

Citroën GS získal evropský titul CAR OF THE YEAR pro rok 1971



1



2



3



4

100 LET

Francouzská značka Citroën se dožila 100 let; je z trojice přeživších ta nejmladší, ale také ta nejprogressivnější...

V letošním roce Citroën slaví 100. výročí, v červnu 1919 totiž vyjel z pařížské továrny na Quai de Javel první automobil typu A. Koncem roku 1919 se na této adrese, kterou Citroën opustil až po 68 letech (uvolnil místo městské zástavbě), vyrábělo každý den třicet automobilů prvního typu A. Do nástupu nových B2 a 5CV vzniklo těchto čtyřválců přesně 24 093 (většina během pouhých dvou let), protože André Citroën byl evropským průkopníkem velkosériové produkce. Netajil se svým obdivem k americkému automobilovému zárazku, sám několikrát navštívil USA, setkal se se svým vzorem Henrym Fordem a také koupil licenci na tehdy ještě nepřilíš obvyklou celokovovou konstrukci karoserie od amerického pionýra Edwarda Budda, jenž dodával karoserie Fordovi, General Motors, Studebakerovi, Dodge a dalším. V roce 1923 si osobně prohlédl výrobu v karosárně Budd a okamžitě objednal příslušné stroje a zařízení. První celokovová B10 vyjela v roce 1925. V roce 1931 prohlásil André Citroën na slavnostní večeři

TOM HYAN

1 Citroën DS 19, překvapení, jaké se už nikdy nebude opakovat (uveden v roce 1955, na snímku model 1966)

2 Kabriolet DS 21 model 1968 s novými světlomety, z nichž střední se natáčejí do zatáčky

3 Citroën 2CV v akční verzi Spot (1800 vozů v roce 1976)

4 První typ Citroën A Torpédo se čtyřválcem 1327 cm³ (1919)

ve Filadelfii, že to byla právě technologie Budd, která pomohla zvýšit výrobu na desetinásobek (tedy 500 vozů denně). Stejně jako Ford se i Citroën snažil zvětšovat produkci, aby mohl prodávat levnější automobily širokému okruhu zákazníků, a stejně jako Ford vytvářel montážní závody v dalších zemích; tradiční byla továrna v britském Sloughu (existovala do šedesátých let), další otevřel v Bruselu, Milánu, Kolíně nad Rýnem... Počet typů se rozrůstal, jejich výčet se vymyká rozsahu tohoto článku. První konstruoval zkušený Jules Salomon (1873–1963), který přišel od automobilů Le Zèbre a Charron, ale pro názorové neshody odešel po roce 1925 k Peugeotu (1928–1939 u Rosengarta). Skutečnou revoluci přinesl nástup francouzského šéfkonstruktéra jménem André Lefèbvre (1894–1964), leteckého inženýra a závodníka, který nabídl samonosnou konstrukci Renaultu, ale tam byl odmítnut. Přišel tedy s nápadem k Citroënu a pod jeho vedením se zrodil první z trojice nejslavnějších automobilů této značky, známý jako Traction (Avant), protože ►►►

► **AUTOMOBILES CITROËN (1919–2019)**

Foto Citroën



1



2



3



4

Foto Citroën



5

- 1 Citroën C6, konec aerodynamických sedanů (2005–2012)
- 2 Citroën 7A při premiéře v roce 1934, první Traction Avant
- 3 Větší Citroën 11 Traction Avant ve verzi Commerciale s výklopnou zadní stěnou (model 1954)
- 4 Citroën Ami 6, další mistrovské dílo Flaminia Bertoniho (model 1965)
- 5 Citroën CX ve verzi GTI (1982), úspěšný nástupce DS (1 169 745 vozů v letech 1974 – 1991)



6

Foto Citroën



7



8

Foto Citroën

se vyznačoval pohonem předních kol. Tvary samonosné čtyřdveřové karoserie navrhl jeho spolupracovník Flaminio Bertoni (1903–1964), Ital z Varese, který v roce 1932 zamířil do Paříže k Citroënu a už tam zůstal. Tito dva muži mají lví podíl na vzniku nejslavnější trojice francouzských automobilů, jež se všechny zrodily pod značkou Citroën, a to průkopníka samonosné karoserie a předního pohonu Traction (podle velikosti typy 7, 11 a 15), průkopníka lidových vozů 2CV, jež se vyráběl přes čtyřicet let, a absolutního vrcholu, aerodynamické avantgardy DS19 s ojedinělým hydropneumatickým odpružením a dalšími technickými finesami. Kromě toho spolu vytvořili i jinou legendu, lehký užitkový Citroën typu H (490 tisíc vozů v letech 1948–1982!). Flaminio Bertoni navrhl rovněž malý Ami 6, další z avantgardních designerských kousků s negativním sklonem zadního okna (přes milion vozů v letech 1961–1971)... Flaminio Bertoni byl sochařem, a tak jeho modely byly tak působivé, že přesvědčily představenstvo společnosti, kterou po smrti zakladatele v roce 1935 vedl Pierre Michelin z rodiny výrobců pneumatik, jež se stala majitelem automobilky. První byl Citroën 7A v roce 1934 s nízkou karosérií a plochým spodkem trupu, motorem až za poháněnou nápravou a převodovkou vpředu před diferenciálem. Objemy čtyřválcových motorů se postupně zvětšovaly od 1327 do 1911 cm³ (ten převzala DS19), delší verze nesla označení 11, šestiválec byl typ 15, ale osmiválec 22 zůstaly jen v prototypch (opět inspirace Fordem, objem 3822 cm³, modernější rozvod OHV místo SV). Traction se stala typickým obrázkem francouzských

silnic i ulic, vyráběla se až do roku 1957 a vzniklo přesně 759 123 exemplářů, z toho 50 602 šestiválců. Není bez zajímavosti, že verze 15H dostala hydropneumatické odpružení, jež se později stalo typickým konstrukčním prvkem Citroënu... Málkdo si asi dnes dovede představit situaci, jaká nastala, když byl 6. října 1955 na Pařížském autosalonu odhalen nový Citroën DS19, aerodynamický sedan neobvyklých tvarů, jež ostře kontrastovaly s vystouplými blatníky předchůdce Traction Avant. Ano, to byla skutečná revoluce ve vývoji automobilu, nikoli jen coby marketingová hesla dnešních premiér! A tehdy ještě lidé dokázali pokrok ocenit. Za prvních 45 minut dostal Citroën 749 objednávek, za celý den už dvanáct tisíc! Tento vůz byl výjimečný nejen tvarem, ale také technikou. Hydropneumatické odpružení, polosamočinná převodovka, brzdy s posilovačem a kotouči na předních kolech, jednoramenný volant, splývající zád s předávkami svítlami na konci střechy; jen na zcela nový motor si ještě musel chvíli počkat. Vyráběl se přes dvacet let, celkem vzniklo 1 456 115 kusů včetně jednodušších verzí ID, ale také typů se silnějšími motory (DS21, DS23). Montovaly se čtyřválcové o objemu 1911, 1985, 2175 a 2347 cm³, poslední se vstřikováním benzínu místo karburátoru. Vznikly rovněž kombi a nádherné kabriolety. Poslední DS vyjela z výrobní linky v dubnu 1975, o rok později převzal Peugeot 89,85 procenta akcií Citroënu a vytvořil skupinu PSA Peugeot Citroën. Továrna na Quai de Javel (nyní Quai André Citroën) byla demolována, v letech 1919 až 1975 vyrobila celkem 3 227 105 automo- ▶▶▶

- 6 Citroën GS, evropský Vůz roku 1970/1971
- 7 Legendární užitkový typ H na francouzském venkově (výroba 1948–1982)
- 8 Citroën 2CV v modelové roce 1949, symbol svobody s dvouválcem 375 cm³ o výkonu jen devět koní (6,6 kW)!



► **AUTOMOBILES CITROËN (1919–2019)**



1



2



3



4



5

1 Citroën C3 Pluriel, originální kabriolet se snímatelnými střešními oblouky (2003)

2 První generace C3 při uvedení v Chantilly (2002 – 2009; včetně druhé generace přes 3,5 milionu vozů do faceliftu 2013)

3 Citroën Visa (1,2 milionu vozů 1978 – 1988), který se stal také základem rumunského Ilcitcu

4 Citroën Méhari (celkem 144 953 vozů do 1987), vzpomínka na zlatá léta šedesátá (uveden 1968)

5 Citroën Acadiane, užitková verze Dyany (253 393 vozů v letech 1978–1987)

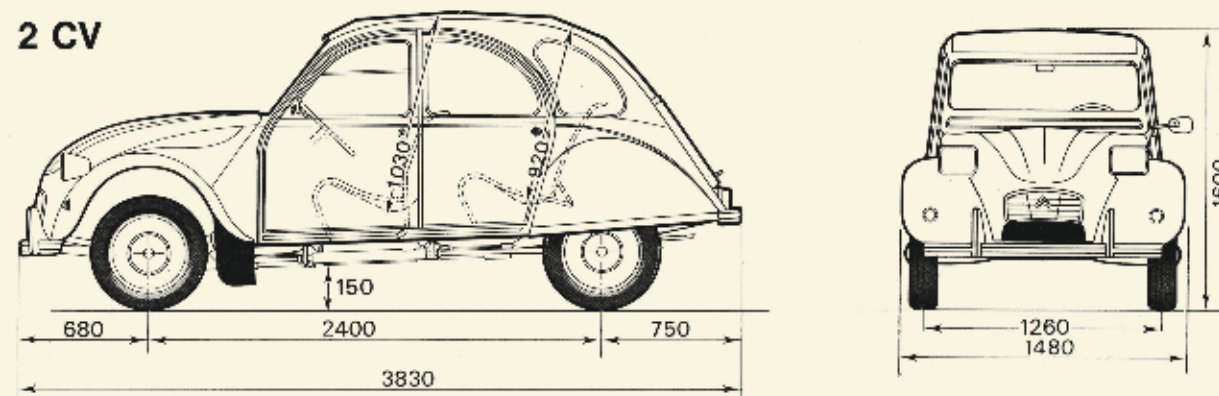
bilů od A po DS, produkce Citroënů byla převedena do Aulnay-sous-Bois u Paříže. Vedení podniku přežilo na Javelu dalších osm let.

Na závěr připomeňme poslední z trojice Traction, DS a 2CV, v roce 2000 nominované do ankety *Car of the Century* jako nejvýznamnější konstrukce Citroënu (André Citroën by se jistě nezlobil, že toto ocenění od evropské poroty COTY získal Ford Model T). Projekt lidového vozu TPV (*Trés Petite Voiture*) se zrodil už před válkou, během ní byly prototypy pečlivě ukryty, a po ní známá *kachna* konečně vyjela. Byla to trefa do černého, jednoduchý čtyřveřový vůz s plochým dvouválcem 375/425/602 cm³ a předním pohonem se stal kultovním automobilem, jehož produkce v letech 1948–1990 převýšila pět milionů (přesně 5 114 961), nemluvě o dalších 1 588 536 odvozených vozech Dyane (modernizace 2CV), Acadiane a Méhari (ve stylu Jeepu). V roce 1960

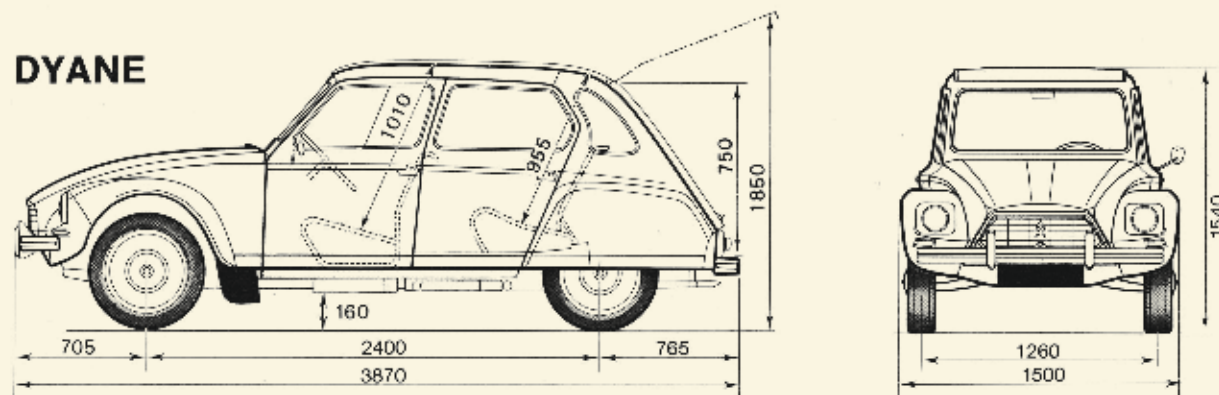
vzniklo dokonce 694 sériových dvumotorových vozů 2CV 4x4 Sahara, druhý shodný motor 425 cm³ v zádi poháněl zadní kola! Citroën také koupil licenci na rotační motor NSU Wankel a vyrobil s ním 267 kupé M35 a 847 vozů GS Birotor (do roku 1975). Některé z těchto automobilů jsou na našich snímcích.

Citroën se v poslední době přizpůsobil změnám zájmů klientů, a tak byla posílána výroba osobních verzí lehkých užitkových vozů (Berlingo) a uvedeny nové MPV a SUV. Klasické typy skončily druhou generací C5, když ideový nástupce první DS, CX a XM, nazvaný C6, pro minimální zájem neuspěl a jeho výroba byla v roce 2012 zastavena po pouhých 23 384 kusech. V listopadu 2013 také skončila historie šestiválců (poslední C5 HDi V6 240), protože nová doba žádá downsizing. Citroën nyní rozdělil nabídku na běžnou produkci C a prémiovou DS, přidal nové vozy kategorie SUV, ale to už je jiná kapitola. ■

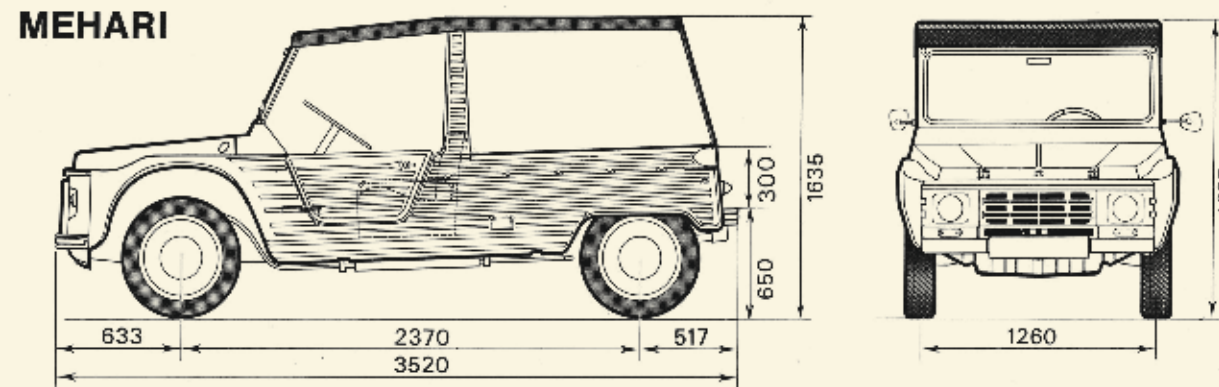
2 CV



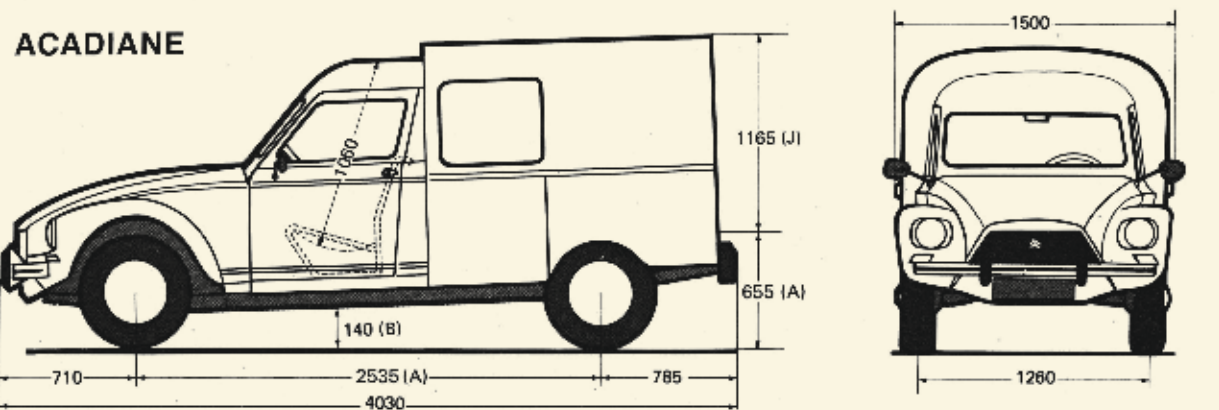
DYANE



MEHARI



ACADIANE



Malé automobily Citroën, odvozené od 2CV, tvořily základ produkce až do osmdesátých let