



COMMUNIQUE DE PRESSE

CITROËN SAXO VTS : 30 ANS D'UNE ICONE SPORTIVE

- En 1996, Citroën lançait la Saxo VTS 16 soupapes, propulsée par un bloc 1,6 litre de 120 ch pour un poids de seulement 935 kg, faisant d'elle l'une des petites sportives les plus populaires de sa génération.
- En plus de son rapport poids/puissance offrant des performances élevées, cette « bombinette » proposait un châssis très efficace et équilibré la rendant à la fois ludique et facile à exploiter.
- Utilisée en compétition dans de nombreuses disciplines comme le rallye, le rallycross ou le circuit, la Saxo VTS a servi à la formation de toute une génération de pilotes amateurs et semi-professionnels.
- Produite jusqu'en 2003 sur le site d'Aulnay-sous-Bois, elle reste aujourd'hui un modèle de collection recherché, symbole d'une époque où sportivité rimaient avec accessibilité.

Poissy, le 30 avril 2026 – Il y a trente ans, Citroën marquait de son empreinte le monde des petites sportives avec la Saxo VTS. Loin d'être une simple citadine agrémentée d'un beau badge, elle incarnait une vision claire : offrir à tous les amateurs de conduite un vrai kart des routes, fiable, abordable et taillé pour s'amuser. Trente ans plus tard, Citroën célèbre l'anniversaire de la petite sportive française qui a su allier plaisir de conduire et performances accessibles.

DE L'AX À LA SAXO VTS : LE SPORT DANS LES GÈNES

Pour comprendre la naissance de la Saxo VTS, il faut remonter à l'AX. Lancée en 1986, l'AX avait su installer Citroën dans le segment des citadines sportives, avec l'AX Sport et l'AX GTi, grâce à leur tempérament affûté et leur rapport poids/puissance redoutable. Commercialisée en février 1996, la Saxo prend d'abord le relais de l'AX comme entrée de gamme de la Marque. La même année, la Saxo VTR fait son apparition avec le 1,6 litre à 8 soupapes de 90 ch. Puis arrive celle qui doit perpétuer l'identité de l'AX GTi : la Saxo VTS, propulsée par le bloc TU5J4 1,6 litre à 16 soupapes fort de 120 ch.

Si les lignes générales de la Saxo sont l'œuvre du styliste italien Donato Coco, c'est un tout jeune designer qui se voit confier la déclinaison sportive. La toute première mission de Gilles Vidal chez Citroën, en 1996, est précisément d'élaborer le kit carrosserie de la VTS. Un travail minutieux, caractérisé par des élargisseurs d'ailes soigneusement intégrés aux bas de caisse comme aux boucliers élargis. Aux ailes arrière, l'extension se prolonge en amont de la roue jusqu'à la découpe de portière, glissant élégamment sous la baguette de protection latérale.

120 CH, 935 KG : LA RECETTE GAGNANTE D'UNE VRAIE SPORTIVE

La Saxo VTS cache bien son jeu. Avec une ligne qui reste globalement sobre : badge 16V sur les ailes arrière, embout d'échappement chromé, jantes alliage spécifiques, elle n'affiche pas ses ambitions à grands cris. Et pourtant, sous le capot, le bloc TU5J4 développe 120 ch à 6 600 tr/min, pour un régime maxi de 7 300 tr/min. Associé à une boîte à 5 vitesses avec un rapport de pont plus court et à un poids de 935 kg à peine, il propulse la VTS à 205 km/h en vitesse maximale et lui permet de descendre sous les 30 secondes au kilomètre départ arrêté.

Mais c'est surtout son châssis qui fait toute la différence : train avant d'une précision chirurgicale, direction assistée bien dosée, et un train arrière joueur qui n'hésite pas à se laisser aller dès qu'on provoque la voiture. Sur les routes sinueuses, la Saxo VTS tient tête à des automobiles bien plus grosses et bien plus puissantes qu'elle. Les disques ventilés à l'avant complètent ce tableau d'une petite sportive pensée pour un vrai plaisir.

La Saxo VTS ne s'endormira jamais sur ses lauriers. Dès fin 1997, un premier ajustement de gamme réorganise la famille sportive et la 16 soupapes récupère le badge "16v" jadis porté par la ZX. C'est aussi l'occasion pour Citroën de démocratiser l'appellation VTS. Si la version 16v de 120 chevaux reste le graal, le look sportif et le châssis affûté de la VTS sont désormais associés à des motorisations plus accessibles pour séduire une clientèle plus large, désireuse de dynamisme esthétique sans nécessairement rechercher la performance pure. La gamme VTS accueille ainsi le 1.6i de 90 chevaux (jusqu'alors réservé à la VTR), le 1.6i de 100 chevaux, et même le 1.4i de 75 chevaux.

En 1999, un restylage marqué transforme son visage avec des phares en amande, un capot bombé ainsi qu'une calandre à grands chevrons. La VTS se modernise ainsi sans rien perdre de son caractère. Produite jusqu'en juin 2003 sur le site d'Aulnay-sous-Bois avant de céder sa place à la C2, la Saxo VTS tire sa révérence après une belle carrière commerciale de 7 années.

EN COMPÉTITION, LA SAXO VTS CONFIRME CE QUE LA ROUTE PROMETTAIT

Dès sa commercialisation, la Saxo VTS démontre en compétition ce que la route laissait déjà deviner. En rallye, en rallycross, en circuit ou sur glace, la petite Citroën se révèle être un outil redoutablement efficace, accessible et polyvalent.

Citroën Sport construit autour d'elle un véritable écosystème de compétition : Saxo Cup, Saxo Challenge, Saxo Rallycross, Saxo Glace, chacune avec ses règles propres, pour que le plus grand nombre puisse s'initier à la course dans une auto taillée pour ça. Fait remarquable : ces formules imposaient le moteur de série, preuve que le châssis de la Saxo VTS était, en lui-même, une arme suffisante.

Ce cadre de compétition a ainsi servi de formation à toute une génération de pilotes. Des noms comme Patrick Henry, Yoann Bonato, Marc Amourette ou Pierre Llorach ont tous fait leurs premières armes dans cet univers, avant de poursuivre des carrières bien plus larges. La Saxo VTS n'était donc pas seulement une voiture de compétition mais aussi une école de conduite sportive. En 2001, c'est sur une Saxo Super 1600 que Sébastien Loeb et Daniel Elena deviennent champions du monde junior WRC.

TRENTE ANS APRÈS, UN MODÈLE QUI NE PREND PAS DE RIDES

Aujourd'hui, la Saxo VTS est devenue un objet de collection à part entière. Les exemplaires bien conservés se font de plus en plus rares, et les passionnés n'hésitent pas à traverser la France pour en dénicher un en bon état. Sur les listes d'engagés des rallyes régionaux, le nom Saxo VTS est toujours présent, preuve d'une longévité sportive hors du commun. En célébrant ses 30 ans, Citroën rend

hommage à un modèle qui a su, à sa manière, incarner l'esprit de la Marque : créatif, accessible et diablement efficace. La Saxo VTS, c'est l'histoire d'une petite voiture qui n'a jamais pensé petit.

Citroën

Depuis 1919, Citroën crée des automobiles, des technologies et des solutions de mobilité pour répondre aux évolutions de la société. Audacieuse et innovante, Citroën place la sérénité et le bien-être au cœur de son expérience client et propose une large gamme de modèles, du singulier Ami, objet de mobilité électrique pensé pour la ville, jusqu'aux berlines, SUV et véhicules utilitaires, dont la plupart sont disponibles en version électrique ou hybride. Marque pionnière dans les services et l'attention portée à ses clients particuliers et professionnels, Citroën est présent dans 101 pays et dispose d'un réseau de 6 200 points de vente et de services dans le monde. Pour plus d'informations sur Citroën, visitez le site médias <https://fr-media.citroen.com>

L'Aventure Citroën

Association de loi 1901, L'Aventure Citroën a pour mission de préserver, développer et valoriser le patrimoine de la marque Citroën. Ses équipes œuvrent avec et pour ses adhérents, et tous les passionnés, développant ses services de documentation, d'entretien et de restauration de véhicules classiques dans ses ateliers à Sochaux dans le Doubs. L'association propose également des pièces de rechange pour véhicules anciens ou youngtimers, et des produits dérivés sur un site unique -> www.boutique-laventure-association.com. Si vous êtes passionné par l'histoire de Citroën ou souhaitez contribuer à la préservation d'un patrimoine exceptionnel, rejoignez l'association : <http://www.laventure-association.com>