





CITROËN AXEL 12 TRS

BONNE TECHNIQUE MAUVAISE CONSCIENCE

Indépendamment de ses caractéristiques propres, la Citroën Axel est un véritable symbole de notre époque, où le mélange des intérêts prend les allures d'un puissant laminoir, entre les rouleaux duquel doctrines et philosophies sont mêlées, voire broyées.

■ Au sein de ce grand fatras, une chose est néanmoins certaine : si les pouvoirs publics roumains n'avaient pas voulu « leur » voiture, jamais celle-ci n'aurait vu le jour en France, faute de moyens d'investissement de la part de Citroën.

Cela étant dit, le travail des ingénieurs de l'ex-quai de Javel n'a pas été maladroit et cette concoction à base de GS et de Visa n'est pas sans posséder une indiscutable logique. Ici, l'art d'accommoder les restes a été poussé au paroxysme, dans les limites financières d'un programme dont l'austérité n'est pas niable.

Du côté du moteur, c'est sous le capot de la presque défunte GS qu'on est allé fouiller. Avec un alésage de 79,4 et une course de 65,6, la cylindrée atteint 1 299 cm³ dans le cas des Axel 12, tandis que l'Axel 11 se contente d'un alésage de 74 mm et d'une cylindrée de 1 129 cm³. Mais, de toute manière, nous avons affaire au brave quatre cylindres à plat refroidi par air de la GS, avec une puissance de 61,5 ch à 5 500 tr/mn dans le premier cas et de 57,4 ch dans sa seconde version. Avec son bloc tout alu, ce groupe est d'une grande robustesse et un arbre à cames en tête sur chaque rangée de cylindres entraîne la distribution. L'alimentation s'effectue à l'aide d'un carburateur double corps de 28 à starter manuel mais seule la 12 TRS bénéficie d'un allumage transistorisé. La boîte mécanique comporte cinq rapports dont une cinquième surmultipliée, pour les versions les plus coûteuses, les modèles de base se contentant de quatre vitesses.

En ce qui concerne la suspension, on se

doute que la solution hydraulique n'a pas été retenue mais l'étude a été néanmoins menée avec beaucoup de soin. On trouve à l'avant deux barres de torsion longitudinales ancrées sur une lame dite « de flexion » transversale dont le travail s'effectue partiellement à la manière d'une barre stabilisatrice. A l'arrière, les roues sont également indépendantes, avec des barres de torsion, cette fois transversales, qu'on retrouve sur la 205 Peugeot dont le plancher arrière est, lui aussi, remarquablement plat.

Côté freins, le luxe paraît de rigueur, avec quatre disques, ventilés à l'avant, tandis que la direction non assistée est bien entendu commandée par une crémaillère. A noter qu'en ce qui concerne les pneumatiques, la 12 TRS sur laquelle le présent banc d'essai a été effectué est équipée en série de Michelin TRX AS dont la présence n'est pas sans surprendre, sur une voiture populaire par essence même. De surcroît, ce pneu réclame une jante spécifique, sur laquelle on ne peut monter aucun pneu d'autre marque... ou moins coûteux !

Il semble inutile de souligner la ressemblance existant entre la Visa et l'Axel mais, en dépit de la similitude des formes, aucun élément important ne semble interchangeable, ce qui est, à première vue, pour le moins étonnant. En fait, l'histoire mérite d'être contée car elle témoigne de la complexité des mœurs industrielles modernes. Et donc, il était une fois un prototype Citroën qui se nommait le véhicule Y. L'étude de l'engin était pratique-

Suite page 76



Suite de la page 75

ment terminée mais, lorsque ses concepteurs tombèrent sous la juridiction de Peugeot, le projet de fabrication en série fut abandonné, pour faire des économies... C'est alors que les négociations avec la Roumanie débutèrent et, tout logiquement, c'est le véhicule Y qui fut proposé... et accepté. Mais, peu après, PSA décida qu'une nouvelle petite Citroën était quand même indispensable. Toujours dans le but de réaliser des économies, la plate-forme de la 104 fut choisie comme base et c'est de cette manière que naquit la Visa. Il n'était plus possible d'utiliser le véhicule Y qui appartenait aux Roumains mais, inévitablement, les techniciens s'en inspirèrent... C'est donc en réalité la Visa qui ressemble à l'Axel et non l'inverse !

Amenée à Montlhéry, notre franco-roumaine nous a fourni des performances non négligeables. Avec deux personnes à bord, nous avons relevé une vitesse maximale de 153,3 km/h tandis que, du côté des accélérations, nous notions 19 sec. aux 400 mètres départ arrêté puis 36 sec. aux 1 000 mètres. En ce qui concerne les reprises, notre test habituel débutant à 50 km/h en 5^e nous a donné 19 sec. 3/10^e aux 400 mètres puis 38 sec. 4/10^e aux 1 000 mètres. Par rapport à la Visa, l'Axel établit donc à un niveau inférieur à celui de la GT 80 ch, mais au-dessus des versions inférieures de la gamme.

Dans la pratique, l'Axel n'est pas désagréable à conduire.

Certes, la mécanique n'est pas très silencieuse mais elle « amène » aisément la voiture, sans qu'il soit indispensable de jouer trop souvent de la boîte. Avec ses 28,43 km/h aux 1000 tr/mn, la 5^e est relativement endurante et la 4^e est un bon rapport d'exploitation, l'ensemble de la boîte étant généralement fort maniable. En revanche, les réactions cahoteuses du moteur à froid m'ont ramené quinze ans en arrière et la tâche essentielle du starter paraît être d'amener le ralenti à des régimes pour le moins surprenants.

Il serait sans nul doute exagéré de ranger cette voiture dans les rangs des championnes de l'économie.

En conduisant au maximum des possibilités de l'engin, j'ai consommé 11 litres/100 km, ce qui m'a quand même paru beaucoup. Pour parler gros sous, cela représente, pour un automobiliste parcourant environ 15 000 kilomètres par an, une dépense superflue de l'ordre de 1 500 francs, par rapport aux performances des modèles équivalents les plus



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

■ **MOTEUR** : Puissance administrative : 7. Cylindrée : 1 299 cm³. Quatre cylindres à plat, opposés deux à deux. Disposition longitudinale inclinée de 9° vers l'arrière. Alésage : 74 mm. Course : 65,5 mm. Refroidissement par air. Ventilateur à 9 pales placé en bout de vilebrequin. Alimentation par un carburateur Solex double corps. Starter à commande manuelle. Filtre à air sec. Contenance du réservoir : 42 litres. Allumage transistorisé. Distributeur et bobine. Batterie 12 V 225/45 Ah. Alternateur (avec régulateur électronique incorporé) de 40 A. Graissage sous pression par pompe entraînée par l'une des courroies de distribution. Filtre d'huile. Contenance du carter : 4 litres. Deux soupapes en V à 70° par cylindre. Deux arbres à cames en tête (1 par culasse) entraînés par courroies crantées. Vilebrequin à trois paliers. Culasse et bloc-moteur en alliage léger. Puissance maximale : 61,5 ch DIN (44,2 kw) à 5 500 tr/mn. Couple maximal : 9,8 mkg DIN (9,6 mdaN) à 3 250 tr/mn. Rapport volumétrique : 8,7 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Traction avant. Embrayage monodisque sec à diaphragme et à commande mécanique. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **RAPPORTS DE BOÎTE** : 1^{er} : 3,818 : 1 - 2^e : 2,294 : 1 - 3^e : 1,500 : 1 - 4^e : 1,333 : 1 - 5^e : 0,912 : 1 - Marche arrière : 4,182 : 1. Couple de pont : 3,888 : 1 (9 x 35).

■ **DIRECTION** : A pignon et crémaillère. Démultiplication : 1/18,7 : 1. Nombre de tours de volant : 3 1/2. Rayon de braquage : 4,5 m.

■ **CHASSIS-SUSPENSION** : Caisse

autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes à barres de torsion longitudinales ancrées sur une lame de flexion. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques. Suspension arrière à roues indépendantes. Barre de torsion transversale et amortisseurs hydrauliques et télescopiques.

■ **FREINS** : A disque ventilé à l'avant placé en sortie de la boîte de vitesse et à disque à l'arrière. Double circuit (1 + 1) avec limiteur. Frein à main mécanique sur les disques avant.

■ **PNEUMATIQUES** : 145 SR 13 XZX avec chambre à air CD9.

■ **CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids : 868 kg. (524 à l'AV et 344 à l'AR). Dimensions : longueur : 3,725 m. Largeur : 1,542 m. Hauteur : 1,417 m. Voie avant : 1,322 m. Voie arrière : 1,240 m. Empattement : 2,370 m. Cinq places.

■ **CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 47,3 ch/litre. Puissance à la tonne : 70,8 ch/DIN. Cylindrée à la tonne : 1 496 cm³. Rapport poids/puissance : 14,1 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 550 km.

■ **EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI ET ENTRETIEN** : Phares Selma iode H4. Carbu. Solex 28 CIC. Pneus Michelin TRX AS 165/65 R 340 sans chambre.

■ 1^{re} révision : entre 1 500 et 2 500 km.

■ Espacement des vidanges moteurs : tous les 10 000 km.

■ Espacement des vidanges boîte : tous les 40 000 km.

■ Révisions : tous les 20 000 km.

VITESSE MAXIMALE : 153,3 KM/H
CONSOM. ÉCONOMIQUE : 6,5 L AUX 100 KM
1 000 M DÉPART ARRÊTÉ : 36 S

sobres. Quant à la consommation de croisière, mesurée suivant nos critères habituels, elle s'est située à 6,5 litres/100 km.

Le comportement routier de l'Axel se maintient bien dans la tradition Citroën, ce qui signifie en langage clair que

sa tenue de route ne souffre guère la critique.

Toutefois, il est vrai que certains modèles récents m'ont habitué à des amplitudes de roulis en virage sensiblement plus faibles alors que, par contre, l'adhérence est excellente sur les sols les plus raboteux, avec l'argument supplémentaire d'un excellent amortissement. Bien que la tendance à sous-virer soit assez faible,

la direction - douce en marche mais ferme dans les manœuvres - se durcit dans les virages

exécutés à très vive allure, ce qui a tendance à amener le pilote distrait ou timoré vers l'extérieur.

En règle générale, les passagers se trouveront très bien portés et les estomacs fragiles seront épargnés, grâce à une stabilité de plate-forme satisfaisante, surtout dans le sens longitudinal.

Par rapport à la plupart des petites Citroën, la position de conduite apparaît ici plus logique, avec un volant implanté relativement bas. Je serai par contre plus réservé en ce qui concerne les freins qui, en dépit d'une puissance satisfaisante, m'ont désagréablement impressionné par un manque de stabilité de trajectoire susceptible de devenir préoccupant à grande vitesse sur le mouillé. Par ailleurs,

je ne suis pas certain que les Michelin TRX AS soient bien adaptés à une suspension

dont les qualités ne me paraissent pas tellement mises en valeur par des enveloppes dont la fermeté ne fait aucun doute... Mais il est vrai que Michelin propose peut-être des TRX AS à des conditions particulièrement intéressantes...

Dieu sait si la Visa ne peut être considérée comme une réussite sur le plan esthétique et, à ce point de vue, l'Axel est, à mon avis, en léger progrès. Cela étant, le compliment est relativement mince et je serai tout aussi dubitatif en ce qui concerne la finition. Certes

la présentation est flatteuse au tout premier regard mais, si l'on examine entre autres les sièges, la réticence naît,

en ce qui concerne la résistance à un usage intensif.

Dans le domaine de l'équipement, l'Axel 12 TRS comporte la plupart des accessoires qu'une voiture moderne doit posséder, à l'exception sans doute d'un dossier arrière divisible. Quant aux diverses cotes d'habitabilité, elles sont extrêmement voisines de celles de la Visa : des sièges plus étroits de 2 cm à l'avant et de 5 cm à l'arrière pour la roumaine mais, par contre, plus de place pour les jambes à l'arrière (+ 9 cm).

Française à 100 % en ce qui concerne la conception, l'Axel l'est également en partie si l'on regarde sa fabrication. Certains éléments mécaniques importants, tels que la boîte de vitesses, les éléments de suspension, le vilebrequin, viennent de France.

En revanche, les deux demi-coquilles du bloc en alliage léger sont réalisées sur les rives du Danube - ou à peu près - et l'assemblage du moteur est également effectué là-bas.

Que faut-il penser de cette situation ? Tout en soulignant le fait que j'émetts ici une opinion strictement personnelle, je pense qu'il ne serait pas honnête de ma part de passer sous silence les problèmes qui risquent de se poser aux utilisateurs français d'une voiture produite par des ouvriers qui, non seulement débutent « dans le métier » mais, de surcroît, travaillent dans un climat social et politique dont il est permis de penser peu de bien.

Par ailleurs, le moraliste - qui n'a que faire ici, c'est possible - pourrait également poser des questions gênantes à propos de l'exploitation, par une industrie théoriquement nantie, des malheurs d'un peuple relégué au banc de l'Europe en ce qui concerne, entre autres, le pouvoir d'achat. Mais il faudrait, à tout le moins, être capable d'opérer une péréquation entre le bénéfice tiré par l'industrie française de l'étude de la voiture et de la fourniture d'un certain nombre d'éléments de construction et, d'autre part, le préjudice causé à la collectivité française par l'importation supplémentaire de 25 000 voitures par an...

C'est vrai, il est extrêmement difficile de répondre à ce genre de question et, en ce qui concerne l'aspect moral du problème, chacun demeure libre de son choix... Mais, si l'on préfère se cantonner sur un plan strictement matérialiste, il convient de reconnaître que, compte tenu de son prix - calculé à la manière de l'Est bien entendu - l'achat d'une Axel peut être raisonnablement envisagé.

André COSTA

QUALITÉS

- **SUSPENSION CONFORTABLE**
- **Bonnes performances**
- **Boîte maniable**
- **Tenue de route satisfaisante**
- **Volume habitable suffisant**
- **Prix intéressant**

DÉFAUTS

- **Consommation importante à grande vitesse**
- **Moteur bruyant**
- **Tendance au roulis**
- **Direction relativement ferme**
- **Freins parfois instables**
- **Finition des sièges problématique**

PRIX

AXEL	37 000 F
AXEL 11 R	41 000 F
AXEL 12 TRS	45 200 F

(non importées en Belgique)

OPTION

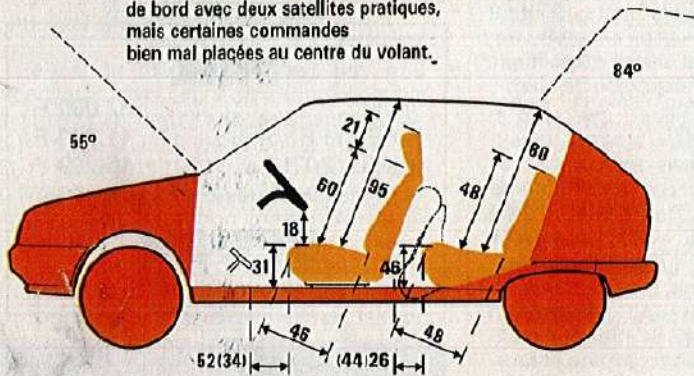
Peinture métal : 850 F.



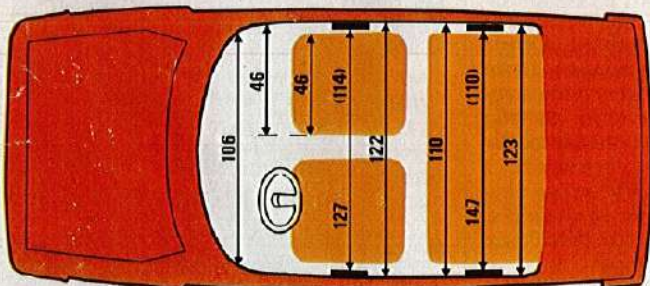


CITROËN AXEL 12 TRS

L'Axel 12 TRS offre une habitabilité très convenable et un tableau de bord avec deux satellites pratiques, mais certaines commandes bien mal placées au centre du volant.

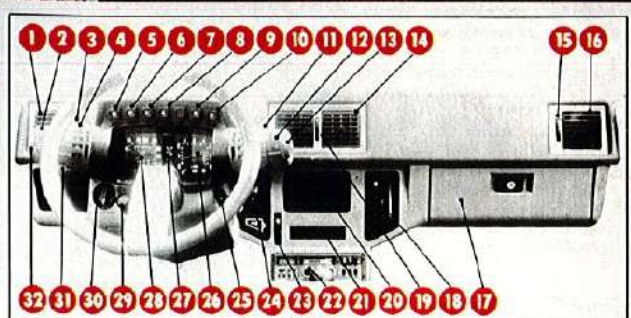


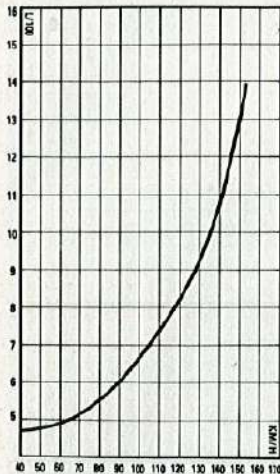
Cotes en centimètres. Entre parenthèses, croquis du haut : sièges avant avancés et croquis du bas : entre accoudoirs





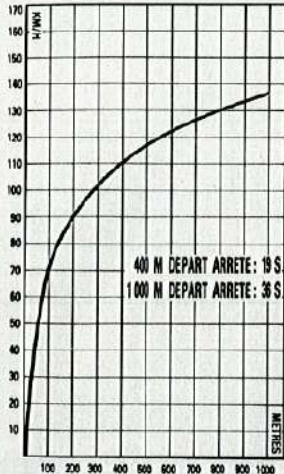
(1) Aérateur gauche. (2) Commande d'essuie-glace. (3) Commande aérateur gauche. (4) Indicateur de direction. (5) Contrôle des freins. (6) Lave-glace arrière. (7) Essuie-glace arrière. (8) Feux de détresse. (9) Dégivrage lunette arrière. (10) Ventilateur d'air. (11) Interrupteur phares-codes. (12) Commande d'éclairage. (13) Appel-phares. (14) Aérateurs centraux. (15) Commande aérateur droit. (16) Aérateur droit. (17) Vide-poches. (18) Commandes chauffage-aération. (19) Commande aérateurs centraux. (20) Cendrier. (21) Aérateur pour places arrière. (22) Poste de radio. (23) Commande aérateur arrière. (24) Lecteur de carte. (25) Contact antivol avec verrouillage à la clef. (26) Compte-tours. (27) Jauge à essence. (28) Compteur de vitesse avec totalisateurs kilométrique et partiel. (29) Starter. (30) Réglage dynamique des projecteurs. (31) Lave-glace. (32) Avertisseur sonore.





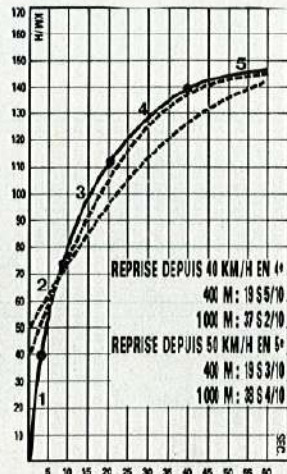
CONSUMMATION STABILISÉE

■ Roulant à vitesse constante, en cinquième, avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de : 4,7 l à 40 km/h - 4,75 l à 50 km/h - 4,9 l à 60 km/h - 5,15 l à 70 km/h - 5,5 l à 80 km/h - 6 l à 90 km/h - 6,65 l à 100 km/h - 7,4 l à 110 km/h - 8,25 l à 120 km/h - 9,25 l à 130 km/h - 10,8 l à 140 km/h - 13,05 l à 150 km/h - 13,95 l à 153,3 km/h.



ACCÉLÉRATIONS VITESSE/ESPACE

■ Nous avons obtenu :
 71,5 km/h aux 100 mètres
 91 km/h aux 200 mètres
 102 km/h aux 300 mètres
 110,5 km/h aux 400 mètres
 117 km/h aux 500 mètres
 122 km/h aux 600 mètres
 128,5 km/h aux 700 mètres
 130,5 km/h aux 800 mètres
 133,5 km/h aux 900 mètres
 136,5 km/h aux 1 000 mètres



ACCÉLÉRATIONS VITESSE/TEMPS

■ Avec 2 personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires nous avons atteint :
 40 km/h en 3 s 3/10 - 50 en 4 s 5/10 - 60 en 5 s 8/10 - 70 en 7 s 7/10 - 80 en 9 s 8/10 - 90 en 12 s 3/10 - 100 en 15 s 4/10 - 110 en 19 s 4/10 - 120 en 24 s 4/10 - 130 en 30 s 9/10 - 140 en 40 s 4/10. En pointillés, courbe de reprises depuis 40 km/h en quatrième et à partir de 50 km/h en cinquième.

PERFORMANCES/CONSOMMATIONS

■ **CONDITIONS METEOROLOGIQUES :** Pression barométrique : 750,8 mmHg. Vent : N 2 à 5 m/s. Température : 18°. Hygrométrie : 67 %.

■ **ESSAI DE VITESSE MAXI SUR L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHERY** (anneau de 2 548,24 m). Avec deux personnes à bord : 1^{er} tour : 60 s 7/10 soit 151,2 km/h. 2^e tour : 60 s 4/10 soit 152 km/h. 3^e tour : 60 s 2/10 soit 152,5 km/h. 4^e tour : 59 s 9/10 soit 153,3 km/h.

■ **ESSAIS DE CONSOMMATION :**
 a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 11 l aux 100 km.
 b) Consommation économique mesurée sur un circuit de 200 km : 6,5 l aux 100 km à 75 km/h de moyenne.

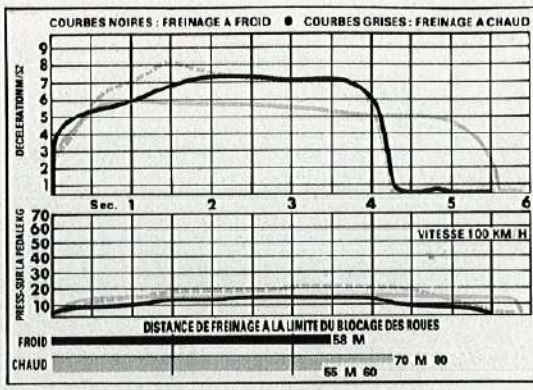
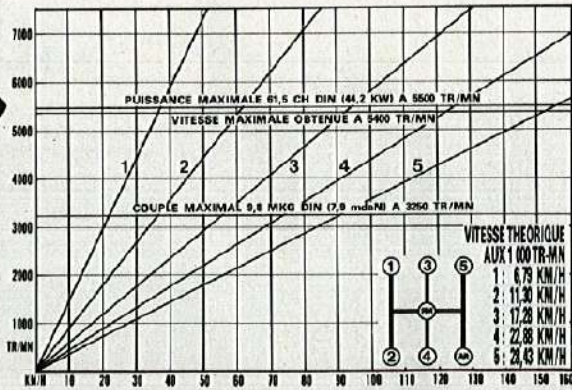
EFFICACITÉ DE FREINAGE

■ Nos essais comportent cinq mesures pour une vitesse initiale de 100 km/h. Les deux premières, à froid, correspondent à une pression de 15 kg et à celle de la limite du blocage des roues. Ils sont répétés à chaud, et enfin, les possibilités extrêmes de freinage sont déterminées à chaud avec une pression maximale, mais toujours sans blocage. Ci-dessous, la Citroën Axel 12 TRS.

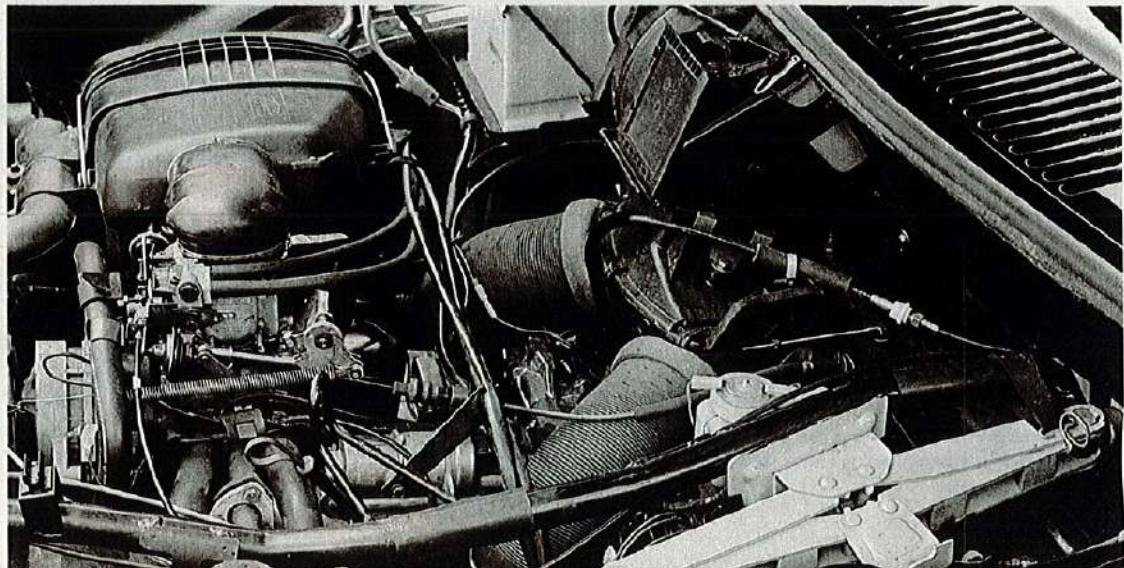
MESURES ESSAIS	DURÉE TOTALE (sec.)	DÉCEL. MOYENNE (m/s ²)	DÉCEL. AU PLEIN FREINAGE (m/s ²)	DISTANCE D'ARRÊT (mètres)
FROID 15 kg	4,08	5	5,5	58
FROID (limite blocage) 15 kg	4,08	5	5,5	58
CHAUD 15 kg	5,32	4,2	4,5	70,8
CHAUD 15 kg	5,32	4,2	4,5	70,8
CHAUD MAXI 22 kg	3,85	5,7	6,4	55,6

DIAGRAMME DES VITESSES

■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime, permet de déterminer exactement les possibilités du moteur. Les droites issues du point zéro donnent les vitesses réelles sur chaque rapport de boîte pour les différents valeurs du régime. Nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant la première, la seconde et la troisième à 6 500 tr/mn; soit respectivement 44,1 km/h, 73,5 km/h et 112,3 km/h. Quant à la quatrième, nous l'abandonnons à 6 100 tr/mn, ce qui représente 139,6 km/h. En conduite sportive le meilleur rendement sera obtenu pour des régimes compris entre celui du couple maximal et de la puissance maximale. On poussera chaque rapport au régime convenable avoisinant celui de la puissance maximale pour tomber au rapport supérieur sur celui du couple maximal. En conduite touristique, nous nous contenterons de monter chaque intermédiaire à 3 500 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 24 km/h en 1^{er}, 39,5 km/h en 2^e, 60,5 km/h en 3^e, 80,1 km/h en 4^e et 99,5 km/h en 5^e. Les vitesses au compteur se révèlent légèrement supérieures.



Le moteur de la Axel 12 TRS est dérivé de celui de la GSA. Ce 1 299 cm³ développe 61 ch Din à 5 500 tr/mn.

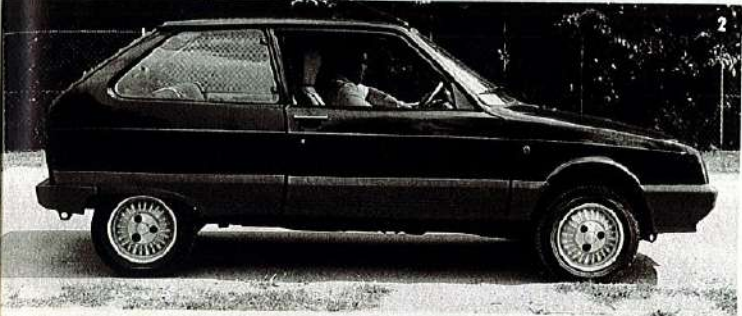


Essais techniques
 Jorge CLAVELL

**CITROËN
AXEL 12 TRS**



1



2



3



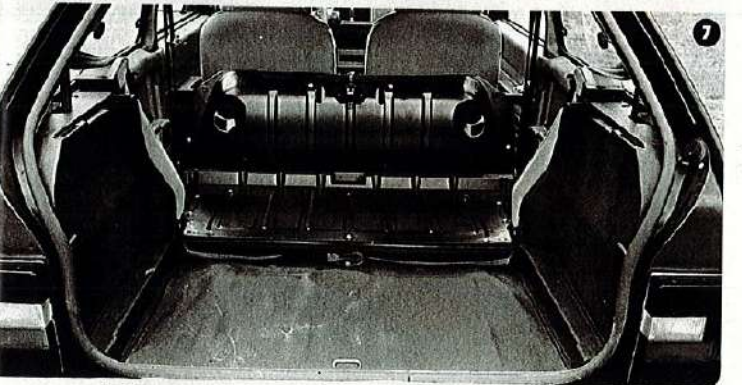
4



5



6



7

La Citroën Axel est une berline trois portes, cinq places avec hayon, d'un profil très ressemblant à celui de la Visa (1-2). L'absence de seuil (7) et la transformation arrière permettent d'obtenir un grand volume de rangement, soit en position normale : 240,6 dm³. Au nombre des accessoires, lecteur de carte, antre le cendrier et la direction (6). Des projecteurs à halogène (3) sont montés en série. Le réservoir de lave-glace arrière est logé dans l'aile arrière droite (5) et le mouvement des glaces arrière (4) se commande par molette.

LE POINT DE VUE DE MADAME

■ « Il » était suédois, comte, maréchal et, dit-on, amant de Marie-Antoinette. « Elle » est française de conception, roumaine de fabrication et aimable... Entre Axel de Fersen et la dernière Citroën, à première vue, rien d'autre qu'un joli prénom. Pourtant, on peut, d'une certaine façon, les assembler.

En affirmant d'entrée que si Fersen avait mis à la disposition de la famille royale, dont il aida la fuite malheureuse vers Varennes, l'Axel 84, le cours de l'Histoire eut été changé. Le carrosse royal se révéla aussi poussif que doré ; l'Axel est légère et de vif argent...

Sans forcer, on a le sentiment d'être aux commandes d'une 2 CV de course. Car le moteur a beau être celui de la GS, sa sonorité présente, sa chanson, et celle de l'embrayage, le comportement de l'engin, ondulant, voire franchement « Marie-couche-toi-là » en virages, sont, indiscutablement, signés « deuche ».

La silhouette, rassurons ceux qui n'auraient pas, pour elle, les yeux de Fersen pour Marie-Antoinette, est harmonieuse. Le profil, surtout, avec sa longue seconde glace, sa bande de protection grise joliment dessinée, est à saluer comme une réussite. L'avant est résolument Citroën, la découpe de capot, d'une amusante géométrie. L'arrière, lui, fait penser à celui de la 104. Dame, chez PSA, on travaille en groupe...

J'ai dit qu'elle avait de la pêche. Oui, un plein panier. Au zénith, le compteur indique un petit 160 km/h, c'est-à-dire, en réalité, un petit 155 km/h. Pas mal, non ? Avec des reprises nerveuses et une tenue de route de roumain après boire (ça tangué mais ne sombre pas), on s'amuse ferme. Surtout sur route : en ville, la sécheresse de l'embrayage, le manque de souplesse de moteur mitigent un rien le plaisir. N'empêche : nous sommes en présence d'un bon, d'un très bon numéro (ne disons pas « un sacré », Peugeot sortirait de sa réserve !).

Le prix est fréquentable (environ 37 000 F en version bas de gamme, 45 000 F pour cette TRS), et on note, incroyable, la présence, si j'ose dire, de plein d'options en série ; « les pneus TRX et les jantes en alliage que j'ai sous les yeux sont en option, bien sûr ? » ai-je demandé. Réponse « non... non... pas plus que tel ou

tel équipement... ». Suit alors une liste ébouriffante de douceurs : également en série, un compteur, un lecteur de carte, un rétro externe réglable de l'intérieur, des repose-tête confortables, un bouchon de réservoir à clé, la boîte à gants à clé, une montre à quartz (hélas mal placée), un allumecigare... bref, ce que vous donnez, en général, seuls Rolls Royce et les Japonais.

Les sièges ne sont pas en option. Dommage. Cela eut permis de demander une version d'assise moins languide. Leur jersey gris chiné est joli, il s'harmonise avec le skaï grenu gris souris de la planche ; mais on est installé trop bas, et trop mou ; du coup, les bras fatiguent volontiers, en suspension au volant. Celui-ci, monobranche, est bien de la famille. Derrière lui, deux à peu près : les vilains, mais franchement vilains compteurs carrés à chiffres bâclés ; plus en arrière, sept touches à enfoncer : la main doit quitter le volant, pis, le traverser : anti-fonctionnel au possible.

L'essentiel, cependant, est ailleurs. Pas loin : vous souvient-il des horribles satellites Visa, moitié quart de brie, moitié avorton ? Eh bien oui, ils ont fui, remplacés ici par une paire de cylindres sobres et commodes. Ils sont sympas, ronds comme des petits flacons (ça s'arrose...).

Trois portes, cela fait-il quatre vraies places ? En largeur, absolument, grâce aux évidements latéraux ; en hauteur de même, la garde au toit est bonne. En longueur... ça irait si on tronquait les jambes des occupants-avant. Si vous avez un genou dans le dos, cher conducteur, ne croyez pas que votre passagère arrière se sente pour vous le cœur large : elle a seulement la rotule à l'étroit.

Le coffre est de plain-pied, la banquette s'abat toute : les transports bricoleurs sont favorisés. Le capot tient grâce à une béquille peu originale en soi. Mais il cache un événement : la manivelle n'est pas seulement utile pour les crevaisons ; divinement rétro, elle permet aussi de mettre le moteur en route. Nous voilà baignant en pleine « deuche » d'hier...

Étonnante, séduisante voiture, l'Axel. Le Comte-Maréchal finit tragiquement lapidé. A son homonyme-Citroën, on trouvera peu de gens pour jeter la pierre.

**Florence REMY,
Marianne ANTOINE**