

Citroen Saxo VTS

Vive Zandvoort

Autotest | In het najaar van 1999 kreeg de Citroën Saxo een moderner aangezicht. Het front werd iets strakker en ronder, wat de Saxo tot een braaf en vrolijk stadsautootje maakt. De VTS variant van de Saxo doet wat gespierder aan door uitgeklopte wielkasten, dorpelverbreeders en een spoiler op de achterklep. Met twee grote ogen aan weerszijden van de kunststof grille kijkt de Saxo vol onschuld de wereld in. Maar let op: wie onschuldig is, is onschuldig tot het tegendeel is bewezen.

Binnenin de Saxo kijkt de bestuurder uit op een aardig dashboard. Het wordt gesierd door legio meters op trendy witte wijzerplaten. De schaal van de snelheidsmeter loopt door tot 210 km/u en zelfs een oliedrukmeter is niet vergeten. Citroën overschat haar stadsautootjes danig, of deze Saxo VTS is niet zo onschuldig als het lijkt.



Fysiotherapeut

Alle knoppen en hendels zitten op logische plaatsen zodat een ieder zich direct zal thuisvoelen. Dit topmodel van de Saxo lijn is voorzien van alle gangbare stadse fratsen van elektrisch bedienbare zijruiten tot verwarmde buitenspiegels. Alleen voor airconditioning en een tweede airbag moet extra worden betaald.

De fraaie voorstoelen zitten zo voortreffelijk dat een rit met de Saxo een fysiotherapeut overbodig maakt. Als Citroën iets meer aandacht aan het stuurwiel had

besteed, zou een echte Hollander proberen deze auto bij het Ziekenfonds te declareren. De ruimte op de achterbank houdt niet over, de bagageruimte is juist een slag groter dan gebruikelijk.



In de stad is de Saxo uitermate wendbaar en gemakkelijk te overzien. Vol enthousiasme roetsjt de kleine Citroën over de Delftse grachtjes en bewijst zich een handzame boodschappenauto. In iets te haastig gestuurde bochtjes blijkt de Saxo over een voorbeeldig weggedrag te beschikken. Dat is onder andere te danken aan de stevige vering die de auto gek genoeg niet oncomfortabel maakt. Mede dankzij een set brede banden heeft deze kleine Citroën een wegligging die veiliger is dan menig stadsmens ooit nodig zal hebben.

De remmen voelen in eerste instantie wat aarzelend aan, maar wie even aandringt komt er achter dat de Saxo zoveel remkracht heeft dat het lijkt alsof de hele wereld even stilstaat. Ook hier misschien wat te veel van het goede, maar wel uitermate veilig. Tijdens de eerste kilometers valt het op dat andere weggebruikers er bovenmatig veel genoeg in scheppen de Saxo te passeren. Wat is daar nou zo bijzonder aan? Het is toch geen Ferrari?

Schijnheilig

De eerste indruk is dat de Saxo een prima stadsauto is met compacte buitenmaten en een vriendelijke uitstraling. Maar eigenlijk is dat hele imago van "vriendelijke stadsauto" een schijnheilige vertoning.

Dit is de "VTS 16v" uitvoering en dat betekent dat deze kleine Fransoos een vechtlust heeft waar menig rassportwagen de koude rillingen van over de rug krijgt. De 910 kg wegende Saxo VTS wordt voortbewogen door een 1.6 liter 16-kleppen motor die goed is voor 120 pk. Dat verklaart waarom deze uitvoering is voorzien van zulke sterke remmen en zo'n uitzonderlijk goede wegligging.

De 16-kleppen motor levert pas kracht als daar nadrukkelijk om wordt gevraagd. Vanaf 4500 toeren wordt het spannend, pas bij 6600 is het maximale vermogen beschikbaar. Daarom rijdt deze VTS anders dan soortgenoten die al bij lage toeren gewillig zijn. Die auto's hebben een nerveus karakter, wat kalm rijden soms bemoeilijkt. De Saxo VTS vertrekt nooit "per ongeluk" met wielspin en is ook te houden bij hagel en sneeuw.

De versnellingsbakverhoudingen passen goed bij het tweeslachtige karakter van de motor. Het is mogelijk ontspannen te rijden en steeds bij zo'n 3000 toeren te schakelen. De auto is dan redelijk stil en comfortabel. Mede daarom zou het verbruik over de gehele testrit uiteindelijk een schappelijke 1 op 15 bedragen.

Maar... laat de Saxo werken en alle in Nederland geldende maximumsnelheden zijn al in de tweede versnelling overschreden. Dan is het met de rust gedaan en giert de motor het uit van genoeg. Dito voor de testrijder tijdens de eerste kennismaking met het volle potentieel van de VTS 16v. De zo onschuldige ogende Saxo zet ineens prestaties neer waar een "echte" sportwagen zich niet voor zou schamen.

"laat de Saxo werken en alle in Nederland geldende maximumsnelheden zijn al in de tweede versnelling overschreden"



Zandvoort

Deze Saxo is niet gewoon snel, de Saxo VTS is venijnig snel. Precies daarom wordt al jaren met Saxo's geracet op het circuit van Zandvoort. Daar vertellen diverse coureurs in de Saxo Cup te zijn begonnen. Nog steeds denken ze met plezier en respect terug aan de kleine Fransoos. Geparkeerd op het binnenterrein van het circuit trekt de Saxo meer aandacht dan de daar aanwezige Alfa Romeo's en Porsches. De eigenaren van die auto's zijn blijkbaar al eens op hun nummer gezet, want ze willen zo'n ding nu wel eens van dichtbij zien.

Cementtruck

Een eerste slachtoffer laat niet lang op zich wachten. Op een compleet verlaten industrieterrein klinkt ineens een diepe grom uit de Saxo. Goed, dat verchromde uitlaatpijpje produceert aardige muziek, maar zoveel? Het blijkt een GMC Cyclone te zijn die vrijwel op de achterbumper van de Saxo is geparkeerd. Een paar dreigende koplampen ter hoogte van het midden van de achterraut maakt duidelijk dat de Amerikaan er vanuit gaat dat de Citroën zich vlug uit de voeten maakt. De hete adem van een 6 cilinder 4,3 liter krachtbron in de nek is een goede inspiratie vlot van start te gaan bij het verkeerslicht.

Natuurlijk is de GMC sneller, maar wegligging en remvermogen zijn minstens zo belangrijk als brute kracht. Als een door een katapult gelanceerde knikker in een flipperkast raast de Saxo door het industriegebied, de cementtruck met straalaandrijving al na de eerste bocht achter zich latend. Het is zelfs nodig even in te houden om de Amerikaan weer bij te laten komen.

Pas op de snelweg passeert de veel gespierdere pick-up truck, om vervolgens met een hoogst illegale snelheid aan de horizon te verdwijnen. De Saxo houdt het op 120 km/u, want een snelweg is geen verlaten industrieterrein. De eerste zege is binnen en er zouden er nog vele volgen tijdens het testweekend.



Ze bedenken de meest creatieve smoezen om een rondje op het circuit te mogen rijden met de VTS. Waarom? De Saxo-wedstrijdauto's halen op het circuit bochtsnelheden die hoger liggen dan die van bijvoorbeeld een Audi S4 Avant of Porsche 911 Carrera 4. Toch leuk om met een stadsautootje van net geen fl. 37.000,- zo veel aandacht te krijgen.

Met een nog groter vertrouwen is het tijd om de reis naar huis te aanvaarden. Het is nu duidelijk waarom de Saxo tijdens de eerste rit met zoveel genoegen werd gepasseerd. Het inhalen van een Saxo VTS 16v is wel degelijk als het inhalen van een Ferrari; het is een Ferrari voor de armen.

Conclusie

Eindelijk weer een echte GTi! Geen oud rebel die nu

in een maatpak zijn spierkracht aanwendt om op tijd op een afspraak te verschijnen, maar een onvervalste hooligan op wielen. Met bijtgrage remmen, een onwaarschijnlijk goed onderstel en een motor die de inzittenden echt in de stoel kan drukken is de Citroën Saxo VTS 16v de fijnste GTi van dit moment. Dankzij een bescheiden uitstraling is de VTS bovendien een auto waar niemand bezwaar tegen zal aantekenen. Dat het ongehoord leuk is gerenommeerde sportwagens volkomen voor schut te zetten, hoeft de Saxo-eigenaar er niet bij te vertellen.

Tenslotte een waarschuwing voor wie zich waagt aan een proefrit: dit is in beginsel een brave boodschappen auto, maar wie het gas één keer dieper intrapt is letterlijk en figuurlijk verkocht. De Saxo is op z'n zachtst gezegd verslavend. Daarom hierbij excuses aan alle GTi's, GSi's en CRX'en die in een grijs weekend in maart zo schaamteloos op hun nummer zijn gezet. Het moest even, in naam der wetenschap. Want alleen een Citroën racet als een Citroën! ■



Specificaties

Citroen Saxo VTS

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	372 x 159 x 138 cm
Wielbasis	239 cm
Gewicht	910 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	700 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	280/953 l
Bandenmaat	185/55R14

Motor en prestaties



Motorinhoud	1587 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	120 pk @ 6600 rpm
Koppel	145 Nm @ 5200 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.7 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik gemiddeld	8.1 l / 100 km
Verbruik stad	11.4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6.3 l / 100 km
CO2 uitstoot	194 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 16.772,-
Prijs instapmodel	€ 9.525,-