

► ESSAI CITROËN BX 16 RS 1986

En quête *de reconnaissance*



La Citroën BX
fête son vingt-cinquième
anniversaire et frappe timidement à la porte
du monde de la collection. Une requête légitime soutenue
par une poignée de passionnés, que nous avons choisi
d'encourager avec l'essai de cette 16 RS de 1986, dont
le compteur n'affiche pas encore 15 000 km !



Premier modèle de grande série dessiné hors du centre style Citroën, la BX est l'œuvre de Marcello Gandini alors responsable du design chez Bertone. La voiture se caracté-

Que s'est-il passé le 30 septembre 1982? Sur le plan de la Grande Histoire, pas grand-chose. Mais pour les amateurs d'automobile, c'est la date de l'ouverture du Salon de l'auto et la présentation officielle sur le stand Citroën de la BX. La voiture est annoncée comme l'intermédiaire entre la GS et la CX. En réalité, elle remplace la première qui sillonne les routes depuis l'automne 1970. Pour Citroën, ce lancement est capital. « Condamnée à réussir » titre d'ailleurs l'Auto-Journal à l'occasion du premier essai, en expliquant que la survie de l'entreprise dépend du succès de la voiture. Heureusement, les têtes pensantes du quai de Javel ont soigné leur copie. La BX offre des performances et une habitabilité proches de la CX, mais ses caractéristiques administratives sont comparables à celles de la GS. La nouvelle voiture possède par ailleurs une esthétique très personnelle. Après les lignes galbées de la GS et celles plus fluides de la CX, la BX affiche une silhouette anguleuse, aux arêtes vives. Un coup de crayon incisif que l'on doit à Marcello Gandini, alors responsable du design chez Bertone. C'est la première fois qu'une Citroën de grande série n'est pas dessinée par le bureau de style maison. Mais les relations avec Bertone remontent au début des années soixante-dix. L'officine italienne avait alors imaginé une SM quatre portes prête à être industrialisée, puis elle avait présenté un très joli concept sur base GS: la Camargue. Pour la BX, Gandini

Les sièges de la BX méritent une mention particulière. Leur forme en creux et la dureté idéale de leur mousse assurent un confort que peu de berlines égalent.



térise par sa silhouette anguleuse en rupture totale avec la ligne fluide des GS et CX qui l'ont précédée.



Le plastique omniprésent et l'absence de toute fioriture sont typiques des années quatre-vingt. Le volant monobranche est un détail Citroën qui ne trompe pas.

s'est inspiré de deux autres protos déjà exposés par la Carrozzeria Bertone, la Reliant FW11 et la Volvo Tundra qui préfigurent de façon très précise le style de la nouvelle voiture. On sait que les stylistes italiens sont passés maîtres dans l'art de recycler de vieux projets et l'on peut s'étonner que les dirigeants de Citroën aient accepté un dessin dévoilé au public en 1977! Mais l'heure n'est

plus à la polémique, et sous cette robe venue d'Italie, les chromosomes qui habitent intimement chaque Citroën restent bien vivaces.

Des détails très chevrons

La BX conserve un style bicorps et est d'emblée dotée d'un hayon. Solution refusée à la GS et à la CX par Pierre Bercot, qui a depuis cédé son poste à des direc-

BX 16 RS

La BX16 RS s'inscrit dans la gamme juste au-dessous de la TRS avec laquelle elle partage le nouveau moteur 1,6 l.



Cette simple étiquette témoigne de l'entretien scrupuleux dont a bénéficié cette BX.



Caractéristique de la BX, le bouchon de réservoir est solidaire de la trappe que l'on ouvre à la clé.



Toutes les étiquettes que l'on trouve sous le capot sont en parfait état. Normal, la voiture n'a pas 15 000 km!



Ce code-barres permet d'identifier à coup sûr le modèle et sa date de fabrication...



...Tout comme la plaque constructeur sur laquelle figurent le type et le numéro de série.



Bénéficiant de la suspension hydraulique, la Citroën BX surclasse toutes ses rivales en matière de confort et de comportement. Elle bénéficie également de quatre freins à disques dont la puissance est de nature à surprendre plus d'un conducteur. Le seul défaut de cette voiture, c'est finalement l'absence de direction assistée qui rend la conduite pesante en ville.



teurs moins à cheval sur les principes. La BX est dotée, par ailleurs, d'un essuie-glace monobalais, d'un volant monobranche et d'un compteur de vitesse à tambour – comme la GS et la CX –, autant de détails qui distinguent les Citroën du reste de la production automobile. La planche de bord reprend à son compte les commodos que l'on pianote du bout des doigts sans quitter le volant, avec un agencement plus heureux que dans la CX et, surtout, la Visa dont le satellite se projette en avant comme un énorme tubercule difforme. La BX fait enfin la part belle aux matériaux nouveaux avec un hayon et un capot en polyester-fibre de verre, une matière légère mais fragile qui sera remplacée, plus tard, par de la simple tôle.

La technique est aussi à l'honneur et la BX préserve deux atouts qui ont largement contribué à la réputation des Citroën : les quatre freins à disques et la suspension hydropneumatique portant le confort et la sécurité à un niveau inégalé dans la catégorie des berlines moyennes, tous constructeurs et toutes nations confondus. Côté moteur, en revanche, la nouvelle Citroën renonce au quatre cylindres à plat refroidi par air et se rallie à la formule plus classique d'une mécanique transversale à refroidissement liquide. Deux unités se partagent l'honneur d'animer la nouvelle voiture, un 1361 cm³ de 62 ou 72 ch (pour les BX 14 E, RE et TRE) que l'on retrouve sous le capot de la Peugeot 104 mais aussi de la Renault 14, et un tout nouveau moteur de 1580 cm³ (pour les BX 16 RS et TRS) qui produit 90 ch.

Parfaitement entretenu, cet exemplaire est proche du neuf. Même à la loupe, les sièges ne révèlent ni tâches ni accrocs.

à disques dont la puissance est de nature à surprendre plus d'un conducteur. Le seul défaut de cette voiture,



Les doubles chevrons qui ornent le capot sont discrets mais décalés vers la gauche.

Freinage et tenue de route à l'honneur

La BX est bien née et suscite des commentaires élogieux de la presse, notamment au chapitre de la tenue de route et du freinage. Dans l'Auto-Journal, André Costa écrit : « La tenue de trajectoire est bonne en ligne droite et parfaitement tranquille en courbe. Le roulis en virage est faible pour une voiture de grande série, ainsi que la tendance



La banquette n'a jamais du recevoir un passager. Dommage car, comme les sièges avant, elle offre un confort largement au-dessus de la moyenne.

à s'écraser sur l'avant au freinage... », et il poursuit : « L'assistance de frein est de la plus pure technique Citroën. L'aspect de la pédale est normal, mais la rapidité de réaction des freins est de taille à surprendre plus d'un conducteur. » Mais l'essayeur



Les fameux commodos que l'on pianote du bout des doigts. À gauche du volant, ils commandent les essuie-glaces et le klaxon.

envoie aussi quelques giclées de vitriol à propos de la longueur excessive du cinquième rapport : « La transmission longue de la TRS entraîne obligatoirement une grande fragilité de la vitesse de pointe », de la présentation de la planche de bord : « la réalisation de l'ensemble n'est pas déplaisante sauf en ce qui concerne le grain du plastique », et de l'aspect des enjoliveurs : « ...il suffit d'y poser le doigt pour éprouver le sentiment de tripoter une maquette à bon marché. » Malgré ces griefs, la BX est bien ancrée dans son temps et elle va apporter

l'oxygène dont Citroën a besoin. Elle connaîtra de multiples dérivés – diesel, sportifs, breaks – et sera produite à très exactement 2337016 d'exemplaires jusqu'à l'arrêt de la production en décembre 1993 pour les berlines et en 1994 pour les breaks.



La principale différence entre la 16 RS et la 16 TRS, c'est la petite vitre latérale protégée par un panneau en polycarbonate fumé qui orne le montant arrière de la version haut de gamme.

Le temps n'a donc pas encore eu le temps de patiner l'histoire de cette voiture toujours considérée comme une « occas » taillable et corvéable et que l'on croise régulièrement sur nos routes, sans lever le sourcil. Pourtant certains n'hésitent pas à lui décerner un label de modèle de collection. C'est le cas de Patrick Marteaux, animateur du Club Univers BX et XM, et de Christian Loore, le propriétaire de cette superbe 16 RS.

Pour le premier, la BX est liée à des souvenirs d'enfance et c'est aussi une vraie Citroën avec tout ce que cela implique dans la bouche d'un véritable passionné, c'est-à-dire une voiture décalée, anti-

conformiste, qui exprime encore tout le savoir-faire et l'originalité d'un constructeur irréductible. Pour le second, c'est également l'aura du constructeur qui pilote sa passion. Entre les deux hommes, la rencontre était dès lors inévitable. Christian s'est mis en tête de posséder un exemplaire de chaque Citroën. Traction, DS, XM, Xantia occupent déjà son garage, et quand il s'est intéressé à la BX, il s'est rapproché du club. De son côté, Patrick était sur la piste d'une berline 16 RS de première génération affichant moins de 14 000 km d'origine. Une première main dont le propriétaire octogénaire ne confiait le volant à personne, pas même à son épouse. La voi-

Le propriétaire



Christian Loore s'est fixé comme objectif de posséder un exemplaire de toutes les Citroën produites, et pas seulement les classiques. La preuve avec cette BX que beaucoup d'autres amateurs auraient négligée. Christian s'efforce de préserver son état exceptionnel, sans pour autant l'enfermer dans un cocon. Il n'a pas hésité à parcourir plusieurs centaines de kilomètres à son volant pour participer, en mai dernier, au rassemblement organisé à l'occasion du 25^e anniversaire de la voiture.

ture avait bénéficié d'un entretien scrupuleux chez un agent Citroën, son habitacle était aussi neuf qu'au premier jour et seule l'aile avant droite gardait la trace d'une manœuvre maladroite. La négociation fut rapidement menée et cette BX 16 RS, mise en circulation le 4 juin 1986, est entrée dans la collection de Christian en mars dernier. Pour reconnaître les BX de la première génération, il suffit de regarder les clignotants : ils sont orangés et ne sont pas alignés sur le haut des phares. Après le restylage de juillet 1986, ils deviennent blancs et leur taille augmente. Un autre indice permet de distinguer la RS de la TRS. Cette fois, il faut se tourner vers le montant de custode, totalement peint sur la RS tandis qu'il est habillé d'un panneau en polycarbonate

CITROËN BX 16 RS 1986

- Moteur : 4 cylindres en ligne transversal
- Bloc/culasse : alliage léger
- Cylindrée : 1 580 cm³
- Alésage x course : 83 x 73 mm
- Puissance : 94 ch à 6 000 tr/mn
- Alimentation : 1 carburateur Solex 32-34 Z1/319
- Distribution : 1 ACT en tête entraîné par courroie crantée
- Transmission : aux roues avant
- Boîte de vitesses : à 5 rapports synchronisés
- Direction : à crémaillère
- Freins : à disques sur les quatre roues
- Suspension avant : jambes élastiques à sphère hydropneumatique, triangles inférieurs, barre antirollis
- Suspension arrière : bras longitudinaux et sphère hydropneumatique, barre antirollis
- Carrosserie : coque autoportante en acier, éléments en matériaux synthétiques
- Pneus : 165/70 R 14
- Longueur : 4,23 m
- Largeur : 1,66 m
- Hauteur : 1,36 m
- Empattement : 2,65 m
- Voies AV/AR : 1,41 m/1,35 m
- Poids à vide : 950 kg
- Charge utile : 500 kg
- Vitesse maxi : 176 km/h



La BX 16 RS est animée par le tout nouveau moteur de 1 580 cm³ doté d'une courroie crantée et délivrant 94 ch. Celui-ci sort à peine de rodage !

fumé dissimulant une petite vitre latérale sur la TRS. Après cette leçon d'anatomie, revenons à notre 16 RS. En avril 1986, la voiture coûte 78 000 francs et le catalogue propose diverses options telles que les jantes en alliage, la climatisation - déjà ! -, la boîte automatique, les vitres électriques ou l'essuie-vitre arrière. L'acheteur de cet exemplaire s'est abstenu de toute dépense superflue et il n'a retenu qu'un supplément, la peinture métallisée, un gris bleuté très sobre baptisé bleu romantique.

Une petite reine de la route

Avec 14 200 kilomètres au compteur, cette BX est dans un état de fraîcheur exceptionnel. La sellerie, le ciel de toit, les contre-portes, le tableau de bord et même le coffre sont vierges de tout accroc. Les portes sont parfaitement ajustées et les vitres fonctionnent sans résistance. Même douceur pour le moteur qui sonne clair. Ce quatre cylindres en ligne moderne était alors produit dans la nouvelle usine de Trémery, en Lorraine. Bloc et culasse en alliage léger, simple arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée constituent les principales caractéristiques de ce groupe de 1 580 cm³ qui produit 94 ch DIN à 6 000 tr/mn (soit 4 ch de plus qu'au lancement), puissance à laquelle fait écho un couple de 14 m.kg à 3 250 tr/mn. Ces valeurs sont distribuées à la roue via une boîte à cinq rapports dont les deux derniers sont surmultipliés.

Je mesure dès les premiers tours de roues l'extrême modernité de la BX. Mais ce que je note surtout, c'est l'agrément que procure sa conduite. La docilité du moteur est servie par une commande de boîte d'une grande douceur. Les vitesses s'enchaînent d'un simple geste du poignet sans avoir à tâtonner pour guider le levier vers le bon rapport. L'état de la voiture garantit une absence totale de jeu et de vibrations, et je sens bien que les diverses bagues et les multiples articulations sont encore intimement liées. À cette précision s'ajoutent la puissance du freinage et l'excellente tenue de la suspension hydropneumatique qui contrôle parfaitement les mouvements de la caisse tout en assurant un confort largement supérieur à celui d'une berline moderne. À propos du confort, il faut également ovationner les sièges aux contours parfaitement galbés et à la fermeté idéalement calibrée. Comme toutes les Citroën, la BX est une authentique grande routière, plus adaptée aux longues étapes marathon qu'aux sprints rageurs. Seule la direction dépourvue



La boîte à cinq vitesses est extrêmement douce à manier et, sur cet exemplaire quasi neuf, elle n'a aucun jeu.

d'assistance apporte une ombre au tableau. Elle se révèle vite pesante et impose un effort important en manœuvre, défaut qui ne remet pas en cause sa précision. Une fois encore, la signature Citroën impose sa rigueur. Elle impose également les commandes satellites dont la manipulation vous oblige à répéter vos gammes pour pianoter sans erreur sur l'allumage des phares ou la mise en route de l'essuie-glace. Et pour le clignotant, il faut prendre l'habitude de le ramener soi-même à l'arrêt, Citroën ayant longtemps négligé cette fonction automatique. La Citroën BX appartient aujourd'hui à cette génération de voitures « entre deux ». Beaucoup la considèrent encore comme une bonne occasion, mais ils sont déjà une poignée à vouloir lui décerner le label de voiture de collection. Il est vrai que les modèles de la première génération dans l'état de celui de Christian sont de plus en plus rares. Et il est incontestable que cette voiture est un jalon important dans la saga Citroën. Lui rendre hommage paraît donc tout à fait légitime.

Thierry Emptas
Photos Christian Bedei

Merci à Patrick Marteaux, l'enthousiaste animateur du club Univers BX et XM, qui roule lui-même au volant d'une BX TRD totalisant 600 000 km ! Le club possède un site Internet : <http://univers-bx-et-xm.actifforum.com>.



Comme la GS et la CX, les premières BX adoptent le fameux compteur à tambour. C'est l'un des nombreux détails qui signent leur appartenance à la famille Citroën.



Les premières BX, produites jusqu'en juillet 1986, se reconnaissent à leurs petits clignotants oranges.

Si cette voiture n'a pas d'option, elle est tout de même équipée de bavettes vendues en accessoire chez les concessionnaires.

