

Från ax till baguette

I förra numret av Autogöenial berättade Peter H Svensson historien om utvecklingen av Citroën BX. Här fortsätter berättelsen med hur BX utvecklades genom produktionsåren.

1983

Spanska marknaden

I april påbörjades tillverkning av BX för den spanska marknaden i Vigo, vilket gjorde denna anläggning till BX andra produktionsort.

I juli upgraderades BX 16 som fick 92,5 hk och även högre vridmoment. I Frankrike blev det möjligt att välja elmanövrerat soltak som tillval även för 14RE, 16RS och TRS.

I september lanserades dieselversionen av BX som BX19RD och BX19TRD.

1984

Modificeringar och uppgraderingar

BX Entreprise lanseras. Det rör sig om en kaross där baksätet ersatts med ett lastgolv (lastvolym upp till taket: 1 600 liter). Modellen lanserades först i Berlin-utförandet och senare som Break. Sålades i utförandena 14E, 16RS och 19D.

I juni lanserades BX16 med fyrstegad ZF-automatlåda som tillval till TRS. Fjärde växeln hade lock up-funktion (till Sverige först våren 1985). Momentomvandlaren levererades från Fichtel och Sachs. BX16-motorn fick ett modifierat svänghjul och förgasare för kick down-funktionen. Karossen tvangs också modifieras för att bära växelspaksfästet. Den korta motorhuv introducerades samtidigt. Samtidigt upgraderades motorns cylindertopp som nu gav 94 hk. Förgasaren fick även en 40cm³ stor vakuumbank på vakuumbdosan till chokens urmagringsanordning för att underlätta kallstarter; generalagenten föreslog även eftermontering till övriga 16-motorer.

För båda XU-motorerna (16 och 19D) ändrades motorfästena vilket påverkade utformning av

”För att matcha dess sportiga attityd fick den en konventionell cirkelformad hastighetsmätare”

motorblock, topplock, skyddskåpa och täckplåtar. En annan ej synlig förändring var att vevaxeln ej längre försågs med lös lagerring för centrering av växellådan, utan istället gjordes diametern i växellådans ingående axel grövre.

Oljesticksröret flyttades till uttaget för oljeut-sug (utförs vid oljebyte på verkstad för att slippa lossa oljepluggen).

I juli uppdaterades instrumentpanelen som försågs med två färgnyanser. Samtidigt lanserades BX 19 GT. Motorn var en XU9 med kapacitet på 1 905 cc och medelst en dubbelförgasare hade en effekt på 105 hk. Toppfart 185 km/h. Modellen hittade till Sverige våren 1985, då försedd med servostyrning som standard. För att matcha dess sportiga attityd fick den en konventionell cirkelformad hastighetsmätare. Fjädringen var modifierad för ett styvare skick.

I september försågs BX med grövre framhjulslager, från Ø 40 x 80 till Ø 42 x 82 mm. Även hjulnavet modifierades av denna anledning. BX 16 fick samtidigt en modifierad differential i växellådan. Differentialhus samt planetdrev anpassades för att ge plats åt en centreringsring. Samtidigt gjorde förändringar i satellitdrev.

BX 19 GT innebar att Citroën förstärkte sin nyerövrade sportiga image. Exteriört manifesterades GT-utförandet med integrerad vinge på bakluckan.



I oktober ändrades utförandet på den yttre fjädringscylindern och kolvstången.

Mot slutet av året hade fler modeller mot tillval eller som standard förses med hydraulisk servostyrning (förutom BX14).

1985

BX Leader introduceras



I januari lanserades specialmodellen BX Leader som tillverkades i en begränsad upplaga av 2 500 exemplar. Den var försedd med en 62-hästars BX14-motor. Karossen lackerades i två grå/gråbruna nyanser där den nedre dekoren hade namnet "Leader" på främre dörren.

I februari introduceras modifierade fjädringscylindrar; det övre hopfjädringsstoppet inne i cylindern ersattes av en plastbricka medan den undre styrningen ökat i höjd. Förändringen var föranledd av missljud som uppkom på grund av för stort spel.

Under året blev Bosch alternativ leverantör av delar för insprutningssystemet till dieselmotorn. Huvudleverantör var Roto-Diesel. Nya bränslespridare införs och produktionen av den gamla typen upphör. Eftersom den nya spridaren har en

BX 19 GT hade stor framgång på exportmarknaden inom EG.

annan flödeskapacitet skickas ett servicemeddelande ut om att alla spridare måste bytas till den nya typen även om bara en enda av den gamla är trasig.

Byte till ny typ av spegelglas och backspegelhus skedde också under modellåret. Tidigare hade hela backspegeln måst bytas om spegeln gått sönder. Spegelglas som leverats av Hohe kunde tas bort om separat från ram medan Britax speglar erfordrade att allt spegelglas slogs ut vid byte.

BX Leader blev en återkommande specialserie. Citroën kom att etablera en mängd specialserier som hjälpte till att skapa kontinuerligt intresse för modellen. Med BX Sport nafsade Citroëns mellanklassare på 200-strecket. Observera den annorlunda utformningen av det bakre hjulhuset

BX Sport

Citroën hade börjat så smått vinna framgångar inom motorsporten, bland annat rallyversioner av VISA. Baserad på BX 19 GT tog Citroën fram en specialmodell kallad BX Sport som presenterades i maj månad. I det här fallet rörde det sig om en civilversion av en rallybil som enligt planerna bara skulle byggas i 2 500 exemplar. BX Sport var allt annat än dekaltrimmad; under motorhuv sattes en av Danielson Engineering trimmad 19 GT-motor (kraftigare kamaxel; större ventiler) som med dubbla Solex 40-förgasare fick en effekt på 126 hk och toppfart på 195–200 km/h. Inredningen var exklusiv (levererad av Pullman)





och både fram- och bakspoiler hade anpassats för denna modell som försetts med öppna hjulhus bak. Frontspoileren hade integrerade dimljus som sedermera återanvändes i standardmodellerna. På bakluckan satt en extern spoilervinge av det slag som skulle komma på GTi-modellen. För att matcha motoreffekten fick BX Sport kraftigare krängningshämmare. Den blev med sin rika utrustning (servostyrning, el-hissar fram och centrallås) en succé och Citroën fick producera den i ytterligare två omgångar fram till 1987 (totalt byggdes cirka 8 300 exemplar). BX Sport var ändå dubbelt så dyr som BX instegsmodell. Den var också 10 000 francs dyrare än Golf GTI som kostade 81 000 francs.

Reklamfilmen för BX skulle med dagens moralistiska ögon kunna betraktas som sexistisk. Fast kanske på ett omvänt sätt. Medan reklamsnutten för 16 TRS slutade med att bilen övergav sin kvinnliga förare skutt ut i vattnet till den hårige smörsångaren. I reklamfilmen för BX Sport hamnar man återigen vid stranden efter en tur i 200 km/h på racingbanan utan några händer på raten (det du, farsan!). Fast här är den humoristiska knorren att racerföraren inte tagit med sig badbyxor utan får skyla sig med sin hjälm... Filmklippen finns på Youtube.

Världspremiär med BX Break

I juni modifierades hydraulvätskebehållarens ventilation vilket gjorde dess filter mer lättåtkomligt. Tillverkaren rekommenderade samma modifiering vid reparation av äldre bilar. Samtidigt återkallades ett stort antal BX-bilar för byte av strålkastarglas från Ducellier. För karossen noteras också en ändring som var genomgående för hela BX-programmet; den tidigare fastlimmade skenan som styrde sidofönstret blev istället fastpressat vid monteringen. Något senare ändrades hissmechanismen för bakrutan så att denna kunde sänkas ner helt.

I juli begick Citroën världspremiär med BX Break (kombiversionen av BX) i Frankrike.

Bakvingen på BX Sport återanvändes sedermera på BX GTi och ett antal specialmodeller.

Den rymliga och lasttåliga BX Break byggdes av Heuliez som även ansvarat för formgivningen av påbyggnaden.

Karossmodifieringen hade utarbetats av Heuliez men man behöll befintligt axelavstånd och byggde bilen med befintliga sidodörrar, men med förhöjt tak och ett större överhäng bak. Karosslängden ökade med 7 cm till 4,39 m. Med nedfällt baksäte fick man en lastlängd på 1 700 mm och en maximal lastvolym på 1 803 liter. Initialt lanserades den med 1,6-liters bensinmotor och 1,9-liters sugdiesel.

Samma månad modifierades dragningen av kylslangar till BX16 och BX19.

Också under juli månad introducerades en ny topp till XU9-motorn (använd i BX19 TRS); förändringen bestod i att förbränningsrummet fått ny utformning. Effekten var oförändrad 105 hk.

Hi-Tech-layout

I september modifierades från fabriken de elastiska länkarmarna för att möjliggöra en montering av en ny ledaxel med större diameter. Samtidigt tog man fram en helt ny framvagnsram i två olika utförande men där de koniska lagren tagits bort. Den ena framvagnen var avsedd för BX11 och BX14, och den andra framvagnsramen var avsedd för BX16 och BX19 (samt BX Sport). Samtidigt försågs alla BX utom BX14 och BX Sport med större gasklockor (500 cm³ istället för 400 cm³). Det framgår dock inte ifall krängningshämmarna modifierades i samband med detta.



Demonterad instrumentgrupp från BX Digit.

FOTO: WOUTER BREGMAN



En speciell nyhet lanseras i september: BX Digit. I en specialupplaga av 3 000 bilar baserade på BX19 GT har denna modell försetts med en ny instrumentgrupp med Hi-Tech-layout. Informationen visades i tre grupperade kvadrater med indikatorlampor till vänster, hastighetsmätare och varvräknare i digital layout i mitten och varningslamporna lokaliserade i höger grupp. BX Digit var en försmak av kommande standard i bilar, försedd med fjärrmanövrerat centrallås, färdator och en löstagbar kassetbandspelare från Pioneer. Tripp- och kilometerräknaren var dock analog och placerad på solskyddet ovanpå instrumentgruppen.

BX Leader succé

Specialmodellen BX Leader som lanserats tidigare under året blev en succé, och i september började Citroën att sälja en andra omgång i begränsad upplaga. Fast denna gång byggdes den i 5 000 exemplar som räckte lite längre.

Hösten 1985 introducerades BX14 med 72 hk i Sverige, försedd med femväxlad manuell låda och "portfölj"-utförande (efter hur växellådshuset delade sig vid demontering). Toppfart 163 km/h.

Under november månad reviderades bränslematarkretsen till både BX16 och BX19 i syfte att få till en standardisering mellan de olika motorerna. Bland annat övergick man till att ha samma dimensioner till ledningarna och dess anslutningar.

I december blev ZF 4HP14-automatlådan tillgänglig som tillval till BX19 TRD (endast Berlina). Denna version blev den första fransktillverkade personbilen som kombinerade diesel och automat.

I december genomfördes en omfattande modifiering av BX14-motorerna. Motorblocket fick nya fixeringsurtag för ramlagerskålarna, extra hål på anliggningsklackarna för vipparmsbryggans fästen, nya centreringsstift på motorblocket för topplocket, extra centreringsstift för vipparmsbryggans fästen; större diameter i hål för

BX 4TC tillverkades i enlighet med tävlingsregementet i två utföranden; en för gatukörning och en för tävlingsbruk. Montering skedde i Heuliez specialfabrik.

ventilkåpan (man använder M8-skruvur istället för M7). Högkvarteret meddelade att de gamla motorblocken med delar kommer utgå ur centrallagrets sortiment; därför måste verkstaden vid reparation anpassa det gamla blocket efter de nya modifieringarna. Detsamma gällde även för topplocket ifall en ny vipparmsbrygga skulle monteras.

1986

Fler versioner av BX Break

I januari förses samtliga BX16 och BX19-bensinmotorer med modifierade ramlager. Samma månad försågs samtliga bensinmotorer till BX med en ny tändfördelare (Bosch och Ducellier) där pulsgeneratorns motstånd sänkts från 1 100 Ohm till 320 Ohm. Det visade sig dock snart att den nya pulsgeneratoren kunde få startsvårigheter ifall batteriet var för dåligt laddat.

I februari presenterade Citroën fler versioner av sin BX Break (14E och 19D samt varubilsversioner Break Entreprise av densamma), av vilka ingen hittade till Sverige.

Från mars månad levererades BX16- och BX19-bensinmotorer med modifierad vevhusventilationskrets. Ventilkåpan försågs nu med en anslutningsstos. Tillverkaren rekommenderade att äldre motorer skulle förses med anordningen ifall motorn drabbades av oljeläckage på grund av övertryck (utpressade packningar) eller oljud från ventilsystemet.

I april modifierades växellådshuset för XU-motorerna (BX16, BX19, BX19 Diesel). Växellådshuset erhöll en ny utformning varvid urtappnings- och nivåkontrollplugg tagits bort. Istället skall hela enheten växellåda och differential tömmas genom pluggen på differentialhuset. I oktober revideras växellådshuset igen; då försågs plåtlocket med en plugg över femmans drev, i vilken påfyllning och inspektion skulle utföras i växellådan. Den nya pluggen satt åtkomlig bakom ett >>

plastskydd i vänster främre hjulhus (samma som på BX med automatlåda).

Ledningen för Citroën hade beslutat sig för att som ett led i marknadsföringen och produktutvecklingen satsa på motorsport, och man avsåg att börja tävla inom grupp B i rallymästerskapen. Dock sade reglerna att tävlingsbilen måste baseras på en standardiserad bil som byggts i minst 200 exemplar. Citroën Competition (avdelningen för motorsport hos Citroën) lät under konstruktionschefen Guy Verriers ledning ta fram två serier; BX 4 TC för civilt bruk (lanserad redan i november 1985) samt BX 4 TC EVO för de livsfarliga rallyspåren. Motortekniskt gjorde man ett stort språng framåt.

Fabrikationsfel

En turboladdad (Garrett) rak bensinmotor på 2 142 cc (från Peugeot 505 Turbo, men härkomst från Chrysler 180) med K-jetronic insprutning från Bosch gav 200 hk som fördelades genom en femväxlad manuell låda från SM ut till de fyra hjulen. Toppfarten uppskattades till cirka 220 km/h och accelerationen var 0–100 km/h på 7,5 sek. Bakom den tre-ekrade läderklädda ratten kunde man förvill sig på de sju olika instrumentvisarna och en uppsjö av varnings- och indikatorlampor som krävde sin pilot för att kunna avläsas korrekt. Trots att BX 4 TC byggdes i en begränsad upplaga av Heuliez lyckades man faktiskt bara sälja 60 stycken, varav flertalet inte alls fungerade särskilt tillfredsställande och var behäftade med så många fabrikationsfel att Citroën helt sonika köpte tillbaka bilarna från de missnöjda kunderna innan de skrotades.

Det finns idag uppskattningsvis bara ett 30-tal överlevande exemplar i olika skick. Av tävlingsbilarna – som konstruerades av tidigare nämnda

”Citroën hade helt sonika köpt tillbaka bilarna från de missnöjda kunderna innan de skrotades”

Under 1980-talet ansågs en rik flora av visare och mätare som ett bevis för bilens potens (och kanske ägarens impotens, enligt retsamma tungor). Köparen fick specialutbildning i samband med att bilnyckeln överlämnades.

Danielson Engineering vilka påstås skrämt upp motorn till över 500 hk – lär blott tre finnas kvar. Grupp B-tävlingarna lades ner säsongen efter Citroëns inträde på grund av flera allvarliga olyckor (och förmodligen illa konstruerade tävlingsbilar).

I maj återlanserades BX Leader ännu en gång. I juli månad försågs BX 19 Diesel med avgasrening; insugningsröret fick ett doseringspjäll som försörjdes genom återmatning från en EGR-ventil på utblåsningsröret. Ny insprutningspump och spridare från Bosch. Den manuella glödnigen var fortfarande kvar.

Le New Look – andra generationen BX

I juli 1986 presenterades BX årsmodell -87 vilket rörde sig om en helt ansiktslyft version som dessutom genomgått förändringar även under skalet – av många kallad BX generation 2. Produktionen började dock redan månaden innan.

Arbetet med att uppgradera BX inför årsmodell -87 skedde internt hos Citroëns designavdelning parallellt med utvecklingsarbetet av den nya småbilen AX under ledning av den amerikanske nye designchefen Carl Olsen.

Förutom helt ny formgivning av stötfångarna fram och bak hade man även fått genomföra ändringar av plåtdetaljer på karossen, vilket skall sägas för att understryka att Citroën lade ner en hel del ekonomiska resurser på att göra BX up-to-date med sina rivaler. Inte minst fick man byta ut pressverktygen för tillverkning av flyglarna. Framskärmarna fick ett nytt urtag för blinkers i ungefär samma stil som på AX med vitt glas istället för gult. Både fram- och bakskärmarna breddades för att kunna montera bredare däck på BX. Intill bakdörren monterades ett skyddsbeslag i plast på skärmen som skydd mot grusstänk. Däremot fick kombiversionen behålla sin gamla bakre stötfångare.

Förutom den exteriöra karossplåten utfördes vissa smärre förändringar i framdörren; innerpanelsplåten fick förändrad form för att ge plats åt strömställaren för fönsterhissarna som flyttades upp från mittkonsolen. Håltagningen för infästningen av backspeglarna (vilka var helt nya) i ytterpanelen fick modifieras. Även bakdörrarnas innerpanel fick modifieras på grund av det bakre hjulhusets nya utformning. Dessutom kunde inte längre den gamla eftermonterade dragkroken användas på BX Berline eftersom den nya stötfångaren tog större plats. Även reservhjulshållaren modifierades under modellåret.

Mest iögonfallande var förändringarna av BX-ens interiör. Instrumentpanelen var helt ombyggd. Visserligen hade instrumentkonsolen ett utseende som hämtats från den uppdaterade CX, men istället för satelliter med blinkers och



ljusomkopplare grupperades på vardera sida två strömbrytare för bakrutevärme, dimbakklys, bakrutespolare och varningsblinkers. Istället var blinkers, signalhorn, ljusomkopplare och torkarreglage placerade i två spakar på vardera sidan om ratten. BX hade blivit ännu mer som en vanlig bil!

”Badrumsvågen” var nu ersatt med en konventionell cirkelformad hastighetsmätare. Intill denna fanns beroende på utrustningsnivå en till utseende snarlikt varvräknare (i högre landsvägshastighet pekade båda visarna åt ”klockan elva”), utom i de enklaste versionerna (med bokstaven E i slutet i Sverige) där denna var ersatt av en stor analog klocka. Utrustad med varvräknare fick BX en grönlysande klocka med digitala siffror som placerades i fonden till en central förvaringsyta mitt på ovsidan av instrumentbrädan. Alla versioner fick varningslampa för låg kylarvätskenivå.

Designfiness lurar tjuvar

En designfiness var att konsolen under instrumentbrädan hade släta lock över bilradion, askkopp och myntfacket vilket gav ett sobert intryck när alla luckor var stängda. Dessutom gjorde det inbrottstjuvar osäkra på om det fanns någon begärlig utrustning. På passagerarsidan

Le New Look” skapades av den återuppståndna designavdelningen hos Citroën i Velizy. Carl Olsen var mycket nöjd med resultatet, och försäljnings-siffrorna visade att de egna formgivarna hittat en god balans mellan förnyelse och bevarande av bilens ursprungliga karaktär.



Även den nya instrumentbrädan var Citroëns eget vär.



fanns två handsfack av vilka det nedre beroende på version var låsbart och försett med belysning.

Ratten på BX blev nu en-ekrad på riktigt istället för de två små nedåtriktade ekrarna. Rattaxeln var också ny till följd av modifierade lager. Säkringsboxen under instrumentpanelen blev fastsatt istället för att som tidigare vara utfällbar. På modellerna med högre utrustningsnivå erbjöds fjärrstyrt centrallås som tillval.

Alla reglars satt rätt

På motorsidan anpassades allt fler motorer för katalytisk avgasrening. BX 19 TRI (I = insprutning) hade i och med lanseringen katalysator som standard och installationen följdes av övriga motorer i Sverige och Schweiz (med en viss fördröjning ju närmare marknaden låg Frankrike där utvecklingen gick långsammast). Med införandet av katalysator ställdes motorerna om för 95-oktanig blyfri bensin. Samtidigt fick BX 16 och BX 19 ett nytt topplock med ändrad form på tändstiftsbrunnen och förbränningsrum samt insugningskanaler. Med kat-renare sjönk effekten till 75 hk för BX16 med förgasare.

Även elsystemet tarvade viss förändring i det att instrumentbrädan fick ny utformning; det var främst kabelhårvorna som fick modifieras. Till ventilationssystemet hade man anordnat en elektrisk styrd återcirkulation.

Efter ansiktslyftningen noterade pressen att det var som att stiga in i vilken annan bil som helst; alla spakar och reglage satt där de förväntades sitta. Och med den uppdaterade BX kom en sensation: Blinkerspaken hade automatisk återgång! Genom prissättning kom BX14 att sälja mycket bra, i synnerhet efter att motorn byttes till en ny konstruktion ur TU-familjen. Man skrev att köparen fick mycket bil för pengarna, storleksmässigt i mellanklassen men prismässigt mätte den sig mot VW Golf och Mazda 323. Motorskribenterna glädde sig över att motorstorleken dragit ner priset men att Citroën inte sparat bort den gashydrauliska fjädringen. Fast även om >>>



bilen på normala vägar "rinner fram" över guppen var man kritisk över att fjädringen inte "hann med" på "tvättbrädesvägar" med dåligt väggrepp som påföljd.

Modellutbudet fortsätter att utökas

Med lanseringen av BX generation II följde två helt nya motoralternativ, och därmed två för årsmodell -87 nya BX-modeller; BX 19 GTi respektive BXD – den senare med en helt nyutvecklade dieselmotor. BX 19 GTi ersatte den populära men mycket dyra BX Sport. BX 19 GTi blev minst lika populär, inte minst som tjänstebil i Sverige (men här introducerad ett år senare). Motorn var en vidareutveckling av XU9 med 125 hk utan katalysator och 122 hk med. 19 GTi hamnade i skatteklass 10CV. BXD försågs med den 1769 cm³ stora XUD7-motor som gav 59 hk utan turbo, i praktiken en mindre cylinderdiameter.

Från och med november månad införde Citroën låsningsfria bromsar som tillval till vissa BX-modeller. En avkännare vid varje hjul informerade i varje ögonblick datorn om rotationshastighet på vart och ett av hjulen. ABS-systemet beaktade varje inbromsning över 8 km/h. Systemet krävde att bromsskivorna var försedda med tänder för sensorernas avläsning.

Förändringar utöver New Look

I september månad modifierades motor och insprutningssystem på BX Diesel (både 17 och 19). Den främsta förändringen var ny slang för vevhusventilation, ny anslutning för oljeavskiljaren, ny vattenpump med större turbinhjul, ny oljesticka och borttagen anslutning för oljeretur på oljeträget. Även topplocket modifierades med större insugningsventiler, modifierade ventiltallrikar för in- och utblåsningsventilerna och modifierade ventilensäten. Även kamaxelns lyfthöjd på ventilerna ökades. Toppen försågs även med nya topplocksbultar och ny topplockspackning.

Citroën BX 19 GTi hade trots sin fastare chassi-sättning stor framgång på tjänstebilsmarknaden i Sverige. Snabb och välutrustad redan från start uppskattades.

"Den 16 februari blev det fest i BX-fabriken i Rennes: BX nummer 1 000 000 rullade av bandet"

1987

BX Leaders lanseras igen

Från och med januari 1987 övergick Citroën helt till asbestfria bromsklossar för både fram- och bakbromsar till BX. Servicemeddelande gick ut om att det ej var tillåtet att blanda uppsättningen utan alla bromsar måste ha samma sort.

Samma månad introducerades BX 15, samma 1580 cm³ stora motor som BX 16 men med lägre effekt: 80 hk/5600 rpm. Denna motor kopplades samman med en femstegad manuell låda. Tillverkades bland annat i utförandena RE och TRE.

Den 16 februari blev det fest i BX-fabriken i Rennes: BX nummer 1 000 000 rullade av bandet. Någon sade att "Det här var första miljonen!" och vederbörande fick faktiskt rätt. Under denna månad skedde ett antal tekniska förändringar på BX:

Växelväljarmen modifierades på BX med manuell växellåda. Denna fästes med en sprint istället för som tidigare med splines och mutter.

Samma månad modifierades värme- och kylsystemet. Effekttransistorer för kupéfläkten monterades utanpå fläkthuset som samtidigt modifierades. Syftet var att ge effekttransistorerna bättre kylning. Även ändringar av inkoppling för motorernas kylfläkt efter termokontakten gjordes (för samtliga bilar som saknade luftkonditionering)

Samtidigt modifierades också topplockets fastsättning på BX16 och BX19 (XU-motorer). Det omedelbara kännetecknet var att topplocksbultskallarna var av typ torx istället för sexkantsskalle. I samband med detta förstärktes topplockspackningarna liksom brickor och distanshylsor. För att kompensera för den nya dimensionen hade cylindern reducerats med 0,05 mm (där de nya är märkta med hack i foderflänsen). Nytt åtdragningsschema för topplocket fastställdes. I servicemeddelandet förkunnades att det var ej til-



låtet att använda topplocksbultar av tidigare utförande till den nya versionen av motor.

Också från och med februari månad – beroende på tillgång från underleverantör – modifierades topplocket till BX11 och BX14. Denna försågs med vipparmar i aluminium och slityta i stål. Den gamla typen av vipparm tillverkades helt i stål.

Under mars månad lanserades BX Leader för fjärde gången i en ny begränsad utgåva. Denna gång motoriserades den med både BX14 (72 hk) och BX 15 (80 hk).

Under våren skedde en modifiering av bakdörrarnas fönsterskenor och mittkarm.

ABS-bromsar som standard

"För många Citroëner är inte nog" – ett gammalt känt klubbordspråk. Och tesen efterlevdes även hos Citroëns produktplanerare. I juli månad presenterades en ännu motorstarkare variant i form av BX 19 GTi 16 Soupapes (eller BX 16 V som den kallades i Sverige när den introducerades här något år senare). Detta blev den första fransktillverkade bilen med 16-ventilstopp. Grundmaterialet var 1,9-litersmotorn från BX 19 GTi men med en effekt på 160 hk (148 hk med katalysator) tack vare Jetronic-insprutning. Toppfarten låg på 218 km/h och 0–100 km/h uppnåddes på 7,5 sekunder. För att göra säkra inbromsningar försågs modellen med ABS-bromsar som standard. Den hade också en större bränsletank på 66 liter. Exteriört försågs den med ett body-kit som framhävde dess sportiga approach, med sidospoilers under dörrarna samt extern spoilervinge på bakluckan hämtad från vanliga BX 19 GTi. I en senare upplaga, och med ett annat body-kit, fick BX 16 V en integrerad bakvinge och ett reviderat galler för kupéluftutsläppet med en enkel ribba. Det är denna version som såldes i Sverige.

Från och med juni månad var alla BX försedda med elastiska lagringar av gummi för de främre krängningshämmarna istället för de

Namnet löd BX 16Valve i Sverige. I Frankrike hette den BX 19 GTi 16 Soupapes. Den blev en omtyckt konkurrent till VW Golf GTi hos motorskribenterna.

"Man hade nämligen noterat att felkopplade anslutningar till reläet för förgasarfäläkten kunde tömma bilbatteriet"

tidigare lagerskålarna i plast. Med denna modifiering krävdes det inte längre någon inställning av krängningshämmarnas axialspeglar. Den nya krängningshämmaren hade dessutom försetts med en annan ytbehandling i lageranliggningsområdet. Lagringen var nu i ett stycke och inte längre i två halvor, och fanns endast i en storlek oavsett krängningshämmarens diameter.

I juli blev Bosch åter alternativ leverantör av insprutningssystem till BX 19 Diesel. Från oktober månad reviderade Bosch sina bränslepumpar till samtliga BX Diesel i det att det främre lagret på pumpen blev bredare, samt att pumpdrev, remspännarrulle och skyddskåpor modifieras.

I november månad reviderades bränslesystemen för BX14 och BX16 försedda med Pilotförgasare; motorn försågs med ny fläktstyrning, elektrisk bränslepump (nedsänkt i bränsletanken) och förgasaren modifierades så att reaktionen på acceleratorpumpen förbättrades.

Den nya förgasaren försågs med en vågrät flötörhusventilation för att få bort alla låga punkter i förbindelsen mellan förgasare och kanister. Med detta modifierades anslutande kabelhävvar för anslutningar till reläet för förgasarfäläkten och den elektriska bränslepumpen. Man hade nämligen noterat att felkopplade anslutningar till reläet för förgasarfäläkten kunde tömma bilbatteriet! På kundens begäran kunde även äldre Pilotförgasare byggas om.

Operationen tarvade dock installationer med nya reläer, luftsond och lufttemperaturmätare på insugningsgrenröret samt dragnings av ny kabelhärva under kupématta och förarstolen. Någon i Citroënklubben som varit med om detta?

Samtidigt tog man fram en katalysatorrenad version av BX16-förgasarmotor. Systemet omfattade förutom katalysatorn en lambdasond samt en med elektronikbox styrd förgasare. Denna försörjdes via två olika bränsleventiler; en för tomgång och en för högfart. Termokontakt i motoroljastråget samt en sensor för termiskt motstånd >>



i kylvattnet angav data till elektronikboxen. Motorn fick endast köras på blyfri bensin för att inte förstöra katalysatorn.

I december månad lanserades den femte och sista omgången av BX Leader. I slutet av året tillverkade Citroën 24 olika versioner av BX (varav åtta i kombiutförande). Det var en rik flora för kunden att välja från, och kanske en mardröm för den med beslutsångest. Men Citroëns mål var att täcka så många målgrupper som möjligt.

1988

Katalytisk avgasrening

I mars introducerades BX Turbo D. Det rörde sig om en turboladdad version av den 1 769 cm³ stora dieselmotorn från BX D som med hjälp av en intercooler gav en effekt på 90 hk. Denna motor med samma effekt återfanns också i Peugeot 405 och Rover 200 TD. Bränsleförbrukning vid 90 km/h uppgavs till 4,5 liter/10 mil. Denna version hittade även till Sverige.

Under våren introducerades i Sverige BX 16 Valve (BX 16 Soupes i Frankrike). Motorn var försedd med Motronic-insprutningssystem, katalysator, lambdasond och slutna tankventilation. Effekten låg på 148 hk.

Juli månad såg publiken den nya specialmodellen BX Olympique som baserades på BX 14 E, och som tillverkades i en begränsad upplaga om 1 500 exemplar. Den fanns endast i vitt och var försedd med en grå dekorlist längs sidan samt en logotyp med texten "BX Olympique" på främrdörrarna.

Samma månad uppdaterades motorerna i BX 19 GTi Kat och BX 19 TRI Break Kat (inkl. Sverige). Motorn försågs med insprutningssystem av Bosch Motronic M1-3 (multipoint), katalysator och slutna bränsletanksventilation och gav en effekt på 122 hk. De hade dock olika växellådor.

Månaden därpå skedde en betydligt större teknisk nyhet. BX14 bytte ut sin gamla Douvrin-spis mot en från AX hämtad TU-motor med samma cylindervolym på 1 380 cm³ och en effekt på över

De första årsmodellerna av BX 16 Valve hade samma spoilervinge som vanliga BX GTi.

"För den svenska marknaden var alltså samtliga bensindrivna BX-ar försedda med katalytisk avgasrening från och med årsmodell 1989"

70 hk (den exakta nivån berodde på trimningsgrad för olika marknader). Den enklaste versionen av BX14 fick en fyrstegad manuell låda (precis samma konfiguration som tidigare) och de övriga en femstegad. Den tidigare BX 14 med 62 hk ersattes av en ännu mindre version av den nya TU-motorn med en cylindervolym på 1 124 cm³ och en effekt på 55 hk! Denna motorsvaga version såldes i stort sett i Sydeuropa, företrädesvis i Italien. I och med att BX14 övergick till TU-motorn modifierades framvagnsbryggan, samt krängningshämmarna fick en ny form. Drivaxlarna anpassades för den nya växellådan. Motorn hängdes upp i hydroelastiska motorfästen för att minska vibrationerna.

Bränsleinsprutning

Även BX14:s TU-motor försågs med bränsleinsprutning (Bosch Monopoint) som alternativ. Monopoint-systemet var i praktiken en ensam spridare som försörjde en elektronisk förgasare kopplad till en styrdator och tillhörande reglerventiler och Lamdasond. Effekten låg på 75 hk (utom i Sverige och Tyskland mellan 1989-1990 då motorn gav 80 hk).

För den svenska marknaden var alltså samtliga bensindrivna BX-ar försedda med katalytisk avgasrening från och med årsmodell 1989. BX19 (monopoint) gav 110 hk. BX 19 GTi och BX 16V använde multipoint-insprutning och hade 110 respektive 148 hk. Uppdateringen av BX16-motorn till insprutning dröjde till året därpå.

Under hösten infördes en lätt modifiering av karossen; skrapbalken mellan motor och den främre stötfångarbalken slopas på de i första hand fransksålda BX-arna (utom 1,4-litersmotorn). Detta föranledde fabriken att placera bogseröglans fäste på annat ställe.

I december infördes delat baksäte till de högre utrustningsnivåerna. Detta medförde att nya stolsfästen infördes. Dessutom modifierades överdelen av tanken med tillhörande komponenter för bränslesystemet för att säkra avståndet mellan golvpanelen och tanken. I servicemeddelande angavs att verkstaden skulle beakta detta vid eftermontering av det nya baksätet i äldre bilar.

1989

Permanent fyrhjulsdrift

I februari lanserades BX 4x4 med permanent fyrhjulsdrift i både Berline- och Breakutförande. Motor och utrustning hämtades från BX 19 TRS (107 hk) eller BX 19 GTi (125 hk). Detta var en tämligen påkostad fyrhjulsdrift med tre differentier. ABS-bromsar (tillval) och Torsen-differential med differentialbroms på bakaxeln gjorde att



bilen tog sig fram på besvärliga underlag och att man även fick stopp på ekipaget snabbt. Under normala körförhållande fördelades kraften 53/47 procent mellan fram- och bakhjul. En knapp till vänster om handbromsspaken låste central-differentialen. Denna transmission fanns också till Peugeot 405. För att kunna dra fram kardanaxeln till den nya bakaxeln konstruerades bränsletanken om. Den delades i två halvor av en tunnel för kardanaxel och avgasrör och försågs med en elektrisk överföringspump som styrdes av en givare i ena tankhalvan och en elektronikbox.

Eftersom bakväxeln tog plats ersattes det fullstora reservhjulet av ett nödreservhjul. Även golvet fick modifieras och bakvagnen byggdes om med U-formad tvärbalk för gasklockor. Bakvagnen sattes också i Peugeot 405 M16 som åtminstone på den versionen fick gasvätskefjädring i samma omfattning som gamla Citroën B15H!

Bättre markfrigång än Range Rover

Trots lovligt goda terrängkörningsegenskaper försågs BX 4x4 med Michelins lågprofilfjädring. Den gashydrauliska fjädringen med nivåreglering gav denna personbil överraskande egenskaper. Citroën påpekade att i det högsta läget hade BX 4x4 bättre markfrigång än Range Rover. BX 4x4 lanserades utan fördröjning även i Sverige.

I mars reviderades en rad modellbeteckningar: BX14E, 14RE, 15 RE och 16RS bytte namn till 14TE, 14 TGE, 15 TGE och 16 TGS. RE-modellerna distribuerades dock i Sverige även under 1990. Utrustningsnivån var inte identisk, utan vissa detaljer kom till och andra kunde bara erhållas i den högre utrustningsnivån TZE.

I april lanserades specialversionen BX Tonic som tekniskt baserades på BX 15 TGE (80 hk) och

BX 4WD gjorde inget större intryck i den svenska försäljningsstatistiken trots att bildtidningarna förutspådde att morgondagens personbilar skulle i allt större omfattning ha både fyrhjulsdrift och fyrhjulsstyrning.

Specialmodellen BX Chamonix framför trikoloren 1987. Baseras på BX14.



försedd med stolar från BX 19 GTi och utrustning från 19 TRS. Exteriört såg den synnerligen sparsmakad ut. Bilen för den som vill vara utan att synas... 3 000 exemplar såldes av den under 1989. Priset var trots bättre utrustning någon tusenlapp franc billigare än 15 TGE.

Samma månad skedde ett epokskifte för Citroën BX i det att den gamla BE1-växellådan ersattes av en ny konstruktion kallad BE3 till samtliga manuellt växlade modeller med XU/XUD-motorer (alltså ej BX14). Rent konkret innebar detta att bakväxeln flyttade från överstvänster till nederst-höger, och samtidigt utgick bakväxelspärren (vilket de som försöker lägga i sexan blivit varse). Ettans växel fick annan utväxling och synkroniseringen mellan ettan och tvåan modifierades, liksom man bytte ut gafflarna och manövergafflarna mot ny design. Påfyllningspluggen fungerade också som nivåplugg.

Inspiration från Ferrari

Våren samma år lanserades en specialserie av BX 16V kallad Restyle i en begränsad upplaga av 300 exemplar. I själva verket blev denna version ersättare till den ordinarie BX 16V. Formgivningen av front- och bakspoiler var inspirerad av Ferraris moderna sportvagnar. Baklyktan var av svart-rött glas och den tidigare höga spoilervingen från BX 19 GTi ersattes av en integrerad vinge som harmoniserade med ett nytt galler för kupéluftutsläppet. I september månad ingick detta utförande av BX16V i den ordinarie produktkatalogen.

Efter semestern reviderades modellfloran ytterligare. BX16RS Break ersattes av 16 TGS Break.; BX 16 TRS ersattes av BX 16 TZS. Ny modell utan föregångare var BX 19 TGS; BX 19 TRS/19 TRS Break ersattes av BX 16 TZS/16 TZS Break. BX 19 GTi lämnades oförändrad men BX 19 TRI Break omvandlades till 19 TZI Break. Motsvarande ändringar genomfördes för dieselsonderna: BX 19 D blev den något vilseledande beteckningen BX TD trots sugdiesel (inkl. Break), BX 19 RD blev 19 TGD (inkl. Break) och BX 19 TRD blev 19 TZD. Ni ser kanske systemet

– med reservation för eventuella tryckfel ... Totalt fanns BX i 29 olika grundversioner!

I september lanserades specialmodellen BX Image för första gången. Den var försedd med en 80 hk stark BX15-motor och lackerad i Silexgrå metallic. På bakluckan markerades modellens namn med en röd dekor. 3 200 exemplar tillverkades denna gång.

Samma månad uppgraderades en version av BX16-motorn med monopointinsprutning av fabrikat Magneti Marelli. Effekten låg på 89 hk/6 000 rpm med katalysator, vilket var samma som förgasarmodellen utan katalysator. Istället för högre effekt beaktade man bränsleförbrukningen. Kolvar och kolvringar hämtades från BX 19 GTi-motorn av kvalitetsskäl och försågs med samma avgasrening.

BX Liane

I december lanserades en ny specialmodell kallad BX Saint Tropez, men som endast såldes i Belgien. Numera ett sällsynt samlarobjekt som bestyckades med 1,4-litersmotorn och som hade en specialdesignad lackad panel och dekal över C-stolpen med texten "St.Tropez". Såldes enbart med vit lack och hade de svart – röda baklyktorna.

”Konceptet renodlades i samband med att ZX lanserades, då inte med hierarki av bokstavs-kombinationer utan istället med namn som illustrerade modellversionens karaktär”

En annan specialmodell som presenterades troligtvis under året var BX Liane som bara såldes i norra Frankrike, och som ”komponerats” av återförsäljarna i regionen. Den var försedd med en BX14-motor på 72 hk. Från samma år skall en specialare kallad BX Serie 2000 ha lanserats. Oklart vilken motor den var försedd med, men frontspoilern hämtades från BX 16V och bakspoilervingen från BX 19 GTi.

En uppsjö av varianter på BX

Om kunden kanske hade svårt för att välja BX med 1,4- eller 1,9-liters bensinmotor så tillkom ju också val av utrustningsnivå, och alternativet Berline eller Break. I Sverige hade köparna lyckligtvis bara ungefär åtta modeller att välja på. Generalagenterna hade dock desto fler. Inför varje årsmo- dell sammanställde fabriken vilka varianter som efterfrågades runt om i Europa. Exemplet BX14 här fanns inte i två versioner, utan i tolv stycken! Till namnet kunde de vara identiska, men i specifikationerna kunde det vara en växellåda eller en konfiguration av motorn som var specifik för just ett land (till exempel avgasrening). Sålunda var det enbart i Italien som man kunde få tag i en BX 14 RE med K1G-motorn och 2 CA14-växellådan.



FOTO: PAUL LENZ

Och det var bara i Italien man kunde få BX med 1,1-litersfyran. I fabriken lista fanns det 47 konfigurationer för BX Berline med bensinmotorer, 13 för dito kaross med bensinmotorer, 18 BX Break bensin, fem dito diesel och sex i de fyra olika utföranden för skåpversionen Entrepri- se. Totalt 91 konfigurationer för fabriken att hålla reda på och skicka till rätt land.

Anledningen till denna rika flora av versioner hängde samman med nationella bestämmelser och skattesatser, men också självfallet därför att motorer och växellådor modifierades för att fungera bättre i Nordeuropa. Intressant nog tycks Sverige och grannlandet Finland ha valt helt och hållet olika varianter från fabriken.

Men strategin var framgångsrik, och just detta år – 1989 – satte Citroën sitt eget produktionsrekord med över 900 000 tillverkade bilar.

För marknader där konventionella skåpbilar straffbeskattades (till exempel Holland) byggdes förhöjda versioner av BX Entrepri- se. Här fotograferad i Finland.



Under de sista försäljningsåren före introduktionen av Citroën Xantia blev BX Millesime ordinarie modell i utbudet sedan flertalet modeller med bokstavskombinationer fasats ut.

1990

BX – lång livscykel

Citroën BX var en av de sista modeller som hade en lång livscykel, numera är det högst ovanligt att en modell produceras i mer än åtta år (såvida inte den återlanseras på en annan kontinent). Utvecklingsarbetet med BX-seriens ersättare hade påbörjats men låg alltså många år bort. En svag ned- åtgående trend började märkas i försäljningen.

Citroëns motmedel var regelbundna satsningar på personliga specialversioner – série personnalisee – med mindre motorer men högre utrustningsnivå, ofta med attribut hämtade från till exempel BX 19 GTi (stolar) eller BX 16V (sporttratt). Vissa av dessa specialversioner lades in i den ordinarie produktkatalogen och såldes jämte standardmodellerna i obegränsat antal. Konceptet renodlades i samband med att ZX lanserades, då inte med hierarki av bokstavskombinationer utan istället med namn som illustrerade modellversionens karaktär. I januari lanserades en ny omgång av BX Image, nu försedd med BX nya svart – röda baklykta Denna gång utökades motorutbudet till BX15 (80 hk), BX16 (94 hk), 1,9 D och 1,8TD. Hela 15 000 bilar omfattade denna ”begränsade” utgåva.

I mars introducerades BX 19 TZI (110 hk), dock enbart som Berline.

Sedan BX 4x4 introducerats hade karosserna

tillverkats med två olika storlekar på centraltunn- neln (kardantunneln) där den större använts för den fyrhjulsdrevna versionen. Men från juni månad fick även standard – BX samma utformning på centraltunneln.

I juli presenterades BX Millésime baserad på utrustningsnivå TZS (eller TZD för dieseln). Den försågs med BX16- (90 hk; monopointins- prötning), BX19-motorer (107 hk), alternativt BX19Diesel (65 hk). den erbjöds bara med färger- na grå Dolmen alternativt blå Sidéral. Störfång- arna var lackerade i karossens kulör och den var försedd med bakspoilerving från GTi, sporttratt från 16V och svart-röda baklykta (vilket övriga TZ-modeller också hade). Både Millésime och Image hittade till Sverige och ersatte delvis övriga modeller i Citroëns utbud.

Specialmodeller för export

Under åren hade ett antal specialmodeller lanse- rats för exportmarknaden och i enskilda länder. Exempel på dessa var BX Caribe för Spanien 1986, BX Liner, BX Le Rouge och BX Palmares för Västtyskland under 1988. I Storbritannien mark- nadsfördes BX Pilot och BX Flight under 1989, fast den som specialmodell som uppmärksammas mest hos Citroëntusiaster är BX Athena från 1990 för modellens namn. Samma år lanserades för den belgiska marknaden BX Calanque i vitt eller silvergrått, bestyckad med BX14 eller BX 19 Diesel.

Sannolikt var det denna rika flora av special- modeller som lockade tidigare nöjda BX-ägare att investera i ett nyköp av samma märke.

Under 1990 anpassades samtliga bensinmoto- rer till BX för 95-oktanig blyfri bensin, även om inte alla länder hade infört obligatorisk katalytisk avgasrening ännu (obligatoriskt i hela EG 1993).

I oktober lanserades tredje omgången av BX Image, nu utan någon begränsad upplaga. Tur- bodieseln utgick dock temporärt från Image- programmet.

1991

Påtaglig kvalitetsförbättring

Under slutet av modellåret -91 dök en intern kon- kurrent i form av Citroën ZX upp. Den hade inte gashydraulisk fjädring och storleksmässigt hörde den hemma i Golf-klassen. Men modellen inne- bar en påtaglig kvalitetsförbättring som säkert fick BX att kännas något bedagad.

I februari tog BX Image plats som alternativ i den ordinarie produktlistan och BX 18 TurboD -motorn erbjöds till denna modell egen jämte de övriga.

I mars introducerades BX TZD Turbo i det >>>

svenska programmet. Motorn var en 1769 cm³ XUD på 90 hk/4300 vpm som gav ekipaget en toppfart på 180 km/h. Det fanns inte många spekulanter på denna modell eftersom dieselpersonbilarna missgynnades av den höga kilometerskatten. Men motorn fick god kritik och efter dess introduktion uppmärksammades även på politiskt håll i Sverige att man måste se över skattelagstiftningen för att inte straffbeskatta biltypen. Kopplingen hämtades från sportiga BX 16V.

Under året genomfördes också en revidering av BX-modellens elsystem, bland annat ändrades dragningen av insprutningens kabelhärva som kunde gnida mot grenröret. Även äldre bilar återkallades. Härvan drogs ovanför vattenutloppsslangen.

I september kom den "personliga" specialmodellen BX Ourane med turbodiesel, luftkonditionering och ABS-bromsar som standard. Inför lanseringen av årsmodell -92 utgick BX 16 TZS och BX 19 TZS och ersattes kort och gott av den gynnsamt prissatta BX Millésime som också marknadsfördes som en ordinarie modell i utbudet numera. Samtidigt uppgraderades 1,6-litersmotorn som även hamnade i ZX Aura och ZX Avantage. Effekten hamnade på 89 hk/6400 rpm.



Citroën skapade en rik flora av BX-varianter, och de mest entusiastiska BX-nördarna brukar utifrån sådana här bilder lista ut modellvariant utifrån motorhuvens storlek, navkapslar, däcksdimension, tredje sidorutans vara eller icke vara, und so weiter.



"Introduktionen av Xantia blev en stor succé så fabriken stod med många lagerbilar av BX"

1992

Strypt modellutbyte

Från och med januari månad tillverkades BX Diesel med förstärkta avgasventiler. Ändringen var inte specifik för BX utan även övriga bilmodeller inom PSA (och även utanför som använde motorserien) gynnades.

Samma månad försågs BX 19-diesel med en ny starkare 6+2-hydraulpump.

Modellutbudet stryptes och i större delen av Europa inklusive Sverige företrädde BX-programmet i huvudsak av BX Image, BX Millésime, BX TZD Turbo och kombiversionerna enligt den vanliga nomenklaturen TG och TGI Break. I slutet av året dök det dock upp en ny modellvariant, BX 16 TXI, i första hand avsedd för den brittiska marknaden.

1993

Xantia stor succé

Under januari förses samtliga BX Diesel med en extra kylarfläkt för modeller avsedda med dragkrok (om släpvagnsvikten överstiger 650 kg). Fläkten eftermonterades även på beställning till äldre bilar.

Den förmodligen sista "personliga" specialversionen i BX-seriens karriär lanserades: BX Cottage Break.

Från februari tillverkades BX16 med två olika drivaxlar, försedda med olika diameter på respektive hus till den inre drivknuten.

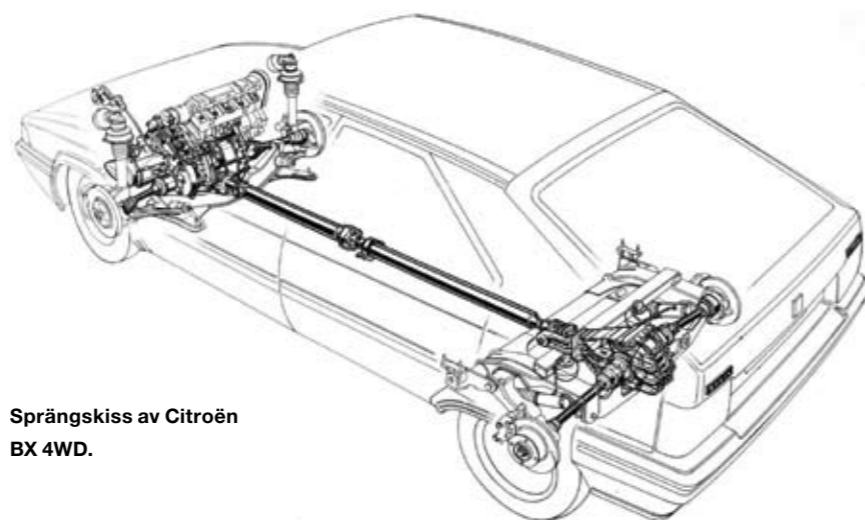
I december upphörde tillverkningen av BX Berline men kvarvarande lager såldes under hela 1994 jämte BX Break som fortsatte att byggas under 1994. Introduktionen av Xantia blev en stor succé så fabriken stod med många lagerbilar av BX. Sammanlagt tillverkades BX i 2 315 739 exemplar, varav 180 407 i kombiutförandet.

En framgångssaga

Citroën BX blev onekligen en framgångssaga för PSA Peugeot Citroën. Dess tillkomst och produktionsperiod omfattar också en tid då den franska bilindustrin omdanades i sina grunder. Allt mer av produktionen automatiserades vilket skapade färre arbetstillfällen och spädde på arbetslösheten i Frankrike som tog sig i uttryck av social oro, men kanske mest i fabriken närmast Paris. Samtidigt med detta gjordes tillverkningen lönsam.

I fallet med BX skall man notera att den hade sina industritekniska förtjänster, även om den tekniskt sett är en skugga av sin föregångare GS. Men om Citroën inte valt att konstruera bilen som man gjorde är det möjligt att projektet tagit ände som ett företagsekonomiskt fiasko. Man var tvingad att förenkla produkten och produktionsmetoden. Förtjänsten var att BX under hela sin existens kunde uppdateras i versioner som inte ens varit påtänkta när de första designskisserna ritades eller den tidigaste prototypen byggdes.

Man kan utan tvekan säga att BX var rätt bil vid rätt tillfälle. Man lyckades med konststycket att titta i spåkulan och ta fram de versioner som kunderna efterfrågade, och därmed lyckades man uppfylla bilköparnas förväntningar. Och samtidigt lyckades man "omvända" många som tidigare varit skeptiska till Citroën utan att göra bilen helt utslätad; man betraktade den som originell men funktionell. Detta var receptet till BX-ens framgångssaga. ■



Sprängskiss av Citroën BX 4WD.



Det finns drygt 2 000 Citroën BX i Sverige enligt Transportstyrelsen. Men sällan ser man en BX på vägarna – de flesta är avställda. Bara en femtedel, cirka 400 bilar är i trafik. Många BX-ägare har mer än en BX. Att ha två, tre, fyra eller fem BX-ar är vanligt. Några äger sex eller sju. En har 18 BX-ar.

STATISTIKNÖRD & FOTO LASSE HALLBERG

BX i Sverige



BX statistik

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	Totalt
BX 14										10		10
BX 14 RE	1			18	50	19	77	146				311
BX 14 TGE									48			48
BX 14 TRE							52	67		2		121
BX 14 TZE									1			1
BX 15 TGE								1				1
BX 16 RS		8	15	6		1						30
BX 16 RS break				12	9							21
BX 16 RS KAT						89						89
BX 16 TGI											9	9
BX 16 TGI break										5		5
BX 16 TGS Athena										1		1
BX 16 TRI					1			74				75
BX 16 TRS		48	32	27	19							126
BX 16 TRS aut			1									1
BX 16 TRS KAT						7						7
BX 16 TZI									5	3		8
BX 16 TZI aut									6	1		7
BX 16 TZI Millésime										121	97	218
BX 17 TZD									14	14	1	29
BX 17 TZD break								1				1
BX 17 TZDT									1		14	15
BX 17 TZDT break									2	1	15	18
BX 19 GT			1	26								27
BX 19 Gti						1	66	72	1			140
BX 19 Gti 16v					1	45	72	105	1			224
BX 19 GTI aut							9		2			11
BX 19 RD		24	12	8	4	10		1				59
BX 19 RD break				2	4	7	3					16
BX 19 TRD						1		1				2
BX 19 TRI						30	78	28	27			163
BX 19 TRI aut						10	15					25
BX 19 TRI break						27	46	32	57			162
BX 19 TRS break				14								14
BX 19 TZD										3	2	5
BX 19 TZI											1	1
BX 19 TZI break								1	12	1		14
BX 4WD								1				1
BX 4WD break								52		1		53
BX SPORT			1									1
	1	80	62	113	155	319	339	606	93	163	139	2070

King of diesel – Citroën och dieselmotorn

Även i detta nummer berättar vi om BX och kommer då in på modellen TZD, alltså BX med dieselmotor. Då blir det ju en utmärkt anledning att titta lite närmare på Citroën och dieselmotorer. Vem var till exempel först med en dieselmotor i en personbil? Mercedes-Benz? Eller kanske rent av Citroën?

TEXT LORENTZ ÖSTERLING

OM VI KORT tar det från början var det Rudolf Diesel som i februari 1892 till Kejsarliga patentbyrå i Berlin lämnade in en patentsökning på en "värmekraftmaskin". Knappt ett år senare fick han patentet på det som vi i dag kallar dieselmotorn och utvecklingen rullade på.

Dieselmotorn skulle komma att få betydligt bättre verkningsgrad än ottomotorn (bensinmotor) och Jonas Hesselman från Sverige hjälpte till med vad vi brukar kalla Hesselman-dieseln. Redan 1901 hade denna motor en verkningsgrad i klass med nutidens bensinmotor, 36 procent. Denna motor hade tändstift och startades med bensin. När den nått drifttemperatur gick man över till att driva den med råolja.

Förkammardieseln var ett annat utvecklingssteg. Här hade man en separat kammare där man först förbrände delar av bränslet innan det nådde slutlig förbränning i cylindern. Denna motor startades med hjälp av ett glödstift och blev så småningom förhärskande bland personbilmotorerna under lång tid.

Full fart på Monthéry

Men det skulle dröja flera år tills man fick dieselmotorer i personbilar och det var André Citroën som tog ett viktigt steg i den riktningen. Knut Larsen berättar i vår systertidning Citrophile att Citroën sedan 1925 hade kontakt med en engelsk ingenjörfirma vid namn Ricardo & Company. Här intresserade man sig mycket för virvelbildningen i förbränningsmotorer och denna egenkap har ju stor betydelse i dieselmotorer.

Firman hade patenterat ett topplock som kunde arbeta med väsentligt högre kompression än topplock för bensinmotorer. De båda företagen skrev ett avtal i mars 1933 och redan i juli 1934 kunde Citroën berätta för Ricardo om de första positiva försöken med en Citroëntillverkad fyrcylindrig toppventilmotor med dieseldrift som



FOTO: CITROËN
Citroën 10 CV, troligen den första personbilen med dieselmotor.

FOTO: CITROËN
Så här tråkig var Citroëns pressbild på den spännande modellen BX TZD.



prövades i en Paristaxi. Ett år senare, i juli 1935, kördes tre stycken Rosalie 10 CV i fullfartstest på Monthéry-banan och i slutet av samma år startade serieproduktionen av Rosalie med dieselmotor. 1935 alltså. Och när började Mercedes-Benz med personbilsdiesel då? Jo 1936 med modellen 260D.

Tadam! Citroën var alltså först. Men vad hände sedan?

Jo, vid den här tiden var Citroën i ekonomiska svårigheter. Traction-modellen hade kostat väldigt mycket att utveckla och hela fabriken hade byggts om. Firman gick i konkurs, André själv lämnade den och dog kort tid därefter och Michelin tog över driften. Alla resurser skulle nu läggas på Traction Avant och dieselmodellen lades därför ner.

Dieselutvecklingen tar fart

Det skulle dröja till december 1975 innan vi fick uppleva en personbilsdiesel från Citroën igen. Det handlade om Citroën CX 2200 med 66 hp DIN. Det här var ju en tid då det i Sverige mest



Calle Lindblom från Valla i Sörmland med sin ovanliga BX-modell.

FOTO: KERSTIN OLVEN



BX TZD Break, en verkligt udda kärra.



var droskägare och grävmaskinister som var intresserade av personbilsdiesel. Men på kontinenten hade intresset för diesel vaknat ordentligt och fler och fler ville gå över till detta – om de här motorerna bara kunde vara lite piggare!

Så nu började det hända saker för 1978 kom världens snabbaste personbilsdiesel utan turbo, CX 2500 med 75 hästar och en toppfart på 156 km/h. Man fortsatte i samma anda med världens snabbaste turbodiesel 1983, CX 25 med 95 hp och 174 km/h i toppfart.

Nästan kuriöst är Visa dieseln. Den presenterades 1984 och hade en mycket modern motor på 1.769 cc på 60 hp med prestanda i bensinmotor-klass. Tänk, Visa kunde man alltså få med allt från den tvåcylindriga bensinmotorn på 0,65 liter till 1,7-liters diesel!

Utmärkt diesel

Och nu kan vi äntligen komma in på anledningen till att vi började skriva den här artikeln om Citroën och diesel – BX diesel. 1983 lanserades de första, BX 19RD och BX 19TRD. I dessa modeller satt XUD-dieseln på 1,9 liter och 65 hp. Det var

”I Sverige hade man från myndigheternas håll hattat fram och tillbaka med beskattningen för dieslbilar”

samma högprestandamotor som i Visa, men med mindre slagvolym. Toppfarten var 157 km/h.

Dieseln i BX fortsatte att utvecklas med till exempel BX Turbo D under 1988. Ansträngningarna med att utveckla dieselmotorn för personbilar gav bland annat som resultat att Citroën utsågs till ”King of the Diesel” av den franska tidningen Auto Moto. Tackar, tackar.

I Sverige hade man från myndigheternas håll hattat fram och tillbaka med beskattningen för dieslbilar. 1991 krävde man fortfarande kilometerskatt och det var just detta år som BX TZD introduceras i Sverige.

Det här var en turbodiesel på 1 769 cc och katalysator. Effekten var 90 hp och toppfarten 180 km/h. Accelerationen började närma sig bensinbilarnas; 0-100 km/h på 11 sekunder är ju ganska aktningvärt.

Så med anledning av myndigheternas njugga inställning till diesel blev BX TZD därför ingen stor succé i Sverige och den bil som Calle Lindblom i Valla, Sörmland äger – och som dessutom är en Break – är riktigt udda. Det finns bara 15 stycken kvar i Sverige. ■