

Historie do roku 1997

V říjnu 1970 měl premiéru Citroën GS, zcela nový 4,1 m dlouhý sedan nižší střední třídy se splývavou, ale ostře zakončenou zádí a vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem litrového objemu pohánějícím přední kola. Jako jediný vůz své kategorie se Citroën GS mohl pyšnit plynokapalinovým odpružením, jež zaručovalo nezvykle vysokou míru jízdního komfortu. I to byl jeden z důvodů, pro něž mu mezinárodní porota udělila prestižní titul "Vůz roku". Vedle základního provedení s motorem 1015 cm³ o výkonu 40 kW se brzy objevily i výkonnější modely - např. GS 1220 o výkonu 44 kW a sportovněji laděný GS X 2 (46 kW), které dosahovaly rychlosti nad 150 km/h, značnou oblibu si získalo i pětidveřové kombi GS Break se zadním oknem zabíhající až do střechy.

Počátkem roku 1973 se litrový čtyřválec objevil i pod kapotou modelu Ami Super, jenž vznikl kombinací karosérie Ami 8 a poháněcího ústrojí vozu GS. Během tří let vzniklo necelých 45 tisíc těchto automobilů, zatímco produkce dvouválcových modelů Ami 8 překročila do roku 1978 číslo 755 tisíc, zatímco jejich předchůdců řady Ami 6 vyjelo do světa přes milion. Vozů Méhari se v letech 1968 až 1987 vyrobilo téměř 145 tisíc, sympatická Dyane ukončila kariéru v létě 1984 po vyrobení 1,4 milionu vozů. Klasická "kachna" 2 CV ovšem pokračovala dál, po několika inovacích (např. montáž předních kotoučových brzd v roce 1981) se dobře prodávala až do poloviny osmdesátých let, pak však zájem o ni výrazně klesal. V únoru 1988 byla její výroba předána z Levallois do portugalského závodu Mangualde, odkud také koncem července 1990 vyjely poslední exempláře tohoto legendárního vozu. Celková produkce osobních modelů 2 CV dosáhla čísla 3,87 milionu, z nichž prakticky třetinu tvořily vozy s motory 602 cm³ z let 1970 až 1990.

V létě 1974 byla ukončena výroba v původní továrně na nábřeží Javel (jež mezitím dostalo jméno André Citroëna) a poslední série vozů DS a ID se montovaly na severním předměstí Paříže, v Aulnay. V říjnu 1974 měl v Paříži premiéru zcela nový Citroën CX, nástupce "déésky" nabízený s dvoulitrovým motorem o výkonu 75 kW, tentokrát však už uloženým vpředu napříč (DS měla motor podélně za přední nápravou). Elegantní 4,6 m dlouhý vůz s plynokapalinovým odpružením získal pro značku Citroën další titul "Vůz roku". Od ledna 1975 byl k mání s větším čtyřválcem 2175 cm³ (81 kW), v prosinci 1975 se dočkal vznětového motoru 2175 cm³ o výkonu 48 kW, počátkem roku 1976 pak následovalo prostorné pětidveřové kombi. Další variace na téma CX následovaly - zejména luxusní model Prestige s prodlouženým rozvorem, ale také rychlý model CX 2400 GTI a výkonnější dvouapůllitrový diesel. V roce 1976 se automobilka Citroën stala součástí koncernu PSA Peugeot-Citroën a na pařížském autosalonu představila malý koprodukční typ LN s lehce upravenou karosérií kupé Peugeot 104 a vzduchem chlazeným dvouválcem 602 cm³ převzatým z "kachny" 2 CV.

Novinkou podzimu 1978 byl Citroën Visa, kompaktní vůz nabízený buď se vzduchem chlazeným dvouválcem 652 cm³ z vlastní produkce, nebo s kapalinou chlazeným čtyřválcem 1124 cm³ od firmy Peugeot. O rok později následovala velká modernizace typu GS, který spolu se změnou názvu na GSA dostal karosérii s rozměrnými pátými dveřmi v zádi a výkonnější motor 1299 cm³ o výkonu 48 kW, s nímž dosahoval rychlosti 160 km/h. Zatímco původní typ GS byl od roku 1970 vyroben v počtu 1,9 milionu vozů (včetně kombi a dodávek), produkce inovovaného Citroënu GSA do roku 1986 dosáhla čísla 577 tisíc. V sezóně 1981 prošly modernizací typy Visa a LN - ten se přejmenoval na LNA. V září 1982 debutoval nový sedan střední třídy - Citroën BX s motory 1360 a 1580 cm³, plynokapalinovým odpružením a 4,2 m dlouhou karosérií, jejíž tvary vznikly v italském studiu Bertone. Rok po premiéře dostal Citroën BX nový vznětový motor 1905 cm³ o výkonu 47 kW, v červnu 1984 pak - spolu se zážehovými motory - i samočinnou převodovku. Na pětidveřové kombi BX Break vyráběné ve spolupráci s karosárnou Heuliez si zákazníci museli počkat až do léta 1985, už od podzimu 1984 však byl k mání sportovně laděný sedan BX 19 GT se zážehovým čtyřválcem 1905 cm³ o výkonu 77 kW. Spolu s ním debutoval i špičkový model CX 25 GTI Turbo, jemuž přeplňovaný dvouapůllitrový čtyřválec o výkonu 123 kW uděloval největší rychlost 220 km/h. Zmínku si zaslouží i soutěžní speciál skupiny B, rychlý Citroën BX 4 TC s pohonem čtyř kol vyvinutý pro sezónu 1986, jemuž však zkřížila cestu změna předpisů.

V létě 1986 prošla inovací řada vozů BX a také nejrychlejší model značky Citroën, sedan CX 25 GTI Turbo 2. Na podzim 1986 debutoval nový malý vůz Citroën AX, jen 3,5 m dlouhý automobil s třídveřovou (o rok později pak i pětidveřovou) karosérií a trojicí zážehových motorů 954, 1124 a 1360 cm³, k nimž v sezóně 1988 přibyl i malý diesel 1360 cm³. V květnu 1989 měla premiéru nová vlajková loď značky Citroën, luxusní 4,7 m dlouhý sedan XM s motorem vpředu napříč, předním pohonem a elektronicky řízeným plynokapalinovým odpružením nové generace. Kromě čtyřválcových motorů - zážehových i vznětových, včetně dvanáctiventilového turbo-dieselu, dostal do vínku i třilitrový motor V6 o výkonu 123

kW, s nímž dosahoval rychlosti nad 220 km/h. V následující sezóně se pak pod kapotou nejdražších modelů XM Exclusive objevil i čtyřadvacetiventilový šestiválec o výkonu 147 kW. Kromě prestižního titulu "Vůz roku" získal Citroën XM i řadu dalších mezinárodních cen, k nimž vedle technických kvalit vozu přispěl i jeho osobitý design s Bertoneho podpisem.

Novinkou jara 1991 byl čtyřmetrový Citroën ZX vyplňující mezeru mezi typy AX a BX a nabízející moderní podvozek s originálně řešenou zadní nápravou se samořiditelným efektem. Koncem roku 1992 následoval elegantní sedan střední třídy Xantia, na jaře 1995 pak jeho neméně úhledná verze kombi, mezitím však Citroën na jaře 1994 typem Evasion vstoupil i do kategorie velkoprostorových vozů. Důkladná obnova výrobního programu pokračovala na jaře 1996 premiérou malého vozu Saxo, po něm přišly na svět osobní verze automobilu Berlingo a v létě 1997 byl představen kompaktní vůz střední třídy Xsara.