

SERIÁL HISTORIE

> CITROËN VISA (1978–1988)

> MOTOTECHNA (od 1949)

2020

2010

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1978–1988

« Historie » Citroën Visa » text: Jan Tuček foto: Citroën

DVA V JEDNOM

V létě 1978 debutoval Citroën Visa s 3,7 m dlouhou pětidveřovou karoserií a předním pohonem postavený na podvozkové plošině Peugeotu 104. Zatímco levnější modely Visa Special a Club poháněl vzduchem chlazený plochý dvouválec 652 cm³, dražší Visa Super převzala ze „stočtyřky“ i napříč uložený kapalinou chlazený řadový čtyřválec 1124 cm³.



Vpravo Visa v původní podobě, vlevo Visa II po faceliftu z března 1981

V roce 1974 převzal Peugeot kontrolu nad automobilkou Citroën, v létě 1976 byl představen první společný produkt, jen 3,38 m dlouhý třídveřový Citroën LN. Bylo to vlastně kupé Peugeot 104 Z vybavené vzduchem chlazeným dvouválcem 602 cm³ značky Citroën.

Mnohem významnější byl projekt s kódovým označením VD chystaný do výroby na rok 1978. Jeho základem byla

Visa Special se vzduchem chlazeným dvouválcem a jednoduchou maskou

Lépe vybavená Visa Club ročníku 1978 poháněná dvouválcem 652 cm³



podvozková plošina vozu Peugeot 104 s nezávislým zavěšením všech čtyř kol k odpružených vinutými pružinami.

Po krátkou VD 1 se skrývalo provedení s novým vzduchem chlazeným plochým dvouválcem Citroën, jenž byl uložen vpředu podélně. Kód VD 2 označoval druhou verzi téhož vozu s kapalinou chlazeným řadovým čtyřválcem ze „stočtyřky“ umístěným napříč.

Koncem srpna 1978 se s vozem pojmenovaným Citroën Visa seznámili v Řecku první novináři, výstavní premiéra

následovala počátkem října na pařížském autosalonu. Zároveň se rozvíhala výroba v továrně Citroën v Rennes-la-Janais v Bretani, u pobřeží Atlantiku.

Základ nabídky tvořila Visa Special, jež se obešla bez poklic na kolech a měla jen jednoduchou mřížku masky. Stejně jako lépe vybavená Visa Club měla pod kapotou vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHV s protilehlými válci a elektronickým zapalováním, který z objemu 652 cm³ dával výkon 36 kW (26 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou. >

Po faceliftu:
Visa II Super X
modelového roku
1982 se čtyřválcem
 1219 cm^3

Visa Super X ročníku
1982 s lehce retušovanou
zádí karoserie
a litými koly



Přístrojová deska modelu
Visa Club – vlevo je vidět
válcovitý „satelit“



► Špičkový model Visa Super, který zvenku prozrazovaly ochranné pásky na bocích, poháněl napříč uložený řadový čtyřválec OHC o objemu 1124 cm^3 a výkonu 57 k (42 kW), také v kombinaci se čtyřstupňovou převodovkou.

Všechny modely měly hřebenové řízení, přední kotoučové a zadní bubnové brzdy a jezdily na třináctipalcových kolech obutých u dvouválců do pneumatik rozměru 135 SR 13 a u čtyřválce 145 SR 13.

Dvouválců měly rozvor náprav 2430 mm , čtyřválec 2420 mm , délka obou měla hodnotu 3690 mm , šířka 1510 mm a výška $1408 \text{ resp. } 1415 \text{ mm}$. Při pohotovostní hmotnosti 735 kg dosahoval dvouválec největší rychlosti 124 km/h , čtyřválcový model Super 144 km/h . Spotřeba obou se pohybovala kolem 6 až 7 l benzínu na 100 km , nádrž o objemu 40 l jim zaručovala dostatečnou autonomii.

Od léta 1980 rozšířila nabídku Visa Super X, která díky čtyřválcí 1219 cm^3 o výkonu 64 k (46 kW) dosahovala rychlosti 155 km/h a zasloužila si tedy posilovač brzd.

V březnu 1981 prošel Citroën Visa faceliftem, který navrhli designéři karosárny Heuliez. Zejména příd' vozu, jenž do léta 1982

přechodně nesl označení Visa II, dostala libivější podobu. Od září téhož roku mohla Visa II Super X dostat za příplatek pětistupňovou převodovku.

V lednu 1982 debutoval dvoumístný užitkový model Visa II Entreprise, který upravovala karosárna Gruau. Zadní boční dveře měly přivařené ke skeletu a za předními sedadly nabízel $1,26 \text{ m}$ dlouhou plochu pro náklad. Užitečná hmotnost dvouválcové verze měla hodnotu 330 kg , čtyřválcové 430 kg .

Novinkou modelového roku 1983 byla Visa GT, která se čtyřválcem 1360 cm^3 o výkonu 80 k (59 kW) spojeným s pětistupňovou převodovkou dokázala flirtovat s rychlosí 170 km/h .

V březnu 1983 byl v Ženevě vystaven prototyp polokabrioletu Visa Super E postavený karosárnou Heuliez. V malých sériích se u firmy Heuliez vyráběl od léta téhož roku – nyní už s novým označením Visa 11 RE Découvrable. Do roku 1985 jich vzniklo 2633.

Koncem března 1984 byly představeny modely Visa 17 D a 17 RD poháněné vznětovým čtyřválcem 1769 cm^3 o výkonu



Novinka podzimu 1984:
Visa GTI se čtyřválcem
 1580 cm^3
o výkonu 105 k

V březnu 1983
byl představen
polokabriolet Visa
Super E Décapotable

Čtyřmístný
polokabriolet
stavěný
v karosárně
Heuliez
měl pevné
rámy dveří



Dodávek
Citroën C 15
bylo v letech
1984 až 2005
vyrobeno
1,18 milionu



60 k (44 kW). Ten vozu o hmotnosti 890 kg uděloval největší rychlosť přes 150 km/h a přitom spotřeboval jen 5 až 6 l nafty na 100 km.

V létě 1984 dostaly všechny vozy Citroën Visa nové řešení přístrojovou desku, po šesti letech zmizel ze scény válcovitý sdružený ovladač s přezdívkou „satelit“, jenž měl své místo vlevo u volantu.

Sportovně laděná Visa GTI představená v září 1984 převzala čtyřválec 1580 cm^3 s elektronickým vstřikováním paliva a výkonem 105 k (77 kW) z vozu Peugeot 205 GTI, včetně pětistupňové převodovky. Na litých kolech obutých do pneumatik 185/60 HR 13 dosahovala maximální rychlosti 188 km/h a z 0 na 100 km/h dokázala sprintovat za 9,1 s.

V téže době debutovaly i dodávky s označením Citroën C 15 E a C 15 D s benzínovým motorem 1124 cm^3 nebo dieselmem 1769 cm^3 . Celou přední partii s dvoumístnou kabinou převzaly z typu Visa, měly ovšem zesílený podvozek s rozvorem prodlouženým na 2740 mm a upravenou zadní nápravu.

Skříňová dodávka dlouhá 3995 mm, široká 1636 mm a vysoká 1801 mm nabízela bezmála 3 m^3 prostoru pro náklad a standardní užitečnou hmotnost 600 kg.

Od jara 1986 se nejlevnějším čtyřválcovým modelem této řady stala Visa 10 E s motorem 954 cm^3 o výkonu 45 k (33 kW). Stála 47 900 F, zatímco základní dvouválcová Visa se prodávala za 44 500 F a lépe vybavená dvouválcová Visa Club za 49 800 F.

Špičku nabídky tvořila Visa GTI vybavená od léta 1986 motorem 1580 cm^3 s výkonem zvýšeným na 115 k (85 kW). Dokázala pokročit hranici 190 km/h a z 0 na 100 km/h uměla zrychlit za 8,8 s. Zákazník za ni ovšem musel zaplatit 76 900 F.

Od léta 1987 už se vyráběla jen zredukovaná paleta vozů Visa, v prvním pololetí roku 1988 vzniklo posledních 5 tisíc osobních modelů a 1500 užitkových. Celkem bylo v letech 1978 až 1988 vyrobeno 1,22 milionu osobních vozů Citroën Visa, z toho 541 tisíc s dvouválcovým motorem. Užitkových modelů Visa Entreprise vzniklo necelých 32 tisíc. <