

Classiques **AutoClassiques** Plus

N°47

L'AFFAIRE DU MOMENT
MAZDA MX-5

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE À LA PORTÉE DE TOUS

FÉVRIER
MARS
2020

LE MATCH DES COMPACTES FRANÇAISES



SIMCA 1100



CITROËN AMI 8



RENAULT 6

+2 roues
MOTOBÉCANE
50V

À L'ESSAI > Citroën Axel > MGB GT > Peugeot 604 > BMW 3.0 CSI



OFFREZ VOUS UNE FAMILIALE!

NOS 12 PRÉFÉRÉES

- CITROËN TRACTION, DS ET CX
- CHRYSLER VOYAGER
- PEUGEOT 203, 403, 404 ET 504
- RENAULT ESTAFETTE ET ESPACE
- VOLKSWAGEN COMBI T2
- VOLVO 240



IN 02319-47 - F: 4,50 € - RD



GUIDE D'ACHAT
D'UNE ANCIENNE

**LES 10
QUESTIONS**
À SE POSER AVANT
DE CRAQUER

+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...

PANORAMIQUE

ESSAI

1988

Citroën Axel 12 TRS

Visa pour la



CITROËN AXEL
1984-1988



Production :
60 184 exemplaires

UNE CITROËN VENUE
DE L'EST
À PARTIR DE 800 €

Roumanie

Avec ses faux airs de Visa 3 portes et son arrière callipyge, l'Axel ne participera à aucun concours de beauté. Mais son ADN 100 % Citroën et son histoire singulière méritent bien mieux que l'oubli dans lequel elle semble avoir toujours vécu.

Texte: Pierre-Louis Champeaux - Photos: Laurent Lacoste





Comme l'Axel 11 R, la 12 TRS a droit à un compte-tours (la montre digitale est relayée au-dessus du rétroviseur intérieur).



Plutôt accueillantes, les places arrière profitent de grands bacs creusés dans les garnitures. Dommage que l'accès soit délicat, et la place pour les jambes comptée.



Un volant mono-
branche, un
essuie-glace
mono balai :
les citroënistes
ne seront pas
dépayés,
d'autant que
la sonorité du
moteur est elle
aussi typique.



Stéphane
Le propriétaire

Trésorier de l'association Citrosphère (citrosphere.fr/), j'ai un faible pour les mal-aimées (je possède également une Visa « groin »). J'ai déniché cette Axel fabriquée en février 1988 chez un marchand qui la stockait sous une simple bâche depuis 6 ans. Outre un bon coup de polish pour que le rouge retrouve son lustre, il a fallu offrir à la voiture les soins mécaniques dont elle avait été privée... J'en ai profité pour remplacer le tableau de bord, fendu, et deux accessoires pas toujours évidents à trouver. Mais quand on aime!

Ne tournez pas les pages qui suivent trop vite... Ayant eu quelques difficultés à convaincre ma hiérarchie de mettre au sommaire l'Axel, je me doute que le lecteur exigeant / assidu / avisé (rayez la mention inutile) ne sera pas évident à séduire, et pire encore à convaincre. Étonnant tant les Citroën bénéficient d'une belle cote d'amour sur le marché de la collection, certains modèles qualifiés de moches à leur sortie (2CV, Ami 6...) profitant eux aussi de l'engouement pour les chevrons. La désagréable auto dont il est question aujourd'hui est pourtant un produit maison, puisque conçu avant l'arrivée de Peugeot aux manettes. Le rapprochement datant de 1974, certains se demandent déjà comment l'Axel a pu mettre dix ans à débarquer dans les concessions...

Les écolos parleront de recyclage, les autres diront que Citroën a simplement ressorti de la poubelle un projet avorté. Les deux camps ont raison... L'Axel est en effet l'aboutissement du projet Y, qui aurait dû donner naissance à la Visa. D'où une certaine »

LA TECHNIQUE

Moteur	4-cylindres à plat, 8S
Cylindrée	1299 cm ³
Puissance fiscale	7 CV
Puissance maxi	61,5 ch DIN à 5500 tr/mn
Couple	9,8 mkg DIN à 3250 tr/mn
Alimentation	1 carburateur double-corps
Transmission	Aux roues AV, boîte 5 vitesses synchronisées
Freins AV/AR	Disques/disques
Pneus AV/AR	160 65-R340 TRX
Dimensions L x l x h	3,72 x 1,54 x 1,41 m
Poids	875 kg
Vitesse maxi	157 km/h
Accélération 0-100 m D.A.	35,3 s
Conso. moyenne	8 l/100 km
Réservoir	42 l
Coffre	296 dm ³



Les protections latérales sont fort utiles en ville. Elles ont aussi le mérite d'alléger un peu le profil, massif dans sa partie arrière.

qualités

Son moteur volontaire,
ses suspensions efficaces,
son équipement.

défauts

Ses pneus métriques TRX,
ses pièces introuvables.

Dans les courbes, l'Axel prend
peu de roulis, loin du penchant
affiché par ses sœurs mues par
le fameux bicylindre...

**pour en savoir plus****LIVRES**

► Citroën Axel, la cousine de Craïova,
Thijs Van der Zanden, Citrovisie.

REVUES TECHNIQUES

► Revue technique automobile

« Citroën Axel 11 R et 12 TRS »,
n° 459, ETAL.

► Revue technique carrosserie

« Citroën Axel », n° 96, ETAL.

► L'expert automobile, n° 221

« Citroën Axel moteur 1130 et 1300 »,

SITES GÉNÉRALISTES ET FORUMS

► Citrosphere.fr

**PIÈCES DÉTACHÉES**

► Franzoesische-klassiker-shop.de

► Gsamiservice.fr

Le coffre est assez
spacieux, avec des
formes régulières
qui facilitent le
chargement
avec, en prime,
une banquette
qui se rabat.

» ressemblance. Mais quand cette dernière adopta une base de 104 pour réduire les coûts, le projet initial fut mis au placard. Mais pas pour longtemps: dès 1976, Citroën passe un accord avec la Roumanie, pays d'origine de son dirigeant d'alors, George Taylor. Une usine est construite en Olténie, la marque Olcit est créée, et doit fabriquer... le projet Y. Sur le papier, la recette est séduisante: un quattraplat issu de la GS, quatre freins à disques (*inboard* à l'avant) et des suspensions modernes (barres de torsion et lame transversale anti-roulis à l'avant, amortisseurs couchés à l'arrière). Problème, la Roumanie est dirigée par Ceaușescu, et contredire un dictateur est pour le moins

risqué. Bref, les premières voitures sortent des chaînes en... 1982. Ce qui, sur les marchés d'Europe de l'Est, ne pose guère de problème face à une concurrence archaïque. Mais Citroën peine à se faire payer, et tente de limiter la casse en expédiant l'Axel sur d'autres marchés. Mais lorsqu'elle débarque en France deux ans plus tard, elle affiche déjà de profondes rides. Ce qui, dans le domaine de la collection, est un plus indéniable!

Plastique envahissant

Malgré ses dessous des 70's, l'Axel respecte certains codes des années 80: boucliers enveloppants en plastique, larges protections latérales du même





À l'exception de l'ultime millésime, la 12 TRS a droit à de jolies jantes alu malheureusement montées sur des pneus TRX, aussi difficiles à trouver que chers. L'ensemble est ici remplacé par des roues de Visa, en pouces, au dessin identique.



métal. Dans l'habitacle, le plastique est partout (parfois couvert d'un peu de moquette), ne laissant plus de carrosserie apparente. Si la finition apparaît très légère (ce n'est pas le point fort des françaises de la décennie), l'ensemble fait finalement assez cossu. Ne riez pas, je suis dans une Axel « haut de gamme ». Au menu, montre digitale, appuie-têtes à l'avant, compte-tours, bac de portes avec feutrine (rêche, mais quand même!). Ceux qui ont étrenné leur sésame rose en 205 Junior et autres Super 5 Five savent à quel point ces équipements sont précieux! Et à part des sièges un peu mous (on sent vite l'armature, à moins que je n'aie grossi...), je suis plutôt bien installé. J'oserais même ajouter que je trouve la planche de bord plaisante, les satellites étant bien mieux dessinés que ceux d'une... Visa. Au combiné digital près,

le tout s'apparente plus à ce que propose une GSA, qui lui prête d'ailleurs ses moteurs.

Une bande-son familière

Le boxer se réveille avec aisance. L'insonorisation étant probablement restée en Roumanie, je ne perds pas une miette de sa sonorité typique. Tant mieux, elle me rappelle de bons souvenirs, et me donne envie d'aller faire un tour. Parlons d'emblée de la commande de boîte, tout à tour sans consistance et ferme selon son humeur. Le reste est (qui a dit « étonnamment »?) plaisant! Avec un 1300 développant une soixantaine de chevaux dans une caisse de moins de 900 kg, les performances sont très satisfaisantes. On a même droit à une boîte à 5 rapports, bénéfique à tous points de vue. Le bruit et la consommation diminuent, les aptitudes aux longs trajets deviennent réelles. Car l'auto tient bien le pavé, avec des suspensions filtrant bien les irrégularités de la route, sans roulis excessif. Sur ce point, la Visa est battue! De fait, j'atteins vite les allures réglementaires sur départementales, regrettant presque l'ancien 90 km/h en vigueur... Me voici face à un dilemme: voilà une vraie Citroën, abordable, plutôt dégourdie sur route et dotée d'une personnalité franche. Une auto comme je les aime, en somme. Et je serais presque envieux de Stéphane. Car je sais aussi combien il dut s'armer de patience pour trouver des pièces détachées aujourd'hui trop rares...



LA COTE	CITROËN AXEL 12 TRS (1984-1989)	
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
400 €	800 €	2 000 €

Ce n'est ni à l'achat ni à l'usage que l'Axel vous ruinera. Tant mieux, car sa cote a peu de chance d'exploser dans un futur, qu'il soit proche ou lointain.

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	183 €	73 €
Tous risques*	266 €	110 €

Profil: homme de 45 ans résidant à Orléans.

* Avec vol et incendie.

Outre les pneus TRX, aujourd'hui introuvables, certains éléments tels que le carburateur (spécifique au 12 TRS de 88/89) sont particulièrement difficiles à trouver. D'autres sont communs avec les GS/GSA, mais pratiquement rien ne peut être emprunté à une Visa.

LE PRIX DES PIÈCES	
Filtre à air, carburant, huile et 4 bougies	37 €
Courroie ventilateur	5 €
Plaquettes AV	19 €
Plaquettes AR	14 €
Amortisseurs AV et AR	171 €
Silencieux d'échappement	116 €
Kit de distribution	64 €
Kit d'embrayage	93 €
Phare avant	84 €
Feu arrière	40 €
Pneumatiques (x 2) en 165/70 R 13	91 €

Moyenne des prix relevés sur: Oscaro, Gsamiservice, Ebay et 123pneus



Gage de (non) qualité, l'auto a été montée en Roumanie. Et, bien souvent, remontée avec plus de rigueur en France...



La voiture est suffisamment atypique pour me plaire, mais les galères liées à la fourniture de pièces détachées ont de quoi refroidir. Dommage, car les prix au ras des pâquerettes et la personnalité très Citroën de l'Axel ne me laissent pas indifférent...

Le 4-cylindres à plat de la GSA est ici dans sa version 1299 cm³, pour une puissance suffisante de 61,5 ch DIN.

