



2CV Perrier

Dernière série limitée!

P. 36



À la loupe P. 50

XM bleu Olympe



Talent caché

Axel 12 TRS

P. 60



1^{er} juin: Citroën en deuil



Le nouveau C3 Aircross

« I » comme « inboard » – L'atelier de Bertoni – L'année 1967 – Citromobile – Nationale 2CV...

Docs d'époque



Dossier de presse SM

P. 26

L 16485 - 25 - F: 5,90 € - RD



Axel 12 TRS

Chef-d'œuvre en péril ?



Comment ça, excessif? Tout bien réfléchi, notre titre n'est peut-être pas aussi saugrenu qu'il n'y paraît. Car l'Axel est une vraie Citroën jusqu'au bout des écrous. Et pleine de surprises...

Textes Thierry Astier – Photos Katel Riou

Je ne vous apprendrai rien en vous disant que Citroën fait parfois des trucs bizarres. Au fond, avouons-le : c'est certainement une des raisons principales qui fait que nous aimons tant cette marque, pas vrai? En tout cas, dans mon esprit, c'est un des attraits majeurs du Double Chevron. Cette impression d'avoir affaire à un constructeur qui ne recule devant rien, qui n'a peur de rien et surtout pas d'aller à contre-courant du reste de la planète automobile. Au contraire, aurait-on tendance à

dire! Chacun sait à quel point André Lefebvre, sans doute le plus grand dépositaire de l'état d'esprit Citroën (en dehors bien sûr de l'autre André, alias le patron!), haïssait tout conformisme. Ce qui est d'ailleurs, d'une certaine façon, autant une preuve d'intelligence que de sagesse: après tout, les us et coutumes sont-ils toujours judicieux? Finalement, ne serait-ce pas simplement une forme de paresse, voire de couardise, que de s'abriter derrière le « faisons-le comme ça, car nous l'avons toujours fait ainsi »? Bien

sûr, en repartant de la feuille blanche, en ne considérant que le but à atteindre sans se laisser corseter par les bonnes vieilles habitudes, on prend aussi le risque d'ignorer des solutions traditionnelles qui fonctionnent quand même parfois correctement. Et on prend au pied de la lettre infiniment plus de risques d'échec que celui qui se contente de peaufiner légèrement sa recette d'un modèle à l'autre ou même de regarder ce que fait son voisin sans jamais chercher à penser par lui-même... Il faut re-



connaître que Citroën a loupé deux cochons. Tout d'abord celui de la voiture moyenne, avec la sortie bien trop tardive d'une GS initialement immature mais dont l'immense talent va lui permettre de faire une carrière longue et heureuse. Mais aussi le créneau de la petite voiture moderne, c'est-à-dire urbaine, compacte et polyvalente. La formule naît réellement à l'état de brouillon avec la légendaire Austin Mini. La boîte à sucres britannique est un vrai trait de génie, de par son moteur transversal et son incroyable rapport encombrement/habitabilité. Mais il lui manque encore un coffre facilement accessible et transformable et une boîte de vitesses installée dans le prolongement du vilebrequin pour offrir réellement le portrait-robot de la citadine idéale, qu'elle ne fait qu'es-

quisser. En réalité, la toute première automobile à offrir tout cela, c'est l'Autobianchi A112, présentée en 1969 et vendue dans notre pays à partir de 1970. Il ne vous échappera sans doute pas qu'elle fut d'ailleurs diffusée en France par le biais de deux réseaux complémentaires, celui d'André Chardonnet et celui de... Citroën! En effet, le constructeur turinois fait partie du groupe Fiat et à ce titre aura un accord de diffusion croisé avec Javel, lié à la holding Pardevi, créée en 1968 pour entamer un rapprochement entre les deux groupes. De fait, jusqu'en 1975, le réseau hexagonal du français découvre une clientèle nouvelle en vendant des A112, même si les produits issus d'une autre marque n'ont jamais été accueillis à bras ouverts parmi les distributeurs Citroën. Pendant

ce temps-là, si les Dyane et 2CV ont toujours un solide cercle d'amateurs, finalement assez stable d'une année sur l'autre, bien vite il apparaît un cran au-dessus que le restylage de l'Ami 6 en Ami 8 n'est un palliatif qui ne pourra durer bien longtemps.

L'ère des citadines...

Par ailleurs, sur les traces de l'Autobianchi, Fiat lance très rapidement une 127 un peu plus spacieuse, à l'instar de la Renault 5 puis de la Peugeot 104. Un trio de petites autos modernes qui émergent dès 1971-1972. Et, même si initialement seule la fille du Losange offre à son tour l'indispensable tandem hayon-banquette rabattable, dorénavant un nouveau segment se dessine. Les japonais ne l'ignorent pas, avec au même moment en éclai- ▶



L'ambiance de bord ne laisse aucun doute sur l'identité de la voiture. Mais le style semble plus harmonieux que sur la Visa.



Les aérateurs sont bien ceux de la Visa. Notez le spot de lecture, curieusement placé.



Parmi les rares réels partages avec la Visa, ces interrupteurs carrés au-dessus du bloc instruments. Et les aiguilles des compteurs!



Les horloges digitales fixées au plafond étaient très à la mode durant les années 80...

Peu galbée, la sellerie est toutefois souple et convient à la vocation placide de l'Axel.

reurs les premières Datsun Cherry et Honda Civic. Pour autant, la direction de Citroën n'est pas plus aveugle : le rapprochement avec Fiat semble initialement permettre de réaliser au plus vite une adaptation maison de la 127, justement. Mais, nous l'avons déjà évoqué (*Chevronnés* n° 4 et 7), l'étude « RA » est rapidement abandonnée pour cause de coûts trop élevés, au profit d'un projet à nouveau 100 % Citroën, le « Y ». Et, en dépit d'un portrait-robot globalement similaire à ses rivales — gabarit compact, poupe fonctionnelle —, l'esprit maison n'est pas absent. Notamment en matière de motorisations et de liaisons au sol, qui restent originales et sophistiquées, comme il se doit. Hélas, le démarrage du projet Y ne se fait que courant 1972, et, contrairement à la CX, la future auto est bloquée in

extremis par les fourches caudines du nouveau propriétaire, Peugeot, peu ou prou au moment où les études étaient terminées et l'industrialisation sur le point d'être entamée... Ainsi, le choix est fait d'opter plutôt pour des adaptations plus ou moins profondes de mécaniques et structures issues du Lion, sous la forme des LN, LNA et Visa.

Les emmerdemements commencent!

Pourtant, certains hauts responsables ne peuvent se résoudre à voir l'important travail d'étude du « Y » simplement dilapidé. À commencer par Georges Taylor, premier patron Citroën de l'ère PSA, dont l'attachement au Double Chevron était bien connu. En dépit d'ailleurs de son parcours, puisqu'il était issu du sérail

Peugeot! Au même moment, le gouvernement Ceaucescu émet le souhait de produire une voiture populaire, plus accessible que la sempiternelle Renault 12 que Dacia fabrique depuis 1969. Le projet arrive aux oreilles de la direction Citroën. Et il est tout à fait probable que les origines roumaines de M. Taylor aient eu une influence sensible dans son implication. Car, *in fine*, dès 1976, la marque française l'emporte face à Volkswagen dans l'appel d'offres de l'État roumain. S'ensuit un long travail, à la suite de la création de la coentreprise Olcit à Craiova, dont Citroën possède 36 % des parts. Car il faut tout à la fois concevoir et équiper l'usine, aider à la formation d'un personnel local sans la moindre expérience en matière de construction automobile. Et, cela va de soi, adapter l'ex-Y devenu projet

« TA » aux besoins locaux. Pourtant, ainsi que nous l'avons raconté, revue de presse d'époque à l'appui, tout

L'Axel n'a jamais eu quoi que ce soit d'une Peugeot!

cela n'a rien d'une partie de plaisir, car très rapidement les dysfonctionnements liés à l'incurie et au manque de moyens de l'État roumain posent d'insolubles problèmes. C'est là qu'intervient la décision de Citroën, trop engagé dans l'aventure pour faire machine arrière, de se « payer sur la bête » en choisissant de réexporter une partie de la production Olcit sur quelques marchés occidentaux, les Roumains se chargeant d'écouler le véhicule chez eux et au sein du Comecon. Tout cela conduit donc à l'apparition de la version « Ouest », l'Axel, présentée officiellement en même temps que le millésime 1985, c'est-à-dire le 1^{er} juillet 1984. On pourrait ajouter « Et les emmerdements commencent »... Par-

donnez-nous cet accès de trivialité, mais, à bien y réfléchir, voici le plus bizarre de toute cette affaire. Car il suffit d'examiner ce que propose initialement l'auto pour comprendre l'embarras qui va étreindre tant la direction de Citroën que son réseau. En soi, l'Axel propose un style et un format très voisins de la Visa, et, compte tenu de leur genèse respective, c'est parfaitement logique : il s'agit de deux branches du même projet Y initial! De fait, une telle nouveauté a au moins le mérite d'offrir une sorte de déclinaison à trois portes de sa sœur dérivée de la 104.

« Rémi sans famille »?

Cela étant, elle brouille sérieusement les pistes en s'affichant à partir de 37 000 francs, un tarif qui la place très près de la 2CV, dont l'entrée de gamme, Spécial, se vend alors à 30 100 francs et la Charleston à 35 400 francs. Bref, l'Axel vient de se faire une ennemie en la personne de la doyenne du catalogue

Citroën! Objectivement, la courbe des ventes de la Deuche ne traduit aucune inflexion dans ces années 1984-1985, et elle offrait toujours une économie d'emploi et un toit découvrable en toutes circonstances contre lesquelles la franco-roumaine n'avait rien à opposer. Mais, indéniablement, son positionnement prix pose problème, la mettant en face d'une icône absolue... D'un autre côté, compte tenu des déficiences réelles de l'Axel en matière de qualité, il aurait été certainement suicidaire de l'afficher au prix d'une Visa ou Supercinq. Enfin, l'encombrante cousine roumaine est aussi à même de contrarier sensiblement la LNA en version « 11 ». Au moins en théorie, grâce à son habitabilité nettement supérieure et son tarif plus attractif. Ce tour d'horizon rapide met en tout cas en évidence l'inconfort total de l'Axel au sein du catalogue Citroën : tout bien réfléchi, elle gêne l'ensemble du bas de gamme maison. Soit trois modèles qui sont aussi des produits familiers, que le réseau « maîtrise », bien que cela ne ▶



La 12 TRS reçoit des jantes alu, millimétriques qui plus est... Imposant donc les TRX AS « low cost » de Michelin!

Sur toutes les Axel, la calandre passe du noir au gris en juillet 1986.



Un des accoudoirs de porte les plus tarabiscotés jamais vus sur une Citroën. Pas forcément esthétique, cela dit...



signifie nullement qu'ils soient parfaits. Il reste pourtant la possibilité de lui trouver une petite place, comme une sorte d'engin mixte mi-citadin, mi-rural, citadine trois portes mais spacieuse, engin relativement « cosu » et « rapide »

pour le prix d'une 2CV. Le genre de souhait que nul n'avait réellement formulé. Mais tout va s'effondrer très rapidement, car l'Axel est avant tout très mal fabriquée, très peu fiable et consomme bien trop d'essence pour une auto vendue à petit prix. Et le réseau s'aperçoit vite que sa parenté visuelle avec la Visa va pourtant de pair avec une absence quasi-totale de pièces communes ! En clair, la nouvelle venue devient en quelques mois le genre d'intrus dont les concessionnaires et agents Citroën se passent volontiers. Même l'opportunité d'offrir une nouveauté en bas de gamme en attendant la future AX est très rapidement érudée poliment par des distributeurs qui préfèrent avant tout s'épargner les soucis d'une nouvelle bête à chagrins...

Une vraie pure Citroën !

Bien sûr, tout cela est en partie injuste et excessif. En 2017, au-delà de la disparition presque totale du modèle, l'amateur et le collectionneur voient l'Axel sous un jour bien plus souriant. Esthétiquement, on est en droit de trouver ce *coach* tout compte fait plus esthétique que la Visa. Ce n'est sans doute pas un premier prix de beauté, mais les montants de pare-brise en flèche et les lignes du capot convergeant vers le pare-brise rappellent (un peu) la CX, et cela n'est pas pour nous déplaire... Notez le trou sous la calandre, qui permet de faire démarrer l'auto à la manivelle : l'Oltcit/Axel fut sans doute la dernière voiture au monde à prévoir une telle éventualité ! Autre curiosité, le dessin des poignées de porte, assez particuliers, même pour une Citroën... Une fois à bord, pas de dépaysement : volant monobranche et satellites sont au rendez-vous. Ces derniers, en forme de pot de yaourt, se montrent en outre remarquablement pratiques, sans doute plus que ceux des Visa/GSA ou de la BX. Bien sûr, la finition n'a rien qui

puisse impressionner le propriétaire d'une Mercedes, mais passons, voulez-vous ? On s'amusera plutôt des (très rares) pièces réellement empruntées à la Visa, qui entretiennent la confusion : interrupteurs carrés, aérateurs.

À l'exception de quelques rares accessoires, l'Axel n'a strictement aucune pièce commune avec la Visa !

Ou de la curieuse implantation du spot de lecture (tout près du Neiman)... Et puis, outre les sièges douillets, l'habitabilité se montre plutôt généreuse. Même constat pour le coffre, vaste, aux formes très géométriques et dépourvu de tout seuil d'accès. L'absence d'intrusion est liée aux trains roulants, eux aussi 100 % Citroën, contrairement à sa cousine, qui devait recycler les encombrantes jambes de force verticales de la 104. Quant aux sensations de conduite, elles sont également plus pures, plus typées : direction exempte d'effet de couple (c'est loin d'être le cas de la Visa), suspension excellente, du moins pour un système non hydropneumatique, bien sûr... Mieux, l'intelligente lame de flexion de l'essieu avant assure un brin d'antiroulis en épargnant aux occupants les mouvements de « copiage » (ballotement de la caisse de gauche à droite) d'une barre stabilisatrice classique sur mauvaise route. Côté moteur, le « son GSA » donne le sourire, tout comme la bonne volonté évidente du 1300, ici dégonflé à 61,5 ch (!), épaulé par une boîte tirant plutôt court. Il reste toutefois à donner du muscle au volant, la direction faisant payer ses belles qualités par une lourdeur certaine, et aussi du mollet, puisque le servofrein brille ici par son absence pour mordre les quatre disques. Mais, là aussi, ce sont des sensations très « Citroën », rappelant cette fois la famille 2CV. C'est cela, l'Axel : une recette « 100 % javélienne », avec à la clé une conception et des sensations de conduite sans compromis. Voilà qui mérite mieux que l'oubli et le mépris, non ? ■

Un amusant film promotionnel (de 15 minutes !) vantant les mérites de l'Axel « en liberté » à son lancement. Délectable !

www.youtube.com/watch?v=t3YITVwokP4





Tous nos remerciements à Jean-Jacques, Claudine et Didier, pour leur accueil, ainsi qu'à Stéphane, pour nous avoir confié les clés de cette Axel rutilante.

Guide d'achat

Combien?

La production totale Olcit représente environ 217 000 véhicules. Cela dit, les Axel d'exportation n'ont pas dépassé 60 184 exemplaires, 28 115 ayant été immatriculées en France, dont 4 996 versions 12 TRS. Son statut de modèle déshérité lui vaut des cours ridicules: il n'est pas rare de trouver une auto correcte pour quelques centaines d'euros! Si la variante de base est sans doute la plus cohérente sous l'angle du « low cost », la 12 TRS de haut de gamme offre une présentation et des prestations plus séduisantes sans coûter plus cher. Notons que les versions Entreprise (base et 12 TRS) sont relativement répandues, vocation utilitaire oblige. Il n'est pourtant pas exclu de trouver une belle auto bichonnée par des retraités, mais 1 600 € nous semblent un maximum pour une 12 TRS « état concours ».

Avant de signer

Bien que contrôlées chez Citroën avant leur expédition dans le réseau et employant une large part de pièces fabriquées en France, les Axel vieillissent fort mal. En matière de corrosion, il faut ausculter soigneusement les bords de capot, baies de pare-brise et de lunette arrière, entourages des glaces latérales, passages de roue, bas de caisse et de portière (notamment derrière les bandeaux de protection sur 11 R et 12 TRS). Précisons en outre que l'Axel possède bon nombre de pièces spécifiques, proches mais non identiques à ce qui est monté sur Visa ou GSA: pare-brise, feux, disques, plaquettes, boîte, échappement... Au point qu'on ne saurait trop conseiller à ses amateurs de stocker tout ce qui peut l'être, certains éléments étant déjà introuvables! Sur le plan mécanique, le carburateur (Solex, fabriqué sous licence roumaine) s'avère souvent capricieux, tout comme la pompe à essence, et l'embrayage tend à fatiguer rapidement. Idem pour les amortisseurs, qui manquent fréquemment d'endurance. Quant à la finition et l'électricité, ils sont au standard des autos des pays de l'Est: commandes et fonctions inopérantes, rossignols en tout genre et fatigue rapide des mousses et garnissages sont au programme. Signalons enfin le problème spécifique des 12 TRS: les jantes alliage de série sont chaussées de Michelin TRX AS totalement épuisés et ne peuvent recevoir rien d'autre. Seule solution, adapter des jantes tôle (en série sur le dernier millésime), avec pneus 165/70 R13...

Maintenance

Le moteur se vidange tous les 7 500 km, la boîte de vitesses tous les 20 000 km. Quant aux courroies de distribution, il faut les remplacer toutes les deux au bout de 80 000 km ou 5 ans.



Pas plus de 12 256 Axel 12 TRS ont été produites, dont 2 098 versions Entreprise à deux places.

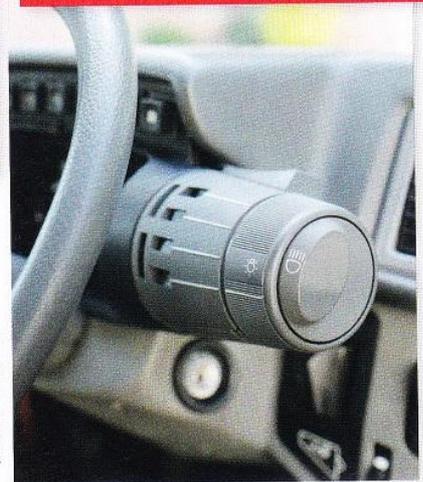
Nous l'avions raconté dans notre numéro 1: l'Axel présente des satellites uniques, en « pot de yaourt », mais plus pratiques que ceux d'une BX. Et toc!

Nos bonnes adresses

Clubs, sites Internet et professionnels.
Voir notre page des « Bonnes adresses » p. 78.

Bibliothèque

- Citroën Axel, la cousine de Craiova par Thijs Van Der Zanden (texte en néerlandais), éditions Citrovisie, 2012.
- Bibliauto (www.bibliauto.fr): Revue technique automobile n° 459, Citroën Axel 1130 & 1300, éditions ETAI, dernière édition 1990.



- Ce n'est pas une Peugeot!
- Tenue de route très sûre
- Confort remarquable
- Moteur volontaire
- À prix plancher!



- Fiabilité et disponibilité des pièces
- Finition désastreuse
- Image peu flatteuse
- Consommation élevée
- Insonorisation

FICHE TECHNIQUE

Axel 12 TRS (1988)

Moteur 4 cylindres à plat opposés refroidi par air, monté longitudinalement en porte à faux avant, bloc et culasses en alliage léger, vilebrequin à 3 paliers assemblé à l'azote autour de bielles monobloc **Alésage x course** 79,4 x 65,6 mm **Cylindrée** 1 299 cm³ **Puissance fiscale** 7 CV **Puissance maxi** 61,5 ch DIN à 5 500 tr/mn **Couple maxi** 9,8 mkg à 3 250 tr/mn **Rapport volumétrique** 8,7/1 **Distribution** 2 x 1 arbre à cames en tête, 2 soupapes en V par cylindre **Alimentation** carburateur à registre Solex 28 CIC repère CIT 361 **Transmission** aux roues avant, boîte manuelle à 5 rapports synchronisés + M.A. **Direction** à crémaillère, démultiplication 1/118,7, 3,5 tours de butée à butée, volant 380 mm **Freins** disques ventilés «inboard» à l'avant (270 mm), disques arrière (208 mm), pas d'assistance, frein à main sur les roues AV **Suspensions** AV leviers superposés, barres de torsion, amortisseurs hydrauliques, lame de flexion antiroulis; AR bras tirés, barres de torsion, amortisseurs hydrauliques **Carrosserie** monocoque en tôle d'acier, berline bicorps 3 portes, 5 places **Pneumatiques** Michelin TRX AS 160/65 TR340* **Roues** Michelin en tôle TR 340 **Dimensions** L x l x h 3,73 x 1,54 x 1,42 m; empattement: 2,37 m; voies AV/AR: 1,32/1,24 m; Cx: 0,36 **Poids** 875 kg **Coffre** 296/619 dm³ **Réservoir** en plastique, 42 l **Performances** vitesse maxi: 157 km/h; 1 000 m D.A.: 35,3 s; 0 à 100 km/h: 13,1 s; vitesse à 1 000 tr/mn en 5^e: 28,34 km/h **Consommation** (UTAC) à 90 km/h: 5,7 l/100 km; à 120 km/h: 7,7 l/100 km; en cycle urbain: 8,6 l/100 km (SP95).

*Monte d'origine



Comme toujours, le «4-à-plat» GS/A est invisible. La roue de secours possède encore son pneu Victoria, de fabrication roumaine !



« Refaite à neuf ! »

Le propriétaire Stéphane Durieux n'ayant pu être présent durant notre essai, ce sont ses amis Didier de Marchi et Claudine Bidiville du club Citrosphère qui nous ont transmis ceci.

« J'ai toujours aimé l'Axel. Comme la Visa, d'ailleurs : les Citroën délaissées me plaisent tout particulièrement ! Je n'ai donc pas hésité quand j'ai pu sauver cette belle 12 TRS millésime 88 rouge Vallengunga. Cela étant, malgré son faible kilométrage (53 000 km), je l'ai fait totalement réviser et reprendre par le garage Bidiville, dont je connais bien Claudine, la patronne. Mon Axel a donc été révisée de fond en comble par le mécanicien, Jean-Jacques, qui n'a pas ménagé sa peine. Allumage, carburateur, échappement, freinage, absolument toute la mécanique a été remise à neuf dans les règles de l'art. Depuis, elle est devenue un peu la mascotte de notre club Citrosphère. Sur les manifestations où nous exposons, c'est incroyable, le succès que rencontre cette voiture, qui intrigue les gens ! »

Stéphane Durieux