

Régides et agiles, fragiles... désagréables ? Certes ! C'est ainsi qu'a évolué l'opinion depuis le fin des années 1980, repartant à son point de départ après s'en être distancé.

Quels les brevillants poids légers sont arrivés pour briser au-dessus de leur catégorie, la preuve s'en est faite de leur succès, avant de réaliser que la légèreté leur permettait des performances brillantes ne garantissant pas une protection idéale en cas de sortie de route. Et quand tous le monde a compris que leur sens de vivre "sportif" risquait de remettre au tapis les amateurs les plus fringants, alors le point de vue des constructeurs a changé : fin du plaisir pur, il fallait absolument rassurer au public un non-voyage sans risque. Mais aujourd'hui, il reste néanmoins peu de ces petits joyaux que on considère comme d'importance plus. Et les rares survivants sont soigneusement préservés.

Presque sans être identiques, la 201 et l'AX sont les dernières voitures conçues indépendamment chez PSA, avant que les petites Peugeot et Citroën commencent à utiliser des plateformes communes : la 306, sorte de 201 agrandie, a été reconstruite en Xsara, et les plus petites Saab et 106 sont de véritables clones.

Dans les deux cas, le résultat n'est à être le meilleur. L'AX de base pèse 940 kg de son lancement en 1986, même si le poids a augmenté pour faire face à l'augmentation de puissance, ces petites hochetons sont toutes au-dessus de leur poids de 800 kg. Par comparaison, une Mini Cooper 1.27i est de 581 kg environ 610 kg, alors qu'une "Mini" Cooper actuelle en affiche à 1105.

La 201 est apparue la première, en 1983. Avec un quatre-cylindres à A.C.T. des jantes McPherson à l'avant et l'ingénierie suspension arrière à bras tirés/arcs de torsion combinée à des amortisseurs horizontaux pour gagner de la place (réprouvés sur le break 105), elle a défini le référentiel pour ce qui constitue les petites plateformes PSA. Bien que la Fiat Uno ait reçu le prix de la "Voiture Européenne de l'Année", la 201 a été élue en 1990 "Voiture de la Décennie" par le magazine Car.

La 201 GTI 1.6 litre a été dévoilée en 1984, et Citroën entrain presque instantanément dans la course avec la Visa GTI présentée au Salon de Paris 1984 pour un lancement l'année suivante, avec le moteur 1100 cm³ à injection. Modèle de transition, elle s'effaçait lorsque l'AX, dans la version de base approuvée en 1986, se mettait en place de 1987 en Mini Cooper moderne en recevant le nouveau moteur TU 1 300 cm³ tout alliage, alimenté par un carburateur double-corps. Sa puissance de 85 ch pouvait paraître faible mais c'était 10 de plus qu'une Cooper S (de plus, cette AX GTI était très agile, grâce à son aménagement particulièrement léger de l'acier, à des éléments comme un hayon arrière en plastique et à un équipement... minimaliste).

L'AX GTI avait été précisée de quelques centimètres par l'AX Sport, destinée au moteur 1.6 litre à deux carburateurs que la 201 Rallye, mais avec un collecteur d'admission en deux filtres à air plus petits pour trouver place dans le compartiment moteur très étroit, perdant quelques chevaux au passage. À partir de 1992, époque à laquelle s'arrêta la production de la 201, la GTI incarnait le reste de la gamme, recevant une alimentation par injection pour se conformer aux normes européennes sur la



Sans hélice - jantes acier sur la 201 - roue Peugeot Sport sur la 201 et la 201 Rallye - capteurs laser 105, avec gros capteurs laser.



Initialement, la 201 est le plus léger des véhicules à moteur jusqu'à 1000 cm³. Elle est suivie de près par la 105, puis la 106, et enfin la 106 Break.

plateforme et à l'introduction des catalyseurs. La nouvelle GTI disposait au départ de 100 ch et, parmi les trois-sourcilieuses versions d'AX, Citroën proposait une 4x4 puis une Peugé Roquet 1400, basée sur la GTI trois-portes avec une transmission intégrale mise au point par Daupré. Par la suite, l'AX évoluait en Peugeot 106, qui remplaça la 201 en 1996, la 106 étant déclinée en Saab, qui succédait à l'AX.

La 201 Rallye est arrivée un an après les AX Sport et GT. Les Rallye distillent au marché anglais avaient le même moteur TU 1 300 cm³ que l'AX GTI mais avec un bloc 6000 et 10 ch de moins, et les torsions améliorées recevaient un 1.9 litre "décapote". Mais la France et le reste de l'Europe avaient déjà un grand jeu : une spéciale mini-motocycle dont d'un 1 294 cm³ (pour pouvoir courir en catégorie 1100) à deux carburateurs double-corps, d'abord des Salix puis des Weber 40 ICMX. C'était le TU74, un 1100 réajusté mais toujours légèrement respectueux (71a7), il mesurait, lui (pour plus de 100 ch) à 6 300 tours. Suspension et freins provenaient de la GTI 1.6 litre.



Uniquement, la 201 est le plus léger des véhicules à moteur jusqu'à 1000 cm³. Elle est suivie de près par la 105, puis la 106, et enfin la 106 Break.



peut-être et à l'introduction des catalyseurs. La nouvelle GTI disposait au départ de 100 ch et, parmi les trois-sourcilieuses versions d'AX, Citroën proposait une 4x4 puis une Peugé Roquet 1400, basée sur la GTI trois-portes avec une transmission intégrale mise au point par Daupré. Par la suite, l'AX évoluait en Peugeot 106, qui remplaça la 201 en 1996, la 106 étant déclinée en Saab, qui succédait à l'AX.

La 201 Rallye est arrivée un an après les AX Sport et GT. Les Rallye distillent au marché anglais avaient le même moteur TU 1 300 cm³ que l'AX GTI mais avec un bloc 6000 et 10 ch de moins, et les torsions améliorées recevaient un 1.9 litre "décapote". Mais la France et le reste de l'Europe avaient déjà un grand jeu : une spéciale mini-motocycle dont d'un 1 294 cm³ (pour pouvoir courir en catégorie 1100) à deux carburateurs double-corps, d'abord des Salix puis des Weber 40 ICMX. C'était le TU74, un 1100 réajusté mais toujours légèrement respectueux (71a7), il mesurait, lui (pour plus de 100 ch) à 6 300 tours. Suspension et freins provenaient de la GTI 1.6 litre.



Sans hélice - jantes alliage acier sur la 201 - roue Peugeot Sport sur la 201 et la 201 Rallye - capteurs laser 105, avec gros capteurs laser.

avec la 201 GTI 1.6 : considérée comme la meilleure GTI de tous les temps (c'est ainsi qu'elle est élue en 2010 la Performance Car Show), elle bénéficie de 115 ch pour 900 kg, soit un rapport poids/puissance de 7,8 kg/ch. La Rallye fut aussi bien mais rappelle aussi - si vous regardez le tableau, la voiture la plus vite au ligne droite, mais si vous réduisez le poids elle ira plus vite partout. Ainsi, par rapport à la 201 GTI, la Rallye est un sacré beaucoup plus frénétique qui change de direction presque instantanément, avec une très bonne neutralité du train avant sauf si vous conduisez avec l'accélération en entrée de virage.

Ces deux séries PSA ont conçu pour permettre un léger lestage passif : si vous entrez très vite en courbe, vous pouvez sentir qu'il vous aide activement, provoquant un subtil changement d'attitude sans qu'il soit nécessaire de s'activer au volant. Si vous compressez les gaz, le châssis adopte un comportement neutre et vous laissez vous pouvez même provoquer un survirage.

C'est assez proche de la Mini, mais de façon encore plus accentuée. Quand l'arrière dérive, il le fait par "marcher" et il est bon d'anticiper et de pouvoir remettre les gaz au moment approprié pour limiter le décalage, car si vous laissez le pied l'évacuation est, bien sûr, un grand-père homicide, l'arrière pour passer devant sans problème. Par ailleurs, dans les virages serrés, les petites Peugeot et Citroën de cette époque se retrouvent facilement avec la roue arrière intérieure levée.

Sur les deux voitures, la direction est agréablement communicative, hors de la sensation plus démodée de traction avant de la génération précédente, de la Beta à la Mokka. La légèreté permet des prises de petite dimension, mais la 201



"BEAUCOUP PLUS FRÉNÉTIQUE, LA RALLYE CHANGE DE DIRECTION PRESQUE INSTANTANÉMENT"

Les deux voitures sont dans leur élément sur circuit, mais la Citroën est plus bête que le nez dans le guidon en usage. Elle est aussi plus élastique que sa sœur Peugeot, d'ailleurs plus sportive.

est classée de 10100 car les sont disponibles en 13 places.

Nick Bailey l'a achetée après 18 mois de recherche infructueuse pour une Escort Sport Mk2 : « Le prix de revient ne cessait d'augmenter et elle partait de la parade de l'annonce. La 205 est beaucoup plus rare et, en additionnant le prix d'achat et son poids remis à neuf, elle m'est arrivée à 14 000 € environ. » Elle a peut-être été sacrifiée d'une carrière en rallye, contrairement à la plupart d'entre elles, par le très mauvais état de son châssis. Aujourd'hui, les surcoûts sont si élevés qu'on a du mal à croire que Peugeot est à l'origine plus sportive.

Certains disent, la première voiture "correcte" de Bailey, après une MG Midget, a été une AX GT. Proche de la Rallye en regard de poids/puissance avec 8,3 kg/ch, elle donne le meilleur d'elle-même sur des 165/98. Elle est étonnamment douce et docile, traitant la philosophie Citroën d'une suspension souple à grand débattement. Ce qui signifie que, même en attaquant fort, la route arrière reste au sol et que, si vous lâchez l'accélération, elle partira en dérive des quatre roues plutôt qu'en amorçant un saut. Seul l'aspect très monotone des commandes non fait oublier à quel point ce châssis est équilibré et communicatif, mais les freins sont plus rigides que ceux de la Peugeot et la commande de vitesse moins précise.

Sur les premiers rapports, l'AX accélère aussi vigoureusement que la 205 et toutes deux grimpent allègrement jusqu'à 6 000 tr/min, avec une consommation à 7 000, donc il ne faut pas hésiter à les exploiter dans les virages. Matthew Hockley reconnaît avoir eu "une sensation de classe" de trouver il y a trois ans un exemplaire



Sans fioriture, typographie originale. Bailey n'en avait une AX GT, habillée minimaliste, même très vil.

en aussi bon état : « Ma principale motivation était de la préserver mais j'ai eu une autre raison. »

N'agissant d'une première version, elle est dépourvue de beaucoup d'accessoires, et il reste une bonne GT autour de 6 000 €. Ancien pilote de moto-car et passionné de voitures françaises des années 1960-1990, il souligne que Citroën a allégé la version en adaptant la philosophie française classique de supporter tout ce qui passait l'étre, trois points de roues au lieu de quatre, un



Peugeot 205 Rallye

Période/Production 1987-1992/30 111 ex.
Construction monocarpe acier
Moteur 4-cylindres alliage, 1 294 cm³, 1 ACT.
2 carburateurs double corps
Puissance max 102 ch à 6 000 tr/min
Couple max 12,3 mkg à 5 000 tr/min
Transmission manuelle 5 rapports, traction avant
Suspension av. jantes McPherson, ar. bras tirés, barres de torsion, am. télescopiques
Direction à crémaillère, assistance
Freins av. disques ventilés, ar. tambours, servo
Léch 3 700 x 1 572 x 1 295 mm
Poids 790 kg
0-100 km/h 5,5 s
Vitesse max 150 km/h
Prix neuve 69 400 francs (1 980)
Cote actuelle 3-15 000 €



"SI VOUS LÂCHEZ L'ACCELERATEUR, ELLE PARTIRA EN DÉRIVE DES QUATRE ROUES"

autre place au lieu de deux et une seule paire de lames portantes. L'AX est dépourvue de poignée de porte conventionnelle, avec une simple manette accessible par un renfoncement de carrosserie ; elle reçoit des jantes acier en série, avec une option alliage dont a bénéficié cet exemplaire.

Les deux voitures sont alimentées par carburateurs, elles connaissent des difficultés de démarrage à chaud, mais c'est juste pour vous rappeler qu'elles ont été fabriquées avant les injecteurs électronique et pour vous crier un avertissement. Elles sont étonnamment confortables, elles peuvent accueillir confortablement quatre personnes, mais transporter des passagers sur leur vivacité. Comme dans une Citroën, une personne de plus augmente le poids de 10% et les performances s'en ressentent.

Ces plateformes étaient encore capables de transporter des voitures lourdes en petites berlines pleines de chaises, sans considérer le conducteur comme un réalisateur ou volant, mais leur instrument de conduite que leur comportement a été rétroactivement jugé "dangereux" par les inspecteurs qui leur avaient traité des larmes à l'époque de leur lancement. En fait, ce comportement fait une grande partie de leur attrait. Avant de conclure, vous pourriez ajouter que l'AX Sport avait été un meilleur choix en face de la 205 Rallye, mais encore faut-il en trouver une en bon état !

En fait, la question n'est pas tellement de savoir laquelle est la meilleure. Elles représentent des exemples lumineux de l'association philosophie française qui permet de remplir de plaisir les gens amateurs, alors que Ford ne faisait pas mieux qu'un mauvais travail et un moins rigide que la XCR. Cela dit, la 205 est bien sûr "la meilleure" un parfait équilibre avec son offre que-



Sans fioriture, la AX GT a une typographie originale. Bailey n'en avait une AX GT, habillée minimaliste, même très vil.



Citroën AX GT

Période/Production 1988-1992/2 400 000 ex. env. (sans modèles)
Construction monocarpe acier avec kapot plastique
Moteur 4-cylindres alliage, 1 360 cm³, 1 ACT.
1 carburateur double corps
Puissance max 85 ch à 6 000 tr/min
Couple max 11,8 mkg à 4 000 tr/min
Transmission manuelle 5 rapports, traction avant
Suspension av. jantes McPherson, ar. bras tirés, barres de torsion, am. télescopiques
Direction à crémaillère, assistance
Freins av. disques, ar. tambours, servo
Léch 3 531 x 1 600 x 1 340 mm
Poids 722 kg
0-100 km/h 9,2 s
Vitesse max 150 km/h
Prix neuve 59 500 francs (1 980)
Cote actuelle 3-6 000 €

dre, elle est plus facile, plus radiale, plus rare et elle est en train de devenir plus "collectionnable" qu'une Porsche 2.7 RS. On se complait en Angleterre que pour 205 Rallye TXI 4-portes, dont certains en version compétition.

Mais l'AX est une surprise : presque aussi rapide, très confortable mais pas beaucoup plus facile à trouver en état d'origine. Pour moi, l'idéal serait une AX GT avec le moteur 1.3 litres à deux carburateurs de la 205. Une AX Sport, en fait.