

# 100 let ikonické značky CITROËN

Letos slaví Citroën – ikonická značka, která svým přístupem umožnila rozšíření automobilů mezi širokou veřejnost – sté výročí vzniku.



## 1919 NOVÝ MODEL

Type A – 10 HP  
První vůz značky Citroën, první francouzský vůz v historii sériově vyráběných automobilů.  
Vyrobeno: 24 093 kusů  
Maximální rychlost: 65 km/h

## 1922 KONCEPT

B2 Polopásový vůz „Zlatý skarabeus“  
1. přejezd Sahary v motorovém vozidle



## 1922 NOVÝ MODEL

C3 5 HP  
Vyrobeno: 80 759 kusů  
Maximální rychlost: 60 km/h  
Manuální 3stupňová převodovka

Značka Citroën vstoupila na trh se solidními vozy, které sice na první pohled působily skromně, ale oproti konkurenci stály sotva polovinu a přitom měly plnou výbavu včetně elektrického startéru či osvětlení. Značce patří primát i v tom, že jako první umístila volant trvale na levou stranu vozu. Zakladatel značky André Citroën nikdy žádné auto nezkonstruoval. Dokázal však najít skvělé techniky a poskytoval jim přiměřeně volnou ruku. Firma drtila konkurenci, protože vyráběla mnohem efektivněji a její auta byla kvalitní.

Kreativita a odvaha zavádět nové technologie jsou značce Citroën vlastní již od roku 1919. Od prvopočátku jsou jasně definovány základní hodnoty společnosti Citroën, kterými jsou: komfort, potěšení z jízdy a bezpečnost, a to vše za přijatelnou cenu. Tyto hodnoty značka za celou dobu své existence nikdy neopustila, což je bezpochyby hlavním důvodem úspěchu vozů Citroën. Dodnes obohacuje současný automobilový svět prostřednictvím svého netradičního designu a vysoké míry komfortu. Není náhodou, že se stejně jako Eiffelova věž stala legendární „Kachna“, neboli Citroën 2 CV, světovým symbolem Francie...

### Velký automobilový sen

André Citroën chtěl vyrábět lidové automobily, které by byly cenově přijatelné a rychle



dostupné, což bylo v té době naprosto neobvyklé. Pro dosažení tohoto cíle věnoval velké úsilí výzkumu a vývoji směrem, který odrážel očekávání široké veřejnosti. Každý nový vůz musel následovat trend doby a být vybaven novými technologiemi, které nepocházely vždy z dílny Citroën, ale touto cestou se staly dostupnými pro všechny. Neustále inovoval, ve velké míře investoval do komunikace, zavědł sociální programy pro zaměstnance, zahájil prodej na úvěr a obklopoval se týmem prvotřídních profesionálů, mezi nimiž vynikal konstruktér André Lefèbvre (1894–1963) a designér Flaminio Bertoni (1903–1964)



## 100 LET REKLAMY

Kromě formování stoleté automobilové historie se značka Citroën od prvopočátku věnuje inovacím ve způsobu komunikace: od plakátů, reklamních brožur a propagačních akcí až po novinku v podobě reklamních kampaní v hromadných sdělovacích prostředcích. Žádná jiná evropská automobilka nevykládala tolik peněz na reklamu. Firma si vedla obrovskou kartotékou zákazníků a potenciálních zájemců, které korespondenčně vyzývala k návštěvám prodejen. Den před zahájením jednoho autosalónu nechal Citroën napsat letadly na obloze své jméno; kouřový nápis se táhl do délky pěti kilometrů a doprava zažila kolaps, protože řidiči zírali nad střechy Paříže. „Děti se učí vyslovovat první slova – máma, táta a Citroën,“ razil. Sloužily k tomu koloběžky, modely, kostky, šlapací či elektrická autíčka. Obrovský nápis Citroën složený ze čtvrt milionu zárovek zdobil Eiffelovu věž; v noci zářil do vzdálenosti sta kilometrů.

André Citroën se také proslavil jako muž činu a reklamní génius, když uspořádal výjimečnou expedici, v níž představil svůj dvoj-



### Příběh vizionáře, který pomohl zachránit Francii

Příjmení rodu Citroën se vyvinulo z přezdívky Limoenman („Citroňák“) jednoho z předků, který v Nizozemsku prodával citrusy. Z toho vzniklo časem Citroen. V průběhu let, na důkaz sžítí Andrého rodiny s francouzským prostředím, nastala poslední drobná změna v příjmení, kde prosté „e“ nahradila přehláska „ë“ a výslovnost se tak ustálila na „sitro-én“.

André Citroën se narodil v roce 1878 jako nejmladší potomek bohatého pařížského obchodníka s drahokamy Levie Citroena. Když bylo Andrému šest let, nechal se otec zlákat ke koupi akcií jihoafrických diamantových dolů. Jenže ty záhy ztratily na hodnotě a on pod tíhou výčitek spáchal během prázdninového pobytu sebevraždu skokem z okna.

Tragická událost chlapce poznamenala. Útěchu hledal v literatuře, zvláště si oblíbil romány Julese Verna. Tyto knihy a pohled

násobný talent. V roce 1922 vysílá polopásové vozidlo Citroën B2 10 HP model K1, aby překonalo Saharu, kterou do té doby žádný motorový vůz nezdolal. Vedoucí vůz přezdívaný Zlatý skarabeus, spolu s dalšími čtyřmi



vozy stejného typu, úspěšně absolvuje 3500 km dlouhou trasu za 21 dní, čímž demonstruje světu spolehlivost automobilů Citroën.

Polovina devadesátých let je jednoznačně ve znamení propagace, „roky reklamy“ vrcholí a prostředkům majícím za cíl zapůsobit na vysoce konkurenčním automobilovém trhu se meze nekladou. Po filmu „Wild Chevrons“ prezentujícím model BX, skoku vozu Visa GTI z paluby letadlové lodi Clemenceau a modelu CX ve spotu od kontroverzního tvůrce Jean-Paul Goudea, nabízí vůz AX výlet po čínské zdi.

na rozestavěnou Eiffelovu věž ho přivedly ke studiu techniky, což v té době bylo ve Francii spojeno s vojenstvím.

### Vše začalo koupí ruských patentů

Po otcově smrti vedla klenotnický podnik matka a počínala si zdatně. Rodina se již plně sžila s francouzským prostředím a v roce 1896 se André stal francouzským občanem. Jeho další osud nepřímo ovlivnil sestřin snátek. Vzala si polského bankéře a André v roce 1900 podnikl cestu za novými příbuznými. V jedné slévárně v tehdy ruské části Polska mu ukázali nový vynález, sestavu ozubených kol se šípovitým spirálovitým ozubením. André pochopil, že kdyby se kola zhotovila s vysokou přesností a z kvalitní oceli, měla by dokonalý záběr. Půjčil si v rodině peníze a od ruských majitelů dotyčné slévárny koupil jejich patenty.

Jakmile měl po vojně, pustil se do projektu strojně obráběného šípového ozubení, které



## 1932 AUTOMOBILOVÝ SPORT

Rekordmanka Malá Rosalie  
132 mezinárodních časových rekordů  
59 mezinárodních rekordů na vzdálenost  
3 miliony franků jako odměna tomu,  
kdo by do roku 1935 překonal její rekordy,  
což se nikdy nestalo  
162 468 vyrobených kusů sériové Rosalie  
určených pro širokou veřejnost v letech 1932  
až 1941

## 1934 NOVÝ MODEL

Traction Avant 7A  
Vyrobeno: 7 000 kusů modelu 7A  
Maximální rychlost: 100 km/h  
Manuální 3stupňová převodovka

## 1947 NOVÝ MODEL

Type H  
Vyrobeno: 490 165 kusů  
Maximální rychlost: 101 km/h  
33 let v prodeji

## 1948 NOVÝ MODEL

2 CV  
42 let v prodeji  
Vyrobeno: 3 868 634 kusů  
Maximální rychlost: 65 km/h  
Výkon (pro daňové účely): dle modelu 2 až 3 k

## 1955 NOVÝ MODEL

DS  
Vyrobeno: 1 456 115 ks  
Maximální rychlost: 178 km/h

## 1956 KONCEPT

Koncept C10  
Maximální rychlost: 100 km/h  
4 místa



## 1968 NOVÝ MODEL

Méhari  
Vyrobeno: 144 953 ks  
Maximální rychlost: 100 km/h  
19 let v prodeji



**1969** AUTOMOBILOVÝ SPORT

DS 21 na Rallye Maroko  
O 54 cm kratší než standardní typ DS 21  
O 400 kg lehčí



**1971** AUTOMOBILOVÝ SPORT

Citroën SM na Rallye Maroko  
Vyrobeno 12 920 ks sériových vozů  
Maximální rychlost: 220 km/h

**1972** KONCEPT

Koncept Camargue  
První krok úspěšného spojení společností Bertone a Citroën. Stává se inspirací pro model BX, ale rovněž XM, ZX a Xantia.



**1974** NOVÝ MODEL

CX  
Vyrobeno: 1 042 460 ks  
Maximální rychlost: 174 km/h  
17 let v prodeji

**1980** KONCEPT

Koncept Karin  
pyramidový tvar, 3 místa

**1988** KONCEPT

Koncept Aktiva 1  
Maximální rychlost: 220 km/h • 4 místa

**1990** AUTOMOBILOVÝ SPORT

ZX Rallye Raid  
Maximální rychlost 205 km/h  
Výhry v 5 po sobě jdoucích mistrovstvích světa v letech 1993 až 1997 (Pohár konstruktérů i jezdců)



**100 LET SPORTOVNÍCH VÝKONŮ**



Citroën zaujímá po celé jedno století výlučné místo v motorsportu. Od samého počátku své existence zaznamenávají vozy Citroën rekordy v rychlosti i ujeté vzdálenosti, neuvěřitelné expedice na většinu kontinentů a nepřekonatelná vítězství ve vytrvalostních rallye a Mistrovství světa v rallye (WRC). Nemluvě o úspěších získaných na mistrovstvích světa cestovních vozů nebo rallycross.

Rychlostní zkoušky Mistrovství světa v rallye požadují výjimečnou všestrannost automobilu, protože se konají i v nejtěžších terénech, v rozdílných nadmořských výškách a různých klimatických podmínkách. Účast na šampionátech vede automobilku ke zvýšení technických požadavků na vozy a následně ke zlepšování sériové výroby. Nejnovější ilustrace úzké vazby motorsportu a sériové výroby se týká novinky SUV Citroën C5 Aircross. Jeho

exkluzivní systém odpružení s progresivními hydraulickými dorazy totiž pochází z výzkumu prováděného za účelem zlepšení komfortu a tím i výkonu pilotů v jakémkoli terénu.

Citroën během celého století slaví nesčetné sportovní úspěchy. Je držitelem pěti Pohárů mistrů světa v terénní rallye (1993 až 1997) a osmi titulů Mistra světa v rallye (2003 – 2005 a 2008 – 2012). Do povědomí sportovních fanů se zapsala dvojice Loeb-Elena svými 168 starty v Mistrovstvích světa WRC a 78 vítězstvími. Nikomu jinému se doposud nepodařilo vyhrát 900 rychlostních vložek. 116x stáli na stupních vítězů. S osmi světovými tituly na kontě zaznamenává Citroën v roce 2017 návrat do mistrovství světa v rallye s modelem C3 WRC, který se v roce 2019 představí v nových barvách připomínajících stoleté výročí založení společnosti.

zaručí nebývalé účinný přenos síly a zároveň tichý chod převodů. Citroënova kola úspěšně využili výrobci nejrůznějších strojů, čerpadel či mlýnů. Nechyběla ani například na Titaniku. Společnost obchodníkem s diamanty a přičlenil se do bankéřské rodiny. Dotyčná banka byla věřitelem automobilky Mors, jež se topila v problémech. Rodina dospěla k názoru, že továrnu může zachránit jen André. Byl skvělým obchodníkem, takže dokázal prodeje luxusních vozů Mors zmnohonásobit. Při cestě do USA ovšem pochopil, že budoucnost patří levnějším autům.

Od motorů to už k samotným automobilům nebylo daleko, André Citroën se k nim však dostal trochu oklikou. Jeho bratr Hugues se stal zámožným obchodníkem s diamanty a přičlenil se do bankéřské rodiny. Dotyčná banka byla věřitelem automobilky Mors, jež se topila v problémech. Rodina dospěla k názoru, že továrnu může zachránit jen André. Byl skvělým obchodníkem, takže dokázal prodeje luxusních vozů Mors zmnohonásobit. Při cestě do USA ovšem pochopil, že budoucnost patří levnějším autům.

Citroën začal vydělávat obrovské peníze. André dospěl také k názoru, že ve francouzském průmyslu dosud běžná dvanáctihodinová pracovní doba není pro přesné strojírenství nejlepší. Zlepšení pracovních podmínek přineslo zvýšení náskoku před konkurencí. Ostatní francouzští továrníci sice jeho nezvykle přívětivý přístup k zaměstnancům odsuzovali, ale Citroën vydělával obrovské peníze. Ty ovšem také dokázal pořádně rozláčet u rulety. Přátelé ho varovali, že propadá hráčské vášni, ale podnikatel oponoval, že kdyby nebyl hráčem, nedotáhl by to tam, kde je.

**Citroën pomohl za války Francii**

V roce 1913 se Citroën seznámil s dcerou italského bankéře. O rok později byla svatba. Z manželství se narodily čtyři děti. Mezitím

však vypukla první světová válka a narukovat museli i bratři Citroënovi. André také sloužil u artilerie, a když viděl děsivou úroveň vybavenosti francouzské armády, vykoupil polezemky přiléhající k továrně na ozubená kola a postavil tam pod záštitou ministra válečného průmyslu nový závod. V munici časem pracovalo asi deset tisíc žen.

Výroba granátů je nebezpečnou činností a Citroën vyžadoval tvrdou disciplínu, ale zároveň se snažil pracovním ulehčit život. Vybudoval prádelnu, obchody, jesle, školku. Zajistil lékařskou péči a slušně platil. Když v průběhu ničivé války zachvátily řadu podniků nepokoje a stávky, jeho továrna se téměř vyhnuly. Munice od Citroëna pomohla Francii odvrátit katastrofu.



**100 LET DĚDICTVÍ**

Největší světová sbírka vozů Citroën, podávající svědectví o minulosti i současnosti značky, se nachází v Aulnay-sous-Bois, pár kilometrů od Paříže. Ve velké kovové hale o rozloze 6 500 m<sup>2</sup>, která se nachází v samé blízkosti výrobních hal společnosti, je od roku 2001 umístěna sbírka 300 automobilů od historických po současné, mezi nimiž jsou sériové vozy, sportovní speciály, koncepční i užitkové vozy, stejně jako modely, velké množství výjimečných dokumentů a zajímavých předmětů a v neposlední řadě vrtulník.

**Nejmodernější automobilka starého kontinentu**

Když válka skončila, musel André Citroën svou továrnu rychle přizpůsobit mírovým podmínkám. Rozhodl se zužitkovat zkušenost z firmy Mors, ale s tím, že tentokrát půjde o levná auta vyráběná na běžícím pásu. Nic nedbal na doporučení, že v nejisté době by se mělo postupovat krok za krokem a začít třeba u jízdních kol. Za pouhých šest měsíců přestavěl munici na tehdy nejmodernější automobilku starého kontinentu. Dostalo se mu za to přezdívky „evropský Ford“.

V době mezi světovými válkami firma Citroën nechávala konkurenci daleko za sebou. Vyráběla vozy mnohem efektivněji, prodávala je levněji, ale auta byla kvalitní. Dbala i na maličkosti. Citroën například jako první v Evropě dodával k vozům podrobný návod k použití a seznam servisů. Firma byla ve 20. letech největším evropským výrobcem aut, její vozy se montovaly i v zahraničí.

Zakladatel se znovu vypravil do USA, kde se setkal s Henry Fordem, kterého považoval za svůj vzor. Byl ale rozčarován. Americký průmyslník se mu jevil jako chorobný antisemita, ultrapravičák, nevdělanec a propagátor puritánství, zatímco Citroën byl židovského původu, měl sociální citění, přečetl spoustu knih a miloval vzrušení. Francouz pochopil, že povahově jsou si cizí, společnou fotografii však vystavoval na odiv. Byl totiž marketingovým mágem.

**Vizionář bez pomoci Francie**

V roce 1929 ve Spojených státech propukla velká hospodářská krize. Důsledky byly kruté i pro Citroën. Na firmu nejenže prudce dopadl pokles domácí poptávky, ale její situace nesmírně zkomplikoval vývoj v sousedním Německu, kde se dostali k moci nacisté. Býval to významný trh a Citroën tam auta také montoval. Jenže „židovská továrna“ neměla v Hitlerově říši právo na existenci.

André Citroën na přelomu 20. a 30. let prožíval také osobní krizi. Firma poprvé

prožívala finanční potíže a André, povahou vizionář a hazardér, se rozhodl vyvinout unikátní automobil. Měl mít pohon předních kol, aerodynamickou celokovovou karosérii, prostorný interiér, automatickou převodovku a hydraulické brzdy. Zadání v mnohém odpovídá dnešním moderním automobilům, svou dobu však předběhlo o desítky let.

Vývoj nového auta si vyžádal mamutí investice. Citroën Traction Avant byl představen v roce 1934 a vzbudil rozruch. Firma se však kvůli němu nesmírně zadlužila. Do toho přišlo zastavení prodeje v Německu. Jeden nedočkavý malý věřitel poslal v prosinci 1934 automobilku do konkurzu. Citroën přišel o továrnu a zhroutil se mu svět. Za počátku roku 1935 se ocitl v nemocnici. Za šest měsíců svůj zápas s nádorem žaludku prohrál.

Francouzská vláda, která předtím odmítla o jakékoli pomoci uvažovat, požádala největšího věřitele, jímž byl výrobce pneumatik Michelin, zda by značku převzal. Ukázalo se, že Citroënovi by k přežití bývalo stačilo několik měsíců: Za dva roky měl Michelin půjčené a investované peníze zpátky. Pak už revoluční model nesl samé zisky.

**Poválečný vývoj**

Pod novým vlastníkem začala automobilka chystat další vůz s pohonem předních kol. Tak se zrodila legendární „kachna“, model Citroën 2 CV. První prototyp vznikl těsně před druhou světovou válkou, do sériové výroby se tento levný vůz dostal v roce 1948 a pomohl postavit Francii na kola. Dalším převratným automobilem pak byla „bohyně“ z poloviny 50. let, model DS – oblíbený vůz Fantomase i prezidenta de Gaulla. Na přelomu 60. a 70. let však na francouzském trhu výrazně posílil tehdy státní Renault a automobilka Citroën se opět ocitla na hraně bankrotu. Zachránila ji fúze se společností Peugeot, čím vznikl koncern PSA Peugeot Citroën.

*Z archivu Brands&Stories*



C5 Aircross

**1993** NOVÝ MODEL

Citroën Xantia  
zahájení prodeje  
zvolen nejkrásnějším vozem roku 1994

**1996** NOVÝ MODEL

Citroën Berlingo  
zahájení prodeje vozu

**2006** NOVÝ MODEL

C-Métisse  
Maximální rychlost: 250 km/h • 4 místa  
6stupňová převodovka s ovládaním na volantu



**2007** AUTOMOBILOVÝ SPORT

C4 WRC  
36 vítězství v mistrovství světa v rallye  
Maximální rychlost 200 km/h

**2008** KONCEPT

Koncept GTbyCitroën  
Maximální rychlost: 330 km/h • 2 místa  
Zrychlení: 3 sekundy od 0 do 100 km/h  
7stupňová sekvenční převodovka

**2011** KONCEPT

Koncept Tubik  
Velký inteligentní minivan s 9 místy

**2013** AUTOMOBILOVÝ SPORT

C-Elysée WTCC  
Maximální rychlost: 250 km/h

**2016** KONCEPT

Koncept CXperience  
Luxusní sedan s 8stupňovou převodovkou



**2017** AUTOMOBILOVÝ SPORT

C3 WRC  
Výkon: 237 k

**2018** NOVÝ MODEL

SUV C5 Aircross  
20 asistenčních systémů řízení  
6 technologií připojení  
30 barevných kombinací