

## Dvojitý šíp ve znaku slaví 100 let



text **Tereza Krásenská**  
foto **Citroën**

**Typický znak Citroënu vznikl podle tvaru ocelových kol se šipovitým ozubením. Prozíravý podnikatel André Citroën totiž začátkem 20. století vybudoval malou továrnu na jejich výrobu. Život mu ale změnila první světová válka a hned po jejím konci se vrhl na výrobu aut. A okamžitě byl úspěšný, jeho první vyrobený automobil si během dvou týdnů objednalo na 16 tisíc zákazníků.**

### Od granátů k autům

André Citroën byl odmalička fascinován technikou a miloval romány Julesa Verne. V roce 1900 s inženýrským diplomem přijal místo ve francouzské armádě. O čtyři roky později z armády odešel a založil svoji první továrnu na výrobu ocelových kol. Zbohatnul ale až díky první světové válce. S pomocí podpory od francouzské vlády totiž na jihozápadním okraji Paříže postavil nové budovy a začal vyrábět dělostřelecké granáty – denně až 55 tisíc kusů. Když se ale obrovská výrobní munice stala po skončení války nepotřebnou, volba padla na

výrobu automobilů. A rozhodnutí to nebylo náhodné. Citroën totiž vedl v letech 1908–1914 francouzskou automobilku Mors.

### Úspěch i díky reklamě

První automobil 10 HP Type postavil André Citroën v létě 1919. Navrhl ho pro něj konstruktér Jules Salomon a stal se prvním masově vyráběným automobilem v Evropě. S výkonem 18 koní dosahoval rychlosti až 68 km/h při průměrné spotřebě 8 l benzínu na 100 km a měl, na svou dobu revoluční, levostranné řízení. Základní cena byla 7950 franků. Do konce roku se ho

prodaly skoro tři tisíce, v dalším roce už více než 20 tisíc kusů. A to i díky nevidané reklamní kampani, kdy Citroën zadal celostránkové, převážně čtyřbarevné inzeráty v tisku.

V červnu 1921 následoval typ B 2 s výkonem 15 kW (20 k) a jeho celková produkce dosáhla 90 tisíc. A Citroën opět sáhl po reklamě. Průkopnický zaměřil svou prezentaci výhradně na ženy, podpořil ho i prodejem dětských šlapacích autíček. Od roku 1925 dokonce zdobil Eiffelovu věž nápis „Citroën“ sestavený ze sedmi svítících písmen složených ze čtvrt milionu žárovek. Tato reklama svítila až do roku 1934.

### Průkopník s nadčasovými vizemi

Vedle investic do reklamy získal Citroën úspěch i díky tomu, že se osvobodil od závislosti na dodavatelích, a co mohl, vyrobil si sám. Vybudoval rozsáhlou síť domácích i zahraničních prodejen a servisů, poskytl jednoletou záruku, nabízel splátkový prodej a vlastní pojištění. Roku 1927 byl už čtvrtým největším výrobcem automobilů na světě. Velkokorysý byl i vůči svým zaměstnancům. Proplácel mateřskou dovolenou, zřídil jesle a školku, jídelnu, prodejnu potravin a zdravotnické zařízení.



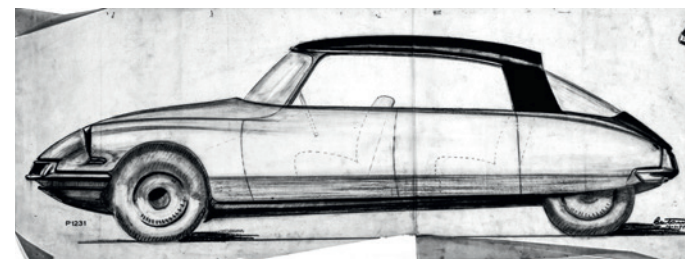
André Citroën (1878-1935)



Citroën, kterému dal Fantomas křídla.



Výstavba nové továrny na okraji Paříže v roce 1933.



Kresba DS z roku 1955 – copyright F. Bertoni.



DS Présidentielle, kterým jezdil i generál de Gaulle.



Jeden z mnoha barevných inzerátů značky Citroën.



Masová výroba Citroënu v továrně v roce 1927.

### Nestárnoucí ikony

Od počátku bylo cílem automobilky Citroën vyrobit lidové auto. Výsledkem byl nakonec vůz 2CV, kterému se kvůli jeho kolébaté jízdě už neřekne jinak než „kachna“. Měl plátěnou střechu a vzduchem chlazený plochý dvouválec o výkonu pouhých 6,5 kW (9 k) pohánějících přední kola. Cesta k jeho výrobě ale nebyla snadná a trvala přes 20 let. I jeho uvedení na trh bylo rozpačité. Když počátkem srpna 1948 pozvali dvacítku koncesionářů na představení 2CV do pařížského hotelu, byli títo pánové zděšení a prosili továrnu o změnu plánů, nebo aby auto aspoň nebylo tak ohybné. V té době jistě nikdo netušil, že při ukončení výroby 2CV v červenci 1990 se počet vyrobených kusů zastaví na čísle 5 114 966 automobilů!

### „Déesse – Bohyně“

Séf automobilky Pierre-Jules Boulanger připravil v polovině 30. let pro většinové vlastníky, rodinu Michellinových, desetiletý výrobní plán, který počítal s automobilem vyšší třídy Voiture de Grand Diffusion, tedy přesněji VGD 125 a VGD 135. Číslo vyjadřovala rychlost. Boulanger tím položil základ pro nejnovější a nejrevolučnější automobil historie, Citroën DS zvaný Bohyně. Měl hydropneumatické odpružení a byl aerodynamicky tvarovaný, plný futurismu, originality, luxusu a bezpečnostních prvků. Přípravu DS trápily počáteční potíže hlavně s hydraulikou a první prototypy vyjely až koncem roku 1951. Premiéry se DS dočkal 5. října 1955 na pařížském autosalonu, kdy ale existovala pouze dvacítko ručně sestavených

kusů, které dělníci lakovali ještě noc předtím. Během první hodiny pak přišlo na 1000 objednávek a do konce salonu na 80 tisíc. To paradoxně způsobilo problémy, protože na sériovou výrobu DS nebyla automobilka připravená. Nakonec se ale vyráběla přes 20 let. V roce 1960 ve verzi kabriolet, od roku 1964 v luxusní verzi Pallas. Nejvyšší rychlost se vyšplhala až na 188 km/h.

### Ve službách prezidentů

Od poloviny 50. let se Citroën stal významným dodavatelem automobilů prezidentské kanceláře. Na generála de Gaulla dokonce dvakrát spáchali atentát, právě když jel Citroënem DS. V listopadu 1968 pak de Gaulle přežval majestátní DS21 Présidentielle, který musel být delší než Lincoln amerického prezidenta. Barvu vybrala jeho manželka Yvonne. Roku 1971 byl dokonce v rámci návštěvy britské královny Alžběty II. objednan pár speciálů největšího Citroënu SM.

### Fantomas a četník ze Saint-Tropez

Model DS byl velmi populární - reklamu mu dělala třeba Brigitte



SM Présidentielle vyrobený pro návštěvu Alžběty II využíval i Jacques Chirac.

Bardot, a dokonce se dostal i do filmu - v okřídlené variantě. Nejznámější je scéna, kdy Fantomas uniká ve svém hráškové zelené Citroënu, kterému v zádi zažhnou tryskové motory, z podvozku se vysunou křídla a Fantomas se se svým typickým smíchem vznesl do vzduchu. S DS jezdil také Jean-Paul Belmondo nebo Jean Marais, a také se objevil v dalším filmovém thráku Mission Impossible. Na stříbrném plátně se proslavil rovněž již zmíněný model 2C2 zvaný „kachna“. Jezdil s ní nejen četník ze Saint-Tropez, ale i James Bond.

### C1 z Kolína a návrat ke kořenům

Citroën je dnes součástí PSA Group. Ta vznikla v roce 1976 jako holdingová společnost poté, co Peugeot S.A. převzal skoro 90 procent akcií tehdy už zkrachovalé automobilky. Svoje kořeny zapustil i v České republice, kde začal v Kolíně roku 2005 vyrábět nový malý model C1. I když koncern PSA vyráběl auta pro běžné užívání, chyběla mu prémiová značka. V roce 2009 proto začal Citroën doplňovat některé běžné typy luxusně vybavenými modely s prýdomkem DS, jako reminiscenci na

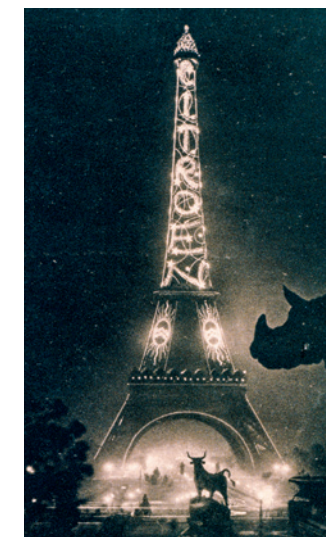
slavné „Bohyně“. DS jako prémiová značka začala samostatně fungovat od června 2014.

### Interaktivní muzeum

Jestli jste připraveni cestovat v čase a náš článek je vám málo, na webových stránkách muzea Citroën Origins si můžete v češtině prohlédnout více než 50 legendárních modelů v 3D pohledu jak zvenku, tak zevnitř. Od 10 HP TYPE A z roku 1919 po AMI ONE Concept. Popř. se můžete začíst do speciálního sběratelského katalogu s vybranými 30 vozy, které zastupují 100 let historie značky. A pro fanoušky je připravena ještě jedna akce v rámci oslav 100 let. Ta bude na letišti v pražských Letňanech 7. 9. 2019, kde proběhne velké setkání veteránů a příznivců značky Citroën. ■



Francouzské motivy využívá Citroën v reklamě dodnes.



Majestátní reklama Citroënu na Eiffelově věži (1925 – 1934)