



Foto: Dirk Heurlichs

CITROËN ein ganz normale

Eigenwillige Karosserien, hydropneumatische Federung – Citroën-Autos waren bisher immer etwas Besonderes. Mit dem überarbeiteten BX wollen die Franzosen nun ein Auto für jedermann bauen

Citroën hat sich viel vorgenommen. Das Image soll ein anderes werden: „Wir wollen keine Autos für Individualisten, sondern für jedermann bauen.“ Der rundum renovierte BX hat beste Anlagen für diesen Anspruch: Geglättete Schnauze und Heckpartie, breitere Kotflügel und ein neuer Innenraum sollen mehr Käufer locken. Rund 20 000 Fahrzeuge des Mit-

telklasse-Vertreters, davon fast die Hälfte mit Dieselmotor, setzten die Franzosen im vergangenen Jahr in der Bundesrepublik ab. Grund für Auto Bild, den 65 PS starken Erfolgstyp 19 TRD zu testen. Ist der renovierte Diesel-BX wirklich ein Auto für jedermann?

Hineinsetzen und sich wohlfühlen. Dieser Devise sind die kom-

fortbewußten Franzosen beim Bau des BX trotz des Faceliftings an Karosserie und Innenraum treu geblieben. Im BX fühle ich mich auf Anhieb gut aufgehoben. Alles ist übersichtlich geordnet, kein Schalter-Wirrwarr mehr am Armaturenbrett. Die Veränderungen: Das Einspeichenkrad wurde wuchtiger. Der Blinkerhebel, links daneben, stellt sich jetzt endlich selbst zurück. Mit ihm wird auch die Hupe bedient (hineindrücken) sowie das Stand-, Abblend- und Fernlicht eingeschaltet (drehen). Rechts sitzt jetzt der Hebel für den einarmigen Scheibenwischer.

Nach ein paar Sekunden Vor-
glühzeit springt der Motor sofort

an. Von seinen dieseltypischen Nagelgeräuschen während der Warmlaufphase ist dank ordentlicher Dämpfung weder drinnen noch draußen viel zu hören. Ist er erst mal warm, schnurrt er leise wie ein Benzinmotor und fährt sich auch so. In nur 15,5 Sekunden erreicht das 1000 Kilogramm schwere Fahrzeug die 100-km/h-Marke. (Zum Vergleich: Der 1155 kg schwere und immerhin 86 PS starke BMW 324d benötigt 16,1 Sekunden für diese Übung.) Der BX schafft im fünften Gang eine Spitzengeschwindigkeit von 157 km/h (BMW 165 km/h). Dabei ist der aerodynamische Franzose (cw-Wert 0,34) keinesfalls laut. Sogar die Windgeräusche blei-

ben dezent. Als Testverbrauch des komfortablen Naglers ermittelten wir 7,1 Liter Diesel/100 km (Test). Das ist ein guter Wert.

Für überdurchschnittlichen Fahrkomfort sorgt die hydropneumatische Federung. (Hierfedern keine Stahlfedern; ein Gas-Öl-Polster fängt Stöße des Fahrwerks auf.) Sobald der Motor läuft, geht sie ans Werk. Wie von Geisterhand hebt sich die Karosserie aus der Ruhestellung in Fahrhöhe. Drei Stufen können mit einem Stellhebel gewählt werden: hoch, mittel, niedrig. Das erspart auch den Wagenheber, ein Unterstellklotz genügt. Die Hydraulik pumpt den Wagen hoch, der Radwechsel erfolgt

Soviel Temperament wie die beiden Cancan-Tänzerinnen versprüht ein Diesel-Auto sicherlich nie. Doch der BX ist ein flotter Mittelklassewagen mit gutem Komfort



BX - s Auto?

ohne Kraftanstrengung. Die mittlere Position ist für den Normalbetrieb. In jedem Fall, auch bei voller Zuladung von 485 Kilogramm, hält die Karosserie so ihr Niveau. Auf schlechter Wegstrecke bügelt die Federung alle Unebenheiten sauber aus, da dringt kaum ein Stoß an die Passagiere, die zudem in fünf bequemen Sitzen reisen.

Die für die Hydropneumatik zuständige Hochdruckpumpe versorgt auch die Servolenkung und die Bremsanlage des Wagens mit Energie. Die Lenkung ist leichtgängig, aber sehr direkt, vermittelt wenig Gefühl für die Stellung der Räder. Bei höheren Geschwindigkeiten läßt die Ser-

vo-Unterstützung nach, und das Fahrgefühl wird besser. Die Bremsen sprechen sehr frühzeitig, schon bei leichtem Druck aufs Pedal, an. Die Dosierung der Bremswirkung ist mit diesem spontanen Ansprechverhalten etwas schwierig.

Der BX glänzt im Alltag mit einer Reihe pfiffiger Detaillösungen: integrierter Tankdeckel in der Tankklappe, eine am Scheibenwischer installierte Waschdüse, die jede Bewegung mitmacht, die in Position und Neigung vielfach verstellbaren Fahrer- und Beifahrersitze. Eine gut gemeinte Idee – Motorhaube und Heckklappe werden aus Kunststoff gefertigt, um Gewicht zu sparen –

bringt leider auch Nachteile: Die vordere Haube ist zu weich. Sie vibriert bei hohem Tempo und schlechter Straße ein wenig.

Ist der BX nun ein Auto für jedermann? Ja, wenn man sich mit seiner nach wie vor etwas eigenwilligen Form anfreunden kann und mit der direkten Lenkung und dem giftigen Druckpunkt der Bremse klar kommt. Die Hydropneumatik jedenfalls arbeitet unauffällig und problemlos. Der BX bietet zudem fünf Personen eine Menge Innenraum, und er verfügt über ein Gepäckabteil, das durch Umklappen der Rücksitzlehne fast Kombi-Format erreicht: ein idealer Wagen für Familie und Hobby. **Jochen Gipp**



Trotz des Faceliftings finden sich am BX 19 immer noch auffällige Details. Das Fenster in der hinteren Dachsäule wirkt wie ein Fremdkörper



Endlich übersichtliche Armaturen und einfach zu bedienende Schalter. Auch das Einspeichenlenkrad hat jetzt ein grifffühiges Format



Unter der leichten Kunststoff-Motorhaube verbirgt sich solide Technik. Die Dieselmachine zieht aus niedrigen Drehzahlen kräftig durch

BX 19 TRD

Technische Daten: Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, eine oben, Nockenwelle, Hubraum 1891 ccm, Bohrung x Hub 83 x 88 mm, Verdichtungsverhältnis 23,5:1, Leistung 47 kW (65 PS) bei 4600/min, max. Drehmoment 116 Nm bei 2070/min, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, vorne und hinten hydropneumatische Federung, Einzelradaufhängung, vier Scheibenbremsen, Leergewicht 1015 kg, Zuladung 485 kg, max. Gepäckraum 1455 Liter, Tankinhalt 52 Liter. **Meßwerte:** 0-100 km/h in 15,7 Sek., 60-120 km/h im 4./5. Gang in 20,5/28,9 Sek., 1 km mit stehendem Start in 37 Sek., Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, Testverbrauch 7,1 Liter/100 km, Preis: 23 000 Mark.

Test-Zeugnis

Schaltung:	Leichtgängiges und in der Führung präzises Fünfganggetriebe. Lange Schaltwege, daher etwas umständlich in der Bedienung	3
Lenkung:	Direkte Servolenkung, spricht auf feinste Bewegungen am Lenkrad sofort an. Sauberer Geradeauslauf und unproblematisches Kurvenverhalten	3
Bremsen:	Früher Druckpunkt am Bremspedal mit wenig Spielraum zum Dosieren der Bremsleistung. Vier Scheibenbremsen und Bremskraftverstärker	3
Fahrleistung:	Gute Beschleunigungswerte und eine passable Spitzengeschwindigkeit zeichnen diesen Diesel aus. Er läßt sich flott bewegen	2
Fahrwerk:	Die hydropneumatische Federung läßt den BX sämftig auch über schlechte Wegstrecken rollen. Die Technik ist ausgereift	2
Karosserie:	Eine Mischung aus Metallrahmen und Anbauteilen aus Kunststoff (Hauben). Ordentliche Verarbeitung mit guten Ideen – pfiffiges Auto	2
Motor:	Laufruhige Maschine. Ein Diesel, wie er sein soll, mit viel Kraft im unteren Drehzahlbereich. Auch beim Kaltstart nicht zu laut	2
Verbrauch:	7,1 Liter Testverbrauch sind ein gutes Ergebnis für ein 1000-Kilo-Auto. Das liegt auch an der strömungsgünstigen Karosserie	2
Kofferraum:	Gut zugängliches und variables Gepäckabteil mit großer Heckklappe und umklappbarer Rücksitzlehne. Maximaler Laderaum 1455 Liter	2
Reichweite:	Der Tank ist mit 52 Liter Inhalt bescheiden. Doch der BX-Diesel-Fahrer kann immerhin rund 750 Kilometer ohne Tankpause fahren	2
Kosten:	Für 23 000 Mark ist der Citroën mit einer Menge Technik ausgestattet, die für angenehmes Reisen sorgt. Als Diesel ist der BX steuerbegünstigt	2

Gesamtwertung: Der Citroën BX 19 TRD bietet viel Fahrkomfort und bereitet Fahrvergnügen. Sein Erscheinungsbild ist auch nach dem Facelifting gewöhnungsbedürftig