

BX 19 GT, la grande oubliée



**Essai
de la C5 X**



**Les 100 bougies
de la 5 HP**



**Le Tour de Gaule
d'AmiSix**



et aussi l'actualité des marques, salon Champenois, Rétroville, miniatures...

BX 19 GT, la gr

Il y a quarante ans, grâce à ses bons et loyaux services, la "BX" permit à Citroën de rivaliser avec Peugeot. Aujourd'hui, elle est enfin reconnue comme une véritable voiture de collection par ses pairs. Si les versions "Sport", "GTI", "16 Soupapes" et autres "4 TC" sont prisées des collectionneurs, d'autres versions telles que les "Digit", "Ourane", "4x4" et "GT" méritent aussi le plus grand intérêt.

Texte et archives **Gustave Rousillon**, Photos **Citroscope**.



nde oubliée



Au début des années 80, suite à son rachat, Citroën est depuis quelques années sous les fourches caudines de Peugeot. Difficile d'évoluer dans ce milieu, face à de nouvelles directives contraires à son ADN, tout en recherchant l'équilibre financier. Au contraire des unités de production modernes de Citroën, celles de la marque sochaliennne commençant à dater Peugeot ne lâche rien et impose ses idées, sa façon de travailler notamment au niveau des recherches et du bureau d'études. Si financièrement ces années 80 sont difficiles pour la firme du Quai de Javel, elles le sont aussi pour Peugeot qui devra sa survie financière à la commercialisation du "sacré numéro" qu'est la 205 et à la "nouvelle Citroën" : la BX.

1982, naissance de la BX

Après une période chaotique due à des troubles économiques importants, l'industrie automobile reprend des couleurs et les constructeurs renouent avec le succès, en commercialisant de nouveaux véhicules. Succédant à la GS, la BX d'abord annoncée pour juin, sera dévoilée en septembre. Souhaitant une régionalisation de l'événement et lancer lui-même la

BX, Georges Falconnet, Directeur du Commerce France, retiendra quatre des onze Directions Régionales (Bordeaux, Toulouse, Marseille et Lille). De par sa performance commerciale, il choisira en définitive la DR de Bordeaux pour le coup d'envoi de cet événement marathon, qui est donné à 16 heures, le 23 septembre 1982 par l'équipe de Bernard Peloux Directeur Régional de l'étape.

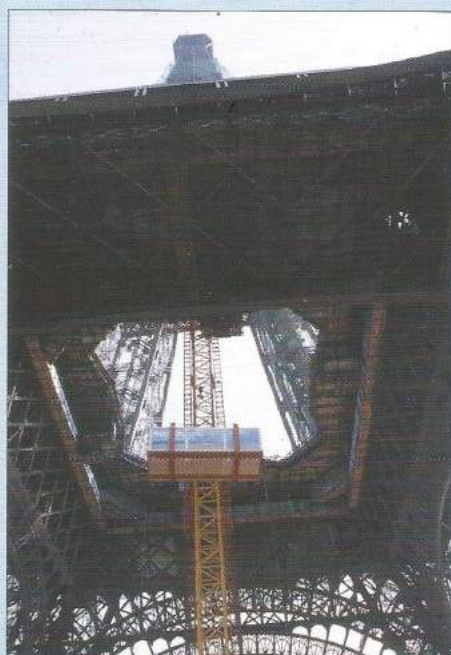
Au cours de cette même journée du 23 septembre, chacune des onze DR organisera en effet, une réunion pour présenter la dernière-née de la marque aux concessionnaires, agents et vendeurs. Ils auront ainsi l'occasion d'assister à la projection de films consacrés à la BX, et par écrans interposés, d'écouter les interviews croisés de Georges Falconnet et François Giafferi Directeur des Ventes France.

En référence au génie publicitaire d'André Citroën, Georges Falconnet et le gourou Jacques Séguéla ont orchestré une manifestation en droite ligne avec les idées du "Patron", renouant avec le passé prestigieux de la marque.

Depuis le 16 septembre, bon nombre de parisiens sont les témoins d'un fait étrange. Suspendue au premier étage de la tour Eiffel, une grande caisse en

bois est soudainement apparue ! Elle affiche au regard de tous "Voici la Nouvelle Citroën".

Le 23, le JT de 20 heures annonce que cette nouvelle Citroën sera présentée à la tour Eiffel le soir même. A l'époque il y avait un réel attachement aux constructeurs automobiles, et cette annonce crée le "buzz". Le Champ-de-Mars est rapidement noir de monde !



Voici une vue de la caisse "Voilà la nouvelle Citroën" accrochée au premier étage de la Dame de Fer !





Bernard Peloux, Directeur Régional Bordeaux, accueille Georges Falconnet, Directeur Commerce France.

Sous un ballet de faisceaux lumineux, accompagné par une musique sidérale émanant d'une sono hyper puissante, le rêve prend vie ! Vers minuit, la caisse en bois descend finalement du premier étage de la Dame de Fer. La voilà sur le podium, on l'ouvre. La BX apparaît sous une salve d'applaudissements et les ovations !

Elle est baptisée au champagne par Georges Falconnet, lequel coupe aussi le ruban en présence de Jacques Lombard, Président du Directoire d'Automobiles Citroën, et de Xavier Karcher, Directeur Général d'Automobiles Citroën.

aussi dans 140 centres commerciaux, gares et aéroports. Il faut la faire connaître le plus rapidement possible avant sa commercialisation, prévue au salon de l'Auto, où elle sera la vedette incontestée.

Digne héritière !

Sans précédent chez Citroën, avec le succès commercial de la GS fort de 2 474 346 exemplaires produits (1 896 742 GS, 576 757 GSA et 847 GS Birotor), la BX se doit d'être à la hauteur des exigences du groupe et ainsi

La tour Eiffel se pare de doubles chevrons lumineux*, alors que Paris s'illumine d'un grand feu d'artifices tiré par Ruggieri. La France célèbre une naissance, la BX est bien partie....

Dès le lendemain matin, alors que la voiture n'est pas encore commercialisée, toutes les concessions et succursales Citroën continuent de la présenter au public. Elle s'expose

sauver l'avenir de la marque.

Le style de la BX tranche sérieusement avec la GSA, avec une ligne plus anguleuse et néanmoins aérodynamique (Cx de 0.34). Elle est l'œuvre de Marcello Gandini, designer italien, qui signa la Lamborghini Miura lorsqu'il était chez Bertone.

Lors de sa conception, la BX a reçu dans ses gènes l'essentiel de ce qui a fait la réputation d'une Citroën. Une suspension hydropneumatique lui conférant un excellent confort et une tenue de route irréprochable, un freinage efficace, une ligne affirmant sa personnalité sans outrance et sans originalité excentrique, le tout accompagné d'une campagne publicitaire signée par un Jacques Séguéla des grands jours.

Les premières affiches placardées à partir du 15 septembre ne montrent pas une voiture mais un couple qui danse pour fêter un heureux événement : l'arrivée d'un nouveau-né, en l'occurrence une nouvelle Citroën dont le nom n'est pas encore dévoilé.

La BX est présentée comme une voiture qui vit, qui pense et respire. Allusion évidente aux bruits divers générés par l'hydraulique. Le célèbre publiciste déclare être passé "du monde de l'avoir, au monde de l'être, les produits ne sont plus assimilés à



des objets mais à des personnes, la BX est une voiture-personne. Pour elle l'acte d'achat devient un acte d'amour". Jacques Séguéla n'hésitera pas employer les mots suivants lors d'une réunion : *"elle est belle ! ..."* et à l'associer à une célébrité française très en vogue au début des années 80, le chanteur compositeur Julien Clerc.

19 pour 1905 cm³ et GT pour "Grand Tourisme" !

A sa sortie, la version la plus puissante de la gamme "BX" est la BX 16 TRS avec ses 90 ch. C'est suffisant pour un bon père de famille, mais pas pour émoustiller une clientèle plus en recherche de performances, voire de sensations.

En étoffant par le haut la gamme, la BX 19 GT offre un véritable atout maître. Au confort légendaire assuré par la suspension hydraulique, elle ajoute des liaisons au sol améliorées pour la rendre plus vélocé, permettant d'exploiter avec efficience l'accroissement de puissance.

Esthétiquement, la finition "GT" repose sur la finition "TRS" avec ses custodes en polycarbonate "fumé". A défaut de jantes alu (proposées en option comme sur BX 16), la BX 19 GT se contente de jantes en tôle, coiffées d'enjoliveurs exclusifs.

Pour apporter une connotation plus sportive, quelques spécificités apparaissent :

- Un aileron arrière plus gros en caoutchouc noir sur le hayon.
- Un filet sur les flancs, rouge ou noir selon la teinte de la carrosserie, à l'instar du logo adhésif "GT" sur la partie avant gauche du capot et ailes avant.
- Des antibrouillards greffés sur le bouclier avant, lequel reçoit tout comme le bouclier arrière, un bandeau de protection caoutchouc.

A l'intérieur, le volant monobranche et les commodos "satellites" sont des signes qui ne trompent pas : nous sommes bien dans l'univers Citroën ! Pour conforter l'ambiance "GT", faisant fi du compteur à rouleau et du compte-tours à rubans, des cadrans à aiguilles classiques sont étonnamment associés à l'afficheur "portes ouvertes" et "ceintures bouclées". Un gros logo "GT" orne le cendrier.

La "GT" profite d'un habillage en trois harmonies (noir, bleu et marron). La partie supérieure de la planche de bord est habillée d'un vinyle imitant le cuir, tandis que la sellerie et les panneaux de portes sont recouverts d'un tissu tweed exclusif. Elle reçoit d'origine entre autres, une direction assistée, des vitres électriques avant, et un pré-équipement radio (antenne de toit, 2 tweeters et un boomer). De plus figurent parmi la liste des options possibles une climatisation, un toit ouvrant électrique et un complément audio (tweeters sup + bouton mélangeur + prises pour casques).

Sous le capot, placé transversalement et incliné de 30° vers l'AR, nous retrouvons le quatre cylindres "XU". La cylindrée est portée à 1905 cm³, l'alésage restant identique (83 mm), de facto la course est allongée de 73 à 88 mm. Ces modifications génèrent une disponibilité moteur accrue dès les bas régimes, constituant ainsi une amélioration du confort de conduite.

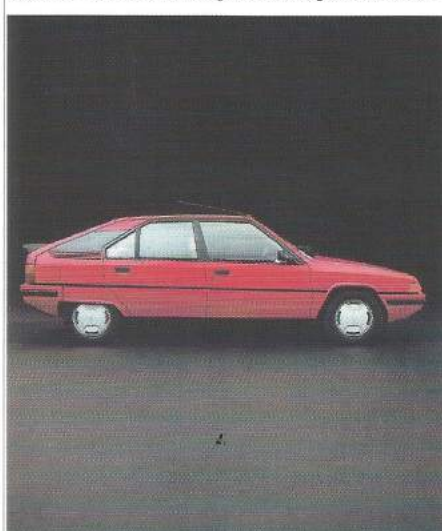
La culasse à 8 soupapes est du type arbre à cames en tête entraîné par une courroie crantée.

L'alimentation est assurée par un carburateur Solex double corps (starter automatique), tandis que l'allumage s'effectue via un ensemble transistorisé à déclenchement magnétique.

La puissance maxi ressort à 105 ch Din à 5600 tr/mn et le couple maxi à 16.5 m.kg à 3000 tr/mn.

Epaulée par une boîte manuelle bien

BX 19 GT. J'AIME, J'AIME, J'AIME...



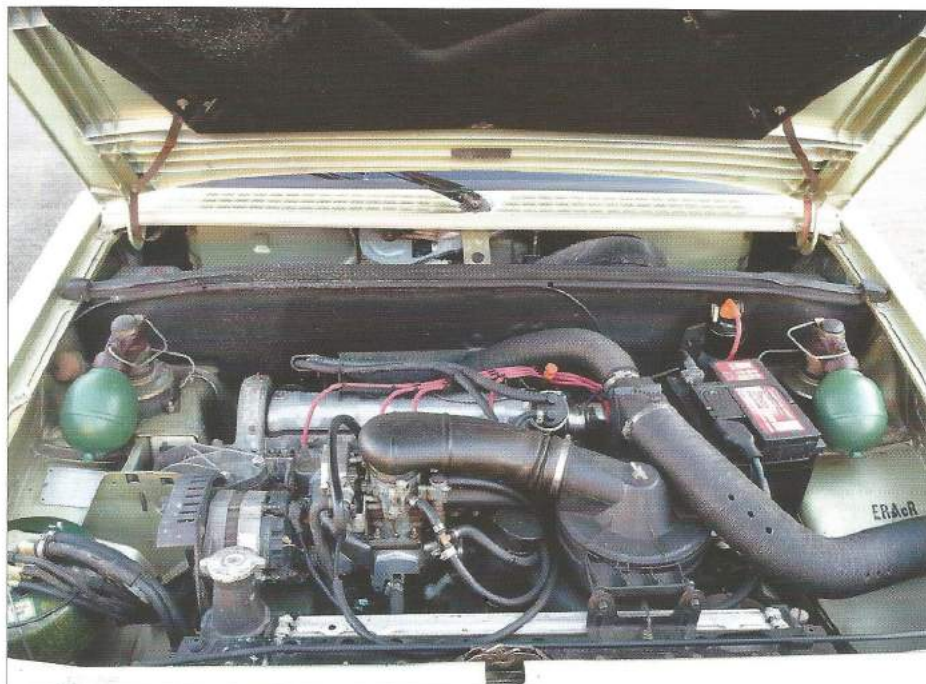
CITROËN BX 19GT

Le premier catalogue exclusif sur la BX 19 GT date du 8/84. Composé de 6 pages, il est essentiellement basé sur les "performances" du nouveau moteur.

étagée à 5 rapports, d'un poids contenu (1000 kg) pour un véhicule de ce gabarit, la BX 19 GT est une berline dynamique (0 à 100 km/h en 10"0 et le km DA en 32"0), la vitesse maxi, avoisine les 186 km/h du fait de son Cx.

Dans la pure tradition maison, la structure du châssis est de type monocoque à quatre roues indépendantes.

Comme évoqué plus haut, la BX 19 GT se veut plus vélocé. Pour ce faire, les diamètres des barres anti-roulis sont augmentés, les sphères de suspension raffermies sans modification de l'amortissement.



Sous le capot de la BX 19 GT on trouve le moteur XU d'une cylindrée de 1905 cm³ qui, accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports offre un réel plaisir de conduite.

BX 19 GT: ORDINATEUR DE VOYAGE EN SERIE



CITROËN BX 19 GT

Un mois plus tard (09/84), un second document spécifique à la BX 19 GT voit le jour. Cette fois il est axé exclusivement sur l'ordinateur de bord. Ce sont les deux seules brochures commerciales réservées à la BX 19 GT. Pour les millésimes suivants, elle sera intégrée au catalogue général des BX.

Ainsi les qualités originelles de confort sont préservées. Le châssis de la BX 19 GT servira de base à la BX Sport. La direction à crémaillère est assistée hydrauliquement, idem pour l'assistance du freinage (4 disques), les jantes sont chaussées en Michelin MXV 165/70-R14.

PRATIQUE ET INTELLIGENT L'ORDINATEUR AUX 14 FONCTIONS.

Grande première pour Citroën, la BX 19 GT est équipée en série d'un ordinateur de voyage, placé dans la console centrale.

A partir de trois paramètres, le temps, le kilométrage et le débit de carburant, cet ordinateur offre 14 fonctions correspondant chacune à une touche sur le clavier. L'information est alors visualisée sur l'afficheur.



LES 14 FONCTIONS DE L'ORDINATEUR:

- Consommation instantanée
- Consommation moyenne
- Consommation totale
- Quantité de carburant restant dans le réservoir
- Vitesse moyenne
- Horloge
- Alarme sonore de temps écoulé
- Heure estimée d'arrivée
- Temps écoulé depuis la remise à zéro
- Distance parcourue depuis le départ
- Distance restant à parcourir
- Distance restant jusqu'à un point intermédiaire (avec alarme d'approche de ce point)
- Remise à zéro générale
- Additionneuse

Certaines de ces fonctions peuvent être obtenues sans programmation préalable, d'autres nécessitent une programmation simple:

- La quantité d'essence restant dans le réservoir
- L'heure estimée d'arrivée
- L'alarme sonore liée au temps écoulé (programmation réverb)
- L'alarme sonore correspondant à un kilométrage précis que l'on veut parcourir (minimisation de 3 distances possible)
- La distance restant à parcourir.

Toutes ces informations sont calculées par l'ordinateur à l'aide de deux capteurs:

- Un compteur volumétrique qui mesure le débit de carburant
- Une sonde de distance, petit générateur de courant délivrant un certain nombre d'impulsions par tour de câble du compteur. Ce nombre d'impulsions détermine la distance parcourue.

Ce progrès technique offre des informations précises pour une sécurité et un confort accrus. Le conducteur de la BX 19 GT maîtrise mieux son véhicule en toute tranquillité d'esprit.

CITROËN	TOTAL	ANNÉE-MOÛLE 1985
Le constructeur Citroën ne peut être tenu responsable des dommages matériels ou corporels résultant de l'utilisation abusive de cet ordinateur. Les données techniques et les performances indiquées sont des données moyennes. Les performances réelles peuvent varier en fonction des conditions d'utilisation. Les données techniques et les performances indiquées sont des données moyennes. Les performances réelles peuvent varier en fonction des conditions d'utilisation.		

confort et d'agrément de conduite de la BX.

Au vu de ses prestations dynamiques nouvelles, il est permis d'espérer une mécanique encore plus musclée pour la BX. D'autres versions répondront à cette attente, c'est un autre sujet que nous évoquerons un jour prochain !

Un avant-gout de "digit"

Concomitamment, quelques constructeurs essaient une nouvelle technologie : la digitalisation.

Le principe est la conversion d'informations d'un format à un autre, dans notre cas les cadrans à aiguilles sont remplacés par des afficheurs à cristaux.

La première voiture au monde ayant un compteur digital fut la Cadillac Séville en 1978.

Les Renault 11 TSE/TXE/Automatic "Electronic" seront les premières voitures françaises équipées d'un tableau de bord digital et de la synthèse vocale, suivies de la Citroën BX "Digit" (1985), puis des Renault 21 TSE/TXE/Turbo DX (1986). À noter qu'en 1981 la Simca-Talbot Horizon



Notre BX 19 GT vert Cali qui affiche 124 000 km d'origine se porte bien pour une auto de 1986 n'ayant jamais été restaurée. Utilisée au quotidien durant de nombreuses années, elle porte les stigmates de cet usage.



Pour montrer le côté sportif de la nouvelle venue dans la gamme BX, le pèse-personne et le compte-tours digital sont remplacés par des compteurs à aiguilles.

"S" se voyait déjà dotée d'un compte-tours linéaire à LED sur la colonne de direction, remplacé ensuite par un compte-tours digital à deux chiffres.

La grande révolution sur la BX 19 GT est son ordinateur de bord, à l'époque réservé aux véhicules de haut de gamme : il affiche la consommation (instantanée, moyenne, autonomie restante), les distances (parcoursue, vitesse moyenne) mais aussi la programmation de diverses alarmes sonores (distance, temps).

En roulant, malheureusement son implantation tout en bas de la console centrale, le rend quasiment inutilisable, si l'on veut éviter tout danger !

Notre vert Cali

L'histoire de la BX 19 GT de notre dossier est limpide. C'est une première main originaire de Troyes (Aube). Quand son premier propriétaire décède, voilà une dizaine d'années, son fils en hérite, mais n'effectue aucune démarche concernant les documents administratifs. Toutefois, il continue de l'entretenir (factures à l'appui), de la faire rouler de temps en temps, mais surtout de la stocker au sec.

Il y a pratiquement un an, lors de ce stockage, un incident survient : suite à une maladresse, la lunette arrière est explosée ! La voiture est alors rapatriée chez un carrossier, qui une fois les réparations faites se propose de la

racheter. Peu enclin à vendre, mais par peur qu'elle soit à nouveau abimée, et aussi par manque de place, le fils finit par se laisser convaincre.

Le carrossier est plutôt un aficionado des sportives asiatiques modernes (Honda Civic et Integra, Subaru Impreza...). Par manque de temps pour rouler avec, il ne la conservera que cinq mois.

Etant professionnel de l'automobile, sa BX est donc sous la règle administrative ad hoc.

Aucune cession n'ayant été effectuée au préalable, au vu du certificat de non-gage délivré, l'actuel propriétaire achète donc une première main ! Dans la boîte à gants, entre autres documents, il retrouve le bon de commande, où il est stipulé, que cette BX 19 GT remplace une DSuper 1973 / 130000 km, qui a donc 12 ans fin 85, reprise à 5000 francs ! Aujourd'hui, un rêve !

Comme évoqué plus haut, le véhicule a été stocké au sec, ce qui a une influence importante concernant son état. La base est très saine, sans corrosion, sublimée par une belle peinture vert cali (ERAcR) brillante (rare dans cette teinte qui a tendance à s'écailler). Quelques petites traces des vicissitudes de la vie viennent ternir un peu le tableau, mais rien de bien méchant.

D'origine teintés dans la masse, la couleur s'étant estompée, les boucliers avant et arrière sont repeints. La sellerie, l'équipement de bord sont dans un état quasiment neuf, ce qui

est surprenant pour une BX phase 1 réputée mal vieillir à ce sujet.

Concernant la mécanique, suite à un trajet retour inconfortable lors de l'achat (voiture sautillante à la moindre déformation), l'accumulateur principal et les quatre sphères de suspension sont remplacés, de même que le liquide LHM, avec un nettoyage des filtres du bocal.

Un réglage du starter automatique sera aussi nécessaire (problème connu sur ces modèles)

Le diagnostic d'un agent de la marque et l'historique de la voiture attestent que tout le reste est à jour, ce qui constitue une bonne surprise.

Afin de retrouver la pureté du dessin originel, l'attelage et les bavettes sont déposés.

Enfin, en remplacement des jantes en tôle, des jantes alu de 14 pouces sont montées (proposées à l'époque en option ou accessoire), apportant une note plus "sportive".

Dans une configuration strictement d'origine, la voiture n'est certes pas dans un état concours, mais présente un très bel aspect, surtout dans cette teinte peu commune.

C'est une année-modèle 86, donc elle ne possède pas l'ordinateur de bord de série, ni les logos adhésifs "GT" sur le capot et ailes AV, mais en contrepartie elle bénéficie d'une sellerie velours à chevrons.

Fonctionnant à la perfection, du haut de ses qualités routières, cette BX 19 GT fait le bonheur de son propriétaire, qui sans détour nous déclare : je l'adore !

Jacques Séguéla a raison, la BX est bien une voiture-personne !

Le BX 19 GT aujourd'hui, une perle rare

A proprement parler, la BX 19 GT n'est pas réellement une sportive. Pourtant, elle est digne d'intérêt car elle est le porte flambeau des versions ultérieures plus dynamiques que sont les BX Sport, BX GTI, BX 16 S et 4 TC.

Nous tenons à remercier Clément Maximilien pour son accueil et le temps qu'il nous a accordé,

* Pour mémoire, André Citroën reste à ce jour le seul industriel à avoir illuminé de son nom ce monument historique, la première fois étant le 4 juillet 1925 à 22 heures, lors de l'inauguration de l'exposition Internationale des Arts Décoratifs.



Les pare-chocs avant, ainsi que ceux de l'arrière, des BX 19 GT sont équipés de protections en caoutchouc spécifiques peu esthétiques. Ils sont munis d'antibrouillards montés en série.



Les rétroviseurs extérieurs des BX de première génération sont identiques sur toutes les versions.



Si d'origine les roues des BX 19 GT sont recouvertes d'un enjoliveur en plastique, des jantes en aluminium étaient disponibles en option.



Pour bénéficier d'un meilleur Cx, les BX 19 GT reçoivent un becquet arrière spécifique.



Comme toutes les BX en finition haut de gamme, la BX 19 GT est équipée d'un panneau de custode translucide pour laisser entrer un soupçon de luminosité dans l'habitacle. Une pièce qui vieillit très mal avec le temps. Si vous en avez à vendre, n'hésitez pas à nous contacter afin que le propriétaire puisse remplacer ceux de sa voiture.



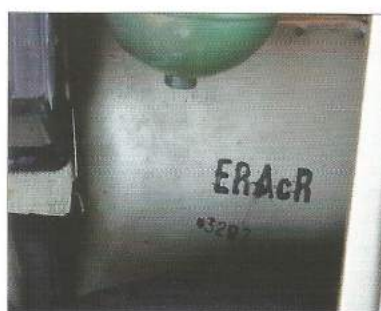
Comme toutes les Citroën des années 80, le millésime et la pression des pneumatiques sont inscrits sur le montant de porte avant gauche.



Contrairement aux millésimes 1985, les BX 19 GT de 1986 ne disposent pas en série de l'ordinateur de bord. Lorsqu'il n'est pas présent, il est remplacé par la montre digitale identique aux autres BX.



Durant les deux millésimes où elle figura au catalogue, la BX 19 GT a reçu deux types de sellerie. La première (1985), en tweed travers gris, tabac blond ou bleu sodalite suivant la teinte de carrosserie (tabac blond pour une vert Cali de 1985) et la seconde (1986) en velours-chevron blanc et noir.



Le code d'identification de la couleur de la voiture est situé sur le passage de roue gauche. Les trois premières lettres correspondent à la nuance et les deux suivantes au fabricant de peinture.

Le chiffre figurant en dessous est le numéro OPR correspond à la date de fabrication du véhicule, en l'occurrence le 18/11/1985 pour notre BX 19 GT.

Comme les BX 14 RE, 16 RS et 16 TRS, la BX 19 GT est équipée en série du pré-équipement radio qui comprend : antenne de toit, 2 tweeters et un boomer. Un complément audio (tweeters sup.+ bouton mélangeur + prises pour casques) était disponible en option.



Guide d'achat

Présentée en juillet 1984, commercialisée d'octobre 1984 à juillet 1986, la BX 19 GT n'a au final existé que sur deux années millésimes, avec environ 36000 exemplaires produits. Elle fait partie de la première phase de production, ce qui implique que toutes les BX 19 GT sont des phase 1 ou série 1.

Occultée par la BX Sport, difficile de dire que ce modèle attire l'attention, voire la convoitise des collectionneurs. Les transactions constatées pour un beau modèle oscillent entre 2700 € et 4000 €, prix constatés pour un millésime 1986, en état d'origine exceptionnel, peu kilométré avec climatisation et toit ouvrant électrique. Cela nous amène à penser qu'acquérir une BX 19 GT est un achat raisonné, d'autant que ce modèle devient de plus en plus rare.

Son propriétaire

Maximilien est un boulimique de Citroën. A ce jour, âgé de 35 ans, il comptabilise à minima 28 achats. Bon sang ne saurait mentir : avec un grand-père paternel ambulancier, inconditionnel de l'ID break, et un père ayant toujours roulé sous la bannière du double chevron, "Max" est tombé dans le chaudron magique Citroën, très jeune.

Possesseur d'une 2 CV 6, sa collection est orientée "youngtimers" avec force de Visa (Phase 1, Découvrable, 14 TRS), une LNA 11RE, une Axel 12 TRS, une GSA Pallas et pour une utilisation au quotidien une BX Image.

Finalisant cette collection, une C3 Pluriel utilisée uniquement durant les vacances de concert avec la 2 CV 6, font le bonheur de ses 2 enfants (4 et 2 ans).

L'histoire se renouvelle, l'avenir est certainement assuré !



Avant d'acheter

Depuis l'avènement de la CX, Citroën a fait d'énormes progrès quant au traitement anticorrosion de la carrosserie. Profitant des dernières innovations en la matière, la BX est plutôt exempte de corrosion. Toutefois l'entourage du pare-brise et les bas de caisse au niveau des entrées des portes arrière sont à surveiller. Le capot moteur et le hayon en polyester peuvent comporter des fissures.

Côté fiabilité les moteurs XU n'ont plus rien à prouver en termes de robustesse et de facilité d'entretien.

Une vidange moteur tous les 10 000 km ou tous les ans, un remplacement des bougies, du filtre à air et à essence tous les 20 000 km et de la courroie de distribution tous les 80 000 km ou 5 ans, vous permettront d'atteindre de forts kilométrages.

Le starter automatique peut générer des dysfonctionnements, notamment à chaud.

En son temps, les concessions proposaient un kit starter manuel pour y remédier.

Le liquide de refroidissement est à remplacer tous les 2 ans, et la boîte de vitesses doit être vidangée tous les 100 000 km.

La BX dispose d'une suspension hydraulique avec son liquide LHM qui est à remplacer tous les 50 000 km en même temps que la purge des freins et le nettoyage des filtres au niveau du réservoir d'huile LHM. Lors de la montée du véhicule, un bruit de claquements accélérés (mitraille) au niveau du conjoncteur-disjoncteur, est le signe d'un accumulateur principal hors d'usage. De même, en position normale, lors d'un appui sur l'avant ou l'arrière, la suspension doit présenter un débattement sans point dur, sinon les sphères sont à changer.

Les roulements de bras arrière sont aussi à surveiller. Un carrossage négatif excessif est souvent le signe qu'il est déjà trop tard ! Privilégiez un véhicule complet, car les équipements et accessoires spécifiques deviennent difficiles à trouver.

Bibliothèque

- Revue technique Automobile (BX Essence)
- La Citroën BX (Haynes)
- La Citroën BX de mon père
- BX, a-new generation of Citroën

Les +

- Une valeur montante
- Tenue de route, confort
- Moteur coupleux et robuste
- Polyvalence, utilisation au quotidien actuel

Les -

- Progressivité du freinage
- Maintien des sièges, ergonomie commandes
- Pièces "GT" spécifiques
- Manque d'image



Principales Caractéristiques Techniques de la BX 19 GT (1985)

Type mines : XB série XG (VF7 XBXG0000 XG0000) - **Production** : 13 105 exemplaires BX 19 en 1984 (100 377 au total) - **Carrosserie** : berline bicorps cinq portes, cinq places, coque autoporteuse en acier, capot et hayon en composite - **Moteur** : 4 cylindres en ligne refroidi par eau, en position transversale, incliné de 30° vers l'arrière (type 159 A) - **Cylindrée** : 1905 cm³ - **Puissance fiscale** : 9 CV - **Puissance maxi (DIN)** : 105 ch à 5 600 tr/mn (75 SAE) - **Couple maxi (DIN)** : 16,5 mkg à 3000 tr/mn (158 Nm SAE) - **Alésage x Course** : 83 mm x 88 mm - **Rapport volumétrique** : 9,3/1 - **Distribution** : arbre à cames en tête (fonte), entraîné par une courroie crantée, commandant directement les poussoirs de soupapes (pas de culbuteurs) - **Nombre de soupapes** : 8 - **Alimentation** : Carburateur Solex double corps Cisac 34 x 34 Z1, repère 381 - **Transmission** : aux roues avant, Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports synchronisés (Type BE1) + marche arrière - **Couple conique** : 16 x 59 - **Suspensions** : 4 roues indépendantes, avant : de type Mac-Pherson constitué d'un bras inférieur en fonte, d'un pivot et d'un élément de suspension hydraulique porteur / arrière : bras de suspension longitudinaux hydraulique (assiette constante et réglage de la garde au sol réglable à l'avant et à l'arrière) - **Direction** : à crémaillère assistée hydrauliquement par vérin extérieur - **Démultiplication** : 1/15,5 - **Nombre de tours de butée à butée** : 2,83 - **Diamètre de braquage** : 11,23 m (entre murs) - **Freins** : avant : disques (266 mm de diamètre) / arrière : disques (224 mm de diamètre) à commande avec assistance haute pression, répartition en fonction de la charge, frein de parking mécanique sur les roues avant - **Pneumatiques** : 165/40 R14 MXV - **Roues** : 5 B14 FH 4,25 - **Performances** : vitesse maxi 185 km/h, 17,1 s au 400 m départ arrêté, 32 s au 1000 m départ arrêté, et 10s de 0 à 100 km/h - **Consommations** : 5,8 (90 km/h), 7,5 (120 km/h) et 9,2 (cycle urbain) - **Dimensions (mm)** L x l x h : 4230 x 1660 x 1360, voie AV/AR : 1420/1364, empattement : 2655 - **Poids** : 1000 kg - **Réservoir** : 52 - **Tarif en 1984** : 82 900 Francs.