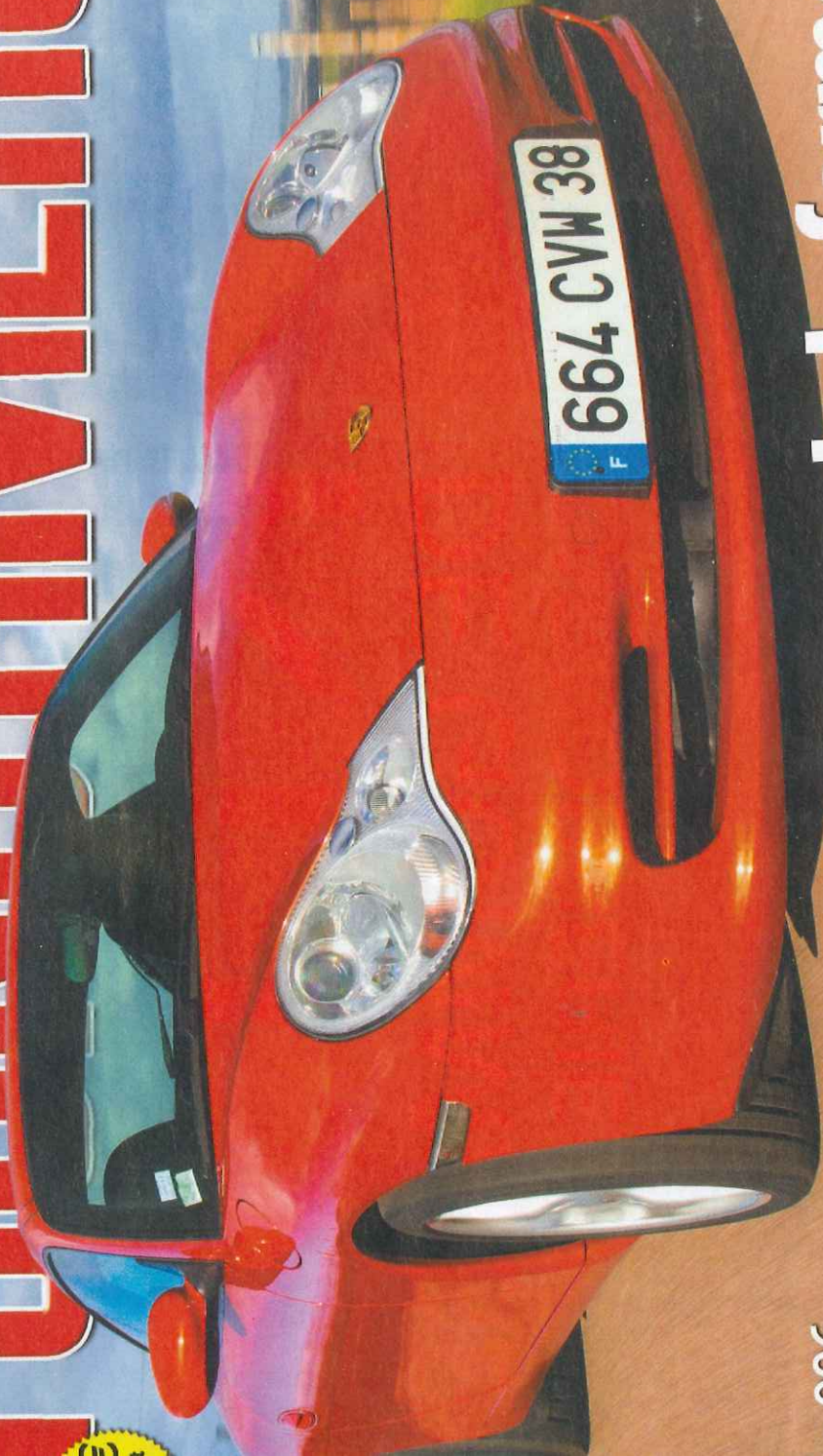


INÉDITES

Simca 1301

ULTIMES



ie 996
e passe à l'eau et garde la forme!



annés
coins
one, rien
nappe

époque
blski-
z/Caro
eurs états



an
Overkill



Pontiac Firebird V6
K2000 à la cool



Honda Civic CRX Del Sol
Du sport à la balade...



ROYAUME DES AUTOMOBILES
LA FERRERIE



Citroën AX 4 x 4 - Alfa Romeo 33 1.7 16V Permanent 4 - BMW E30 325 iX Touring

Roulez intégrale!

COTE OFFICIELLE
700
MODELES

MAG FACTORY



L 18909 - 62 - F. 3,90 € - RD

Les intégrales prisent à glace

SOCIÉTÉ

Alfa Romeo 33 1.7 16V
Permanent 4 (1991)

Citroën AX 4x4 (1995)

onna - Vogue (1990)

À la suite d'Audi, Lancia et Subaru, la fin des années 1980 est celle où fleurissent les « intégrales ». Leur vogue en somme. Vous voyez où je veux en venir ? Colossal succès de Madonna, ce titre a en outre le mérite d'être contemporain de ces autos, et d'offrir un groove électro-funk pour lequel le mot « imparable » semble avoir été inventé. Il fait remuer hanches et guiboles aussi sûrement que les intégrales passent leurs chevaux au soi !





Si les berlines, coupés et monospaces 4x4 pullulaient à la fin des années 1980, aujourd'hui, peu ont résisté au froid aux mauvais traitements. Les «intégrales» distillent pourtant des saveurs à nulle autre pareille. Sauvons-les avant qu'il ne soit trop tard!

Texte: Gamille Pinet — Photos: Arnaud Spautier

BMW E30 325iX Touring (1991)

Syncro », « 4X4 », « 4Matic », « Quadra », « quattro », « Permanent 4 », « 4WD » sont autant de sigles pour désigner la transmission 4x4, devenue incontournable au tournant des années 1990. Celui qui n'en compte pas dans sa gamme est alors considéré comme un constructeur « has been », vertement critiqué dans les colonnes de *L'Automobile* ou du *Moniteur Automobile*. A cette époque où l'ESP est encore à l'état de projet, la technologie 4x4 passe pour la martingale en matière de sécurité active. Il faut dire que l'effet nouveauté joue encore à plein.

En Europe, en 1980, soit bien des années après Subaru au Japon, c'est Audi qui a l'idée d'adapter à un certain coupé quattro ce système, jusque-là réservé aux franchisseurs purs et durs. Son triomphe en groupe B face à des versions

à deux roues motrices marque les esprits et sème la panique au sein des bureaux d'études. Tous les constructeurs dignes de ce nom décident de développer leur solution ou vont en chercher une sur les étagères de leurs équipementiers.

Il en découle une variété impressionnante de modèles, de quoi satisfaire tous les goûts des collectionneurs. Nos trois « 4x4 » d'un jour en témoignent : entre la Citroën AX qui joue les montagnardes pour tailler des croupières à la Fiat Panda 4x4, l'Alfa 33 qui, grâce à sa transmission, devient enfin la sportive qu'elle a toujours rêvé d'être et la BMW E30 Touring iX taillée pour les départs aux sports d'hiver, ce sont trois saveurs d'intégrales qui s'offrent à vous pour un budget situé entre 2 000 € pour l'AX, 4 000 € pour la 33 et 9 000 € pour la Touring iX...



que des quatre roues motrices a frappé si fort même Citroën, très attaché à la traction avant, mis. Et pas qu'un peu : la BX y a eu droit dès et des études ont été lancées pour équiper de XM. En entrée de gamme, la frêle AX bénéficie ce traitement de faveur après son restylage, 1981. C'est qu'à l'époque la Fiat Panda 4x4, lancé en 1983, fait un carton dans nos montagnes, ce sont les marques nationales voient d'un mauvais œil. On ne dote l'AX d'un système rustique mais efficace fabriqué en interne. Ici, le but n'est pas d'augmenter les vitesses de passage en courbe ou de

réaliser des prouesses hors piste. Il s'agit de proposer une petite voiture capable d'affronter les rudesses montagnardes. La vocation laborieuse de cette AX se voit au premier regard, avec ses jantes en tôle, ses protections en plastique et ses imposantes bavettes. Heureusement, son coloris bleu Mondial, très changeant selon la lumière, égale l'atmosphère.

Intégralement rustique

À l'intérieur, l'ambiance de ce modèle phase 2 ne suscite pas vraiment de cris de joie. On ne peut même plus ricaner sur la finition « carton-pâte » si typique

des phases 1. Les assemblages sont corrects et l'en-semble dégage une certaine impression de solidité. Il faut donc se rabattre sur la sellerie à rayures, dont les teintes très « Benetton » rappellent que les années 1990 n'avaient pas totalement abandonné le goût des couleurs. La seule vraie spécificité de cet habitacle se trouve en bas du pied de la console, sous la forme d'un interrupteur qui semble taillé pour faire disjoncter une centrale électrique. Porteurs de mouffles bienvenus ! Il s'agit bien sûr du contacteur de la transmission intégrale non permanente. Ceux qui ont l'habitude des AX ont tout de même

Le Citroën décalée

taire d'une Xantia Activa V6, Thomas aime
ures originales en général. Aussi, lorsqu'il a
cette AX 4x4, son sang n'a fait qu'un tour.

vé cette AX 4x4 de 80 000 km dans le Doubs. C'est par le
mailing list de l'Activa Club que j'en ai eu connaissance.
tenant au père d'un propriétaire de Xantia Activa qui était
Citroën et l'avait reprise en 2007. L'auto avait commencé sa
Rhône mais a échappé à la rouille et aux rigueurs de l'hiver.
ique est limpide. J'ai tout de même dû changer la bobine et

ur et je vais probablement devoir faire retabiriquer l'échappement, qui

disponible. Je me suis de cette AX deux à trois fois par an quand il y a de la
t incroyable comme cela motrice bien dans ces conditions. J'ai toutefois été bloqué une fois par une congère.
l'équipe l'hiver de pneus cloutés et elle est imbattable sur surface glissante. C'est très sympa aussi sur les
mins. D'ailleurs, mes enfants veulent toujours que je passe à travers les champs pour rentrer à la maison !
ne faut pas la prendre pour un 4x4 de franchissement : elle est vite limitée par sa garde au sol réduite. »



Guide d'achat

Alors que la Citroën AX est lancée au Salon de Paris 1986, il faut attendre le restylage de juillet 1991 pour voir arriver la variante 4x4, basée sur la version Allure 1,4 l de 75 ch et dotée d'une transmission enclenchable à crabots par commande électropneumatique. Une version Société équipée du 1,1 de 55 ch puis 60 ch est également proposée. Rehaussée de 25 mm, disponible en trois et cinq portes, l'AX 4x4 se distingue par ses protections en plastique latérales et ses bavettes spécifiques. Elle est facturée 76 100 F avec en série une banquette arrière fractionnable. Série spéciale Piste Rouge en décembre 1991 avec toit ouvrant, couleur rouge, antibrouillards et sellerie spécifique. En juillet 1992, arrivée de l'injection sans modification de puissance, du catalyseur, des vitres électriques et du plip. Le tarif grimpe à 80 900 F. Elle reçoit une boîte à gants avec couvercle en juillet 1994, tandis que la version Société est supprimée. En juillet 1995, elle est rebaptisée SX 4x4, puis retirée de la production avec tous les modèles 1,4 l en juillet 1996.



Check-up express

L'AX 4x4 est plutôt rare et a souvent roulé en zone montagneuse, où elle a dû affronter la neige et le sel. Autant dire que la corrosion est un vrai sujet. Il convient donc d'inspecter soigneusement les sous-assements avant achat. Simple, la transmission intégrale s'avère plutôt robuste et ne pose pas de problème particulier si elle n'a pas été utilisée sur le sec. Dépourvue de différentiel central, elle peut en effet casser dans ces conditions. Il faut donc s'assurer de son bon fonctionnement et de son entretien : l'huile de pont arrière doit avoir été régulièrement vidangée. Attention, les pièces spécifiques au modèle sont difficiles à trouver, notamment l'échappement. Pour le reste, il s'agit d'une AX 1,4 l comme une autre : le moteur TU (à courroie) est plutôt solide si l'on excepte une petite faiblesse au niveau du joint de culasse, qui laisse souvent suinter de l'huile. Enfin, la carburateur des premières versions peut se révéler délicate.

Nos bonnes adresses

Clubs et forums
- Amicale AX Club France : www.amicaleaxclubdefrance.fr
Entretien et pièces
- Réseau Citroën
- Oscaro : www.oscaro.com

5 raisons de vous laisser tenter

- Imbattable sur la neige
- Mécanique simple
- Fiabilité
- Prix encore raisonnables
- La plus originale des AX ?

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Exemplaires souvent en mauvais état
- Utilisation limitée
- Pièces spécifiques rares
- Consommation relativement élevée
- Présentation un peu triste

Caractéristiques techniques
Cylindres en ligne, 8 soupapes, en position transversale
Puissance fiscale 7 CV Cylindrée 1 360 cm³
max. 75 ch à 5 800 tr/min Couple max. 11,4 Nm à 1 500 tr/min
Rapport volumétrique 9,3:1 Alimentation Injection électronique
ur Solex double corps, puis injection électronique
Transmission Quatre roues motrices enclenchable manuelle à cinq rapports Direction À crémaillère
Freins AV: disques; AR: tambours Suspensions McPherson, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs
Jes; barre antiroulis; AR: bras tirés, barres de torsion, ressorts télescopiques; barre antiroulis Pneumatiques Pneu
Dimensions L x l x h: 3,525 x 1,555 x 1,379 m Poids
ent: 2,300 m, voles AV/AR: 1,377 1,305 m Performances Vitesse max.: 166 km/h, de 0 à 100 km/h :
sommatation mixte 7,1 l/100 km (SP 98).

1 • Les jantes en tôle des AX 4x4, spécifiques, se reconnaissent à leurs trous emboutis.

2 • Disjoncteur ? Bouton de lancement de la fusée Ariane 4 ? Non, juste le contacteur qui enclenche la transmission du pont arrière.

3 • Bleu, rouge, vert, nous sommes bien dans les années 1990 !

4 • Avec sa protection de carter et ses bavettes spécifiques, cette AX ne faisait pas que jouer les baroudeuses à l'époque.

5 • On a peine à imaginer aujourd'hui à quel point cet intérieur phase 2 a rajeuni l'AX en 1991. Mieux assemblée mais aussi moins originale, elle faisait oublier la finition légère des phases 1.

différence en s'installant à bord. L'AX 4x4, 75 ch, elle offre une réelle vivacité et n'a rien d'une citadine asthmatique. Mais elle trahit sa vocation à première sans y prendre garde :

Citroën part comme une balle, impionne du feu rouge. C'est l'eff- première « courte » étudiée pour es obstacles en l'absence d'une e rapports dédiée. Autant dire que l'eff- prend fin à 10 km/h et qu'il ne faut pas ur elle pour aller humilier une Volkswagen 01. Cependant, la légèreté légendaire de

I'AX fait toujours des miracles : avec son 1,4 l de 75 ch, elle offre une réelle vivacité et n'a rien d'une citadine asthmatique. Mais elle trahit sa vocation à Bardée de protections et surélevée, l'AX 4x4 n'a qu'un seul objectif : affronter la neige et les chemins.

l'oreille : des bruits de transmission inédits se font entendre, même en deux roues motrices. C'est que l'arbre est entraîné en permanence et ses rotations émettent un sirènement qui n'est pas sans rappe-

ler une bonne vieille Jeep Willys. Au premier virage venu, la réhausse se fait également sentir. La prise de roulis est massive et la direction se montre bien plus imprécise que celle des modèles « routiers ». À croire qu'elle a fréquenté un peu trop souvent leurs majestés Land Rover et Toyota B1 ! Soyons honnêtes avec vous : par cette journée sèche de janvier, nous n'avons pas eu l'occasion de mettre à l'épreuve la transmission intégrale. Mais Thomas, le propriétaire, nous confirme que, sur la neige, l'AX 4x4 devient redoutable. On le croit sur parole !

