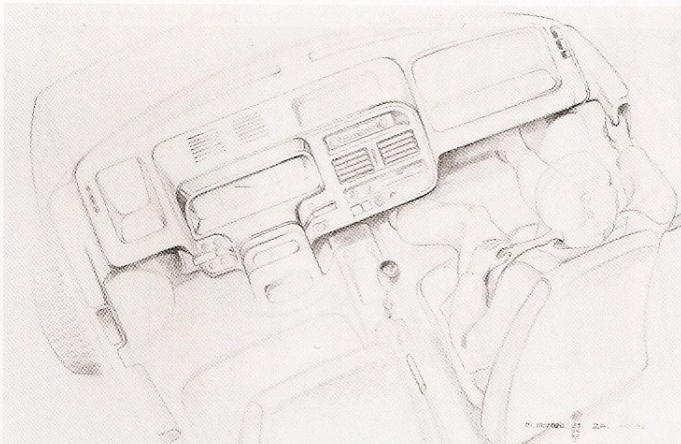
Très compacte à l'extérieur, l'ECO 2000 est spacieuse à l'intérieur. C'est tout l'avantage de la solution monocoque. Toutefois, elle reste assez étroite en largeur aux coudes.



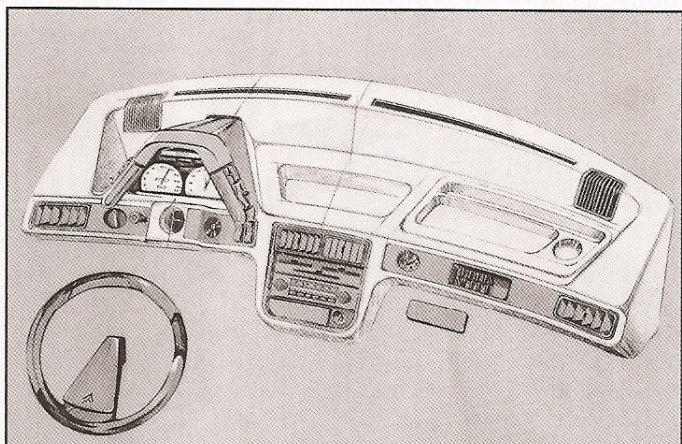
La proposition de Jean Giret, datant de 1980, montre que l'on songeait, au sein du bureau de style, au monocorps bien avant l'introduction du ZA3 dans le programme ZA en 1983. Copyright G. GUYOT



Ce dessin issu du bureau de style Citroën illustre l'AX dans ses grandes lignes mais paraît plus dynamique. La partie arrière évoque plus la Peugeot 106, présentée en 1991.



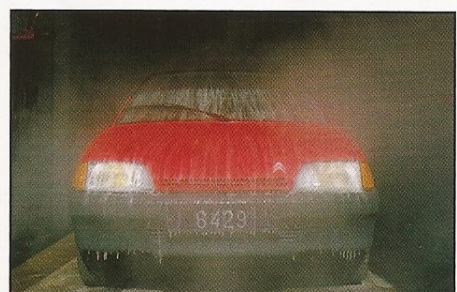
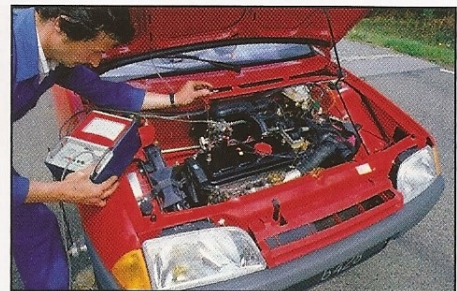
Le dessin de Michel Moreau, bien que classique, paraît plus organique, moins anguleux que la planche de bord de série. Elle semble plus moderne, en un mot.

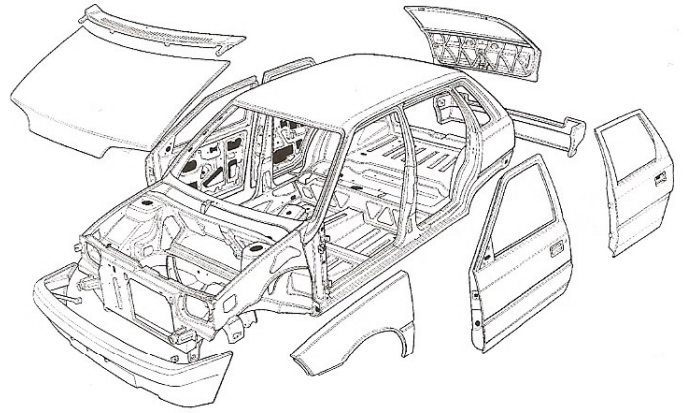
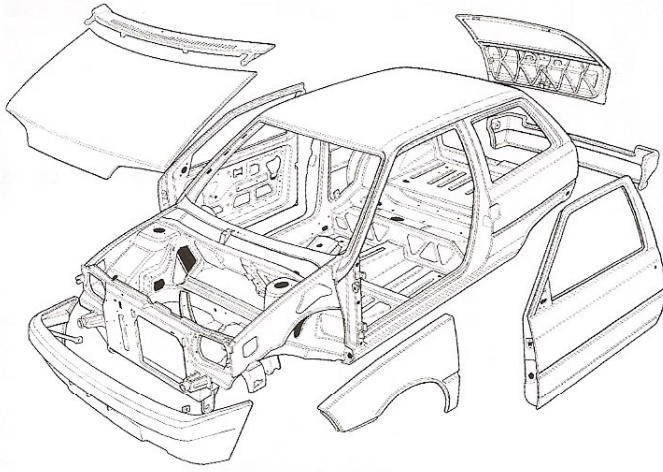


Cet autre dessin daté de 1982 montre un intérieur classique également, mais doté de blocs de commandes, au lieu de Comodos. On peut supposer une réalisation de Michel Harmand.

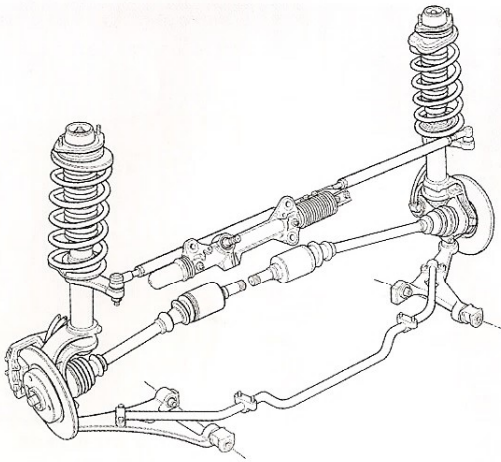


Cette AX de présérie porte le numéro ELV 6428. La photo est prise en Mai 1986, sur le circuit d'essais de la Ferté Vidame où elle subit un ensemble de tests avant le lancement en série. On note la présence de jantes en alliage, mais une présentation extérieure semblable à un modèle de base. Les voitures ELV ne sont pas nécessairement fidèles à une finition précise du catalogue commercial.





Grâce à la clairvoyance d'André Estaque, le soubassement prévu pour une cinq portes reste identique à celui de la trois portes. Il n'y a pas eu besoin d'extrapoler a posteriori la cinq portes. Les études menées dans le cadre du programme ECO 2000 ont également porté leurs fruits dans le domaine de la structure.



Voici le train avant, avec sa fameuse crémaillère de direction placée au haut, objet de débat durant les études. Cette solution compacte permet de réduire au plus juste le compartiment moteur.



Plan Mercure et système Kanban sont les deux éléments de la modernisation de la production à Aulnay. Il s'agit d'une gestion à flux tendus pour réduire les délais de livraison.

Le 15 Janvier, le pré-cahier des charges est complété par une note sur un «Projet de base d'étude d'un moteur 1000 cm³». A cette époque, le groupe PSA avait entrepris une collaboration avec Fiat pour l'élaboration des véhicules utilitaires, collaboration dans laquelle Boris Gonzalez a joué un rôle important. On entreprend alors d'étudier en commun ce petit moteur, le XO/125, plus connu chez Fiat sous le nom de «Fire».

Léger...

La seconde crise du pétrole de 1979 met une fois de plus en avant la nécessité de réaliser des voitures économiques en carburant et, à cette époque, le poids est un facteur essentiel pour arriver à des économies. Le pré-cahier des charges est formel : la voiture doit peser 650 kg. Elle doit être petite et mesurer seulement 3m40 mais donner malgré tout l'impression d'habitabilité, et se présenter avec une allure sympathique. La voiture doit être confortable, digne d'une Citroën, et utiliser des suspensions à ressorts. Toutefois, le coffre ne doit pas être encombré par les puits d'amortisseurs. La recherche du gain de poids et la petite taille du véhicule impliquent donc des trains roulants compacts. Pour réaliser ces objectifs, Jean-Claude Bouquet, devenu responsable du projet ZA, préconise de ne repren-

dre aucune pièce existante malgré les économies susceptibles d'être réalisées par ce moyen, et de partir d'une feuille blanche. Comme l'a souligné André Estaque : «Nous ne pouvions rien garder d'une voiture qui existait déjà : nous n'aurions pas réussi à gagner du poids de façon significative. Il fallait tout refaire». Et M. Bouquet est resté très ferme sur cette exigence : «Même l'alternateur de la 104, on ne pouvait pas le réutiliser... Il était déjà trop gros pour le ZA». Mais en haut lieu, cette décision de ne rien reprendre est critiquée...

Un jour, Jean-Claude Bouquet s'est entendu dire par un tiers : «Vous savez, M. Parayre n'est pas très content...». Malgré tout, il a gardé sa ligne de conduite. Aussi, tout en cherchant des solutions nouvelles, il gardait la préoccupation du prix de revient : il fallait l'abaisser le plus possible. En résumé, il fallait faire léger et peu onéreux. Dès l'origine du projet, il a été question d'équiper certaines versions d'un variateur de vitesses. Ce dispositif destiné à se substituer à la classique boîte de vitesses a fait le succès de la marque hollandaise DAF, avant son absorption en 1976 par Volvo. Grâce au variateur, il n'y a plus de changement de vitesses, la démultiplication change de façon constante, en fonction de la commande d'accélération. Le principe élaboré par Citroën est beaucoup plus complexe que

celui mis en œuvre par DAF, dans le but d'éviter les importantes déperditions de puissance du moteur, défaut principal des petites voitures hollandaises. Durant dix ans, l'ingénieur Dolbeau travailla exclusivement sur ce système d'une grande minutie. Jean-Claude Bouquet se souvient : «Tous les soirs en débauchant de Vélizy, on avait à disposition une voiture modifiée pour tester des techniques nouvelles. J'ai comme ça utilisé pendant des mois une GS équipée du variateur. Ça marchait bien, mais c'était très désagréable d'un point de vue sonore. Le moteur prenait son allure, il tournait toujours à la même vitesse. Si bien qu'on n'entendait pas si l'on accélérât ou non. La voiture donnait l'impression de partir toute seule. Vraiment, c'était désagréable». Par la suite, la solution du variateur fut donc abandonnée...

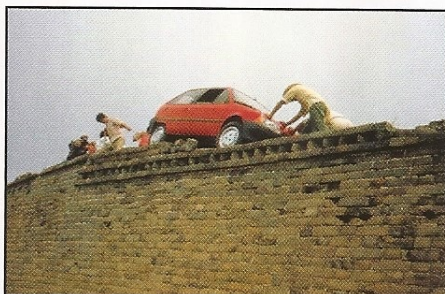
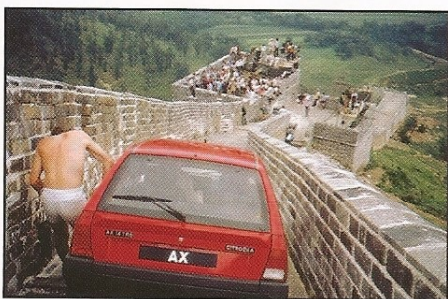
COZA Nostra

Durant le printemps 1980, on a réalisé trois mulets sur base de LN pour tester les premiers résultats d'études, tandis que le 2 Juillet, André Estaque a piloté la première présentation de onze maquettes de style, au centre d'essai de la Ferté Vidame. Jusque-là, tout se passe de façon assez classique. Toutefois, certaines décisions en haut lieu compliquent les affaires. On projette de former au sein de PSA la Direction Développement Véhicule.

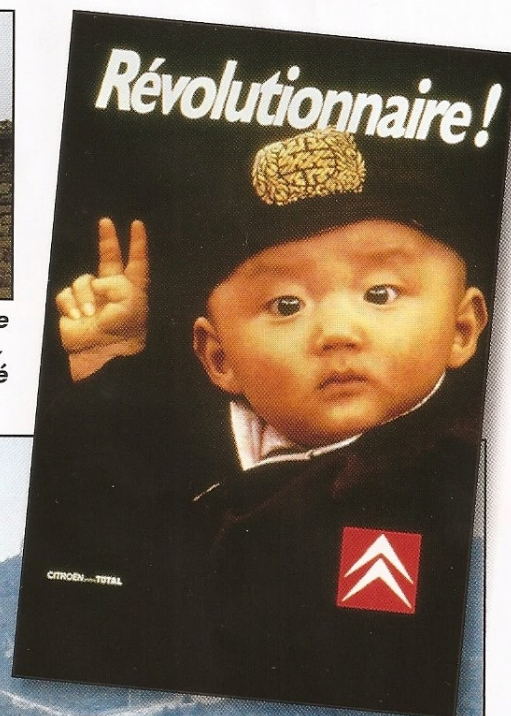
Le DDV a pour but de chapeauter les études des produits des trois marques du groupe, Peugeot, Citroën et Simca renommée Talbot, afin d'harmoniser les programmes. Jean-Claude Bouquet devient responsable de la gamme basse inférieure, soit la gamme dans laquelle s'inscrit le ZA, et plus tard la Peugeot 106, puis la Citroën Saxo. Par le biais du DDV, toutes les ressources du groupe sont mises à contribution, c'est-à-dire les différents bureaux d'études et bureaux de style. Durant l'automne 1980, on décide de réaliser une variante Talbot de la ZA, la C0 mais, très vite, les deux projets fusionnent, pour devenir COZA. On repart alors sur une nouvelle base. Dès lors, le bureau de style Talbot, basé à Whitley en Grande Bretagne, est aussi mis à contribution pour l'étude de la forme. Le DDV est officialisé le 2 Janvier 1981 et, dès le 15, on confronte, lors d'une réunion au siège de PSA, les maquettes de Whitley à celles de Vélizy. Côté moteur, on reste focalisé sur le XO/125, mais on envisage aussi, en Mai 1981, d'autres mo-

teurs, dont un Talbot, mais aussi un moteur bicylindre à plat refroidi par eau de 704 cm³, dérivé de celui de la 2CV. L'ingénieur Dupin, en réalisant ce moteur, avait l'idée de prolonger l'existence d'une technique chère à Citroën. Ce moteur ne connut aucune suite, mais il fut tout de même fabriqué. De nos jours, on peut le découvrir au Conservatoire Citroën sous le capot d'une curieuse Méhari, par ailleurs équipée de la suspension hydraulique. Côté boîte, on envisage aussi l'étude d'une boîte à 5 vitesses et d'une boîte automatique. On envisage même une direction assistée. En Juillet 1981, on organise le premier test clients, ce qu'on appelle dans le jargon du métier les «cliniques». Un échantillon représentatif de clients potentiels est convié à découvrir des maquettes, parfois accompagnées de voitures de la concurrence, afin d'établir une comparaison. La maquette issue du bureau de Whitley, surnommée «Talbot Coupé» retient le plus l'attention, mais d'aucuns jugent la voiture vraiment trop courte. Au sujet de la taille, André Estaque

nous a rapporté cette anecdote : «Un certain moment, le cahier des charges faisait la taille d'un bottin (ce qu'on n'aurait pas vu, par exemple, chez Citroën vingt ans plus tôt). C'était vraiment très cadré. La taille de la voiture y était précisée au centimètre près. Un jour, Giret vient me voir [Jean Giret était l'un des plus importants stylistes Citroën à cette époque], car il était très embêté. Si l'on respectait à la lettre le cahier des charges, cela rendait à la voiture un avant tout droit et vieillot. Je l'ai autorisé à faire un avant plus moderne, en pente douce. Je lui ai dit qu'à la prochaine présentation de la maquette, personne n'y verrait rien et, effectivement, on ne nous a fait aucune réflexion». Le souhait des clients potentiels de disposer d'une voiture un peu plus importante est donc profitable à l'esthétique. Un détail, aussi, fait l'objet de discussions : les gouttières. Alors, la tendance est à leur suppression car elles sont préjudiciables à l'aérodynamique, les maquettes du COZA en sont toujours munies.



Pour le lancement de l'AX, Citroën emploie les grands moyens avec cette campagne marquante. On joue ici sur les symboles : la Chine intemporelle, la Révolution Culturelle, l'image révolutionnaire de Citroën et la modernité venue de l'ouest capitaliste dans un pays en mutation économique.





La planche de bord des Citroën AX finitions TRE/TRS se reconnaît à sa boîte à gants dotée d'un couvercle. Notez les coloris typiques du milieu des années 80.



L'AX 14 TZS se distingue à l'intérieur par l'apport de tissu sur la boîte à gants, et sur le compartiment à gauche du bloc de commandes. Cela rend l'aspect plus chaleureux.



La banquette arrière fractionnée en deux parties, dotée de puits d'appui-tête, est une option disponible à partir de l'AX 11 TRE.



La place disponible pour les passagers arrière est certes mesurée, mais très convenable pour une voiture de ce gabarit, particulièrement en largeur.

La gamme de l'époque :

L'AX ne sera disponible au début qu'en 3 portes, avec 3 motorisations disponibles et 4 niveaux de finitions : 10 E, 10 RE, 11 RE, 11 TRE, 14 TRS, 14 TZS, 10 E entreprise (sortie en janvier 1987) de respectivement 45, 55 et 65 ch.

Destinée à remplacer à terme la 2CV, l'AX 10 E est particulièrement basique et n'offre, comme son illustre aînée, que l'essentiel. Elle assume un genre de minimum automobile. Elle est pourtant vendue plus chère, mais les performances sont tout autre et elle supplante son illustre aînée dans le domaine de l'économie...





Au départ, le marketing compte beaucoup sur l'AX 11 TRE car elle représente un juste milieu dans la gamme : une présentation valorisante, un moteur de puissance suffisante, un prix étudié... Pourtant la clientèle, plus en recherche de fonctionnalité que d'esthétique, lui a préféré la 11 RE plus basique.



L'AX 10 RE est très semblable à la 10 E, mais un équipement un peu moins indigent la distingue. De série, elle est munie d'enjoliveurs de roues, contrairement à cette voiture de présérie. Copyright B. ASSET



Par son dépouillement, L'AX 10 E Entreprise doit vraiment être considérée comme un utilitaire, au sens premier du terme. Les performances estent celles d'une AX 10 E «civile».



Avec son moteur de 65 ch, pour un poids plume, l'AX 14 TRS est déjà plus étoffée. Sa présentation reste semblable à celle de la 11 TRE. Toutefois, la boîte à cinq vitesses est de série.



L'AX 14 TZS chapeaute la gamme 1987. Son équipement est très riche, ce qui est aussi une nouvelle tendance de l'époque : les petites voitures présentées comme des «grandes».



Difficile de retrouver de nos jours une des premières AX en aussi bel état d'origine ; et pour cause, celle-ci est neuve. Elle n'affiche que 22 km au compteur ! Cette AX n'a jamais quitté les terres de l'usine Citroën...



Dans cette présentation TRE plus étoffée, les contre-portes sont entièrement habillées de plastique et de tissu. Notez le rangement pour une bouteille d'eau, aménagé dans la porte.



L'option jante alliage léger est restée une option peu prisée à l'époque. Cela en fait un accessoire assez rare. Le dessin est pourtant assez réussi. Les clients voyaient souvent au plus juste.



Les aérateurs latéraux sont arrivés en Juillet 1987 sur les versions TRE, TRS et TZS pour suppléer à une aération jusque-là jugée un peu trop modeste. Les versions de base en restent privées.

Parmi les AX conservées à Aulnay-sous-Bois chez Citroën, on compte ce bel exemplaire de teinte Brun Maya. C'est un modèle destiné à l'exportation qui se signale par des répéteurs de clignotants sur les ailes avant.





Malgré l'efficace plan Mercure, cette AX a été victime d'une erreur d'inventaire... et fut oubliée sur le parc d'Aulnay. Cela pouvait -rarement- arriver à l'époque. Son numéro de série a été détruit.

Comment cela, une AX 10 TRE ? C'est un trucage ? Eh non, c'est une version destinée à certains marchés extérieurs. Elle est analogue à la 11 TRE mais équipée du petit moteur 954 cm³. Remarque les glaces teintées en vert et non de couleur bronze.



La sellerie est spécifique à cette version 10 TRE. Elle montre un certain soin pour une petite voiture et l'habitacle en est d'autant plus accueillant. La place à l'avant est assez généreuse.



La banquette arrière rabattable en deux parties est une option appréciable pour qui souhaite augmenter la capacité du coffre, tout en permettant de transporter un passager.

André Estaque en fait de son côté la remarque à Jean Giret afin de suivre la tendance, mais, sur cette question, Jean-Claude Bouquet se heurte à l'avis de Xavier Karcher. Ce dernier reste attaché à l'aspect pratique des gouttières et se laisse difficilement convaincre. Mais l'exigence aérodynamique a fini par primer. MM. Estaque et Bouquet s'accordent pour reconnaître en Xavier Karcher un PDG capable d'entendre et discuter, même s'il avait toujours un avis très précis sur tout ce qui concernait une automobile. Par son passé d'ingénieur, il savait vraiment ce qu'était une voiture. Un avantage comme un inconvénient, reconnaît André Estaque car il fallait parfois solidement argumenter pour obtenir l'aval du patron.

De COZA... à ZA

Le 25 Janvier 1982 a lieu un nouveau test clients, à l'issue duquel le projet ZA2 de Vélizy est retenu. Les jours suivants, on annonce l'abandon de la variante C0 prévue pour devenir une Talbot. A cette date, la marque semble être déjà condamnée par la direction de PSA, malgré le succès réel de la petite Samba, extrapolée de la Peugeot 104. Mais les ventes des autres modèles ne semblent pas promettre un bon avenir commercial à la marque. La grande Tagora ne passera pas l'année 1983 et le projet de remplacement de l'Horizon est en passe de devenir finalement une Peugeot, la future 309. En 1986, PSA cesse de commercialiser la marque Talbot.

Xavier Karcher sait que sans le succès de la gamme nouvelle en cours de préparation, Citroën risque de connaître un sort similaire. Tout repose sur le projet XB (la BX), et le projet ZA, seul survivant du programme COZA. En Février 1982, une nouvelle variante est prévue, le ZA3, dont la particularité est de se présenter sous la forme d'un monocoque. Une solution encore inédite à ce moment là mais particulièrement adaptée pour offrir à une voiture de petite dimension une habitabilité confortable, comme l'illustre la Twingo apparue par la suite. L'idée d'une petite voiture monocoque n'est pas nouvelle chez Citroën, puisque dès 1967, Robert Opron avait dessiné différents croquis d'une voiture qu'il avait

nommée G Mini (allusion au programme Gemini de la NASA, la conquête de l'espace étant très en vogue dans les années 60). Cette idée prise très au sérieux a mené à la réalisation d'un très intéressant prototype, connu sous le nom de Shaddock. Cette voiture a survécu jusqu'à la fin des années 80, comme en atteste une vue d'un hangar de la Ferté Vidame illustrant une maquette de XM où le Shaddock apparaît en arrière plan. Malheureusement, cette ambitieuse voiture a été détruite dans les années 90, au même moment que la voiture F. «Bien certain qu'en faisant la ZA3, on gardait en tête le Shaddock, même si techniquement, elle n'a rien de commun. Mais une voiture comme ça ne pouvait que nous influencer» rappelle Jean-Claude Bouquet. André Estaque a également témoigné dans ce sens. Le projet ZA se poursuit et, cette fois, le cen-

tre de style de Whitley travaille uniquement pour Citroën, jusqu'au 3 Juin 1982, date à laquelle on organise une présentation de maquettes à la Direction Générale, au centre d'essais de la Ferté Vidame. A ce moment là, on espère un lancement commercial en Décembre 1985. Le 24 Juin 1982, M. Hugues, de la Direction Marketing et Produits, désigne des versions dont on note déjà qu'il ne s'agit pas de lettres, telles RE, TRS... comme pour les BX et CX, mais de noms : Rustique et Caddy, Junior et Harmonie, Chrono et GT. En Juillet, le style Citroën, sur la base du travail de Jean Giret, est définitivement retenu.

Controverses

A ce moment-là, on envisage la ZA comme une voiture à trois portes et fonctionnant à l'essence. Une altercation entre la Direction et

Jean-Claude Bouquet naît au sujet d'un possible moteur Diesel. M. Bouquet y est très favorable mais pas la Direction. Pour se dédouaner d'une erreur d'estimation qui aurait pu lui être reprochée à tort par la suite, Jean-Claude Bouquet fait préciser dans le cahier des charges l'abandon du Diesel en Juillet 1982 et demande à la Direction de l'assumer... En Octobre, un autre sujet sensible trouve son issue : la conception du train avant, particulièrement la disposition de la crémaillère de direction. Au début des études, on avait songé placer cette crémaillère en bas, le plus proche des roues, disposition traditionnelle pour une Citroën. Cette solution a plusieurs avantages : un centre de gravité très bas, peu de pièces intermédiaires entre le volant et les roues, d'où une bonne précision... Bref, c'est la solution idéale pour un ingénieur spécialisé

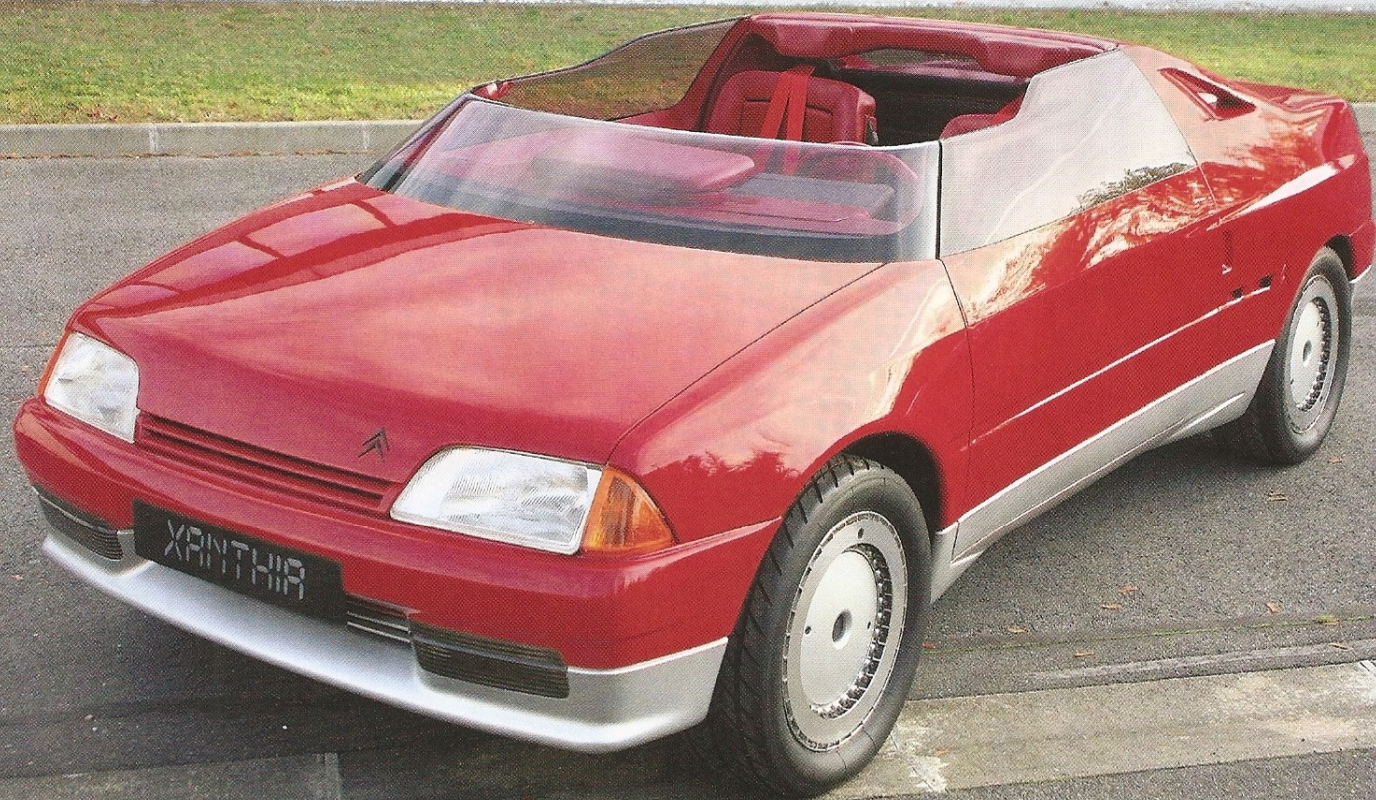


La profondeur de l'empreinte du pneu est peinte en rouge et la gomme arbore le double chevron. Ces pneus ont été réalisés sur mesure par Michelin pour ce prototype de salon.



Vous lisez bien Xanthia, avec un H. Cette barquette ludique sur base d'AX n'a aucun rapport avec la Xanthia, présentée en 1993. Le style de la Xanthia est vraiment typé 80'.

Présentée au salon de Paris en 1986, Xanthia apporte un autre regard sur l'AX et annonce les futures versions sportives de la nouvelle petite voiture. Bien des années plus tard, elle a été récupérée au centre de style de Vélizy, où elle était abandonnée... Ayant retrouvé son lustre, elle est visible aujourd'hui au Conservatoire Citroën.

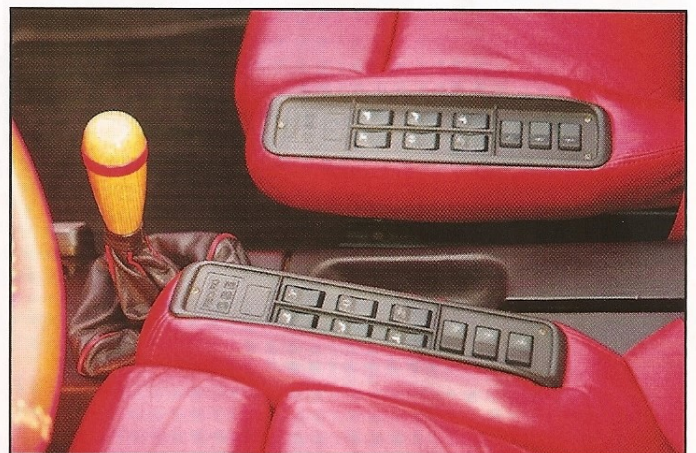




Le tableau de bord repose sur le dessin de Michel Moreau, mais, gainé de cuir, il s'en dégage une tout autre impression. Un ordinateur dont on imagine les multiples fonctions (sans oser penser à celles dont on dispose de nos jours), des petits boutons un peu partout... On est bien au milieu des années 80 ! Futur, quand tu nous tiens...



La Xanthia, c'est la passion ! Le rouge domine, y compris à l'intérieur, avec ces très beaux sièges en cuir, réalisés sur mesure par la société Recaro. Les harnais suggèrent la piste.



La Xanthia est aussi une vitrine du savoir-faire de la société Recaro et les sièges sont réglables tout azimut par des commandes électriques. Votre rédacteur vous confirme leur confort.

dans la conception des trains roulants. Mais, dès 1981, M. Forichon, du bureau d'études Peugeot, situé à La Garenne, propose une autre solution : placer au contraire la crémaillère tout en haut, avec des renvois vers les roues. Cette idée permet de réduire encore l'encombrement du compartiment moteur et donc de favoriser l'espace dévolu à l'habitacle, cela est précieux pour une petite voiture. Il s'en est suivi une guerre interne de plusieurs mois avant de trancher pour la direction haute. En effet, le bureau d'études Citroën jouissait dans les années 60 et 70 d'une aura telle que les ingénieurs issus de Peugeot et Talbot (ex-Simca) craignaient de voir leur influence remise en cause. «Au moment du rachat par Peugeot, certains d'entre nous [les ingénieurs Citroën ndla] se sont sentis humiliés, comme

des perdants, tandis que de simples projeteurs Peugeot se permettaient de regarder de haut des ingénieurs Citroën pourtant d'excellent niveau. Mais la compétence Citroën faisait peur, aussi. Finalement, dans cette histoire de direction en bas ou en haut, ce n'était pas tant une question de technique que d'influence... Forichon craignait de voir ses compétences remises en cause par Allera, son homologue chez Citroën. Finalement, Peugeot a gagné. Mais Forichon, c'était quelqu'un de bien. Il était ouvert, on travaillait bien avec lui». Jean-Claude Bouquet nous a fait part d'une ambiance de travail parfois délicate voire tendue. «Le plus difficile à vivre durant cette période, ça a été cette guerre entre les cadres et les Directions. Ça ne rendait pas toujours le travail simple».

Cinq portes

Voici une anecdote qu'aime à nous rapporter André Estaque lors de nos visites : les différentes Directions du groupe PSA avaient statué que la ZA serait exclusivement une voiture à trois portes (rappelons que dans la gamme Citroën figurait déjà la Visa à cinq portes). «Je savais que c'était une bêtise et qu'un jour ou l'autre, le marketing allait nous demander de la faire en cinq portes. J'ai fait en sorte que le soubassement puisse accueillir des portes arrière grâce à la seule modification des panneaux latéraux. Tout le reste du soubassement est identique d'une version à l'autre et cela limite considérablement les investissements». André Estaque a donc pris des libertés avec le cahier des charges. Or, le style avait prévu de placer la goulotte de réservoir d'essence

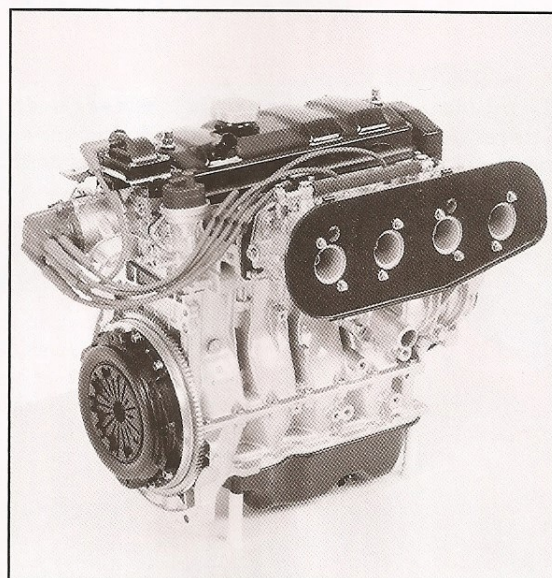


Entre l'AX 10 E et l'AX Sport Challenge destinée à la compétition, quel contraste ! Mais la silhouette reste la même et les points communs plus nombreux qu'on ne l'imagine. Citroën joue la carte du sport pour dynamiser l'image de sa petite voiture, ici transformée en bombe. Copyright LACOSTE



Le moteur TU est particulièrement robuste. De 45 ch dans sa version 954 cm³, il parvient à 95 cm³ dans cette configuration 1294 cm³ destinée à l'AX Sport, soit plus du double de puissance. Admirez les importants carburateurs horizontaux Solex ADDHE...

Copyright GUYOT



dans le prolongement de la poignée de porte avant. «Si on laissait la goulotte à l'endroit où l'on pouvait plutôt mettre une porte arrière, évidemment, ça remettait en cause mon idée. Alors, j'ai décidé de placer la goulotte tout à l'arrière. Lors de la présentation de la maquette à la Direction, j'ai inventé un prétexte... Et c'est passé comme ça. Par la suite, j'ai montré à Xavier Karcher la version à cinq portes dont on avait aussi préparé une maquette. Il a été surpris, et n'était pas très content sur le moment, mais après, il a accepté l'idée et, plus tard, il m'a même remercié». La clairvoyance et l'expérience d'André Estaque (à l'origine également du pertinent C15), ont donc permis la genèse conjugquée des deux versions de la ZA, le tout à moindre coût. Il s'agit là d'un de ses derniers hauts-faits, un coup de maître de cet homme toujours astucieux et apprécié de tous ceux qui ont collaboré avec lui. Après quarante ans consacrés à l'entreprise, André Estaque a pris sa retraite en 1984. Le ZA à cinq portes a, quant à lui, été validé en Décembre 1982.

Numéro 1

Dès le mois de Janvier 1983, le Projet est transféré de la Direction Développement Véhicule à la Direction des Etudes, en charge d'aboutir au prototype roulant, avant la mise en production. M. Dubus organise dès lors des réunions toutes les semaines, des points techniques, pour établir en Février le premier cahier des charges destiné à la construction de la première ZA. Ce premier document, établi par MM. Durant et Gaudillat, est signé de la main de M. Piniot. Le prototype roulant numéro 1, au style non encore définitif est achevé en Juin. La définition du projet ZA semble déboucher, et pourtant, un rebondissement intervient au même moment. Boris Gonzalez diffuse alors une note, sobre, annonçant la suppression de la variante monocorps ZA3. «J'ai énormément regretté cette décision. On aurait pu être les premiers à sortir cette voiture révolutionnaire. On aurait fait la Twingo avant Renault... Moi, j'étais contre cette décision, mais...», nous a-t-il confié récemment. Lorsque nous avons interrogé Xavier Karcher à ce sujet, celui-ci

s'est exprimé avec beaucoup de sobriété. «Jacques Calvet était un homme au goût classique et de surcroît, il ne venait pas de l'automobile». Par là, Xavier Karcher a laissé sous-entendre sans trop d'ambiguïté que la décision du retrait du ZA3 venait non pas de lui, mais du nouveau PDG du groupe PSA, tout juste promu en 1983 et transfuge de la banque BNP. Le ZA est certainement paru trop ambitieux, trop risqué aux yeux de Jacques Calvet, un homme certes gestionnaire, mais sans aucune expérience du monde automobile. Notons que, deux ans plus tard, chez Renault, Georges Besse (lui-même issu d'un milieu autre que celui de l'automobile) a eu une réaction identique face au VBG, devenu à cette période un véhicule monocorps. Mais le groupe de travail formé chez Renault autour de la petite voiture a, quant à lui, poursuivi ses travaux... en cachette du patron. A force de persévérance, la Twingo a fini par éclore et s'imposer. On comprend les regrets de Boris Gonzalez. Et la décision de prévoir un moteur porté à 60 ch ne peut compenser la frilosité

du groupe PSA à lancer une petite voiture très novatrice. En Juillet, le prototype numéro 2 tourne à son tour sur la piste de la Ferté Vidame pour des essais d'endurance, tandis que la ZA à cinq portes est également réalisée. Les moteurs XO d'origine Fiat sont écartés en Novembre 1983, au profit d'ensembles mécaniques étudiés au sein de PSA. Il s'agit des moteurs TU, associés à une nouvelle boîte de vitesses, de type MA. Les moteurs TU, déclinés en 954, 1124 et 1360 cm³ sont appelés à remplacer les moteurs étudiés en commun à la fin des années 60 entre Peugeot et Renault. Ces mécaniques fondées à Douvrin se signalent par leur disposition horizontale et leur boîte de vitesses située sous le moteur. Les blocs TU sont disposés de façon conventionnelle, à la verticale, avec la boîte de vitesses en bout de vilebrequin, suivant le principe Giacosa, du nom de l'ingénieur (Dante Giacosa) ayant inventé ce procédé. En 1985, ce moteur en version 954 cm³ est monté pour la première fois dans

la Visa 10 E afin de tester grandeur nature ses capacités sur une voiture vendue en série. Enfin, comme le développement d'un nouveau moteur implique de lourds investissements, il est toujours prévu qu'il n'équipe pas seulement une gamme de voitures, mais plusieurs modèles, pour un nombre important d'années. C'est pourquoi le bloc TU a aussi été décliné en Diesel dès son étude. Un point important sur lequel nous reviendrons et dont Jean-Claude Bouquet a pu tirer satisfaction...

Grande à l'intérieur

Simultanément au développement technique de la ZA a eu lieu celui du style, notamment du style intérieur, dont Michel Harmand a eu la charge. Le styliste, déjà auteur de la planche de bord des SM, GS, CX, Visa et BX, a déclaré ceci en Septembre 1986 dans Objectif, la revue interne de PSA : «Nous n'avons pas essayé, en ce qui concerne la planche de bord, de faire une sculpture, mais plutôt une architecture.

Le projet que j'avais fait personnellement était plutôt une «sculpture», alors que celui de Michel Moreau, mon adjoint, était vraiment calqué sur les desiderata du marketing, et c'est vraiment une «architecture» rationnelle, très bien bâtie, aux fondations très solides. Je crois que c'est une bonne chose qu'on ait choisi «l'architecture», en définitive». Puis, plus loin : «[la planche de bord] n'est pas très originale. Elle est classique et bien pensée. D'ailleurs, la première satisfaction que l'on peut avoir quand on est devant une planche de bord de ce niveau de gamme, c'est qu'elle vous rende service, qu'elle soit facile à vivre». La fonction et le rationnel sont donc passés devant toute esthétique. Sans pour autant faire laid... Il ne faut pas oublier que l'une des missions de la ZA, dans sa version de base, est de remplacer la vénérable 2CV, objet usuel par excellence, voiture conçue en dehors de la considération esthétique et à laquelle les années, les souvenirs ont conféré une bouille sympathique malgré tout.



Bête de course et poids plume, l'AX Sport ne fait aucune concession. Son intérieur très dépouillé n'offre que l'essentiel pour le pilotage. Celle conservée chez Citroën est en état neuf.



L'AX Sport du Conservatoire est un modèle de présérie. Dans le détail, ses jantes ne sont pas exactement identiques à celles de série. Les premières AX avaient des jantes de treize pouces.



Avant la commercialisation de l'AX Sport Phase 1 en Mars 1987 (dont vous pouvez découvrir un reportage complet de 14 pages dans Citromania Magazine N°34), il y eu ce modèle de pré-série... D'abord présentée comme une série spéciale auprès du réseau commercial, l'AX Sport a ensuite été intégrée au catalogue, après quelques améliorations. Mais celle-ci est la plus originelle, puisqu'il s'agit d'un modèle de présérie affichant seulement 33 km.

La mission est difficile pour la ZA de faire oublier son illustre aînée, mais le futur client de ce type de voiture doit avoir la satisfaction d'un objet tout aussi usuel, mais plus moderne en tout point.

Un autre élément à souligner est l'abandon du compteur à lecture directe, type «pèse-personne» et des blocs de commande Pluie Route Nuit introduits sur les CX, Visa, GSA et BX, innovations pourtant chères à Michel Harmand. Ce dernier, dans la revue Objectif, a invoqué des motifs d'ordre économique : réaliser un ensemble conventionnel était moins dispendieux. Mais, lors de notre rencontre avec Xavier Karcher, peu avant son décès, il nous avait confié une autre raison : un grand nombre de sociétés de location de voitures refusaient dans les années 80 d'acheter des Citroën car leur poste de conduite n'était pas normalisé et elles ne voulaient pas désorienter leurs clients. La simplicité et le classicisme règnent à bord d'un intérieur conçu par M. Moreau, assisté par la coloriste Roseline Le Menedeu. Un classicisme qui ne peut déplaire à Jacques Calvet...

En Mai 1987, l'AX Hit FM, sur base 10 RE, est la première série spéciale d'une longue lignée qui a jalonné l'histoire de l'AX. Outre sa décoration, elle possède un autoradio en série. Copyright GUYOT

Révolutionnaire ?

Il ne restait plus qu'à trouver un nom commercial à la ZA, et ce fut l'AX. Pour le public, les trois modèles phare de la gamme Citroën en 1986 sont bien identifiés : AX, BX, et CX. Autour d'elles, gravitent encore la 2CV, la Visa, et l'Axel. Pour le lancement commercial de l'AX, Citroën et le célèbre publiciste Jacques Séguéla mettent en œuvre une très belle campagne : faisant rouler une AX rouge Valllunga sur la Grande Muraille de Chine, un chinois en tenue traditionnelle s'exclame : «Révolutionnaire !». Évidemment, la référence à la Révolution Culturelle (et peut-être au passé maoïste de certains) n'échappe à personne. Mais ici, la Révolution semble venir de l'ouest capitaliste en apportant la modernité. D'ailleurs, le lancement s'accompagne deux ans plus tard d'un raid menant un convoi d'AX rouges jusqu'à Shenzhen, la Zone Economie Spéciale implantée en 1983 pour introduire le capitalisme dans la Chine Populaire. Les symboles sont forts mais, dans la presse, la question ne manque pas d'être soulevée : révolutionnaire, l'AX ? De la part d'une marque qui a généré la Traction, la 2CV, la DS, la curieuse Ami 6 et l'extraordinaire SM, elle laisse une impression de tiédeur. Elle est moderne, elle est sympathique, on reconnaît ses qualités techniques, certes. Mais est-ce suffisant ? Indéniablement, l'AX ne remet pas

en cause les fondamentaux de la petite voiture polyvalente, introduits avec la R5. La presse aurait préféré la ZA3, à l'évidence, mais qu'en est-il du public ? Citroën propose une gamme assez large d'AX à trois portes. L'AX 10 E, particulièrement dépouillée se signale par des sièges avant à dossier fixe, l'absence d'accoudoir, et même le dégivrage arrière est en option. L'AX 10 RE apporte des améliorations : sièges réglables, dégivrage, rétros réglables de l'intérieur, enjoliveurs de roues. Ces deux versions sont destinées à prendre le relais de la 2CV, malgré un prix plus élevé. L'AX 11 RE, outre son moteur plus puissant, dispose du même équipement, mais bénéficie d'une boîte cinq vitesses en option. L'AX 11 TRE se reconnaît à de très nettes améliorations de la présentation extérieure : entourage de glaces noir mat, baguettes latérales larges. A l'intérieur, garnissage de portes complet. L'équipement est très franchement enrichi : allume-cigares, montre, appui-tête, ceintures à enrouleur à l'arrière, essuie-glace 3 vitesses, phares halogènes. En option, boîte cinq vitesses, vitres électriques, dossier arrière fractionné, et supports d'appui-tête. L'AX 14 TRS propose le même équipement, mais boîte de vitesses 5 rapports en série, et des pneus de plus grande dimension du fait de sa puissance accrue. Enfin, l'AX14 TZS bénéficie d'un équipement complet mais les jantes aluminium et les glaces teintées sont en option.



Voici une curieuse AX aux couleurs d'Hollywood *Chewing-gum* de 1987, et particulièrement voyante. Elle n'a pas été commercialisée... Copyright LACOSTE



En Juillet 1987 (millésime 88), est présentée l'AX en Vogue, censée être très «mode». En réalité très sobre, elle prend pour base une AX 11 RE.

