

NOUVEAU LE MAG DES COLLECTORS 70'S/90'S

YOUNG CARS

YOUNG CARS

N°4
JUN/JUIL
2011



PEUGEOT **205** CTI 1.6 / GTI 1.9 LAQUELLE CHOISIR ?

**SOUS LE SOLEIL EXACTEMENT
CITROËN MÉHARI**



LA SÉDUCTRICE
ALFA ROMEO ALFETTA GTV



MGF
FILEZ À L'ANGLAISE !

TALBOT TAGORA 2.2 SX
MODELE UNIQUE



- 25 ANS DE CITROËN AX !
- PRESTIGE : MERCEDES 350 SLC
- GUIDE D'ACHAT : VOLVO SÉRIE 240



N°4 - JUN/JUILLET 2011 - 4,95 EUROS

L 14418 - 4 - F: 4,95 € - PD

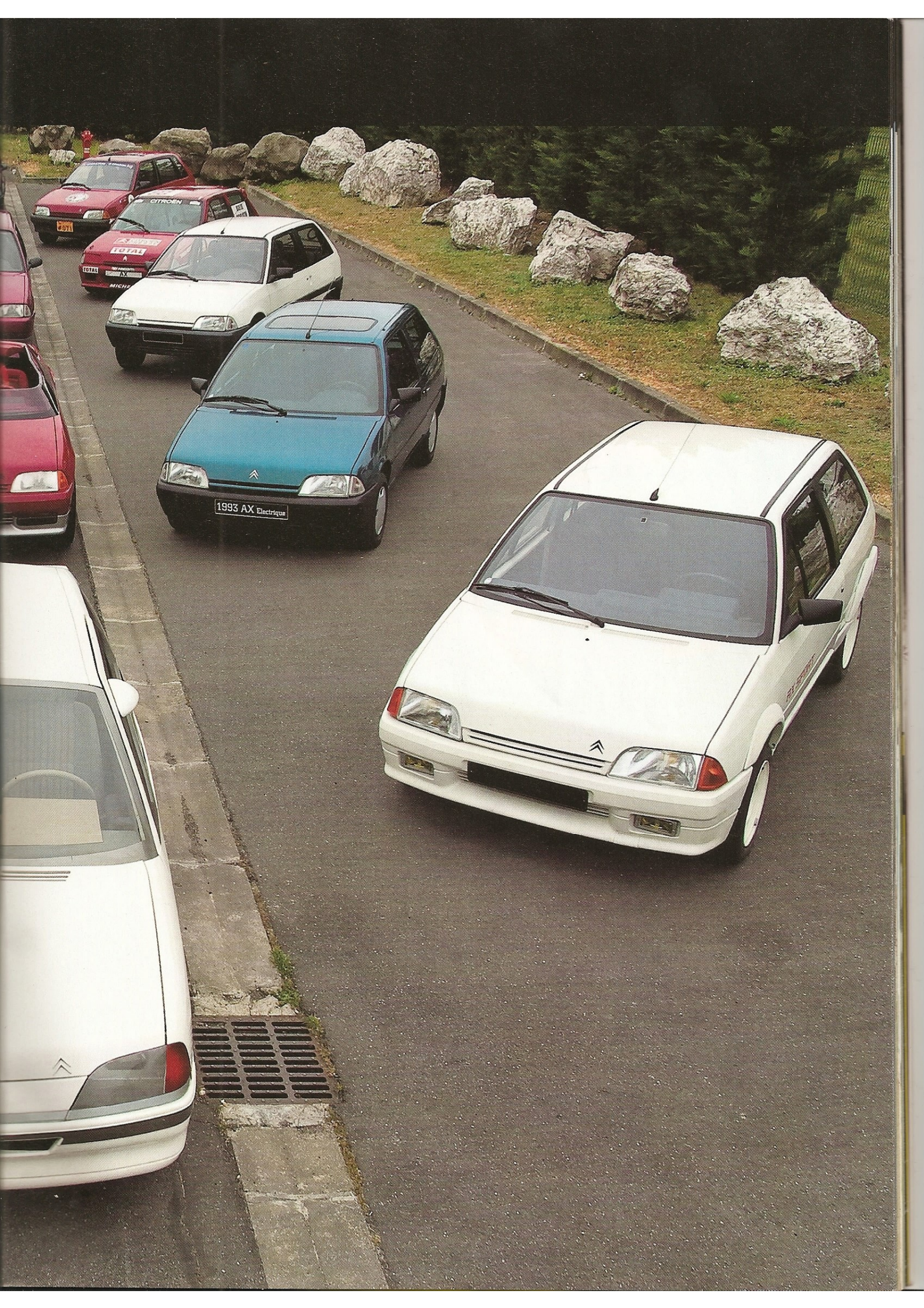




Citroën AX 25 ans déjà !

A L'OCCASION DES 25 ANS DE LA CITROËN AX, LE SERVICE PATRIMOINE HISTORIQUE DE LA MARQUE NOUS A PROPOSÉ DE « MARQUER LE COUP » EN RESSORTANT DES RÉSERVES QUELQUES PIÈCES INTÉRESSANTES. NOUS NOUS SOMMES DONC RENDU AU CONSERVATOIRE CITROËN, IMPLANTÉ SUR LE SITE DE L'USINE PSA D'AULNAY-SOUS-BOIS OÙ FUT D'AILLEURS FABRIQUÉE L'AX. ON NOUS A ALORS PRÉSENTÉ PLUSIEURS MODÈLES EMBLÉMATIQUES DE LA GÉNÉALOGIE AX : DES PLUS POPULAIRES, AUX CONCEPTS LES PLUS ÉTONNANTS. COMPTE-RENDU EN IMAGES...

TEXTE ET PHOTOS LOUIS-THOMAS FEDERSPIEL





Deux en un

Cela ne nous rajeunit pas, mais la Citroën AX a déjà 25 ans ! Elle n'a jamais été bien grande, mais en prenant de l'âge, elle semble se tasser, surtout lorsqu'on la compare aux citadines actuelles... Il faut se rendre à l'évidence, l'AX est désormais une voiture ancienne.

Lorsqu'elle a fait son apparition au salon de Paris en octobre 1986, l'AX avait pour mission de remplacer à elle seule deux modèles de la gamme Citroën. La première est bien évidemment la LN/LNA. Lancée en 1976, la LN fut la première Citroën de l'ère Peugeot. Il s'agissait d'ailleurs pour l'essentiel d'une version « rebadgée » de la Peugeot 104. La production de la LNA s'arrête en 1986, ce qui coïncide logiquement avec l'arrivée de l'AX. L'autre voiture dont l'AX a vocation à prendre la succession est la Visa qui date de 1978. Or cette

dernière dispose de quatre portes alors que l'AX n'est disponible à son lancement qu'en version deux portes. La Visa bénéficiera donc d'un sursis de deux ans jusqu'à l'apparition de l'AX quatre portes en 1988.

Enfin, dans une moindre mesure, on peut considérer que la mythique 2CV a également été remplacée par l'AX puisque c'est pendant la commercialisation de cette dernière que la production de notre brave 2CV fut définitivement stoppée : la fabrication française s'arrête en 1988 à l'usine de Levallois-Perret, et la toute dernière 2CV tombe de chaîne le 27 juillet 1990 dans l'usine portugaise de Mangualde. Cela dit, même si la place laissée vacante dans la gamme Citroën par la 2CV est désormais occupée par l'AX, nombreux sont ceux qui considéreront que la 2CV est restée sans succession. Mais ça, c'est une autre histoire.

En version deux portes d'abord, et avec quatre portes ensuite, la Citroën AX avait pour mission de remplacer successivement la LNA, puis la Visa.



Citroën Prototype ECO 2000 SL 30 (1984)

Faisant suite au programme « 3 litres au 100 km » lancé en 1980 par le gouvernement français, Eco 2000 est le nom de l'un des prototypes élaborés par Citroën dans le cadre de son programme de recherche commencé en 1981. Ce programme devait aboutir en 1986 à la mise au point d'un véhicule consommant 3 litres aux 100 km (par la moyenne des trois consommations conventionnelles). Ce prototype reçoit un moteur 3 cylindres de 750 cm³ développant 35 ch. Son style annonce clairement celui de l'AX lancée en 1986, qui sans atteindre une consommation aussi basse, se distingue effectivement par ses consommations réduites.



Citroën AX Sport (1987)

Après le lancement de l'AX au salon de Paris en octobre 1986, Citroën ajoute l'AX Sport à sa gamme en avril 1987. Le moteur TU préparé par Danielson a vu sa cylindrée réduite à 1 294 cm³ pour les besoins des éventuelles homologations en compétition. Il développe 95 ch à 6 800 tr/mn. Une puissance qui peut paraître limitée, mais qui convient très bien à une voiture extrêmement légère : 715 kg ! La saga des Visa sportives (Chrono, Mille Pistes, Trophée) vient de trouver une relève digne de ce nom.



Citroën Xanthia (1986)

Cette étude sur base de Citroën AX est présentée pour la première fois au salon de Paris 1986. L'appellation Xanthia (paraît-il synonyme de joie de vivre) fera son apparition en 1992, mais sans « h », pour désigner la remplaçante de la BX commercialisée à partir de 1993. Le concept de 1986 est une voiture ouverte à deux places offrant deux (très) petites places supplémentaires à l'arrière, au fond d'un renforcement pouvant être obturé. Le poste de pilotage se veut résolument moderne avec des sièges à réglage électrique à mémoire, un ordinateur de bord, un équipement sonore à la pointe de la technologie d'alors, un lecteur de carte (en attendant le GPS), et même un indicateur de pression des pneus.



Citroën AX 11 TRE « Opération Dragon » (1988)

En souvenir de ses aventures en Extrême-Orient, Citroën organise durant l'été 1988 une traversée de la Chine réservée aux jeunes âgés de 18 à 30 ans. Cette manifestation baptisée « Opération Dragon » s'est déroulée du 14 juillet au 11 août sur les routes reliant Shenzhen à Pékin. Quelques 200 participants ont effectué ce périple de 4 000 km, du sud vers le nord du pays, à bord d'AX 11 et 12.

Génération AX

Aussi étonnant que cela puisse paraître lorsqu'on connaît les caractéristiques actuelles du marché automobile allemand, il se trouve qu'entre 1986 et 1988, la 2CV continuait de mieux se vendre en Allemagne que la nouvelle AX. Évidemment, on peut l'expliquer par le fait qu'à cette époque, la 2CV avait encore sur l'AX l'avantage de ses quatre portes. Mais à partir de 1988, l'AX prend progressivement le relais. Grâce à ses deux versions de carrosserie, elle répond aux besoins de la clientèle des anciennes LNA, Visa, et 2CV.

Le 21 juin 1991 pour être précis, soit près de 5 ans après le lancement, Citroën lance une version légèrement mise à jour de son AX. Le dessin du tableau de bord et des pare-chocs s'assouplit un peu, et l'injection fait son arrivée sur la GTI. Par ailleurs, à la fin de sa vie commerciale, l'AX avait atteint un niveau d'équipement respectable avec les vitres électriques et le verrouillage centralisé sur la finition « Image », et même la climatisation en option. L'arrivée de

la Saxo en début d'année 1996, et de sa version quatre portes en juillet, ne met pas pour autant un terme à la carrière de l'AX qui subsiste encore deux ans sous une forme « low cost » disponible dans les deux carrosseries, mais en deux finitions seulement : « Spot » et « Image ». L'AX tire sa révérence en 1998, au terme d'une belle carrière longue de 12 ans, après 2 425 138 d'exemplaires produits. Ce score fait d'elle l'une des Citroën les plus produites (loin derrière la 2CV tout de même), et l'une des plus populaires aussi. Peu encombrante, polyvalente, économique, et sportive dans ses versions Sport puis GTI, presque tous les profils de conducteurs ont pu trouver leur bonheur au volant de l'AX : les citadins, les retraités, les étudiants désargentés, et même les amateurs de sport. A noter que l'AX survivra encore un peu en Malaisie sous la marque Proton. Quelques 30 000 Tiara (c'est le nom du modèle) seront produites de 1996 à 2000.

Citroën AX Superproduction (1989)

Deux AX ont été officiellement engagées par Citroën dans le Championnat Superproduction. Ces deux voitures très éloignées de la série ont été entièrement construites par Danielson qui a adopté la technique du châssis tubulaire. La transmission aux roues avant est néanmoins conservée. Conforme à la réglementation des 1 400 cm³ turbocompressés, le moteur 1 360 cm³ reçoit un turbo portant sa puissance à 330 ch ! Une impressionnante cavalerie que les roues de 17 pouces avaient la charge de faire passer au sol. Carole Vergnaud et Jean-Pierre Jarier piloteront les deux voitures engagées, malheureusement sans grand succès.



Citroën AX ECO Prototype (1993)

Au salon de Francfort 1993, Citroën présente un véhicule de recherche appliquée baptisé AX Eco. Ce prototype est basé sur la Citroën AX Diesel « pneus verts » à laquelle certaines solutions techniques novatrices ont été ajoutées : utilisation de fibre de carbone, épaisseur réduite des vitres, aérodynamisme optimisé, et pneumatiques « verts » Michelin. Citroën s'octroie avec cette voiture un record mondial de consommation : 2,7 litres aux 100 km à 90 km/h.



Citroën AX 4x4 (1991)

Le 21 juin 1991, jour du lancement de l'AX « nouvelle génération », Citroën introduit également sur le marché l'AX GTI, qui remplace la Sport, et une version 4x4 de sa citadine fétiche. L'une comme l'autre reçoivent le moteur 1 360 cm³, mais si la première à droit à une toute nouvelle injection électronique, la seconde doit se contenter d'un bon vieux carburateur qui ne lui autorise que 75 ch. DIN à 5 800 tr/min. La transmission aux roues arrière peut s'actionner en roulant par simple pression sur un interrupteur situé sur la console centrale. L'AX 4x4 sera commercialisée jusqu'en 1996.



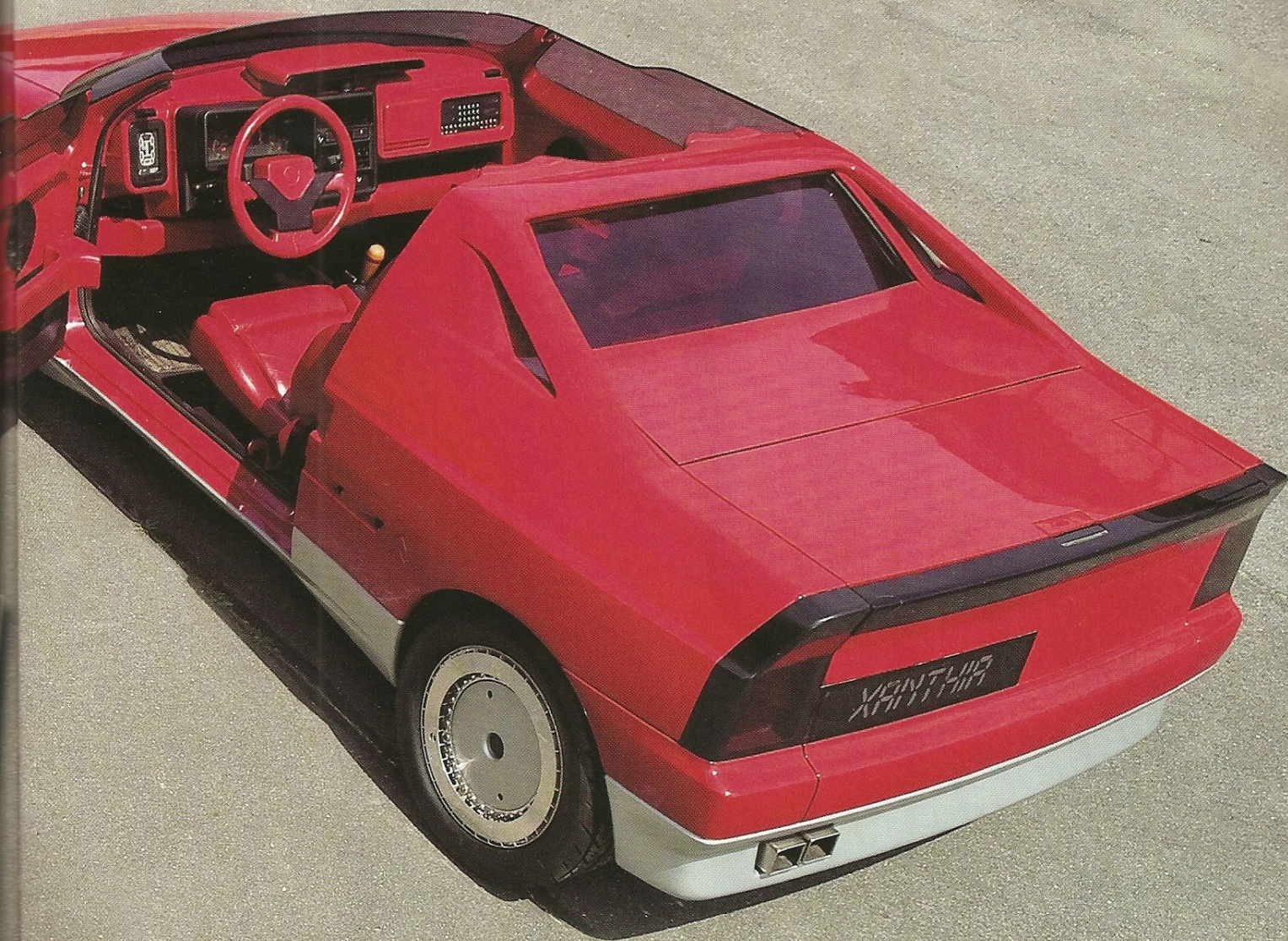
Citroën AX 4x4 Trophée Andros (1991)

Le Trophée Andros Citroën était une compétition sur route ouverte aux journalistes titulaires d'une licence FIA. Les AX mises à leur disposition étaient des modèles 4x4 de série disposant de quelques éléments de sécurité supplémentaires : sièges baquets, arceaux de sécurité, hamacs et extincteurs, et pneumatiques Michelin cloutés.



Citroën AX Chipie « 3 portes » (1992)

Cette authentique voiture à trois portes (une à gauche, deux à droite) est une étude restée sans suite. La formule imaginée alors par Citroën rappelle un peu aujourd'hui la Mini Clubman qui propose un concept comparable. L'intérêt de la formule étant de permettre un accès plus aisé aux passagers lorsque la voiture est garée le long d'un trottoir, tout en offrant le confort d'une grande portière au conducteur.



Citroën AX GTI Trophée Andros (1995)

Citroën a créé cette formule de promotion dans le cadre du Trophée Andros 1996 (hiver 1995-1996). Dotées par Citroën Sport, ces courses ont permis à trente concurrents de prendre le volant de l'une des quinze AX GTI de la Coupe de France. Cette compétition monotype était ouverte en priorité aux pilotes inscrits dans les formules de promotion Citroën.



Proton Tiara (1996)

Grâce au partenariat conclu avec le constructeur malais Proton, Citroën entend asseoir sa présence sur les marchés du Sud-Est asiatique. L'accord prévoit la fabrication de 20 000 voitures par an, étant précisé que ce chiffre pourra à terme atteindre 50 000 unités! La version malaise de l'AX est donc lancée le 5 avril 1996, mais seulement 30 000 exemplaires de la Tiara (c'est le nom du modèle, ce qui signifie « diadème » en malais) seront produits jusqu'en 2000. A sa décharge, la crise asiatique de 1997 n'a évidemment pas facilité les choses...