

## 30 JAHRE CITROEN SAXO VTS



### → Fakten

\*Der im Februar 1996 auf den Markt gekommene Saxo war der Nachfolger des AX, bereits im April des Jahres folgte der VTS

\*Ist – laut Citroen – für „puren Fahrspaß“ konzipiert worden

\*Die Produktion lief im Juni 2003 aus



## → Favoriten

### TOP 1

Das **DESIGN** des Saxo war modern, aber unspektakulär, er stach unter den Kleinwagen optisch nicht hervor. Citroen-Fans dürften das Avangardistische vermisst haben, das die Marke prägte und groß machte. Auch der Sportler VTS pflegte einen eher zurückhaltenden Auftritt. Er gab sich vor allem durch in die Schweller integrierte Kotflügelverbreiterungen und verbreiterte Stoßfänger zu erkennen. Zu seinen weiteren Merkmalen gehörten 16V-Embleme an den hinteren Kotflügeln, eine verchromte Auspuffblende sowie spezielle Leichtmetallfelgen.

### TOP 2

Für die Fans flotter Kleinwagen war der Saxo VTS in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahren zweifellos ein „**HEISSES EISEN**“: Sein 1,6 Liter-Motor mit Vierventiltechnik leistete 120 PS bei 6.600 U/min, die Drehzahlgrenze erreichte er erst bei 7.300 U/min. Dank des 5-Gang-Getriebes mit kürzerer Achsübersetzung und dem niedrigen Gewicht von 935 kg brauchte der kleine Franzose lediglich 8 Sekunden für den Spurt auf Tempo 100 und beschleunigte anschließend weiter bis auf 205 km/h. Auch das Fahrwerk, die Servolenkung und die belüfteten Scheibenbremsen vorne richteten ihren Fokus auf ein dynamisches Fahrverhalten.

### TOP 3

Der Saxo VTS war vielfältig im **MOTORSPORT** unterwegs – bei Rallyes und im Rallycross ebenso wie auf der Rennstrecke oder dem Eis. Citroen förderte die Aktivitäten mit Rennserien wie dem Saxo Cup, Saxo Challenge, Saxo Rallycross und Saxo Glace, bei denen im VTS stets der Serienmotor zum Einsatz kam. Die Serien ermöglichten Rennsport-Begeisterten den Einstieg in den Motorsport, auch darüber hinaus entwickelte sich der Saxo zur Talentschmiede. So wurde ein gewisser Sébastien Loeb 2001 im Saxo Super 1600 Junior-WRC-Weltmeister.



## → Fazit

Wer kleine, aber gut motorisierte und schnelle Autos liebt, erlebte wohl ab Mitte der 1970er-Jahre seine beste Zeit. Erst wuchsen den Kompakten wie dem VW Golf GTI, dem Opel Kadett GT/E oder dem Ford Escort RS 2000 Flügel, ein Jahrzehnt später nahmen auch Kleinwagen wie der Peugeot 205 GTI, Fiat Uno Turbo oder der VW Polo G40 teure Mercedes-Limousinen auf der linken Autobahn-Spur ins Visier. Auch die Marke Citroen, die man eher mit anderen Attributen als „sportlich“ in Verbindung bringt, mischte fleißig mit: Ab 1986 mit dem 90 PS starken AX GTi, zehn Jahre später legte der Saxo VTS noch (mindestens) eine Schippe drauf. In Deutschland spielten beide Modelle aber nur eine Nebenrolle, zu stark waren die Wettbewerber, zumal das Angebot Jahr für Jahr größer wurde. Auch wenn ich den Saxo VTS nicht mehr auf dem Schirm habe, blicke ich doch sehr gerne auf diese Zeit zurück, als Rennsemmeln nicht nur viel Spaß machten, sondern auch noch bezahlbar waren. Daher bin ich sehr gespannt, ob es künftig elektrischen „Kleinboliden“ gelingt, deren Nachfolge anzutreten. Der neue VW ID.Polo GTI macht den Anfang und hat mit rund 39.000 Euro einen sehr stolzen Preis ...



(Alle Bilder: Citroen)