

## Sehr kompakter Citroën BX

Mit der BX-Reihe hat Citroën die zwischen GS und CX klaffende Lücke des Bauprogramms geschlossen. Der im Frühjahr 1983 auf den bundesdeutschen Markt gekommene BX, als viertürige Schrägheck-Limousine konzipiert, gehört zu den Mittelklassemodellen und will als wirtschaftliches Erfolgsauto gelten.

Viel Neues ist am BX zu finden, so die Motorhaube, die Hecktür und die Stoßfänger, die ganz aus faserverstärktem Kunststoff bestehen. Die Sicht aus dem BX ist dank der kurzen und tiefgezogenen Haube gut.

Gewöhnungsbedürftig sind der Einstieg und das recht verwirrende Instrumentarium. Wieder gibt es den Lupen-Tachometer und eine Fülle von Leuchtsignalen, die, wenigstens für den Anfang, schwer überschaubar sind. Recht ärgerlich ist, daß der BX keine automatische Rückstellung der Blinkleuchten besitzt.

Die BX-Baureihe beginnt mit dem 1360er Basismodell mit 45 kW (62 PS), Spitze 155 km/h, Verbrauch bei Tempo 90, 120 und Stadtzyklus 5,6, 7,5 und 7,7 Liter/100 km Super.

Es folgen der BX 14 E und 14 RE mit 53 kW (72 PS), Fünfganggetriebe und verschiedenen Ausstattungsvarianten; Verbrauch 5,5, 7,1 und 8,5 Liter/100 km, Spitze 163 km/h.

BX 16 RS und TRS haben eine 1580-ccm-Maschine und leisten 66 kW (90 PS), Spitze 176 km/h. Verbrauch 5,6, 7,4 und 8,9 Liter/100 km. Diese beiden Modelle sind voluminös ausgestattet.

Vorteilhaft für die BX-Baureihe wirkt sich die präzise Zahnstangenlenkung aus, die auch ohne Servo-Unterstützung sehr leichtgängig ist. Das Bremssystem mit Scheibenbremsen an allen Rädern ist geradezu giftig, daher ist gefühlvolles Tre-



Sieht geradezu wichtig aus: Citroën BX

Werkfoto

ten aufs Bremspedal angebracht. Die Richtpreise sind noch nicht bekannt,

dürften aber wohl zwischen 15 000 und 18 000 DM liegen. AM

## Dreier-BMW schlanker

Erst auf den zweiten Blick erkennt man am neuen BMW der 3er-Reihe die vielfältigen Feinarbeiten. Er ist glatter geworden, was der Aerodynamik zugute kommt. Die Motorhaube ist wieder vorn angeschlagen, in die Stoßfänger sind die vorderen Blinkleuchten integriert. Am Heck gibt es vergrößerte Leuchteinheiten. Auch hier wurde das Heck höhergezogen.

Nach wie vor stehen für die Modelle 316 und 318i Vierzylindermotoren zur Verfü-

gung, die Modelle 320i und 323i sind mit Sechszylindern ausgestattet. Diese werden mit Fünfganggetriebe und Schubabschaltung geliefert. Alle Motoren wurden erneut verfeinert. Das führte bei nahezu unveränderter Leistung im DIN-Durchschnitt zu einer Senkung des Verbrauchs um bis zu 12 Prozent.

Die Preise differieren zwischen 19 250 und 27 400 DM. Der Verkauf der neuen Dreier hat inzwischen bereits begonnen. AM



Der BMW der 3er-Reihe in schlankerem Gewand

Werkfoto