

Historie do roku 1970

Už roce 1945 se v bombami zle poničené automobilce na nábřeží Javel začaly montovat první stovky automobilů - vesměs vozů Citroën 11 s předním pohonem a čtyřválcovým motorem 1911 cm³. V říjnu 1946, na prvním poválečném autosalonu v Paříži, už automobilka vedle čtyřválců nabízela i šestiválcové modely 15 Six. Významná novinka, jejíž vývoj začal už před válkou, se však teprve připravovala. V říjnu 1948 měl na pařížském autosalonu premiéru lidový vůz Citroën 2 CV, kompaktní 3,8 m dlouhý automobil s jednoduchou karoserií s plátěnou střechou a vzduchem chlazeným plochým dvouválcem 375 cm³ o výkonu pouhých 6,5 kW pohánějícím přední kola. Automobil, který si záhy vysloužil přezdívku "čtyři kola pod parapletem", ale i mnohé další - včetně příslovečné "kachny", se začal prodávat až na podzim 1949 a zájem o něj předčil všechna očekávání, takže továrna v Levallois nestačila pokrýt poptávku a zákazníci museli čekat. Od jara 1951 existovala i dodávková verze s nosností 250 kg, v sezóně 1954 se začal montovat větší dvouválec 425 cm³ o výkonu 9 kW, s nímž "kačena" jezdila přes 70 km/h.

Mezitím prošly inovací velké vozy Citroën s předním pohonem, v létě 1952 dostaly rozměrný kryt zavazadlového prostoru a na jaře 1954 se objevily šestiválcové modely 15 Six H s plynokapalinovým odpružením zadní nápravy. Do roku 1955 jich vznikly jen tři tisícovky a dnes patří k velice vyhledávaným sběratelským kouskům. Celkem spatřilo světlo světa přes 47 tisíc šestiválcových vozů této řady, výroba čtyřválců typu 11 pokračovala až do léta 1957. Všechny automobily řady Traction Avant, počínaje prvním typem 7 CV z roku 1934 až po poslední "jedenáctky" z roku 1957 bylo vyrobeno přes 759 tisíc.

Podzim roku 1955 přinesl automobilovou revoluci jménem Citroën DS. Aerodynamicky tvarovaný 4,8 m dlouhý sedan byl pozoruhodný nejen futuristickými liniemi karoserie, ale i plynokapalinovým odpružením umožňujícím měnit světlou výšku nad vozovkou, dvouokruhovou soustavou strojních brzd, posilovým řízením a také samočinným ovládním spojky. Nemluvě o pohonu předních kol, který - stejně jako osvědčený čtyřválec 1911 cm³ - převzal od svých předchůdců. "Déeska" se rázem stala pojmem a vyráběla se plných dvacet let, o něž v době svého vzniku předběhla historii. Mimochodem - v hovorové francouzštině se zkratka DS záhy proměnila v "déesse", tedy "bohyně".

Sériová výroba Citroënu DS 19 se rozběhla v roce 1956, v říjnu téhož roku debutoval levnější model ID 19 s klasickou spojkou, bez posilovače řízení a strojních brzd (těch se dočkal až o pět let později). Od podzimu 1958 se vyrábělo prostorné pětimetrové kombi ID 19, na podzim 1960 následovaly elegantní kabriolety DS a ID karosované firmou Chapron, ale prodávané v obchodní síti mateřské automobilky. Od září 1965 se vyráběly modely DS 19 a DS 21 s novými motory s pětiložiskovým uložením klikového hřídele, které z objemu 1985 a 2175 cm³ dávaly výkon 62 a 74 kW. Nové motory dostala i kombi s označením ID 19 a ID 21, zatímco sedan ID si na nový čtyřválec musel ještě rok počkat. Velká modernizace následovala na podzim 1967, kdy se vozy DS a ID představily se zcela novou přídí se čtyřmi světlometry, přičemž vnitřní dvojice se při jízdě do zatáčky mechanicky natáčela a osvětlovala i překážky číhající "za rohem". Další změny výrobního programu následovaly o dva roky později: vedle modelů D Spécial a D Super s motorem 1985 cm³ o výkonu 66 a 73 kW a sedanů DS 20 a DS 21 se objevil nový Citroën DS 21 Injection se čtyřválcem 2175 cm³, jenž díky vstřikování paliva Bosch dával výkon 92 kW. Jeho nástupcem na špici výrobního programu se stal v létě 1972 model DS 23 Injection s motorem převrtaným na 2347 cm³ (výkon 96 kW), k němuž se dobře hodila pětistupňová převodovka. Nadále se souběžně vyráběly i levnější modely D Spécial s dvoulitrovým motorem, D Super 5 s motorem 2175 cm³ (78 kW) a pětistupňovou převodovkou a také model DS 23 s karburátorovou verzí motoru 2347 cm³. Poslední sedan této řady opustil výrobní linku koncem dubna 1975, produkce modelů kombi tiše skončila o čtvrt roku později a jen sanitky odvozené z typu DS se vyráběly ještě v roce 1976. Celkem vzniklo téměř 1,5 milionu automobilů řady DS/ID

Zatímco výroba malých vozů Citroën 2 CV utěšeně narůstala (v roce 1960 překročila hranici 150 tisíc kusů), citelně scházela mezičlánek výrobního programu - automobil alespoň nižší střední třídy. Suplovat jej měl kompaktní typ Ami 6 představený v dubnu 1961. Nový 3,9 m dlouhý sedan osobitých tvarů s negativním sklonem zadního okna využíval stejnou koncepci, jako lidový typ 2 CV. Dostal však do vínku nejen prostornější a "dospěle" vyhlížející karoserii, ale také větší vzduchem chlazený dvouválec 602 cm³ o výkonu 15 kW, s nímž dosahoval rychlosti 105 km/h při průměrné šestilitrové spotřebě. Ami 6 (Ami je francouzsky "přítel") se vyráběl v nové továrně v bretaňském Rennes-la-Janais a na trhu si vedl velmi dobře - už v sezóně 1963 jeho roční produkce překonala 100 tisíc kusů. Na podzim 1964 nabídku doplnilo pětidveřové kombi Ami 6 Break, jehož obliba rychle předčila původní sedan: např. v roce 1967 se 169 tisíc prodaných vozů Ami 6 plných 77 % (131 tisíc aut) tvořily kombíky. V březnu 1969 byl představen

výrazně inovovaný Ami 8 se splývavou zádí, který nahradil sedan Ami 6, původní kombi se však vyrábělo ještě dalšího půl roku. Nový Ami 8 převzal od svého předchůdce dvouválec 602 cm³ naladěný na výkon 23 kW, kromě modernější karoserie se mohl pochlubit i předními kotoučovými brzdami.

Mezitím se však rodinka úspěšných dvouválců dále rozrostla. V létě 1967 se objevila moderněji tvarovaná sestra typu 2 CV jménem Dyane vybavená motorem 425 cm³ o výkonu 15 kW. Od ledna 1968 se nabídka zdvojnásobila: kromě modelu Dyane 4 s motorem 435 cm³ (17 kW) byla k mání i dražší Dyane 6 s dvouválcem 602 cm³ o výkonu 19 kW. V květnu 1968 debutoval Citroën Méhari, osobitě řešený automobil s podvozkem Dyane, ale s lehkou otevřenou karoserií z probarveného plastu ABS. Skládací plátěná střecha, sklopné čelní sklo a sklopné zadní sedadlo - to vše patřilo k rysům tohoto hbitého vozu, jenž převzal jméno od rychlonohých jezdeckých velbloudů křížujících severoafrické pouště.

Postupně modernizovaný Citroën 2 CV si vedl skvěle. Už v roce 1966 zaznamenal rekordní výrobu přes 168 tisíc vozů, počínaje modelovým rokem 1970 pak byl k mání - stejně jako Dyane - s motory 435 a 602 cm³ o výkonu 17 a 21 kW.

Počátkem roku 1968 převzala firma Citroën většinový podíl v renomované italské automobilce Maserati - výsledkem spojení bylo luxusní čtyřmístné kupé Citroën SM, jež debutovalo v březnu 1970 v Ženevě a jehož přední kola poháněl italský motor V6 o objemu 2670 cm³. Během následujících pěti let vzniklo jen necelých 13 tisíc těchto pozoruhodných automobilů (od roku 1974 s větším třílitrovým šestiválcem), z nichž se asi 2500 prodalo v USA a Kanadě.