

# YOUNGTIMERS



## BMW Série 3 E36 coupé

elle star



## Ford Fiesta turbo

Fumeuse de gomme



## Alfa Romeo 147 GTA

Best of Busso

COTE OFFICIELLE  
**660**  
MODELES

MAG FACTORY



## Citroën AX Light Is Right

L 18909 - 49 - F. 3,90 € - RD



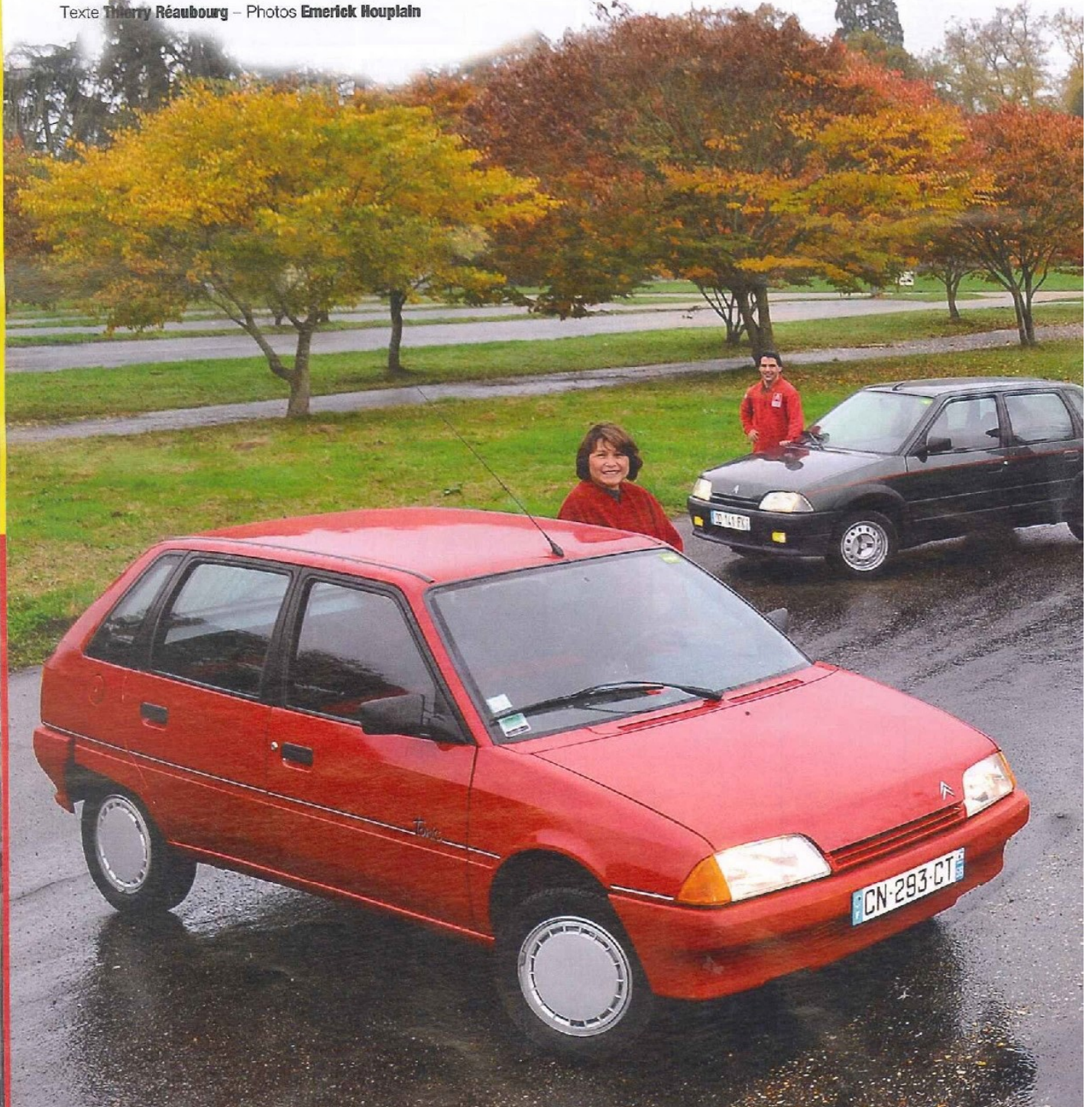


Citroën AX (1986-98)

# L'air de rien...

Dans l'ombre des médiatiques 205, Supercinq et autres Clio, l'AX a assumé sa carrière d'outsider sans faire de vagues. Elle a néanmoins séduit 2,5 millions d'acheteurs. Soit le second modèle le plus vendu de Citroën ! Petit hommage.

Texte Thierry Réaubourg - Photos Emerick Houplain



### Simply Red - Money's Too Tight (To Mention) (1985)



Puisqu'il s'agit de la « voiture de celui qui ne met pas tout son argent dans sa voiture », le titre contemporain des Simply Red tombe sous le sens. Avec un sens de la légèreté, de l'aérodynamisme et de la compacité, l'AX offrait une redoutable intelligence. Quitte à en oublier d'y mettre les formes ! Et, comme le groupe britannique, elle aura rencontré un fort beau succès, avant de connaître une assez longue période d'oubli. Qui s'achève tout juste...





**U**n rien moribonde, l'entrée de gamme au quai de Javel, à l'orée des années 1980... 2 CV, Dyane, LN/LNA, Axel, Visa : la monoculture à base de bicylindre obsolète et la commercialisation de Peugeot 104 « travesties », suite au passage de Citroën dans le giron de PSA en 1976, n'ont pas vraiment permis à la marque de faire face à l'invasion des citadines dites « polyvalentes ». Une nouvelle race incarnée par la Renault 5, véritable best-seller depuis son introduction, en 1972. L'avènement de la Peugeot 205 en 1983 va précipiter la conception de la remplaçante commune aux Visa (cinq-portes) et LN (trois-portes), mise en chantier quelque temps plus tôt. Le projet ZA et diverses études sur l'aérodynamisme et la réduction de la consommation, comme l'Eco 2000, aboutissent finalement à l'AX, dont la carrière débute en octobre 1986, au salon de Paris. Émancipée de ses devancières, la petite Citroën inaugure une plate-forme qu'elle prètera plus tard à la Peugeot 106 – amical renvoi d'ascenseur –, puis à celle qui lui succédera onze ans plus tard, la Saxo. L'AX éternne surtout une nouvelle génération de

quatre-cylindres chez PSA. Les fameux moteurs « TU » conçus par la Française de mécanique et déclinés en une multitude de cylindrées. Le tout habillé d'une carrosserie un rien passe-partout mais autrement plus profilée et sexy que celle des Axel et Visa, considérées à l'époque comme de véritables laideurons. Autre grande force de la Citroën : son habitabilité généreuse, alors qu'elle rend vingt centimètres en longueur à la 205 ! Surtout, elle fait figure de poids plume (moins de 700 kg pour certaines versions), ce qui lui permet d'accumuler des records de sobriété, largement salués par la presse.

### Révolutionnaire !

En dépit de ses indiscutables qualités (sa finition n'en était malheureusement pas une...), l'AX connaît des débuts difficiles. Uniquement disponible en trois-portes et affichée à un tarif supérieur à celui des rustiques Visa et LN, elle fait aussitôt l'objet de promotions commerciales pour attirer la clientèle. Le matraquage publicitaire (comme le désormais légendaire *Révolutionnaire !* sur la Grande muraille de Chine), l'arrivée d'une carrosserie à cinq portes,

en 1987, les variantes sportives et les motorisations diesels, déjà indispensables, mettront finalement cette citadine confortable et douée de complicité sur la voie du succès. Jamais en tête de peloton – la concurrence s'est en effet considérablement développée au début des années 1990, avec Renault Clio et la Peugeot 106 pour ne citer que les françaises – mais toujours dans le top 10. Elle fera ainsi la scène la tête haute en 1998, avec 2 570 364 exemplaires vendus, soit le second meilleur score chez Citroën après la 2 CV. Toujours considérée de nos jours comme un gaire citadine d'occasion (pas moins de 12 920 exemplaires auraient changé de main sur les neuf premiers mois de 2014, si l'on en croit les statistiques de notre confrère *L'Argus* !), l'AX est encore loin de posséder le statut d'icône, encore moins celui de « collector », à l'exception des versions sportives comme la Sport ou la GTI. Ce qui ne l'empêche pas de fédérer d'ores et déjà quelques passionnés au sein de l'Amicale AX Club de France, dont nous vous partageons leur passion et leurs connaissances dans ces pages. ■



Mille mercis à Cyrille Vallot, secrétaire de l'Amicale AX Club de France ([www.amicaleaxclubdefrance.fr](http://www.amicaleaxclubdefrance.fr)), pour avoir déniché en trois heures et à cinq jours de notre bouclage les AX de ce sujet, à Gérard, Christopher, Yoann et surtout Jean-Michel, venu des Côtes-d'Armor, pour avoir répondu présent à notre appel, un froid et humide dimanche de novembre.





Jean-Michel d'Agostin – Roule en AX 1.0 Miami de 1996, 48 700 km

## « Miami Vice »

**Circuler quotidiennement sous le soleil de Floride, calé dans un siège baquet, un rêve inaccessible ? Que nenni. Comme Jean-Michel, optez pour l'AX Miami !**

**D**euchiste depuis toujours et privilégiant les modèles qui ne sont ni suréquipés, ni bourrés d'électronique, c'est en reprenant en 2012 la vieille AX 11 TRE de mon fils, revendue depuis, que j'ai attrapé le virus AX. Mes parents possèdent, quant à eux, une Spot acquise neuve en 1990, qui ne totalise que 28 000 km et dont j'hériterai probablement un jour. Mais j'ai de quoi me rassasier, possédant déjà trois exemplaires en état quasi concours ! Une 1.1 Tonic de 1990, une GT Exclusive de 1992 (rare !) et cette 1.0 Miami rouge Blason. Une voiture achetée à un vieux monsieur de 92 ans ne pouvant plus conduire, qui n'avait parcouru que 30 000 km à son volant. Elle ne présentait que quelques éraflures sur les pare-chocs, qu'il a consciencieusement fait repeindre avant de me la céder pour 2 500 €. Je n'ai même pas marchandé : elle sentait encore le neuf à l'intérieur. Par précaution, j'ai juste effectué une grosse révision et chaussé une paire de pneus neufs à l'avant. Derrière, ce sont encore ceux d'origine !

L'AX Miami est une série spéciale lancée en 1996, une phase 3 donc, éditée à 5 000 unités en France. Un véhicule équipé de l'injection, du pot catalytique, de la boîte à cinq vitesses, du volant à trois branches et de sièges type "baquets". Il s'agit d'une agréable petite routière, très confortable et dotée d'un freinage rassurant. Elle n'avale surtout que 5,5 l/100 km d'essence. Vif en ville et plutôt discret, le 954 cm<sup>3</sup> de 45 ch manque par contre de tonus dans les côtes. Il est certain que les blocs 1,1 l et 1,4 l sont mieux lotis sur ce point, au prix d'une consommation à peine plus élevée. Sinon, l'AX, comme toute Citroën qui se respecte, se montre agile et collée à la route. Elle se faufile comme une anguille et se gare dans un mouchoir de poche. Petite, mais grande à l'intérieur ! Son hayon et sa banquette rabattable – d'un seul tenant hélas – permettent de transporter un sacré barda. Je ne lui reproche en fait qu'une chose : jeune retraité qui a perdu la souplesse de ses vingt ans, j'ai un peu de mal à me plier pour accéder à bord !

**1** • La série Miami, produite à 5 000 unités, arbore une sellerie pour le moins chatoyante. Équipement basique, en revanche.  
**2** • Les ultimes « phases 3 » proposaient ces sièges baquets au maintien parfait. Un vrai luxe pour une citadine populaire !

**3** • Les AX de seconde et troisième séries s'identifient à leur hayon adouci, arborant un embouti pour la plaque plus étroit.  
**4** • Seulement 3,50 m de long pour l'AX, mais des places arrière relativement accueillantes au crédit de la cinq-portes.



1



2



3



4



Christopher Calori – Roule en AX 1.4 GT de 1991, 120 000 km

## « Chic et choc »

**Christopher s'est passionné très jeune pour l'AX, voiture fétiche de sa grand-mère. Le permis en poche, devinez pour quel bolide a opté notre jeune homme ?**

« **M**a grand-mère s'est offert une AX Air France Madame neuve, série limitée proposée en 1989. En 2008, elle a cette fois choisi une Allure 1.4i de 1993, achetée d'occasion. Une voiture sur laquelle j'ai appris la mécanique. Le moteur TU, simple et accessible, est un régal pour ça. Cela dit, elle est vite tombée en panne et personne n'en a trouvé la cause, même chez Citroën ! Après des mois de recherche, j'ai découvert l'Amicale AX Club France. Grâce à quelques membres bien informés, j'ai finalement déposé un connecteur d'alimentation oxydé, caché sous le support du calculateur. Je suis aussitôt devenu membre de l'association ! Dans la foulée, j'ai obtenu mon permis et focalisé ma quête sur la GT. Mon rêve s'est concrétisé en février 2013, avec cette trois-portes noir Onyx de 1991, négociée 1 600 €. Un peu cher car la voiture avait un choc à l'avant droit. Mais vu le bel état de l'intérieur, le kilométrage raisonnable (89 000 km) et le niveau d'équipement – toit ouvrant, vitres

électriques, béquet et jantes en aluminium de 14 pouces, un accessoire d'origine –, je n'ai pas voulu la laisser filer. J'ai changé le pare-chocs, l'aile et le clignotant... Dans un esprit "collection", j'ai aussi remis à neuf la mécanique et les trains roulants. Seule la carrosserie a besoin d'un petit coup de jeune. J'adore cette version car on peut l'utiliser au quotidien sans se ruiner en essence, même lorsque l'on décide de s'amuser avec le TU3S de 85 ch. Le carburateur à double corps procure des performances et des sensations très intéressantes. Grâce à son poids plume (745 kg), la GT démarre comme une balle au feu vert et accroche les 180 km/h. Elle offre un comportement agile, voire joueur, car le train arrière passe volontiers devant, surtout sur sol humide ! Elle se rattrape toutefois facilement, grâce à sa direction légère et directe. Il faut aussi se méfier des freins car le blocage arrive assez vite. Sinon, sous des airs de petite sportive dévergondée se cache une citadine facile à vivre et confortable. » ■

**1** • La GT s'habille d'une sellerie en velours et d'une moquette traversée par une bande rouge. Notez la planche de bord typique de la « phase 1 ».

**2** • Ces jantes de 14 pouces figuraient au catalogue des accessoires. De série, la GT chausse des roues en tôle de 13 pouces.

**3** • Les graduations du tachymètre et du compte-tours, comme l'instrumentation complète, témoignent du caractère sportif de la GT. 85 ch, que diable !

**4** • Option aujourd'hui prisée des fans, le toit ouvrant manuel était facturé 2 100 F, sur une voiture vendue 75 100 F en 1991.







Nelly Gutmann – Roule en AX 1.1 Tonic de 1990, 35 500 km

## « Fan de la première heure »

**L'histoire d'amour de Nelly avec la petite Citroën remonte aux origines de la voiture. Comment a-t-elle craqué ? Attention, vous risquez d'être surpris !**

**J'**ai découvert l'AX pour la première fois en 1987, lors d'un séjour professionnel en Guadeloupe. C'était la nouvelle voiture d'une commerciale de ma société. Vous allez rire, mais ce qui m'a tapé dans l'œil à l'époque, c'est le logement dans les contreportes avant conçu pour accueillir une grande bouteille d'eau ! J'ai trouvé ça génial, car cela n'existait alors chez aucun autre constructeur. Et mignonne avec ça. Plus que la Renault Supercinq à mes yeux. Avec son petit gabarit, sa tenue de route rassurante, l'excellente visibilité et sa grande maniabilité, cette Citroën avait tout pour plaire à la gent féminine. J'en ai finalement acheté une au début des années 1990, que j'ai gardée cinq ans et revendue à regret, mais la famille s'agrandissait. J'ai attendu 2012 pour rouler de nouveau en AX. Mon cher époux m'a offert, pour nos vingt-deux ans de mariage, cette jolie 1.1 Tonic rouge Furio de 1990, avec seulement 32 000 km au compteur, dénichée lors d'une visite chez un ami et agent Renault dans le Bas-Rhin.

Vu son faible poids, les 55 ch du 1 124 cm<sup>3</sup> à carburateur procurent de bonnes performances et d'honnêtes relances, même si ma voiture ne dispose que d'une boîte à quatre vitesses – peu précise à manier entre parenthèses. Je me surprends parfois en plein excès de vitesse. Mais je me calme aussi vite, car les freins sont un peu tendres si on les compare à ceux des voitures actuelles – j'ai également une C3 Picasso. Aucun garde-fou, type ABS, au programme. Il faut donc garder ses distances. En contrepartie, quelle sobriété exemplaire ! Je peux faire par exemple un Paris-Strasbourg avec un plein. Non sans un peu de bruit à bord... Basique, la Tonic ne dispose par ailleurs d'aucun équipement de confort comme les vitres électriques ou la direction assistée (l'AX n'en a jamais été pourvue, sauf la version électrique). Ironie du sort, ma voiture ne possède même pas le fameux porte-bouteille qui m'avait tant plu il y a vingt-sept ans. Un luxe qui était réservé aux versions à trois portes... » ■

**1** • Aucun équipement de confort à bord de la Tonic ! L'incarnation parfaite de la citadine de base au début des années 1990.  
**2** • Basique mais soignée dans le détail, cette AX offrait une sellerie et un

pommeau noir et rouge coordonnés. Très chic.  
**3** • Forte de 273 l, la malle correspond aux canons encore en vigueur de nos jours. N'est-ce pas Vanille ?  
**4** • Le 1 124 cm<sup>3</sup> demeure alimenté, en 1990, par un

simple carburateur. Il développe 55 ch : bien assez pour déplacer 700 kg.  
**5** • Depuis l'introduction de la CX, Citroën s'est fait l'ambassadeur de l'essuie-glace mobalal. L'AX n'y a pas échappé !





Yoann Vallot – Roule en AX 1.4 GT de 1992, 201 000 km

# « Pas chère et indestructible »

Sans doute le LHM coule-t-il dans les veines de Yoann, sa famille étant fidèle à Citroën depuis des lustres. La sienne s'intéresse évidemment à la petite AX...

**T**out a commencé par l'achat d'une Dyane 6, certes peu sportive, mais très économique et dont le style décrié à l'époque reste intemporel à mes yeux. Puis, je me suis offert une Peugeot 205 GTI de 105 ch, à la sportivité et au look d'enfer. J'ai ensuite opté pour une BX GTI 1.9 de 125 ch : un confort incomparable et une tenue de route de haute volée. Un compromis parfait que j'ai souhaité retrouver au volant d'une voiture plus compacte. Alors, je me suis naturellement tourné vers l'AX GT, en 2009. Une belle "phase 2" vert Triton de 1992, animée par le TU3S à simple carburateur Solex double corps. Un bloc qui délivre 85 ch. Et l'une des dernières GT ainsi équipées avant l'apparition de l'injection au millésime suivant. Elle ne m'a coûté que 650 € mais avec 160 000 km dans les roulements. Et quelques stigmates liés à son âge. Il s'agissait malgré tout d'un exemplaire sain et entretenu. Le quatre-cylindres se montre il est vrai indestructible et de maintenance aisée. De plus, les défauts connus sur la pre-

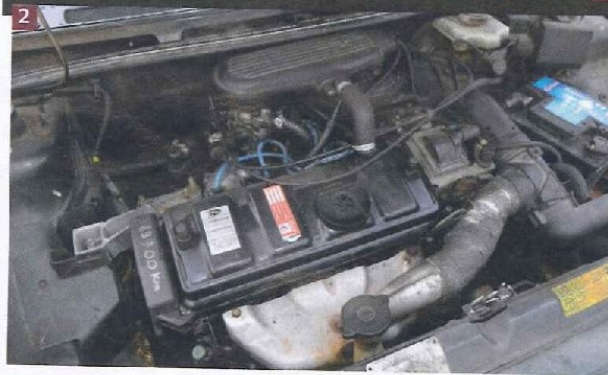
mière génération ont été corrigés. Le tableau de bord, par exemple, se montre plus résistant et propose une boîte à gants fermée. L'auto dispose aussi de la fermeture centralisée et de vitres électriques avant. Au départ, avec la GT, on se fait surprendre par la vivacité du train arrière. Mieux vaut chausser de bons pneus... Mais, à force, on finit par se prendre au jeu et à sérieusement augmenter le rythme. Quelle agilité ! Le moteur est certes moins puissant que celui de l'AX Sport (95 ch), mais leurs caractères sont comparables. La GT dispose toutefois de rapports de boîte plus longs dispensant un agrément de conduite supérieur, proche de celui d'une routière. Cette Citroën reste cependant une citadine modèle, grâce à sa grande maniabilité. L'absence de direction assistée ne se fait guère ressentir. Bref, voilà une petite voiture de caractère, polyvalente, légère, pas chère et sans ennuis que je recommande vivement. Bon, OK, en tant que trésorier de l'Amicale AX Club France, je manque peut-être un peu d'objectivité... » ■

**1** • L'AX « phase 2 » hérite d'une planche de bord adoucie, moins originale que la précédente, mais bien plus qualitative.

**2** • Le TU3S, gavé par un carburateur double corps Solex, développe 85 ch. Sensations garanties, la voiture ne pesant que 750 kg.

**3** • Comparée à celle de la GT « phase 1 » (voir p. 51), l'instrumentation du modèle 1992 apparaît bien commune.

**4** • Cette Citroën appartient encore à la génération des voitures dotées d'un carburateur et d'un starter manuel.







Cyrille Vallot – Roule en AX Sport de 1987, 109 000 km

# « AX un jour, AX toujours ! »

À l'âge de 18 ans, Cyrille partage encore avec son frère la Peugeot 205 que ses parents ont achetée pour leur conduite accompagnée. Jusqu'au jour béni où...

« **E**n mission pour son travail, mon père découvre sur sa route une AX, dans un petit garage de campagne. Le week-end suivant, nous étions tous les deux dans la région de Caen pour acheter cette ancienne voiture des Domaines. Toujours en ma possession, cet exemplaire roule tous les jours et affiche 250 000 km ! Un tel coup de foudre que je consacre désormais mon temps libre à cette Citroën. Une passion envahissante, puisque j'accumule les AX et ses dérivés : GT, Sport, Électrique, cabriolet (une conversion britannique), Teilhol Theva... Tellement accro que j'ai créé l'Amicale AX Club France pour rassembler les passionnés. Et puis l'auto aura 30 ans en 2016 : voilà qui mérite un peu d'intérêt, non ?

Ce qui me plaît avec l'AX, c'est sa conception simple, sa grande fiabilité et son entretien facile. Je suis tout aussi enthousiaste à propos de son confort. Dépourvue de systèmes électroniques, elle réclame toutefois de la vigilance à la conduite pour ne pas se faire surprendre. La Sport, notamment, même

si elle dispose de généreuses barres anti-roulis, reste une adepte du survirage. Attention sur route humide ! De surcroît, faute d'ABS (réservé à la GTI), les freinages appuyés sont aussitôt sanctionnés par le blocage des roues. Une habitude à prendre... Car avec le 1 294 cm<sup>3</sup> préparé chez Danielson – deux Solex à double corps et 95 ch pour seulement 715 kg –, je peux vous dire qu'on ne s'ennuie pas au volant (1 000 m D.A. en 31 s). La boîte de vitesses courte procure beaucoup de sensations et on se prend rapidement au jeu. J'ai acheté ma voiture à un copain en 2008 pour 800 € avec environ 90 000 km. Cadeau ! Toutefois, cette Sport était un rien "tunée". Au fil des ans, j'ai remis les carburateurs et les trains roulants d'origine, remplacé la boîte de vitesses fatiguée, réinstallé des vitres manuelles et les sièges d'origine. Aujourd'hui, il ne me reste plus que la moquette, les stickers et la planche de bord à mettre en conformité pour qu'elle soit conforme à sa présentation en 1987. Parce qu'elle le vaut bien ! » ■

**1** Abstraction faite de la moquette (empruntée ici à une GT), l'ambiance régnant à bord de la version Sport s'avère assez austère.

**2** 95 ch au crédit du 1,4 l à double carburateur. En 1988, les Solex sont troqués pour des Weber, lesquels ont tendance à déjauger en virage...

**3** Détail amusant mais fort pratique : les AX à trois portes sont équipées d'un généreux range-bouteille intégré aux contre-portes. Inédit à l'époque !

**4** Chaussée de roues de 13 pouces (175/60 R13) à son lancement, en 1987, la Sport adopte celles de 14 pouces (165/60 R14) à compter de mars 1988.





# Guide d'achat

Officiellement commercialisée le 16 septembre 1986 et dévoilée au public au salon de Paris, en octobre, l'AX n'est au départ disponible qu'en trois-portes. Elle inaugure les quatre-cylindres TU du groupe PSA : 954 cm<sup>3</sup> de 45 ch (10 E et RE), 1 124 cm<sup>3</sup> de 55 ch (11 RE et TRE), 1 360 cm<sup>3</sup> de 65 ch (14 TRS et TZS) et 1 294 cm<sup>3</sup> de 95 ch (Sport). La GT (1 360 cm<sup>3</sup>, 85 ch) déboule au printemps 1987, millésime accueillant la première série spéciale, baptisée Hit FM. En 1988, carrosserie à cinq portes et moteur diesel (1 360 cm<sup>3</sup>, 53 ch), avec les 14 D, RD et TRD. Séries spéciales K-Way, Vogue, Air France Madame et Olympique. En 1989, les 1.1 deviennent TE, TGE et TRS. Lancement des séries Tonic et Kaki (ultra confidentielle !). En 1990, la 1.4 TZX remplace la TZS et la TGD succède à la RD. Nouvelle salve de séries spéciales : Blue Punch (réservée aux DOM-TOM), Thalassa, Spot, Volcane, Image et Saxo. Le restylage intervient en juillet 1991 (« phase 2 »), avec planche de bord arrondie, abandon du volant monobranche, insonorisation améliorée, boucliers adoucis, calandre à une barrette, clignotants avant blancs, hayon « lisse » et chevrons centrés sur le capot. Les finitions se nomment désormais Ten, First, Caban et Allure. La gamme accueille la GTI (1 360 cm<sup>3</sup> à injection de 100 ch), remplaçant de la Sport, ainsi que l'AX 4x4 (roues arrière motrices à enclenchement manuel et moteur 1 360 cm<sup>3</sup> porté à 75 ch). Au millésime 1992, Citroën introduit la luxueuse finition Exclusive (peinture métal, jantes en aluminium, vitres électriques, sellerie en cuir...), animée par le bloc de 75 ch. Tous les moteurs passent à l'injection. Séries spéciales Club, Mutine, Reflet et Escapade. En juillet 1993, apparition des finitions X, SX, VSX et Furio (remplaçant de la GT). Séries spéciales Image (bis), Spot (bis) et Audace. L'inédit 1 527 cm<sup>3</sup> diesel de 58 ch (TUD5) remplace le 1,4 l en 1994, année des séries Prestige, Thalassa (bis) et Tonic. En 1995, nouveau restylage (« phase 3 »), concernant essentiellement les boucliers (arrondis et lisses) et la calandre à bords incurvés. Lancement de l'AX Électrique (réservée depuis 1993 aux administrations) et de la série limitée Miami. La gamme se réduit en 1996 aux versions 1.0, 1.1, diesel (X, Spot, Image) et 4x4 (SX). Fin 1997, seule l'AX Spot (1.0 et diesel) s'accroche à la vie, jusqu'à l'arrêt de la production à Aulnay en juin 1998, après 2 570 364 exemplaires : la seconde voiture la plus vendue de l'histoire de Citroën, après la 2 CV.

## Citron pas cher

Les AX 1.0, 1.1, 1.4 et diesel, en finition « standard » comme en série spéciale, restent monnaie courante. Elles se négocient entre 500 et 1 500 € selon l'état, avec contrôle tech-

nique en règle. Avec 2 000 € s'offrent à vous quelques « phases 3 » affichant un très faible kilométrage, de belles GT et plus rarement la chic version Exclusive. Les AX GTI et Sport en état concours peuvent, elles, prétendre à 4 000 € Dépêchez-vous, leur cote est en hausse !

## Check-up express

Très abordable, l'AX est également robuste et peu contraignante à entretenir. En outre, sa vocation citadine lui permet en général d'afficher un kilométrage inférieur à 100 000 km. Revers de la médaille, elle présente souvent des stigmates d'une vie urbaine (coups de portières, rayures, boucliers et optiques fendus). Et puis l'AX n'est pas épargnée par la corrosion, qui peut survenir sur les bas de caisse et seuils de portes, sous le joint du pare-brise et au niveau des puits d'évacuation de celui-ci (ils se bouchent avec les feuilles mortes), dans les passages de roue, derrière les élargisseurs et bas de caisse en plastique (GT, Sport, GTI), sous le plancher au niveau des longerons, derrière les phares, sur les traverses au bas du compartiment moteur, derrière le pare-chocs arrière (sur la jupe) et au fond du coffre. Attention aussi à l'humidité dans les phares, trahissant une vitre se décollant du bloc optique.

À l'intérieur, le tableau de bord en plastique dur de la « phase 1 » se présente rarement sans fêlures ni cassures. Les ampoules illuminant les boutons de la console et l'instrumentation claquent de temps à autre. Sur les modèles dotés de vitres électriques et de la centralisation, les fils se coupent dans la gaine entre la porte et le pied-caisse. Côté finition, les plastiques fragiles se rayent et blanchissent, les mousses des sièges s'affaissent, les tissus se déchirent et les rossignols rythment vos trajets. Il arrive même que la tôle derrière la garniture de porte conducteur se déchire lorsque le mécanisme des vitres électriques prend du jeu...

Capables d'encaisser de forts kilométrages, les moteurs TU sont néanmoins réputés « cramer » leur joint de culasse entre 100 000 et 150 000 km (les diesels en particulier). Les carburateurs à double corps de la Sport exigent un réglage fréquent chez un spécialiste. Sur les AX à injection (à partir de 1992), bobines et moteur pas à pas défaillants sont généralement à l'origine de gros à-coups, de pertes de puissance et de difficultés au démarrage. Pour le reste, sachez que l'échappement se corode, que les cardans et rotules de direction se révèlent peu résistants, que le synchro de seconde se fait parfois entendre sur les AX circulant uniquement en ville et que le déséquilibre des freins est souvent à l'origine d'une contre-visite au contrôle technique, notamment sur les modèles munis d'un répartiteur placé sous

le train arrière, réputé fuyard. Gare également à de l'ABS sur les rares GTI qui en sont équipés : bonne nouvelle, c'est que les pièces mécaniques dénichent en abondance et correspondent par celles des BX, Saxo ou autres 106, 205 et 306 Peugeot. Seules certaines durites de refroidissement se trouvent plus (essentiellement au détriment des séries « carbu »). Il devient aussi délicat de se procurer les éléments spécifiques aux versions sportives (éjecteurs, agrafes, bas de caisse), tout comme les autants et la sellerie des innombrables séries spécia-

## Révisions sans pression

Vidange moteur et remplacement du filtre à huile tous les 12 500 km ou un an (10 000 km pour la GTI). Bougies à air et à essence tous les 25 000 km ou deux ans. Lits de freins et de refroidissement tous les 40 000 km ou deux ans. La courroie de distribution s'échange tous les 90 000 km ou cinq ans. Enfin, la boîte de vitesses théoriquement lubrifiée à vie.

## Nos bonnes adresses

Clubs et forums

- Amicale AX Club de France : [www.amicaleaxclubdefrance.com](http://www.amicaleaxclubdefrance.com)
- Club Citroën France : <http://clubcitroenfrance.auto-b.com>
- Les fans de l'AX Sport : [www.axsport.org](http://www.axsport.org)
- Forum Citroën AX : <http://ax.forum-citroen.com>
- Forum AX GTI : <http://axgti.forumactif.org>
- Planète Citroën : [www.planete-citroen.com](http://www.planete-citroen.com)

Entretien et pièces

- Oscaro : [www.oscaro.com](http://www.oscaro.com)
- Le réseau Citroën, encore compétent pour les problèmes mécaniques

## Un peu de lecture

- La Citroën AX de mon père, Gilles Colboc, Éditions ET
- Citroën AX essence et diesel, Revue technique automobile, Éditions ETAI
- Citroën AX, Manuel d'entretien et réparation auto, Éditions Haynes

## 5 raisons de vous laisser tenter

- Pratique et tonique
- Mécanique impeccable
- Tenue de route au top
- Appétit d'oiseau
- Prix d'ami

## 5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Finition légère
- Reprises mollassonne
- Freinage un rien daté
- Vivacité du train arrière (GTI, Sport, GT)
- Équipement général basique



## Caractéristiques techniques\*

**Moteur** 4 cylindres en ligne, 8 soupapes, en position transversale avant **Puissance fiscale** De 4 à 7 CV **Cylindrée** De 954 à 1 360 cm<sup>3</sup> **Puissance max.** De 45 ch à 5 200 tr/min à 100 ch à 6 800 tr/min **Couple max.** De 70 Nm à 3 200 tr/min à 124 Nm à 4 200 tr/min **Rapport volumétrique** De 9,3:1 à 9,9:1 **Alimentation** Un ou deux carburateur(s) à simple ou double corps (Solex/Weber), ou injection Bosch monopoint ou multipoint (GTI) **Transmission** Aux roues avant (intégrée sur AX 4x4), boîte manuelle à quatre ou cinq rapports **Direction** À crémaillère **Freins** AV: disques (ventilés sur GTI), AR: tambours, ABS en option sur GTI **Structure/carrosserie** Berline à trois ou cinq portes, cinq places, monocoque en acier, hayon en ABS

**Suspensions** AV: type McPherson, triangles, ressorts hélicoïdaux, barre torsionnelle, AR: roues indépendantes, essieu déformable, barres de torsion transversales, barre antiroulis sur certaines versions **Pneumatiques** De 135/70 R15 à 165/60 R14 (GTI: 135/60 R13) **Dimensions** Lx lx h: de 3,495 à 3,525 x 1,555 à 1,596 x 1,355 m, empattement: 2,285 m (4x4: 2,300 m), voies AV/AR: de 1,370 à 1,400/1,213 m **Poids** De 640 à 840 kg **Coffre** De 210 à 273 l **Réservoir** De 35 à 43 l **Performances** Vitesse max.: de 145 à 190 km/h, de 0 à 100 km/h: de 17,9 à 8,7 s, 1 000 m D: A 37,8 à 30,4 s **Consommation moyenne** De 5 l à 7,7 l/100 km (SP 98).

(\*) Versions à essence.