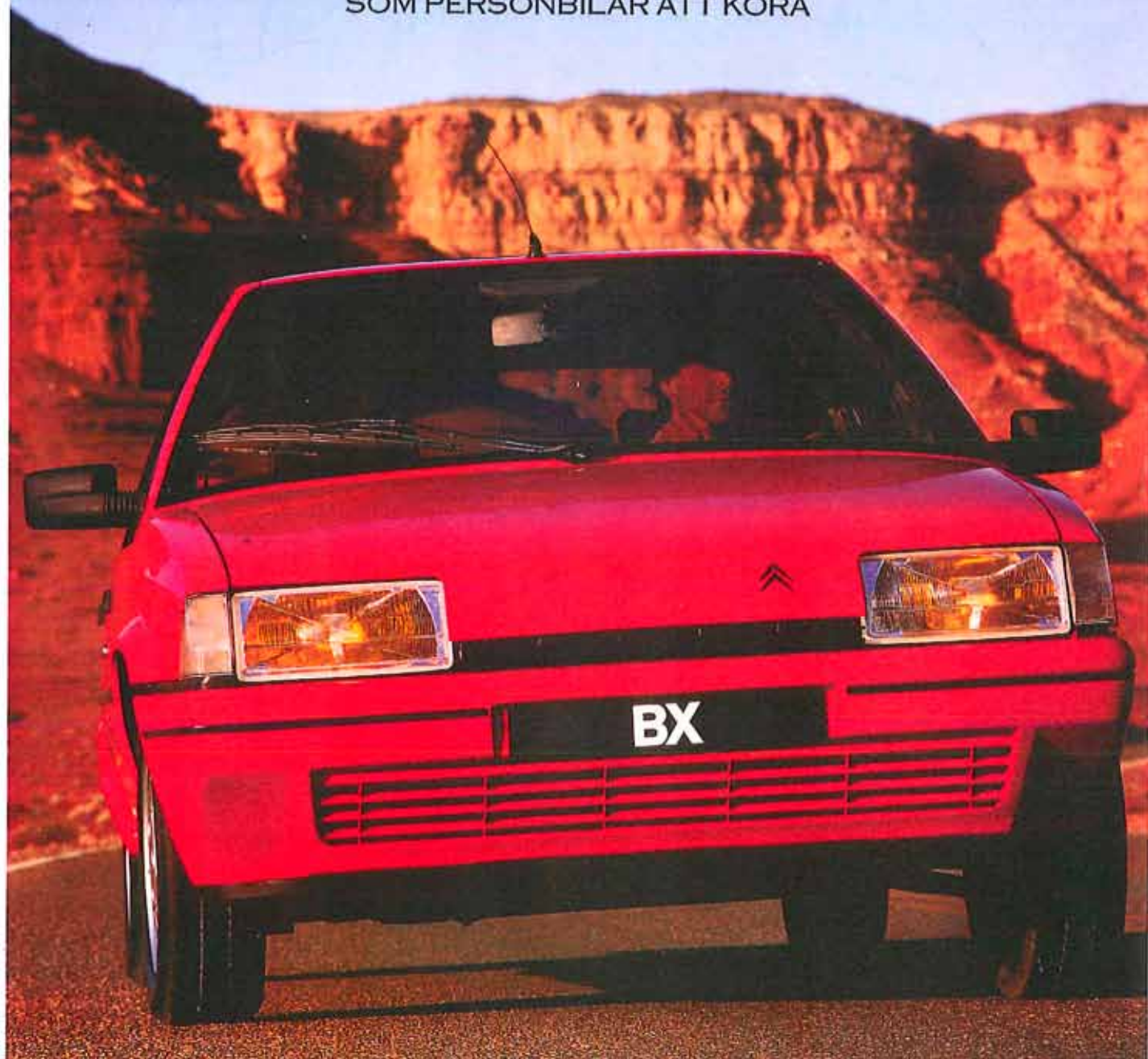


CITROËN

BX

ANDRA GENERATIONEN BX
NYHET... MODERNISERAD INIFRÅN OCH UT
PLUS... KOMBIVAGNAR SOM KÄNNES
SOM PERSONBILAR ATT KÖRA



EN SUCCÉ SOM BLIVIT ÄNNU BÄTTRE



"ÄVEN FÖR EN SUCCÉBIL KOMMER DEN DAG DÅ FÖRÄNDRINGAR MÅSTE TILL"

CARL OLSEN, CHEFSFORMGIVARE, CITROËN

När man gjort en bil, som blivit en framgångssaga måste det vara frestande att låta den vara som den är. Varför ändra på en vinnare?

För att få veta mer om förändringarna på nya BX talade jag först med Carl Olsen, chefsformgivare hos Citroën. Han hade följande att säga:

"Vi kände oss givetvis uppmuntrade av att BX tilltalade folks fantasi som den gjorde. Den var uppenbarligen rätt bil vid rätt tidpunkt. Men i bilbranschen får man inte stå still. Så vi har vidareutvecklat BX."

Tittar man på BX ser man resultatet av denna utveckling. Först och främst

utseendet. Stötfångarna har ritats om. Strålkastargruppen har utökats med markeringsljus.

För att minska skadorna vid stenscott har utsattaytorskyddsbehandlats. De utvändiga backspeglarna har inte endast fått en annan form, utan de har också försetts med ett nytt, effektivare system för justering inifrån.

Förr var servostyrning något som förknippades med stora och lyxiga bilar. Nu finns den som tillval på en del BX-modeller.

Hittills har jag bara berättat om förbättringarna på BX personbilar. Det förtjänar framhållas att även kombimodellerna i BX-serien fått sin beskärda del av modernisering och nytänkande. Jag återkommer till detaljerna i kapitlet

om kombivagnar.

Det är nog riktigast att säga att nya BX är ett exempel på evolution snarare än revolution, vilket är förklaringen till att en del fortfarande återstår att göra.

Den unika gashydrauliska fjädningen är svåröverträffad när det gäller åkkomfort och bibehållande av rätt aerodynamisk vinkel under varierande betingelser. Systemet gör att resultaten från provning i vindtunnel stämmer med verkligheten i olika körsituationer.

Citroëns aerodynamiska lösningar är helt annorlunda än de flesta andra biltillverkares. Medan andra relaterar motståndskoefficienten till bilens profil har man på Citroën insett att det är mer realistiskt att använda en kombination av profil och yta, eftersom en bil är ett

tredimensionellt föremål.

Siffrorna är intressanta: Enbart profilen är 0,34, vilket är imponerande på en bil av denna storlek – men kombinationssiffran är 0,63, d v s betydligt bättre än på flertalet konkurrerande märken.

Förutom linjerna har ytterligare en del små förändringar gjorts, som visar hur aerodynamiskt medvetna konstruktörerna på Citroën är. Ta tex den enda vindrutetorkaren. Den utnyttjar luftströmmen för att svepa undan regnvattnet och ger därmed lägre luftmotstånd, samtidigt som den inte lyfts upp från ytan vid höga hastigheter.

Inredningen är också påtagligt ny. Den har undergått en rad förändringar, som jag skall beskriva närmare längre fram.

Innehållsförteckning

04 Invändigt för omväxlings skull

06 Åtgärder mot luftföroreningar

08 BX14 RE och 19RD

10 På jakt efter lyx? BX16 TRS.

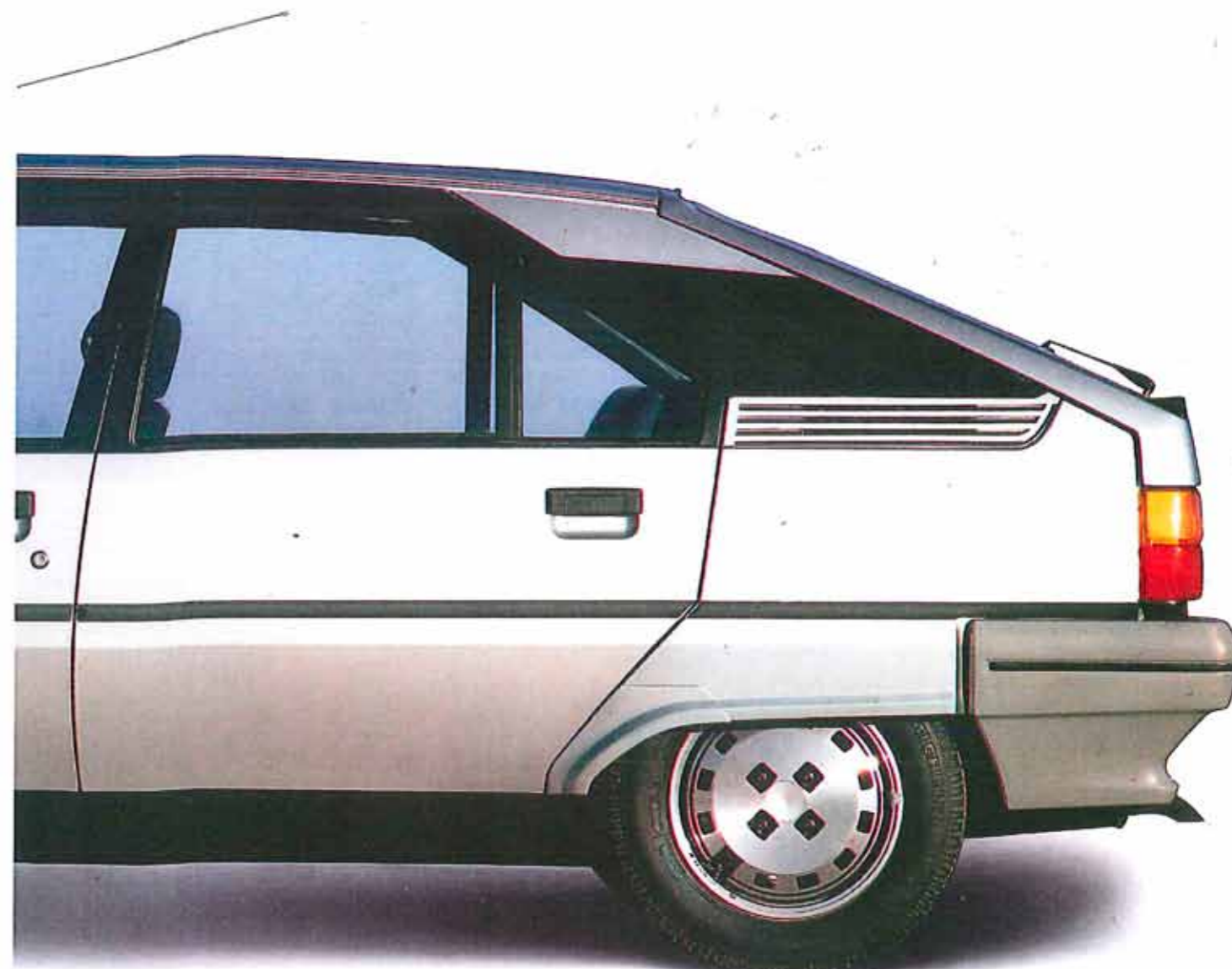
12 Kombibilar med köregenskaper som personbilar

14 BX16 RS och BX19RD Kombi

16 Bättre idéer ger bättre bilar

20 Teknik, data och utrustning

Detta är nya BX. Moderniserad – inifrån och ut. Men skillnaden är inte bara utseendemässig. Vår BX-korrespondent rapporterar.



INVÄNDIGT – FÖR OMVÄXLINGS SKULL

När jag öppnade dörren var det första jag lade märke till att instrumentbrädan fått ett nytt utseende och att en ny mittkonsol tillkommit. Den tidigare hastighetsmätaren har bytts mot ett tydligare och mer lättavläst runt visarinstrument, vars form fått bilda mönster för övriga instrument och mätare. En uppsättning signallampor underlättar kontroll av bilens viktigaste funktioner. Under värmeregagen finns på vissa modeller en konturskiss av bilen, på vilken varningsljus tänds i vissa situationer, t ex om en dörr eller bakluckan inte är ordentligt stängd, om strålkastarna inte fungerar eller om handbromsen ligger i.

Den nydesignade enekriga ratten gör att man har full uppsikt över samtliga instrument.

DET ÄR INTRESSANT ATT KONSTATERA ATT DE BÄST GENOMTÄNKTA INTERIÖRERNA OCKSÅ ÄR DE ATTRAKTIVASTE.

Mittkonsolen är ett finurligt sätt att på ett ställe samla reglage etc som i andra bilar ofta är mindre bekvämt och mindre överskådligt placerade. På den finns friskluftintag, plus mycket annat, bl a fack för kassettradio med säkerhetslock och förvaringsutrymme för kassetter. Det är också på konsolen man finner klockan, kombinerad cigaretterändare/askkopp och ett bekvämt fack för växelpengar till parkeringsautomater.

Förvaringsutrymme för kassetter.



Sätena är justerbara och försedda med nackstöd. Attraktivt mönstrade textilier harmonierar med den invändiga färgskalan.



Säkerhetslock för kassettradio.



Reglagen har också fått en bättre placering. Växelspaken, handbromsen och fjädringsreglaget sitter inom bekvämt räckhåll på konsolen. Två små spakar ger fingerlätt kontroll av signalhorn, blinkers och vindrutespolare/torkare med två hastigheter och intervalltorkare. Vindrutespolaren tyckte jag speciellt om. Den är hopbyggd med vindrutetorkaren och spolar vattnet exakt där det behövs.

Reglagen till de eldrivna dörrutorna har nu fått en bekvämare placering på de bäst utrustade modellerna, nämligen i armstöden.

I BX har utrymmet alltid varit väldisponerat. Nu har ytterligare dörrfickor och handskfack tillkommit. De stora fönstren bidrar till en allmän känsla av rymlighet, samtidigt som de givetvis ger fri sikt åt alla håll.

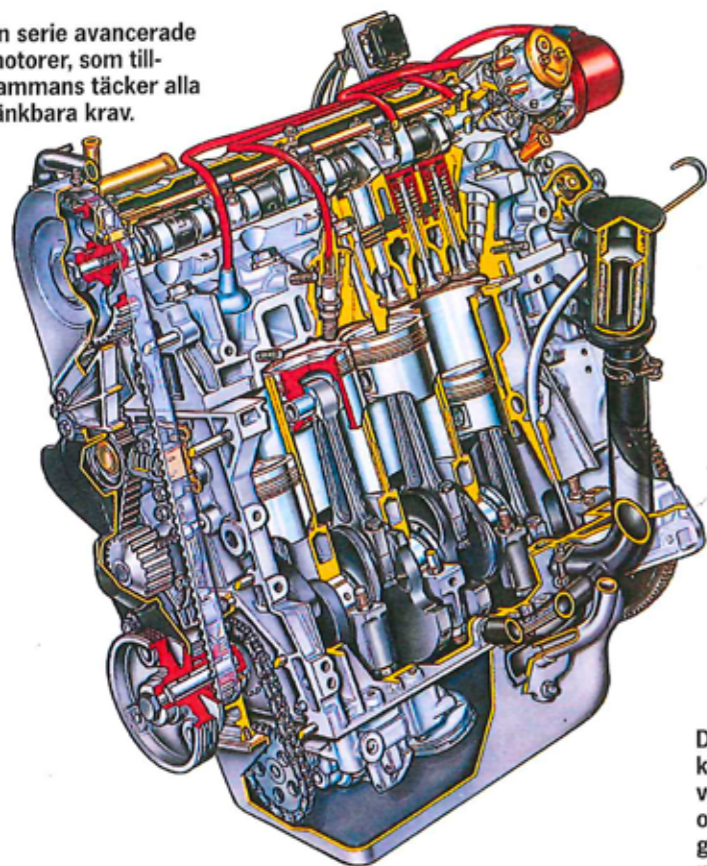
Ergonomiskt utformade säten med stort urval ifråga om klädsel, däribland läder som tillval på vissa modeller, ger den komfort och det stöd för ryggen som man redan tidigare förknippat med BX.



ÅTGÄRDER MOT LUFTFÖRORENINGAR. EFFEKTIVITET OCH TEKNIK

UTVECKLINGEN GÅR MOT BILAR SOM UTNYTTJAR BRÄNSLET MAXIMALT – OCH VISAR HÄLSOSAM RESPEKT FÖR MILJÖN

En serie avancerade motorer, som tillsammans täcker alla tänkbara krav.



Denna datoriserade kontrollstation övervakar noga det omfattande programmet för provning av motorerna.



Numera är föroreningar ett fullt ord. I vissa länder har man stiftat nya stränga lagar om blyfri bensin och avgasutsläpp, i andra är sådan lagstiftning på väg.

Med tanke på detta har man på Citroën dragit slutsatsen att det är bättre att överträffa normerna än att bara uppfylla dem.

Även om minskade föroreningutsläpp är en viktig aspekt vid konstruktionen av en motor, finns det också andra, som är påtagliga i BX-serien, tex bättre prestanda, ekonomi och tillförlitlighet samt enklare underhåll.

För att få reda på hur man uppnår detta besökte jag motorfabriken i Tremery i norra Frankrike. BX produktionslinje är något av en resa till framtiden. Sofistikerade robotar, automatiserat montage, datoriserad styrning och provning används i stor omfattning. Det är lätt att förstå varför Tremery har vunnit rykte som en av Europas modernaste fabriker.

Imponerad av tekniken ställde jag en del frågor rörande dem som arbetar i fabriken. Stod sig människan i konkurrensen med maskinerna? Man försäkrade mig att så är fallet. På Citroën bedrivs ett kontinuerligt utbildningsprogram, där arbetarna får lära sig de senaste nyheterna på teknikens område och hur de används i det moderniserade systemet.

Citroëns engagemang härvidlag bevisas bäst av att man ägnat mer än 100.000 timmar åt detta projekt redan första året.

Allt löper friktionsfritt. På de automatiserade montage linjerna indikeras eventuella fel på en skärm, så att de kan åtgärdas direkt. I änden av linjen testas varje motor ingående i en datoriserad provbänk, eller snarare i en av de 22 provbänkar som finns i fabriken. Provingen utförs med motorn igång enligt ett grundligt kontrollprogram, som utvecklats för att eventuella problem skall upptäckas. När undersökningen är avslutad till datorns belåtenhet dras cylinderlocket fast av en automatisk maskin

– till exakt rätt moment.

Låt oss sedan se på själva motorerna. Och vad lämpar sig bättre att börja med än dieseln. Förutom att den självklart är ekonomisk går den lika jämnt och tyst som många bensinmotorer.

Låt oss se på några siffror. Vid landsvägskörning blir bränsleförbrukningen 0,51 l/mil, medan stadskörning i genomsnitt fortfarande drar blygsamma 0,67 l/mil.

En del bensinmotorer uppvisar exceptionella siffror ifråga om km/h eller l/mil eller båda. Exempelvis 1360cc-motorn ger en toppfart på 163 km/h och drar 0,60 l/mil vid landsvägskörning.

Vi fortsätter med 1580 cc-motorn med manuell växellåda. Den ger max fart 176 km/h och accelererar från 0 till 100 km/h på bara 11,3 sekunder. Ekonomin har inte glömts bort – 0,57 l/mil vid landsvägskörning.

Förutom att de går mycket bra utmärks BX-motorerna av att de konstruerats med tanke på problemfritt och billigt underhåll. De har färre delar och komponenter som kan bli defekta eller som behöver bytas ut. Detta gäller givetvis i än högre grad dieselmotorerna, eftersom de saknar tändstift, tändspole, brytarspetsar, förgasare, bränslepump och fördelare.

Detta är typiskt för filosofin bakom BX. Som man alltid sagt på Citroën: "Det är en bil som älskar vägar och hatar verkstäder".

Även om innovationerna är värda all beundran, så är jag glad att en sak finns kvar oförändrad på BX – den gashydrauliska fjädningen, som är unik för Citroën. Mina skäl är komfort och bekvämlighet.

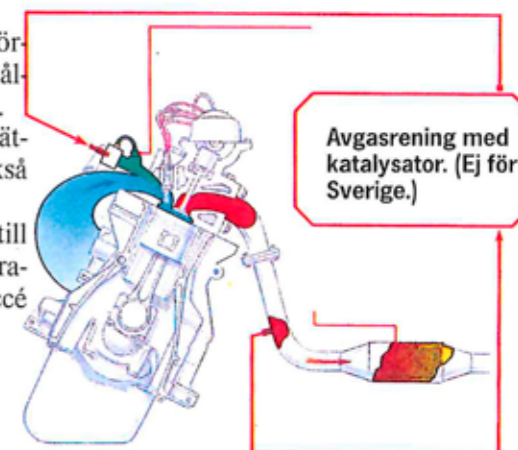
Fjädningen saknar sin like när det gäller att "släta ut" de knöligaste vägar. Och eftersom den kan ställas in på tre olika nivåer över marken har den sina fördelar också i andra sammanhang. Det märker man när man har anledning att haka på en husvagn eller ett släp, eller när man skall lasta i tungt bagage. Sänk bara bilen till lägsta positionen, och allt blir genast mycket lättare.

I högsta läget kan man utan risk köra på gropiga vägar. Systemet är också känt för sin självavvägande förmåga, och det lever upp till sitt rykte. Oavsett

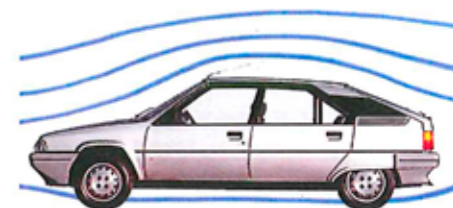
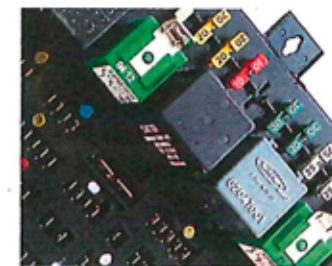
hur tung last man har ombord är köregenskaperna desamma – bilen behåller den aerodynamiskt rätta vinkeln.

Förutom att bilen blir påtagligt lättare att manövrera slipper man också "nosdykningen" vid bromsning.

Från avgörande förbättringar ned till de minsta detaljer visar andra generationen BX alla tecken på att bli en succé även i fortsättningen.



Den genomtänkta planeringen illustreras av att även små detaljer ägnats uppmärksamhet, tex säkringslådans placering under instrumentbrädan.



Aerodynamiska resultat av vindtunnelprovning skall hållas under realistiska betingelser. Det är orsaken till att man på Citroën fäster vikt vid kombinationen profil/yta – i motsats till andra biltillverkare, som endast anger profilmotståndskoefficienten.

BX 14 RE

Detta är vad man får om man kombinerar elegans med komfort och prestanda. Först och främst har BX14 RE ett rätt speciellt utseende med sina aerodynamiska linjer, snygga hjulkapslar, sidlistor och svartlackerad skyddsbeläggning nedtill.

Invändigt är den definitivt gjord för att koppla av i. Framsätena är ställbara, försedda med nackstöd och klädda i tyg som matchar det invändiga färgschemat.

Att köra BX14 RE har blivit ännu njutbarare, eftersom den nya instrumentbrädan och mittkonsolen gjort instrumenten enklare att läsa av och reglagen lättare att nå.

Ventilation och uppvärmning har gjorts om. Utrymmet för passagerare och bagage är ytterst generöst tilltaget. Med fem passagerare återstår 444 dm³ för bagage. Viker man ner baksätena blir lastutrymmet 1.455 dm³. Och allt är

effektivt utrymme, eftersom golv och sidor är släta.

1360 cc-motorn ger 72 hk DIN vid 6.000 v/min via en 5-växlad låda. Toppfarten är 163 km/h med acceleration 0 till 100 km/h på 13,5 sekunder. Vid landsvägskörning är bränsleförbrukningen 0,60 l/mil.

BX 19 RD

För att överträffa konkurrenterna ifråga om prestanda, köregenskaper och livslängd krävs något utöver det vanliga.

BX19 RD klarar det gott och väl.

Bland alla dieselmotorer i världen har den som sitter i just den här bilen specialkonstruerats för sitt ändamål – och det märks. Ekonomin – denna välkända dieselfördel – uppfylls med 0,51 l/mil vid landsvägskörning.

Men prestanda har inte heller försummats. Denna 1905 cc-motor med 5-växlad låda utvecklar 65 hk DIN och accelererar från 0 till 100 km/h på 15,5 sekunder. Toppfart 157 km/h.

Men eftersom ekonomi handlar om mer än bara bränsleförbrukning känns

det betryggande att notera att mer omfattande service inte behövs förrän efter 2.250 mil.

I övrigt gäller samma tekniska data för BX19 RD som för BX14 RE. Den nya interiören är av samma höga klass, och lika komfortabel. Samma användbara utrymme – för passagerare och för en imponerande mängd bagage.

Även denna bil har ställbara säten med nackstöd, vindruta av laminerat glas och mycket mer – allt som standard.

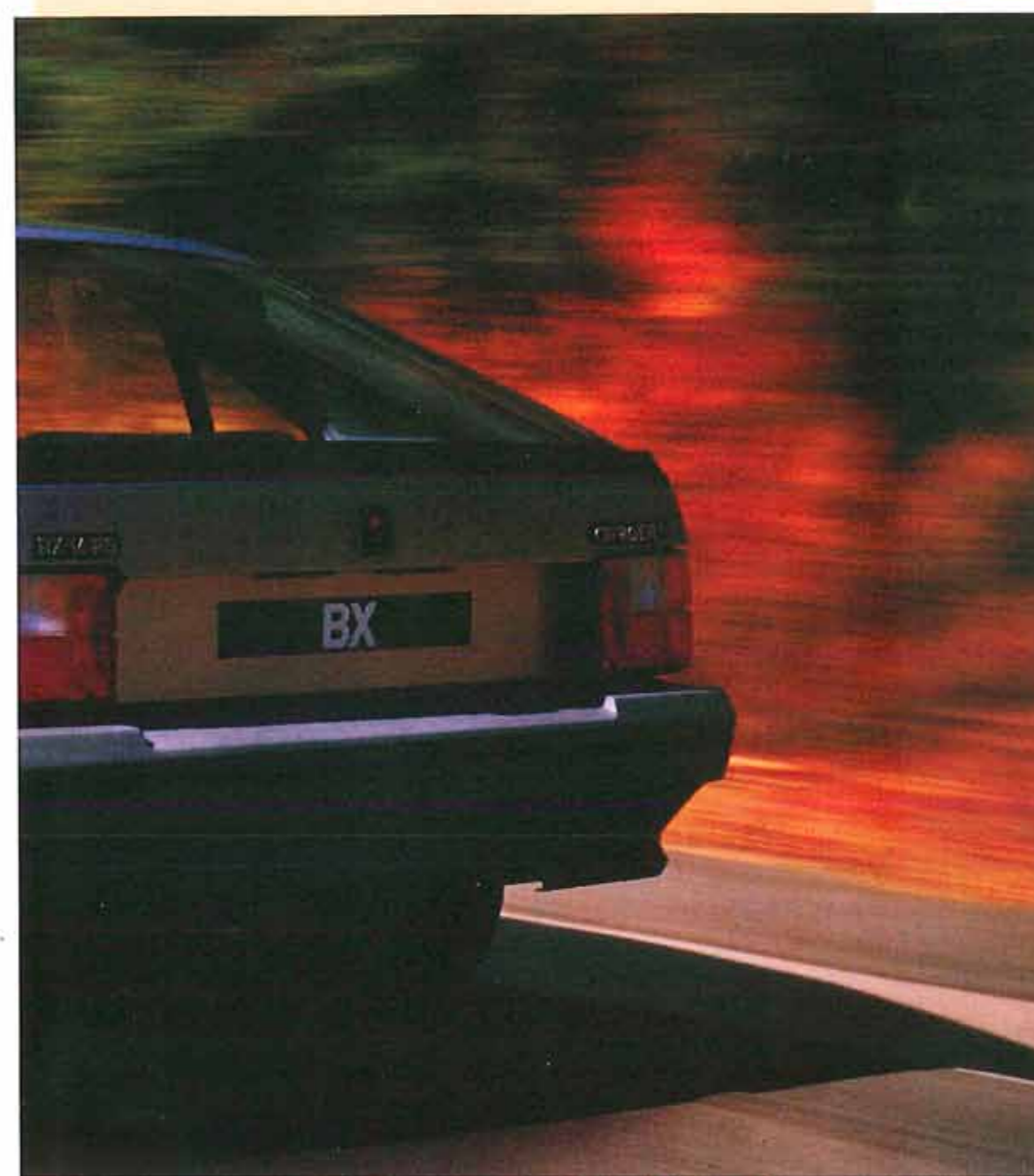
BX19 RD ser likadan ut som de båda andra modellerna. Den har således också skyddslistor på sidorna och eleganta hjulkapslar.



Ovan: BX har fått nydesignad instrumentering från 87 års modell.

Med fem personer i bilen återstår 444 dm³ för last. Vik ned sätena och lastutrymmet blir 1455 dm³. Plant golv och släta väggar ökar lastkapaciteten ytterligare.

*Tekniska data och utrustningsförteckning finns i slutet av denna broschyr.



PÅ JAKT EFTER LYX?

BX 16 TRS

Nya BX16 TRS lever upp till Citroëns renommé för bekväma bilar, som det är ett nöje att köra.

Klädseln är i vacket mönstrad textil. Framsätena är ställbara och försedda med nackstöd. Baksätena, som när-

mast liknar fätöljer, har nedfällbart mittarmstöd och säkerhetsbälten.

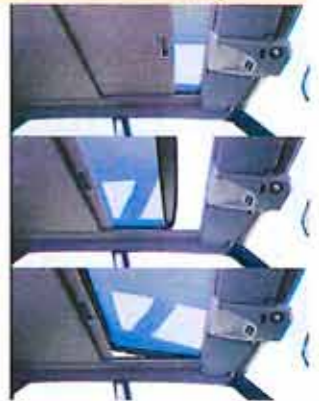
Bland andra finesser kan nämnas elmanövrerade dörrutor fram och bak, rikligt med fickor och fack, ställbar läslampa, solskyddsgardiner, centrallås

och anslutningar för favoritstereon.

Denna förträffliga bil är utrustad med en 92 hk DIN, 1580 cc-motor som accelererar från 0 till 100 km/h på 11,3 sekunder och vidare till maxfart 176 km/h.

*Tekniska data och utrustningsförteckning finns i slutet av denna broschyr.

Det mångsidiga soltaket, som tar tillvara det vackra vädret kan beställas som extrautrustning.



Klädsel i nytt urval smakfullt mönstrade textilier, som harmoniserar med den invändiga färgskalan.



Lättmetallfälgar mot specialorder.

KOMBIBILAR MED KÖREGENSKAPER SOM PERSONBILAR

ATT DOMA AV
KÖREGEN-
SKAPERNA –
OCH LAST-
FÖRMÅGAN –
ÄR NYA BX
KOMBI EN
VINNARE.



BX Kombi har ett fast takräcke som kan kombineras med lasträcke (extrautrustning). Det är aerodynamiskt formgivet och klarar upp till 100 kg last.



En användbar pakethylla när baksätena är på plats. Och samtidigt en säkerhetsdetalj, som skyddar bagageutrymmet från nyfikna blickar.



Med den gashydrauliska fjädningen kan vagnen höjas eller sänkas. Praktiskt vid påkoppling av husvagn eller släp och när tungt gods skall lastas ombord.

Mitt första intryck av BX Kombi var att förnyelsen genomförts på ett positivt sätt utan att bilens karaktär

ändrats. Det gäller även invändigt. Den nya instrumentbrädan med rikligt med instrument är lättöverskådlig. Reglagen sitter inom bekvämt räckhåll. Och den nya mittkonsolen är något jag gillar.

För alla kombi är lastförmågan den viktigaste aspekten, och BX är inget undantag. Med fullt antal passagerare finns det hela 860 dm³ kvar för last. Viker man ner baksätena blir lastkapaciteten 1803 dm³. Eftersom golv och väggar är släta går allt utrymme att utnyttja.

Kombin tar last på upp till 1,7 meters längd och 440 kg vikt. 100 kg kan lastas på takracket, som kan kombineras med lasträcke.

Var och en som kört en vanlig kombi dels tom, dels fullastad, vet vilken skillnad det är mellan de båda fallen. Så inte med BX. Liksom alla Citroën Kombi har BX den unika gashydrauliska fjädningen.

Den ställer automatiskt in sig efter lasten och köregenskaperna påverkas över huvud taget inte. Bilen har alltid samma vinkel mot fartvinden, vilket bespar både passagerare och last onödiga påfrestningar. Systemet absorberar också ojämnheter i vägbanan som med säkerhet skulle kännas i en bil med konventionell fjädring.

Förutom att den har köregenskaper som en personbil är BX Kombi också utrustad som en sådan. Utrustningens omfattning varierar från modell till modell, men alla utmärks av den omsorg ifråga om komfort och lyx som man vant sig vid att förknippa med Citroën.

Även på motorsidan finns valmöjligheter.

På det hela taget spår jag att denna nya version kommer att få ett ännu mer entusiastiskt mottagande än den första generationen BX Kombi.



BX 16 RS

Söker man en ypperlig, allmänt användbar kombi till ytterst rimligt pris finns det ingenting som går upp mot BX16 RS. 1580 cc-motorn på 92 hk DIN ger nog med kraft.

Toppfarten är 164 km/h, och det faktum att bilen drar 0,57 l/mil vid landsvägskörning visar att den verkligen är sparsam med bränslet.

Den gashydrauliska fjädringen gör det betydligt lättare att koppla på ett släp eller lyfta i tung last, eftersom man kan sänka vagnen i stället för att lyfta upp lasten.

Eftersom baksätena går att fälla ned helt kan även otympliga förmål tas ombord. En annan fördel med fjädringen är att manövrering och köregenskaper är desamma oavsett om bilen är fullastad eller tom.

Komfortabla och generösa innerutrymmen. Luxuösa säten och tjocka heltäckningsmattor tillför elegans. Instrumentbrädan och mittkonsolens utformning har gjort det möjligt att placera instrument och reglage exakt där de bör sitta.

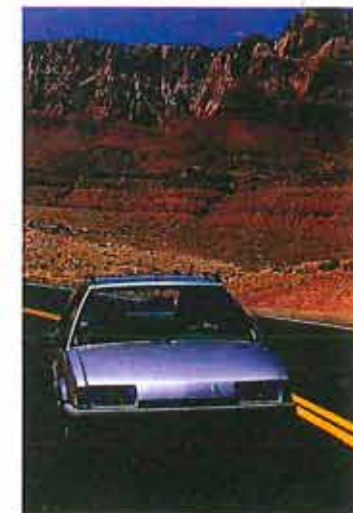
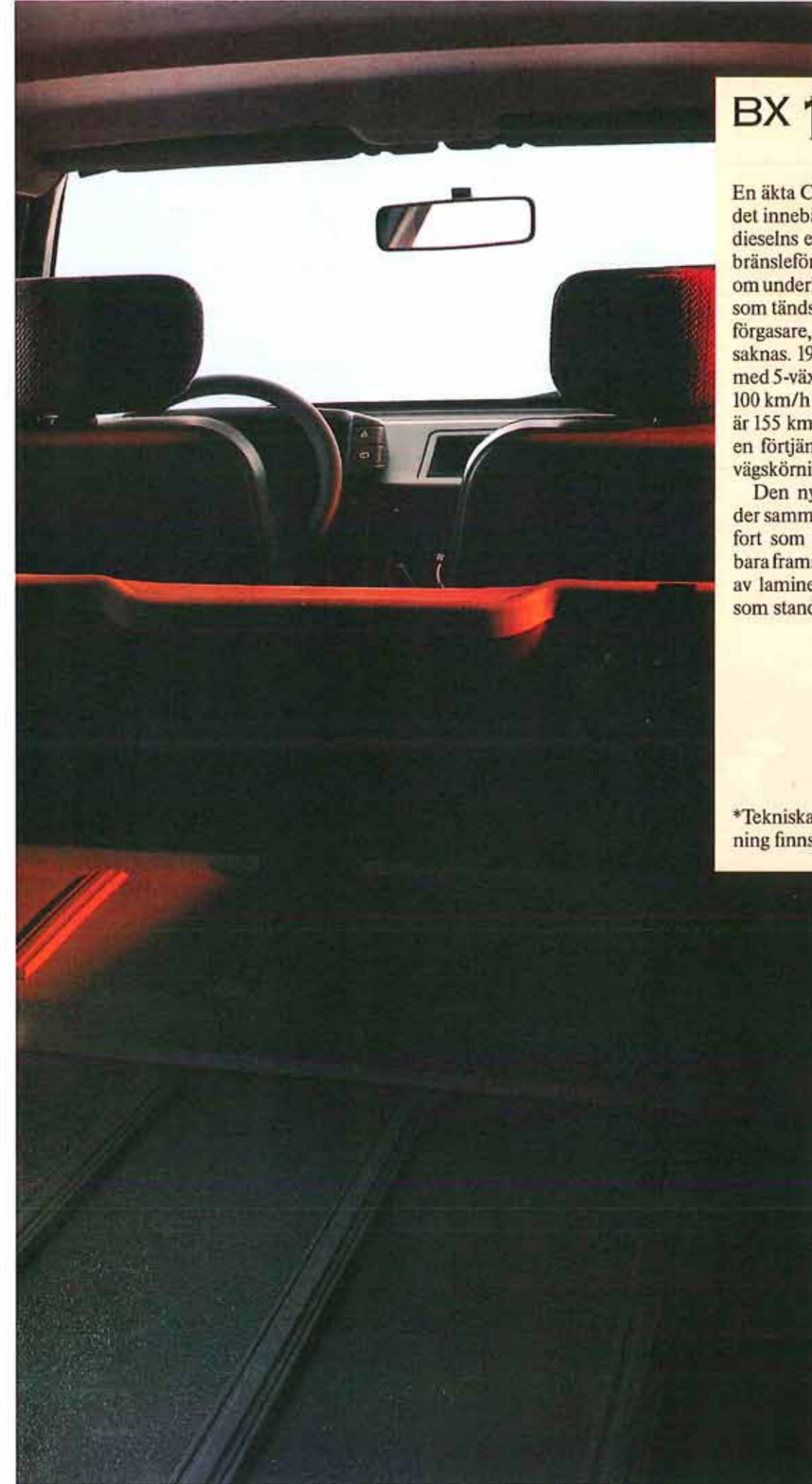


BX 19 RD

En äkta Citroën Kombi – med allt vad det innebär plus, som extra attraktion, diesels ekonomi. Inte bara vad gäller bränsleförbrukning, utan också ifråga om underhåll. Färre utbytesdelar, eftersom tändstift, brytarspetsar, tändspole, förgasare, bränslepump och fördelare saknas. 1905 cc-motorn på 65 hk DIN med 5-växlad låda accelererar från 0 till 100 km/h på 16,3 sekunder. Toppfarten är 155 km/h. Och bränsleförbrukningen förtjänstfulla 0,53 l/mil vid landsvägskörning.

Den nydesignade interiören erbjuder samma utrymme och samma komfort som BX16 RS. Det betyder ställbara framsäten med nackstöd, vindruta av laminerat glas och en hel del mer som standard.

*Tekniska data och utrustningsförteckning finns i slutet av denna broschyr.



BX Kombi – med köregenskaper som en personbil.

"BÄTTRE IDEER GER BÄTTRE BILAR"

EN TITT BAKOM KULISSERNA VISAR HUR DE BÄSTA BILIDÉERNA KOMMER TILL

Varje ny, skinande blank bil börjar sitt liv som just en glimt i formgivarens öga. Men det är andra idéer som förvandlar

Hur många vet t ex att det var Citroën som introducerade den första serietillverkade framhjulsdrivna bilen? Eller att det fanns en aerodynamiskt formgivna Citroën redan 1934, när andra i branschen knappt börjat förstå aerodynamikens faktiska betydelse? Eller att den gashydrauliska fjädningen var ett genombrott som många anser aldrig har överträffats?

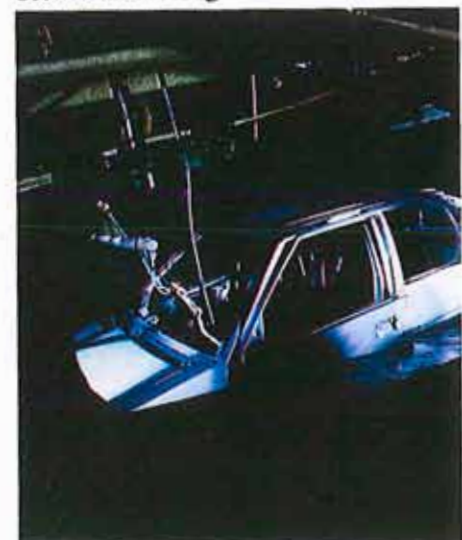
Den framstegsvänliga attityden lever än. Det upptäckte jag när jag besökte fabriken för att se hur man tillämpar sina idéer på Citroën.

Ergonomiskt formgivna säten med ländryggsstöd ger en både effektiv och komfortabel körställning, och en förare som sitter bekvämt kör bättre.



drömmen till verklighet - idéer som rör tillverkning, körprestanda och livslängd.

När jag pratade med folket på Citroën upptäckte jag att de gjort en del innovationer under årens lopp. Och att samma attityd till nyskapande lever och blomstrar än idag.

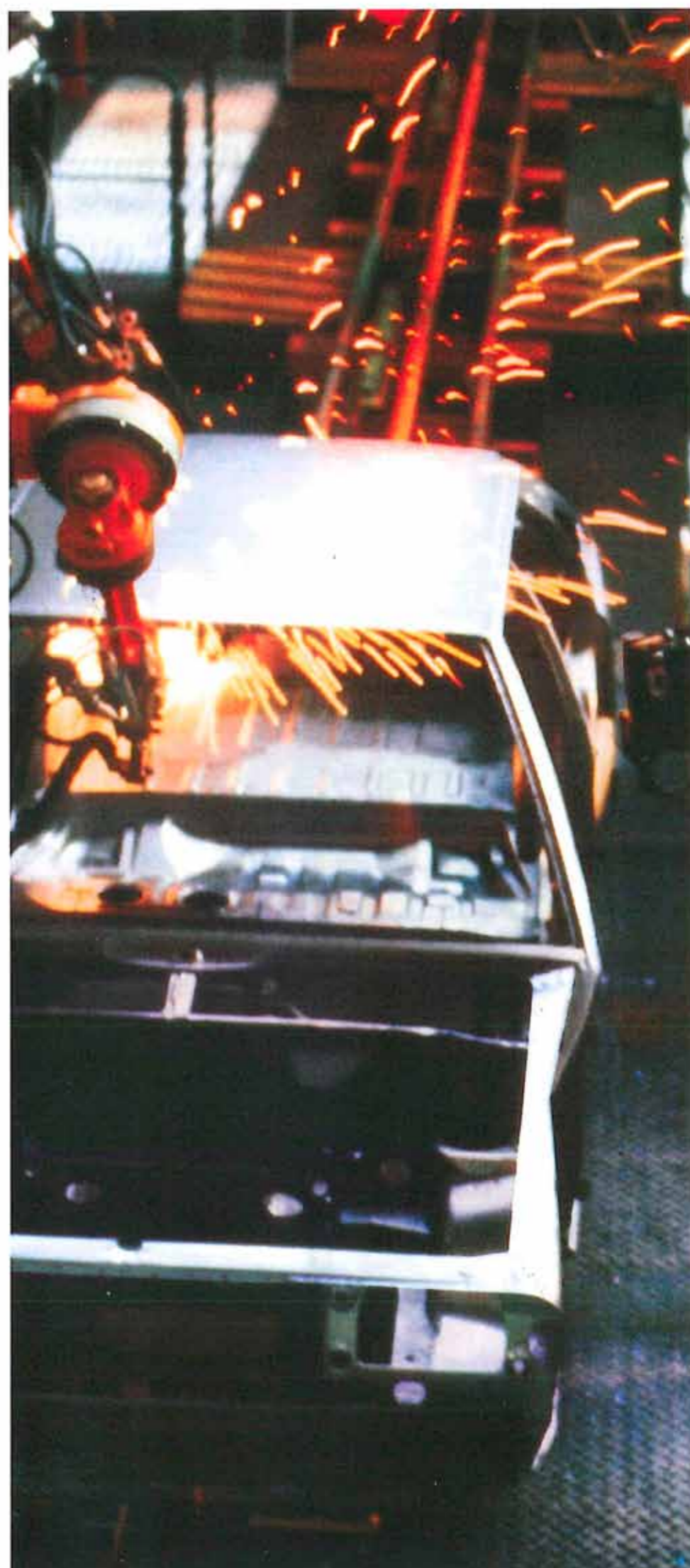


BILARNA PROVAS INNAN DE TILLVERKAS

Innan en enda karosscel pressats. Innan en enda skruv dragits åt. Innan något prototyp byggts. På det tidiga och avgörande stadiet använder Citroën datorunderstödd konstruktion för att eliminera problem innan de uppstår. Datorunderstödd konstruktion är ett ovärderligt hjälpmedel för att prova och skissa allt, från aerodynamisk effektivitet till påkänningar på bärande element. Bilen som ett komfortabelt, säkert och effektivt transportmedel bestäms innan den ännu finns annat än på datorskärmen.

TEKNIKEN I ARBETE

Jag tycker fortfarande att en bilfabrik är en av de mest fascinerande platser man kan tänka sig. Hos Citroën fick jag se hur den senaste automationstekniken och sofistikerade robotar användes för



montage av karossen med otrolig hastighet och tillförlitlighet.

Citroëns konstruktion innebär färre karosseridelar och svetspunkter, vilket betyder en starkare bil med färre punkter för rostangrepp. Även på Citroëns motorfabriker tillämpas en kombination av avancerad teknik och datorstyrd konstruktion och avsyning för att säkerställa att motorerna fungerar perfekt när de lämnar fabriken, och att de besitter en grad av precision som avspglas i motorn under hela dess livstid.

VEM KONTROLLERAR KVALITETS-KONTROLLEN?

Utöver robotar och datorer har man på Citroën en positiv filosofi beträffande personalens roll i kvalitetskontrollen. Jag syftar på systemet att använda de bäst kvalificerade krafterna för att upprätthålla standarden - nämligen de som gör jobbet. För att citera en av dem: "Skulle inte du också se till att en grej är riktig om du skall signera den?"

Så här fungerar det. Över hela fabriken finns avsyningsstationer som täcker varje stadium i tillverkningsprocessen. Det är här bilens olika delar undersöks och underkastas hårdhänt provning av de personer som arbetar med dem.

Att engagera folk personligen, få dem att skriva ner sina kommentarer - och än viktigare - rätta till felen, har rundligen betalat sig. Jag fann det trygghet att se, att det i denna teknikers tidevarv fortfarande inte finns något som går upp mot yrkes stoltheten när det gäller effektiv kvalitetskontroll.

KAMP MOT BILENS FIENDE NUMMER ETT

De flesta håller nog med om att rost är det största problemet för en bil. På Citroën börjar kampen mot rost redan vid valet av de metaller som skall användas vid tillverkningen. Materialen väljs omsorgsfullt ut och underkastas omsorgsfull rostskyddsbehandling. I nästa steg tvättas karossen, avfettas, beläggs med en zinkfosfat-inhibitor och upphetas till 180°C.

Därefter undergår varje kaross en rätt speciell doppbehandling. Den sänks ned helt och hållet i en jättebasäng med rostskyddsmedel, som med hjälp av elektrisk polaritet når in i skrymslen och vrår som inte går att komma åt med sprutning eller andra

konventionella metoder. Processen är känd under benämningen katafores och säkerställer att varje del av karossen täcks med rostbeständig skyddsharts.

Som ytterligare förebyggande åtgärd sprutas vax in i balksektionerna, och svetsömmarna tätas med flexibel PVC-massa. Underredet och andra sårbara delar sprutas med asfaltmassa till skydd mot skador från stenskott.

Låt oss sedan titta på lackeringen. Först påförs en elektrostatisk grundfärg med robotspruta. Torkas vid 140°C. Därefter följer två lager lack, som sprutas på korsvis för att täcka så bra som möjligt. Torkas vid 130°C. Resultatet blir en hård, högblank yta.

På metallic och svart appliceras slutligen ett skikt klarlack, som ger en djup, skimrande glans.

Luftmotståndet kan omintetgöra en bils prestanda, ekonomi och stabilitet. För att komma tillrätta med detta problem måste formen vara aerodynamiskt riktig.

Citroën har sedan bilismens barnom gått i spetsen när det gäller aerodynamisk formgivning. Medan andra biltillverkare talar om motståndskoefficienter beräknade på grundval av bilaras profil, går Citroën ett steg längre.

Eftersom en bil är ett tredimensionellt förmål, är det riktigare att basera motståndskoefficienten på profil och yta. Det är det enda möjliga sättet att exakt fastställa vad som behövs för att på effektivaste sätt driva bilen genom luften.

Som exempel kan nämnas att Citroën BX kan skryta med den häpnadsväckande låga koefficienten 0,63 – en siffra som knappast kan överträffas av i stort sett någon annan bil.

Till och med den enda vindrutetorkaren har ägnats aerodynamisk omsorg, eftersom den utnyttjar luftflödet för att svepa bort regnvattnet, erbjuder lägre motstånd och inte lyfts från vindrutan vid hög hastighet.

ETT UNIKT FJÄDRINGSSYSTEM

Jag har alltid ansett att en av Citroëns mest utmärkande egenskaper är den gashydrauliska fjädringen. Den skiljer sig från andra system genom att hålla markfrihöjden konstant oavsett last och vägens beskaffenhet. Att bilen alltid har samma vinkel betyder att resultatet från vindtunnelprovning gäller också i verkligheten.



Systemet bygger på gasvätskeprincipen, som blir styvare med ökande last, så att bilen ger samma körkänsla oavsett om den är tom eller fullastad. Självavvägningsprocessen uppnås genom att hydraulvätskemängden varierar.

Denna fjädringsprincip samverkar med enkelheten hos McPherson-ben fram och svängarmar bak, så att man får en kombination av fast manövrering och överlägsen komfort.

Markfrigången kan ökas eller minskas genom enkel manövrering av en strömbrytare eller spak. Genom att ställa in den i position Låg kan man enkelt koppla på ett släp eller stuva in tung last utan att behöva lyfta. Om vägbanan är gropig eller om man måste köra genom djup snö kan man öka markfrihöjden genom att ställa in position Hög.

Systemet har haft sådan framgång under årens lopp att tillverkare av dyra limousiner infört det på sina bilar, vilket säger mer än ord.

HELLRE SÄKER...

Att se en spritt ny bil köra in i en stabil vägg är en chockartad upplevelse. Jag fann emellertid att detta är en viktig del i Citroëns säkerhetstest.

Bilarna tillverkas med en passagerarsektion som består av en säkerhetscell

omgiven av deformationszoner, som tar upp större delen av kraften vid en olycka. Rattstängan är så utformad att den inte trycks upp mot föraren i händelse av kollision. Skulle föraren trots allt slungas mot ratten kollapsar denna under trycket, tack vare den enekriga konstruktionen.

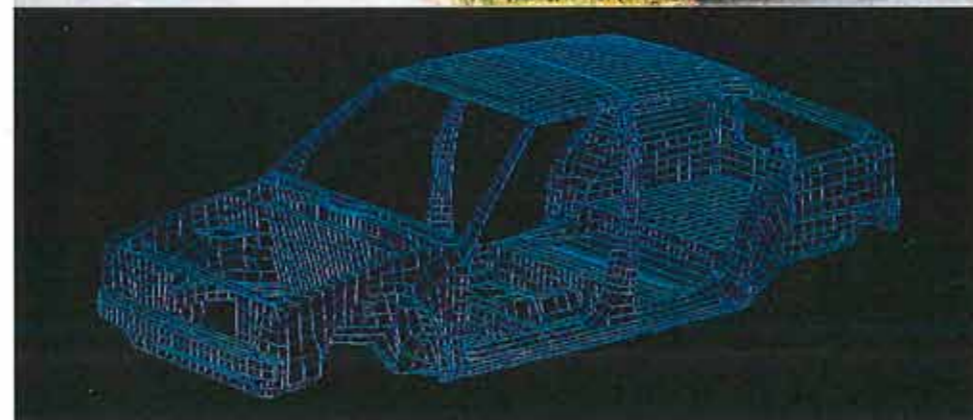
En annan trösterik tanke är att motorn är tvärmonterad. Det är därmed mindre sannolikt att den skall tränga in i kupén vid en frontalkrock.

Andra tester utförs för att säkerställa att bilen klarar olika klimat. Citroën säljs i 107 länder, så klimatet kan variera från frysgader med snö och is till tropisk värme och fuktighet.

Slumpvis utvalda bilar provas i ett 1.000-milstest, delvis genom saltvatten – något som alla vet är skadligt för bilar. Lärdomarna kommer varje Citroën till godo.

ATT GÅ FRÅN A TILL B – OCH BETYDLIGT LÄNGRE.

Det är intressant att se att Citroën, förutom för vanlig vardagskörning, också väljs för mer ovanliga uppgifter. Betydligt måste väl ändå vara det tiohjulsmönster som Michelin tagit fram för att underkasta sina däck den strängaste provning.



Jämfört med detta ter det sig närmast normalt att använda en Citroën som simulator för drakflygning. Däremot gjorde det unika självavvägande fjädringssystemet det enkelt för BBC att välja TV-kamerabil.

För den som råkar få syn på en sexhjulig Citroën i full fart på vägen mellan Strasbourg och Bryssel kan det vara intressant att veta att det är den bil Europaparlamentet valt för transport av sina dokument.

En imponerande mängd nya och bättre idéer har förverkligats under årens lopp, och så vitt jag förstår ämnar Citroën fortsätta på den vägen även i framtiden.

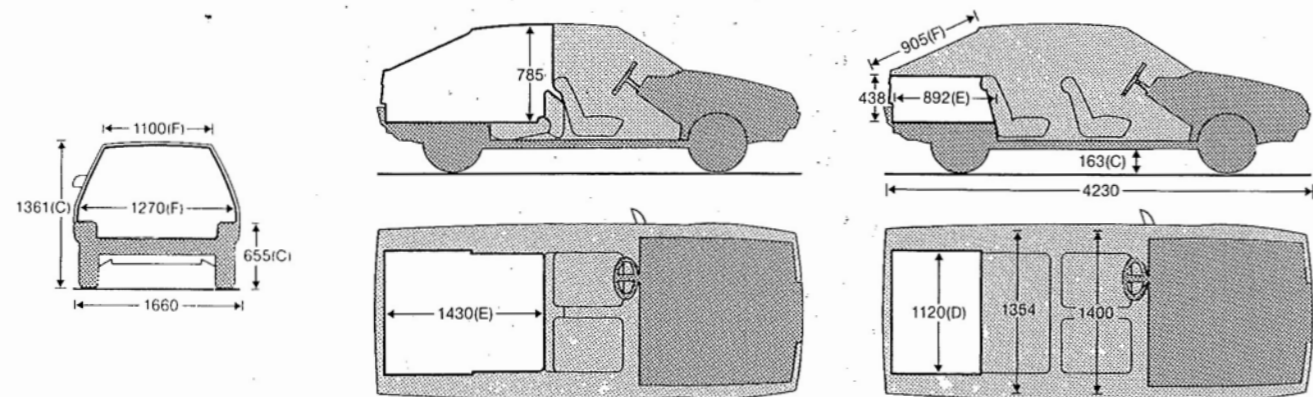
1. En Citroën med tio hjul, som utvecklats av Michelin för provning av däck.

2. Den officiella EG-dokumentbilen på sin reguljära rutt Strasbourg-Bryssel.

3. Citroëns unika självavvägande fjädring bibehåller konstant markfrihöjd oavsett last och vägförhållanden.

4. Självavvägande fjädring gör Citroën till den perfekta TV-kamerabilen.

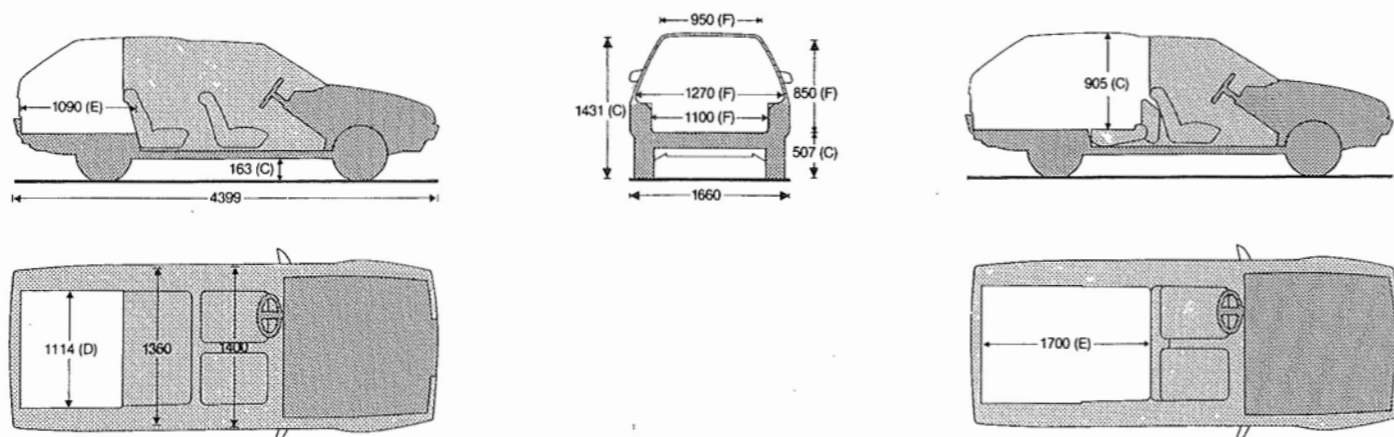
TEKNISKA DATA OCH UTRUSTNING	BX 14 RE	BX 16 TRS	BX 19 RD (DIESEL)
MOTOR			
ANTAL CYLINDRAR	4	4	4
CYLINDERVOLYM, CM ³	1.360	1.580	1.905
CYLINDERDIAM × SLAGLÅNGD I MM	75 × 77	83 × 73	83 × 88
KOMPRESSIÖNSFÖRHÅLLANDE	9,3:1	9,5:1	23,5:1
MAX EFFEKT I KW/HK (DIN) VID V/MIN	53/72 (6.000)	66/92 (6.000)	47/65 (4.600)
MAX VRIDMÖMENT I KPM (DIN) VID V/MIN	10,7/3.000	13,1/3.500	12,2/2.000
KYLSYSTEM	VATTEN	VATTEN	VATTEN
KRAFTÖVERFÖRING			
VÄXELLÅDA	MANUELL	MANUELL/AUTOMAT	MANUELL
ANTAL VÄXLAR FRAMÅT	5	5/4	5
STYRNING			
TYP	KUGGSTÅNG	KUGGSTÅNG	KUGGSTÅNG
SERVO		TILLÄGG	TILLÄGG
ANTAL RATTVARV FRÅN YTTERLÄGE TILL YTTERLÄGE	3,7	3,7/2,8 (SERVO)	4,4/2,8 (SERVO)
VÄNDDIAMETER I METER	10,2	10,2	10,2
BROMSAR	SKRIVOR FR./BAK SERVO	SKIVOR FR./BAK SERVO	SKIVOR FR./BAK SERVO
HJULUPPHÄNGNING	INDIVIDUELL	INDIVIDUELL	INDIVIDUELL
DÄCK	145 SR 14	165/70 R 14	165/70 R 14
ELSYSTEM			
BATTERI	12 V 50 AH	12 V 50 AH	12 V 83 AH
TÄNDNING	TRANSISTOR	TRANSISTOR	—
VOLYMER OCH RYMDER			
ANTAL PLATSER	5	5	5
BAGAGERUMSVOLYM I DM ³	444	444	444
BAGAGERUMSVOLYM I DM ³ MED NEDFÄLLT BAKSÄTE	1.455	1.455	1.455
VIKTER (KG)			
TJÄNSTEVIKT	PREL 1.000	PREL 1.050	PREL 1.110
LASTFÖRMÅGA	PREL 380	PREL 400	PREL 390
MAX SLÄPVAGNSVIKT	1.000	1.300	1.300
BRÄNSLEFÖRBRUKNING LIT/MIL (ENL KOV)			
LANDSVÄGSKÖRNING	0,60	0,57 (MAN.) 0,60 (AUT.)	0,51
STADSKÖRNING	0,96	0,95 (MAN.) 0,95 (AUT.)	0,67
BLANDAD KÖRNING	0,80	0,78 (MAN.) 0,80 (AUT.)	0,60
BRÄNSLETÄNKENS RYMD I LITER	52	52	52
PRESTANDA			
TOPPFART (KM/TIM)	163	176 (MAN.)	157
0-100 KM/TIM I SEK.	13,5	11,3 (MAN.)	15,5



TEKNISKA DATA OCH UTRUSTNING	BX 14 RE	BX 16 TRS	BX 19 RD (DIESEL)
INSTRUMENTERING			
TRIPPMÄTARE	•	•	•
VARVRÄKNARE		•	
KLOCKA	•	•	•
ELEKTRONISK OLVENIVÅMÄTARE		•	
VARNINGSLAMPA FÖR:			
- LÅG BRÄNSLEVOLYM	•	•	•
- LADDNING	•	•	•
- PARK-, HEL- OCH HALVLJUS	•	•	•
- BAKRUTEUPPVÄRMNING	•	•	•
- HYDRAULTRYCK OCH BROMSVÄTSKENIVÅ	•	•	•
- VARNINGSBLINKERS	•	•	•
- UTDRAGEN CHOKE (AUTOMATCHOKE)		•	
- SLITNA BROMSBELÄGG	•	•	•
SÄKERHET			
DIMBAKLJUS	•	•	•
BACK LJUS	•	•	•
AVBLÄNDBAR INRE BACKSPEGEL	•	•	•
BARNSÄKRING, BAKDÖRRAR	•	•	•
RULLBÄLTEN	•	•	•
NACKSKYDD FRAM	•	•	•
VARNINGSLAMPOR, EJ STÄNGDA DÖRRAR		•	
SKYDDSLISTER PÅ VAGNSIDORNA	•	•	•
UTRUSTNING			
CENTRALLÅS		•	•
ELEKTRISKA FÖNSTERHISSAR		•	• (FRAM)
TONADE RUTOR		•	•
SOLSKYDDSGARDIN, BAKFÖNSTER		•	•
ELVÄRME I FRAMSTOLARNA	•	•	•
HÖJ OCH SÄNKBAR FÖRARSTOL		•	
INIFRÅN JUSTERBARA BACKSPEGLAR	•	•	•
MITTARMSTÖD BAK		•	
SERVOSTYRNING			(TILLÄGG)
ELEKTRISKT MANÖVRERAT SOLTAK		(TILLÄGG)	(TILLÄGG)
FÄLLBART BAKSÄTE	•	•	•
RADIOANTENN	•	•	•
BAKRUTETORKARE MED SPOLNING		•	•
GARANTIER			
NYBILSGARANTI 1 ÅR	•	•	•
HYDRAULSYSTEMET, 2 ÅR EL. 10.000 MIL	•	•	•
ROSTSKYDDSGARANTI 6 ÅR	•	•	•
VAGNSKADEGARANTI 3 ÅR	•	•	•

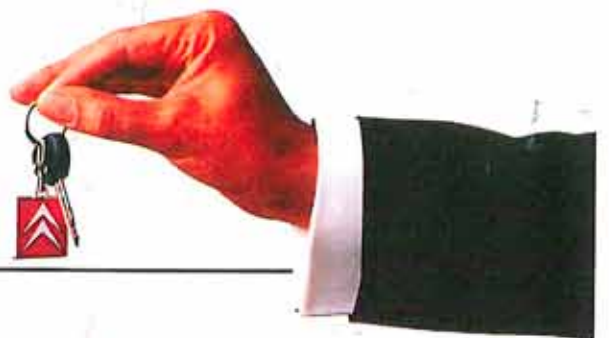
TEKNISKA DATA OCH UTRUSTNING	BX 16 RS KOMBI	BX 19 RD KOMBI (DIESEL)
MOTOR		
ANTAL CYLINDRAR	4	4
CYLINDERVOLYM, CM ³	1.580	1.905
CYLINDERDIAM × SLAGLÄNGD I MM	83 × 73	83 × 88
KOMPRESSIÖRFÖRHÅLLANDE	9,5:1	23,5:1
MAX EFFEKT I KW/HK (DIN) VID V/MIN	66/92 (6.000)	47/65 (4.600)
MAX VRIDMOMENT I KPM (DIN) VID V/MIN	13,1/3.500	12,2/2.000
KYLSYSTEM	VATTEN	VATTEN
KRAFTÖVERFÖRING		
VÄXELLÄDA	MANUELL	MANUELL
ANTAL VÄXLAR FRAMÅT	5	5
STYRNING		
TYP	KUGGSTÅNG	KUGGSTÅNG
SERVO		TILLÄGG
ANTAL RATTVARV FRÅN YTTERLÄGE TILL YTTERLÄGE	4,4	4,4
VÄNDDIAMETER I METER	10,2	10,2
BROMSAR	SKIVOR FR./BAK SERVO	SKIVOR FR./BAK SERVO
HJULUPPHÄNGNING	INDIVIDUELL	INDIVIDUELL
DÄCK	165/70 R 14	165/70 R 14
ELSYSTEM		
BATTERI	12 V 42 AH	12 V 80 AH
TÄNDNING	TRANSISTOR	-
VOLYMER OCH RYMDER		
ANTAL PLATSER	5	5
BAGAGERUMSVOLYM I DM ³	860	860
BAGAGERUMSVOLYM I DM ³ MED NEDFÄLLT BAKSÄTE	1.803	1.803
VIKTER (KG)		
TJÄNSTEVIKT	PREL 1.100	PREL 1.140
LASTFÖRMÅGA	PREL 440	PREL 440
MAX SLÄPVAGNSVIKT	1.300	1.300
BRÄNSLEFÖRBRUKNING LIT/MIL (ENL KOV)		
LANDSVÄGSKÖRNING	0,57	0,53
STADSKÖRNING	0,95	0,68
BLANDAD KÖRNING	0,78	0,61
BRÄNSLETANKENS RYMD I LITER	52	52
PRESTANDA		
TOPPFART (KM/TIM)	PREL 164	PREL 155
0-100 KM/TIM I SEK.	PREL 12,1	PREL 16,3

Rätt till ändring av konstruktion, tekniska data och utrustning utan föregående meddelande förbehålles. I denna broschyr kan det förekomma bilder på modeller och utrustning som ej går att få i Sverige.



TEKNISKA DATA OCH UTRUSTNING	BX 16 RS KOMBI	BX 19 RD KOMBI (DIESEL)
INSTRUMENTERING		
TRIPPMÄTARE	●	●
KLOCKA	●	●
VARNINGSLAMPA FÖR:		
- LÅG BRÄNSLEVOLYM	●	●
- LADDNING	●	●
- PARK-, HEL- OCH HALVLJUS	●	●
- BAKRUTEUPPVÄRMNING	●	●
- HYDRAULTRYCK OCH BROMSVÄTSKENIVÅ	●	●
- VARNINGSBLINKERS	●	●
- UTDRAGEN CHOKE	●	●
- SLITNA BROMSELÄGG	●	●
SÄKERHET		
DIMBAKLJUS	●	●
BACKLJUS	●	●
AVBLÄNDBAR INRE BAKSPEGEL	●	●
BARNSÄKRING, BAKDÖRRAR	●	●
RULLBÄLTEN	●	●
NACKSKYDD FRAM	●	●
SKYDDSLISTER PÅ VAGNSIDORNA	●	●
UTRUSTNING		
CENTRALLÄS		●
ELEKTRISKA FÖNSTERHISSAR FRAM		●
SOLSKYDDSGARDIN, BAKFÖNSTER	●	●
ELVÄRME I FRAMSTOLARNA	●	●
INFRÅN JUSTERBARA BAKSPEGLAR	●	●
FÄLLBART BAKSÄTE	●	●
RADIOANTENN	●	●
BAKRUTETORKARE MED SPOLNING	●	●
GARANTIER		
NYBILSGARANTI 1 ÅR	●	●
HYDRAULSYSTEMET, 2 ÅR EL. 10.000 MIL	●	●
ROSTSKYDDSGARANTI 6 ÅR	●	●
VAGNSKADEGARANTI 3 ÅR	●	●

Rätt till ändring av konstruktion och utrustning utan föregående meddelande förbehålles. I denna broschyr kan det förekomma bilder på modeller och utrustning som ej går att få i Sverige.



AB AUTOGRUPPEN
BOX 1011
121 23 JOHANNESHOV.