



Conçue par le styliste italien Bertone

LA REMPLAÇANTE DE LA CITROËN BX

Nos lecteurs connaissent bien la DX, dévoilée ici l'an dernier : elle remplacera la CX, en 1989. Citroën pense aussi au modèle appelé à relayer la BX, une berline soumise à la pression croissante de concurrents résolus. Voici comment se présente ce projet capital.

4 roues motrices, turbo, elle aura tout

Discrètement mais résolument, Citroën pense à la remplaçante de la BX. De notre côté, nous pensons à l'information de nos lecteurs, bien avant la sortie de tout nouveau modèle.

Née en 1982, la BX jouit d'une excellente santé. Sa cadence de fabrication n'a cessé de s'élever pour atteindre au total 1 400 unités par jour, à Rennes et en Espagne. Si la diffusion du modèle a un peu fléchi en France, notamment à cause du succès de la R21, elle a progressé sur d'autres marchés comme l'Italie et la Grande-Bretagne, pays où la BX diesel occupe, devant la 205, la première place des modèles à gazole. Mieux encore, la BX diesel est la berline la plus vendue en Europe dans cette catégorie. Le remplacement d'une telle voiture impose beaucoup d'attentions et de précautions.

Le prototype que nous dévoilons aujourd'hui, de mêmes dimensions que la BX, sera appelé à prendre le relais dans un avenir qui n'est pas immédiat. Nous reviendrons sur ce point, mais il nous paraît indispensable de préciser d'abord, que le dessin du modèle est dû à Bertone. Citroën s'est adressé à nouveau à ce styliste italien qui a créé la BX et qui est également responsable des lignes de la future DX dont nos lecteurs ont eu la primeur. Rappelons que, pour cette berline de prestige, le premier projet de Carl Olsen, alors directeur du style de la marque et responsable de l'AX, avait suscité peu d'enthousiasme en haut lieu, chez Citroën et chez PSA. Bertone a été alors invité à élaborer un nouveau projet de DX qui a été accepté. Il en a

été de même pour cette remplaçante de la BX. Citroën mise sur ce styliste turinois, comme Renault sur Giugiaro, responsable de la R21 et de la remplaçante de la R11, attendue en juillet.

Dés lors, on ne s'étonnera pas de trouver un certain air de famille à plusieurs modèles Citroën présents et à venir, mais on ne sera pas, non plus, surpris de constater que la silhouette de ce prototype doté de glaces affleurantes est beaucoup plus fluide que celle de la BX actuelle et, dès lors, plus efficace du point de vue aérodynamique. Le Cx de la voiture serait de 0,28, du moins pour les versions les plus favorisées à cet égard. Cette évolution positive sera bien accueillie par les adeptes de la marque qui n'oublient pas le fléchissement relevé dans ce domaine entre la GS de 1970 et la BX de 1982 ! La première de ces deux berlines affichait, sur la version X3, 0,32 et la BX 0,34 (0,33 pour la BX de base). Mais, sous le même crayon, le Cx passera de 0,34 à 0,28 : un bond en avant dont les performances et la consommation se trouveront bien.

RHABILITÉE A NEUF

Le projet de Bertone se signale par la ligne ascendante qui, sur les flancs, va de la base du pare-brise jusqu'à l'arrière, en courant de façon légèrement incurvée, à la partie inférieure des glaces latérales. Le capot se plongeant et arrondi ; il ne présente pas la cassure horizontale observée sur la BX, au-dessous des phares, et entre eux. Les optiques sont ici très basses et très larges, dans le style actuel. Le pare-brise est

Due au crayon de Bertone, comme la BX de 1982 et la DX de 1989, la future berline de Citroën proposera, en 1992, une silhouette très personnelle dont nos lecteurs ont la primeur.

vaste et très incliné. Fait à noter : la carrosserie n'est pas exactement une « deux corps », comme celle de la BX, car elle présente à l'arrière une partie plane qui permet d'offrir un coffre plus spacieux que celui autorisé par la présence d'un hayon de ligne continue. La cinquième porte est d'un dessin assez particulier : elle descend assez bas, entre les feux arrière ; le seuil est heureusement beaucoup moins important que celui dont est affligée la 405.

Si les passages de roues sont nettement dessinés, avec une partie horizontale saillante, comme sur la BX, on remarque que les roues arrière sont plus dégagées que sur le modèle actuel.

Sur la nouvelle voiture on retrouve, à quelques détails près, les divers moteurs de la BX, placés transversalement ; on relève quatre freins à disque, une suspension hydro-pneumatique, un antiblocage de freins plus répandu que sur la gamme actuelle.

SUITE PAGE 30

LA FUTURE BX

Suite de la page 29

La Citroën à venir appartient au segment des « moyennes supérieures » très répandues en France, avec les BX, R21, 405, Sierra... A ce niveau là, Citroën est tenu d'offrir non seulement quatre freins à disque, mais aussi une suspension spécifique, deux caractéristiques intéressantes qu'il ne met guère en avant. A ce sujet on peut déplorer qu'une autre Citroën, la future « moyenne basse » (4 mètres environ) dont le prototype est codé N2, soit privée des quatre disques dont bénéficiait, dès 1970, la GS de la même catégorie. La personnalité de cette berline en souffrira évidemment, dans un segment qui sera niche en modèles bien armés : remplaçante de la R11, 309, Golf, Kadett, Tipo.

LE BON USAGE

Afin de mieux situer le prototype présenté ici au sein d'une gamme Citroën en pleine évolution, il est bon de rappeler deux règles fondamentales du groupe PSA.

- Citroën, comme Peugeot, devra absolument proposer quatre familles de voitures, correspondant aux quatre segments : petites (AX), moyennes basses (N2, à venir), moyennes supérieures (BX), grandes (DX).

- De façon moins rigoureuse, la durée normale d'existence d'un modèle PSA est de huit ans, les créations de Citroën et de Peugeot apparaissant alternativement : les années paires, avec Salon, pour Citroën, les années impaires pour Peugeot.

Dans ces conditions comment se présentent les années à venir pour le constructeur de la BX ? La DX de prestige, à suspension active, qui devait remplacer la CX au prochain Salon d'octobre 1988 n'apparaîtra, avec retard, qu'en mai 1989, hors Salon, précédant de quelques mois la 605 de haut de gamme attendue pour la même année (centenaire de Peugeot).

En 1990, année avec Salon, doit être lancée la N2 de 4 mètres, située au même niveau que la

309, et qui semble moins favorisée que ses sœurs AX, BX, DX. Née en 1982, la BX aurait normalement dû être relayée en 1990, mais la règle des huit ans semble vouée à subir quelques entorses : les modèles PSA les mieux accueillis du public pourraient vivre dix ans. On voit mal la 205, née en 1983, interrompre sa carrière en 1991, alors que la demande continue à croître, cinq ans après le lancement. De son côté la BX apparue en 1982 sera remplacée non pas en 1990 mais en 1992, autre année avec Salon.

Avec son capot plongeant, ses optiques larges, sa ligne en coin, son Cx de 0,28, cette création tranche sur le tout venant.



DESSINS JEAN-JACQUES FRANÇOIS



Sous cet angle, on remarque le caractère original de l'arrière : hayon descendant très bas, coffre spacieux, mais assez discret.

NOUVELLES VERSIONS EN VUE

D'ici là nous verrons la BX proposer de nouvelles versions. Tout d'abord le moteur turbo diesel va être disponible sur cette Citroën quelques semaines après avoir été commercialisé sur la 405. A ce sujet, le réseau de la marque déplore l'échelonnement trop espacé des nouvelles versions. Il souhaite qu'à l'avenir les clients se voient offrir rapidement une gamme très large, comme celle que la 405 a proposée dès l'abord à son public, avant de l'élargir encore quelques

mois plus tard. Sur la BX, le diesel représente 40 % des ventes et le turbo s'est fait attendre...

Au prochain Salon de Paris, c'est-à-dire six ans après le lancement du modèle, Citroën dévoilera une BX à quatre roues motrices, dotée d'un moteur 1905 cm³ : non pas celui de la 19 GTI disposant de 125 ch, mais celui de la 19 TRS qui en offre 105. Pourquoi ? Cette version à carburateur, moins puissante mais souple, dispose d'un couple maximal à 3000 tr/mn alors que, sur le 1905 cm³ à injection, le régime correspondant est de 4500 tr/mn.

La carrosserie de la BX a été retouchée en 1986 alors que la voiture avait quatre ans, donc, théoriquement, à mi-parcours. Si, comme tout porte à le croire, ce modèle est relayé en 1992, il pourrait bien bénéficier, d'ici là, de quelques nouvelles retouches d'ordre esthétique. Peut-être le constructeur se décidera-t-il enfin - mieux vaut tard que jamais - à mettre en avant la personnalité de la BX, sur le plan technique ? Pourquoi taire ainsi que la voiture est dotée d'une suspension qui sera refusée à la N2.

De toute façon, la future BX de 1992 (son nom

n'est pas encore fixé) se présentera dès l'abord sous des formes variées, et ouvrira son éventail avec moins de lenteur que la BX actuelle, ou même que l'AX, que les concessionnaires Citroën auraient aimé, bien avant l'année modèle 1989, voir munie du petit diesel de 1580 cm³ extrêmement sobre. Les moteurs à gazole sont appréciés sur les petites voitures : la 205, la Corsa le montrent assez.

Citroën pourrait renouveler non seulement sa gamme, mais aussi sa stratégie.

Gilles GUERITHAULT

CELLES QU'ELLE DEVRA AFFRONTER

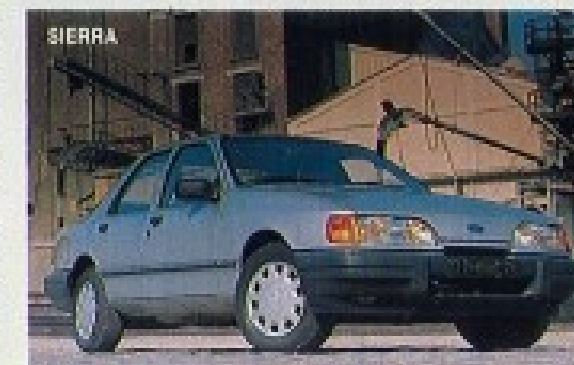
● Comme la BX actuelle, sa remplaçante aura affaire à forte partie. En France, la Renault 21 et la nouvelle Peugeot 405, qui déploie sa gamme, attirent de nombreux amateurs dans ce segment des moyennes supérieures, largement représenté dans l'hexagone par les berlines des trois constructeurs nationaux. De son côté Ford a assuré une diffusion importante à sa Sierra, en misant sur des versions et sur des silhouettes très différentes : berline cinq portes, break, coupé, et plus récemment, berline quatre portes. Chez Audi la 80 bénéficie d'une carrosserie attrayante qui lui a valu un succès très vif sur plusieurs marchés, à commencer par celui de la République fédérale allemande. Il existe, chez d'autres constructeurs, des modèles de même catégorie, dignes, eux aussi, d'attentions.



405



R21



SIERRA



AUDI 80