



Et aussi : Axel, concentré de Javel

Physique difficile, bide commercial en or massif. L'Axel mérite-t-elle le mépris et l'oubli ? C'est exactement le contraire : ceci est une Citroën véritable, pleine de talent.

En dépit des apparences, ce n'est pas une Visa à trois portes, même si elles ont un point de départ commun. L'Axel mérite mieux que l'oubli dans lequel elle végète.

Pourquoi une Axel ?

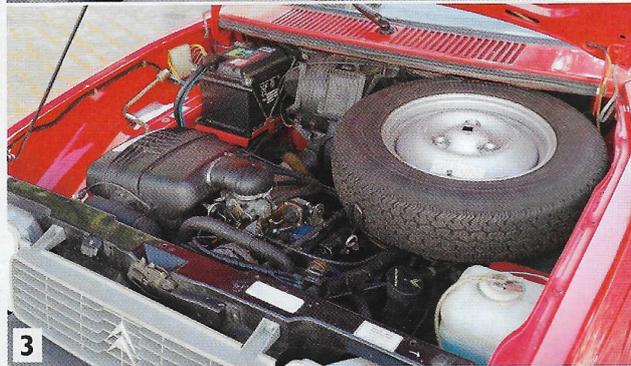
Parce qu'elle peut prétendre au titre de « dernière vraie Citroën » autant qu'une CX ! Sa mécanique dérive étroitement du « projet Y », citadine technologiquement évoluée abandonnée in extremis au profit de la Visa, Peugeot 104 « citroënisée » dans la douleur. Ici, les trains roulants restent sophistiqués à souhait : train avant à barres de torsion et lame transversale antiroulis, essieu arrière à amortisseurs couchés, quatre freins à disque, *inboard* à l'avant. Elle garde aussi un moteur Citroën, en l'occurrence le quatre-cylindres à plat des GS/GSA. De fait, au volant, les sensations ne trompent pas : la mécanique est plutôt volontaire, le train avant très précis et sans réactions parasites (contrairement à celui d'une Visa !). Et, sans surprise, la tenue de route est accrocheuse, tout en acceptant à merveille les mauvaises routes, avec une suspension aux excellentes qualités de filtrage. Seul le freinage exige un mollet énergique, faute de servo pour pouvoir mordre sans effort les quatre disques ! Par ailleurs, l'Axel n'est pas cossue : finition « soviétique » et niveau sonore important. Sur ce plan, la boîte « 5 », réservée à la 12 TRS, est plutôt un atout, permettant de réduire un peu le niveau sonore : environ 500 tours de moins à 130 km/h sur le rapport supérieur, c'est toujours

cela de pris. Mais la consommation descend pourtant rarement en dessous des 8 litres quel que soit le moteur.

Les variantes

L'Axel n'a été proposée que six ans et n'a connu que très peu d'évolutions. La calandre passe du noir au gris en juillet 1986 et la 12 TRS perd ses jantes alliage pour son ultime millésime. Le modèle de base et la 11 R reçoivent le moteur 1 129 cm³ de 57,5 ch avec boîte à quatre rapports, cette dernière avec en sus intérieur tissu, appuis-tête avant, glaces de custode pivotantes, rétroviseur réglable de l'intérieur, compte-tours, horloge digitale, protections latérales et enjoliveurs de roues gris foncé. Un cran au-dessus, la 12 TRS reçoit le quatre-cylindres boxer porté à 1 299 cm³ et 61,5 chevaux, avec une boîte 5 vitesses, diminuant le bruit et l'appétit à la pompe. Son équipement est celui de la 11 R, avec les fameuses jantes en alliage Michelin « TR » de 340 mm imposant d'étranges pneus Michelin TRX AS, variante plus basique des TRX « tout courts ». On note en outre l'existence de versions Entreprise : l'une reprend la définition de l'entrée de gamme, l'autre est curieusement une 12 TRS à deux places. Côté options et accessoires, c'est « mèche courte » : en dehors de la peinture métallisée vernie, il était possible d'adopter les protections latérales de la 11 R sur la « base ». Et les roues légères de la 12 TRS sur les deux autres, pas vraiment une bonne idée donc... Enfin, il n'existe qu'une seule carrosserie et un choix de couleurs limité. ■

Pour plus de détails sur les valeurs des Citroën anciennes, voir notre cotation détaillée pages 52 et 53



1. Si vous trouvez à l'Axel des faux airs de Visa, vous n'avez pas tort, il y a une parenté! La vraie Citroën est l'Axel...

2. Satellites « pots de yaourt » (très pratiques), sièges moelleux... À part la finition (atroce!), il fait bon vivre à bord.

3. Le « quatre-à-plat » de la GSA officie et fait preuve d'allant. En réalité, très peu de pièces sont communes avec la Visa.

4. L'esthétique ne fait pas l'unanimité, mais après tout c'est une Citroën. Il est temps de sauver les dernières Axel.

Guide d'achat

Sur environ 217 000 Olcit, on compte seulement 60 184 Axel, dont 28 115 immatriculées en France. 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.

Check-up express

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, auscultez 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). En outre, l'Axel possède bon nombre de pièces spécifiques par rapport aux Visa ou GSA : pare-brise, feux, disques, plaquettes, boîte, échappement... Constituer un stock est donc une option judicieuse. Sur le plan mécanique, carburateur (SoleX fabriqué sous licence roumaine) et pompe à essence capricieux, embrayage et amortisseurs peu durants. Finition et électricité 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. Bon à savoir : les jantes alliage des 12 TRS sont chaussées de Michelin TRX AS, totalement épuisés, et ne peuvent recevoir rien d'autre ! Seule solution, adapter des jantes tôle (de série sur le dernier millésime), avec pneus 165/70 R13. 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.

Bonnes adresses

Clubs : voir page 54

Professionnels : voir page 62

FICHE TECHNIQUE*

4 cylindres à plat refroidi par air en porte-à-faux avant

De 1 129 à 1 299 cm³ • De 57,5 à 61,5 ch

Boîte manuelle à quatre ou cinq rapports

Suspension à barres de torsion et lame antiroulis

Dimensions L x l x h (m) : 3,72 x 1,54 x 1,41 *

Poids : 860 à 875 kg

Vitesse maxi : 150 à 157 km/h

*berline, version de départ.

- 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