

A FONDO

CITROËN BX 19 GTI

EL RAPIDO DE GALICIA



VIRTUDES

Prestaciones brillantes
Frenos muy eficaces
Excelente comportamiento

DEFECTOS

Visibilidad mejorable
Interior caluroso
Volante poco deportivo

HACE ahora justamente un año, Citroën Hispania puso en el mercado el BX Sport, con 126 caballos; se trataba del más rápido BX construido (en una serie limitada que no ha conocido mucho éxito comercial), y en cuya prueba ya mencionamos la futura aparición de una versión definitiva, con inyección y con un motor desarrollado por la pro-

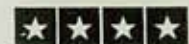
pia marca, ya que el Sport era el fruto del trabajo del preparador Danielson. Pues bien, coincidiendo con la aparición de las nuevas versiones del BX, se pone en los concesionarios el BX 19 GTi, con la interesante cifra de 125 caballos de potencia y con el atractivo adicional de rozar los 200 kilómetros por hora. Su precio, ligeramente por debajo de los dos millones de pe-

setas, es un atractivo suplementario para quienes busquen: prestaciones elevadas con apariencia discreta; excelente estabilidad y confort, y una gran seguridad en la conducción. Es el GTi, según nuestro criterio, uno de los coches más atractivos de cuantos se fabrican en nuestro país, fácil de conducir y capaz de proporcionar a sus conductores un elevado grado de satisfacción.



Sin una línea agresiva, el BX GTi ofrece unas prestaciones muy respetables. El faldón delantero es el de la gama 87.

MECANICA



Si tuviésemos que hacer una lista con los modelos que utilizan el motor XU del grupo PSA, llenaríamos esta página; en sus versiones de gasolina o diesel, Peugeot, Talbot y Citroën recurren a este motor de aleación (bloque y culata), situado transversalmente y muy inclinado (para permitir un morro perfilado) y con árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada. La caja de cambio se aloja en el extremo derecho del motor.

Siempre con la cilindrada de 1.905 centímetros cúbicos, la versión GTi desarrolla 125 caballos a 5.500 rpm (frente a los 126 del Sport y los 95 del GT) y tiene un par máximo de 17,8 mkg a 4.500, una cifra más alta que el Sport, pero obtenida a mayor régimen. De todos modos, la curva de par es muy favorable, ya que rinde 15 mkg por encima de 2.000 rpm.

Las razones de esta excelente factura es una inyección LE-Jetronic, con corte en las retenciones. Como la mayoría

de los lectores conoce, el BX Sport (al que hacemos continuas referencias, ya que es el «antecesor» del GTi) utilizaba una batería de dos carburadores de doble cuerpo, que proporcionaban una excelente elasticidad y potencia a bajos regímenes, pero que perjudicaban los consumos.

Con la adopción de la inyección (sistema que el BX emplea en sus versiones con catalizador, para mercados europeos) se ha ganado en consumos (un litro en el medio ponderado) y en estabilidad del ralentí, pero se ha perdido algo de la elasticidad y progresividad

del anterior. El GTi, con ser más brillante, se queda algo corto, por debajo de las 2.500 rpm. Hay que llevarlo siempre alegre de vueltas, si queremos sacarle partido.

Afortunadamente, la caja de cambio tiene unos desarrollos muy razonables. Se ha acortado un poco la cuarta y alargado la quinta. Con ello, el coche es más fácil de conducir en carretera abierta al tráfico (adelantamientos increíblemente fáciles), aunque lógicamente pierde la utilización casi superdeportiva del Sport.

Pocos aspectos mecánicos han sido cambiados respecto a lo conocido: dirección asistida de serie (con una buena relación entre sensibilidad y grado de dureza) y los frenos de disco en las cuatro ruedas; al contrario que el Sport, los delanteros no son ventilados, pero para un futuro inmediato se ofrecerá opcionalmente un sistema antibloqueo, puesto a punto por la firma Teves. Por último, mencionar el incremento de la capacidad del depósito de gasolina, que ha pasado a 66 litros, con lo que se gana notablemente en autonomía.

FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. (83x88 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 8,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 66 litros. Potencia máxima: 125 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 17,8 mkg. a 4.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h.; 2.ª, 15,6 km/h.; 3.ª, 21,6 km/h.; 4.ª, 27,5 km/h.; 5.ª, 34,0 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante entre topes: 2,8. Diámetro de giro: 10,7 metros.

FRENOS Sistema: Con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas, hidroneumática.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 186/60.

PESO En orden de marcha: 1.025 kilos.

CONSUMO



CIUDAD

A 27,6 km/h. de promedio 11,6

CARRETERA

A 90 km/h. de cruce 6,2

En conducción rápida 13,3

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruce 8,1

A 140 km/h. de cruce 9,2

A 180 km/h. de cruce 13,4

CONSUMO MEDIO PONDERADO

Litros/100 km. 9,6

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos 635

A FONDO



El alerón posterior es el que ha venido utilizando el BX Sport, más estético que práctico.

COMPORTAMIENTO



La fidelidad de Citroën a los sistemas hidráulicos de suspensión no acabamos de entender por qué no la siguen otros fabricantes: no vemos más que ventajas (al margen, su precio) y proporciona una estabilidad excelente. La verdad es que el GTi, con unas leyes de suspensiones más duras que el GT (pero menos que el Sport), ha logrado un excelente compromiso entre agarre y comodidad. Sigue siendo a menudo un poco brusco en los rasantes, pero neutro en todas las situaciones. No hay manera de que se aparte de la trayectoria, a lo que ayudan también los generos neumáticos de perfil 60.

Por si fuera poco, la dirección y, sobre todo, los frenos permiten conducir con enorme eficacia a cualquier con-

ductor, proporcionándole un nivel de seguridad muy elevado. Es, en definitiva, un coche con el que se puede ir muy deprisa en cualquier circunstancia: desde el terreno muy virado de montaña, a la autopista, pasando por las carreteras redia llenas de tráfico.

CARROCERIA



El Citroën BX GTi se beneficia ya de las mejoras internas y externas que configuran la gama 87 del modelo fabricado en Vigo (que sólo se diferencia del francés por el capó de chapa del español). Así, el spoiler delantero y los nuevos intermitentes acompañan a los anagramas de nuevo cuño.

En el interior, el nuevo salpicadero y los mandos, más racionales, ofrecen una estética más coherente con el co-

che, excepto el volante, con un anchísimo brazo único. Este volante es correcto para las versiones más tranquilas, porque el GTi merecería un volante de tres radios del tipo Sport.

Completa el equipamiento un excelente aire acondicionado, con muy buena distribución del aire frío, que apenas supone incremento en los consumos, y un ordenador de a bordo de la segunda generación, muy completo y de extraordinaria precisión (menos de un 0,1 por 100 en lo que a consumos se refiere).

Caluroso*de tapicería (es imprescindible el aire acondicionado) y discutible la sujeción de la espalda (respaldo del asiento del conductor muy curvado), es de todos modos muy atractivo y funcional, permitiendo enormes posibilidades de reglaje de los asientos delanteros (conductor y pasajero), gracias al reglaje de la altura.

EQUIPAMIENTO



Cuentarevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Reloj de temperatura	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	OP
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevavinas eléct. (del./tras.)	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Limpia-lava luneta trasero	SI
Asiento posterior divisible	SI

SONORIDAD



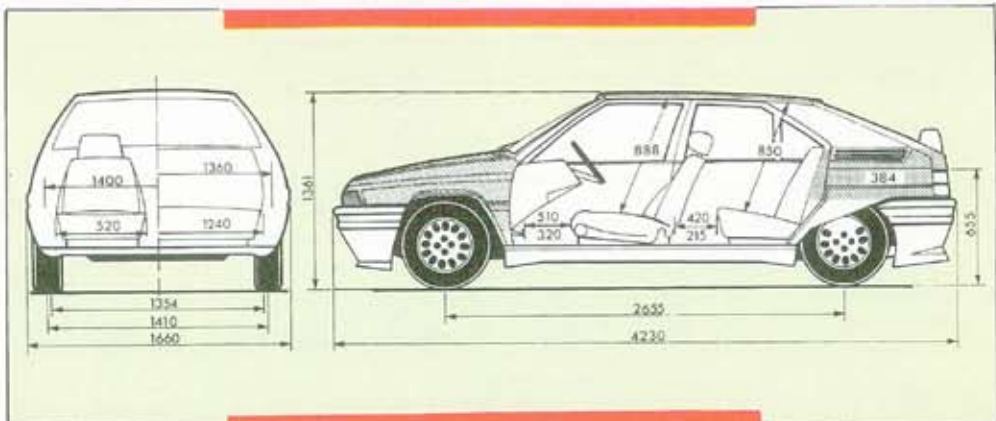
Al ralentí	58,4
A 60 km/h.	65,8
A 90 km/h.	70,7
A 120 km/h.	73,1
A 140 km/h.	75,4
A tope	83,2
(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)	

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,3
A 100 km/h.	36,0
A 120 km/h.	50,3



No es la visibilidad su mejor baza, con dificultad de la visión hacia la parte trasera, y un único brazo limpiaparabrisas delantero, lo que deja mucho espacio muerto. El equipamiento, con elevalunas eléctricos con mando adicional de apertura rápida, los cierres centralizados y la innumerable cantidad de espacios para vaciar los bolsillos, hacen sumar puntos a su atractivo.

FRENTE A SUS RIVALES

El BX GTi es un genuino representante de esa clase de coches de tipo familiar, con versiones muy deportivas. Prácticamente, todos los fabricantes tienen algo parecido en sus catálogos,

si bien unos se distancian por potencia y otros, por precio. Quedan, pues, estos cuatro coches: BX GTi, Alfa 75 2.0, Sierra 2.0 S y Ascona GT.

Los dos coches latinos son algo más potentes, pero normalmente los caballos de los alemanes son más ciertos, por lo que pocas diferencias hay. El Alfa es el único que utiliza carburadores, lo que se traduce en cifras ligeramente superiores a los que tienen inyección, si bien es el italiano el que ofrece mejores prestaciones. En cuanto a comportamiento, nos quedamos con el BX y su tracción delantera, pese a que, en teoría, para una conducción deportiva debería ser mejor cualquiera de los dos tracciones traseras.

CITROËN BX 19 GTI 1.972.115 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 125 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.025 kg. Velocidad máxima: 193 km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 l./100 km.



ALFA ROMEO 75 2.0 2.020.149 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.962 c.c. Potencia: 128 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.130 kg. Velocidad máxima: 194 km/h. Consumo medio ponderado: 10,7 l./100 km.



OPEL ASCONA GT SPORT 2.005.977 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.010 kg. Velocidad máxima: 190 km/h. Consumo medio ponderado: 8,8 l./100 km.



FORD SIERRA 2.0 S 2.086.267 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.993 c.c. Potencia: 115 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.115 kg. Velocidad máxima: 187 km/h. Consumo medio ponderado: 10,5 l./100 km.



Queda por último analizar el concepto calidad. En teoría, los dos alemanes son superiores al Citroën, que ha hecho un importante esfuerzo en este sentido y puede vanagloriarse de situarse en niveles muy aceptables; el Alfa queda un escalón por debajo, sobre todo por su envejecimiento más rápido.

José María Cernuda
Fotos: Alex Puyol

MX-ONDA®

DIVISION SEGURIDAD

**NO PROHIBIMOS QUE LE ROBEN SU AUTOMOVIL...
SIMPLEMENTE LO EVITAMOS.**

FABRICADO POR:



IECSA

- ANTIRROBOS ELECTRONICOS.
- DETECTORES POR ULTRASONIDOS.
- MANDOS A DISTANCIA.
- SIRENAS GRAN POTENCIA.
- CERRADURAS ELECTRICAS CENTRALIZADAS.
- PULSADORES, ACCESORIOS, ETC.