

Nestranný a nezávislý měsíčník všech autorů a čtenářů zaměřený na historii motorismu

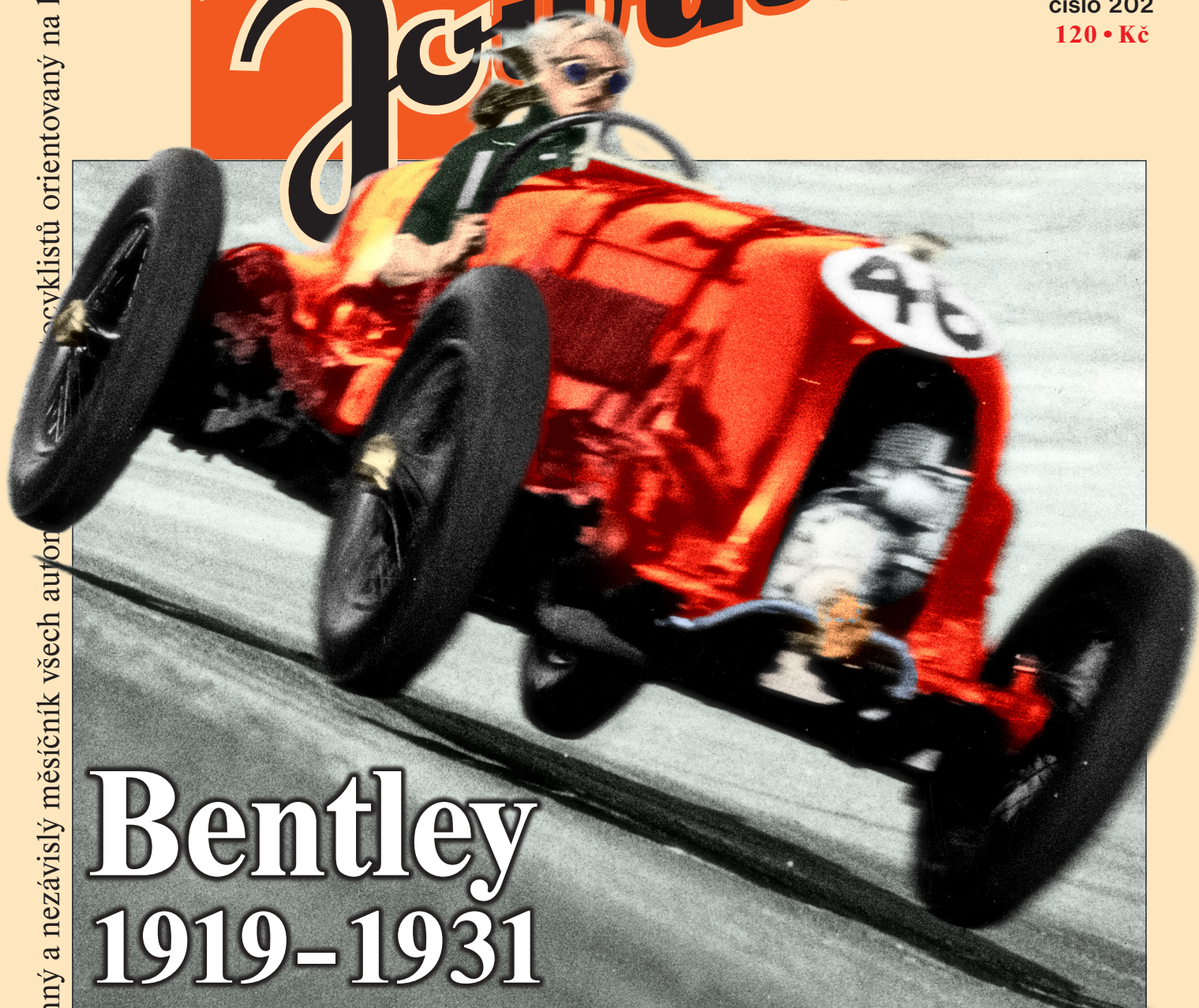
Motor Journal

2

Únor
2019

Ročník XIX.
číslo 202

120 • Kč



Bentley 1919-1931



L & K, typ BZ



Mercedes-Benz G



Erwin Tragatsch



Vlevo limuzína Citroën 15-Six H s karoserií Franay, vpravo faeton od Chaprona

Prezidentské citroěny

Automobilka Citroën letos slaví sté narozeniny. Připomeňme si její nejprestižnější výrobky, automobily určené pro francouzské prezidenty.

Franay a Chapron

První na zakázku stavěný reprezentační automobil s dvojitým šípem ve znaku si v roce 1954, na počátku svého funkčního období, objednal prezident René Coty (1882–1962). Tvary klasicky strížené limuzíny se šesti bočními okny navrhl designér Philippe Charbonneaux (1917–1998), stavbou vozu byla pověřena karosárna Franay, jež sídlila v Levallois-Perret na severozápadním předměstí Paříže.

Základem limuzíny byla zesílená podvozková plošina typu Citroën 15-Six H s rozvorem prodlouženým na 3,27 m a plynokapalinovým odpružením zadních kol. Kapalínou chlazený řadový šestiválec OHV uložený podélně za přední nápravou dával

z objemu 2867 cm³ výkon 77 k (57 kW) a prostřednictvím třístupňové mechanické převodovky poháněl přední kola.

Limuzína dlouhá 5,34 m, široká 1,86 m a vysoká 1,60 m měla čtyřdveřovou karosérii zhotovenou tradiční metodou s dřevěnou kostrou nesoucí panely z ocelového plechu. Zajímavostí je, že při stavbě prestižní limuzíny Citroën použila karosárna Franay řadu dílů ze sériových vozů jiných značek: např. čelní sklo a nárazníky z modelu Ford Facel Comete, zadní okno kabiny z kupé Buick Roadmaster a kliky dveří značky Bentley.

Mezi sedadly pro řidiče a spolujezdce vpředu a vyvýšenými sedadly pro prominentní pasažéry mezi podběhy zadních kol byla uprostřed vozu dvojice vyklápěcích



Malgašský prezident Philibert Tsiranana s limuzínou ve Versailles v říjnu 1960



Citroën 15-Six H s karoserií Franay vystavený na autosalonu v Paříži v roce 1955

sedátek pro doprovod. Ve výbavě prostoru pro cestující nechyběl malý bar s broušenými sklenicemi. Traduje se, že šéf karosárny Franay pan Paoletti zdůraznil, že tento broušený servis na whisky je pozorností podniku, načež prezident Coty odvětil, že whisky nepije a bude jej používat na vodu.

Prezidentská limuzína s karoserií Franay se představila veřejnosti počátkem října 1955 na pařížském autosalonu, po drobných úpravách pak od listopadu sloužila v Elysejském paláci. V parku prezidentských vozů jezdila do listopadu 1968, po prezidentu Cotym ji používal generál Charles de Gaulle (1890–1970), který zemi galského kohouta vedl v letech 1959 až 1969.

René Coty objednal v roce 1955 také otevřený reprezentační faeton, opět na zesíleném a prodlouženém podvozku typu Citroën 15-Six H s hydropneumatickým pérováním zadní nápravy. Karosárna Franay mezitím ukončila činnost, a tak prestižní zakázku získal její soused a konkurent z Levallois, renomovaný karosář Henri Chapron. Stylistický návrh otevřeného vozu vytvořil designér karosárny Carlo Delaisse.

Faeton dokončený v létě 1956 se vyznačoval osobitě stríženou boční linií, výrazně zalomenou směrem dolů na úrovni zadních sedadel. Údajně proto, aby přihlížející lépe viděli na prezidenta a jeho hosta jedoucí uvnitř. Dvoumístné zadní sedadlo se navíc dalo elektrickým servomotorem vysunout až o 120 mm výš, mechanismus ovládal řidič tlačítkem na palubní desce.

Horní část přepážky oddělující řidiče a pobočníka od cestujících vzadu tvořilo spouštěcí okno, dvě sklopná sedátka těsně za přepážkou byla tentokrát umístěna bokem ke směru jízdy.

Zajímavostí je, že okna v zadních dveřích faetonu se stahovala a vytahovala elektricky, ale rozměrnou a těžkou textilní střechu musel řidič natahovat a skládat ručně. Až v roce 1963 byla střecha opatřena elektrickým pohonem.



Otevřený vůz s karoserií Chapron – tentokrát v dešti s nataženou střechou



Německý kancléř Konrád Adenauer a prezident de Gaulle ve faetonu v létě 1960



Faeton a limuzína Citroën 15-Six při návštěvě thajského krále ve Versailles (1960)



Faeton Citroën 15-Six s karoserií Chapron na snímku z konce padesátých let

Faeton byl uveden do provozu počátkem října 1956, první velké vystoupení jej čekalo v dubnu 1957, kdy prezident Coty hostil v Paříži britskou královnu Alžbětu II. Počátkem července 1958 absolvoval otevřený Citroën 15-Six H nezvykle dlouhou trasu, prezident Coty se s ním vydal na slavnostní otevření francouzského pavilonu na světovou výstavu do Bruselu.

Otevřený vůz byl v provozu až do roku 1974, v letech 1959 až 1969 jej používal Charles de Gaulle, jako poslední

v něm jezdil de Gaullův nástupce Georges Pompidou (1911–1974). Ten také unikátní automobil spolu se dvěma dalšími vozy z prezidentského parku nechal před smrtí odprodat svému osobnímu lékaři.

Dodejme také, že od roku 1960 sloužily v Elysejském paláci i dva čtyřdveřové kabriolety Simca Chambord, vozy klasické koncepce s motorem V8 o objemu 2,3 l a výkonu 80 k (59 kW), čtyřstupňovou převodovkou a pohonem zadních kol. Jako jediné narušily v šedesátých letech hegemonii značky Citroën v parku prezidentských vozidel.

Předlouhá DS

Generál de Gaulle si v polovině šedesátých let objednal nový prezidentský automobil s dvojitým šípem ve znaku, jehož základem se měla stát jeho oblíbená „dééska“ s hydro-pneumatickým pérováním a pohonem předních kol. Těch mezitím vystřídal celou řadu, včetně provedení s otvíracím nebo odnímatelným dílem střechy, jež mu umožňovalo vestoje zdravít publikum.

Z řady ideových návrhů si nakonec de Gaulle vybral uzavřenou limuzínu a traduje se, že trval na tom, aby byla delší než vozy amerických prezidentů.



Charles de Gaulle zdraví publikum při návštěvě v Pyrenejích v únoru 1959



Tento prezidentský Citroën DS 19 měl snadno odnímatelný střešní panel kabiny



Unikátní prezidentský Citroën DS 21 s karoserií Chapron širokou 2,13 m (1968)



Palubní deska obložená kůží a dřevem byla osazena čtyřmi přístroji



Georges Pompidou přijel limuzínou DS na zahájení pařížského autosalonu (1970)



Prezidentská „super-déeska“ od Chaprona byla dlouhá rekordních 6,53 m

Konstrukce a tvary nového vozu vznikly ve vývojovém oddělení automobilky Citroën, impozantně působící karoserii navrhli Robert Opron a Henri Dargent. Limuzína svými liniemi – zejména v přední partii – navazovala na typ DS, byla ovšem mnohem větší. Měla rozvor náprav 3,78 m, rozchod kol 1,72 m vpředu a 1,68 m vzadu, do šířky měřila 2,13 m, do výšky 1,66 m a dlouhá byla celých 6,53 m, takže uspokojila výše zmíněný generálův požadavek.

De Gaulle si osobně vyzkoušel dřevěnou maketu prostoru pro cestující, aby se ujistil, že pro svou vysokou postavu bude mít dostatek pohodlí. Maketa byla k tomuto účelu postavena na špacířích v garážích pařížské prefektury a prezidentova manželka Yvonne prý zprvu odmítala se do té směšné věci posadit. Generál jí to energicky nařídil, útechou jí mohlo být, že poté měla rozhodující slovo při výběru barev karoserie, dvou tónů kovově šedé. Nej kvalitnější laky těchto odstínů nechal Henri Chapron

dovézt z Anglie, de Gaulle se to ale nesměl dozvědět.

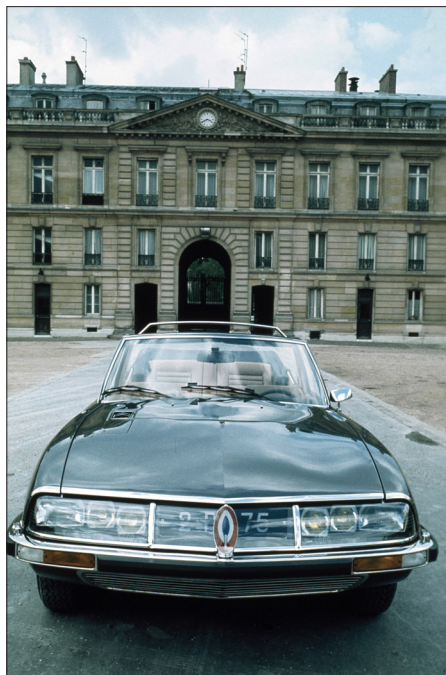
Stavbou vozu byla opět pověřena karosárna Chapron, která v malých počtech na zakázku vyráběla různé luxusní variace na téma DS, od kabrioletů přes kupé až po limuzíny. Všechny povrchové panely karoserie byly z ocelového plechu, přišroubované k nosnému skeletu z téhož materiálu, jen střecha kabiny a víko zavazadlového prostoru byly laminátové.



V únoru 2007 byla prezidentská limuzína magnetem pařížské výstavy Rétromobile



I po pěti desetiletích vyzařuje ze „super-déesky“ ročníku 1968 hrdost a důstojnost



Prezidentský Citroën SM s typickou prosklenou příďí ozdobenou kokardou (1972)

Hotovou limuzínu předal prezidentovi tehdejší šéf automobilky Citroën Pierre Bercot v polovině listopadu 1968, když odezněly bouřlivé události jara a léta onoho roku.

V té době už generál Charles de Gaulle nebyl někdejší politikým suverénem, studentské bouře a ostré sociální konflikty sezóny 1968 ho silně poznamenaly. Rozladilo ho však i něco jiného – jeho nová limuzína měla za předními sedadly klenutou skleněnou přepážku, jež mu bránila v neformálních hovorech s řidičem a pobočníkem, na něž byl zvyklý. Dorozumívání telefonem generál neměl rád.

Pod přepážkou byl vlevo malý bar, vpravo prostor na spisy přístupný ze zadního i předního prostoru vozu a uprostřed skromné sklopné sedátko, na němž mohl zády ke směru jízdy – čelem k prominentům na zadním dvoumístném sedadle – sedět tlumočník. Všechna sedadla byla čalouněna béžovou kůží stejně jako vnitřní obložení dveří. Stejná kůže v kombinaci s leštěným ořechovým dřevem byla použita na spodní části přepážky prostoru pro cestující.

Po mechanické stránce se žádný zázrak nekonal, mohutný automobil se musel spokojit se čtyřválcovým motorem typu DS 21, který z objemu 2175 cm³ dával výkon kolem 110 k (80 kW). Byl uložen podélně za přední nápravou a poháněl přední kola prostřednictvím čtyřstupňové mechanické převodovky, jejíž první převodový stupeň umožňoval pomalou jízdu rychlostí pouhých 6 až 7 km/h. Maximální rychlost limuzíny o hmotnosti 2280 kg, jež plně naložená vážila až 2860 kg, měla hodnotu 130 km/h.



Jeden z mála oficiálních snímků, na nichž je prezidentská SM s nataženou střechou



Otevřený čtyřdveřový Citroën SM s karosérií Chapron je dlouhý 5,60 m

Nejvíce slávy si impozantní „super-déeska“ užila počátkem března 1969, kdy v Paříži pobýval americký prezident Richard Nixon. Charles de Gaulle ho vozil ve své předlouhé limuzíně, přičemž generálův řidič Paul Fontenil musel nejprve nacvičit – na centimetry přesně – vjezd a výjezd ze dvora amerického velvyslanectví. Případné couvání s prezidenty na palubě měl přísně zakázáno.

Koncem dubna 1969 neuspěl generál de Gaulle v referendu, následně odstoupil z prezidentského úřadu a stáhl se do ústraní. Zemřel počátkem listopadu 1970. „Super-déesku“ převzal jeho nástupce Georges Pompidou, jezdil v ní však jen zřídkka. Nakonec zařídil její prodej svému osobnímu lékaři.

Dva sourozenci SM

Georges Pompidou, jehož působení v Elysejském paláci počátkem dubna 1974 předčasně ukončila zákeřná choroba, obohatil prezidentský automobilový park o dva identické čtyřdveřové faetony Citroën SM. Objednal je v roce 1971 v rámci příprav na návštěvu britské královny Alžběty II. plánovanou na jaro následujícího roku.

Na projektu znovu spolupracovala automobilka Citroën s karosárnou Chapron. Za základ posloužilo luxusní kupé SM, jehož přední kola poháněl motor V6 vyvinutý a dodávaný italskou firmou Maserati, kterou měl v té době Citroën pod kontrolou.

Šestiválec s rozvodem DOHC uložený podélně za přední nápravou dával z objemu 2670 cm³ výkon 170 k (125 kW) a byl spojen s pětistupňovou manuální převodovkou patřičně upravenou pro potřeby přehlídkového vozu. Jízdní komfort opět zaručovalo hydropneumatické odpružení s automatickým udržováním světlosti nad vozovkou.

Příď vozu se prakticky nezměnila, od čelního okna dozadu však bylo všechno jinak. Díky rozvoru zvětšenému o půl metru z 2,95 na 3,47 m a lehce prodlouženému zadnímu převisu vznikla 5,60 m dlouhá čtyřdveřová karoserie nadčasově elegantních linií. Původní šířka 1,83 m zůstala zachována. Přední sedadla byla posunuta směrem ke dveřím, o 60 mm doleva byl přemístěn i sloupek řízení a pedály.

Tím vznikl prostor pro sklopné třetí sedátko uprostřed. Na něm mohl sedět – zády ke směru jízdy – tlumočník. Zadní sedadlo bylo tvarováno jako dvoumístné, široké 1,20 m. Střecha s elektro-hydraulickým



Georges Pompidou a britská královna Alžběta II. v polovině května 1972 v Paříži



V červnu 1992 vozil britskou panovnici po Paříži prezident François Mitterrand

ovládáním po složení poněkud vyčnívala za zadním sedadlem, to však byla jediná malá vada na kráse tohoto vozu.

Prezidentský Citroën SM vykazoval hmotnost 1780 kg, dokázal vyvinout rychlost 180 km/h, zároveň se ale na „jedničku“ při otáčkách motoru 1000 min⁻¹ mohl pohybovat tempem necelých 8 km/h.

První exemplář byl po absolvování náročných jízdních zkoušek předán do garáží Elysejského paláce v dubnu 1972, druhý až v polovině května téhož roku, doslova v předvečer návštěvy britské panovnice Alžběty II. Protokol velel, aby ona a její manžel vévoda z Edinburghu měli v Paříži k dispozici identické automobily, jež se lišily jen registrační značkou (2-PR 75 a 3-PR 75).

O necelý měsíc později se Georges Pompidou jedním z prezidentských vozů SM pochlubil desetitisícům motoristických fanoušků, když čestným kolem zahájil závod 24 hodin Le Mans 1972. Vůz jel s nataženou střechou, aby si na rovinkách mohla hlava státu vychutnat jeho největší rychlost.

Slavná čtyřiatřicetihodinovka tehdy skončila dvojnásobným vítězstvím francouzských



Otevřenou „esemkou“ jel 20. května 1995 poprvé do úřadu prezident Jacques Chirac

vozů Matra-Simca MS 670 poháněných třílitrovým motorem V12. Vyhráli Henri Pescarolo a Graham Hill, druzí byli v cíli François Cevert a Howden Ganley.

Oba reprezentační vozy Citroën SM s karoserií Chapron zůstaly ve službách Elysejského paláce po následující čtyři desetiletí, postupně v nich jezdili prezidenti Valéry Giscard d'Estaing, François Mitterrand, Jacques Chirac a jejich četní hosté.



Šestiválec V6 s rozvodem DOHC objemu 2670 cm³



Při návštěvě papeže Jana Pavla II. ve Francii v roce 1980



Zadní sedadlo bylo tvarováno jako dvoumístné, široké 1,20 m



Otevřený prezidentský Citroën SM s karoserií Chapron na výstavě Rétromobile 2007



Pohled na pracoviště řidiče a prezidentského pobočníka ve faetonu Citroën SM



Modrá kavalerie: pancéřovaná limuzína Xm, za ní doprovodné vozy Peugeot 806



Limuzína Citroën Xm speciálně upravená firmou Labbé měří do délky 5,09 m

Pancéřovaná Xm

Na jaře 1989 se novou vlajkovou lodí značky s dvojitým šípem stal Citroën Xm s prostornou karoserií, jejíž linie vznikly v italském studiu Bertone. Ve vrcholných verzích se dočkal motoru V6 uloženého vpředu napříč a samozřejmě pohánějícího přední kola.

Byl prvním sériovým automobilem s elektronicky ovládaným plynokapalinovým odpružením a s velkou převahou získal evropský titul Vůz roku 1990.

Během své jedenáctileté kariéry se Citroën Xm dočkal řady karosářských proměn, na tomto místě stojí za připomenutí

solitér, který se zrodil v roce 1993 ve spolupráci mateřské automobilky s karosárnou Labbé.

Jeho základem byl sedan Xm s třilitrovým motorem V6 o objemu 2975 cm³ a výkonu 170 k (125 kW) v kombinaci se čtyřstupňovou automatickou převodovkou. Vůz se zesílenou podvozkovou plošinou měl rozvor prodloužený o 300 mm na 3,15 m, jeho celková délka vzrostla na 5,09 m.

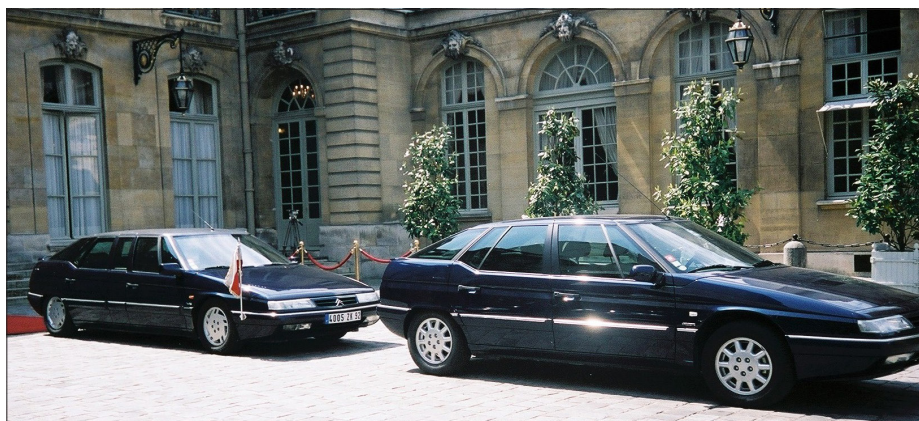
Mezi předními a zadními dveřmi přibyl boční panel s přídatným okénkem. Limuzína měla neprůstřelná okna a pancéřované dveře a boky karoserie. Ačkoliv vycházela z vozu ročníku 1993, dostala

masku s dvojitým šípem uprostřed připravenou pro modelový rok 1995.

Modrou limuzínu dával koncern PSA k dispozici francouzské prezidentské kanceláři při příležitosti návštěv zahraničních osobností. Prodloužený pancéřovaný Citroën Xm se tak objevil na nádvoří Elysejského paláce např. v říjnu 1997, když prezident Jacques Chirac přijímal palestinského vůdce Jásira Arafata, nebo v únoru 1998, kdy metropoli nad Seinou navštívil generální tajemník Organizace spojených národů Kofi Annan.

Jan Tuček

Foto: Citroën a autor



Snímek z nádvoří Elysejského paláce z 90. let: vzadu stojí pancéřovaný Citroën Xm



Současný prezident E. Macron ve voze DS 7 (2017)