

André Citroën předvádí vůz 10 HP své rodině (1919)



André Citroën (1878–1935)

90 let automobilů Citroën Odvážnému štěstí přeje

Automobilka Citroën letos slaví devadesáté narozeniny – v roce 1919 uvedl André Citroën na trh svůj první automobil, typ 10 HP. Odstartoval tím fascinující příběh značky s dvojitým šípem, jež se proslavila odvahou a odhodláním uhánět k budoucnosti rychleji než ostatní.

André Citroën (1878–1935) vybudoval během první světové války na jihozápadním okraji Paříže, na nábřeží Javel, moderní podnik na výrobu dělostřelecké munice. Když válečná vřava utichla, dokázal tovární komplex za půl roku proměnit v tehdy nejmodernější evropskou automobilku. Podle amerického vzoru zavedl sériovou výrobu solidně stavěných automobilů se čtyřválcovým motorem a otevřenou čtyřmístnou karoserií. Už první typ 10 HP z roku 1919 nabízel Citroën zákazníkům kompletně karosovaný mateřskou

automobilkou, vybavený elektrickým spouštěčem a osvětlením, opatřený pneumatikami Michelin, včetně rezervy. To vše za rozumnou cenu. Úspěch se dostavil. Zatímco zpočátku továrnu denně opouštěly tři desítky automobilů, v roce 1924 už desetkrát tolik! O rok později pak produkce značky Citroën dosáhla rekordních 61 tisíc vozů, osobních i užitkových.

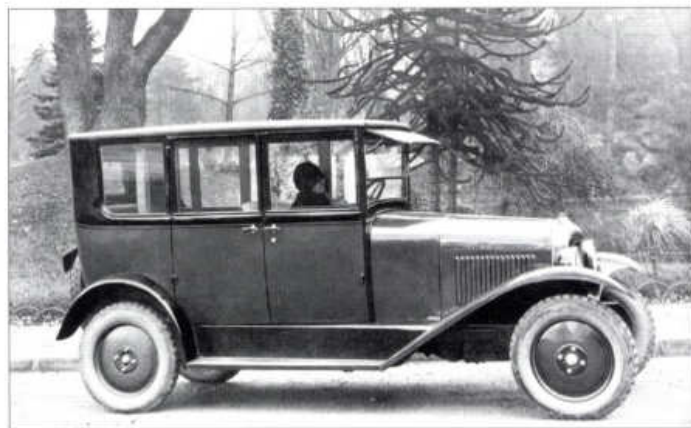
Od roku 1922 se vedle větších vozů vyráběl i lidový Citroën 5 HP, jen 3,2 m dlouhý, ale zcela dospělý dvoumístný (později i třímístný) automobil poháněný čtyřválcem

856 cm³. Během pěti let se jich prodalo přes 80 tisíc a staly se jedním ze symbolů tehdejší Francie, stejně jako stále početnější ženy-řidičky za jejich volantem. O zdařilé konstrukci malého „citronku“ svědčí i to, že jeho kopii – byť neautorizovanou – vyráběla od jara 1924 německá automobilka Opel coby lidový vůz 4/12 PS označovaný Laubfrosch (Rosnička). V říjnu 1924 Citroën představil typ B 10 s celokovovou uzavřenou karoserií, čímž skončila éra dřevěné kostry pobité plechovými panely. Citroën se stal evropským průkopníkem celokovových karoserií a v jeho nabídce začaly převažovat komfortní uzavřené vozy nad otevřenými. Mimořádnou popularitu značce přinesla expedice Croisiere Noire (Černá výprava), při níž polopásové vozy Citroën projely od podzimu 1924 do léta 1925 Afrikou od severu k jihu a jedna část výpravy dorazila až na Madagaskar.

Novinkou podzimu 1928 byl typ C 6, první citroën se šestiválcovým motorem, a těsně před tím, než se hospodářská krize



Třímístná verze malého vozu 5 HP ročníku 1925



Citroën B 10 s uzavřenou celokovovou karoserií



Expedice Croisiere Noire křižovala Afrikou v letech 1924–25

přelila z USA do Evropy, zaznamenala automobilka v roce 1929 rekordní výrobu 103 tisíc vozidel. Od dubna 1931 do února 1932 se uskutečnila mimořádně náročná a nákladná Croisiere Jaune (Žlutá výprava), při níž posádky polopásového vozů Citroën zdolávaly téměř nepřístupné horské oblasti Asie, aby nakonec po mnoha útrapách a dobrodružstvích dorazily do Pekingu. Dobrodružstvím jiného druhu byl vývoj zcela nového automobilu, jenž odstartoval počátkem roku 1933 a už na jaře 1934 vyústil v představení vozu Citroën 7, prvního z proslulé řady Traction Avant (Přední pohon). Samonosná karoserie elegantních tvarů, nízko položené těžiště, nezávislé zavěšení kol s odpružením zkrutnými tyčemi a samozřejmě pohon předních kol – to vše dodávalo tomuto vozu a jeho sourozencům výjimečný charakter. Vedle typů 7 a 11 se čtyřváleovými motory se v roce 1938 objevil i Citroën 15, jehož přední kola poháněl řadový šestiválec 2,9 l. Čtyřváleové automobily Traction Avant se vyráběly až do léta 1957 (šestiválec do roku 1955), celkem vyjelo do světa 760 tisíc vozů této řady.



Výprava Croisiere Jaune zamířila v letech 1931–32 do Asie

Na jaře 1939 začal Citroën vyrábět lehký užitkový vůz TUB, jenž se stal předobrazem všech moderních vozidel tohoto



Polopásové vozy expedice Croisiere Jaune v Pekingu



Půvabné kupé Traction Avant – model 11 B z roku 1937



První citroën s předním pohonem – typ 7 z roku 1934



Kabriolet řady Traction Avant, model 11 A (1935)



Předválečný prototyp lidového vozu TPV (1939)



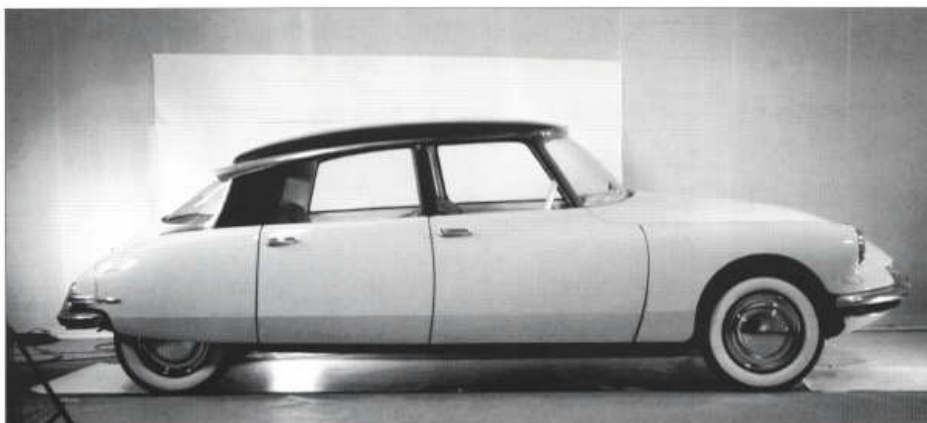
Jeden z posledních vozů 15 Six H ročníku 1955



Citroën 2 CV ročníku 1958, ještě s původní maskou



Od roku 1951 se vyráběly lehké dodávky 2 CV AU



„Děska“ byla v roce 1955 zjevením z jiného světa

druhu. Měl vpředu uložený motor, pohon předních kol, trambusovou kabinu, nízko umístěnou ložnou plochu a posuvné dveře na boku karoserie. Po válce se konstruktéři k této koncepci vrátili, a tak vznikl legendární užitkový typ H s předním pohonem představený v létě 1948, jenž se v jen lehce modernizované podobě vyráběl až do prosince 1981. Poslední hranatá dodávka řady H nesla pořadové číslo 473 289.

Už od roku 1936 Citroën vyvíjel jednoduchý, ale robustní a praktický lidový vůz pro nejširší vrstvy motoristů. Během války prošel projekt s kódovým označením TPV (zkratka z Toute Petite Voiture, tedy „zcela malý vůz“) řadou změn a počátkem října 1948 se návštěvníci pařížského autosalonu tlačili kolem exponátu jménem Citroën 2 CV. U jedněch vyvolával nadšení, jiní nad jeho vzhledem ohrnovali nos. Vyrábět se začal v létě 1949 a záhy si získal obrovskou popularitu. Na minimum zjednodušený vůz se vzduchem chlazeným plochým dvouválcem pohánějícím přední kola, nezávislým zavěšením všech čtyř kol a osobitě strážnou 3,8 m dlouhou čtyřdveřovou karoserií s otvírací textilní střechou totiž poskytoval až neuvěřitelné služby a přitom byl velice nenáročný a spolehlivý. Během následujících čtyř desetiletí zaznamenal řadu důležitých změn, původní charakter a v převážné míře i podobu si však zachoval. Vyráběl se až do roku 1990, z celkového počtu 5,1 milionů kusů tvořily 1,2 milionu užitkové verze. Zajímavostí je,



Levnější model ID 19



Ami 6 měl negativně skloněné zadní okno



Oblíbené kombi Ami 6 Break s obytným přívěsem



DS 21 Pallas, luxusní model ročníku 1966



Sedmimístné kombi ID 21 Familiare z roku 1966

že původní „kachna“ 2 CV přežila svoji potenciální nástupkyni představenou v létě 1967 pod jménem Dyane.

Senzací vyvolal v říjnu 1955 na pařížském autosalonu Citroën DS. Nepodobal se ničemu, co automobilový svět do té doby znal, a dobu předběhl nejméně o dvě desetiletí. Jeho 4,8 m dlouhá karoserie aerodynamických tvarů skrývala komfortní interiér a řadu pozoruhodných technických řešení, především hydropneumatické odpružení, jež umožňovalo měnit světlou výšku vozu nad zemí a dokázalo zvolenou hodnotu udržovat bez ohledu na okamžité zatížení automobilu. Pohon předních kol byl samozřejmostí, přední kotoučové brzdy vítanou novinkou. „Děska“ se vyráběla plných dvacet let a značku Citroën

proslavila po celém světě. Do roku 1975 opustilo výrobní linky přes 1,45 milionu vozů této řady, včetně levnějších modelů ID a provedení kombi.

Na jaře 1961 rozšířil Citroën nabídku o kompaktní 3,9 m dlouhý sedan Ami 6 postavený na upraveném podvozku 2 CV vybaveném větším vzduchem chlazeným dvouválcem. Vůz s negativně skloněným zadním oknem si získal značnou oblibu dámské klientely, otcové rodin dávali přednost z něj odvozenému pětidveřovému kombi. Na jaře 1969 převzal štafetu Ami 8 s novou přídi a módní splývavou zádi, který se vyráběl dalších deset let. Celková produkce vozů Ami 6 a 8 dosáhla do roku



Méhari v předseriovém provedení z jara 1968

1979 přes 1,8 milionu kusů. V létě 1967 debutovala Dyane, moderní interpretace „kachny“ 2 CV s upraveným dvouválcem z Ami 6. Dyane se vyráběla do roku 1984, její produkce překročila 1,4 milionu vozů. Na stejném podvozku jako Dyane se v květnu 1968 představil Citroën Méhari,



Nezapomenutelný hranatý furgon typu H (1967)



Typ H pro přepravu hospodářských zvířat (1967)