

# Přední pohon



Před sedmdesáti lety, na jaře 1934, překvapil André Citroën automobilový svět nezvykle řešeným vozem se samonosnou karoserií a pohonem předních kol. Zatímco zakladatele značky s dvojitým šípem tehdy čekaly poslední krušné měsíce života, vozy řady Traction Avant se staly symbolem automobilové avantgardy a vyráběly se až do léta 1957.



*Sestiválcový  
Citroën 15 Six z roku  
1939 s prodlouženým  
rozvorem*



*André Citroën  
(1878-1935)*

André Citroën (1878-1935) razantně vstoupil do automobilové branže v roce 1919. Moderní zbrojovku na nábřeží Javel, na jihozápadním okraji Paříže, dokázal během několika měsíců proměnit v nejmodernější evropskou automobilku, z níž vyjžděly kvalitní a cenově dostupné vozy. Na jaře 1922 uvedl na trh lidový Citroën 5 CV, malý a zároveň dospělý automobil pro široké vrstvy motoristů, v roce 1925 se jako první v Evropě pustil do sériové výroby celokovových karoserií. Při propagaci svých výrobků neváhal sáhnout k neobvyklým a nákladným akcím, od výprav polopásových vozů do Afriky v první polovině dvacátých let až po mamuti světelný nápis Citroën, který se rozáčil na Eiffelově věži počátkem července 1925. Na podzim 1928 představil Citroën svůj první šestiválcový model C6, v roce

1929 dosáhla výroba rekordních 102 891 automobilů.

Počátkem třicátých let zasáhla Francii hospodářská krize. Citroën ji čelil rozšířením nabídky osobních i užitkových vozů, ale také novými propagačními akcemi, včetně rekordních jízd na autodromu v Montlhéry a dobrodružné výpravy dvou skupin polopásových automobilů z Bejrútu do Pekingu. S pomocí vlivných příznivců v bankovních kruzích dokázal André Citroën udržovat křehkou finanční rovnováhu svého podniku, i když se pouštěl do mnoha riskantních a velmi nákladných operací. Jednou z nich byla rozsáhlá modernizace automobilky na nábřeží Javel, jež začala v březnu 1933 a skončila o pět měsíců později. V té době už měl André Citroën v hlavě velký plán: denně chtěl vyrábět až tisíc automobilů avantgardní kon-

strukce s pohonem předních kol. Myšlenku na takový vůz s sebou přinesl André Lefebvre (1894-1964), původně letecký inženýr, ale také automobilový konstruktér a závodník, který získal ostruhy u firmy Voisin. Citroën ho angažoval počátkem března 1933 po tom, co Lefebvre se svými vízemi neuspěl v automobilce Renault.

Pohon předních kol byl v té době čímsi neobvyklým a téměř nemravným. Kromě amerického osmiválce Cord L 29 představeného koncem roku 1929 jej v Evropě od jara 1931 používaly německé lidové vozy DKW Front s dvoudobým dvouválcem 600 cm<sup>3</sup>, na něj o rok později navázal typ Meisterklasse. Jen okrajovou roli sehrál po roce 1930 malý Stoeber V5 s vidlicovým čtyřválcem 1,1 l pohánějícím přední kola a od podzimu 1932 podobně fe-

Elegantní kupé  
Citroën 11 A  
s krátkou střechou  
vzniklo v létě 1934



Šestá řada vozů R s řadovými motory 1,4 až 1,8 l. Úspěšnější byl Adler Trumpf, kompaktní vůz s předním pohonem a čtyřválcem 1,5 l, který v sezoně 1933 dostal větší motor 1,7 l a dočkal se montáže ve Francii coby Rosengart Supertraction a v Belgii pod značkou Impéria. Od jara 1933 se v omezeném množství vyráběl i luxusní vůz Audi Front, jehož přední kola poháněl dvoulitrový šestiválec, ve stejné době uvedla brněnská Zbrojovka typ Z 4 s dvoudobým dvouválcem a předním pohonem. Připomeňme, že vozy DKW a Adler využívaly licenční stejnoběžné klouby, které vytvořil francouzský konstruktér Jean-Albert Grégoire. Ten už od roku 1926 stavěl a počínaje rokem 1928 v malých počtech i prodával sportovní a cestovní automobily Tracta – samozřejmě s pohonem předních kol.

André Lefebvre se u firmy Citroën rychle obklopil partou nadšenců, kteří byli ochotni vypustit duši pro úspěch projektu s kódovým

označením PV. Další osobností, jež výrazně přispěla ke vzniku automobilů Traction Avant, byl stylista italského původu Flaminio Bertoni (1903-1964), který žil ve Francii od svých dvaceti let a do Citroënových služeb vstoupil v létě 1932. Počátkem jara 1933 vymodeloval maketu projektu PV v měřítku 1:5 a vysloužil si pozvání do rodinného sídla šéfa automobilky, jehož manželce se návrh velmi zalíbil. Během následujících dní a nocí pak Bertoni rozkreslil plány v měřítku 1:1, podle nichž se mohly začít stavět prototypové karoserie.

První prototypy vyjely počátkem podzimu 1933 a brzy se začaly projevovat jejich slabiny. Tou největší byl samočinný převod s kapalinovým měničem točivého momentu, který navrhl Robert Sensaud de Lavaud. André Citroën se pro tuto vymoženost nadchl – dotvářela jeho představu avantgardního vozu. Olejová náplň měniče se však přehřívala, zařízení přestávalo fungovat

a konstruktéři v tajnosti připravili alternativní řešení s mechanickou třístupňovou převodovkou. Šéf automobilky od svého snu o automatickém převodu ustoupil až v krizové situaci počátkem roku 1934, kdy byla ohrožena nejen budoucnost projektu PV, ale celého jeho podniku.

Koncem února 1934 banky odmítly poskytnout očekávaný objem úvěrů nezbytných ke splácení dřívějších závazků a André Citroën se z prekérní situace dostal jen díky finanční pomoci svých vlastních koncesionářů. Věděl však, že hraje vabank, a tak se rozhodl o plných pět měsíců uspišit premiéru automobilu s předním pohonem. Už tak dáblské tempo vývoje a přípravy výroby překročilo únosnou mez, což se neblaze projevilo na kvalitě a spolehlivosti prvních vozů. Koncem března 1934 byl revoluční Citroën 7 představen vybraným koncesionářům značky, v polovině dubna pak i novinářům a veřejnosti, v květnu a červnu byly dodány první stovky vo-

Jeden z prvních vozů řady Traction Avant: Citroën 7 z roku 1934



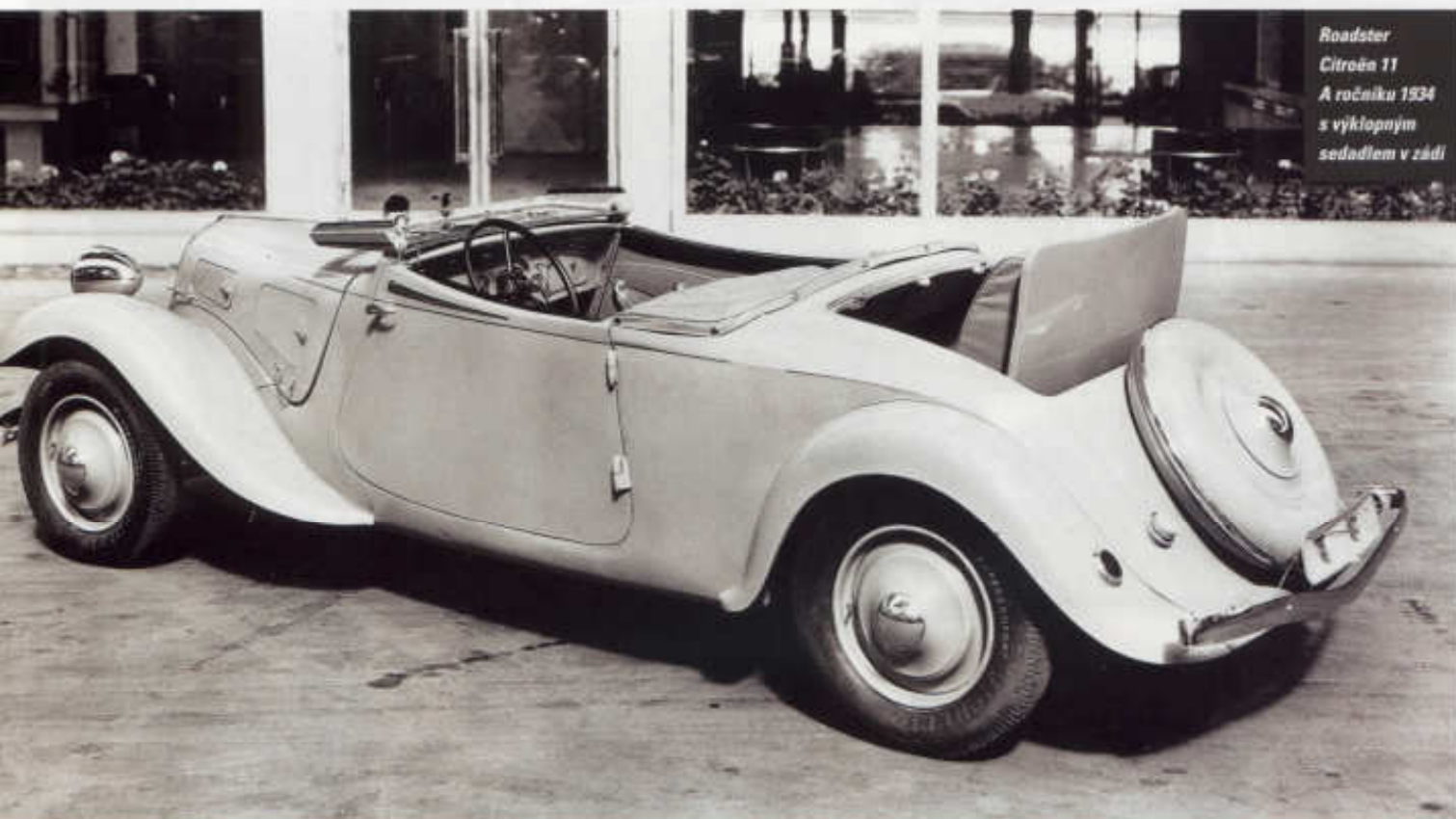
Radost z otevřeného vozu: roadster Citroën 7 C z roku 1935



Jeden z mála vozů Citroën 22 s motorem V8 vyrobených v roce 1934



Kabriolet Citroën 11 B ročníku 1938 na kolech Michelin Pilote



Roadster Citroën 11 A ročníku 1934 s výklopným sedadlem v zádi

zů. Většina z nich sice záhy musela do dílen na výměnu vadných kloubů hnacích hřídelů a k dalším opravám, jež firmu stály statisíce franků, pojem Traction Avant ve spojení s dvojitým šípem však přesto vyvolal po celé Francii mimořádný zájem a sympatie veřejnosti.

Ty se naplno projeví i v říjnu 1934 na pařížském autosalónu. Tam už Citroën vedle modelu 7 C s motorem zvětšeným z původních 1,3 na 1,6 l a kompaktní 4,45 m dlouhou karoserií vystavoval i prostornější modely 11 A vybavené čtyřválcem 1,9 l o výkonu 46 k (34 kW). Standardní Citroën 11 A měl rozvor 3,09 m, byl dlouhý 4,65 m a široký 1,79 m, existoval však i v prodloužené verzi s rozvorem 3,27 m a celkovou délkou 4,80 m. Ta mohla být buď v sedmimístném rodinném provedení Familiale se dvěma sklopnými sedátky mezi předními a zadními sedadly, nebo jako mimofádně prostorný pětimístný sedan se dvěma řadami sedadel. Od

léta 1934 se vyráběly roadstery a kupé typu 7 a 11 s užší i širší karoserií, navíc existovaly také modely 11 AL s kompaktnější karoserií typu 7 a výkonnějším motorem 1,9 l. Skutečnými hvězdami autosalónu se však staly vozy Citroën 22 bezprostředně navazující na typ 11, ale poháněné motorem V8 o objemu 3,8 l využívajícím dva bloky čtyřválců 1,9 l. Stejně jako typy 7 a 11 měl i osmiválcový Citroën 22 motor podélně za přední nápravou, přičemž rozvodovka a třístupňová převodovka na něj navazovaly směrem kupředu. Dodejme rovnou, že se osmiválec do výroby nikdy nedostal, zato osudy několika zhotovených vozů typu 22 (včetně kabrioletu) patří dodnes k nejlákavějším záhadám značky s dvojitým šípem.

Finanční potíže automobilky vyvrcholily koncem roku 1934 a v lednu 1935 nad ní převzal kontrolu pneumatikářský koncern Michelin. Existence podniku byla zachráněna, André

Citroën jej však musel počátkem února definitivně opustit. Zdrčený a nemocný sedmapadesátiletý muž zemřel 3. července 1935 na pařížské klinice Georges-Bizet a nadočkal se tak úspěchu vozů Traction Avant.

Během let 1935 a 1936 automobily Citroën 7 a 11 dožrály a dostalo se jim toho, co by si bývaly zasloužily při méně hektickém vývoji. Hřebenové řízení, spolehlivější klouby pohonu předních kol, zdokonalená přední i zadní náprava, teleskopické tlumiče a účinnější brzdy, ale také víko umožňující zvenku přístup do zavazadlového prostoru – to vše spolu s kvalitním zpracováním posunulo automobily řady Traction Avant na evropskou špičku. Po inovaci v roce 1937 se v označení modelů 11 objevilo písmeno B (11 B resp. 11 BL). V říjnu 1938 slavil na pařížském autosalónu premiéru Citroën 15 Six s prodlouženou přídílí, v níž se skrýval řadový šestiválec 2,9 l o výkonu 77 k (57 kW). Ele-



*Unikátní roadster 15 Six z roku 1939 ještě nedávno pobýval v zámoří*



*Palubní deska poválečného vozu Citroën 11 z roku 1952*



*Sedan 15 Six ročníku 1953 s novým krytím zavazadlového prostoru*



*Poslední vůz této řady, model 11 Familiale, byl vyroben 25. července 1957*

gantní 4,76 m dlouhý sedan s ním uháněl rychlostí až 130 km/h, od jara 1939 nabízená prodloužená verze byla jen o málo pomalejší. Šestiválec si zachoval původní řešení podvozku, včetně odpružení podélnými zkrutnými tyčemi vpředu a příčnými vzadu. Do února 1940 bylo vyrobeno jen málo přes 2400 vozů 15 Six, včetně dvou zakázkových kabrioletů. Výroba kupé byla zastavena už na podzim 1938 po asi sedmi stovkách exemplářů, předválečná produkce roadsterů překročila 4300 kusů. Model 7 C zmizel ze scény v červnu 1941, válečná výroba čtyřdvéřových vozů 11 BL a 11 B pokračovala v omezených počtech do roku 1942.

V poválečných letech byla obnovena výroba vozů Citroën 11 B a 15 Six se standardními čtyřdvéřovými karoseriemi, ale také užšího sedanu 11 BL. Do modelového roku 1948 vstoupil šestiválec s označením 15 Six D, nová převodovka umožnila změnit smysl otáčení klikového hřídele doprava a vůz zároveň dostal novou masku a světlomety. Od léta 1952 měly všechny čtyřválcové i šestiválcové této řady o poznání větší víko zavazadlového prostoru, od podzimu 1953 se znovu vyráběly modely s prodlouženým rozvorem. V roce 1954 se pod označením 15 Six H objevil šestiválec s hydropneumatickým odpružením zadních kol. Celkem

těchto vozů vzniklo málo přes tři tisíce, posledních pět desítek na jaře 1956 v době, kdy už hvězdou značky byl nový futuristicky laděný typ DS. Čtyřválcové vozy 11 B přesto zůstaly ve výrobě až do července 1957 (od května 1955 s modernizovaným motorem 11 D) a jeden z nich s prodlouženou karosérií Familiale byl vůbec posledním z více než 759 tisíc automobilů Traction Avant vyrobených od roku 1934. Většinu z nich, přes 620 tisíc vozů, tvořily čtyřválcové typu 11, menšího typu 7 vzniklo do roku 1941 asi 88 tisíc kusů a šestiválců 15 Six ve všech provedeních málo přes 50 tisíc.

Jan Tuček