

Citroën DS

slaví padesátiny

Před půl stoletím, počátkem října 1955, překvapila automobilka Citroën své konkurenty i veřejnost avantgardně řešeným typem DS, aerodynamicky tvarovaným vozem s plynokapalinovým odpružením a řadou dalších technických fines. „Déeska“ tehdy předběhla dobu o dvě desetiletí – a plných dvacet let se také vyráběla, až do roku 1975.



Avantgardně řešený Citroën DS se rád prezentoval jako vůz z lepší společnosti



> Francouzský prezident Charles de Gaulle používal „déésku“ s otvácí stěchou.

Nebylo to poprvé, kdy firma Citroën razantně zatočila s konvencemi. Na jaře



▲ Typická záď se zakrytými koly a blikači nahoře u střechy – DS 19 ročníku 1960

1934 představila revoluční typ Traction Avant se samonosnou karosérií a pohonem předních kol, v roce 1938 vynesla další trumf, když tento automobil pozvedla o třídu výš montáží šestiválcového motoru. Po válce výroba vozů s předním pohonem pokračovala – poslední

z téměř 760 tisíc Traction Avant vyjela z továrny v létě 1957. Už koncem třicátých let však vznikl projekt s interním označením VGD, z něhož měl vzejít její nástupce. V prvních poválečných letech sice dostalo přednost zavedení výroby lidového Citroënu 2 CV, od roku 1950 se však naplno rozběhly práce na přípravě nového automobilu střední třídy.

Jeho tvůrci zvolili několik neobvyklých řešení. Navenek to byly futuristicky laděné aerodynamické tvary, pod nimi pak plynokapalinové odpružení a hydraulický systém ovládající brzdy, posilové řízení, samočinnou spojku a řazení. Nedostatek času a napjatý rozpočet se promítly do některých ústupků – převodovka nebyla plně automatická, ale s hydraulickým ovládním a ručním řazením převodových stupňů páčkou za volantem, plochý šestiválcový motor v nouzi nahradil upravený stávající čtyřválec 1,9 l. To byl největší krok zpět nejen kvůli počtu válců, ale především proto, že vyšší čtyřválec bylo nutné umístit za přední nápravu a je-

ho kryt zasahoval do prostoru pro cestující. Malou náplastí bylo, že se dopředu pod plochou kapotu vešlo náhradní kolo a vzadu zůstalo více místa pro zavazadla.

Nový Citroën DS 19 se veřejnosti představil 6. října 1955 a na pařížském autosalonu způsobil veliké pozdvižení. Zatímco jedni se cítili šokováni něčím tak nepřístojným, druzí – a byla jich drtivá většina – vítali novinku s úžasem a nadšením. Objednávky se jen hrnuly, ačkoliv každý vážný zájemce musel složit zálohu a vzít na vědomí, že dodací lhůta může dosáhnout až půldruhého roku. Obchodníci dobře věděli, proč se takhle jistili. V mateřské továrně se sériová výroba teprve připravovala a na zkušebních vozech se stále projevovaly dětské nemoci související s uspěchaným vývojem. Do konce roku 1955 výrobní linku opustilo jen několik desítek automobilů DS 19 a ještě v prvním pololetí 1956 situace nevypadala zrovna růžově. Nakonec ale vše dobře dopadlo a celoroční produkce „déésky“ se vyšplhala k hranici 10 tisíc vozů.



Připomeňme si, že Citroën DS 19 ročníku 1956 byl dlouhý 4,8 m a jeho přední kola poháněl kapalinou chlazený čtyřválec 1,9 l o výkonu 75 k (55 kW) spojený s hydraulicky ovládanou čtyřstupňovou převodovkou. Brzdy s vysokotlakým ovládním byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, vůz o hmotnosti asi 1200 kg dosahoval rychlosti 140 km/h a spotřeboval kolem 10 l benzínu na 100 km. Kromě neobvyklých vnějších tvarů, volantu s jedinou příčkou a futuristicky pojaté palubní desky se „dééska“ od konkurentů odlišovala plynokapalinovým odpružením s nastavitelnou světlou výškou nad vozovkou. Řidič mohl volit mezi pěti polohami, včetně extrémní určené k vyprošťování ze sněhu nebo bláta, jež se dala využít i k výměně kola bez použití

zvedáku a umožňovala vyšplhat na chodník a zaparkovat tam, kam si jiné vozy netroufily.

V říjnu 1956 představil Citroën lidovější variantu, model ID 19, který převzal karoserii „déésky“ a podvozek s plynokapalinovým odpružením, k motoru 1,9 l o výkonu 66 k (48 kW) však dostal klasickou spojku a převodovku. Musel se obejít bez posilovače řízení, brzdy měly klasické ovládní a celkově byl model ID 19 o poznání skromněji vybaven. Zatímco „dééska“ si pěstovala image prestižního automobilu z lepší společnosti, model ID prodáváný od jara 1957 si získal oblibu u širších vrstev motoristů, kteří oceňovali jeho prostornost, pohodlí a jízdní vlastnosti.

V sezóně 1958 zaznamenala kariéra vozů Citroën DS a ID několik mezníků.



V roce 1957 se začal prodávat zjednodušený a cenově dostupnější Citroën ID 19



Luxusní kupé DS 19 s názvem Le Paris, jež v roce 1960 karosovala firma Chapron

Renomovaný karosář Henri Chapron vytvořil elegantní dvoudveřové kabriolety a kupé na podvozku DS 19, zatímco mateřská automobilka prezentovala luxusní čtyřdveřový model Prestige, jenž mohl být vybaven přepážkou mezi řidičem a cestujícími vzadu. Tyto automobily vyráběné od jara 1959, jejichž odbyt se počítal jen na desítky, také dokončovala karosárna Chapron na pařížském předměstí Levallois. V říjnu 1958 následovaly prototypy modelu ID 19 Break, prostorného kombi pětimetrové délky, jež nabízelo sedm až osm míst na třech řadách sedadel, případně ložnou plochu dlouhou 2,1 m. Výroba vozů kombi začala v létě 1959 a počínaje rokem 1960 se pohybovala kolem šesti tisíc kusů ročně.

V roce 1959 byl zvolen francouzským prezidentem generál Charles de Gaulle, muž vysoké postavy, který rád využíval prostor a komfort automobilů s dvojitým šípem ve znaku. Během desetileté kariéry v čele státu vystřídal řadu vozů Citroën DS, k jeho nejoblíbenějším patřil sedan se zvýšenou střechou proměněný u Chaprona v polokabriolet. Černé „déésky“ se v tomto období staly synonymem francouzské suverenity a moci, přičemž generálovu přízeň ještě posílila skutečnost, že mu nejméně dvakrát zachránil život. Zabit ho chtěli atentáčníci z OAS, Organizace tajné armády, jež sdružovala odbojné důstojníky, kteří se nehodlali smířit s osamostatněním Alžírsko. Poprvé řidič Francis Marroux v září 1961 prolétl s „dééskou“ a prezidentem na zadním sedadle ohnivou stěnou po výbuchu bomby nastražené na cestě mezi Paříží a de Gaullovým sídlem v Colombey-les-Deux-Eglises. Podruhé tentýž šofér vyve-





dl vůz se dvěma prostřelenými pneumatikami z křížové palby automatických zbraní v srpnu 1962 v obci Petit-Clamart jižně od Paříže. Karoserie nesla stopy mnoha projektilů, z nichž nejméně dva jen o vlásek minuly generálovu hlavu. „Byli to opravdu špatní střelci!“, nechal se slyšet de Gaulle jen pár minut po atentátu.

V říjnu 1960 měl v Paříži premiéru dvoudveřový kabriolet DS 19, který pod-

^
V letech 1960 až 1971 nabízela automobilka Citroën vozy DS i jako kabriolety

le zadání mateřské továrny zhotovila karosárna Chapron. Otevřený vůz, jenž dostal přívlak „továrni“, aby se odlišil od zakázkových výrobků firmy z Levallois, se v prodejnách značky Citroën objevil v únoru 1961. Jeho malosériová výroba pokračovala celé desetiletí, do roku 1971 však vzniklo jen málo přes 1200 kabrioletů řady DS a během prvních čtyř let také asi stovka otevřených vozů na podvozku ID. Stejně jako sedany a kombi se

i kabriolety na podzim 1962 dočkaly pozměněné přídě s nově tvarovaným spod-



^
Přístrojová deska „déessky“ se během let několikrát změnila, tohle je ročník 1965

ním panelem a novým nárazníkem se svislými pryžovými členy.

Na podzim 1964 byla uvedena na trh luxusní verze DS Pallas s přídatnými halogenovými světlomety na přídě a bohatou výbavou, v polovině roku 1965 prošla modernizací paleta motorů. Model DS 19 dostal nový čtyřválec 2,0 l s pětkrát uloženým klikovým hřídelem, zatímco starší motor 1,9 l ještě další rok poháněl levnější vozy ID. Novinkou pro modelový rok 1966 byl Citroën DS 21 s větším motorem 2,2 l o výkonu 106 k (78 kW), díky

>
Citroën ID 19 Break – první z dlouhé řady prostorových kombi pětimetrové délky





němuž uhaněl rychlostí až 175 km/h. Výraznou změnu přinesl podzim 1967: všechny automobily řady DS/ID měly nově tvarovanou přední se čtyřmi světlomety, z nichž vnitřní se u dražších verzí natáčely spolu s předními koly a osvětlovaly vozovku v zatáčce.

Kuriozitou byla impozantní 6,53 m dlouhá prezidentská limuzína DS, kterou v roce 1968 podle návrhu šéfdesignéra automobilky Citroën Roberta Opirona vyrobila karosárna Chapron. Charles de Gaulle si tento automobil neoblíbil, protože mu pevná skleněná stěna bránila v oblíbené konverzaci s řidičem a pobočníkem. Vůz generála doopravdy potěšil zřejmě jen jednou – to když mohl americkému prezidentu Richardu Nixonovi předvést, že má delší limuzínu, než první muž USA. Také další francouzský prezident Georges Pompidou tento koráb silnic používal jen zřídka, a tak unikátní automobil poměrně brzy skončil v soukromé sbírce. Desítky klasických černých „déesek“ v luxusním provedení však tvořily vozový park prezidentské kanceláře a vládních úřadů až do druhé poloviny sedmdesátých let.

Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let se nabídka vozů průběžně měnila, aby „déeska“ udržela krok s mladší konkurencí. Jednou z cest byla modernizace interiéru a zlepšení výbavy, druhou zvyšování výkonu motoru. Počátkem října 1969 opustil výrobní linku milióntý automobil řady DS, v paletě modelů 1970 se místo dřívějších vozů ID objevily modely D a D Spéciale. Hlavní novinkou podzimu 1969 však byl model DS 21 IE, první francouzský vůz s elektronickým vstřikováním paliva. Jeho motor 2,2 l dával výkon 125 k (92 kW) a „déeska“ dosahovala rychlosti 185 km/h. Od září 1972 pak roli třešničky na dortu převzal model DS 23 Injection Electronique s motorem 2,3 l naladěným na 130 k (96 kW). S pětistupňovou přímo řazenou převodovkou dokázal komfortní sedan flirtovat s rychlostí 190 km/h.

To už se ale blížil závěr kariéry tohoto výjimečného automobilu. V létě 1974 debutoval jeho nástupce Citroën CX, poslední sedan Citroën DS – kovově modrý model DS 23 – opustil výrobní linku koncem dubna 1975. Na čelním skle nesl pořadové číslo 1 330 755, v němž ale neby-



DS Majesty s karoserií Chapron z roku 1965, jejíž zadní dveře se otvíraly dozadu



Do modelového roku 1968 vstoupila „déeska“ s novou přední se čtyřmi světlomety



Přes 6,5 m dlouhý prezidentský Citroën DS postavila v roce 1968 firma Chapron



U dražších provedení vozů řady DS se vnitřní pár světlometů natáčel spolu s koly



ných vozů však relativně dostupnou, s výjimkou kabrioletů a vozů s karoseriemi Chapron. Při troše štěstí se dají ve Francii vozy DS a ID ze šedesátých let ve slušném stavu pořídit za méně než 10 000 eur, levnější verze z počátku sedmdesátých let za polovinu. Labužníci si ovšem rádi připlatí za nejrychlejší DS 23 Injection Electronique.

Jan Tuček