

A nosa historia

Stellantis Vigo empeza a súa actividade en Vigo en abril de 1958 como Citroën Hispania. Uns antigos almacéns da Aduana, ubicados na rúae Montero Ríos, serviron de taller provisional durante os primeiros meses. O plantel inicial roldaba o centenar de traballadores.

Desde o principio, a actividade de Citroën está intimamente ligada ao Porto de Vigo. A conexión marítima da cidade así como a existencia da Zona Franca, foron os dous factores máis determinantes para que a marca francesa decida localizarse en Vigo, fronte a outras opcións dentro de España.

A furgoneta AZU, unha versión derivada do 2CV, marcaba o inicio da produción do Centro de Vigo. Os primeiros 25 vehículos tardaron un mes en fabricarse e tiveron como destino Casablanca (Marrocos).

Nese primeiro ano de vida a produción foi de 400 vehículos.

O mesmo día en que se ensamblou o primeiro vehículo Citroën producido en España, o 10 de abril de 1958, colocábase a primeira pedra do que sería a ubicación definitiva do Centro en Vigo: a planta de Balaídos.

O traslado definitivo a Balaídos prodúcese en agosto de 1959. Neste segundo ano de vida, a produción incrementouse chegando ás 1.700 unidades. Á fabricación do AZU súmase outro modelo: o lexendario 2CV. Estes dous modelos dominaron a produción do Centro de Vigo nos primeiros dez anos. Esta época caracterízase polo crecemento continuo.

En 1960, a produción alcanza os 3.600 vehículos e o plantel supera os 500 traballadores. Tres anos despois, a fabricación conxunta dos modelos AZU, 2CV e H supera os 19.000 vehículos.

Os 60. Crise económica e estancamento da produción

A segunda metade dos 60 e primeira dos 70 non foi unha boa época para o Centro. A demanda nacional, a onde se destinaba a maioría da produción, iniciou un período de desaceleración, que coincidiu ademais coa chegada a España de novos fabricantes.

Menor demanda e maior competencia dan como resultado unha época na que a produción do Centro apenas crece, a pesar de incorporar novos modelos como o Dyane 6 ou o Mehari.

Os 70. O centro despega en plena crise do petróleo

Aa crise do petróleo en 1973 supuxo unha sacudida para toda a economía mundial, con especial incidencia na industria do automóbil. En España, ás turbulencias económicas (paro e inflación disparados) sumáronse os conflitos sociais derivados do cambio de réxime. A morte de Franco marcaba o inicio da transición.

Paradoxalmente, neste contexto inestable o Centro alcanza as mellores cifras ata daquela. A introdución do Citroën GS nas liñas de fabricación contribúe ao salto cualitativo. En 1975 alcánzase a cifra de 110.000 unidades producidas e elévase o plantel a máis de 6.000 traballadores.

1975. A chegada de Peugeot: nace Groupe PSA

En 1975 Peugeot adquire o 90% do capital de Citroën dando lugar á creación de Groupe PSA. A partir de entón as plantas de Groupe PSA producen indistintamente modelos das dúas marcas.

En 1977 fábricase o primeiro vehículo da marca Peugeot no Centro de Vigo, o 504. Na década dos 80 incorporárase o Peugeot 505 e na dos 90, o Peugeot Partner.

A década dos 80 está caracterizada pola modernización da planta (implántase a 1ª liña de soldadura totalmente robotizada e polivalente) e pola produción de turismos de grande éxito comercial. Ademais do Peugeot 505, son os anos do Citroën Visa, do Citroën BX, e do Citroën AX.

Os 80. Vigo, Centro Piloto: o éxito do C15

A mediados dos 80 iniciouse a produción dun modelo emblemático para o Centro de Vigo: o Citroën C15. Este modelo permaneceu no Centro desde 1984 ata 2005. Neses máis de 20 anos, saíron de Vigo 1.181.407 unidades do C15. Foi o primeiro modelo en superar o millón de unidades producidas e, tras o 2CV (que se fabricou 25 anos), o de maior presenza no Centro.

O éxito desta concepción produtiva fixo que Vigo, desde entón, se especializase na fabricación de vehículos industriais e en turismos de gran tamaño.

Os 90. Un cluster de provedores

En 1997 nace o Cluster de Empresas de Automoción de Galicia (CEAGA), integrando aos principais fabricantes de compoñentes da contorna.

A positiva experiencia do C15 favoreceu que en 1996 o Centro de Vigo volvese a revolucionar o mercado dos utilitarios lixeiros coa produción do Citroën Berlingo e o Peugeot Partner.

Ademais dos vehículos industriais, nesta década cabe destacar a produción do Citroën ZX (517.484 unidades de 1991 a 1997) que foi relevado polo Citroën Xsara (247.705 unidades de 1997 a 2000).

2000. Unha planta de referencia mundial

Na década de los 2000 duplícase a produción.

No ano 2002 Vigo convértese na planta de maior produción mundial do Groupe PSA.

Á produción de Berlingo e Partner, incorporárase en 1999 o modelo Citroën Xsara Picasso. O Xsara Picasso supuxo outro fito industrial do Centro de Vigo. A produción en exclusiva mundial deste modelo foi o inicio dunha saga de monovolumes continuada en 2006 coa produción, tamén en exclusiva mundial, dos Citroën C4 Picasso e Gran C4 Picasso.

En 2012 produciuse o lanzamento dos novos Citroën C-Elysée e Peugeot 301 e o Centro conmemorou a produción de 11 millóns de vehículos.

En 2015, el Centro conmemorou a produción de 12 millóns de vehículos desde o comezo da súa actividade en 1958.

En 2017, o Centro de Vigo produciu o seu vehículo 13 millóns, un Citroën Grand C4 SpaceTourer.

