



GS ročníku 1970 s hydro-pneumatickým pérováním



Anglická královna Alžběta II. a Francois Mitterrand v otevřeném voze SM (1992)

automobil pro práci i zábavu s lehkou otevřenou karoserií z probarveného plastu ABS (akrylonitril butadien styren). Stejně jako na mořské pláži si dokázal poradit na venkovských cestách a necestách, na jaře 1979 se dočkal i terénní verze s pohonem čtyř kol, té se však za tři roky prodalo jen málo přes 1200 exemplářů. Poslední ze 144 tisíc vozů Méhari s předním pohonem opustily výrobní linku v roce 1987.

V březnu 1970 mělo v Ženevě premiéru luxusní 4,9 m dlouhé čtyřmístné kupé SM, jehož přední kola poháněl italský šestiválec, přesněji motor V6 od firmy Maserati, s níž tehdy Citroën úzce spolupracoval. Luxusní vůz dosahující rychlosti 220 km/h se stal obětí palivové krize, do roku 1975 se prodalo necelých 13 tisíc kupé SM. Nejprestižnějšími vozy SM se staly dva



Elegantní kupé SM poháněl motor V6 Maserati (1972)

5,6 m dlouhé factony karosované firmou Chapron a dodané na jaře 1972 do Elysejského paláce. Od té doby slouží jako reprezentační vozy francouzským prezidentům a jejich prominentním hostům.

Výrazný obchodní úspěch zaznamenal Citroën GS, pohledný rodinný vůz

čtyřmetrové délky se šikmou záďí, který debutoval na podzim 1970 a vzápětí získal evropský titul Vůz roku. Porotci ocenili především jízdní komfort, za který „géeska“ vděčila v této třídě zcela výjimečnému hydro-pneumatickému odpružení. Typickým prvkem byl vzduchem chlazený plochý čtyřválec pohánějící samozřejmě přední kola. Při modernizaci v roce 1979 dostal vůz přejmenovaný na GSA vyklápěcí páté zadní dveře a jeho kariéra pokračovala až do roku 1987. Celkem se prodalo přes 2,4 milionu vozů této řady, z toho tři čtvrtiny původního typu GS. Zmínku si zaslouží i automobily Ami Super z let 1972 až 1976: měly karoserie typu Ami 8 (sedan se šikmou záďí nebo kombi), místo původního dvouválce je však poháněl plochý čtyřválec z typu GS. Jejich úhrnná produkce však nepřekročila 45 tisíc vozů.



V této podobě se kabriolety DS 21 vyráběly do roku 1971



Ami Super poháněný plochým čtyřválcem z typu GS (1973)



Ve svém žitlu: hbitý Citroën Méhari ročníku 1973



Lehce modernizovaná Dyane ročníku 1978



Dodávka Acadiane v provedení z roku 1983



Charleston z roku 1982



Jeden z prvních vozů CX 2000 na snímku z léta 1974

Coby legitimní nástupce typu DS se v září 1974 představil Citroën CX, elegantní 4,6 m dlouhý sedan se šikmou zádi. Aerodynamicky tvarovaná před skrývala motor uložený napříč, znovu se uplatnilo hydropneumatické odpružení a stejně jako u menšího typu GS kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech. Svým tvůrcům udělal typ CX radost: také on si vysloužil evropský titul Vůz roku. Citroën CX začínal se zážehovými čtyřváleci, koncem roku 1975 se dočkal dieselu a v dalších letech se nabídka rozšiřovala. Kulminovala na podzim 1984, kdy Citroën uvedl na trh model CX 25 GTI Turbo s přeplňovaným čtyřválcem 2,5 l, díky němuž dosahoval rychlosti až 220 km/h. Od léta 1985 se prodávaly modernizované vozy CX s rozměrnými plastovými nárazníky a upraveným interiérem.

Do ukončení výroby v roce 1989 se vyrobilo více než milion sedanů CX, produkce kombi doháněla až do roku 1991.

V letech 1974 až 1976 došlo k postupnému spojení automobilek Citroën a Peugeot a vytvoření koncernu PSA Peugeot Citroën. V srpnu 1976 se objevil první výsledek fúze, jen 3,4 m dlouhý Citroën LN, jenž převzal upravenou třídveřovou karoserii kupé Peugeot 104 Z a vzduchem chlazený dvouválec vozu Ami 8. Po modernizaci na podzim 1978 dostal označení LNA a od léta 1982 existoval i s kapalinou chlazeným čtyřválcem z vozu Peugeot 104. Do roku 1986 bylo celkem vyrobeno 345 tisíc vozů LN a LNA, včetně 64 tisíc dvoumístných užitkových verzí. K dnes už téměř zapomenutým automobilům se řadí Citroën Visa, kompaktní 3,7 m dlouhý

pětidveřový hatchback představený na podzim 1978. Modely Visa Spécial a Visa Club tehdy dostaly do vinku vzduchem chlazený dvouválec, zatímco dražší model Visa Super poháněl napříč uložený kapalinou chlazený čtyřválec převzatý z vozu Peugeot 104. Během osmdesátých let zaznamenaly vozy Visa řadu inovací a do roku 1988 se jich prodalo přes 1,2 milionu. Jejich blízkým příbuzným byl lehký užitkový typ C 15, který debutoval na podzim 1984 a postupně převzal štafetu dodávky Acadiane odvozené z typu Dyane. Na rozdíl od ní měl C 15 kapalinou chlazené čtyřválcové motory, kromě zážehového i úsporný diesel. Vyráběl se dlouhých jednadvaacet let – poslední z téměř 1,2 milionu exemplářů opustily továrnu Vigo ve Španělsku až v prosinci 2005.



Citroën BX měl kapotu i zadní víko z plastu (1982)



Dnes už téměř zapomenutá Visa II ročníku 1982



Kompaktní dodávka C 15 Diesel z roku 1985



Jen 3,5 m dlouhý třídveřový Citroën AX (1987)

Mezeru mezi typy GSA a CX vyplnil na podzim 1982 Citroën BX, úhledný 4,2 m dlouhý vůz střední třídy s rozměrným nahoru vyklápěcím víkem v šikmé zádi. To bylo, stejně jako přední kapota, zhotoveno z plastu. Decentně tvarovaný vůz měl motor vpředu napříč, přední pohon a hydropneumatické odpružení, po listopadu 1989 byl prvním typem značky Citroën dováženým ve větším množství do Československa. Do roku 1994 bylo celkem vyrobeno 2,3 milionu automobilů BX v provedení hatchback a kombi. Od září 1986 byl nejmenším vozem s dvojitým šípem typ AX, jen 3,5 m dlouhý borec lehké váhy. Debutoval s třídveřovou karoserií, o rok později přibyla i pětídveřová. Postupně se dočkal montáže široké škály motorů, včetně dieselu, s nímž se prodával i u nás. Během dvanáctileté kariéry se produkce typu AX vyšplhala na 2,4 milionu kusů, čímž se zařadil mezi nejúspěšnější vozy své značky.

Poslední významnou novinkou s dvojitým šípem představenou před pádem železné opony byl na jaře 1989 Citroën Xm, komfortní 4,7 m dlouhý vůz s vyklápěcím víkem v šikmé zádi, vpředu napříč uloženým motorem a novou generací elektronicky řízeného hydraulického odpružení Hydractive. Byl prvním sériově vyráběným automobilem na světě, který se mohl pochlubit takovým typem pérování. Kromě čtyřválců se v nabídce motorů pro typ XM



Citroën Xm získal evropský titul Vůz roku 1990

objevil i šestiválec, třilitrový motor V6. Není divu, že i Citroën Xm vybojoval evropský titul Vůz roku.

V březnu 1991 měl v Ženevě premiéru Citroën ZX, pětídveřový hatchback čtyřmetrové třídy, o půl roku později následovalo kombi ZX Break a v sezóně 1992 i třídveřové kupé. Novinkou jara 1993 byl Citroën Xantia, decentně střížený 4,4 m dlouhý pětídveřový vůz střední třídy s hydraulickým odpružením druhé generace Hydractive 2. Koncem roku 1994 nabídku rozšířila Xantia Activa s elektronicky řízeným aktivním podvozkem zcela eliminujícím naklánění vozu v zatáčkách. Na podzim 1996 se Xantia Activa dočkala třilitrového motoru V6, díky němuž dosahovala rychlosti až 230 km/h. Od léta 1995 se vyrábělo i pětídveřové kombi Xantia Break.

Počátkem roku 1994 přišla na trh nová řada užitkových automobilů jménem

Jumper s osobitým designem kabiny. Na jaře 1994 Citroën vstoupil do kategorie velkoprostorových automobilů MPV a nabídl zákazníkům 4,45 m dlouhý model Evasion pro pět až osm cestujících. Na podzim 1995 debutoval od něj odvozený lehký užitkový vůz Jumpy se zvýšenou karoserií. V listopadu 1995 byla zahájena výroba ekologického modelu AX Electrique vybaveného elektromotorem o výkonu 20 kW. Třídveřový elektromobil existoval ve čtyřmístné osobní i dvoumístné užitkové verzi, v hustém městském provozu mohl za den najezdit kolem 75 km. Koncem roku 1995 se objevil Citroën Saxo, sympatický 3,7 m dlouhý třídveřový hatchback, který si vypůjčil jméno jazzového hudebního nástroje a jen lehce upravenou karoserií svého bratrance jménem Peugeot 106. Od léta 1996 se vyráběl i v pětídveřovém provedení, na podzim 1996 následoval elektromobil Saxo Electrique s nulovými emisemi a denním dojezdem 80 km nabízený v osobní i užitkové verzi.

V létě 1996 představil Citroën 4,1 m dlouhý a nepřehlédnutelných 1,8 m vysoký vůz Berlingo. Vedle dodávkové verze se začal vyrábět i víceúčelový model s prosklenou zadní partií karoserie vhodný pro práci i volný čas, jenž se rychle vžil do role rodinného automobilu. V sezóně 1997 nabídku rozšířil bohatě vybavený model Berlingo Multispace, jenž mohl dostat i otvírací střechu, od podzimu 1998 pak také posuvné boční dveře. Mezitím se už



Také Xantia měla hydropneumatické pérování (1993)

od podzimu 1997 vyráběla i ekologická dodávka Berlingo Electric s denním dojezdem přes 80 km.

V září 1997 byl uveden na trh Citroën Xsara, 4,2 m dlouhý pětidveřový hatchback, k němuž počátkem roku 1998 přibýlo třídveřové kupé a na jaře 1998 i pětidveřové kombi Xsara Break. V září téhož roku byl v Paříži představen pětimístný model Xsara Picasso, osobitě tvarovaný 4,3 m dlouhý vůz kategorie MPV. V sezóně 1999 Citroën poprvé v historii za jediný rok prodal přes milion automobilů, osobních a užitkových. V březnu 2000 byla v Ženevě představena hybridní Xsara Dynactive vybavená spalovacím čtyřválcem o výkonu 55 kW a elektromotorem s 25 kW. Hvězdou podzimního pařížského autosalonu se stal Citroën C5, prostorný 4,6 m dlouhý pětidveřový vůz s hydraulickým odpružením nové generace Hydractive 3, nabízený se zážehovými i vznětovými čtyřválcemi a také s třilitrovým motorem V6. Na jaře 2001 nabídku rozšířilo prostorné pětidveřové kombi C5 Break.

V září 2001 měl ve Frankfurtu premiéru kompaktní 3,9 m dlouhý Citroën C3, zaoblený pětidveřový hatchback, jenž se začal prodávat na jaře 2002. Byl prvním vozem,



Nová vlajková loď značky - impozantní Citroën C6



Citroëny českého původu: malé vozy C1 z továrny u Kolína

v němž Citroën nabízel robotizovanou převodovku SensoDrive, usnadňující výrazně jízdu v městském provozu. Novinkou jara 2002 byl i 4,7 m dlouhý velkoprostorový typ C8 pro pět až osm cestujících, do něhož se kromě čtyřválců montoval i třilitrový motor V6. V září 2002 byl na pařížském autosalonu vystaven Citroën C3 Pluriel, poněkud rozpustilý automobil s otvírací a také zcela odnímatelnou střechou, jenž se dokázal z polokabrioletu proměnit ve spider i pickup. Na podzim 2003 následoval v té době nejmenší vůz s dvojitým šípem, jen 3,67 m dlouhý třídveřový typ C2 s oblou přídi a v této třídě nezvyklými vodorovně dělenými zadními dveřmi, jejichž spodní díl se sklápěl dolů.

V září 2004 byly na pařížském autosalonu představeny dva nové vozy nižší střední třídy dlouhé 4,3 m: pětidveřový hatchback

C4 a dynamicky strážný třídveřový model C4 Coupé s prosklenou zádi. V březnu 2005 debutovaly v Ženevě dvě novinky z opačných konců výrobního programu. Maličký, jen 3,4 m dlouhý Citroën C1 ve třídveřovém i pětidveřovém provedení, první vůz s dvojitým šípem vyráběný v České republice, přesněji v továrně TPCA u Kolína, a nová vlajková loď značky s označením C6. Tento luxusní vůz s osobitě tvarovanou aerodynamickou karosérií bezmála pětimetrové délky dostal do vinku dva šestiválce, zážehový V6 3,0 a turbodiesel V6 2,7 HDi. Nabídku ještě doplnil čtyřválcový turbodiesel 2,2 HDi. Liniemi i charakterem evokuje „cé-šestka“ slavné tradice své značky a zároveň dokazuje, že i v novém tisíciletí má Citroën odvahu k pozoruhodným činům.

Text: Jan Tuček
Foto: Citroën



FANDÍME HISTORII
MYSLÍME NA BUDOUCNOST

CARLING



CARLING SPOL. S R.O., HVIEZDOSLAVOVA 51, BRNO,
TEL.: 515 900 900, E-MAIL: PRODEJ@CARLING.CZ, WWW.CARLING.CZ