

100 LET ODVAHY

FRANCOUZSKÁ AUTOMOBILKA CITROËN OD POČÁTKU SVÉ STALETÉ HISTORIE URČOVALA TRENDY VÝVOJE AUT V EVROPĚ – NEBÁLA SE RISKOVAT A DĚLAT VĚCI PO SVÉM.

Text Aleš Jungmann Foto archiv



André Citroëna, zakladatele stejnojmenné automobilky, v mládí inspirovaly příběhy Julese Verna plné někdy až zázračně pokrokové techniky. Jako vynikající student dokončil v roce 1900 pařížskou polytechniku a bylo mu jasné, že zlatý věk technického boomu nekončí a že je třeba do rozjetého vlaku naskočit co nejrychleji.

Ještě zásadnější inspirací než verneovky však byla návštěva matčina rodného Polska, kde si Citroën všiml na velkých dřevěných kolech zařízení pro čerpání vody netradičně provedeného ozubení. Správně odhalil konkurenční výhodu šípového uspořádání, které je proti přímému ozubení tišší a vykazuje menší opotřebení, a investoval úspory do patentu ocelového šípového ozubení. Odtud ostatně pochází i slavné logo automobilky Citroën s dvojitým obráceným V.

Extrémně šikovný a organizačně zdatný mladý inženýr si rychle vydobyl vynikající renomé, a tak se ještě před třicátkou (v roce 1906) stal ředitelem automobilky Mors, toho času skomírajícího podniku ve vážných problémech. Zdesetinásobil roční produkci a podnik zachránil. Dalším milníkem v Andrého kariéře bylo založení továrny na výrobu ozubených kol, kterou otevřel po nashromáždění dostatku financí v roce 1912. Nesla jméno Engrenages Citroën a právě zde byl poprvé použit slavný znak dvojitého V. Závod se na trhu rychle etabloval a dodával ozubená kola řadě automobilek v Evropě i mimo ní. Citroën se v Detroitu setkává s Henry Fordem a organizace i efektivita jeho výroby aut mu učarují. V hlavě se rodí velké plány, vše je však přerušeno první světovou válkou.

André byl povolán k dělostřelctvu, na frontě ale moc času nestrávil: Ministerstvo akceptovalo jeho návrh na stavbu zbrojovky v pařížské čtvrti Javel, která díky pásové výrobě začala chrlit tisíce dělostřeleckých granátů. Za války Citroën mimo jiné zavedl potravinové lístky a zajistil zásobování Paříže uhlím, po jejím skončení využil prázdných hal v Javelu a v roce 1919 zde založil jednu z nejikoničtějších světových automobilek.

KEEP IT SIMPLE, MR. CITROËN!

Recept Henryho Forda fungoval znamenitě: Jednoduchý, avšak robustní Typ A s velmi úsporným 1,3litrovým čtyřválcem o výkonu 13 kW se pro-



André Citroën pocházel z obchodnické rodiny, měl holandsko-polské kořeny.



Vůbec prvním automobilem Citroën je Typ A. Existoval ve dvou verzích: s délkou 3,4 a 4 metry.



Legendární Kachna, tedy model 2CV ve verzi z roku 1954 (9,2 kW).

První společností André Citroëna byl podnik vyvíjející a vyrábějící ozubená kola rozličných velikostí.

dával jako housky na krámě. Zajímavostí bylo zadní odpružení pomocí čtyř čtvrteliptických listových pružin s různou pružností – už tehdy se Citroëny profilovaly jako nadstandardně pohodlné. Fordův přístup byl aplikován naprosto dokonale; na jedné straně stál dobrý produkt, na té druhé pak masivní a dobře cílená mediální podpora. Ještě před vyrobením prvního vozu měl prý Citroën 30 000 objednávek! Tisk byl plný reklam na „první francouzský vůz vyráběný ve velkých sériích“ a personál prodejny na Champs-Élysées byl na roztrhání. Trvalo to jen dva roky a Citroën prodával více aut než Peugeot a Renault dohromady.

S dalším vozem, Typem B, přišla v roce 1925 velká inovace: celokovová konstrukce. Zařízení na její výrobu si André přivezl od amerického dodavatele karoserií pro Henry Forda či Dodge, Edwarda G. Budda. Tempo výroby Typu B se díky tomu podařilo znásobit až na 500 vozů denně, zároveň začaly kvůli uspokojení poptávky vyrůstat továrny v dalších zemích: ve Velké Británii, Belgii, Itálii či Německu. Na Eiffelově věži se v témže roce rozzářil obří nápis Citroën.

NEJEN PRÁCE...

Citroën nechtěl pouze vyrábět auta, chtěl dodat zákazníkům komplexní produkt. Auta si lidé mohli kupovat na splátky, byla zavedena asistenční služba a jednoletá záruka na vůz, na náklady firmy bylo budováno dopravní značení či síť servisních center s přehlednými katalogy dílů. Založil



také vlastní autobusovou dopravu, taxislužbu nebo pojišťovací společnost. Zkrátka: Citroën zařídí vše. Dokonce i pro děti – nechal postavit výrobní závod na autička.

Byl i příkladným zaměstnavatelem, věřil, že pokrok v průmyslu má jít ruku v ruce se sociálním pokrokem. Samozřejmě tak byla bezplatná podniková zdravotní péče, jesle a školky v práci, připlatky pro těhotné či placená mateřská dovolená. Zavedl dokonce první evropské pracoviště pro hendikepované a velmi oblíbený 13. plat. Zkrátka továrník humanista, který znal nejvěrnější zaměstnance jménem a nebál se mezi ně vyrazit.

CO MODEL, TO PERLA

Opravdová revoluce ve světě výroby aut se odehrála po příchodu špičkového konstruktéra André Lefèbvre. Automobilový závodník se zkušenostmi z leteckého průmyslu pracoval nejdříve pro Renault, když však odmítl aplikovat jeho samonosnou konstrukci, odešel na začátku třicátých let k Citroënu. Zde spojil síly s italským sochařem a designérem Flaminio Bertoniem a pod jejich rukama se zrodila řada zajímavých modelů.

Tím prvním byl model Traction Avant s již zmíněnou samonosnou konstrukcí a pohonem předních kol systémem transaxle (převodovka a diferenciál byly v jednom bloku, zde před motorem). Jde tak vlastně o předchůdce moderních vozů. Mohl se pochlubit technicky promyšleným nezávislým zavěšením všech kol, hydraulickým brzdovým systé-

Na základě Kachny byla postavena řada vozů, např. Ami 6, v roce 1966 nejprodávanější vůz ve Francii.



Typ H (později HY) a karoserie z vlnitého plechu, inspirovaná Junkersem Ju 52.



Velké úspěchy měl Citroën i na poli užitkových aut: C15 (vpravo) se vyrobilo přes 1,1 milionu.





CITROËNY BYLY VŽDY ZAJÍMAVÉ HNED DVAKRÁT: DESIGNEM I TECHNIKOU.

mem a při návrhu se začalo přemýšlet i o zmírnění následků případné nehody. Zajímavostí je umístění radic páky s klasickým H na palubní desku, které se objevilo i v řadě dalších vozů značky. Mezi roky 1934 a 1956 bylo v různých verzích vyrobeno přes 760 000 kusů. Ani tento přelomový model však v době krize automobilku nezachránil, André byl kvůli dluhům nucen opustit vedení společnosti, kterého se ujali noví majitelé z Michelinu.

I pod vládou pneumatikářského gigantu se dvojici Bertoni/Lefèbvre dařilo přicházet s přelomovými řešeními a ikonickými modely. Po válce byly těsně po sobě představeny hned dva: v roce 1947 světoznámý 2CV, proslulý pod přezdívkou „Kachna“, a o rok později lehký užitkový vůz „Typ H“, dnes většinou vídaný jako (ne)pojízdné kavárny. Zatímco druhý jmenovaný měl obrovský vliv na obnovu podnikání a služeb v poválečné Francii (do roku 1981 se jej vyrobilo téměř půl milionu kusů), geniálně jednoduchá, avšak odolná a promyšlená Kachna měla vliv na opětovnou motorizaci Francie a blízkých zemí. Byla „francouzským Broukem i Fiatem 500“

a s tím, jak země po válce postupně bohatla, zvyšovala se i cena a výbava modelu – v šedesátých letech například přibyl palivoměr a o dalších dvacet let později i kotoučové brzdy. Na začátku dostala skromný dvouválec o objemu 375 cm³ a výkonu 6,6 kW, poslední „topverze“ už měly šestistovku a více než 20 kW. O pohon předních kol se starala manuální převodovka se čtyřmi rychlostmi, tehdy u levných aut nevídanými. Důležitý byl také vysoký zdvih odpružení, díky němuž si auto poradilo nejenom se špatnými silnicemi, ale i s lehkým terénem. Celkem bylo Kachen do roku 1990 vyrobeno více než pět milionů.

Absolutním vrcholem, dost možná vůbec celého automobilismu, je potom avantgardní, přísně aerodynamický model DS 19 z roku 1955. 4,8 metru dlouhý elegán je doslova napěchován nejmodernějšími technickými řešeními, ze kterých by měl pan Citroën i Jules Verne jistě velikou radost a které ani po ukončení dvacetileté výroby vlastně neměly sobě rovného konkurenta. Jde zejména o pracovaný systém hydroodpružení se samočinným nastavováním svět-

Model XM z roku 1989 vynikal díky tradičnímu hydro-pneumatickému odpružení jízdním komfortem, v nabídce byl jako liftback i kombi.

ZELENÝ ODKAZ



Na místě starého výrobního závodu v 15. pařížském obvodu dnes nenajdeme zbědovaný brownfield, nýbrž designově promyšlený park s rozlohou téměř 14 hektarů. Otevřen byl v roce 1992 a nese jméno zakladatele automobilky: Parc André-Citroën.

Kolem centrálního trávníku s velkorysími rozměry 273 × 85 metrů najdete například dva velké skleníky, šest tematických zahrad, „tančící“ fontány nebo vodní kanál. Nepřekvapí proto poměrně vysoké náklady na údržbu.



lé výšky, posilovač řízení, kotoučové brzdy, poloautomatickou převodovku a časem třeba i natáčecí světlomety.

DS OPĚT NA SCÉNĚ

Přes další pokrokové vozy, jako SM, GS nebo CX, se dostáváme až do roku 1976, kdy se Citroën stává součástí koncernu PSA (Peugeot-Citroën), kam nejnověji patří například i Opel. V současnosti tak jde o druhého největšího výrobce v Evropě.

Na auta 90. let si už pamatujeme dobře: Úspěšné modely Xsara, Xantia nebo ZX a XM se v hojných počtech proháněly i na našich silnicích.

Automobilka je tradičně velmi úspěšná také ve sportu, vozy neschetněkrát zvítězily ve světových rallye nebo na Dakaru. Ústřední postavou je bezesporu nejúspěšnější rallyeový pilot historie, Sébastien Loeb, jezdící například se Saxem, Xsarou, C4, C3 nebo DS3. Jeho devět titulů mistra světa nepotřebuje další komentář.

V roce 2015 byly modely DS vyčleněny z nabídky Citroënu a byl založen prémiový výrobce DS Automobiles, nositel tradice slavné modelové řady DS. Nová vlajková loď koncernu tak už nese jméno Citroën, nýbrž DS 7 Crossback.



Luxusní, aerodynamické a extravagantní: Kupé SM vzniklo díky fúzi s Maserati. Poháněly jej výhradně V6, do výroby přineslo v Evropě dosud nevídané lepené čelní sklo nebo výškově i podélně nastavitelný volant.

Vlajková loď C6, vyráběná v letech 2005 až 2012, navazovala na nejvyšší standardy značky.

