

Así nació en 1982 el Citroën BX, bajo la bendición de la Torre Eiffel: un coche que conquistó Europa



Hubo una época en la que **Citroën** era capaz de lanzar al mercado una berlina media de diseño original, con suspensión hidroneumática y al mismo tiempo de venderla en más de 2,3 millones de unidades, como el **Citroën BX**.

Si bien hoy quedan pocos por nuestras carreteras, el Citroën BX marcó las mentes de toda una generación. Y es que en 1982, el año de su lanzamiento, el resto de la producción exhibe diseños anodinos y consensuados. Citroën se atreve con un modelo cuyo diseño debía ser en principio el de un Volvo.



Citroën posee un pasado prestigioso, lleno de innovaciones (tracción delantera, suspensión hidroneumática), de productos muy acertados, como el 2CV y el mítico DS, y repleta de modelos con un diseño muchas veces rompedor. Hoy en día, parte de esa prestigiosa historia se la ha apropiado DS y los diseños espectaculares recaen en DS, mientras que Citroën busca su nueva identidad con diseños algo desenfadados. No siempre fue así.

El 16 de septiembre de 1982, una caja de madera suspendida del primer piso de la Torre Eiffel iniciaba un lento descenso hacia la base del monumento. Por fuera, sólo un mensaje: "Aquí está el nuevo Citroën". Una semana después, se desvelaba el misterio: el Citroën BX se presentaba a la prensa en medio de un espectáculo de luces y pirotecnia.



En 1982, el Renault 18 y el Peugeot 504 todavía están en el mercado, así como modelos de diseño poco inspirado como el Talbot Horizon y el Seat Fura (poco inspirados no significa que no tuviesen cualidades o fuesen pertinentes en el mercado). En comparación, el Citroën BX era una nave espacial. Sólo el Ford Sierra, desvelado el mismo año, aporta un aire fresco al panorama estético del automóvil.

Mientras que el Ford Sierra, con sus líneas más redondas y depuradas, es un precursor del bio design que prevaleció en los años 90 (quizá por eso envejeció mejor que el BX), el Citroën BX es la culminación de más de una década de *wedge design*, el famoso diseño en forma de cuña.



Alfa Romeo Carabo, Maserati Boomerang, Lancia Stratos Zero,

Lamborghini Countach o Maserati Khamzin son algunos de los modelos de serie y concept cars que asentaron el *wedge design* y renegaron de las formas sensuales de los años 60. Son todos modelos de gama muy alta, sí, pero sólo Citroën se atrevió a lanzar un modelo con una estética tan marcada en un segmento tan conservador. Y lo hizo con un diseño destinado a un Volvo.

Volvo Tundra



En 1972, Volvo se hace con el fabricante holandés DAF, especialista en modelos pequeños y compactos. De este modo, con DAF, completa su gama de los 240 y 260 por lo bajo con modelos que ya tienen una presencia en el mercado. Así, en 1975 llega el Volvo 343, que si bien se vende como Volvo era un proyecto de DAF.

El problema es que el 343 no convence a la clientela de Volvo. Para mejorar su imagen, Volvo pide ayuda a **Bertone**. El estudio italiano es entonces el responsable del diseño y de la fabricación del Volvo 262C. En esa época, el primer espada de Bertone es **Marcello Gandini** y la propuesta del estudio, el Tundra, lleva claramente el sello del genio italiano.



El **Volvo Tundra** es un cupé al más puro estilo wedge design. De forma predecible, Volvo rechaza la propuesta. Y es que sus modelos, en los años 80, tienen un diseño de ladrillo y el Tundra tampoco sería percibido como un Volvo.

Poco después, Citroën pone en marcha el desarrollo de su nueva berlina del segmento D. Para el diseño exterior empleó una táctica muy habitual en muchas marcas por aquel entonces, especialmente en Peugeot y Citroën: poner en competición el centro de diseño interno de la marca y un centro de diseño exterior. Éste solía ser italiano, Peugeot enfrentaba sus equipos a Pininfarina, mientras que Citroën los enfrentaba los de Bertone.



Marcello Gandini no se corta y decide reutilizar el diseño del Volvo Tundra. De cupé pasa a ser una berlina fastback de 5 puertas, un tipo de carrocería muy típica de Citroën. Finalmente, es el diseño de Bertone el que la marca adopta. Los diseñadores de la casa se dedicaron a pulirlo y adaptarlo para las exigencias técnicas del coche. **Y en 1982 sale a la luz el Citroën BX.**



El modelo, en términos estéticos, es una ruptura total con las formas suaves y depuradas de los Citroën GS y Citroën CX. El BX parece haber sido esculpido con un hacha. A bordo, el cambio también es total. Las formas redondas de los salpicaderos dejan paso a líneas tensas y rectangulares. A pesar de todo, el BX conserva dos señas de identidad de

Citroën: el volante monobrazo y el cuadro de instrumentos de ojo de cíclope.

Innovaciones muy Citroën y un Lego de piezas



El Citroën BX debía ser un coche de conquista para Citroën, debía atraer nuevos clientes, pero al mismo tiempo no podía descuidar a la clientela habitual de las berlinas de la marca. Y éstas tenían en la **suspensión hidroneumática** su seña de identidad.

El desarrollo de esa suspensión comenzó en 1944, pero no fue hasta 1954 que llegó al mercado. Primero de forma tímida en el eje posterior del Citroën Traction Avant 15 CV y luego ya a las cuatro ruedas en el genial Citroën DS. Esta suspensión se caracterizaba por su elevado confort, excepcional estabilidad y agarre al asfalto. Sencillamente, Citroën tenía 20 años de adelanto sobre la competencia al conseguir lo que parecía imposible: que un coche fuese cómodo y al mismo tiempo que se agarrase a la carretera.



Si bien Citroën conservó la suspensión hidroneumática, muchos de los componentes del coche procedían de otros modelos de la marca. En 1982, la gama francesa del BX consta de cinco versiones de gasolina: BX de base, BX 14 E, BX 14 RE, BX 16 RS y BX 16 TRS.

A pesar de siglas que hoy podrían parecer evocadoras, los modelos de acceso equipaban **motores de 62 y 72 CV heredados del pequeño Peugeot 104**, mientras que los dos modelos de la parte alta inauguraban los motores tipo XU que animarían a casi todos los coches del grupo PSA en los años 80 y parte de los 90.



Así, el BX 16 equipa un 4 cilindros 1.580 cc tipo XU de 90 CV asociado a un cambio manual de 5 marchas heredados del Talbot Horizon. El diésel, tipo XUD, de 1.900 cc y 90 CV llegó un año después.

La carrocería del Citroën BX era otra de las innovaciones de la marca. El BX fue uno de los primeros coches en usar de forma masiva los materiales compuestos. **El capó, el portón trasero, el revestimiento del pilar C y los acabados del techo son de fibra de vidrio y poliéster**, siendo éstos entre un 20 y un 30 % más ligeros con respecto a piezas similares en acero. Los parachoques son de polipropileno y resistentes sin deformarse a choques de hasta 5 km/h.



Con la retirada del mercado del Citroën GSA Familiar en 1986, Citroën se queda sin carrocería break o station wagon por debajo del Citroën CX break. El Citroën BX break llega en 1987. Fabricado por el carrocerero Heuliez, el coche es 17 cm más largo que la berlina y ofrece hasta 1.800 litros de volumen de carga.

BX GTI 16 y 16 válvulas



Hay un Citroën BX para casi todas las necesidades: berlina, break, modelo de base, gasolina, turbodiésel, una versión con tracción integral a partir de 1989 (en berlina, berlina GTi y break), etc. Es un modelo tan versátil que en España fue coche de policía durante más de una década y en Francia, era uno de los favoritos de los taxistas. Sólo le faltaba una versión deportiva. Sería el BX GTI 16 (en referencia a su culata 16 válvulas). Ésta llegó en 1987 y curiosamente lo hizo el mismo año que el Peugeot 405 Mi16 y el Renault 21 2.0 litros turbo.

El Peugeot 405 Mi16 y el Renault 21 turbo se hicieron con el segmento (el R21 llegó incluso a ser coche de intervención rápida de la Gendarmerie), mientras que el BX 16 válvulas era considerado el patito feo de los tres. Sin embargo, el BX GTI 16 es la culminación de varias versiones deportivas del BX.



En 1985, Citroën toma la decisión de participar en el Mundial de Rallys de Grupo B con el BX 4TC. En marketing ven lógico proponer una versión deportiva en la gama en referencia al coche de rally: el **BX Sport**. Sobre la base del BX 19 GT, los diseñadores añaden un kit carrocería y el motor pasa de los 105 CV a los 126 CV gracias a una preparación efectuada por Danielson.

Inicialmente, debía ser una serie limitada de 2.500 unidades, pero se mantendría en ventas hasta la llegada del BX GTi 16 y se vendieron un total de 7.257 unidades. El BX GTI -a secas- llegó en 1985, por su parte, y a pesar de un motor de 125 CV fue considerada como peor que el BX Sport.



El Citroën BX, gracias a su aerodinámica, su suspensión hidroneumática y su ligereza, pesaba apenas más de 1.000 kg, tenía un fuerte potencial deportivo y podía aceptar motores más potentes. Así, en 1987 por fin llegó la versión deportiva que se merecía: el **BX GTI 16 válvulas**.



Equipaba el mismo motor que el Peugeot 405 Mi16, es decir, el 1.9 litros con culata de 4 válvulas por cilindro de 160 CV. Con un peso de 1.070 kg, el BX GTI 16 válvulas era un coche rápido (0 a 100 km/h en 8,2 s y 218 km/h de velocidad máxima). En frente, las líneas más actuales y atractivas del Peugeot

405 Mi16 -y la excelente puesta a punto de su chasis- así como los 175 CV del Renault 21 Turbo se lo pusieron difícil al BX.



Del BX GTi 16 válvulas se fabricaron entre julio de 1987 y marzo de 1989 tan sólo 7.427 unidades. A partir de abril de 1989 hasta 1992 se fabricaron 8.013 unidades del Citroën BX 16 válvulas, pues con el restyling del BX (que dejó paso a un interior más actual y consensuado) cambió de nombre y perdió el alerón trasero de estilo rally. Por cierto, los modelos fabricados a partir del verano de 1992 equipan un catalizador que hace bajar la potencia a los 148 CV.



El Citroën BX, con tantas versiones disponibles (una de las razones de su éxito) es uno de los iconos de los años 80 en Europa y en España. Y es que **solo en la factoría Citroën de Vigo se fabricaron 222.325 unidades**, entre 1983 y 1992. Además, el Citroën BX fue el modelo con el que la producción total de Vigo alcanzó las dos millones de unidades. A día de hoy, ya han fabricado más de 13 millones de coches desde que la fábrica abrió sus puertas en 1958.

Fuente: motorpasion.com