



Fotos: Seufert

Kleine Flitzer sind auf dem Automobilmarkt offensichtlich ein Renner, und da sich die sportlichen Minis nun einmal gut verkaufen lassen, will auch die in diesem Bereich bislang völlig unbelastete Firma Citroen nicht länger leer ausgehen. Denn Geschäft ist schließlich Geschäft.

Und hier ist es nicht einmal ein teures – weder für den Käufer noch für den Hersteller. Zum einen nämlich liegt der neue Visa GTi mit 18 695 Mark im Kreis der starken Kleinwagen am unteren Ende der Preisskala, andererseits kostete er auch seine Erzeuger keine großen Investitionen. Für die Realisierung dieser Variante mußten einfach nur vorhandene Teile kombiniert werden, die ohnehin im Citroen übergeordneten PSA-Konzern zur Verfügung stehen. Die wichtigen Zutaten im einzelnen: der 105 PS (76 kW) leistende Einspritzmotor des Peugeot 205 GTi, darum herum eine mit sogenannten sportlichen Attributen aufgepöpelte Visa-Karosserie, als Basis schließlich ein gestrafftes Fahrwerk.

Das Flair eines typischen Citroen ging dieser Visa-Ausführung damit allerdings verloren. Ihr recht martialisch anmutendes Erscheinungsbild verträgt sich schlecht mit den Vorstellungen, die man von den Autos der französischen Marke traditionell hat. Dabei sind es nicht so sehr die vergleichsweise dezenten Spoiler an Front und Heck, sondern die plump aussehenden Kotflügel-Verbreiterungen und Seitenschweller, die die Linienführung stören. Notwendig freilich sind sie, denn der GTi rollt auf voluminösen Leichtmetall-Rädern mit Reifen der Größe 185/60 R 13 H. Ebenfalls nicht besonders stilvoll wirkt der Ersatz der Breitband-Scheinwerfer durch Doppelleuchten.

Auch nach dem Einsteigen erinnert eigentlich nur noch das Markenemblem in der Lenkradnabe daran, daß man in einem Citroen sitzt. Man kann es aber auch so verstehen: Hier

Fremdkörper

Test Citroen Visa GTi Einspritz-Version mit sportlichen Ambitionen.

handelt es sich eben um einen Kleinwagen mit kräftigen, auch optisch dokumentierten Muskeln, und wer diese Art Auto mag, wird sich sicherlich wohlfühlen. Deutliche Akzente in die angestrebte Richtung setzt allein schon das Lenkrad, das

sich im klassisch-sportlichen Design mit drei Lochspeichen präsentiert. Dahinter blickt der Fahrer auf sechs Rundinstrumente, die übersichtlich placiert sind, sich jedoch unter einer spiegelnden Abdeckung verbergen. Daß die Schalter

und Hebel im Visa seit dem letzten Modelljahrgang nun konventionell angeordnet sind, nimmt man im Sinne leichten Zurechtfindens gerade bei der zu Fahraktivität animierenden Sport-Version gerne zur Kenntnis.

Ein Vorzug des Visa-Interieurs sind auch die kuscheligen Sitze, die im GTi zwar mit strammen Polstern und profilierten Seitenwülsten aufwarten, aber an Bequemlichkeit deswegen nichts eingebüßt haben. Nicht

Vorzüge

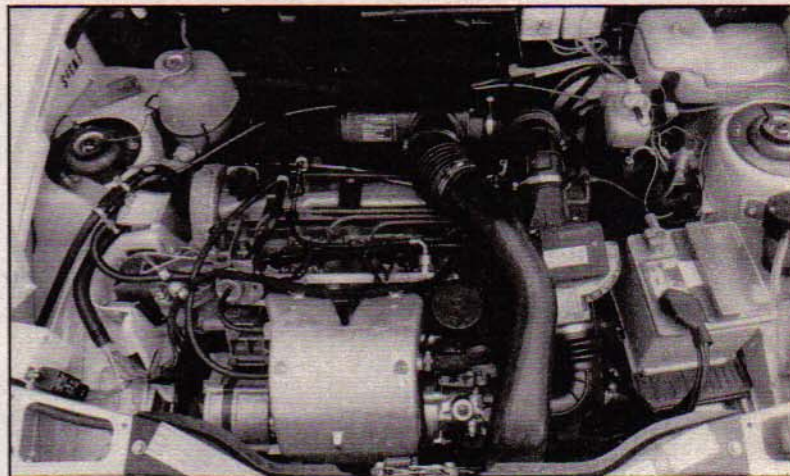
- Gute Fahrleistungen
- Kultivierter Motor
- Geräumige Karosserie mit vier Türen
- Bequeme Sitze

Nachteile

- Schwergängige Lenkung
- Kleiner Kofferraum
- Nachlässige Verarbeitung

Mängel am Testwagen

- Motor geht beim Auskuppeln aus
- Drehzahlmesser ausgefallen



Der Einspritzmotor reagiert spontan auf Gaspedal-Bewegungen

Technische Daten und Meßwerte

Citroen Visa GTi

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Tassenstößel betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung Bosch LE 2-Jetronic.

Leistung 76 kW (105 PS) bei 6250/min, spezifische Leistung 48,4 kW/L (66,9 PS/L), Hubraum 1569 cm³, Bohrung × Hub 83,0 × 73,0 mm, Verdichtungsverhältnis 10,2:1, maximales Drehmoment 132 Nm bei 4000/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung.

Übersetzungen: I. 3,31, II. 1,88, III. 1,36, IV. 1,07, V. 0,86, R. 3,33, Achsantrieb 3,94:1.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6200/min, V. Gang) 184 km/h

Beschleunigung

0- 60 km/h	4,8 s
0- 80 km/h	7,3 s
0-100 km/h	10,8 s
0-120 km/h	15,4 s
0-140 km/h	22,7 s
0-160 km/h	37,7 s
1 km mit steh. Start	32,5 s
Elastizität	
40-100 km/h (IV. Gang)	14,2 s
60-120 km/h (V. Gang)	20,3 s

INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h	68 dB(A)
Bei 100 km/h	74 dB(A)
Bei 130 km/h	77 dB(A)
Bei 140 km/h	78 dB(A)
Bei 160 km/h	80 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

DIN-Verbrauch in L/100 km	
Bei 90 km/h im V. Gang	5,9
Bei 120 km/h im V. Gang	7,6
Stadtverkehr	8,7

Verbrauchswerte im Test

in L/100 km	
Minimalverbrauch	8,9
Maximalverbrauch	11,8
Testverbrauch	9,7
Kraftstoffart	Super

PREIS

Citroen Visa GTi DM 18 695,-

ganz so entspannt ist, zumindest für lange Zeitgenossen, die Sitzposition: Diese Spezies wünscht sich einen größeren Verstellbereich in Längsrichtung. So wie die Dinge sind, sitzen sie mit stark abgewinkelten Beinen dicht vor dem Volant – allerdings nicht ohne Grund. Die Lenkung nämlich erfordert einen festen Zugriff, da sie sehr schwergängig ist und vor allem beim Rangieren und Langsamfahren den Bizeps trainiert.

Komfort wird dafür in anderer Hinsicht geboten. Schließlich ist der Visa GTi von den kleinen Sportwägelchen der einzige mit vier Türen. Tatsächlich eröffnen sich den Fondpassagieren zwei vollwertige Sitzplätze mit ausreichendem Kopf- und Knieaum. Beschränkung ist dagegen bei der Mitnahme von Gepäck angesagt: Weil das Reserverad nicht wie bei den schwächeren Visa-Modellen im Motorraum untergebracht werden konnte, kam

Test Citroen Visa GTi

es kurzerhand in das Kofferabteil und engt dort das ohnehin bescheidene Volumen noch weiter ein.

Viel Mühe und Gedanken um Praxisnähe sowie gute Verarbeitung scheinen sich die GTi-Schöpfer hier nicht gemacht zu haben. Das wird auch anderswo deutlich: So gibt es hinten nur Statigurte und eine Verbundglas-Frontscheibe erst gegen Aufpreis, ein geschlossenes Handschuhfach fehlt ebenso. Billig wirken die unter dem Armaturenbrett offen verlegten Kabel und die zahlreichen kahlen Blechflächen im Innenraum, etwa die unverkleideten Dachsäulen.

Doch solche Schwächen sind vergessen, wenn der quicklebendige Motor erst mal in Fahrt ist. Nachdem der mit einer elektronischen Einspritzung ausgerüstete Vierzylinder willig angesprungen ist, verfällt er gleich in einen runden Leerlauf. Insgesamt arbeitet er sehr vibrationsarm – unabhängig davon, ob man ihn bei mittleren Drehzahlen dahinschnurren läßt oder ihn bis zum Begrenzer (6600/min) hochdreht. Was in letzterem Fall spürbar ansteigt, ist indes sein Geräusch; ausgesprochen lästig wird es aber nicht. Bei höheren Geschwindigkeiten wird es ohnehin vom Pfeifen des Windes überlagert, was beweist, daß der nicht mehr ganz taufrische Visa (Debüt 1978) der Luft mehr Angriffsmöglichkeiten bietet als sein moderneres Schwestermodell Peugeot 205.

Von dessen GTi-Version hat der gleichnamige Visa nicht nur den 1,6 Liter-Motor übernommen, sondern auch das leicht zu schaltende Fünfganggetriebe. Allein die Übersetzung des Achsantriebs ist im Citroen etwas länger gewählt. Die Fahrleistungen des 205 GTi werden deshalb nicht ganz erreicht, was aber im praktischen Betrieb völlig unerheblich ist. Immerhin: Tacho 200 sind drin – es soll ja Leute geben, denen das noch wichtig ist.

Neues Fahrerlebnis. Gas-Mat




Begeisterndes Fahrgefühl mit Gasdruck-Stoßdämpfern. Rundum.

Monroe bringt ein breites Programm hochentwickelter Gasdruck-Stoßdämpfer, Gasdruck-Federbeine und Gasdruck-Federbein-Patronen.

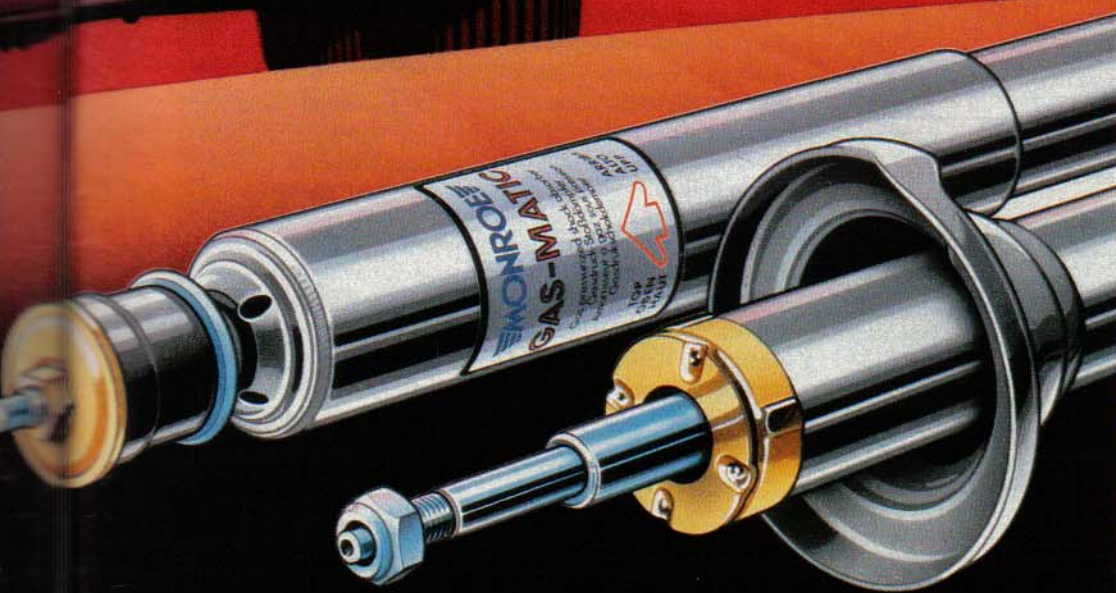
- Feinnervige, geschmeidige Dämpfungsreaktionen
- Fahrkomfort und Straßenlage erster Klasse
- Fester Griff in der Kurve und beim Bremsen
- Beständige Dämpfungsleistung bei Dauerbeanspruchung
- Ermüdungsfreie Fahrt auf langer Strecke

Sympathisch auch im Preis. Fragen Sie bei Ihrer Werkstatt oder beim Kfz-Teile-Handel.

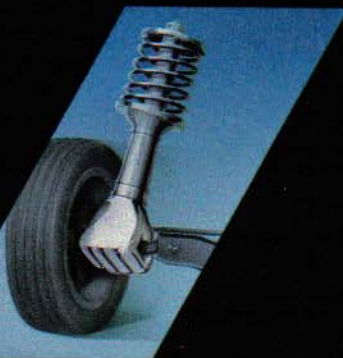
Monroe
Auto Equipment GmbH
Berliner Straße 31 35
6236 Eschborn
Telefon (0 61 96) 4 50 81
Telex 41 8 328
Affiliated with
Tenneco Automotive 


Stoßdämpfer u

atic Stoßdämpfer. Von Monroe.



MONROE
und Federbeine



Bedeutsamer erscheint im Unterschied dazu der Benzinverbrauch, und der ist angesichts des sportlichen Umfelds akzeptabel, wenn auch nicht niedrig. Der Testwagen genehmigte sich im Durchschnitt 9,7 L/100 km, Werte über zehn Liter setzen schon vorsätzliche Bleifußstellung voraus. In diesem Zusammenhang spielt natürlich auch die angenehme Leistungscharakteristik eine Rolle, denn der kräftige Durchzug schon im unteren Bereich macht verbrauchsentensive Drehzahlorgien überflüssig.

Ausgewogenheit bestimmt auch das Bild beim Fahrwerk. Obwohl straffer ausgelegt als beim normalen Visa, ist die GTi-Federung nicht unkomfortabel. Auf kleinen Landstraßen mit ihren welligen Fahrbahnen beispielsweise brauchen die Insassen keine harten Stöße zu erdulden, und auch der Langsamfahrkomfort kann für ein Auto dieser Konzeption überzeugen. Kaum absorbiert werden kurze Querwellen, was jedoch nichts daran ändert, daß der Visa GTi wesentlich besser federt als der Peugeot 205 GTi.

Wenig Klagen gleichfalls über die Fahreigenschaften: Abgesehen von der bereits erwähnten schwergängigen Lenkung, die überdies sehr direkt aus der Mittellage reagiert, gibt es nur Gutes zu berichten. Geradeaus läuft der Sport-Citroen wie am Schnürchen und in Kurven wie auf Schienen. Erst wenn man hier in Geschwindigkeitsbereiche vorstößt, die auf öffentlichen Straßen Probleme bereiten können, kündigt ein leichtes Untersteuern an, daß es nun zuviel ist.

Ob allerdings gerade jene, die sich einen so starken Auto-Wicht kaufen, die Spielregeln auch wirklich beherrschen, kann in diesem Test nicht beantwortet werden. Wie heißt es dazu so schön im Presstext über den Visa GTi: „Der Besitz und Betrieb offenkundig rasanter Mobile verpflichtet zu einem Mehr an Können, Fairneß und Disziplin. Man lebt fahrtechnisch sozusagen auf dem Präsentierteller.“ *mk*