

# Citroën AX Turbo Superproduction

## Ex-Jarier

Citroën fait son retour en circuit en WTCC en 2014 avec un certain Sébastien Loeb. Mais qui se souvient de l'unique victoire remportée par ce constructeur en circuit ? C'était à l'automne 1988 à Albi. Le pilote se nommait Jean-Pierre Jarier et il pilotait une AX Turbo. Rien que ça ! Certes, mais cette AX ne ressemblait pas vraiment à celles du commerce, c'était même un exemplaire unique qui développait la bagatelle de 480 ch sur deux roues motrices.



***480ch pour 800 Kg et seulement deux roues motrices !***



L'une des rares apparitions en course de l'AX turbo 1600, pilotée à Lédénon par Jean-Pierre Jarier. On distingue le capot et le bouclier spécifiques. (Photo d'époque : Morelli.Bertier)

**R**eplaçons-nous dans le contexte de l'époque pour y voir un peu plus clair : l'interdiction prématurée des Groupe B en rallye à compter de la saison 1987 avait eu pour conséquence d'éparpiller les constructeurs vers d'autres disciplines. Audi s'était tournée vers le championnat IMSA Transam avec sa berline 200 Quattro, tandis que Peugeot s'intéressait au Paris-Dakar avec la 205 T16 Grand-Raid. Simultanément Renault et Citroën se réorientaient vers les courses de Superproduction en circuit avec des moyens conséquents. Des stratégies diverses mais une méthodologie commune permettant de recycler et d'amortir du matériel et des technologies existantes, notamment la transmission intégrale pour Audi et Peugeot, ou encore la suralimentation pour Renault.

### Arrêt sur image... de marque

Conscient de l'échec des BX4TC groupe B en rallyes, pour des motifs financiers, Guy Verrier, alors responsable du service compétition Citroën, était fermement décidé à relever l'image de marque du constructeur au travers de participations ambitieuses. Renault n'avait-il d'ailleurs pas montré le chemin avec ses Renault 5 Turbo Maxi reconditionnées pour Ragnotti, Comas et Bousquet ? À l'aube de la saison 1987, la Superproduction (ainsi rebaptisée) était donc en pleine euphorie grâce à l'arrivée de nouveaux constructeurs ou d'équipes semi officielles avec notamment les Peugeot 505 Turbo et autres Audi Quattro. Bref, tout semblait baigner dans l'huile pour cette discipline très libérale basée sur l'échelle

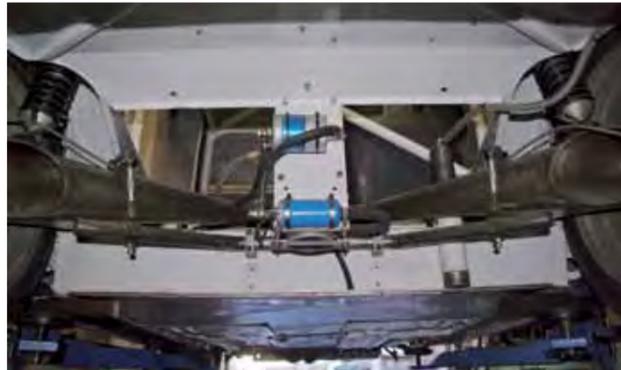
des poids. La mariée était-elle trop belle ou bien la grenouille voulait-elle se faire plus grosse que le bœuf ? Les clichés ne manquent pas pour décrire cette opulence entretenue artificiellement car la discipline, bien que très médiatisée selon la volonté des promoteurs, souffrait d'un manque de fiabilité générale des autos. Dans leur désir de rendre compétitives les voitures françaises, les organisateurs avaient laissé toute liberté pour mettre en piste de véritables monstres.

### David contre Goliath

De son côté, Citroën-Sport avait placé la barre encore plus haut en engageant deux AX Turbo pour Carole Vergnaud et Jean-Pierre Jarier. En réalité, le financement de la saison était assuré par les concessionnaires tandis que la construction des voitures était déléguée à la société Danielson (dirigée à cette époque par Joseph Le Bris). Pourquoi l'AX ? Tout simplement parce qu'il n'y avait aucune autre berline récente dans la gamme Citroën à cette époque là. Et puis le challenge était très excitant, d'essayer de faire triompher une aussi petite voiture. Au début, Joseph Le Bris avait prévu d'installer une transmission intégrale comme on peut le constater avec l'imposant tunnel qui traverse l'habitacle, mais faute de temps le projet fut remis à plus tard. Toujours faute de temps, Carole Vergnaud et Jean-Pierre Jarier débutèrent la saison 1987 sans différentiel autobloquant, ni carter sec. Autant dire que les 330ch des petits moteurs 1360cm<sup>3</sup> ne duraient pas longtemps. Par contre, la tenue de route avait fait l'objet d'une étude attentive avec de nombreuses possibilités de réglages des suspensions. Côté châssis,



Les suspensions avant possèdent de multiples réglages. Quant aux disques de freins, leur diamètre laisse songeur.



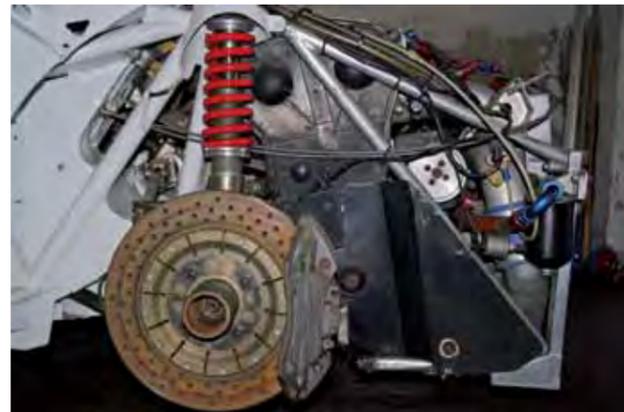
Cette photo intéressante permet de visualiser les points d'ancrage des suspensions arrière, situés au centre de la coque.



Une trappe amovible située à l'arrière du plancher permet d'accéder aux suspensions postérieures.



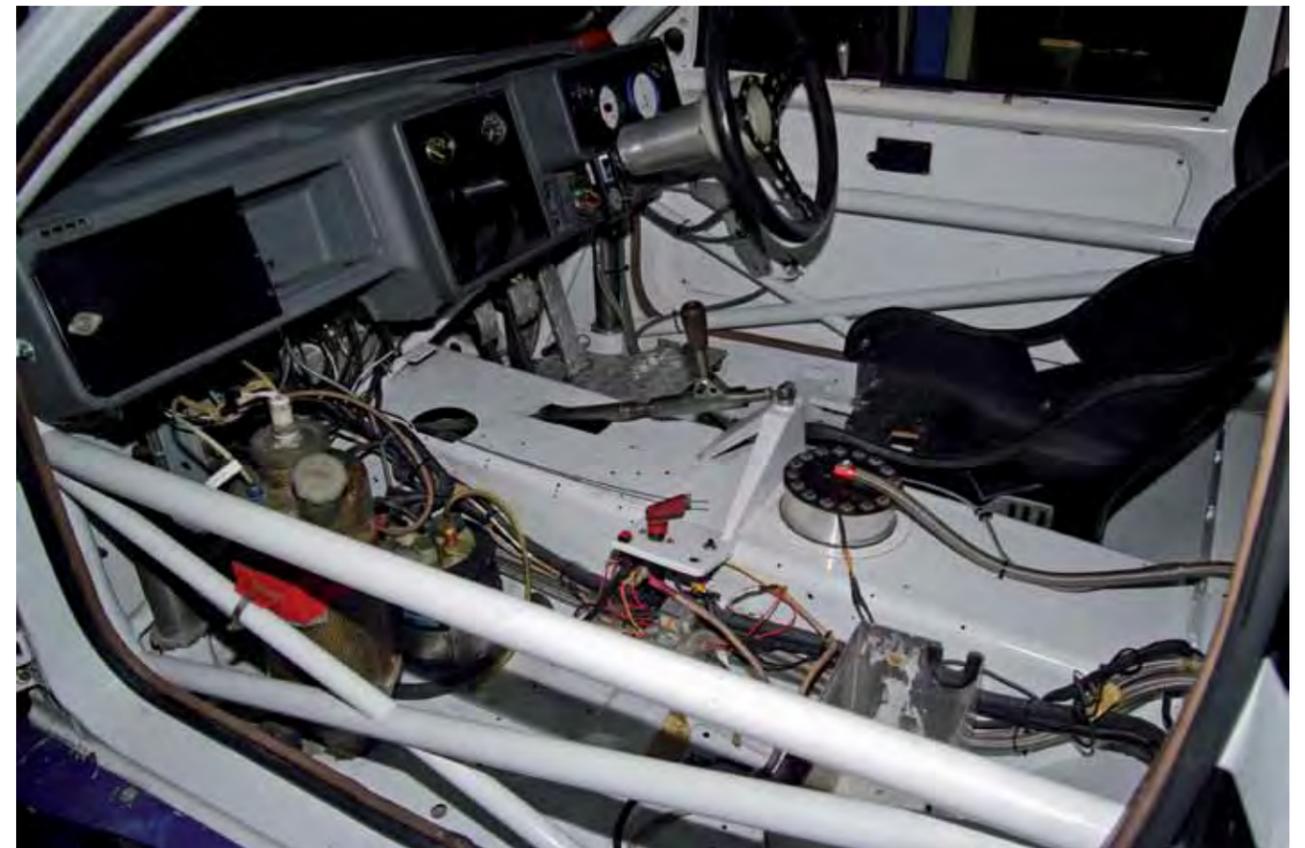
La boîte de vitesses est transversale, la présence de cet imposant tunnel de transmission s'explique par l'intention première de monter une transmission intégrale à laquelle il a fallu renoncer, faute de temps.



Ce document montre le faux châssis ainsi que la position fortement surbaissée du moteur.



Par rapport à l'ancienne version 1360cm<sup>3</sup>, sujette à la surchauffe, sur la 1600cm<sup>3</sup> les radiateurs et échangeurs étaient beaucoup plus larges. L'ensemble moteur/boîte de vitesses est surbaissé.



L'aménagement de l'habitacle a été étudié avec le plus grand soin pour conserver une bonne répartition des masses.

cette première mouture de l'AX Turbo "Superproduction" était déjà très évoluée avec des combinés fixés sur un treillis tubulaire à l'avant et deux bras parallèles à l'arrière. Mais tout cela n'était rien à côté de la seconde version, objet de ce reportage.

### Docteur Jekyll et Mister Hyde

Les versions 1360cm<sup>3</sup> (1 act) disputèrent l'intégralité de la saison 1987 et une partie de la saison 1988, respectivement pilotées par Carole Vergnaud et par Jean-Pierre Jarier avant que ce dernier ne dispose de la version 1600cm<sup>3</sup> à double-act. Contrairement aux plaisanteries qui circulaient à l'époque, il semble que le pilotage des deux versions était agréable et précis malgré la conduite à droite (pour une meilleure répartition du poids), voire amusant tant le freinage, l'équilibre général et la direction assistée étaient parfaits. Le seul et unique défaut concernait la fiabilité des moteurs 1360cm<sup>3</sup> mais on ne peut être qu'admiratif face à un tel résultat, obtenu en aussi peu de temps, car, faut-il le rappeler, les AX Turbo "Superproduction" n'étaient que de simples deux roues motrices, traction avant. Avec une 16e place à Dijon, une 14e à Monaco, une 7e place au Castellet, une 11e place à Magny-Cours, une 17e place à Albi pour Jarier, une 13e place à Croix en Ternois et une 15e à Pau pour Carole Vergnaud, les 9e et 10e places du tandem à Lédenon, la meilleure performance de la saison 1987 revenait à cette dernière qui se classait brillamment 6e à Montlhéry. L'objectif fixé, qui consistait à amener les voitures à l'arrivée de chaque course, avait été globalement atteint.

### 1988 : on prend les mêmes et on recommence

La saison 1988 débutait par une 3e place inespérée de Jean-Pierre Jarier au Paul Ricard tandis que Carole Vergnaud abandonnait sur rupture de direction assistée. Les AX Turbo "Superproduction" avaient subi une sérieuse cure d'allègement durant l'intersaison mais conservaient leurs moteurs 1360cm<sup>3</sup> à simple ACT qui développaient maintenant 370 ch à 8200 tr/mn (avec 2,7 bars de pression de suralimentation) pour 800 Kg (sans lest), une valeur insuffisante face aux Renault

21 Turbo 4x4 et aux Porsche 911 bi-turbo, sans parler des nouvelles Audi 80 Quattro dont le potentiel s'annonçait redoutable. Le scénario s'inversait à Nogaro où Carole Vergnaud se classait 4e tandis que Jarier se retirait, boîte de vitesses bloquée. Ces bons résultats revigorent le moral de l'équipe Danielson qui faisait débiter une version évoluée (boîtes de vitesses et directions assistées modifiées, moteurs surbaissés) à Montlhéry où Jarier remportait une belle 3e place devant les Porsche 911 bi-turbo des frères Alméras avant une magnifique 2e place à Montlhéry, suivi de Carole Vergnaud à la 5e place. À Rouen, une troisième AX Turbo était alignée pour Jean-Pierre Beltoise qui se classait second, juste devant Carole Vergnaud tandis que Jean-Pierre Jarier, qui disposait d'une voiture neuve, était quant à lui, contraint à l'abandon. Encore une 6e place pour Carole Vergnaud à Croix en Ternois avant que Jarier n'offre sa première victoire en circuit à Citroën à Albi. Cette victoire était doublement historique car c'était la première fois qu'une traction deux roues motrices triomphait en Superproduction. La saison 1988 s'achevait avec une 7e place de Jarier à Lédenon et pour conclure, une 2e place pour Beltoise à Pau-Arnos fin octobre. Ainsi s'achevait la carrière de ces quatre AX Turbo en "Superproduction", remplacées par les nouvelles BX16/S 4x4 dès la saison 1989.

### Un exemplaire unique

Il est évident que le championnat Production, devenu Superproduction, avait beaucoup évolué depuis sa création en 1976, les voitures de la saison 1988 ressemblant beaucoup plus à des prototypes, qu'à des berlines de grande série. Quant à l'AX Turbo mise à la disposition de Jean-Pierre Jarier à partir de la mi-saison, et qui fait l'objet de ce reportage, il s'agissait d'un exemplaire unique qui préfigurait la BX 16/S 4x4. Conscient des contraintes techniques déployées pour la construction des trois premières AX Turbo "Superproduction", notamment la puissance des moteurs, le refroidissement et la tenue de route, Joseph Le Bris avait profité de l'expérience accumulée au cours de la saison 1987, mais aussi d'un peu de répit dans un timing jusqu'alors plus



Pierre Damaz a été obligé de reconnecter un à un tous les fils électriques avant de pouvoir redémarrer la voiture.



Vue plongeante sur le moteur 1600/16 soupapes. On remarque que l'implantation mécanique est considérablement plus aérée que sur la version 1360 dont les collecteurs d'admission et d'échappement sont inversés.



Le hayon est la seule pièce d'origine Citroën



Pierre Damaz est fier de l'acquisition qu'il a faite ... en 1996, et qu'il vient de remettre en route.

## Pierre Damaz

### Propriétaire de cette AX depuis dix-huit ans

**Retro Course :** - Comment fait-on l'acquisition d'une voiture aussi exceptionnelle, aussi rarissime, mais aussi marginale que cette AX Turbo ?

**Pierre Damaz :** - "C'est un peu spécial. Un jour de 1996 j'ai reçu un coup de téléphone d'un de mes amis collectionneur m'informant que le Crédit Agricole de Bourges mettait en vente toute une série de voitures et de pièces détachées provenant de la société Danielson. Ce lot avait servi de caution pour un prêt bancaire consenti par le Crédit Agricole. La contrainte était d'acheter d'un seul bloc, huit Peugeot 505 de Superproduction et cette fameuse AX Turbo qui constituait selon moi, la pièce exceptionnelle parmi tous ces bijoux. Mais il fallait disposer de beaucoup de place pour stocker tout ça, d'autant mieux qu'il y avait en plus un semi-remorque rempli de pièces détachées".

**Retro Course :** - Dans quel état se trouvait-elle ?

**Pierre Damaz :** - "Toutes les voitures avaient été pillées suite, paraît-il, à des tentatives de vol au sein de la Sté Danielson. Sur

l'AX il manquait notamment le capot avant et certains éléments du tableau de bord. J'ai pu refaire mouler un capot identique grâce à la gentillesse de Jean-Pierre Jarier qui possédait une voiture identique exposée à cette époque au musée de Mougins et avec lequel j'entretiens de très bonnes relations. Les seuls éléments d'époque qui ont disparu et que je n'ai pas pu retrouver, sont le compte-tours et le manomètre de pression de turbo, sinon tout le reste est d'origine. Malheureusement, lorsque j'ai récupéré cette voiture, tout le câblage électrique avait été sectionné au niveau des boîtiers électroniques d'injection et d'alimentation en eau. Quelques temps plus tôt, j'avais fait la connaissance de Stéphane Martin qui prépare les Caterham à Lédenon et celui-ci a confié tous mes boîtiers à ses ingénieurs pour remettre la voiture en route, fil par fil dans sa configuration d'origine. Aujourd'hui tout fonctionne parfaitement avec les boîtiers électroniques d'époque".

**Retro Course :** - "Combien de temps vous a-t-il fallu pour restaurer cette voiture ?

**Pierre Damaz :** - "Les voitures avaient été plus ou moins bien stockées chez Danielson entre 1989 et 1996 et il m'a fallu une dizaine d'années de travail mais le terme restauration n'est pas adéquat car nous n'avons pas tout remis à neuf afin de conserver l'âme de l'époque. Nous avons simplement démonté la mécanique, gratté et nettoyé la coque, révisé tout ce qui devait être révisé sachant que tout était neuf sur cette voiture lorsqu'elle est arrivée dans mon atelier. Quelques amis m'ont donné un coup de main lorsque je ne comprenais pas, notamment pour l'électronique car je ne voulais pas dépenser trop d'argent".

**Retro Course :** - Avez-vous été, à un moment ou à un autre, en contact avec les gens qui ont construit cette AX ?

**Pierre Damaz :** - "Non, je n'ai encore eu aucun contact et je dirais même que l'ancien patron de la société Danielson ne m'a absolument pas facilité la tâche. Pour lui, j'étais un ferrailleur qui avait acheté un lot de voitures et je crois qu'il les a vues partir avec beaucoup de regrets. À chaque fois que j'ai tenté de lui téléphoner pour qu'il me donne un coup de main, je n'ai jamais pu lui parler ce qui fait que la restauration a mis plus de temps que prévu. Au fil des salons j'ai rencontré au hasard des stands, un certain nombre d'ingénieurs qui ont conçu et dessiné cette voiture mais dont je n'avais nul besoin. Par contre, j'ai clairement compris que les responsables de la société Danielson auraient voulu récupérer ces voitures".

**Retro Course :** - Comment se comporte-t-elle en action ?

**Pierre Damaz :** - "À vrai dire je n'ai couvert que quelques mètres au volant de cette AX car les pneus sont d'origine neufs mais introuvables dans ces dimensions là. J'ai bien trouvé quelques modèles approchants mais il faudrait au minimum modifier les hauteurs de caisse. Cela dit, Jean-Pierre Jarier, me connaissant un peu, m'avait dit à l'époque de me calmer un peu avant d'en prendre le volant, me confiant qu'elle réclamait beaucoup de minutie à la mise en route et que le pilotage en était très spécial".



L'équipe Danielson avait réalisé un superbe travail sur les suspensions arrière.



Les premières AX Turbo construites en 1987 étaient motorisées par un quatre cylindres de 1360cm<sup>3</sup> qui développait 380 ch un an plus tard. (Photo d'époque : Morelli.Bertier)



La seconde AX turbo était confiée à Carole Vergnaud qui obtenait quelques résultats remarquables à son volant. À noter la position de conduite à droite pour une meilleure répartition des masses (pédalier, direction, etc). (Photo d'époque : Morelli.Bertier)



Les trois boîtiers électroniques qui contrôlent l'injection d'essence, d'eau ainsi que l'allumage, sont regroupés à l'extrémité postérieure.



Jean-Pierre Jarier à l'attaque lors de l'épreuve de Pau en 1988. La 3e tentative sera la bonne pour doubler la Porsche d'Almèras au freinage de la gare, un endroit réservé aux seuls "gros cœurs". (Photos d'époque : Morelli.Bertier)



À peine terminées, les AX Turbo Danielson débutaient lors de la course de Superproduction organisée au printemps 1987 au Castellet. On reconnaît Jean-Pierre Jarier sur la photo.

(Photo d'époque : Morelli.Bertier)



Les pneus sont neufs mais d'époque car il n'existe actuellement aucun modèle similaire dans ces dimensions.



La réserve d'eau située à l'extrémité gauche de l'habitacle pour mieux équilibrer les masses.

quetendu, pour développer une version totalement différente. Disons-le franchement, la première version 1360cm<sup>3</sup> n'était qu'une chrysalide par rapport au papillon que représentait la version 1580 cm<sup>3</sup>. Le moteur double-act et 16 soupapes, dérivé du bloc qui allait équiper les BX 16/S 4x4 avait reçu un certain nombre de perfectionnements techniques issus de la Formule 1, notamment l'injection d'eau, une gestion électronique intégrale sophistiquée, des soupapes traitées au sodium, une distribution en aluminium. Mais la modification la plus spectaculaire concernait les suspensions

arrière constituées de deux larges bras obliques ancrés au centre du châssis. Cette nouvelle suspension répondait aux demandes des pilotes pour limiter l'usure des pneumatiques. Il est vrai que réussir à passer 480 ch sur le seul train avant constituait déjà un exploit ; parvenir à rester sur la piste en représentant un second mais le mérite en revenait pour partie aux techniciens qui avaient adroitement adapté la tenue de route à l'empattement réduit et aux énormes pneus Michelin. Le refroidissement avait quant à lui été revu avec des radiateurs et échangeurs plus volumineux.



Vu de dessous, on mesure encore mieux le travail accompli par l'équipe Danielson en 1988.



Un pédalier de monoplace, des vérins hydrauliques, un tunnel de transmission et pourtant c'est bien d'une AX qu'il s'agit.



Le volumineux turbocompresseur.