



CITROËN BX 4TC LES Z'AVENTURES DE LA BX

Nous sommes en 1985 avant la fin du Groupe B. Les rallyes sont envahis par - presque - tous les constructeurs. Tous ? Non, Citroën résiste encore et toujours à la tentation, avant d'y céder *in extremis*. Et la vie n'a pas été facile pour les pilotes qui ont conduit la *Béhix*...



C'est une histoire bien Gantoise, belle et tragique à la fois. Citroën s'est beaucoup tâté. Trop, même. Observant l'aura du Championnat du monde des rallyes d'une part, et cherchant le moyen de promouvoir sa suspension hydraulique d'autre part, le constructeur ne prit que très tard la décision de son engagement. Après moult hésitations - Visa 1000 Pistes, prototypes divers -, ce sera feu vert pour la BX.

Sacré physique, sacrée base... Ils sont tous ces ingénieurs !

Rendre à César

Réglementation oblige, 200 exemplaires doivent être construits et homologués pour s'inscrire en Groupe B. Allons y donc pour deux centaines de BX 4TC civiles - on est des vendeurs *miniers* -, plus une vingtaine de versions course - et on va gagner parce qu'on n'est pas des perdants -, et direction le carrossier Heuliez avant de revenir chez

Citroën pour préparation. Tronçonnage, découpage, perçage, collage, la pauvre famille de Citroën s'est faite mutilée sur tous les flancs. Avec son empattement raccourci et son monstrueux porte-à-faux avant, elle ne ressemble à rien d'existant. Chacun fin de son commentaire sur son esthétique. Nous nous contenterons d'observer la fabrication "à la va-tres-tres-vite" des versions civiles. Et nous rendrons à César ce qui lui appartient : les porte-moyeux et jantes

proviennent de la CX Turbo, de même que la direction Diravi avec rappel automatique assisté, la boîte 5 est issue de la SM, les arbres de transmission sont empruntés à l'ultimaine C3E, le pont arrière à la Peugeot 505, tout comme le bloc 2.2 d'origine Chrysler, et l'en presse... Côté finitions et ajustages, c'est pas Byzance, mais il faut dire que le pied à coulisse n'existait pas à l'époque. Ne partez pas, c'est pas fini ! Un et deux et trois rallyes en 1986, et fin de l'aventure >



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

CITROËN BX 4TC, 1985

MOTEUR 4 cylindres en ligne en position longitudinale AV, 2141 cm³ (91,4x81,6 mm), 200 ch DIN à 5750 tr/min, 30 mkg à 2750 tr/min, rapport volumétrique 7,1, culasse alu, 8 soupapes, 1 arbre à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, injection Bosch L-Jetronic, 1 turbocompresseur Garrett T3 (pression max. 0,95 bar) avec échangeur air/air.

TRANSMISSION intégrale enclenchable (répartition AV/AR 62/38%), boîte 5 rapports, autobloquant.

DIRECTION à crémaillère, assistance hydraulique avec rappel asservi.

FREINS disques ventilés AV/AR, assistance haute pression, sans ABS.

SUSPENSION hydropneumatique à 4 roues indépendantes, avec triangles inférieurs et barres antiroulis.

STRUCTURE/CARROSSERIE coque autoportante à l'acier, berline 4 portes, 5 places.

DIMENSIONS longueur 4,52 m, largeur 1,83 m, hauteur 1,36 m, empattement 2,612 m, voies AV/AR 1,548 mm.

ROUES jantes alu, pneus Michelin TRX 210/55 15 VR 390.

POIDS 1280 kg.

PERFORMANCES (usine) vitesse maxi 220 km/h, 0 à 100 km/h 7,5 sec., km 0 à 100 27,5 sec.



① Une BX bien spéciale, dont le moteur passe en long pour faciliter le passage de la transmission vers l'arrière.

② Quelle pagaille ! Le mano de pression de turbo se trouve bien au centre.

③ Quatre vitres électriques pour la 4TC et, comme sur toutes les BX, la suspension est réglable en hauteur. Vous n'imaginez pas tout ce que Citroën peut faire pour vous !

sportive pour la BX 4TC. Mais début du fiasco commercial ! Sur les 200 exemplaires, 86 seulement ont trouvé preneurs. Les autres ? Ils seront détruits par la maison-mère sous contrôle d'huissier ! En interne, l'histoire ne finira pas autour d'un grand banquet...

En terrain pas conquis du tout

Je me sens un peu faible à l'heure de prendre les commandes de cette étrange *Bérix*, mais pas question de lâcher à ce moment. Il convient d'avoir tous les sens en éveil pour percevoir les mystères de cette auto pas comme les autres. N'est pas druide qui veut... C'est tout d'abord la commande de boîte qui surprend : j'ai rarement vu un débauchement de levier aussi court, même sur une voiture de course, et avec un verrouillage aussi ferme. Allez, un effort. Clac !, c'est enclenché, et c'est d'ailleurs un régal de sportivité.

Gaz ! La sensation de flottement apparaît immédiatement surnaturelle. Suspension ou direction, voire les deux, toujours est-il que l'auto louvoie sur la route avec une précision qui n'est pas sans évoquer la crevasse. Oups, trop de volant. Oups, pas assez ! Devant les yeux, pourtant, cet immense capot gonflé d'une improbable protubérance qui donne *a priori* une excellente impression de stabilité. Tout faux ! Les roues avant se situent en fait juste devant les pieds, soit un bon mètre cinquante avant le bout du bout. En ligne droite, déjà, le simple poids d'une main trop appuyée fait varier la trajectoire. Je le saurai pour la prochaine fois : pas de Rolex au poignet pour conduire la *Bérix* ! Je comprendrai également au premier virage qu'il faut laisser ce porte à faux s'engager très lointainement devant avant de tutoyer le point de corde. Idem pour le train arrière, pas pour la longueur cette fois, mais pour une

question de largeur. Parfois, ça dépeuple, ça dépend. Et en sortie de virage, jamais plus je ne ficherai ce volant qui me tombe sur les genoux. J'avais oublié la puissance de rappel de la direction. Diravi de la *Cérix*. Grandiose...

Repères visuels à changer, sensations de flottement à maîtriser, on se sent à son bord aussi à l'aise qu'un poisson sur la branche. A moins peut-être d'être tombé dedans étant petit. Ou de pratiquer assidûment. Car une fois passées ces déroutantes sensations, la *Bérix* est sans doute capable d'efficacité sportive. Si, si... D'ailleurs, en rallye, n'avait-elle pas la prétention de lutter avec l'Audi quatre ? Déjà, sa suspension hydropneumatique à débâtements réglables la maintient plutôt bien à plat en courbe, malgré la hauteur de caisse importante. Grosse plongée en freinage appuyé en revanche, mais il faut dire que le moteur implante largement devant l'es- >

**DÉROUTANTE
À CONDUIRE,
LA BX 4TC
LAISSE AUSSI
PANTOIS
QUANT À SA
QUALITÉ DE
FABRICATION.**



Les sièges sont issus de la BX Sport. Notez les satellites de commandes sur le tableau de bord.



- 1 Rampe de quatre phares longue-portée au centre de la calandre.
- 2 C'est Heuliez qui s'est chargé des transformations de carrosserie.
- 3 Jantes et freins proviennent de la CX Turbo.
- 4 Pour mettre fin à l'épisode, la majorité des BX 4TC a été détruite avant commercialisation...



FRÉDÉRIC DAUNAT :

« C'est toute la technologie suivant la SM. »

Spécialisé dans la restauration de Citroën DS et SM et la préparation de versions pour la compétition, Frédéric dirige le garage Daumat Classique. « En VH, nous livrons au client une copie à l'identique des versions courtes de l'époque, lui assurons l'assistance et recréons l'ambiance des rallyes d'autrefois (Safari, Maroc...). En véritable professionnel passionné de la marque, Frédéric entretient aussi les autos du Patrimoine Citroën. « Cette BX, je l'ai acquise en 2005, un peu par hasard. Personne n'en voulait à l'époque... Mais puisque nous sommes dans la compétition Citroën, elle s'est imposée. D'ailleurs, quand je vois le prix des Visa 1000 Pistos maintenant, je me dis que la 4TC est intéressante ! Techniquement, c'est le palier qui suit la SM. Mais je n'ai pas le temps de rouler avec. Voilà pourquoi elle n'affiche à son compteur que... 800 km ! »



LE MOTEUR DE LA BX 4TC POUSSE PLUTÔT TRÈS FORT... MAIS SANS MONTER EN RÉGIME !



steu avant – qui a dit gros ? – l'y pousse naturellement. En tout cas, l'équilibre semble plutôt bon, de même que la précision des trains roulants. Bonne efficacité apparente également en matière de motricité. Nous n'avons roulé qu'en deux roues motrices – la transmission intégrale de cette *Bérix* est séparable –, sans jamais percevoir la moindre alerte de patinage, sur le sec, et sans atteindre les limites d'un exercice chronométré cependant.

Machine à clac

Côté moteur, on connaît la capacité du bloc Chrysler à encaisser

de la puissance sur les versions course. Ce ne sont donc pas 200 ch civils qui vont l'essouffler. Là encore, la *Bérix* exprime plutôt bien la sportivité de sa conception. Le couple se montre en effet assez costaud et, surtout, disponible dès les bas régimes, ce qui laisse d'ailleurs une certaine 205 T16 loin dans le rétroviseur sur ce plan. A 1 bar de pression, ça pousse vraiment pas mal, mais sans prendre de régime au compte tours, ce qui est assez bluffant comme sensation. Ça pousse fort, mais ça ne monte pas du tout ! Alors on enchaîne les rapports avec un

sourire béat : clac, clac, clac, et surtout, on regarde loin devant...

Mais je vous ai réservé le meilleur pour la fin : l'habitacle, tout aussi déconcertant que le look extérieur et les qualités dynamiques de cette Citroën atypique – ce qui n'est pas rien... Reprenant la finition de la BX Sport pour l'essentiel de la présentation, elle se pare d'un bien curieux tableau de bord, fabriqué au village et à la perceuse, je pense : sept cadrans de tous diamètres et une vingtaine de voyants – orange, rouge, vert, bleu, c'est la fête ! viennent occuper les yeux du

pilote pourtant déjà bien occupé. La sellerie est en velours des plus conventionnels, le maintien n'est vraiment pas idéal mais le confort cependant bien réel. Mais cette fois, c'est normal pour une Citroën *Bérix*, non ?

TEXTE : THIERRY CONET
PHOTOS : GILLES LABROUCHE

Tous nos remerciements à Frédéric Daumat (garage Daumat Classique, tél. 01 30 54 47 86) et à son équipe de mécaniciens pour le prêt et la préparation de sa BX 4TC.