



INSPIRED
BY YOU





»» SLOVO ÚVODEM



Není náhodou, že se stejně jako Eiffelova věž stala legendární „Kachna“, neboli Citroën 2CV, světovým symbolem Francie... Velmi těžko byste hledali člověka, který by neměl s vozy Citroën žádnou zkušenost! Jsme hrdí na to, že letos oslavíme sté výročí vzniku ikonické značky, která svým přístupem umožnila rozšíření automobilů mezi širokou veřejnost. U příležitosti tohoto

významného jubilea jsme se rozhodli pro vydání výjimečné brožury, kterou vám tímto představujeme. S touto publikací se vydáte na cestu časem, objevíte historii vozů Citroën od minulosti po současnost, od legendárních modelů po závodní speciály a koncepční vozy... Tato brožura rovněž poukazuje na jedinečné schopnosti zaměstnanců společnosti Citroën, kteří se zasadili o kreativitu a odvahu zavádět nové technologie, které jsou značce Citroën vlastní již od roku 1919. Citroën i nadále obohacuje současný automobilový svět prostřednictvím svého netradičního designu a vysoké míry komfortu. Veškerý úspěch značky Citroën, ať už v minulosti, současnosti či budoucnosti, byl a vždy bude výsledkem nevyčerpatelného zdroje inspirace, kterou jste pro nás Vy sami.

Linda Jackson,
generální ředitelka společnosti Citroën

1919

IKONA • SPORT • KONCEPT

2012



»» OBSAH

100 LET AUTOMOBILŮ INSPIROVANÝCH VÁMI	06–17
100 LET REKLAMY	18–21
100 LET SPORTOVNÍCH VÝKONŮ	22–33
100 LET DĚICTVÍ	34–37
100 LET AUTOMOBILOVÉHO VIZIONÁŘSTVÍ	38–49
SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI SDRUŽENÍ AMICALE CITROËN FRANCE ...	50



AUTOMOBILŮ INSPIROVANÝCH VÁMI

OBJEVTE IKONICKÉ VOZY CITROËN NA
CITROENORIGINS.CZ



DENIS HUILLE
SPRÁVCE DEPOZITU CITROËN

*Celé jedno století!
Když André
Citroën v roce
1919 navrhoval
svůj první
automobil,*

asi těžko by si představil, že jeho vozy budou o sto let později jezdit po silnicích celého světa. Jak je možné vysvětlit takový úspěch? Chceme-li se pokusit odpovědět na tuto otázku, musíme se vrátit k původní myšlence, kterou razil zakladatel společnosti. „André Citroën měl skutečně ambici zpřístupnit automobil široké veřejnosti,“ říká Denis Huille, správce depozitu Citroën, největší

mezinárodní sbírky vozů 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,“ pokračuje Denis Huille. Neustále inovoval, ve velké míře investoval do reklamy, zavedl sociální programy pro zaměstnance, zahájil prodej na úvěr a obklopoval se týmem prvotřídních profesionálů, mezi nimiž vynikal konstruktér

André Lefébvre (1894–1963) a designér Flaminio Bertoni (1903–1964). 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 – od prvního vozu Type A až po současné SUV Citroën C5 Aircross, přes automobilové ikony jako Traction Avant, Type H, DS, 2CV nebo CX. S každým dalším vozem se společnost Citroën inspirovala přímo Vámi, aniž by přitom zapomínala na svou minulost... a slavná historie automobilů tak může pokračovat.

TYPE A 10 HP

24 093

vyrobených kusů

810 kg

pohotovostní hmotnost

1,41 m

šířka

4 m

délka

65 km/h

nejvyšší rychlost



1919

V ROCE 1919 SE ZAČÍNÁ PRODÁVAT TYPE A – 10 HP JAKO PRVNÍ VŮZ ZNAČKY CITROËN. STÁVÁ SE ROVNĚŽ PRVNÍM FRANCOUZSKÝM VOZEM V HISTORII SÉRIOVĚ VYRÁBĚNÝCH AUTOMOBILŮ.

Vizionář a vynálezce moderní formy reklamy, inženýr André Citroën jej primárně bere jako hospodárný vůz, který se vyznačuje na svou dobu velmi nízkou spotřebou paliva (sedm a půl litru na 100 kilometrů) a nízkým opotřebením pneumatik spojeným s malou hmotností vozu. Type 10 HP je dodáván ve 3 komfortních verzích: „Torpédo“, „Městské kupé“ a „Uzavřená karoserie“. Pohodlnější jízdu a měkké odpružení karosérie zajistí zadní pérování pomocí čtyř listů čtvrteliptických pružin s různou tuhostí. Type A 10 HP je tak úspěšný, že v roce 1921 dává vzniknout modelu B2, který dosahuje rychlosti 73 km/h, a po něm následují typy B10, B12 a B14. Po dobu své existence se dokonale přizpůsobí potřebám rychlého vývoje společnosti s upravenými verzemi – taxi, sanitka a dodávka.

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA LIFESTYLE.CITROEN.COM

C3 5 HP

1922

TŘI ROKY PO UVEDENÍ TYPE A – 10 HP PŘEDSTAVUJE TOVÁRNA CITROËN V QUAI DE JAVEL V PAŘÍŽI U PŘÍLEŽITOSTI PAŘÍŽSKÉHO AUTOSALONU V ŘÍJNU 1922 SVŮJ DRUHÝ VŮZ 5 HP TYPE C.



Nové „Torpédo“ je kompaktnější než jeho předchůdce a v duchu myšlenky svého zakladatele se zaměřuje na mladší klientelu. Se zádi do špičky nabízí Type C ve své nejznámější verzi třetí sedadlo uprostřed, podle kterého vzniká pojmenování „Trojlístek“. „Díky novému uspořádání sedadel nabízí tento nový model tři velmi pohodlná místa k sezení, a to i pro korpulentnější pasažéry,“ říká dobová produktová brožura. Již v té době byl kladen velký důraz na komfort. Ihned po uvedení získává vůz díky své žluté barvě přezdívkou „Citrónek“ a vyvolává absolutní senzací. V té době velmi populární umělec, skladatel a zpěvák Firzel mu věnuje skladbu, která se stane jedním z klenotů francouzské tvorby. Její refrén je velmi výstižný: „Srdce a Citrón, není větší opojení, protože oba bíjí ve stejném rytmu.“



80 759

vyrobených kusů

3,20 m

délka

555 kg

pohotovostní
hmotnost

60 km/h

nejvyšší rychlost

ručně řazená
3stupňová
převodovka

TRACTION AVANT

1934

OPRAVDOVÝ ZLOM V RÁMCI PRODUKCE ZNAČKY,
PRVNÍ TRACTION OPOUŠTÍ VÝROBNÍ HALU
V DUBNU 1934.



Traction Avant 7B kabriolet

Jedná se o poslední vůz, který André Citroën uvede na trh před tím, než opustí společnost. Na vývoji vozu se podílí inženýr André Lefebvre spolu s designérem Flaminie Bertonim. Traction je nižší a aerodynamičtější než ostatní vozy ve své době. Porušuje tehdejší vizuální i technologická dogmata, a to zejména přesunem pohonu na přední kola, což mu vynáší legendární jméno „Traction Avant“. Nabízí velké množství inovací a je velkou inspirací pro automobilový průmysl. První vůz s celocelovou samonosnou karoserií se vyrábí ve velkých sériích, je vybaven plovoucím uložením motoru, který snižuje vibrace, a hydraulickými brzdami. Přináší skutečný požitek z jízdy. Je dostupný v mnoha verzích. Model z roku 1954 je vybaven hydropneumatickým zavěšením zadních kol pro bezprecedentní komfort. Jeho výroba, která dosáhla bezmála 760 000 kusů, skončí v roce 1957.



7 000
vyrobených
kusů 7A

4,45 m
délka

900 kg
pohotovostní
hmotnost

100 km/h
nejvyšší
rychlost

TYPE H

1947

PO SKONČENÍ DRUHÉ
SVĚTOVÉ VÁLKY NASTÁVÁ
VE FRANCII POVÁLEČNÁ
OBNOVA A TYPE H
SE STÁVÁ
NEPOSTRADATELNÝM
POMOCNÍKEM VŠECH
PROFESIONÁLŮ.



490 165
vyrobených kusů

4,28 m
délka

1 400 kg
pohotovostní
hmotnost

101 km/h
nejvyšší
rychlost

33 let
v prodeji



Type H je uveden na trh v roce 1947 a prodávat se začíná následující rok. Přebírá inovativní koncepci od Traction Avant a stává se první dodávkou s pohonem předních kol a velkým objemem nákladového prostoru. Díky tomu nedochází k přetížení zadní nápravy a hnací hřídele. Kromě nízké hmotnosti a velkého objemu nákladového prostoru nabízí praktickou rovnou podlahu. Vůz, který může být uzpůsoben pro přepravu zvířat či přestavěn jako sanitní nebo policejní vůz, si zachovává během své velmi dlouhé kariéry okamžitě identifikovatelný vnější vzhled. Přestože jeho výroba bude v prosinci 1981 přerušena, neopustí tento legendární vůz ulice evropských měst a v současnosti se vrací jako koncept FoodTruck. Díky své předsunuté kabině, otevírání zadních třídičných dveří do tří stran, nízké nákladové hraně, rovné podlaze a posuvným bočním dveřím nepřestává Type H inspirovat současný svět užitkových automobilů.

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA [LIFESTYLE.CITROEN.COM](https://lifestyle.citroen.com)

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA [LIFESTYLE.CITROEN.COM](https://lifestyle.citroen.com)

2CV

1948

NÁPAD NA 2CV VZNIKÁ V POLOVINĚ TŘICÁTÝCH LET JEŠTĚ PŘED SMRTÍ ANDRÉHO CITROËNA A PŘEVZETÍM JEHO SPOLEČNOSTI MICHELINEM.



3 868 634
vyrobených kusů

2 či 3
fiskální koně –
nejnižší daňová třída

500 kg
pohotovostní
hmotnost

65 km/h
nejvyšší rychlost

42 let
v prodeji



V roce 1936 zadává nový ředitel Pierre Boulanger vývojovému oddělení vedenému konstruktérem Andrém Lefèbvrem požadavek na vytvoření menšího pohodlného lidového vozu. Vzniká projekt TPV (Toute Petite Voiture – velmi malý automobil). Přestože je první prototyp včetně ověřovací série připraven pro prezentaci již na autosalon v říjnu 1939, nemůže být představen kvůli vyhlášení všeobecné mobilizace 1. září a zrušení pařížského autosalonu. Široká veřejnost musí tedy počkat na světovou premiéru malého sedanu s pohonem předních kol až na další autosalon v roce 1948. Model 2CV, který vyznačuje radost ze života, se dokonale přizpůsobí optimismu bezprostřední poválečné doby s mnoha inovacemi, čtyřmi samostatně zavěšenými koly, čtyřstupňovou převodovkou a především s plátěnou stahovací střechou. Podle původního zadání „deštník se čtyřmi koly“, je 2CV také velmi ekonomický, s nízkou pořizovací cenou a náklady na údržbu a velmi nízkou spotřebou. Toto vše jsou přednosti zajišťující okamžitý úspěch, který je ovšem i dlouhodobý, protože vůz je vyráběn až do července 1990.

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA LIFESTYLE.CITROEN.COM

DS

1955

ZATÍMCO PRODEJE ÚSPĚŠNÉHO MODELU TRACTION AVANT JEŠTĚ STÁLE DOSAHUJÍ VELMI DOBRÝCH VÝSLEDKŮ, TÝM CITROËN JIŽ PRACUJE NA JEHO NÁSLEDNÍKOVÍ. NÁZEV PROJEKTU JE SLOŽEN ZE 3 PÍSMEN: VGD (VOITURE DE GRANDE DIFFUSION – VŮZ PRO VELKÉ ROZŠÍŘENÍ).



1 456 115
vyrobených kusů

4,87 m
délka

1 310 kg
pohotovostní hmotnost

178 km/h
nejvyšší rychlost

U zrodu DS stojí, stejně jako u jeho předchůdce, italský designér Flaminio Bertoni a představuje „létající talíř“, který se okamžitě stává hvězdou autosalonu v roce 1955. Při pohledu zvenčí DS oslňuje futuristickými aerodynamickými liniemi. V interiéru odhaluje neuvěřitelný luxus. Z technologického hlediska přináší další inovace v podobě posilovače řízení a kotoučových brzd. V neposlední řadě přichází s legendárním hydro-pneumatickým odpružením předních a zadních kol jednou provždy zapsaném v paměti každého pasažéra vozu DS. Tento výjimečný vůz vydržel ve výrobě bez výraznějších úprav plných dvacet let. Jeho luxusní provedení „Pallas“ odráží ducha poloviny šedesátých let a představuje naprostý technický a komfortní vrchol své doby. DS zůstává dodnes absolutní ikonou světa automobilů.



MÉHARI

1968

NA KONCI 60. LET PŘEVládÁ MEZI ZÁPADOEVRopskou MLÁDEŽÍ TOUHA PO SVOBODĚ. CITROËN NASLOUCHÁ TĚMTO POTŘEBÁM A V KVĚTNU 1968 UVEDE NA TRH MÉHARI, VŮZ INSPIROVANÝ SVÝMI PŘEDCHŮDCI DYANE A 2CV, KTERÝ OPĚT BOŘÍ VŠECHNY DOSAVADNÍ ZAŽITÉ PRINCIPY.



Jeho lehká karoserie vyrobená z probarveného termoplastu navržená hrabětem Rolandem de La Poype odolává poškrábání, malým nárazům i korozi. Nespornou výhodou je možnost omývání proudem vody zvenčí i zevnitř. Tento pick-up, který je ideálním volnočasovým vozem, je okamžitě velmi pozitivně přijat nejen mládeží, ale i známými osobnostmi módního světa jako je například Givenchy. Oproti tomu živnostníci v něm nacházejí užitkový vůz, který je zároveň praktický i úsporný, s jednoduchou plátěnou střechou, kterou lze snadno sundat, a rovnou podlahou. V následujících 19 letech bude vyrobeno mnoho verzí, které se přizpůsobí potřebám mezinárodních trhů a vyvíjející se společnosti. Tento model, který se bude prodávat až do roku 1987, se vrací v roce 2016 v podobě elektrického kabrioletu Citroën E-Méhari.

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA [LIFESTYLE.CITROEN.COM](https://lifestyle.citroen.com)

CX

1974

V POLOVINĚ SEDMDESÁTÝCH LET VYVSTÁVÁ OTÁZKA OHLEDNĚ BUDOUCNOSTI DS. MĚLA BY SE TATO LEGENDA ZNOVU ZMODERNIZOVAT NEBO NAHRADIT ZCELA NOVÝM MODELEM? SPOLEČNOST CITROËN VOLÍ DRUHOU MOŽNOST A DÁVÁ VZNIKNOUT VOZU CX, INSPIROVANÉMU ÚSPĚŠNÝM MODELEM GS Z DÍLNY DESIGNÉRA ROBERTA OPRONA.



1 042 460

vyrobených kusů

4,63 m

délka

174 km/h

nejvyšší rychlost

17 let

v prodeji



CX, který je představen na pařížském autosalonu v roce 1974, se okamžitě stává novou vlajkovou lodí značky. Ladné aerodynamické linie poutají pozornost stejně jako mnohé inovace: jednoramenný stěrač, rychloměr a tachometr na válci s postupně se měnícími číslicemi a konkávní zadní okno... Tato výbava ve spojení s předním pohonem a hydro-pneumatickým odpružením zajistily modelu CX ocenění Auto roku 1975.

CX je charakteristický svou vysokou bezpečností, robustností, nejvyšším komfortem a výrazně nižší spotřebou při celkové jednodušší výrobě. V kontextu první ropné krize, která právě probíhá, způsobí všechny tyto aspekty, že se CX stává ikonickým vozem v pravém slova smyslu a jeho prodeje stoupají. V roce 1976 je uveden v prodloužené verzi kombi break, delší o 25 cm, následuje verze CX Prestige s klimatizací, elektricky ovládanými okny a nastavitelnými zpětnými zrcátka. Tento model je okamžitě poptán Elysejským palácem. Během jeho dlouhé kariéry přicházejí další inovované verze, jeho výroba končí v roce 1991.

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA [LIFESTYLE.CITROEN.COM](https://lifestyle.citroen.com)

C6

2006

V ROCE UVEDL CITROËN PRVNÍ C6,
O TŘI ROKY POZDĚJI PŘÍCHÁZÍ
S LUXUSNÍ VERZÍ C6 G.



V roce 2005 je na Mezinárodním autosalonu v Ženevě představena nová C6, automobil z kategorie limuzín, v němž se luxus snoubí s pohodlím a vysokou bezpečností. Již v roce 1999 předznamenává koncept C6 Lignage tvar, vnější vzhled i stylové prvky tohoto vozu silně inspirovaného jeho předchůdcem, modelem CX. Nová C6 odkrývá při svém uvedení dvě zásadní inovace: nejnovější verzi odpružení Hydractive pro ještě větší pohodlí a head-up display zobrazující užitečné informace na čelním skle, díky čemuž řidič neztratí oční kontakt s vozovkou. Je vybavena výkonnými benzinovými či vznětovými motory V6 a zvyšuje pozitiva automobilu vyšší střední třídy zejména díky zadnímu spoileru, který se v rychlosti nad 65 km/h proměnlivě nastavuje, což má vliv na spotřebu a pomáhá stabilnějšímu brzdění při vyšší rychlosti. Výroba C6 končí v prosinci 2012.



23 384
vyrobených kusů

4,91 m
délka

1,46 m
výška

230 km/h
nejvyšší rychlost

SUV CITROËN C5 AIRCROSS

2018

NOVÉ SUV CITROËN C5 AIRCROSS
JE UVEDENO NA ČÍNSKÝ TRH V ROCE 2017.



20
asistenčních
systémů řízení

6
technologií
konektivních připojení

30
barevných kombinací

4,5 m
délka

1,67 m
výška

Ofenziva značky v kategorii celosvětově oblíbených crossoverů přichází o rok později, kdy je představena jeho evropská verze, čímž následuje úspěšné uvedení SUV C3 Aircross. Výrazný charakter nového SUV Citroën C5 Aircross, které je robustní, ale nepůsobí agresivně, zdůrazňují velká kola, zvýšená světlá výška a boční ochranné prvky Airbump®. Díky inovacím vycházejícím ze zkušeností z automobilových soutěží poskytuje ve své třídě bezkonkurenční komfort díky odpružení s hydraulickými dorazy, které absorbuje nerovnosti vozovky a vyvolává v cestujících dojem, jako by se vznášeli na létajícím koberci. Mezi asistenčními systémy řízení, kterými je nové SUV Citroën C5 Aircross vybaveno, vyniká Highway Driver Assist, který umožňuje řidiči částečně přenechat řízení samotnému vozu. Jedná se o první krok k poloautonomnímu řízení.

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA [LIFESTYLE.CITROEN.COM](https://lifestyle.citroen.com)

»» 100 LET REKLAMY



1919

K propagaci svého prvního vozu Type A – 10 HP vynakládá André Citroën značné prostředky na celostránkové převážně čtyřbarevné inzeráty v tisku. Cílem je zaměřit se na nadšence v oblasti automobilismu a ujistit širokou veřejnost, že výdaje za automobil, benzin či pneumatiky nejsou zbytečně vysoké ve srovnání s vozy taženými koňmi.

1925

Od roku 1925 bude po jednu dekádu zdobit Eiffelovu věž sedm svítících písmen složených ze čtvrt milionu žárovek, která zajistí značce Citroën mezinárodní povědomí. Aby se veřejnost nenudila, na konstrukci se bude střídat mnoho motivů, od roku 1926 vše doplní nasvícená kašna a v následujícím roce originální světelné efekty. V roce 1928 měří čas v Paříži největší hodiny na světě. A každý rok tisk popisuje tyto reklamní inovace, jednu bláznivější než druhou.

1928

S uvedením prvního šestiválce v podobě Citroënu C6 přichází nová komunikační kampaň oslavující velkolepost nového modelu, která běží paralelně ve Francii a v Itálii. Zároveň na Eiffelově věži svítí číslo 6 a otevírá se prestižní pobočka na pařížském náměstí Place de l'Opéra. Dle dnešních měřítek šlo o komplexní komunikační strategii.

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 KAMPAŇÍ V HROMADNÝCH SDĚLOVACÍCH PROSTŘEDCÍCH. NÁSLEDUJE VÝČET NEJODVÁŽNĚJŠÍCH REKLAMNÍCH POČINŮ.



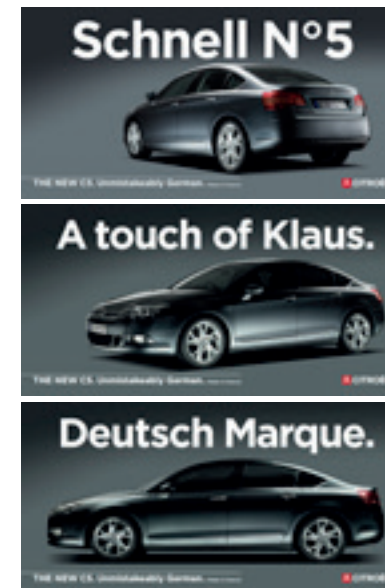
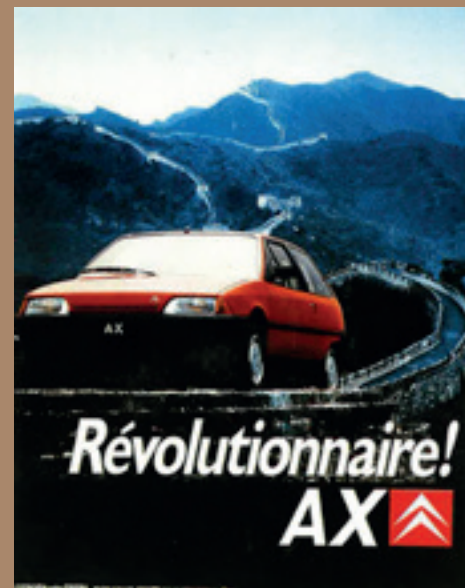
1939

Společnost Citroën, kterou nedávno převzala firma Michelin, prochází těžkými roky. Na autosalonu v roce 1938 však uvede do prodeje nový Traction, model 15 Six, na svou dobu luxusní, velmi výkonný vůz s vynikajícími jízdními vlastnostmi. Jeho propagace je zajištěna pouze prostřednictvím brožur, katalogů a letáků jako je tento, publikovaný v roce 1939.

1950

Citroën 2CV, jehož uvedení proběhlo v roce 1948, se okamžitě stává miláčkem široké veřejnosti. Poptávka po vozech je tak velká, že dodací lhůty přesahují šest let. Je přirozené, že v tomto kontextu jsou náklady na reklamu omezeny na vydávání plakátů a reklamních prospektů. Vyobrazená brožura je příkladem propagace modelu 2CV na začátku padesátých let.

>> 100 LET REKLAMY



1960

V šedesátých letech Citroën soustředí uje většinu svého reklamního rozpočtu na publikování luxusních a důkladně propracovaných brožur. Dokladem toho je vyobrazený leták z roku 1963, který na dvoustraně elegantně propaguje aerodynamické vlastnosti vozu DS, modelu, který oplýval všemi trumfy již od svého uvedení v roce 1955.

1978

Ropná krize má velké dopady i na reklamní aktivity, ale Jacques Séguéla vidí potenciál v nekompromisním, jednoduchém a výstižném reklamním sdělení. Pro kampaň GS navrhuje dva směry komunikace – bezkonkurenční jízdní komfort se sloganem „anti třas“ a ekonomický provoz „anti žrout“. Návrh získává nadšenou podporu vedení a je okamžitě zveřejněn.

1985

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-Paula Goudea, nabízí vůz AX výlet po Velké čínské zdi!

1994

Tváří v tvář konkurenci se velkoprostorový Citroën Evasion odliší svým reklamním ztvárněním. Sází na generační kartu a oslovuje přívržence hnutí hippies sedmdesátých let, kterým nyní táhne na čtyřicítku. Vůz i reklama odkazují na slavný Citroën Type H přestavěný na policejní vůz. Tisková kampaň vyzdvihuje zároveň bezpečnost vozu Citroën Evasion, který je proto ideálním rodinným vozem. Kampaň je velmi úspěšná, což dokládají objemy prodeje.

2008

U příležitosti uvedení druhé generace modelu Citroën C5, stylového a elegantního vozu schopného soupeřit s německými sedany, se londýnská pobočka reklamní agentury rozhodne s nadsázkou nadhodit otázku národnosti automobilu. Velmi odvážná reklama postavená na britském humoru přichází s parodií německých tradic a vyvrcholí sdělením, které říká, že toto auto je „nesporně německé“. Kampaň, která vzbudí rozruch na obou březích Lamanšského průlivu.

2018

Padesát let po uvedení slavného Méhari, vozu s plastovou vnitřně probarvenou karoserií, se k němu Citroën vrací v podobě 100% elektrického vozu, který vyvolává 100% potěšení. U příležitosti vytvoření „Art Car“ navrženého Jeanem-Charlesem de Castelbajacem a oděného do emblematických barev svého tvůrce, potvrzuje reklamní kampaň odkaz na model, který ovlivnil generaci 68. Kampaň Art and Fashion.



SPORTOVNÍCH VÝKONŮ

OBJEVTE IKONICKÉ VOZY CITROËN NA
CITROENORIGINS.CZ



PIERRE BUDAR
ŠÉF CITROËN RACINGU

Citroën zaujímá po celé jedno století výlučné místo v motorsportu – od samého počátku své existence mají vozy Citroën na kontě nespočetné rekordy v rychlosti i ujeté vzdálenosti, neuvěřitelné expedice na většině kontinentů a nepřekonatelná vítězství ve vytrvalostních maratonech a Mistrovství světa v rallye (WRC). Nemluvě o úspěších získaných na mistrovstvích světa cestovních vozů nebo rallycrossu. „Podmínkou úspěchu Citroënu v motoristickém sportu je výkon, ale rovněž

odvaha,“ říká šéf Citroën Racingu Pierre Budar. „Konkurenceschopnou pozici upevňuje značka především v disciplínách blízkých veřejnosti, s vozy podobnými těm sériovým a na běžně používaných komunikacích.“ Jeden příklad za všechny: rychlostní zkoušky Mistrovství světa v rallye požadují výjimečnou všestrannost automobilů, protože se jedou i v nejtěžších terénech, v rozdílných nadmořských výškách a různých klimatických podmínkách. „Toto spektrum podmínek ukazuje, co mohou současní či budoucí majitelé vozů Citroën z celého světa zažít se svým vozem,“ říká šéf Citroën Racingu. A dodává: „Tyto prestižní soutěže s nádechem

dobrodružství, které chceme i nadále rozvíjet, předvádějí naše know-how i naše dovednosti. Účast na šampionátech nás vede ke zvýšení technických nároků 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 pochází z výzkumu prováděného za účelem zlepšení komfortu a tím i výkonu pilotů v jakémkoli terénu. Pokud se někteří ptají, jak Citroën zvládá nabízet během celého století tak pohodlné vozy, zde je odpověď.

B2 „ZLATÝ SKARABEUS“



1922

ANDRÉ CITROËN, KTERÝ SE PROSLAVIL JAKO MUŽ ČINU A REKLAMNÍ GÉNIUS, USPOŘÁDÁ V ROCE 1922 VÝJIMEČNOU EXPEDICI, V NÍŽ PŘEDSTAVÍ SVŮJ DVOJNÁSOBNÝ TALENT.

Vysílá polopásové vozidlo Citroën B2 10 HP model K1, aby překonalo Saharu, kterou do té doby žádný motorový vůz nezdolal. Tímto činem demonstruje světu spolehlivost automobilů Citroën. Vedoucí vůz přezdívaný Zlatý skarabeus, spolu s dalšími čtyřmi vozy stejného typu, úspěšně absolvuje výpravu z města Touggourt (alžírská oáza v severní Sahare) do Timbaktu (v tehdejším Francouzském Súdánu, dnešním Mali), která se koná od 17. prosince 1922 do 7. ledna 1923. Tým složený z pouhých deseti mužů vede průmyslník George-Marie Haardt, který v té době zastává pozici generálního ředitele společnosti Citroën, spolu se svým asistentem Louisem Audouin-Dubreuilem, bývalým důstojníkem rekrutovaným z armády přímo Andréem Citroënem. Oba dobrodruzi společně následně vedou Černou výpravu napříč africkým kontinentem v roce 1924 a Žlutou výpravu z Bejrútu do Pekingu v roce 1931.



1.
přejezd Sahary
v motorovém vozidle

21 dní
jízdy přes Saharu, zatímco
velbloudím karavanám
cesta trvá šest měsíců

15
etap

5
polopásových vozů
Citroën B2 10 HP typu K1

3 500 km
vzdálenost

REKORDMANKA „MALÁ ROSALIE“



132
mezinárodních časových
rekordů

59
mezinárodních rekordů
na ujetou vzdálenost

3
milióny 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



1933

JEŠTĚ NEŽ SE OTEVŘOU BRÁNY PODZIMNÍHO AUTOSALONU V ROCE 1932, SPOLEČNOST CITROËN PŘEDSTAVÍ SVŮJ POSLEDNÍ PŘÍRŮSTEK, KTERÝ SE NABÍZÍ VE TŘECH VERZÍCH – 8, 10 A 15CV. ROSALII ČEKÁ VÝJIMEČNÁ KARIÉRA.

Výrobce olejů Yacco si rok před jejím uvedením opatřil vůz C6, u kterého odlehčil a upravil karoserii pro lepší aerodynamiku. S cílem prokázat spolehlivost svých výrobků a stát se partnerem společnosti Citroën vypouští upravený vůz na závodní okruh l'Autodrome de Linas-Montlhéry, kde ujede neuvěřitelných 25 000 km za méně než deset dní! Následující rok zvládne další z vozů Citroën (tentokrát jde o model C6 G) za 40 dní rekordních 100 000 km. Tento sériový vůz piloty přezdívaný Rosalie láme jeden rekord za druhým. Obdivuhodné výkony zaujmou Andrého Citroëna natolik, že se v roce 1933 rozhodne spustit testování vlastního vozu s původním podvozkem C6 a „plovoucím“ motorem. Dne 15. března sjela jednomístná Malá Rosalie z výrobní linky továrny v Javel, aby se v Montlhéry zastavila až o 134 dní později s nájezdem 300 000 kilometrů na tachometru a průměrnou rychlostí 93 km/h. „Rekordmanka Malá Rosalie“ si svou přezdívku zcela jistě zaslouží.

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA LIFESTYLE.CITROEN.COM

DS 21 NA RALLYE MAROKO



1969

NEZPOCHYBNITELNÁ LEGENDA
V PODOBĚ AUTOMOBILU DS BUDE VYNIKAT
NA VŠECH TYPECH KOMUNIKACÍ, VČETNĚ
TĚCH NEJMÉNĚ OBVYKLÝCH PO DOBU
TÉMĚŘ DVACETI LET.

o 53 cm
kratší než standardní
typ DS 21

o 400 kg
lehčí

Krátce po svém uvedení do provozu v roce 1955 začíná v tomto výkonném a snadno ovladatelném voze závodit několik profesionálních i amatérských jezdců. Tímto způsobem se model ID 19 v roce 1959 zúčastní Rallye Monte Carlo, kterou vyhrává. René Cotton, nejprve v čele vlastního týmu a později jako šéf nově vzniklého závodního týmu Citroën (první sportovní tým vytvořený v rámci značky), ho nasazuje například na Rallye Safari v roce 1965. V roce 1969 vyhrává zkrácená DS 21 pilotovaná Robertem „Bobem“ Neyretem velmi náročnou Rallye Maroko dlouhou 4 180 kilometrů. Ze 78 přihlášených vozů dokončilo závod pouze 7, z toho 5 vozů Citroën. Tento úspěch v podobě absolutního prvenství zopakuje vůz se stejným řidičem i v následujícím roce.

SM NA RALLYE MAROKO



1971

CITROËN SM, KTERÝ JE POPRVÉ UVEDEN
NA ŽENEVSKÉM AUTOSALONU V ROCE
1970 A PŘEDSTAVUJE SKVĚLOU
KOMBINACI LUXUSNÍHO SEDANU
A SPORTOVNÍHO GT, SE TĚŠÍ
OBROVSKÉMU ÚSPĚCHU.

1 450 kg
pohotovostní hmotnost

220 km/h
nejvyšší rychlost

12 920
sériových vozů



Společnost Citroën, která chce, aby navázal na úspěšného předchůdce, se v příštím roce zaváže přihlásit jeden vůz velmi podobný sériovému SM do obtížné Rallye Maroko. „SM, první start, první vítězství“ hlásá výstižně rozsáhlá reklamní kampaň uspořádaná těsně po závodu. V následujících měsících bude SM znovu čelit zatěžkávacím zkouškám na závodní dráze, zejména v závodu 24 hodin Spa-Francorchamps, jeho hmotnost ho však znevýhodňuje ve srovnání s konkurenty a automobil nedosahuje uspokojivých výsledků. V roce 1972 je Citroën SM v americkém časopise Motor Trend oceněn titulem Auto roku. Aerodynamické linie pocházejí z dílny Roberta Oprona, vůz je navíc vybaven motorem V6 Maserati a řízením DIRAVI s proměnlivým účinkem. Volant, který je možné ovládat „jedním prstem“, se sám následně vrací do přímého směru. Flexibilita řízení se mění v závislosti na rychlosti automobilu. Bezpečnost je optimální a jízda komfortnější.

2CV RAID AFRIKA



Mnoho mladých lidí se vydává do vzdálených míst za volantem vozu, který naplňuje veškeré jejich představy o svobodě. Rozmanitost destinací je vskutku obdivuhodná, což zaujme společnost Citroën natolik, že zorganizuje v průběhu měsíce srpna 1970 první vytrvalostní jízdu, tedy raid Paříž-Kábul-Paříž. Raid je otevřený všem majitelům 2CV, Dyane nebo Méhari. Následující rok se raid opakuje ve stejném duchu v červenci 1971 v podobě maratónu Paříž-Persepolis-Paříž. Raid putuje i do Argentiny, která v roce 1972 hostí velký závod vozů 2CV. Ale teprve až Raid Afrika s vozy 2CV v roce 1973 se stává dobrodružstvím v pravém slova smyslu. Cílem jízdy je odstartovat z Abidžanu (Pobřeží slonoviny), projet poušť Ténéré do Tunisu přes Ouagadougou, Niamey a Tamanrasset a zvládnout dorazit do Marseille v časovém horizontu pouze o něco málo delším než měsíc. Trať je dlouhá 8 000 km a účastníci se musí přizpůsobit extrémním podmínkám. Na vypsaných 50 dvoučlenných posádek obdrží organizátor v rekordním čase téměř 5 000 přihlášek. Příjezd v časovém limitu zvládnou všichni bez úhony a 2CV dokazuje světu, že se nezalekne žádné výzvy, dokonce ani té nejextrémnější.

1973

NA ZAČÁTKU SEDMDESÁTÝCH LET VZBUZUJE CITROËN 2CV TOUHU PO DOBRODRUŽSTVÍ.

60

vozů 2CV, z nichž je 10 asistenčních

100

mladých řidičů ve věku 18 až 30 let, z nichž je pouze 8 žen

3

rozbité motory

3

vyměněné převodovky



ZX RALLYE RAID

205 km/h
nejvyšší rychlost

4,38 m
délka

1350 kg
pohotovostní hmotnost

5
po sobě jdoucích titulů
v mistrovstvích světa
v letech 1993 až 1997
(Pohár konstruktérů
i jezdců)

1990

PŘESNĚ ŠEDESÁT LET PO SLAVNÉ ŽLUTÉ VÝPRAVĚ REALIZOVANÉ S POLOPÁSOVÝMI VOZY PŘIHLAŠUJE CITROËN V ROCE 1992 SVŮJ ZX RALLYE RAID NA PRVNÍ VYTRVALOSTNÍ RALLYE PAŘÍŽ-MOSKVA-PEKING.



Na palubě tohoto fenomenálního vozu s pohonem všech čtyř kol a šestistupňovou manuální převodovkou si Pierre Lartigue a Michel Périn zopakují své dosavadní úspěchy v podobě prvenství v závodech na vzdálenost 16 054 kilometrů se 7 355 km časových zkoušek. Citroën opakuje sérii vítězství v šampionátech vytrvalostních rallye a obstojí před konkurencí v této zatěžkávací zkoušce, která je známa svou obtížností. Model ZX Rallye Raid sbírá od počátku své existence jeden titul za druhým a ve svém prvním závodě Baja Aragón v roce 1990 obsazuje první dvě místa. V následujícím roce je pak zahájena sériová výroba modelu ZX. Posádka závodního speciálu v obsazení Ari Vatanen a Bruno Berglund dojde na prvním místě, Jacky Ickx a Christian Tarin se umístují druzí v pořadí. Tím začíná dlouhá série prvenství, která vytvoří věhlasnou pověst Citroënu ve vytrvalostních závodech rallye. Duo Lartigue-Périn dosáhne řady navazujících vítězství, zejména pak na slavné rallye Paříž-Dakar ve třech po sobě jdoucích letech 1994, 1995 a 1996. Hned od počátku pořádání Mistrovství světa FIA ve vytrvalostních maratonech v roce 1993 získává ZX Rallye Raid pět po sobě jdoucích titulů v Poháru konstruktérů.



XSARA KIT CAR

1998

IHNEDE PO SKONČENÍ VÝROBY ZX RALLYE RAID NÁSLEDOVANÉ UKONČENÍM SÉRIOVÉ VÝROBY ZX PŘEDSTAVUJE CITROËN NOVÝ MODEL XSARA A DIVIZE CITROËN RACING VEDENÁ GUY FRÉQUELINEM PŘICHÁZÍ S NÁVRHEM ÚŽASNÉHO VELMI VÝKONNÉHO A ZÁROVEŇ LEHKÉHO VOZU.

200 km/h
nejvyšší rychlost

4,16 m
délka

960 kg
pohotovostní hmotnost

6
stupňová převodovka

5,5 s
zrychlení z 0 na 100 km/h



Xsara Kit Car – nový vůz a nová vítězství! Za jeho volantem vyhrává v letech 1998 a 1999 Philippe Bugalski francouzský šampionát v rallye. Zazáří také v závodech WRC, když vyhrává rallye v Katalánsku a na Korsice. Regulativy však vyžadují stažení tohoto výjimečného závodního speciálu a štafetu WRC přebírá model X4 T4 Xsara. Tento vůz zaznamená během své šestileté kariéry 32 vítězství v rallye. Řídit ho bude mladý Sébastien Loeb, navigovaný Danielelem Elenou. Posádka, která začíná psát legendární historii Citroënu na mistrovstvích světa v rallye...

C4 WRC

2007

TŘI TITULY MISTRA SVĚTA V POHÁRU KONSTRUKTÉRŮ, ČTYŘI TITULY MISTRA SVĚTA V POHÁRU JEZDCŮ A ČTYŘI TITULY MISTRA SVĚTA V POHÁRU SPOLUJEZDCŮ.

36

vítězství v mistrovství světa v rallye

200 km/h
nejvyšší rychlost

4,27 m
délka

1,80 m
šířka

1 230 kg
pohotovostní hmotnost



Vše v pouhých čtyřech sezónách! V letech 2007 až 2010 vůz C4 WRC, inspirovaný sériovým kupé Citroën C4, doslova rozmetl konkurenci na mistrovstvích světa v rallye a jeho výsledky byly ještě lepší než u předchozího speciálu Xsara WRC. Vybavený dvoulitrovým čtyřválcovým motorem přepínaným turbodmychadlem z dílny továrního týmu Citroën Racing vedeného šéfem Guy Fréquelinem, má pohon všech kol a je vybaven šestistupňovou sekvenční převodovkou. Takový výkon si zaslouží být doplněn výjimečnou bezpečnostní výbavou, což zcela odůvodní jeho víceprvkový bezpečnostní rám překračující kritéria požadovaná Mezinárodní automobilovou federací (FIA). Za volantem získá posádka ve složení Sébastien Loeb a Daniel Elena většinu ze svých mnoha vítězství a vytvoří opravdovou legendární sbírku zlatých věnců.



C-ELYSÉE WTCC

250 km/h
nejvyšší rychlost

4,57 m
délka

1,95 m
šířka

1 100 kg
pohotovostní hmotnost



2013

S OBROVSKÝMI ZKUŠENOSTMI
A NESČETNÝMI ÚSPĚCHY VE SVĚTOVÉM
ŠAMPIONÁTU RALLYE STEJNĚ JAKO
VE VĚTŠINĚ VYTRVALOSTNÍCH
SVĚTOVÝCH ZÁVODŮ ÚTOČÍ CITROËN
NA ZCELA NOVOU DISCIPLínu.

Pro Mistrovství světa cestovních vozů (WTCC) připravuje tým Citroën Racing speciální model C-Ellysée s motorem o výkonu 380 k, šestistupňovou sekvenční převodovkou a 18" koly. Ihned po svém zrodu pokračuje tento speciál v sérii vítězství a umožňuje značce vyhrát tři roky po sobě titul mistra světa v Poháru konstruktérů v letech 2014 až 2016. K tomu se přidávají první tři místa mistrovství světa Poháru jezdců, jež získávají José Maria López, Sébastien Loeb a Yvan Muller v roce 2014 a 2015. C-Ellysée, mírně upravený pro svou poslední sezónu, především přidáním nastavitelného zadního křídla, umožňuje José Maria Lópezovi ještě před oficiálním odstoupením od soutěže získat titul mistra světa v Poháru jezdců v roce 2016.

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA LIFESTYLE.CITROEN.COM

C3 WRC

4,13 m
délka

1,88 m
šířka

1 190 kg
pohotovostní hmotnost

237 k
nejvyšší výkon



2017

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.

Inspirován sériovou C3, je vybaven několika specifiky, včetně motoru 1.6 turbo s přímým vstřikováním o výkonu 380 k, přidí prodlouženou o 55 mm, protaženým a zapuštěným zadním spoilerem pro lepší aerodynamiku a hmotností 1 190 kg. Zároveň si však zachovává všestrannost nového modelu C3, zejména se svým dvouúrovňovým světelným podpisem a dvoubarevnou střechou. Pouhých dvacet let po vzniku speciálů WRC (World Rallye Cars) Citroën opět zvedá hrozenou rukavici s ambicí stát se absolutní světovou závodní špičkou.

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA LIFESTYLE.CITROEN.COM



REPORTÁŽ. NEJVĚŠÍ SVĚTOVÁ
SBÍRKA VOZŮ CITROËN SE
NACHÁZÍ V AULNAY-SOUS-BOIS,
PÁR KILOMETRŮ OD PAŘÍŽE.
RŮZNÉ TYPY AUTOMOBILŮ,
MODELY ČI VÝJIMEČNÉ
DOKUMENTY PODÁVAJÍ
SVĚDECTVÍ O MINULOSTI
I SOUČASNOSTI ZNAČKY, KTERÁ
VZBUZUJE SILNĚJŠÍ VÁŠEŇ NEŽ
KTERÁKOLI JINÁ.

sériové vozy, sportovní speciály, koncepční
i užitkové vozy, stejně jako modely, velké
množství dokumentů a zajímavých předmětů
a v neposlední řadě vrtulník.
„Tady je všechno originál Citroën, dokonce
i sloupky, které drží řetězy ohraničující uličky,
jsou dovezené z továrny v Clichy,“ říká
Yannick Billy, hlavní mechanik depozitáře
Citroën, jenž zaštiťuje sbírku Citroën od roku
1977. „Účelem tohoto místa je udržovat
sbírku, ale rovněž prezentovat dědictví značky
široké veřejnosti a propagovat je, a také
uspokojovat potřeby sběratelů,“ říká Eric
Leton, šéf depozitáře Citroën. Každoročně

sem přijde šest až sedm tisíc návštěvníků
všech věkových kategorií. „Připravujeme
také vozy pro natáčení a speciální události,“
dodává Yannick Billy, jehož pozornosti neujde
žádný nedovřený kufr, tenká šmouha
na kapotě či nesouměrně zastavené stěrače.

Úhledně vyrovnané a naleštěné vozy
v perfektním stavu doslova uhranou každého
nově příchozího. A nemusí to být skalní
průznivec Citroënu nebo vášnivý milovník aut.
Touha posadit se za volant a projet se
je neodolatelná. „Musíte rozlišovat mezi těmi,
které zvládnou jet samy, a těmi, které

100 LET DĚDICTVÍ

„Toto není muzeum. Toto je soukromá
sbírka,“ upozorňuje návštěvníky malý,
viditelně umístěný nápis ještě dřív než
se jim vůbec naskytne pohled na první vůz.
To, co se před námi následně objeví, je spíš
sbírka kuriozit, než klasická výstava. Ihned
cítime, že vše bude naprosto výjimečné.
Dokonce i slavné a notoricky známé vozy nás
překvapí. A samo místo má zvláštní
atmosféru. Příjezdem po bulváru Andrého
Citroëna se dostanete ke slavnému depozitu
Citroën, který se nachází v samé blízkosti
výrobních hal společnosti. Velká kovová hala
o rozloze 6 500 m² skrývá od roku 2001
největší sbírku vozů Citroën na světě.
Najdeme zde více než 300 automobilů
od historických po současné, mezi nimiž jsou



musíme převážet,“ usmívá se hlavní
mechanik. „Ale 90 % exponátů je funkčních.
U starších vozů je pouze nutné dotankovat
benzin s malou příměsí aditiv a můžou vyrazit!
Ostatně tenhle 10 HP z roku 1923 jsme
před několika lety zprovoznili, aby se mohl
zúčastnit svatby jednoho z vnuků Andrého
Citroëna. Reálně se depozitář, vytvořený
za účelem ochrany této unikátní sbírky před
znehodnocením či rozebráním, neustále
rozšiřuje. „Často nás lidé kontaktují, aby nám
nabídli auta nebo dokumenty či plakáty,“
říká Eric Leton. „Tolik touží zachovat historii,
že nám pomáhají a často zajišťují dopravu
sami. Tomu se říká láska ke značce!
A my dary nikdy neodmítáme!“
dodává Yannick Billy.



Oba muži chrlí o každém z vozů jeden příběh za druhým. Tam vidíte B10 z roku 1925 s první celokovovou karoserií. Zde je C6 kabriolet z roku 1929, který patřil herci Sachovi Guitrymu. A tady je Rosalie s labutí na kapotě, která byla prvním automobilem vybaveným motorem s plovoucím uložením a rychle se stala symbolem maximálního komfortu. Dále objevujeme různé modely Traction Avant, včetně osmimístné rodinné verze představující

„předválečný ludospace“. Vůz 2CV samozřejmě vzbuzuje minimálně stejnou pozornost jako „automobil století“ DS. Prezidentské vozy, zejména De Gaulle DS, jsou naprosto impozantní. Koncepční vozy, od nejstarších k těm nejmodernějším, jsou zhmotněním výjimečného smyslu pro modernost, například tento projekt L, původně CX, se specifickou maskou. Dodávky připomínají, že značka vždy stála o to přiblížit se běžným lidem, jejich

očekávání a každodenním činností. Zbývá zjistit, co se děje v místech, kam běžní návštěvníci zpravidla nemají přístup. Za oponou pravděpodobně čekají na svůj čas vozy připravené k renovaci. Ale především se za několika kanceláři skrývá skutečná garáž, kde mechanici pracují na starých i nových modelech, spravují motory, vyměňují díly, seřizují dveře a navrací dokonalost těmto originálním pokladům.



LET

AUTOMOBILOVÉHO VIZIONÁŘSTVÍ

OBJEVTE IKONICKÉ VOZY CITROËN NA
CITROENORIGINS.CZ



FRÉDÉRIC DUVERNIER

ZODPOVĚDNÝ ZA KONCEPČNÍ VOZY A PŘÍPRAVNOU FÁZI V DESIGNERSKÉM ODDĚLENÍ CITROËN

Čistě
návrhářský
projev nebo
skutečně
experimentální

přístup? Tváří v tvář koncepčnímu vozu si můžeme klást tuto otázku. „Někdy se stává, že se v rámci přechodu z jedné generace vozů na druhou spleteme, ale obecně jsou naše koncepty dobrým způsobem, jak ukázat veřejnosti směřování budoucího vývoje,“ říká Frédéric Duvernier, který je zodpovědný za koncepční vozy a přípravnou fázi v designerském oddělení Citroën. „Tato vozidla si proto

zaslouží být představena, protože nesou interiérové i exteriérové znaky budoucích vozů.“ Realizace je rychlá. Zhruba za rok od prvních návrhů před sebou máme konečný výsledek, který pomůže při mapování přímých reakcí na prototyp i při schvalování projektu jako celku, nebo jen určité jeho části. Jeden příklad za všechny: CXperience živilo v roce 2016 několik ambicí. Za prvé snahu potvrdit, že se Citroën chtěl vždy prosadit v segmentu velkých luxusních sedanů. Za druhé představit nová komfortní řešení, jako například použití strukturované pěny s vysokou hustotou v sedadlech, kterými jsou dnes vybaveny

sériové vozy SUV Citroën C4 Cactus a nový Citroën C5 Aircross. Ve skutečnosti je od 90. let zvykem, že se ročně vyrobí jeden až dva koncepční vozy, které slouží k ověření budoucích vizí. Dříve Citroën několikrát oslovil externí významné karosářské společnosti, které prostřednictvím konceptů realizovaly své představy, což dokládají studie Karin a Camargue. Nedávno představený koncept z roku 2008 GTbyCitroën by mohl být brán podobně, protože je inspirován videohrou Gran Turismo. Ale jak dodává Frédéric Duvernier, „jeho maska a světlomety mají jasný rukopis, který je součástí DNA značky.“

C10



1956

V ROCE 1953, DVA ROKY PŘED OFICIÁLNÍM UVEDENÍM DS, SE VÝVOJOVÉ ODDĚLENÍ CITROËN V ČELE S INŽENÝREM ANDRÉM LEFÈBVREM POUŠTÍ DO AMBICIÓZNÍHO PROJEKTU NAZVANÉHO PROTOTYP C.



Cílem je využít poznatky z letectví a navrhnout automobil s lepšími jízdními vlastnostmi, který bude poháněn motorem z 2CV, ale bude kompaktnější a lehčí. C10 – poslední a nejslibnější koncept, který je vyvinut v rámci tohoto programu, spatří světlo světa v roce 1956. Lehká hliníková karoserie ve tvaru kapky s integrovanými světlomety se vyznačuje dokonalou aerodynamikou. Hmotnost je pouhých 382 kg s velkou částí zatížení působící vpředu, zadní náprava je užší než přední a široká boční okna předznamenávají styl dnešních minivanů. Všechny tyto vlastnosti mu umožňují dosáhnout pozoruhodné hodnoty $C_x = 0,258$ a nejvyšší rychlosti 100 km/h s přijatelnou spotřebou. C10 je menší než 2CV, ale přitom snadno přepraví čtyři pasažéry i s jejich zavazadly. Tento prototyp sklízí velký úspěch, avšak k sériové výrobě nedochází a je upřednostněn model Ami 6.

4
místa

3,84 m
délka

382 kg
pohotovostní
hmotnost

100 km/h
nejvyšší rychlost



CAMARGUE

1972

TENTO MIMOŘÁDNÝ KONCEPT JE PŘEDSTAVEN NA ŽENEVSKÉM AUTOSALONU V ROCE 1972 A VYCHÁZÍ Z MODELU GS, JEHOŽ VÝROBA ZAPOČALA DVA ROKY PŘEDTÍM.



Koncept Camargue ze sbírky ASI-Bertone.

4,12 m
délka

1,68 m
šířka

1,15 m
výška



Camargue od něj přebírá mnoho technických vlastností včetně motoru, řízení a osvědčeného hydropneumatického odpružení. Naopak design představuje skutečný zlom v porovnání se všemi předchozími modely. A je k tomu dobrý důvod! Jedná se o první spolupráci mezi společností Citroën a významným italským karosářským studiem Bertone. Slavný karosář okamžitě vtiskne automobilu svůj rukopis v podobě prosklené zadní části vozu, panoramatického čelního skla a elegantní štíhlé karoserie. Celek působí na první pohled sportovním dojmem. Světlomety, které jsou na svou dobu velmi moderní, předznamenávají budoucí model BX. I přestože se Camargue nedočká sériové výroby, představuje první krok úspěšného spojení společností Bertone a Citroën a stává se inspirací pro model BX, ale rovněž XM, ZX a Xantia. Camargue je součástí sbírky ASI-Bertone.

KARIN

1980

JEN NĚKOLIK TÝDNŮ PO SVÉM JMENOVÁNÍ PŘEDSTAVUJE NOVÝ ŠÉFDESIGNER TREVOR FIORE NA PAŘÍŽSKÉM AUTOSALONU V ROCE 1980 NOVÝ KONCEPT KARIN.

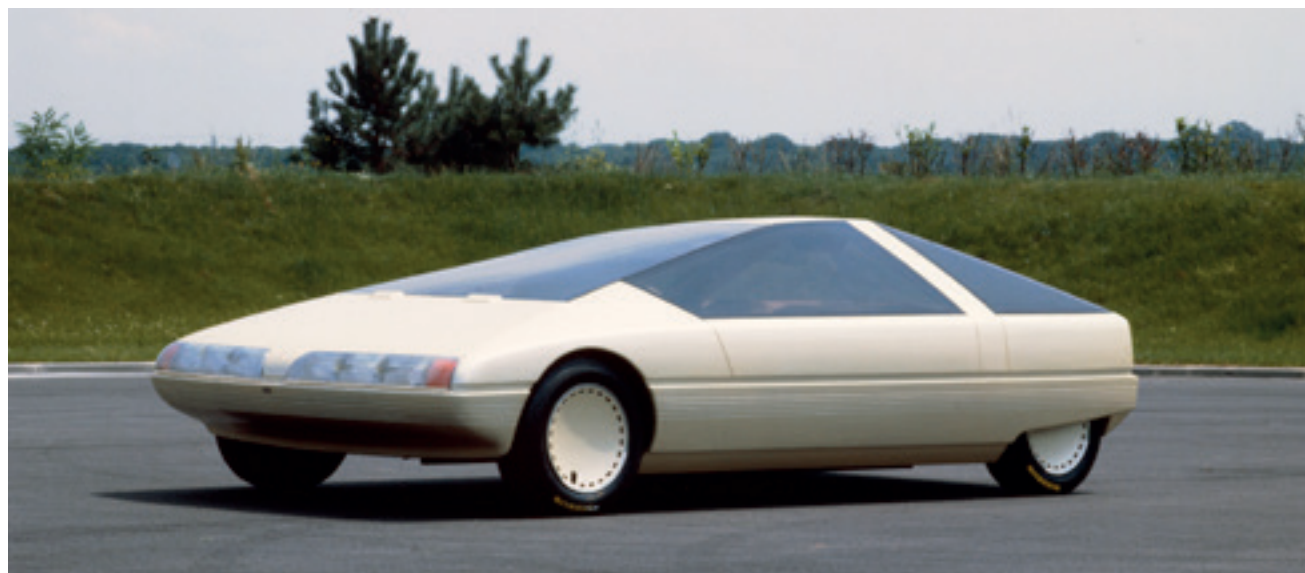


3
místa

3,70 m
délka

1,90 m
šířka

1,08 m
výška



Jeho hlavními charakteristikami jsou překvapivý pyramidový tvar a interiér, který je uzpůsoben pro pohodlnou přepravu tří osob. Místo řidiče je umístěno ve středu a mírně přesunuto před obě boční sedadla. Hlavní ovládací prvky jsou v těsné blízkosti nastavitelného volantu, který se podobá spíše volantům z videoher. Originální palubní počítač podává řidiči potřebné informace. Zvenějšku vzdávají světlomety jasně hold modelu SM, který byl vyráběn před deseti lety. Karin předurčuje svým osobitým způsobem ostré tvary budoucího BX navrženého společností Bertone a je plně funkční díky čtyřválcovému motoru a hydropneumatickému odpružení.

ACTIVA 1

1988

KONCEPČNÍ VŮZ ACTIVA 1 UVEDENÝ NA MEZINÁRODNÍM AUTOSALONU V PAŘÍŽI NA PODZIM ROKU 1988 JE DOSLOVA NABITÝ INOVACEMI.

4,75 m
délka

1,90 m
šířka

1,27 m
výška

220 km/h
nejvyšší rychlost



Tento nízký sedan představuje nové technologické prvky pro větší potěšení z jízdy a vylepšenou aerodynamiku. Značka kladě stále větší důraz na elektroniku: 3 jednotky ovládají hydropneumatické odpružení, řízení a brzdy. Mezi další novinky se řadí zadní dveře s otvíráním proti směru jízdy, které lze dálkově ovládat, pohon čtyř kol a systém ABS. Uvnitř překvapí head-up displej a další obrazovky poskytující užitečné informace o jízdě. Activa 1 nebude nikdy vyráběn v sérii, avšak jeho atraktivita má více aspektů. Tento koncept je velkou inspirací zejména v oblasti technologických inovací, s několika konkrétními úpravami je řada z nich následně použita v sériově vyráběných modelech XM a Xantia.

XANAË

1994

ZŘÍDKAKDY JE KONCEPČNÍ VŮZ NATOLIK VIZIONÁŘSKÝ JAKO XANAË. S JEHO UVEDENÍM NA PAŘÍŽSKÉM AUTOSALONU V ROCE 1994 PŘEBÍRÁ HLAVNÍ ÚLOHU KOMFORT ŘIDIČE A SPOLUCESTUJÍCÍCH.



5
míst

4,23 m
délka

1,85 m
šířka

Toto kompaktní MPV, první svého druhu, se prezentuje především přirozeným rozšířením kabiny díky proti sobě otevíratelným dveřím bez středového sloupku, dvěma otočným předním sedadly a zadnímu sedadlu uprostřed se sklopným opěradlem, které je možno přeměnit na stolek. Hlavní principy variability jsou nastaveny. Další výhodou je zvýšená prosvětlenost interiéru, který těží z velkých prosklených ploch, přičemž čelní sklo plynule přechází v panoramatickou střechu. V neposlední řadě jsou veškeré asistenční systémy řízení snadno přístupné díky dvěma LCD obrazovkám umístěným na ergonomické palubní desce. Díky pohonné jednotce, kterou si vypůjčila od Xantie, nic nebrání tomu, aby se tento realistický prototyp stal sériovým vozidlem. Ale tým společnosti Citroën nadále pracuje na vylepšeních a v roce 1998 uvádí Xsara Picasso, který se začne úspěšně prodávat následující rok.

OSMOSE

2000

EMPATIE BYLA PRO CITROËN ODJAKŽIVA DŮLEŽITÁ, A PROTO NABÍZÍ V ROCE 2000 NA AUTOSALONU V PAŘÍŽI FUTURISTICKÝ PROTOTYP, KTERÝ SI DÁVÁ ZA ÚKOL NAVRHNOUT NOVOU FORMU VZTAHU MEZI MOTORISTY A CHODCI.



3
dveře

5
míst

3,35 m
délka

1,75 m
šířka

1,70 m
výška

Projekt se nezabývá pouze představením koncepčního vozu, ale také odpovědnějším používáním automobilů pro sdílenou mobilitu. Před jízdou řidič zobrazí svou dostupnost a cíl cesty na bočním panelu. Díky tomu může svézt kolemjdoucí na své trase. Dostupné trasy je možné vyhledat na mobilním telefonu podporujícím WAP. Koncept Osmose nabízí tři přední sedadla přístupná posuvnými dveřmi, přičemž řidič sedí ve středu a jeho místo je předsunuté oproti bočním sedadlům. V zadní části umožňují posuvné zadní dveře přístup k dvousedadlové lavici, na které lidé sedí zády ke směru jízdy. Jeho krychlový tvar překvapuje výškou a podobou přední a zadní části. Osmose je vybavený audio a video systémem, předním airbagem pro chodce a hybridním pohonem označeným ZEV (Zero Emission Vehicle) pro provoz s nulovými emisemi.

C-MÉTISSE

4

místa

4,74 m

délka

1,24 m

výška

250 km/h

nejvyšší rychlost

2006

PROČ STAVĚT PROTI SOBĚ RESPEKT K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ A VYSOKÝ VÝKON VOZU? CITROËN BEZ VÁHÁNÍ ODPOVÍDÁ KONCEPTEM C-MÉTISSE, KTERÝ JE PŘEDSTAVEN V ŘÍJNU 2006.



Aerodynamika hodná závodního speciálu a propracovaný design zvýrazněný ohnivě červeným lakem, čisté linie karoserie, logo implementované do masky, dlouhá kapota a konkávní zadní okno. Dveře s absencí B sloupku se zvedají proti sobě a odhalují luxusní prosvětlenou kabinu a ušlechtilost použitých materiálů. Další inovace odhalí hybridní pohonný systém C-Métisse: vpředu uložený šestiválcový turbodiesel o výkonu 208 k je kombinován se dvěma elektromotory 20 k umístěnými na zadní nápravě. Výsledkem je maximální rychlost 250 km/h při příznivé spotřebě a nízké hladině emisí!

GT_{BY}CITROËN



2008

S KONCEPČNÍM VOZEM GT_{BY}CITROËN ZNAČKA ORIGINALNÍM ZPŮSOBEM BOURÁ HRANICI MEZI VIRTUÁLNÍM SVĚTEM A REALITOU.



V návaznosti na své partnerství s tvůrcem proslulé videohry Gran Turismo 5, tento automobil doslova vystupuje z obrazovky a odhaluje špičkové technologie v plném rozsahu. Jeho elegantní štíhlá silueta a zároveň robustnost v kombinaci s perleťovým lakem karoserie ho bez váhání začleňují do světa automobilových závodů. Široké přírůdky vzduchu, přední světlomety s modrými LED diodami, karbonová zpětná zrcátka, hodně prodloužená a zašpičatělá zadní část a dveře s otevíráním po vzoru racích křídel navozující pocit věčného pohybu. V kabině uchvátí kombinace prvků s měděným vzhledem v kombinaci s tmavým koženým čalouněním sedadel. Aby se řidič mohl plně věnovat řízení, je vůz vybaven head-up displejem. Design a konstrukce tohoto mimořádného supersportovního automobilu mu přinesly cenu za nejlepší koncepční vůz Louis Vuitton Classic Concept Award 2008.

2

místa

4,96 m

délka

2,08 m

šířka

330 km/h

nejvyšší rychlost

3 s

zrychlení

z 0 na 100 km/h



>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA LIFESTYLE.CITROEN.COM

TUBIK

2011

RYCHLÉ OHLÉDNUTÍ ZA TUB (TRACTION UTILITAIRE BASSE) PŘEDSTAVENÝM V ROCE 1939, KTERÝ SE STAL INSPIRACÍ PRO VŠECHNY UŽITKOVÉ VOZY, ODHALUJE PŮVOD JMÉNA A VZHLEDU KONCEPČNÍHO VOZU TUBIK. TEN SE POPRVÉ UKÁŽE VEŘEJNOSTI NA AUTOSALONU VE FRANKFURTU V ZÁŘÍ 2011.



Jménem však odkaz na minulost končí. Tubik představuje velký inteligentní minivan, který dává cestování nový rozměr. Sofistikovanost a pohodlí jsou jednoznačně hlavními principy tohoto prototypu. Jeho stříbrošedá barva chytře skrývá velké boční okno po pravé straně, které se otevírá vcelku a umožňuje přístup ke třem řadám otočných sedadel plně variabilních podle potřeby. Dveře po levé straně jsou určeny výlučně řidiči, jsou otevíratelné nahoru a umožňují přístup k ultra-technologickému místu řidiče, tzv. „cyklotronu“ sestávajícímu ze sedadla, pedálů a volantu, v jehož středu se nachází obrazovka s navigací. Druhá obrazovka přenáší záznam z parkovacích kamer.



9
míst

4,80 m
délka

2,08 m
šířka

2,05 m
výška

>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA LIFESTYLE.CITROEN.COM

CXPERIENCE

2016

OD SVÉHO ZALOŽENÍ SE ZNAČKA CITROËN VŽDY VYZNAČOVALA SVOU SCHOPNOSTÍ NEUSTÁLE REINTERPRETOVAT PRINCIPY LUXUSNÍHO SEDANU.



Nejnovější důkaz těchto dovedností pochází z roku 2016 v podobě nejaktuálnějšího konceptu CXperience. Tento velký nízký sedan s horizontálními liniemi doslova ztělesňuje slogan „Be Different, Feel Good“ (odliš se a užij si to) a evokuje svou vnitřní sílu. Podstata programu Citroën Advanced Comfort, který v sobě snoubí prostornost, světelný komfort, ergonomii a konektivitu, je zde představena v praxi. Elegantní obepínající sedadla s tvarovou pamětí, jednoramenný volant, palubní deska a opěradla v provedení světlý ořech, příjemné interiérové osvětlení, osvěžovač vzduchu, 19" dotykový displej, nová aplikace „Share with U“ pro sdílení souborů mezi cestujícími, plug-in hybridní hnací ústrojí... CXperience nabízí koncentraci inovací pro dokonalý zážitek z jízdy.

4,85 m
délka

1,37 m
výška

2 m
šířka



>> MODEL VOZU JE MOŽNÉ OBJEDNAT NA LIFESTYLE.CITROEN.COM

„LIDI ODJAKŽIVA PŘITAHUJE DNA SPOLEČNOSTI CITROËN“



Setkání s předsedou sdružení Amicale Citroën & DS France Alainem Thuretem. Tato organizace vznikla v roce 1983 a sdružuje všechny francouzské fankluby vozů Citroën.

Jaké je poslání sdružení Amicale Citroën & DS ve Francii?

Důvodem naší existence je spojit francouzské kluby Citroën a podporovat je. Dnes sdružujeme asi 200 klubů, což představuje více než 10 000 členů a 35 000 až 40 000 vozidel. Kluby, které sdružujeme, mají rozmanitou členskou základnu od tří členů u těch nejmenších až po pět tisíc. Jsme prostředníkem mezi společností Citroën-DS a kluby samotnými.

Co to konkrétně znamená?

Účastníme se různých autosalonů a organizujeme početné výstavy. Prostřednictvím sběratelských akcí apelujeme na společnost Citroën-DS, aby zapůjčovala historická vozidla na rozmanité události a tím rovněž pomáháme ctít dědictví Citroën.

Citroën letos oslavuje sté výročí. Je to pro vás inspirující?

Podle mého názoru je Citroën jediná značka, která byla schopna nabídnout špičkové avantgardní technologie, inovace, někdy i naprosto bláznivé, vždy aktuální a často kopírované. Nikdy nezapomínejme, že André Citroën byl velký vizionář, ať už v oblasti automobilového průmyslu, hraček či reklamy. Jestliže dnes všechny naše kluby fungují na stejné bázi jako rodina, je to právě proto, že Citroën je jediná značka, která je schopna se spojit tímto způsobem.

Ale jak to vysvětlíte?

Myslím, že podstata je v průkopnické práci Andrého Citroëna v oblasti inovací, technologií, mezi prvními vyráběl sériové automobily, plovoucí motory, vozy s pohonem předních kol, hydrauliku... To vše vyvolalo nadšení. Anž bychom byli sektářští, vidíme, že tato vášně a takové spojení klubů u jiných značek neexistuje. Příčinou je DNA společnosti Citroën a ta bude vždycky fungovat.



Citroën Lifestyle Shop

MINIATURY, HODINKY, MÓDA PRO DĚTI I PRO DOSPĚLÉ, HRAČKY, ZAVAZADLA, HIGH-TECH A MNOHO DALŠÍCH PRODUKTŮ V BARVÁCH CITROËNU ČEKÁ JEN NA VÁS.



>> OBJEVTE OBCHOD CITROËN LIFESTYLE

Použité fotografie: ASI-Bertone Collection, Bernard Asset, Citroën Racing, Dingo, DPPI, Éric Durand, M. Guyot, Tom Kan, André Lavadinho, Renaud LeBlanc, Patrick Legros, Jean-Brice Lemal, Roger Régis, Bernard Rouffignac, www.citroenorigins.cz/cs

AUTOMOBILES CITROËN – RCS Paris 642 050 199. Informace o modelech a jejich parametrech odpovídají jejich definici v době tisku tohoto dokumentu; nemohou být považovány za smluvně závazné. Citroën si vyhrazuje právo bez předchozího upozornění měnit charakteristiky představených modelů, aniž by byl povinen aktualizovat tento dokument. Další informace získáte na www.citroen.cz.



INSPIRED
BY YOU



tsk: 3/2019 - C Automobile Import s.r.o.