



La première vendue !

BX 4TC

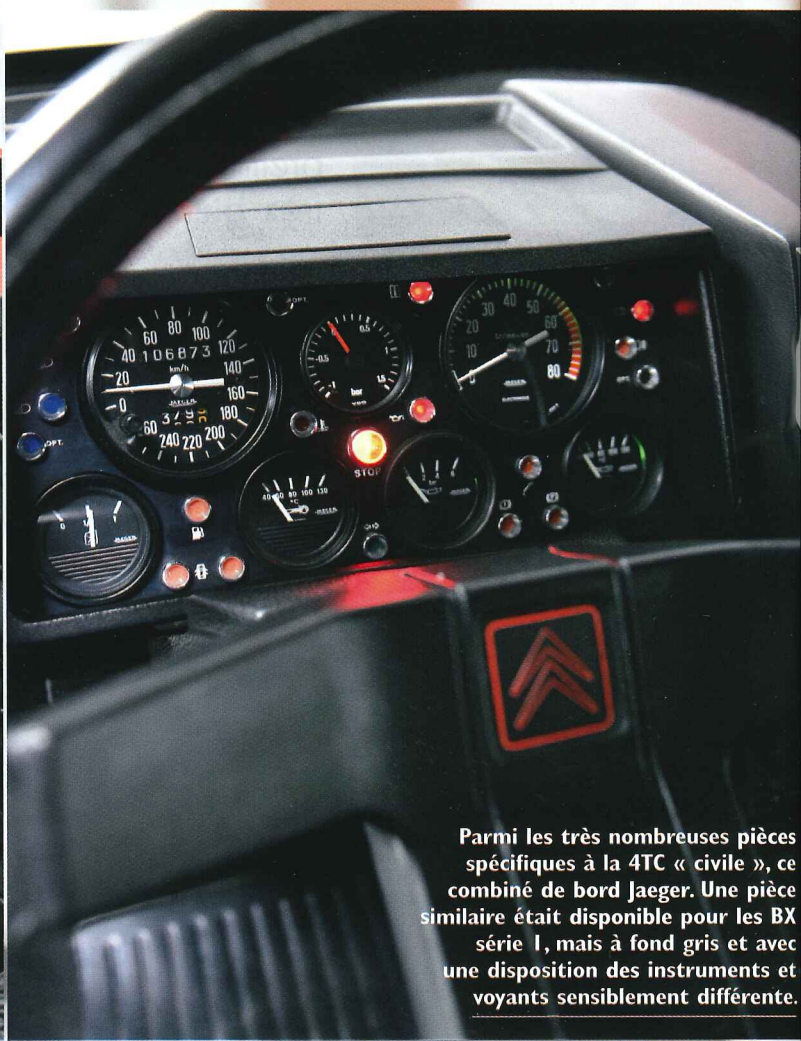
Chacun sait à quel point la courte histoire de la BX 4TC fut difficile et troublée. Pour l'évoquer, « Chevronnés » vous propose ici la présentation détaillée du premier exemplaire « civil » vendu. En attendant, très bientôt, l'interview exclusive d'un de ses pères...

Textes Thierry Astier – Photos Katel Riou

Merci à Romain Deplatière et tout le personnel de GT Spirit, Roland Crouzet et Denis Arnoult pour l'aide apportée à la réalisation de cet article.



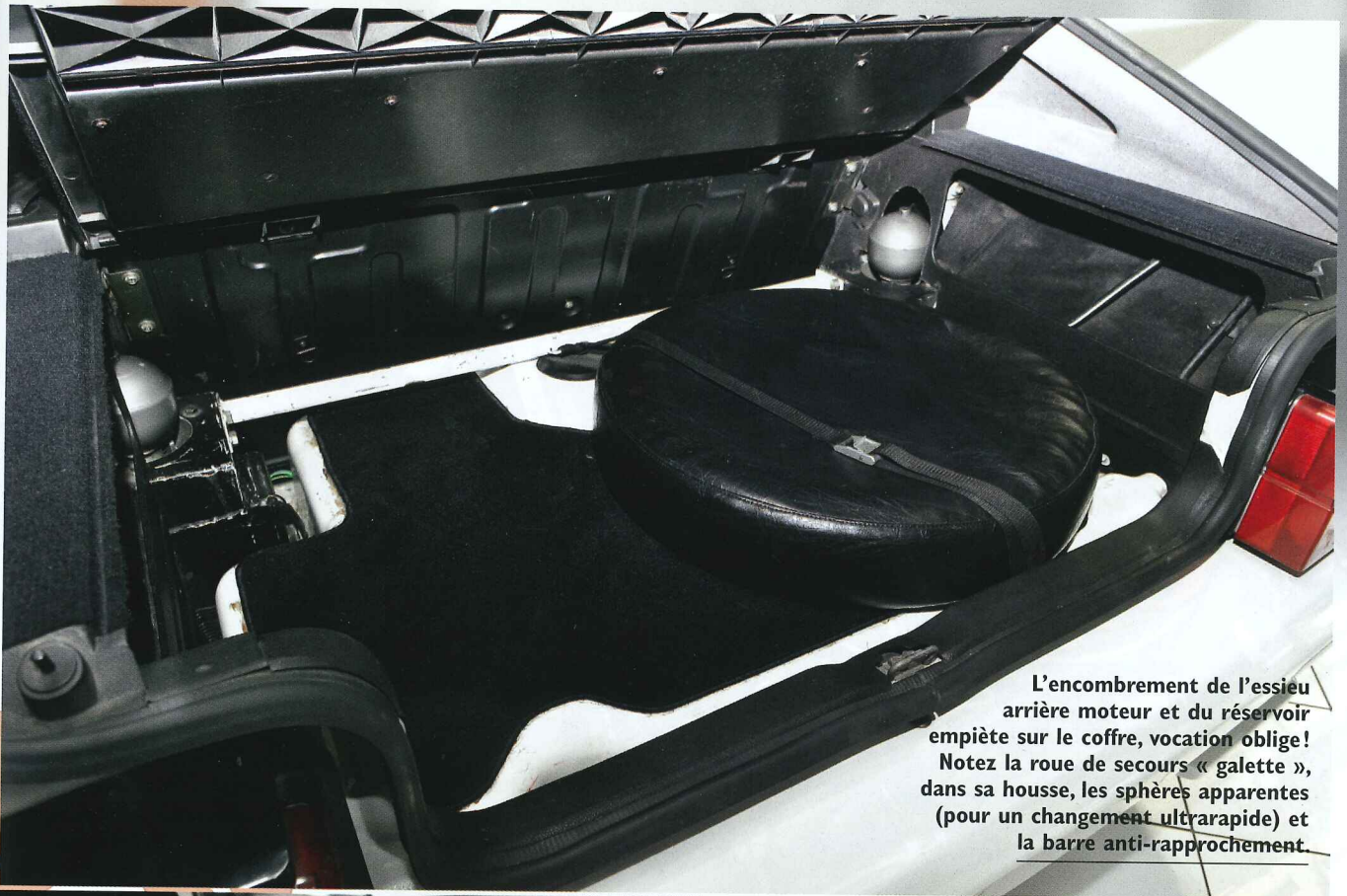
La 4TC fut la seule BX à DIRAVI, pourtant envisagée durant les études des versions classiques. Empruntée à la CX, elle se loge comme elle dans ce cache, tout près du volant.



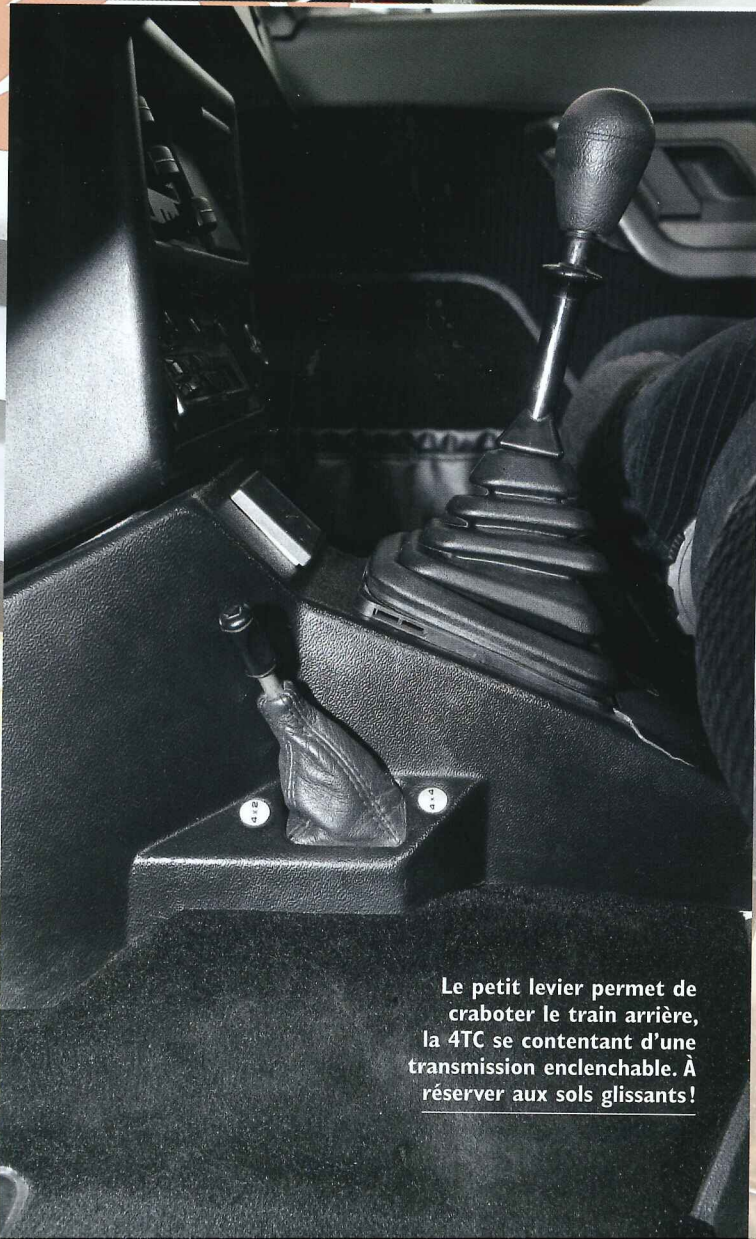
Parmi les très nombreuses pièces spécifiques à la 4TC « civile », ce combiné de bord Jaeger. Une pièce similaire était disponible pour les BX série I, mais à fond gris et avec une disposition des instruments et voyants sensiblement différente.



Hormis quelques détails d'aménagement bien à elle, la 4TC reprend l'équipement et la livrée de la Sport dans son habitacle.



L'encombrement de l'essieu arrière moteur et du réservoir empiète sur le coffre, vocation oblige! Notez la roue de secours « galette », dans sa housse, les sphères apparentes (pour un changement ultrarapide) et la barre anti-rapprochement.



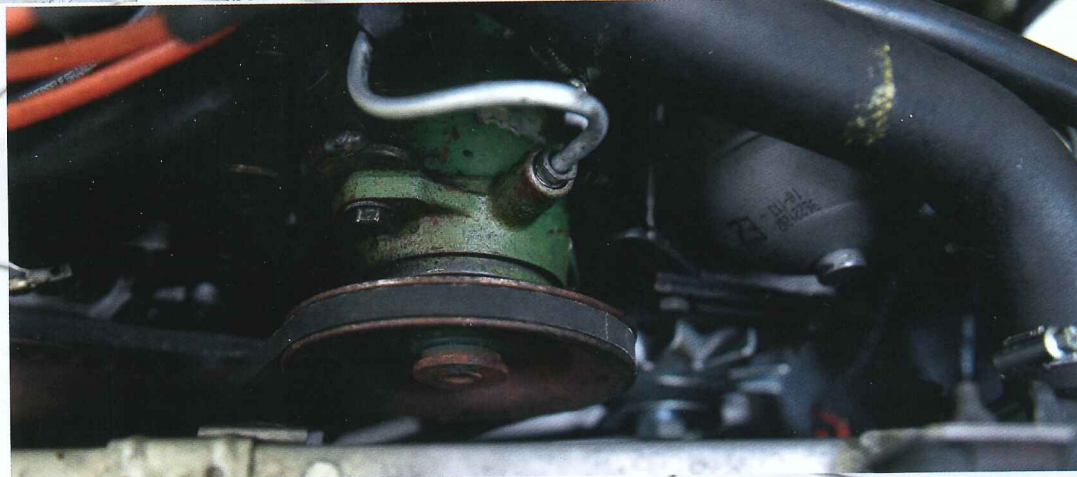
Le petit levier permet de craboter le train arrière, la 4TC se contentant d'une transmission enclenchable. À réserver aux sols glissants!



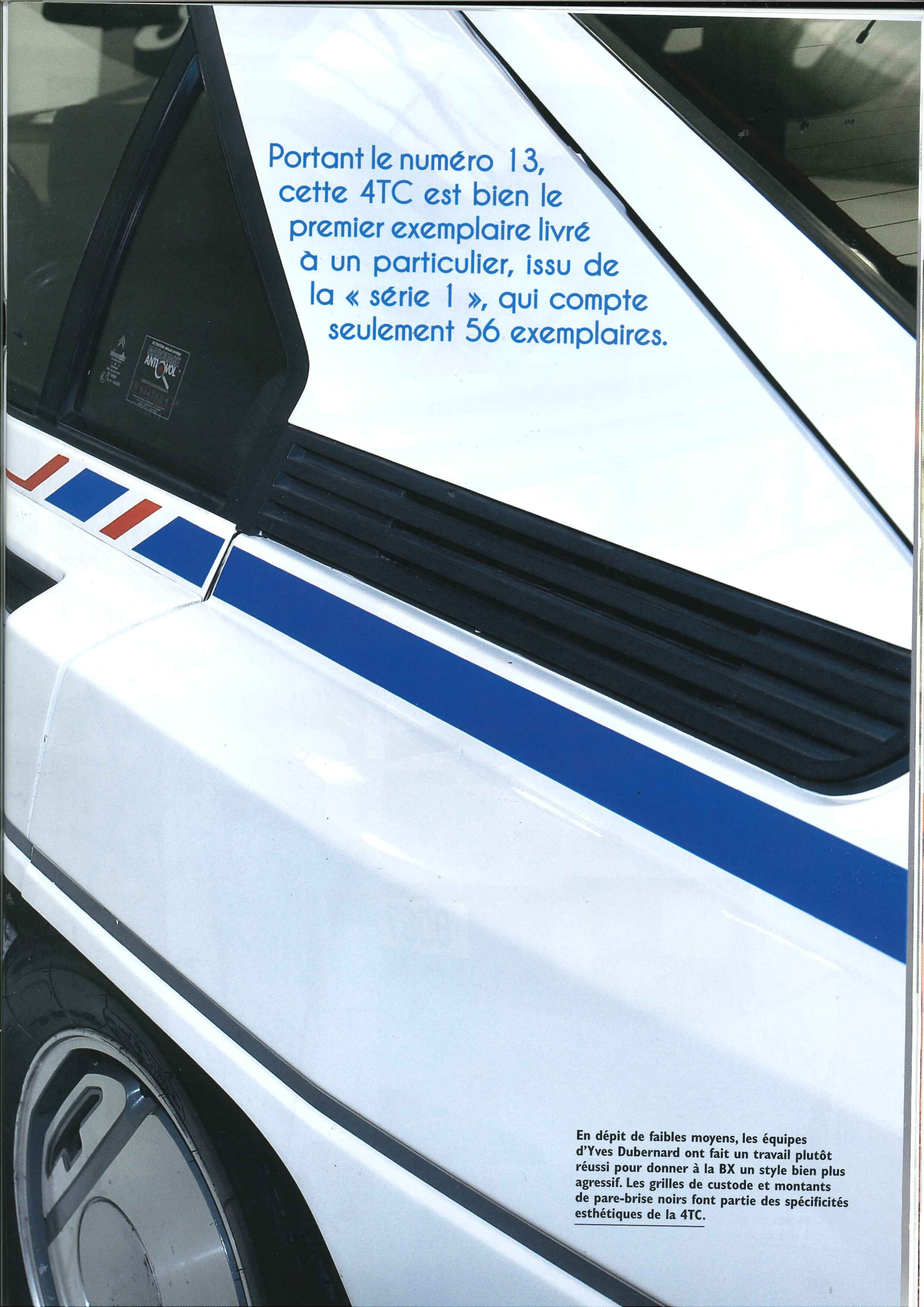
Outre la DIRAVI, la 4TC emprunte aussi à la CX ses disques de frein et porte-moyeux avant (recyclés aux quatre roues!) et les très belles jantes alliage des GTI Turbo...



C'est bien sûr sous le capot que les différences les plus flagrantes apparaissent. Né sur les Chrysler 160/180, le 2.2 « Martin » à arbre à cames en tête dérive ici des 505 Turbo Injection. Avec toutefois de sérieuses modifications : une cylindrée légèrement réduite pour garder une homologation course et « équivalent 3 litres ».



Dans le sens des aiguilles d'une montre : sphères verticales et vase d'expansion de C25 sont d'autres preuves de l'étendue des modifications pour aboutir à la 4TC. Le long capot reste composite, avec un imposant renflement pour accepter le volumineux collecteur d'admission. L'entraînement de la pompe HP et le joncteur-disjoncteur ne trompent pas : ceci est un Citroën !

A close-up photograph of the front of a white Renault 4TC. The car features a prominent blue stripe running along the front fender and a smaller red and blue striped detail near the headlight. The black grille and headlight assembly are visible. The text is overlaid on the upper right portion of the image.

Portant le numéro 13,
cette 4TC est bien le
premier exemplaire livré
à un particulier, issu de
la « série 1 », qui compte
seulement 56 exemplaires.

En dépit de faibles moyens, les équipes d'Yves Dubernard ont fait un travail plutôt réussi pour donner à la BX un style bien plus agressif. Les grilles de custode et montants de pare-brise noirs font partie des spécificités esthétiques de la 4TC.

Le « double double chevron » (!) fut déjà utilisé sur la Visa Mille Pistes pour évoquer la transformation 4x4.



Pas encore de feux arrière fumés sur la 4TC « série 200 » mais déjà le bas du hayon gainé de noir, comme sur toutes les BX sportives. La livrée est blanche pour toutes, à une seule exception près...



L'élargissement le plus massif se situe au niveau des portes arrière. Au total, la 4TC gagne 17 cm en largeur, soit environ 8,5 de chaque côté!



On distingue également la présence d'une discrète carriole, le logo Heuliez, sur le montant central de portes arrière. Notez l'échappement, à sortie ronde, contrairement à la Sport...



Ci-dessus: la 4TC fut la seule « groupe B » civile à offrir cinq places accueillantes et un coffre honnête! Une bizarrerie de plus, vu sa vocation réelle. À droite: jantes GTI Turbo obligent, les pneus restent de coûteux Michelin TRX 210/55 VR 390.