

Bilen för alla smaker

Sedan ett par år tillbaka har vi kunnat fira 30-årsjubileum för Citroën BX. Detta tack vare att jubileumstillfällena avlöpt först genom BX-modellens presentation i Frankrike hösten 1982, sedan säljstart i Europa under 1983, och därefter svensk introduktion i februari 1984, alltså nu exakt för 30 år sedan då denna tidning går ut till Svenska Citroënklubbens medlemmar. Här är Autogénials berättelse om bilen som räddade varumärket Citroën och som gav världen en ny generation av citroënister.

NÄR CITROËN AUTOMOBILES rullade mot sin förestående konkurs 1974-1975 hade man en arsenal av småbilar baserade på en gammal konstruktion från 1940-talet, en kompakt mellanklassbil med komplicerad teknisk konstruktion som drev upp både tillverkningskostnaden för fabriken och servicekostnaden för ägaren, samt en ny sedan i övre mellanklassen som förvisso hade en för personbilar revolutionerande strömlinjeform, men som inte alls fått den tekniskt futuristiska specifikation som konstruktionsavdelningen tänkt sig från början, och som därmed inte begåvades med den nyutvecklade wankelmotorn och än mindre med aktiv fjädring som aldrig kommit längre än till prototypstadiet. Båda dessa nyheter hade kunnat ge bilkörningen nya dimensioner. Men Citroën hade inte längre råd att rusa mot framtiden. Istället hade man så nesligt fått modifiera motorn från D-modellen eftersom man inte ens lyckats få till en tilltänkt boxermotor till den låga CX. Situationen var lika även på Citroëns division för nyttofordon; även här byggdes transportbilarna på plattformar med ursprung från 1940-talet. De tunga lastbilarna byggdes i samarbete med Berliet, och även här saknades framtidsutsikter. Och kapital.

Rent företagsekonomiskt var Citroën vanskött. Inte för att det saknats hoppfulla initiativ från företagsledningens sida, men man saknade resurser att löpa linan ut med alla satsningar, och man drabbades av flera motgångar där energikrisen 1973 var en av de svåraste. Därtill hade företaget genomgått förändringar – eller varit på färd att



BX-modellens historia började som projekt XB, här gestaltad i en designskiss av Citroëns egna formgivare. Halvkombiformatet var dominerande i mellanklassen under hela 1980-talet i Europa.

genomföra stora omställningar – där den franska staten var part eller medintressent i förhandlingarna. Huvudägaren Michelin kunde inte längre hålla Citroën finansiellt under armarna och två alternativ till nedläggning av företaget återstod; ett förstatligande (och samgående med konkurrenten Renault) eller en försäljning till rivalen Peugeot. Det var det sistnämnda som inträffade i juni 1974, och i december utsågs en ny VD för Citroën; det blev George Taylor från Peugeot.

Peugeot definierar Citroëns framtid

Det har redan beskrivits i biografierna att den nya ägaren satte stopp för all produktutveckling hos Citroën. Detta är bara delvis sant. Fakta är att en mycket sträng kostnadskontroll förvisso ägde rum, men denna åtgärd hade redan påbör-

jats under den gamla regimen. En konsekvens blev att GZ (GS Birotor), DS och SM lades ner och lastbilsdivisionen gick över till Renault-ägda Saviem.

Själva företaget genomgick en omorganisation under den nya ledningen. Bland annat gick den strax chefslösa designavdelningen organisatoriskt upp i konstruktionsavdelningen. Och denna hade i sin tur inte längre en naturlig koppling till Michelins forskningsavdelning (där man band annat bedrev studier kring bilars chassikonstruktioner), utan fick nu direktiv om att vända sig till Peugeot för att få tillstånd att utveckla nya komponenter. Svaret kunde bli ett ”nej” ifall det redan fanns delar i Peugeots befintliga komponentkatalog. Och ett ”avvakta” ifall man ville undersöka vilka synergieffekter den nya delen kunde ge Peugeot. Sälunda fick Citroën revidera sitt projekt med en ersättare till AMI8 och anpassa konstruktionen efter Peugeot 104. Det var dock inte bara Citroën som ensidigt fick spara pengar; även Peugeot fick avstå från ett antal projekt, bland annat införandet av 4-dörrarssedan och 5-dörrars kombi av nämnda 104. Åtgärderna hade det positiva med sig att Citroën ganska snart gick med vinst igen.

Familjebil – projekt XB är fött

Självfallet fanns det en kulturskillnad mellan Citroën och Peugeot, men det fanns också en insikt om att de två märkena kompletterade varandra. En grund för Peugeots uppköp av Citroën var att ta fram synergieffekterna. Detta kom att

Vissa idéer som ventilerades under projekt XB var detta strålkastararrangemang som vi återsåg i Citroën AX. Denna skiss föreställer en 4-dörrars version av senare datum.

”Det blev en strid på detaljnivå om hur projekt XB skulle utrustas för att behålla märkets identitet utan att skrämma bort nya kunder”

genomsyra arbetet med produktplaneringen från dag ett i den nya ledningen. I april 1976 bildas PSA Peugeot Citroën.

Det rådde en osäkerhet om hur GS och CX skulle kunna hållas vid liv på marknaden bortom en 5-årsperiod. Därför initierades ett projekt med målet att lansera en helt ny familjebil i storlekssegmentet mellan dessa två modeller. Karossen skulle vara av samma bicorp-typ som dessa, försedd med en stor bakdörr och ha en totallängd på 4,25 meter. Utgångsmaterialet var den helt nyutvecklade Peugeot 305 som redan hade framhjulsdraft (och som i sin tur baserades på föregångaren 304). Projektet döptes till XB.

Ledningen för Citroën hade också tagit kommando vad gällde märkets approach gentemot kunderna. Man var tvingade att anpassa sig till rådande förhållanden, vilket bland annat krävde att märket expanderade. Och för att kunna göra det fick man hålla tillbaka på märkets avantgardistiska stil. Ett exempel var att när GS-modellen uppdaterades byttes ”badrumsvågen” ut mot en konventionell hastighetsmätare. Men det blev också en strid på detaljnivå om hur projekt XB skulle utrustas för att behålla märkets identitet utan att skrämma bort nya kunder. Och det var också en fråga om pengar. Medan de ekonomiansvariga krävde förenklade lösningar stötte man på patrull – oväntat nog – från marknadsavdelningen. Den sistnämnda gruppen har under åren alltid fått skäll för att vara skyldig till att ha ”tvättat bort” många av Citroëns unika egenskaper, inte minst gällande design. Men det var just »

marknadsavdelningen som insisterade på att XB måste förses med den gashydrauliska fjädringen och dess automatiska nivåreglering för att ge bilen ett unikt säljargument, inte minst med tanke på att Chryslerägda Simca just introducerat en halvkombi med samma mått som den planerade XB. Denna bil vann också utmärkelsen Årets Bil i Europa. Faktum var att inte ens konstruktionsavdelningen hade insisterat på att XB skulle förses med gashydraulisk fjädring. Snarare tvärtom; den nya bilen skulle få en betydligt lägre tjänstevikt än GS, och det skulle ändå vara enkelt för konstruktionsavdelningen att anpassa chassikonfigurationerna mellan de olika tilltänkta motorstorlekarna (1,4–1,6 liters cylindervolym) med 305:ans konventionella fjädring menade de. Fast självfallet skulle den gashydrauliska fjädringen ge den nya bilen en konkurrensfördel.

Även den nya Citroënschefen Georges Taylor var medveten om att gasvätskefjädringen var överlägsen, i synnerhet efter en middag som han bokat för att övertala designavdelningens avgående chef Robert Opron att inte lämna företaget. Taylor hämtade en kväll Opron i en Peugeot 504 tillsammans med tre andra personer. När bilen körde över ett farthinder vid parkeringen skrapade underredet i asfalten. Opron anmärkte: ”Ni skulle behöva en bil med gashydraulisk fjädring, monsieur Taylor!” Direktören brast ut i skratt: ”Det har Ni alldeles rätt i!”

Samverkan mellan Peugeot och Citroën

Trots sitt tekniska släktband med Peugeot 305 skulle XB – till skillnad från nyligen introducerade Citroën LN – inte bli frukten av så kallad ”badge engineering”. Inte heller under skalet skulle den bli identisk. En orsak var att 305 till stor del hade fått ärva teknik och många delar från 304:an, framför allt på chasssidan.

Citroëns projekt XB gav nu effekt åt en uppgradering av 305:an, bland annat genom konstruktionen av en låg bakaxel med liggande fjäderpaket för att slippa stående fjäderben som inkräktar på bagagerumsgolvets yta. Principen hämtades från GS och CX, men den nya generationen av bakaxel hamnade sålunda först i 305 Break. En annan icke obetydlig samverkan mellan projekt XB och 305 MkII var en helt ny motorupphängning för de nya motorerna ur XU-familjen med separat växellåda. Till 305:an användes motorer med integrerad växellåda i tråget.

XB skulle dock inte få ärva GS-modellens framvagn trots användandet av gashydraulisk fjädring. Istället skulle den använda samma typ av framvagn som 305 (bland annat för att vid behov kunna förse XB med konventionell fjädring). Trots samma layout av chassit så var det många

”Målet var att attrahera många nya köpare från andra bilmärken förutom de som sannolikt skulle gå från GS/GSA, och sålunda räknande Citroën med en expansion”

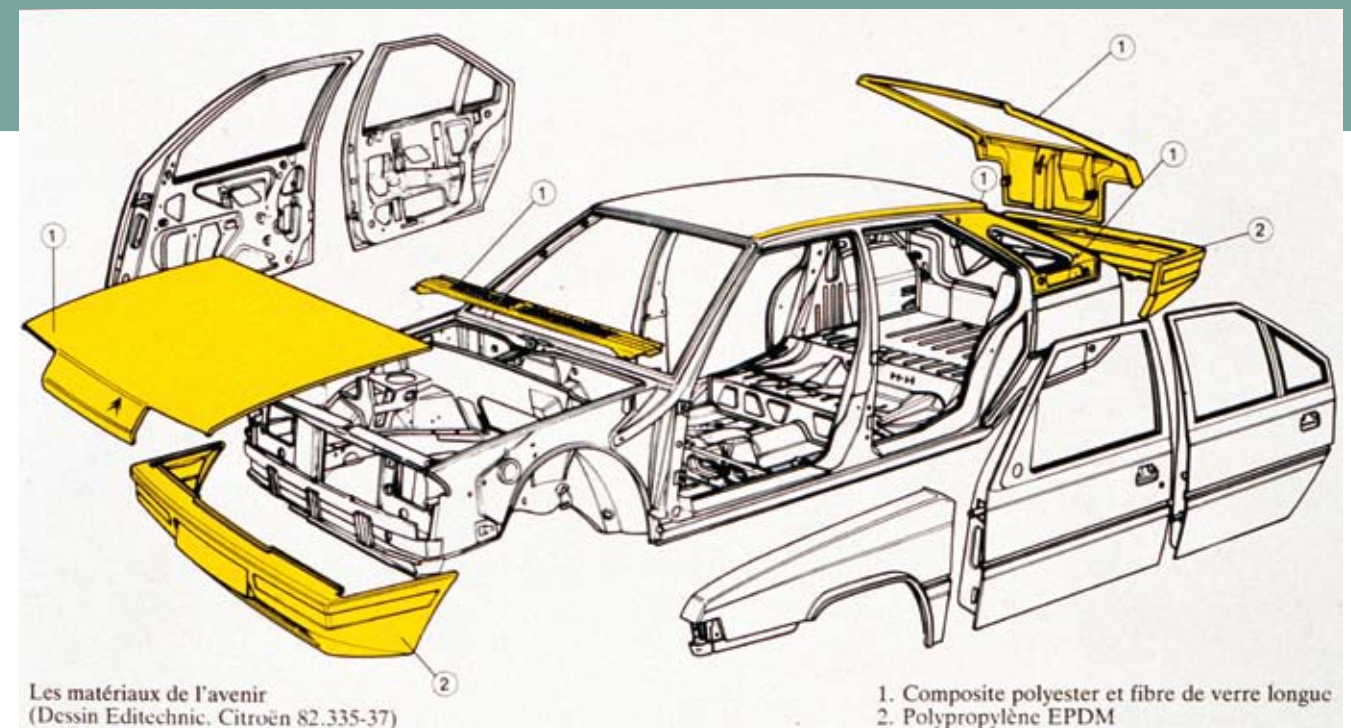
Citroëns egna formgivare ville förvalta arvet efter SM, GS och CX vilket blev detta designförslag av Lucien Louis team. Men Citroënledningen valde Bertones skiss istället.

detaljer som inte alls var direkt överförbara mellan de två bilarna. Detta bland annat eftersom de inte hade samma spårvidd, fjädring och styrning, och sålunda utformades och dimensionerades komponenterna olika. Till detta kom kravet att XB skulle kunna tillverkas i flera versioner avsedda för olika målgrupper, från bruksbilsanvändaren i storstad till den sportige föraren som önskade mer ”dynamiska” köregenskaper. Istället för att söka efter kompromisser valde man att skapa möjlighet för flexibla lösningar. Detta satte självklart särskilda krav på karosskonstruktionen.

Designstudio söker ny stil

Till förberedelsearbetet med projekt XB hörde också planeringen av dess produktion som färdig bil. Målet var att attrahera många nya köpare från andra bilmärken förutom de som sannolikt skulle gå från GS/GSA, och sålunda räknande Citroën med en expansion. En förväntad konsekvens skulle bli att man skulle behöva ha en högre produktionsvolym från den nybyggda motorfabriken i Trémery istället för leveranser från den gamla fabriken i Nanterre (där GS-motorerna sattes samman). Detta skall sägas för att ge en illustration om att XB-projektet också påverkade koncernen internt med omdisponering av fabriker och underleverantörer.

1977 började man att arbeta med själva form-



givningen. Någon formell designchef för Citroën fanns inte utsedd efter Robert Opron, även om större delen av hans stab fortfarande arbetade kvar i Vélizy. Med GS (1970) och CX (1974) hade Citroën utvecklat en designstil som gav märket en särskild identitet med sin strömlinjeform och Kamm-tail bakom den sluttande bakrutan och det tredje sidofönstret över de täckta bakre hjulhusen.

Under Oprons ledning hade man börjat arbeta med att ändra märkets formspråk, framför allt genom att göra den bakre hörnstolpen mer vertikal och markerad. Man var också inriktad på att bicorp-karosserna med sin fastback-form tarvade sin generösa baklucka som den tidigare Citroënschefen Pierre Bercot varit stor motståndare till. När nu de första skisserna till XB ritades i Vélizy kunde man ana två huvudinriktningar; dels en kaross – troligtvis signerad Jean Giret – som bär drag av småbilsprojektet Y2 (som sedermera omvandlades till Citroën Axel och Visa); dels en kaross som är en vidareutveckling av de aerodynamiska stilidealen från GS och CX.

Vid det här laget hade många andra biltillverkare börjat anamma strömlinjeformen i karossformgivningen, både av estetiska och bränsleekonomiska skäl. Här tänkte sig formgivaren en rundad övergång mellan vindrutans ytterkant och framdörrens ruta.

Ett annat utkast hade man redan förkastat; här hade man baserat karossen på CX-seriens profil men med ett integrerat frontparti där stötfångaren gick upp mellan strålkastarna ända upp till motorhuven (en idé snarlik lösningen på VISA Mk I). En kuriös detalj bör noteras; en av skisserna till XB är påfallande lik ett av Robert Oprons förslag till en ny modell hos hans nya arbetsgivare Renault. Sannolikt har denna skiss sitt ursprung i idéer som man studerat redan innan Peugeot tog över.

Större än GSA, men lättare. Detta uppnådde man genom en mer rationell karosstruktur och fler delar av plast (mörka delar på skissen)

Någonting man hittills inte gjort systematiskt hos Citroën var att anlita utomstående designbolag för att formge fabriken standardbilar. Enskilda specialmodeller har ritats och konstruerats på uppdrag från Citroën eller i samarbete, till exempel Henri Chapron som modifierade ett antal DS-bilar. Men nu ville Citroëns ledning ställa sina egna designers förslag mot externa erbjudanden. Ital Design och Stile Bertone konsulterades och deras representanter visade upp sina skisser. Från Citroëns designstudio hade man valt ut en skiss som i huvudsak ritats av Lucien Louis; en kaross som har uttalade drag av det bakparti som Robert Opron försåg sina Renaultbilar med och som ett årtionde senare också återfanns på Peugeot 309 (Talbot Arizona).

Bertones väg till citroënsk origami

För Stile Bertone var uppdraget att rita ett förslag för projekt XB idémässigt ingen utmaning. Citroën var redan etablerat som ett innovativt bilmärke, och Bertones studio hade redan levererat utkast och designstudier som andra biltillverkare avfärdat med att förslagen var alltför futuristiska. Det problemet borde knappast uppstå hos Citroën. Det som man i Turin måste beakta var att man måste rita en bil som Citroën trots allt skulle kunna tillverka och sälja i mer än 100 000 exemplar per år, och inte en exklusiv sportvagn om 100 exemplar.

Formgivarna på Stile Bertone hade redan studerat en designstil som kunde vara applicerbar på projekt XB. Det tidigaste utkastet i denna inriktning var den av Bertone allra första ritade Ferrarin, 308 GT Rainbow från 1976 som formgivits av Marcello Gandini. Från denna bil hämtade studion i Turin hjulhusen till XB. Nästa källa var konceptbilen Jaguar Ascot från 1977 som byggde på chassit av XJ-S. Även om det rörde sig om en





3-dörrars sportcoupé kan man se beröringspunkter med förslaget till Citroën, främst ifråga om hur formgivaren behandlat hjulhusen, dörrsidan och den angulära övergången från A-stolpen och taket.

Men Stile Bertone laborerade inte enbart med sportbilstemat. För ett samarbetsprojekt mellan turkiska Anadol och brittiska Reliant hade Marcello Gandini ritat en femdörrars halvkombikaross som byggdes i fyra exemplar 1977 som prototyper (FW11) för de två företagen. Tanken var att lansera denna bil som en modell i premiumklassen. Prototypen var försedd med en 72 hk stark bensindriven 1,6-litersmotor från Ford som drev bakhjulen via en 4-växlad manuell växellåda. Totallängden var 4,35 meter och axelavståndet var 2,62 meter mot 2,65 för XB. Anadol såg dock ingen möjlighet att sätta bilen i serieproduktion och skapa lönsamhet, och samma slutsats kom även Reliant fram till. Stile Bertone gjorde som så att man modifierade FW11 och presenterade ett snarlikt förslag för Citroën, och i augusti 1978 fällde Citroëns vice VD Xavier Karcher domen. Man beslutade att Bertones förslag skulle ligga till grund för formgivningen av XB.

Intressant nog kan man notera att fastän Bertone fått uppdraget att rita ett mer produktionsanpassat designförslag i den "origami"-liknande stilen som skulle bli XB-modellens kännetecken fortsatte studion i Turin att rita på liknande koncept för andra biltillverkare, bland annat designstudien Tundra för Volvo och MX-81 Aria för Mazda. Båda hade dock 3-dörrarskarosser, vilket skilde dem från Citroëns bil. Men man kan ju också förmoda att Bertones förslag till Citroën, Volvo och Mazda hade sina likheter och skillnader därför att Bertone inte hade resurser att utveckla fler designtrender än de som de skapat genom metodiskt och väl underbyggt arbete (för det handlade inte enbart om att rita exteriöra linjer, utan också om anpassning till bilens arkitektur under skalet). Samma strategi använde även Pininfarina (där Rolls-Royce och Peugeot 403

blev mycket snarlika; liksom Peugeot 405 och Alfa 164). Med facit i hand kan vi ju också konstatera att av fem förfrågningar (Jaguar, Reliant/Anadol, Volvo, Mazda och Citroën) var det bara en som ledde till en affär med Bertone. Volvo tackade nej till Tundra med motiveringen att den skulle göra de övriga modellerna out-of-fashion.

Från form till konstruktion

För Citroëns del hade Bertones studier för andra bilmärken inte alls vållat fransmännen någon harm, och det italienska förslaget accepterades av Citroëns egna formgivare som ju nu fick i uppdrag att bearbeta designen till en verklig bil. Det nya angulära formspråket medgav Citroëns konstruktionsavdelning att skapa en arkitektur för karossen som var mer rationellt disponerad. Bilen skulle bli mer funktionell och ekonomisk jämfört med GS/GSA och CX.

Formgivarna på konstruktionsavdelningen började efter sommaren 1978 att modifiera Bertones designförslag. I praktiken var det bara bilens profil som man lämnade oförändrad; såväl front- som akterparti ritades om, och den bakre sidodörren ritades om helt för att ge den bakre dörrstolpen en lutning som passade ihop med linjen längs bakluckan. Det fördelaktiga med de förhållandevis räta linjerna och de tvära hörnen var att materialåtgången kunde minskas med mindre plåtspill; ståldetaljerna kunde dessutom pressas i färre moment vilket också var fördelaktigt ur korrosionshänseende.

En fullskalemodell av den slutgiltiga designen för XB skapades. Från denna modell mättes karossen upp och digitaliserades. Genom att för första gången rita bilens struktur i en dator – CAD – kunde man förenkla och kvalitetssäkra konstruktionsarbetet. Genom att varje komponent i bilen var ritad digitalt kunde bilen monterats samman i en virtuell miljö. Denna metod var



Bertones angulära stil återfinns i flera olika prototyper och konceptbilar såsom Jaguar Ascot (övre bilden) och Mazda MX-81 Aria (nedre bilden)



till synnerligen stor nytta eftersom projekt XB skulle produceras i flera olika utföranden. Den digitala modellen av karossen bestod av cirka 8000 koordinatorpunkter som även innehöll data om plåtens tjocklek, data som man använde för att simulera karossens utsatthet för rörelser (från normala vägvibrationer till krockvåld). Därför kunde man utföra krocktester i datormodellen och beräkna deformationszonerna långt innan det fanns en färdig kaross att köra in i krockbarriären. CAD-programmet användes också för att beräkna förarmiljöns ergonomi, varur man kom fram till att den optimala förarstolen krävde justerbarhet i längdled, vinkling av ryggstöd OCH möjlighet att luta själva sittdynan.

Ett av de viktigaste områdena inom utvecklingsarbetet för projekt XB var att implementera nya material till karossen med syfte att sänka tjänstevikten, förenkla montering och reparation samt förbättra rostskyddet. Citroëns industriavdelning fick därför påbörja arbetet med att anlägga en plastfabrik vid den anläggning där bilen skulle sättas samman.

En manifestation i nytänkande

Visserligen hade Citroën VISA försetts med stötfångare i plast (som svar på Renault 5 som introducerats några år tidigare), så det fanns redan en trend inom bilbranschen att fasa ut de blanka kromade stötfångarna och integrera dem med karossens övriga form. För Citroëns formgivare innebar materialvalet att man på ett enklare sätt kunde optimera luftflödet kring frontpartiet och till kylaren då stötfångaren och luftintag tillsammans med den främre spoilern blev en integrerad enhet.

Stötfångarna tillverkades i polypropylenplast, antingen enfärgade i samma kulör som karossfärgen eller lackerade. Upplägget gav en stor viktbesparing samtidigt som reparationer vid kollisioner kunde åtgärdas genom lägre arbetskostnad.

Också av skälet att spara vikt och förebygga rostangrepp gjordes motorhuv för de flesta ver-

Bertones kaross till BX förvaltar Citroëns typiska betoning på linjer istället för form. Från alla vinklar ger bilen ett ljust och inbjudande intryck tack vare stora glasytor.

sionerna och baklucka i armerad plast, men av två olika polyesterarter (SMC för motorhuv och BMC för baklucka). Även bränsletank, påfyllningsrör, ventilationsintag, innerskärmar och C-stolpens lilla fönster gjordes i plast (polyetylen till bränsletanken). Motorhuv gjordes i minst två olika storlekar efter 1984, där den korta varianten släppte in luft i en kåpa som ledde luftflödet mot kylaren bakom stötfångaren. Även en variant tillverkad i plåt pressades, avsedd för dieselsversionen.

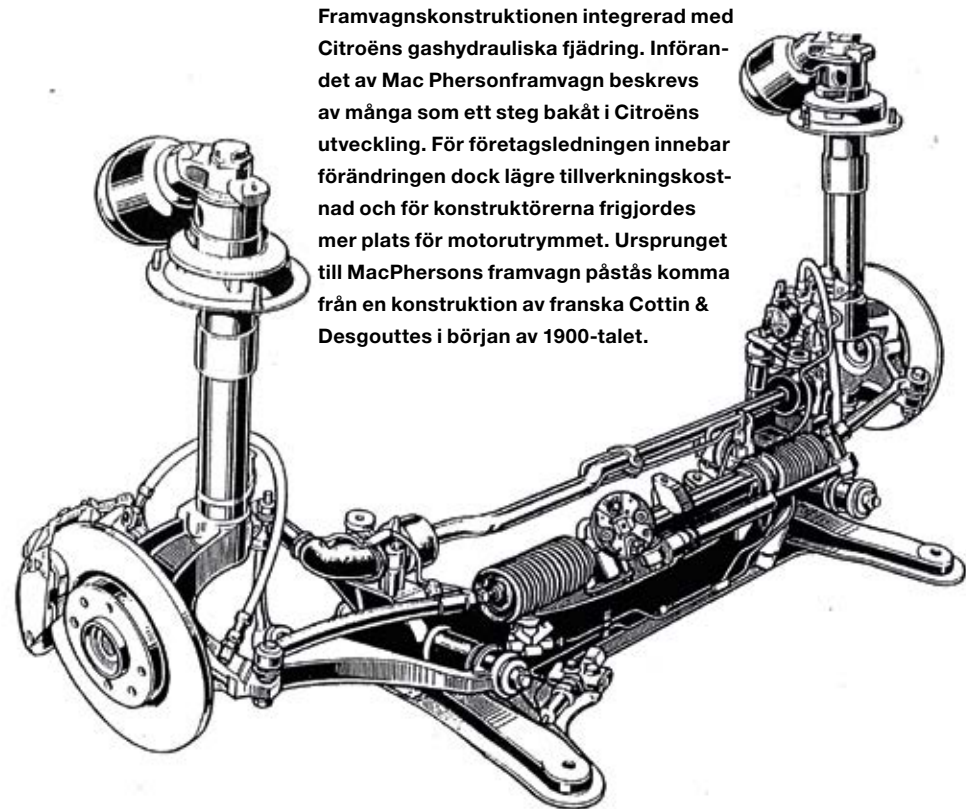
En annan viktig åtgärd för att spara in på karossvikt och minska dimensionen på plåtmaterial var att göra vindrutan till en bärande karossdel. Triplexvindrutan limmades fast i sin ram med speciallim från Gurit som härdade på mindre än två timmar, vilket var en faktor som man hade att beakta när fabriken måste byggas om för den nya bilmodellen.

Precis som när André Lefebvre och hans konstruktörsstab utvecklade DS-modellen letade Citroëns moderna konstruktionsavdelning efter överflödigt vikt att spara bort, om så för några få gram. Och det handlade också om att konstruera en bil som krävde kortare monterings- och tid. Tack vare att en stor del av tillverkningen skulle ske genom robotiserad montering kunde dörrgångjärnen svetsas direkt på dörrstolparna istället för att skruvas fast. Robotarna garanterade exakt montering. Hjulhusen svetsades också fast i karossen liksom bakflyglarna, medan framflyglarna skruvades fast.

Karossen bestod av 40 procent färre delar än GSA, och man hade jämfört med denna något mindre bil sparar in 36 kg räknat för den nakna karossen.

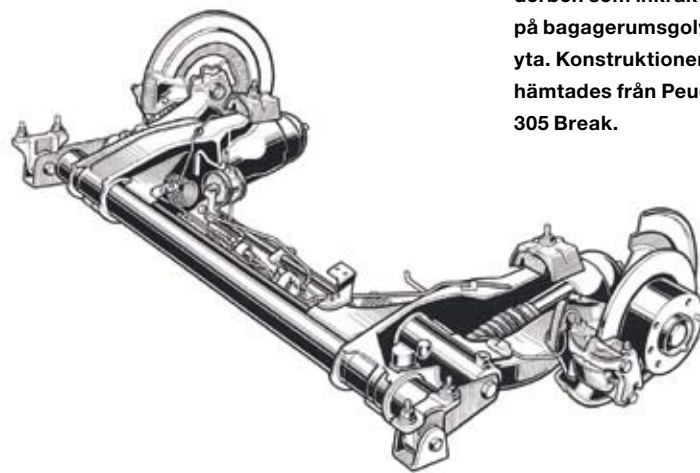
Trots att XB var en efterföljare till just GSA och till det yttre hade en modernare och trendigare design hade karossen en luftmotståndskoefficient på 0,34 vilket faktiskt var några tiondelar mer än den något äldre GSA. Till detta kom också att XB hade en större frontarea som ökade SCx-värdet jämfört med GSA. På plussidan var »

”En annan viktig åtgärd för att spara in på karossvikt och minska dimensionen på plåtmaterial var att göra vindrutan till en bärande karossdel”



Framvagnskonstruktionen integrerad med Citroëns gashydrauliska fjädring. Införandet av MacPhersonframvagn beskrevs av många som ett steg bakåt i Citroëns utveckling. För företagsledningen innebar förändringen dock lägre tillverkningskostnad och för konstruktörerna frigjordes mer plats för motorutrymmet. Ursprunget till MacPhersons framvagn påstås komma från en konstruktion av franska Cottin & Desgouttes i början av 1900-talet.

Bakvagnsupphängningen var låg med lig-gande fjäderpaket för att slippa stående fjä-derben som inkräktar på bagagerumsgolvets yta. Konstruktionen hämtades från Peugeot 305 Break.



dock att den angulära karossen medgav en för sin storleksklass mycket generösa innerutrymmen; bagageutrymmet rymde 444 liter (reservdäcket var monterat på golvet undersida) under hatthyllan.

Citroën tar död på märkets rostrykte

När projekt XB var under utveckling hade Citroën ett grundmurat rykte som rostbil, även om det betraktades som en nationell egenskap att franska bilar rostade. Problemet med rost var under 1970-talet ganska generellt, dels därför att biltillverkarna gärna såg en kortare livslängd på bilarna (och kanske hade en oförståelse för vad saltet på de svenska bilvägarna kunde ställa till med), men också därför att man blivit mer kvalificerade på att bygga bilarna med allt tunnare plåt, vilket i kombination med allt mer komplicerade falsningar för formgivningens skull påskyndade genomrostning om rostskyddsbehandlingen är undermålig. Och här framträdde franska bilar ofördelaktigt redan efter första säsongen på saltade vintervägar i Sverige. Rostskador på tre år gamla bilar var inte en sällsynthet. Vissa rostskador påverkade även bilarnas krocksäkerhet.

För Citroëns del attackerade man problemet först och främst genom att i grundkonstruktionen reducera antalet korrosionskänsliga svetsfogar, men också genom att tillverka utsatta karossdetaljer av galvaniserad eller zinkfosfatöverdra-

”Undersidan av karossen samt flygelsektionerna sprutbehandlades med asfaltmassa som skydd mot sten-skott”

gen plåt. Vid pressningen övergick man till lättlösliga smörjvåtskor som kunde avlägsnas lättare efter bearbetningen (tidigare hade erfordrats ett lösningsmedel som var korrosiv, vilket påbörjade rostskadan innan bilen ens kommit upp på det löpande bandet).

När den nakna stålkarossen svetsats ihop genomgick den en kataforetisk grundbehandling där den doppades i en lösning med karossen ansluten till en negativ strömkrets för att förhindra att syremolekyler frigjordes från metallen under behandlingen. De utsatta skarvarna i karossen förseglades med PVC-massa. Undersidan av karossen samt flygelsektionerna sprutbehandlades med asfaltmassa som skydd mot sten-skott.



Lackeringsprocessen bestod av ett lager primer som sprutades av robotar, varefter primerlagret torkades i en temperatur av 140 grader. Därefter applicerades två lager akryllack som målades genom korsvis sprutning av robotar för att säkra god täckning av färgen. Den efterföljande torkningen i 130 grader gav en hård högblank yta. Hade man använt metalllack eller med svart lades ytterligare ett lager klarlack över karossen. Efter målningen sprutade man in vax i lådsektionerna och under flyglarna. Citroën lämnade 6 års garanti mot genomrostning.

Samövning med Peugeot

För att kunna standardisera både konstruktion, tillverkning och service utifrån en koncengemensam idé fick projekt XB dela chassikonstruktion med Peugeot. Hjulupphängningen av McPherson-typ (monterad på en separat framvagnsram) var dessutom billigare att tillverka. Men istället för en stålspiral kring fjäderbenet monterades ovanpå denna en fjädringscylinder med tillhörande gasklocka. En innovation gjordes dock; de inre länkararmsaxlarna gjordes snedställda för att fungera som en anti-nigningsanordning. Till dessa länkararmar var krängningshämmaren förbunden via länkar och kulleleder, och för Citroëns del – som ju använde gashydraulisk fjädring – hade det automatiska höjdreglagets givarstång anslutits till nämnda krängningshämmare. Krängningshämmaren fram fanns i två storlekar (22,5 mm respektive 23 mm i diameter med den tunnaste för de motorsvagare versionerna).

Bakvagnen hade som redan nämnts släktskap med densamma som satt i GS och Peugeot 305 Break. Sålunda var den uppbyggd med av varandra oberoende längsgående bärramar försedda med gashydraulisk fjädring. Varje bärram var ledad på bakvagnen medelst två koniska rullager, samt förbunden med fjädringscylinders kolv via en tryckstång. En krängningshämmare, till vil-

BX i en enklare version – 14 RE – med navkapslar av plast och helt täckt bakre hörnstolpe.

ken det automatiska höjdreglagets givarstång var anslutet, förband de båda bärrarmarna. Skillnaden mellan den tunnaste och den grövsta krängningshämmaren 2 mm (17 respektive 19 mm i diameter). Själva bakvagnsramen var upphängd i karosseriet med fyra silentblock.

Det automatiska höjdreglaget innebar att XB erhöll med samma konstanta markfrigång som DS, M35, SM, GS och CX oberoende av lastmängd tack vare den gashydrauliska fjädringen. Med ett reglage mellan framsätena ställde man in höjden på karossen i fyra lägen; Lägsta – Normalt – Förhöjt – Högsta.

Styrningen var av kuggstångstyp och styrstagen hade dubbla leder. Rattaxeln var försedd med knut och flexibel medbringare. Styrväxeln hade olika utväxling mellan bensin- och dieselversioner där det tarvades 3,76 rattvarv mellan styrningens ytterlägen för den förstnämnda och 4,38 varv för den senare. Dock utvecklades en servostyrning för XB med betydligt känsligare styrning (2,83 rattvarv) som introducerades under 1984. Denna servostyrning drevs av bilens hydraulsystem (som också försörjde bromsar och fjädring) och arbetsstrycket hämtades från huvudackumulatorn med ständig matning. Arbetsstrycket på systemet var maximalt 2 000 psi, vilket var högre än för konventionella servostyrningar. Detta tillät Citroën att ge servosystemets komponenter (såsom ventiler och flödesdistributör) en klenare dimension vilket sparade in vikt och materialåtgång.

Hydraulsystem och bromsar

Med gashydraulisk fjädring fick Citroën även till XB bromssystemet på köpet. Sålunda försörjdes skivbromsarna (fram och bak) och fjädringssystemet av 4,2 liter LHM-olja som trycksattes av en 5-kolvig högtrycks pump som drevs av vevaxeln via kilrem. Bromsarna var sålunda försedda med ett tvåkrets högtrycksservo med axelvis kretsindelning (för frambromsarna – högtryck från »

”Efter målningen sprutade man in vax i lådsektionerna och under flyglarna. Citroën lämnade 6 års garanti mot genomrostning”

huvudackumulatort/för bakbromsarna – tryck från fjädringskretsen). Manövrering av bromsarna via en hydraulisk bromsventil med inbyggd tryckreduceringsfunktion för den bakre bromskretsen (vilket gav optimal bromsverkan på bakhjulen med hänsyn till lastvikten över bakvagnen). Reserv- och parkeringsbromsen manövrerades på konventionellt sätt med en spak mellan framsätena, påverkande frambromsbeläggen via en vågarm och två vajrar. I okets bromskolv fanns en inbyggd justeringsanordning som automatiskt kompenserade bromsbeläggens förslitning. Bromsskivorna hade diametern 266 mm fram respektive 224 mm bak, tjocklek 10 mm respektive 7 mm. Bromsbeläggens area fram 140 mm², bak 68 mm². Flytande bromsok fram, fasta bak.

Hydraulsystemet är i sig så komplext att det bör redovisas för sig i annat dokument, men man kan säga att Citroën i grund och botten samma system till projekt XB som till GS/CX. Citroën lämnade två års eller 10 000 mils garanti på hydraulsystemet.

Motorer och drivlinor

Redan från början stod det klart att projekt XB skulle utvecklas med avsikt att använda samma tvärställda 4-cylindriga vätskekylda radmotorer och drivlinor som Peugeot. För projekt XB var det initialt frågan om två bensinmotorer och en diesel (1,4-, 1,6- respektive 1,9 liters cylindervolym), men motorutrymmet anpassades för större motorer (och sedermera hittade även den lilla 1,1-litersfyran ner under huven). Motorerna för sågs med 4- och 5-stegade manuella växellådor, alternativt en 4-stegad automatväxellåda från ZF med ”lock up”-funktion på den högsta växeln.

Till instegsmodellen av XB valdes en XY-motorn från Peugeot 104 med motorblock och cylindertopp i aluminium och kapacitet på 1360

”Båda bensinmotorerna använde det så kallad ”Pulsair”-systemet för att minska utsläppen av kolmonoxid och oförbrända kolväten i avgaserna”

Den kantiga linjeföringen med en viss mjuk välvning mot vindrutan matchar exteriören som också blandar diskreta kurvor med uttrycksfulla linjer. Innerbackspegeln limmades fast i vindrutan istället för att skrivas fast i taket.

cm³ med sammanbyggd växellåda som låg i motorns oljetråg. Motorn cylinderbank lutade 72 grader bakåt för att minska höjden. Två versioner; 62 hk och 4-stegad manuell låda respektive 72 hk och 5-stegad växellåda. Motorn hade en enkel överliggande kedjedriven kamaxel, elektronisk tändning och 2-stegs choke och Solex-förgasare med varmluftsåterföring. Motorn levererades från Société Française de Mécanique som ägdes gemensamt av Peugeot och Renault. Därför återfanns denna motor även i Renault 14.

Till förväntad volymsäljare valdes XU5-motorn som var under utveckling och som skulle användas tills amtliga mellanklassbilar och prestandaversioner av småbilarna inom Peugeot-Citroën. Cylindervolym på 1580 cm³ och en effekt på 90 hk och försedd med förgasare från Weber. Även denna motor hade block och topp av aluminium och våta gjutjärnsfoder. Installationen gjordes med 30 graders tiltning bakåt. För att minska vibrationer hade vevaxeln försetts med balansvikter. Förutom att denna motor generellt var mer tystgående än XY-motorn tack vare särskild utformning av gren- och avgasrör så arbetade kylarfläkten i två hastigheter för att minska oljud. Elektronisk tändning och varmluftsåtermatning tillämpades. Till XU-motorn kopplades en 5-stegad manuell växellåda (BE1) i linje med motorn. Även denna enhet var nyutvecklad och fick ett synnerligen kompakt mått tack vare att man reducerat avståndet mellan primär- och sekundäraxeln, liksom utrymmet mellan driven och växellådshusets gods. Växellådan kunde demonteras med motorn kvar i bilen.

Båda bensinmotorerna använde det så kallad ”Pulsair”-systemet för att minska utsläppen av kolmonoxid och oförbrända kolväten i avgaserna. Frisk luft pumpas in i avgasgrenröret, invid mynningen av topplockets avgaskanaler. Genom att friskluften kommer i kontakt med de mycket heta avgaserna åstadkoms ytterligare en förbränning av kolmonoxiden och kolvätet. Därtill leds en mindre mängd av avgaserna tillbaka till insugningsröret via EGR-ventilen under vissa belastnings- och varvtalsförhållanden för att reducera kvävgashalten. Sverige och Schweiz hade samma avgasnormer vid denna tid; om Frankrike påstods det att landets biltillverkare inte såg sig ha några problem med bilavgaser: ”Vi släpper ut dem genom ett rör baktill”.

Båda motorerna fick förlängd serviceintervall till 2000 mellan varje tillfälle, med oljebyte vart 1000 mil. En kuriös detalj är att bränsletankarna var olika stora; till 1,4-litersmotorn användes en tank på 44 liter, och de övriga versionerna använde tank på 52 liter.

Som dieselalternativ valdes sugdieseln XUD9



med en kapacitet på 1905 cm³ och effekt på 65 hk som tagits fram i samarbete med dieselspecialisten Ricardo (förkammararens utformning) som redan på 1930-talet försåg Citroën med dieselmotorer till sina personbilar. Motorn sattes samman i Citroëns motorfabrik i Trèmerie och var förhållandevis lätt; 157 kg, och skulle visa sig vara synnerligen driftsäker om den underhölls rätt. Den installerades med 30 graders lutning bakåt.

Fransk eller italiensk interiör?

Precis som för exteriören lät Citroënledningen till projekt XB ta in olika förslag på utformning av bilens inredning. Även Peugeots designers blev involverade. 1980 fick dock Citroën en ny designchef, Trevor Fiore, som fick i uppdrag att återvitalisera märkets designavdelning. Fiore var särskilt förtjust i den moderna ”digitala stilen” som manifesteras bäst i hans konceptbil KARIN med hastighetsmätaren i form av en digital pyramid. Michel Harmand – som skapat de flesta instrumentpaneler till Citroëns bilar under det sista årtiondet – och hans team presenterade två förslag. Det ena var influerat av KARIN med drag hämtade från CX. Det andra förslaget gestaltades i en mer vertikal instrumentbräda med reglagen utskjutna på smala konsoler mot rattens yttersida med syfte att uppnå samma ergonomi som för CX-ens satelliter.

Det sistnämnda förslaget påminde om den layout som Stile Bertone föreslog. Men Bertone lät göra instrumentpanelen över passagerarens

CX fick stå som förebild när Citroëns konstruktionsavdelning skapade stolarna. Avsaknaden av spakar för blinkers och ljusomkopplare väckte naturligtvis uppmärksamhet hos den oinvigde. Men de som vande sig vid systemet – och det gjorde man snabbt – älskade layouten.

”Fåtöljfyndringen” togs bort och ersattes med formgjuten plast och skumgummi. Resultatet blev att tidigare Citroën-ägare upplevde de nya stolarna som hårda”

sida mer sluttande vilket gav ett luftigare och ljusare intryck. Bertone lyckades också integrera ”satelliterna” för blinkers och ljusomkopplare bättre. Båda reglagen manövrerades med knappar istället för spakar. Instrumentgruppen i Bertones förslag var också bredare. Man hade också låtit ”badrumsvågen” komma till heders igen! Som kuriosas kan nämnas att Bertones formgivare placerade nio knappar i den en-ekrade rattens nav för styrning av olika funktioner. Detta gick dock inte i serieproduktion förrän hos XM 1989. Men i övrigt utföll domen till Bertones fördel och Citroëns designteam fick omsätta förslaget till XB:s slutgiltiga interiör. Varvräknaren utformades genom en serie små fyrkantiga gröna lampor som tändes en och en för vart 200 rpm som motorvarvet ökade. ”Art for the art’s sake” var faktiskt inte alls tabu hos Citroën!

Förutom kravet på att XB skulle attrahera nya kundgrupper och därför fick en mer konventionell layout både interiört och exteriört prioriterade Citroën komfortfaktorn ombord. Särskild vikt lades vid arbetet med stolarna som hade en ny uppbyggnad som både minskade antalet delar. ”Fåtöljfyndringen” togs bort och ersattes med formgjuten plast och skumgummi. Resultatet blev att tidigare Citroënägare upplevde de nya stolarna som hårda! Men förutom att göra stolarna enklare att tillverka så var syftet också ergonomiskt, och stolarna erbjöd bättre stöd för den sittande, och ökad komfort genom tiltningsfunktion. »



Den låga midjelinjen på bilen och högt tak medgav generösa glasytor runt om som gav kupén en luftig känsla. Och känslan bekräftades genom måttet mellan dörrarnas insidor; mellan framsätet var bredden 1 400 mm i armbågshöjd (och 1 350 mm för baksätespassagerarna). För klimatet ombord försågs bilen med en ventilationsanläggning med kapacitet på 480 liter/timma. Vilket innebar att all luft i bilen teoretiskt sett kunde bytas ut på 15 sekunder!

Stor satsning på säkerhet

Under utvecklingsarbetet konsulterades den medicinska fakulteten i Marseille som hade specialistkunskaper på trafikskador. Syftet var att låta säkerhetsarbetet ta en vetenskaplig approach och förstå hur skador uppstår vid olyckor. En elementär åtgärd var att ersätta hårda material med dito material som är eftergivliga, till exempel mjukare plast i paneler och dekorer. XB försågs också med en delad rattstäng för att förhindra inträngning i kupén vid kollision. En säkerhetsvinst fanns i grundkonstruktionen med att motorn och drivlinan var tvärställd, men samtidigt fick torpedväggen utformas så att den distribuerar krockvåldet över en större area.

Eftersom framdelen av XB konstruerats för att distribuera krockvåldet vid frontalkrock neråt mot karossens botten skulle det krävas kollisioner i högre hastighet än 50 km/h förrän man kan tillgodoräkna den limmade vindrutans inverkan där den förstärker det avsnittet av karossens vridstyvhet med 25 procent.

För sidokrockskyddets skull ökades dimensionen på B-stolpens nederdel och framsätena försågs med en skyddande platsarg läns stolens yttersida. För fotgängarskyddet innebar motorhuvuven av plast att en stor del av våldet mot huvudet absorberades av den förhållandevis mjuka men splitterfria huvuven. Det var också fördelaktigt att motorn lutats bakåt för att ligga så långt från stötfångaren som möjligt.

En annan viktig säkerhetsdetalj var att anordna bilbältets fäste i stolen för att hålla det på samma avstånd oavsett i vilket läge

”En viktig säkerhetsdetalj var att anordna bilbältets fäste i stolen för att hålla det på samma avstånd oavsett i vilket läge stolen befann sig”

stolen befann sig. Lastsäkerheten ägnade man också en tanke åt; i vanligt läge doldes bagaget av en kraftig hatthylla (som följde med bakluckan upp vid öppning). Med baksätet framfällt kom den uppfällda sittedynan att bilda ett lastförskjutningskydd framåt.

Utrustningsspecifikationer fastställs

Beroende på utrustningsnivå innehöll instrumenteringen förutom hastighetsmätaren: varvräknare, klocka, tripp- och kilometermätare, elektronisk oljenivåmätare och varningslampor (för bränslenivå, laddning, park-, hel- och halvljus, bakruteuppvärmning, hydraultryck och bromsvätskenivå, varningsblinkers, choke, slitna bromsbelägg, öppna dörrar).

Säkerhetsutrustningen omfattades av dimbakljus, backstrålkastare, avbländbar inre backspegel, barnsäkring av bakdörrar, rullbälten, nackskydd fram som standard (nackskydd bak tillval). Övrig utrustning i standardutförandet var inifrån justerbara backspeglar, fällbart helt baksäte och för den svenska marknaden elvärme i framstolarna. De högre utrustningsnivåerna inkluderade centrallås, elektriska fönsterhissar, tonade rutor, solskyddsgardin för bakrutan, mörkfärgad plexiruta i bakre hörnstolpen, tiltbar förarstol, mittarmstöd i baksäte, bakrutetorkare med spolning. På tillvalssidan fanns vid premiären elektriskt soltak och servostyrning.

Förebilden från Simca

En faktor som för tillfället komplicerade bilden för den blivande bilen i projekt XB var att Peugeot köpte Chryslers europeiska division hösten 1978, däribland det franska bilmärket Simca som hade den under 1975 introducerade familjebilen 1307/1308/1309 (sista siffran står för skatteklass CV), vilken erövrade utmärkelsen ”Årets bil i Europa” 1976 (det vill säga året efter att Citroën

Tack vare den tvärställda motorn och framhjulsdraft samt hjulen placerade förhållandevis långt från varandra var Citroën BX hade den innerutrymmen värdig större bilmodeller, men med ett pris som matchade konkurrenternas mindre modeller.

CX vunnit samma utmärkelse). 1980 uppdaterades denna bil till Talbot 1510, vars påkostade version SX hade lättmetallfälgar, farthållare servostyrning och färrdator. Talbot 1510 var en 5-dörrars halvkombi och sannolikt en förebild för Peugeot/Citroën när man började utveckla XB, inte minst med tanke på dess dimensioner. Syftet med uppköpet av Chrysler Europe (för 1\$) var att göra PSA till Europas största biltillverkare och kunna utveckla sig till en global aktör. När Roy Axe's eleganta familjebil hamnade i samma affärsplan som Citroëns XB-projekt var det uppenbart att PSA inom några år skulle stå med två stycken



På Genève-salongen 1987 visade Heuliez också en lösning med två bakåtvända barnsäten i en vanlig BX break.

FOTO: HEULIEZ



På bilsalongen i Genève 1987 presenterade Group Heuliez Automobiles och France Design en tredörrars variant av BX break under namnet Dyana. Med denna modell ville Heuliez faktiskt dra paralleller till Honda Accord Aerodeck och Volvo 480! På Dyana var framdörrarna bredare än på berline-modellen och framsätenas ryggstöd kunde fälla framåt för entré till baksätet.

Heuliez presenterade på bilsalongen i Genève 1987 en ”mycket lyxig” version av BX break, baserad på en BX TRS, som de kallade Buffalo. Den var utrustad med tonade fönster, elhissar fram och bak, radio och kromade rails på taket. Interiört var säten och delar av dörrpanelerna klädda med buffelskinn och exteriört var den röd.



FOTO: HEULIEZ

snarlika 4,25 meter långa ”7-dagar-i-veckan”-bilar i halvkombiformat. Simcan hade dessutom blivit en succé när den lanserades i Frankrike (fast däremot gick det svårare i Storbritannien där bilmköparna föredrog 4-dörrarssedaner), även om försäljningssiffrorna började sjunka efter Peugeotts övertagande (och en bidragande faktor kan vara att man lät stänga ner en stor del av Simcas bilhallar av besparingsskäl eftersom köpet av Chrysler Europe innebar att man övertog en förlustaffär som nästan ruinerat Chryslerkoncernen).

”Vid det här laget förstod ledningen för Peugeot att det var ett misstag att ta över Chrysler Europé”

En 4-dörrarsversion av Talbot 1510 togs fram och lanserades som Talbot Alpine (vilket var det ena av blott två projekt som Chrysler Europé hade haft på gång innan PSA tog över). Vid det här laget förstod ledningen för Peugeot att det var ett misstag att ta över Chrysler Europé, och man hade inga resurser att utveckla de tre bilmärkena för att kunna behålla sin dominerande position på den europeiska marknaden. Kraftfulla besparingsåtgärder skapade dessutom dålig publicitet. Exakt vilken strategi man lade upp planen för är



inte känt, men något projekt initierades aldrig hos Talbot för en framtida ersättare till 1510-modellen, utan istället lades energin på att omvandla en Peugeot 104Z till Talbot Samba och sätta projekt C6 i serieproduktion med motorer från Peugeot 505 och 604. Det fanns en möjlighet att XB med konventionell fjädring hade kunnat ligga till grund för en 4-dörrarsversion med Talbot-grill. Men istället satsade man på ett derivat till blivande Peugeot 205 som enligt planerna skulle lanseras som Talbot Arizona. Men som historien utvisat lades Talbot ner och Arizona blev Peugeot 309. Under alla omständigheter var det en viss turbulens inom PSA-koncernen under de sista åren av projekt XB utveckling. Sannolikt räknade Citroën med att locka till sig många kunder från Talbot (som också använde en en-ekrad ratt i sin 1510), vilket ju varit den ursprungliga avsikten när projektet inleddes.

Projekt XB blir Citroën BX

Med grönt ljus för projekt XB – och med potential att ersätta Talbot 1510 – gavs karossmakaren Heuliez uppdraget att utveckla och även förbereda tillverkning av en kombiversion av XB. Heuliez var en mångårig partner till Citroën, ända sedan 1930-talet, och hade förädlat många specialversioner av märkets personbilar, men var också en partner på lastbilssidan där Heuliez bland annat byggt linje- och turistbussar på Citroëns lastbilschassin. Heuliez hade bland annat byggt den AMI-baserade sport-coupén M35 (med wankelmotor och gasvätskefjädring) och senast lyckats ge den förr så svårsålda Citroën Visa en ny design som belönades av kunderna genom bättre försäljningsstatistik. Citroën övervägde också att låta XB ligga till grund för en 3-dörrars coupé, och här lämnade både Heuliez och Bertone förslag som dock aldrig blev förverkligade.



BX 19 RD på camping-tur

”Premiären av nya Citroën BX var en fest både bildligt och bokstavligt, och signalerade en pånyttfödelse av märket. Men det var också en revansch för fransk bilindustri som haft sina motgångar efter alla oljekriser”

Den 2 oktober 1982 höll Citroën en offentlig presentation av sin nya familjebil BX under Eiffeltornet i Paris. Det var en stor händelse, livligt uppmärksammat av både motortidningar men också av dagspressen och TV. Men vi backar bandet en bit för att redogöra för det sista skedet av projekt XB.

I december 1981 var man helt klara med XB:s slutgiltiga design. Arbetet med att bygga om och bygga till fabriken pågick och skulle faktiskt fortsätta ända fram tills slutet av nästa semester året därpå. Citroën lät nu genomföra sin sista marknadsundersökning innan förberedelserna för lanseringen påbörjades. Man ville försäkra sig om att man positionerat den kommande modellen rätt på marknaden. Svaret blev mycket positivt, i synnerhet under klinikvisningarna i Velizy (där den slutgiltiga BX ställdes jämte Citroëns eget designförslag). Den nya cittran – för det kunde man inte dölja för den intervjuade klinikpanelen – uppfattades som modern, dynamisk och dess design gav märket en ny vitalitet. Citroënledningen kunde andas ut; man behövde inte ge sig på några kostsamma och tidsödande ändringar i sista minuten.

Marknadsavdelningen skapade tre olika utrustningsnivåer, vilka kunde kombineras med de olika motoralternativen (minus den högsta utrustningsnivån som inte kunde kombineras med den minsta motorn), benämnda som ”E”, ”RE/RS” och ”TRS”. I själva verket tillkom en fjärde utrustningsnivå som var så ”basic” att den modellen varken fick ett nummer eller sifferbeteckning utan kallades kort och gott för ”BX”.

Citroën BX hamnade i det som branschfolket då benämnde som marknadssegment M2, och som idag efter beslut av EU-kommissionen kallas C-segmentet, vilket 1981 utgjorde 24,5 procent av alla sålda bilar i Europa. Citroën uppskattade att ungefär 60 procent av BX-modellens köpare skulle komma från andra märken, vilket sedermera visade sig inte vara så fel gissat.

Självförtroendet hos Citroën genomsyrade den marknadsföringsstrategi som lades upp av reklambyrån RSC&G. Premiären av nya Citroën BX var en fest både bildligt och bokstavligt, och signalerade en pånyttfödelse av märket. Men det var också en revansch för fransk bilindustri som haft sina motgångar efter alla oljekriser. Man visade att det trots allt var möjligt att bygga en ekonomisk och bränslesnål familjebil.

Marknadsföringen för BX styrde genom RSC&G:s försorg bort från den gamla traditionen att i sin reklam fokusera på en enskild detalj som målades upp som fordonets starkaste fördel, och istället visa BX som helhet i olika sammanhang placerad i situationer eller miljöer som mål-



grupperna kunde identifiera sig med eller ännu hellre känna längtan till.

Men reklamkampanjen började innan täckelsen fallit. Redan under de sista semesterveckorna började reklambyrån publicera annonser som meddelade att Citroën skulle presentera en helt ny bil, men utan att visa några fotografier. På detta vis skapades en nyfikenhet och förväntan hos publiken. En vecka senare visades BX upp i televisionen. Lanseringsfärgen på bilen var röd. ”Kärlekens färg”. En färg som visade på intensitet. I TV-reklamen visades BX till tonerna av Julien Clerc’s ”J’aime, j’aime, j’aime” medan kameran följde bilen under dess färd längs havsstranden.

Naturligtvis formulerades liknande budskap i reklamen för BX runt om i Europé, om än med en viss diversion för olika marknader. I Italien löd reklamens slogan ”Sono BX, facile amare” vilket undertecknad tror betyder någonting i stil med ”jag är BX, jag är lätt att älska”. I Spanien slog man också an den franska tonen genom att exponera den röda BX på stranden vid havet, men här i sällskap med vildhästar. I Storbritannien gjorde man ett stort nummer av fördelarna med att äga just en BX, i synnerhet utifrån dess servicevänliga uppbyggnad genom one-linern ”Loves driving, hates garages”. Men efter 1986 harmoniserades Citroëns reklam över hela Europa.

Citroën BX hittar till Sverige

Svenska motorjournalister har ofta haft ”lite svårt” för Citroën, i synnerhet innan BX lanserades i vårt land. Skulle den nya modellen bota deras trångsynthet?

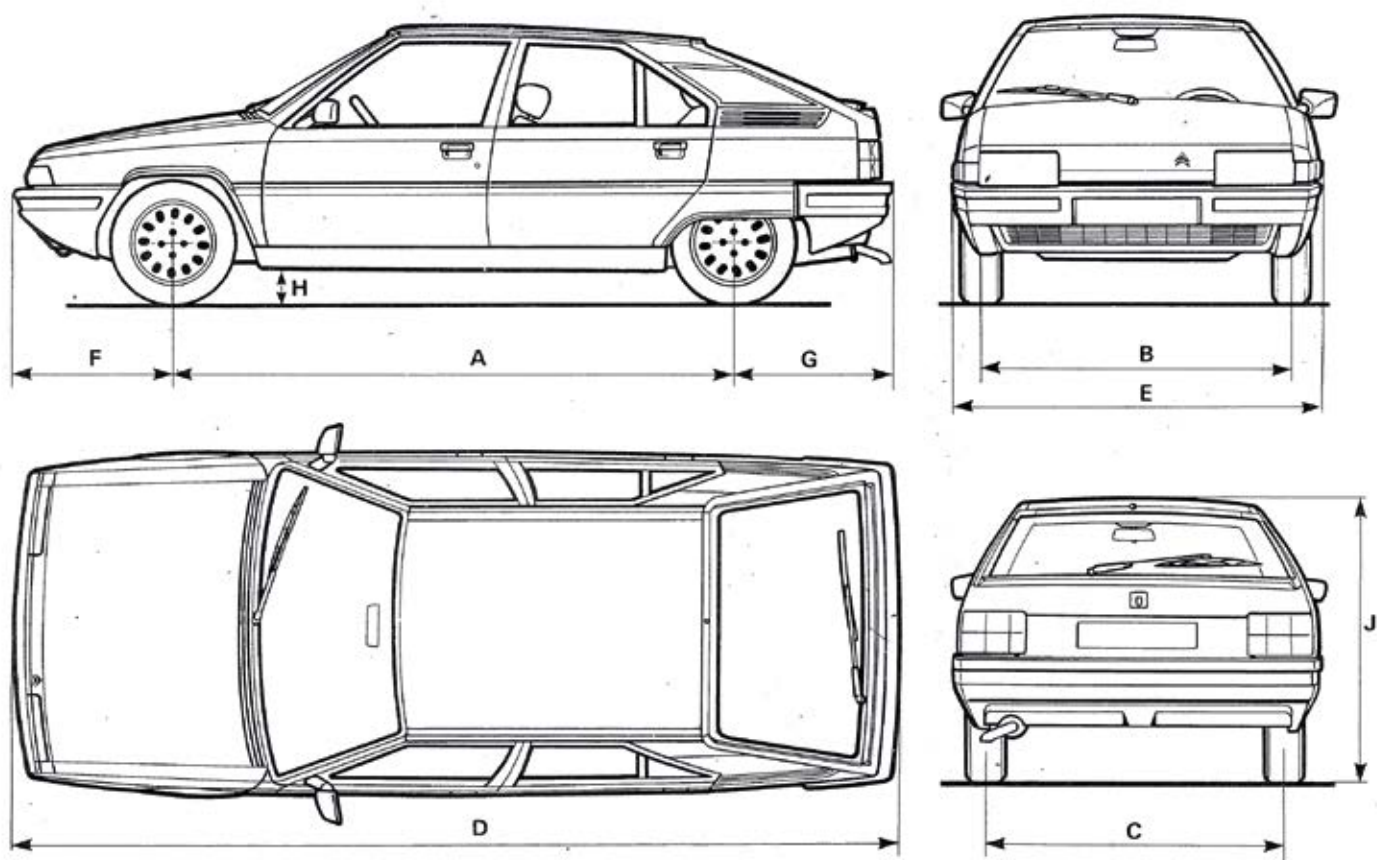
Citroën BX i sin röda lanseringsfärg som skulle väcka kundernas åtrå. Under de första åren kopplade man i marknadsföringen bilen till havsnära eller andra naturmiljöer.

”Benutrymmet var gott och soffan skön att sitta i. Så sades också om de skålade framstolarna”

Hos Citroën var man inte sena med att tala om att förarmiljön i nya BX medvetet utformats för att även den som inte var van vid märkets särarter skulle trivas bakom ratten. Och fastän Citroën vågat sig på att behålla sina ”satelliter” vid ratten ansåg många annars kritiska motorjournalister att denna layout var bra eftersom reglagen på detta sätt var åtkomliga utan att föraren behövde ta handen från ratten. En kritik var dock att hela ratten och därmed reglagen var alltför lågt placerade, till och med farligt nära knäna. Man var inte heller förtjusta i den ensamma torkararmen som lämnade stora osvepta ytor i de övre hörnen av vindrutan – rent av i ögonhöjd på föraren. Framåtsikten kritiserades eftersom A-stolpen var bredare; nu trettio år senare framstår denna som ovanligt tunn på BX. I baksätet noterade journalister att det sluttande taket stal plats för baksätespassagerarnas huvuden. Men benutrymmet var gott och soffan skön att sitta i. Så sades också om de skålade framstolarna. Vad gällde bilens köregenskaper kunde biljournalisterna förnöjt konstatera att långa landsvägsturer inte ledde till trötthet. 1,6-litersmotorn beskrevs som dragstark samt tystgående. I undanmanöverprov följde bilen spåret bra med hjulen, men karossen upplevdes ändå som ”vickig” på grund av den mjuka fjädringen. Vissa förare ansåg också att det var svårt att dosera bromsarna exakt, i synnerhet på halt väglag. Den lättväxlade växellådan till 16 RS/TRS fick högt betyg i biltesterna.

Lanseringen av Citroën BX i Sverige dröjde i över ett år; först i februari 1984 kom den till de svenska återförsäljarna (i fabriken började de





svenska bilarna byggas i oktober 1983). När BX introducerades i Sverige – under generalagentens slogan ”Nästan som en vanlig bil” – erbjöds versionerna BX16 RS, BX16 TRS och BX19 TRD (diesel). TRS och TRD var modellerna med högst utrustningsnivå, innehållandes bland annat centrallås, el-fönsterhissar, tonade rutor och bakrutetorkare, med mera. RS-versionen saknade denna utrustning och utmärktes exteriört av en helt lackerad C-stolpe istället för plexirutan. Fördröjningen var BX svenska lansering var avsiktlig eftersom generalagenten ville ge fabriken tid att åtgärda uppdykande barnsjukdomar på den nya bilen. Men biltidningen Vi Bilägare kunde notera att Citroën inte varit helt färdiga med att konstruera bort barnsjukdomarna när redaktionens BX 16 TRS med registreringsnummer DOR279 levererades som en av de första BX:arna i Sverige i april månad: ”Det elektriska i bilen var sorgebarnet i början. Än brann det här och än brann det där och bilen luktade brandplats länge. [...] Efter byte av några kabelhärvor vid ett par tillfällen var dock allt frid och fröjd. Nästa stora problem var lyktorna som var otäta. Fukt och vatten trängde in och fördärvade ljusbilden totalt. Strålkastarinsatserna fick bytas flera

gångar under första året – garantiåret. Efter att fabriken garanti gått ut hände, konstigt nog, inget mer med kabelhärvor eller strålkastarinsatser”, summerade Torsten Björklund efter Vi Bilägares innehav av bilen efter 9 500 mil. Han skrev också att ”de som idag kör en BX har svårt att tänka sig ett annat märke. Så var fallet även med Vi Bilägares chaufförer som efter vardera något år med bilen tyckte att det var svårt att skilja sig från den, trots dess fel och brister. Den hade charm.”

Kvalitetsarbetet

Hos Citroën tog man kvalitetsproblemen på stort allvar. Man hade redan implementerat en kvalitetsfilosofi i BX-fabriken där allt större ansvar på utfört arbete lades på de enskilda montörerna samt upprättade ett system för egenkontroll som till viss del ersatte eller kompletterade efterkontrollen. Avsikten var att montörerna i alla led skulle ”göra rätt från början” istället för att felen skulle åtgärdas i en senare fas, i värsta fall som ett garantijobb på bilverkstad. I gengäld kunde man reducera efterkontrollen vilket innebar en besparing. Efter något år genomfördes en omfattande

”Avisikten var att montörerna i alla led skulle ”göra rätt från början” istället för att felen skulle åtgärdas i en senare fas, i värsta fall som ett garantijobb på bilverkstad”

kvalitetssatsning i samtliga Citroëns anläggningar, en operation döpt till Plan Mercure där organisatörerna hämtat inspiration från den japanska bilindustrin.

Varken Citroëns marknadsavdelning eller konstruktionsavdelning lutade sig bakåt efter att nya BX mött publiken vid bilsalongen i Paris och därefter kommit ut hos försäljarna. Man var egentligen bara halvvägs; fler versioner återstod att utveckla och lansera, och man skulle dessutom hålla BX-serien i liv i minst åtta år innan en ersättare skulle kunna komma ut på marknaden (det tog nio år innan ZX lanserades, och elva år innan det var dags för BX:ens formella ersättare, Xantia).

De befintliga modellerna uppdaterades löpande och fler kom till, och därtill uppgraderades bilens teknik år från år. Redan under tiden mellan presentationen under Eiffeltornet 1983 och den svenska lanseringen hade till exempel 1,6-litersmotorn erhållit ytterligare 2,5 hk! Denna biografi över BX övergår nu till att redovisa modellens utveckling och den historien berättar vi i nästa nummer ■

tekniska data

BX 1982

MÅTT:	METER
A: Axelavstånd	2,655
B: Spårvidd fram	1,410
C: Spårvidd bak	1,354
D: Total längd	4,230
E: Total bredd	1,660
F: Främre överhäng	0,822
G: Bakre överhäng	0,753
H: Markfrigång normal	0,160
J: Total höjd normal	1,358

Bagageutrymme: 444 dm³ under hatthyllan; 907 dm³ nedfällt baksäte under sidorutor; 1402 dm³ totalt lastutrymme till tak.

VIKT:	KILO	KILO
	BX14	BX16
Vikt utan last, körklar	900	950
– därav på framaxel	543	577
– därav på bakaxel	357	373
Totalvikt	1380	1430
Max släpvagnsvikt	1000	1100
Max tågvikt	2380	2530
Max taklast	75	75

I Autogörial 224 från 2008 läste vi om hur Tim Skillgate importerade en BX från 1983, den första årsmodellen som aldrig kom till Sverige. Här kommer fortsättningen på historien.

TEXT THOMAS CARLSSON FOTO TIM SKILLGATE

Sveriges äldsta BX

MITT MISSBRUK AV Citroëner tog sin början 1981 då jag som 22-åring hamnade i en ny familjekonstellation. Min svärfar to be var citroënfrälst och bensinstationsägare med egen bilverkstad, vilket i alla fall då var en fördel när man körde Citroën. Under de första åren passerade otaliga cittror revy, det var paddor, CX, GS en masse, men även AMI, 2CV och Dyane.

1984 hade jag blivit befördrad på jobbet, flyttat ihop med min blivande fru något år tidigare och fått en stabil ekonomi. Givetvis skulle vi ha en ny bil, med betoning på ny! En Visa eller en GSA direkt från Zetterbloms i Norrköping hade vi bestämt oss för.

En provkörning kan aldrig ju skada

När vi provkörde Visan konstaterade vi att den var alltför liten, men GSA:n kändes ju ganska hemtam trots att instrumenteringen var lite udda, även för en van citronist. Som alltid vid bilaffärer, sa vi till bilsäljaren att vi skulle tänka på saken och komma tillbaka, och han kontrade med att säga: Innan ni går tycker jag ni ska prova BX, den är helt nyhemkommen. Då den kostade 10 000 mer än GSA så var det ju egentligen inte

”Känslan att sätta sig bakom ratten igen efter två månader och dessutom i en BX var snudd på euforisk och hemresan gick som en dans”

Förklaringen till att den gamla bilen är så rostfri; den har rullat i Frankrike större delen av sitt liv

aktuellt, men en provkörning kan ju inte skada.

Efter mindre än tio minuter var det kört, det var en BX vi skulle ha och efter lite funderande och ett telefonsamtal till banken så beställde jag den enda bil jag köpt ny för egna pengar, i maj 1984. Bara några veckor senare kunde jag hämta ut en röd BX 16RS, med registreringsnummer FUR 213. Den bilen gick sedan som familjebil fram till 1988.

Ett nytt hem för Madam Blå

Precis 20 år senare dök det upp en annons på Citroënakuten, Tims gamla privatimporterade BX, Madam Blå, sökte ett nytt hem. Den låg ute i flera veckor utan att någon nappade, och jag var själv inte så intresserad till att börja med. Jag var då utan körkort några månader på grund av lite för tung gasfot. När jag surfade runt lite hittade jag Tims beskrivning när han köpte och hämtade bilen i Frankrike, hur han fick den registrerad som en 1983 års modell, det vill säga det här var ett stycke bilhistoria i sig.

Euforisk känsla

Intresset var nu väckt, och min vana trogen mailade jag säljaren och sa att jag köper den osedd. Nu var det bara hämtningen kvar men eftersom vi skulle flyga på semester från Göteborg, och mitt körkort skulle vara giltigt samma dag som vi kom tillbaka, så var det enkelt att ta tåget till Skövde från Götet och sedan köra de 15 mil till Finspång. Känslan att sätta sig bakom ratten igen efter två månader och dessutom i en BX var snudd på euforisk och hemresan gick som en dans.

Bilen användes sedan tills vintern kom då den ställdes undan för förvaring. Den saknar helt synlig rost men har några småskavanker i plåten. Planen är att åtgärda dessa och sedan kosta på en lack. Den står idag i ett garage i Västerås tillsammans med en GS Break, en CX Break, en CX Gti och en DS21 Pallas -67. En gång i månaden startas alla bilar upp och motioneras i hydrauliken så att de hålls i trim tills tid och lust finns att ta upp bilhobbyn på allvar igen. ■



Dessa foton är tagna medan Tim fortfarande ägde bilen.



Satelliten till vänster om ratten. Bekväm när man vant sig.



Den första instrumentpanelen, ganska spejsad och med badrumsvåg.



Rena linjer, helt utan utsmyckande bjäfs.

DS för dyr? CX verkar för komplicerad? Men du är sugen på hydraulik, komfort och fransk design? Har du därtill goda minnen av 80-talet? Då är detta den rätta köpguiden för dig. I vår tidningskollega Citrophile läste vi denna berättelse av Roland Mausest om Citroën BX som entusiastbil. Vi tycker att det är en bra introduktion till BX som entusiastbil.

TEXT **ROLAND MAUSETH** SVENSK BEARBETNING **LORENTZ ÖSTERLING**

Fransk finesse till folket

MAN KAN PÅSTÅ att Citroën BX räddade Citroën på 80-talet, på samma sätt som GS gjorde det på 70-talet. Inte utan goda grunder: Det var en mycket populär familjebil med hög komfort, säkra köregenskaper, tuff design, goda utrymmen, bra bränsleekonomi och hög utrustningsnivå till ett förhållandevis lågt pris. Något av succén låg i att den hade så många skepnader – BX 14 för pensionärerna, BX 19 GTi och GTi 16 v för ungarlars-fartfantomen, BX 16 och 19 (gärna som Break) för familjen och BX TRD och TRD Turbo för pendlaren som lade vikt vid komfort och driftsekonomin.

Men det var alltid en massproducerad och rimlig bil, som konkurrerade med bland annat Ford Sierra, Peugeot 405 (som den delar många komponenter med) och Opel Ascona. Alla dessa (också BX:en) såldes i stora mängder, men de flesta är nu antingen upprostad eller helt nerkörda och därefter skrotade. En exklusiv bil är det värt att kosta på pengar även när det blir gammal, en bruksbil i mellanklassen har så litet restvärde att den skrotas så snart reparationskostnaderna närmar sig självvärdet.

”Allt” i ett litet stilfullt paket

Den som däremot värderar BX som en modern klassiker blir inte besviken. För som vanligt har Citroën laddat sin massproduktion med mer körupplevelse och flärd än vad konkurrenterna gjorde. BX är rätt och slätt en rolig liten körmaskin med utmärkt balans och, med de lite större motorerna, levererar den också prestanda i klass med sitt chassi. Vidare har den en komfort som ingen annan samtida bil har, bortsett från CX, och den har en fräck design som ångar 80-talsoptimism.

Visserligen är inte finish och byggkvalitet exakt på Mercedes-nivå; det knirkar och knakar i den äkta plasten och dörrarna slår igen med distinkt ljud som något från ett östblocksland. Men allt detta är glömt så snart du hittar en passande krokig landsväg.

”Det knirkar och knakar i den äkta plasten och dörrarna slår igen med distinkt ljud som något från ett östblocksland. Men allt detta är glömt så snart du hittar en passande krokig landsväg”

BX19RD, 1986.



För den som för första gången ger sig i kast med en hydraulisk Citroën som klassiker kan BX vara ett utmärkt val, därför att den tekniskt sett är något enklare uppbyggd än sina större syskon. Många delar är tämligen lätta att få tag i, inte minst på grund av släktskapet med Peugeot 405, och de flesta (gör-det-självmekaniker kan enkelt skruva på en BX. För att vara en 80-talsbil är BX också relativt bra rostskyddad, även om den har sina svaga punkter. Den är också mycket överkomlig i pris, även när det gäller exemplar som är välskötta.

I valet och kvalet

Historiskt sett är modellen indelad i serie I (1982 till 1986 års modell) och serie II (1987 till 1994). Den första har den klart roligaste interiören av de två med tydliga Star Trek-referenser och en variant av Citroëns klassiska hastighetsmätare i form av badrumsvåg, men det är mycket ovanligt att finna bra (eller dåliga!) exemplar till salu. Serie II är långt mer tillgängliga, men börjar också bli en sällsynthet i annonserna.



Rostskyddet blev något bättre från 1986 och ytterligare förbättrat från den sista serie II-faceliften 1989 och den generella kvaliteten ökade med tiden också på samma sätt.

Motormässigt finns BX med allt från 62 till 148 hästar bensen och 62 till 90 hästar diesel. För den som rynkar på näsan åt de mindre motorerna kan det vara värt att minnas att BX är en mycket lätt bil, från 885 till 1 040 kg i de mest vanliga varianterna. Allt från 1,6 liter/90 hästar och däröver förflyttar bilen suveränt så länge du inte har fullt lass och även de minsta 1,4-litervarianterna med 62 eller 72 hästar hänger med i trafiken acceptabelt, så länge du inte har tänkt dig köra förbi kön eller kör mycket på motorväg.

Underhåll viktigare än utrustning

De två mest attraktiva motorerna är BX 19 GTi 16 ventiler med 148 hästar och turbodieseln med 90 hästar – och bägge är nu mycket sällsynta att finna till salu. BX GTi 8 ventiler med 122 hästar är en bra kompromiss mellan prestanda och tillgänglighet och de dyker relativt ofta upp till försäljning. Men var observant på att många GTi och GTi 16 V kan ha en brokig karriär bakom sig med flera ägare, varierande omvårdnad och ihållande exponering för aggressiv körstil som då har slitit mycket på motor och hjulupphängning. Och andra sidan är det självklart frestande att de har hög utrustningsnivå med fyra elektriska fönsterhissar, ofta soltak, alufälgar, elektriska backspeglar (endast på vänster sida för 8 V), speciella veloursäten, invändig solavskärmning av bakfönstret etc. Och den stora feta 80-talsspoilern.

Men även de mindre motorerna levererades

BX16V, 1990. En bil för den fartglade ungarlaren.

BX19TZI Aut Break, 1991. Praktisk familjebil och lika praktisk entusiastbil.

i relativt påkostad utrustningsnivå som bland annat TRS, TRI och TZI. 1,6-litaren med 90 hästar är allra vanligast, bland annat därför att det på 90-talet såldes många BX Millesime specialmodeller med denna motor och i det närmaste med GTi-interiör/utrustningsnivå. En Millesime eller en 16 TRS är därför ett bra alternativ till dyrare modeller. De flesta bilarna med 16-motorer och däröver har också servostyrning. Kommer du över en BX 14 skall du inte förvänta dig att den erbjuder så mycket annat än till nöds metalllack, men i gengäld är det färre saker som kan gå sönder. Och med lite tur är den bara körd till och från polering varje lördag av sin pensionerade ägare och har mirakulöst undgått den klassiska





pensionärsbucklan på höger framskärm.

Det ”perfekta” BX-objektet har haft en ägare sedan ny som har gett den regelbunden service och tvätt samt kostat på den nya slitdelar och reparationer när detta har krävts. De flesta BX som har körts en bit har haft behov av att byta eller renovera de främre fjäderbenen på grund av läckage som till slut blivit akut.

Många har behövt byta bärmarslagren bak och inte sällan har det också funnits behov av att byta ut några hydraulrör på en nästan 30 år gammal bil som varit utsatt för norsk (eller svensk) vinter. Kamremmen skall också bytas på alla modeller, bortsett från de äldsta 1,4-litarna som har kedja (från 1989 ny motor med 75 hp och kamrem). Historik som visar att dessa och andra efterbehandlingar är gjorda är i praktiken mera värt en lite kvickare motor eller en högre utrustningsnivå.

Om säljaren dessutom har haft bilen i garage och till råga på allt bor i ett område av landet som är mindre utsatt för saltsörja är chansen stor att du står framför ett bra objekt.

Vad skall man titta efter?

Finishen ger en vink om allmäntillståndet, men säger långtifrån allt. På en röd bil bleks plaststöt-fångarna oavsett hur välhållen bilen är, men de kan lätt fräschas upp igen eller lackeras. Trots att den är en massproduktion levererades BX med sätesklädsel som tål mycket (gäller inte serie I). Även om resten av bilen är vanvändad kan de se ut som nya, speciellt det slitstarka tyget i GTi-interiören.

En bättre vink får du genom att titta på om plasten i interiören är mycket uppskrapad, om luckorna i mittkonsolen är lösa, om de två handskfacksluckorna sluter till ordetligt och om handtag och knappar fungerar bra. Plasten i en BX är hård och blir lätt repig och en bil där hela interiören ser välvärdad ut och ”som ny” är san-

BX Millesime, 1992.

Mycket utrustning för pengarna.

”Om säljaren dessutom har haft bilen i garage och till råga på allt bor i ett område av landet som är mindre utsatt för saltsörja är chansen stor att du står framför ett bra objekt”

nolikt väl omhändertaget av ägaren.

Leta också efter fel som tyder på dålig kontakt i elektriska komponenter som fönsterhissar, strömbrytare eller instrumentpanel. Frekvent i- och urstigning under vintern, med kondens och snö som följer med fötterna in, ger större påkänning på grund av fuktighet än vad franska elkomponenter är förberedda på att hålla ut i så många år.

Kupéfläkten är också en klassiker, här är det ofta kolen eller motståndet som går, men det kan också vara andra fel som till exempel svaghet i vridomkopplaren. En BX utan fungerande kupéfläkt är inte rolig att köra i kallt och fuktigt väder. Det är också bra att ha fungerande bränslemätare och belysning i instrumentpanelen.

Det bästa till ett rimligt pris

Rost då? BX-modellen är lyckligtvis väsentligt bättre än många konkurrenter från samma period. Motorhuv, baklucka, stötfångare och några andra karosseridelar är av plast, dörrar och framskärmar är galvaniserade. Likafullt kan en BX naturligtvis rosta.

På modeller före 1986 sker detta gärna i främre traversen (16- och 19-modellerna). På serie II är konstruktionen förbättrad på denna punkt. På alla modellerna kan det dyka upp rost i A-stolpen, i infästningarna på de invändiga framskärmar (ses inifrån motorrummet), under dörrarna, framdörrarnas övre gångjärn, bagagerumsgolv, i plåtförlängningarna mellan dörrtrösklarna och C-stolpen samt invändigt i bakskärmar.

Den sistnämnda rostfällan dyker gärna upp därför att slitna bärmarslager har medfört att bakhjulen ligger an och gnider mot insidan av skärmen när bilen är nedsänkt. Det är ännu ett skäl till att satsa på den bil där ägare nummer ett ständigt och troget har betalat för reparationer allt eftersom de blivit nödvändiga.

Det betalar sig, som alltid, att köpa det bästa exemplaren du har råd till. I detta fall har du troligen råd med det allra bästa exemplar du får tag på, för knappast någon BX är så dyr att den kostar över 20 000 kronor – de flesta kan fås för 0–10 000 kronor. Som med de flesta begagnade bilar kan du lätt köpa dig ett förbättringsbehov som kostar flera gånger bilpriset. Den riktiga ryggmärksreflexen är att lämna ett objekt som du inte är helt säker på och vänta tills något bättre dyker upp i trygg förvisning om att prismässigt gör du fynd i vilket fall som helst. För var får du annars så mycket körglädje, utrymme, komfort och 80-talskänsla till samma pris som en långfärdscykel?

Men vänta bara inte för länge: Om några få år är också de bra exemplaren troligtvis borta. Om du vill få en hydraulisk smak av 80-talet börjar jakten nu. ■



Bilden är ur den första broschyrdummin för Volvo 480.

Det blev aldrig någon Volvo Tundra. Det blev en Citroën BX istället. Hur kunde det bli så? Vi ställde frågan till Volvo.

TEXT: LORENTZ ÖSTERLING FOTO BERTONE

Volvo Tundra – som aldrig blev av



En tvådörrars BX? Nej, en Volvo Tundra.

BERTONE PRESENTERADE JU 1979 en konceptbil som de kallade Volvo Tundra. Vid den här tiden tillverkade Volvo mest stora bilar, alltså Volvo 240 och 260, men hade också den mindre Volvo 340 i programmet och hade därmed planer på att öka marknadsandelen i segmentet för mindre bilar.

Volvo hade redan samarbete med Bertone som hade skapat kupéversionen av Volvo 260 – Volvo 262C. Så för att se vad Bertone kunde hitta på fick de en plattform till Volvo 343 och uppdraget att visa en ny, fräsch mellanklassbil med hatchback. Resultatet blev Volvo Tundra.

Men det blev inte Volvo Tundra som sattes i produktion. Så småningom presenterades mellanklassbilar med ett helt annat formspråk och för första gången framhjulsdraft på Volvobilar – Volvo 480 och senare Volvo 440 och 460. Varför blev det så?

Vi frågade Volvo och senior designer Håkan Malmgren var med på den tiden och minns:

”Jag minns att vi hade den i visningshallen och att jag tyckte att den var ganska frän. Samtidigt minns jag också, att vi ju hade börjat skissa lite på det som sedan skulle bli Volvo 480 och 440

och det kändes ju inte så bra om man skulle välja att sätta Tundran i produktion istället. Då skulle vi ju inte ha någonting att göra! Det kändes lite som om det var någonting som katten hade släpat in. Jag tror inte att Jan Wilsgaard ville överlåta det roliga och spännande jobbet att designa en liten Volvo till Bertone. Den blev ju i alla fall en ganska tuff Citroën!” ■

Volvo Tundra skulle ha fått en ännu mer spejsad instrumentpanel än BX i sin första version.

