



Dva symboly Francie ročníku 1960: vpředu Citroën DS 19, za ním Caravelle

## Kult odlišnosti Citroën DS slaví padesátiny

Počátkem října oslavila padesátiny jedna z automobilových ikon poválečné éry, avantgardní Citroën DS. Osobitě tvarovaná „dééska“ s plynokapalinovým odpružením a řadou dalších fines před půlstoletím předběhla dobu – však se také vyráběla dvacet let, až do roku 1975.

Značka Citroën ve své historii začínající rokem 1919 několikrát způsobila velký třesk v automobilovém světě. Na jaře 1934 překvapila revolučním typem Traction Avant se samonosnou karoserií a pohonem předních kol, na podzim roku 1948 šokovala publikum rustikálním, ale navýsost funkčním lidovým vozem Citroën 2 CV. O sedm let později následovala již zmíněná

„dééska“, futuristicky pojatý automobil jakoby přicházející z jiné planety. K poněkud mimozemské pověsti „déésky“ přispělo i to, že Francouzi zkratku DS četli jako „Déesse“, tedy „Bohyně“.

### Od VGD k DS

Citroën DS ovšem nespadol z nebe, byl výsledkem vývojového programu s interním

označením VGD zahájeného už koncem třicátých let s cílem vytvořit nástupce typu Traction Avant. Mimochodem, výroba těchto tradičních vozů s předním pohonem a karoserií předválečného střihu pokračovala i po válce – poslední z téměř 760 000 automobilů Traction Avant opustil továrnu v létě 1957. V prvních poválečných letech sice z nutnosti dostal prioritu lidový typ 2 CV, počínaje rokem 1950 se však znovu naplno rozběhly práce na vývoji nového vozu střední třídy.

Jeho tvůrci neměli snadnou úlohu – nový automobil musel být zřetelně lepší a modernější než oblíbené vozy řady Traction Avant, zároveň se měl také výrazně odlišit od konvenční konkurence své třídy. To vše při dodržení šibeničních termínů pro vývoj a zavedení výroby, nemluvě o omezeném rozpočtu. „Dééska“ tedy dostala osobité, futuristicky laděné tvary, jejichž autorem byl dlouholetý šéf stylistického střediska automobilky Flaminio Bertoni (1903–1964). Pod aerodynamicky strážnou karoserií se skrývalo plynokapalinové odpružení a hydraulický systém ovládající brzdy, posilové řízení, samočinnou spojku a řazení. Časový a finanční tlak si však vynutil citelné ústupky: převodovka nebyla plně automatická, ale s hydraulickým ovládním a ručním řazením převodových stupňů páčkou za volantem, původně připravovaný plochý šestiválcový motor v nouzi nahradil jen lehce modernizovaný řadový čtyřválec 1,9l.

Zatímco plochý šestiválec měl být umístěn před přední nápravou, pro vyšší čtyřválec museli konstruktéři najít místo za nápravou, takže jeho kryt zasahoval do prostoru pro cestující. Díky tomu se sice dopředu pod svažující se kapotu vešlo náhradní kolo a vzadu se zvětšil prostor pro zavazadla, tvůrci vozu se s tím však smířovali se skřípěním zubů. Dodejme rovnou, že navzdory několika vývojovým pokusům se sériová „dééska“ za celou svoji kariéru šestiválcového motoru nedočkala a musela se spokojit se čtyřválcem, byť postupně zvětšovanými a laděnými na vyšší výkon. Ale k tomu se ještě dostaneme.

### Jako žádný jiný

Nový Citroën DS 19 se poprvé představil veřejnosti 6. října 1955 na pařížském autosalonu, kde způsobil veliké pozdvižení. Nepodobal se totiž ničemu, co tehdejší automobilový svět znal. U drtivé většiny příchozích se počáteční překvapení rychle proměnilo v nadšení a obdiv, jen zanedbatelná menšina staromilců kroutila nevěřičně hlavou tváří v tvář něčemu tak nepřístupnému. Závazné objednávky se už na



Větrací mřížky se do předních blatníků DS montovaly od září 1959 do léta 1962



Romantická reklama – takhle Citroën propagoval plynokapalinové odpružení



Citroën DS se vždy rád prezentoval jako šarmantní automobil z lepší společnosti

autosalonu počítaly na tisíce, ačkoliv každý vážný zájemce musel složit zálohu a vzít na vědomí, že na vůz bude možná čekat až půldruhého roku. Sériová výroba se vlastně teprve připravovala a na zkušebních vozech se stále projevovaly neduhy způsobené překotným vývojem, a tak byli obchodníci velmi opatrní. Do konce roku 1955 opustilo výrobní linku jen několik desítek automobilů DS 19 a ještě v prvním pololetí 1956 se vozy počítaly jen na stovky. Navzdory potížím a opakovaným záručním opravám se však celoroční produkce „déeesky“ přiblížila

k hranici 10 000 vozů, v roce 1957 pak překročila 20 000 kusů.

Připomeňme si, že Citroën DS 19 ročníku 1956 byl dlouhý 4,8 m a jeho přední kola poháněl kapalinou chlazený čtyřválec 1,9l 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 10l benzínu na 100 km. K typickým prvkům patřil nezvykle řešený volant s jedinou pří-

kou, futuristicky pojatá palubní deska a velice pohodlná sedadla připomínající křesla z francouzského obývacího pokoje. Od všech konkurentů se však „déeeska“ odlišovala především plynokapalinovým odpružením s nastavitelnou světlou výškou se standardní hodnotou 160 mm.

Řidič podle potřeby a okolností mohl volit mezi pěti polohami karoserie, z nichž nejnižší (90 mm nad vozovkou) byla určena pro jízdu po dálnici, zatímco extrémní (280 mm nad terénem) sloužila k vyprošťování ze sněhu nebo bláta, ale dala se využít i k výměně kola bez použití zvedáku. Ve městě pak „déeeska“ s dostatečně otrlým šoférem umožňovala vyšplhat na chodník a zaparkovat tam, kam si jiné vozy netroufily. Neméně důležitou výhodou plynokapalinového odpružení však byla i jeho schopnost udržovat stejnou světlost výšky vozu bez ohledu na jeho okamžité zatížení – ať už v něm jel řidič sám, nebo se čtveřicí spolucestujících a jejich zavazadly.

## Široká nabídka

V říjnu 1956 představil Citroën levnější model ID 19, který z „déeesky“ převzal karoserii a podvozek s plynokapalinovým odpružením, ke staršímu provedení motoru 1,9l o výkonu 66 k (48 kW) však dostal klasickou spojku a převodovku s tradiční řadicí pákou vpravo u volantu. Chyběl posilovač řízení, brzdy měly klasické ovládním a celkově byl model ID 19 zvenku i zevnitř o poznání skromněji vybaven. Zatímco si Citroën DS pěstoval image prestižního automobilu z lepší společnosti, dostupnější model ID prodáváný od jara 1957 si získal oblibu u širokých vrstev motoristů, jimž vyhovoval prostorností, pohodlím a jízdními vlastnostmi, ale i jednodušší údržbou a nižšími provozními náklady. V roce 1957 vzniklo necelých šest tisíc vozů ID 19, zatímco „déeeska“ bylo přes 20 000, ale už



Jedné z prvních „déeesek“ vyřízli střechu, aby mohla předvést prostorný interiér



Vítězná trojice z roku 1959. Volantu ID 19 se samozřejmě drží Paul Coltelloni



Přehlídka vozů DS a ID ročníku 1960 v pařížské prodejně na Champs Elysées

Tímhle plakátem oslavil Citroën vítězství vozu ID 19 v Rallye Monte Carlo 1959

v následujícím roce se produkce modelu ID přiblížila k 29 000 vozů a o poznání tak překročila výrobu modelu DS, jež zůstala těsně nad hranicí 20 000 kusů.

V lednu 1959 vybojoval jen minimálně upravený sedan ID 19 prvenství v prestižní Rallye Monte Carlo. K vítězství jej dovedl Paul Coltelloni, jemuž sekundovali Pierre Alexandre a Claude Desrosiers. Coltelloni v sezoně 1959 získal i titul mistra Evropy v rallye a odstartoval tak dlouhou sérii sportovních úspěchů vozů řady DS a ID.

Připomeňme z té doby alespoň prvenství v silničním maratonu z Lutychu do Sofie a zpět (Liège–Sofia–Liège), které počátkem září 1961 získali Lucien Bianchi a Georges Harris s vozem DS 19, nebo dvě vítězství, která si v letech 1961 a 1963 odvezl s „déskou“ z Korsické rallye René Trautmann.

Počínaje rokem 1958 vstoupil do života vozů Citroën DS a ID renomovaný karosář Henri Chapron, poslední z pařížských módních tvůrců meziválečného období, který svoji živnost dokázal udržet při životě

i v letech poválečných. Henri Chapron představil v roce 1958 elegantní dvoudveřové kabriolety a kupé na podvozku DS 19 s označením La Croisette a Le Paris, jež ve vlastní režii nabízel movité klientele. Zároveň se intenzivně snažil rozvíjet spolupráci s mateřskou automobilkou, aby zajistil dostatek práce pro zkušené osazenstvo karosárny na pařížském předměstí Levallois. Citroën prezentoval na podzim 1958 luxusní čtyřdveřový model DS 19 Prestige, jenž byl většinou opatřen přepážkou mezi



Většina snímků kombi ID 19 Break (tenhle je z roku 1960) vznikala na venkově



Pokud někomu nestačil prostorný interiér kombi ID, pomohla „zahrádka“ na střeše



Díky otevřené střeše své „désky“ mohl generál de Gaulle za jízdy zdravít davy



Typický obrázek: Charles de Gaulle ční z otevřené „désky“ a zdraví příznivce

řidičem a cestujícími vzadu. Tyto automobily vyráběné od jara 1959 jen po desítkách kusů také vybavovala a dokončovala karosárna Chapron, prodávaly se však v obchodní síti značky Citroën.

V říjnu 1958 přitahovaly pozornost návštěvníků pařížského autosalonu prototypy modelu ID 19 Break, prostorného kombi pětimetrové délky, jež nabízelo sedm až osm míst na třech řadách sedadel, případně za předními sedadly ložnou plochu dlouhou 2,1 m. Výroba vozů kombi probíhala v mateřské automobilce paralelně se sedany od léta 1959 a počínaje rokem 1960 se pohybovala kolem šesti tisíc kusů ročně, přičemž jednou z nabízených variant byla i sanitka.

## Generálova láska

V roce 1959 se stal francouzským prezidentem generál Charles de Gaulle, muž vysoké postavy, jenž se netajil svou přízní ke značce s dvojitým šípem. Již dříve rád využíval prostor a pohodlí staršího typu

Traction Avant, poté se stal milovníkem „désky“. Během desetileté kariéry v čele státu vystřídal řadu vozů Citroën DS a čtyři z nich postupně i vlastnil. K jeho nejoblíbenějším patřil sedan z parku prezidentské kanceláře, který v karosárně Chapron dostal zvýšenou kabinu s otvírací střechou. Ta generálovi umožňovala ve stoje zdravít davy příznivců a vychutnávat atmosféru míst, jimiž projížděl.

Černé „désky“ tehdy ve Francii dominovaly při všech oficiálních příležitostech, měly prakticky monopol ve vozovém parku ministerstev a prefektur, nemluvě o diplomatických službách. De Gaulle na „désky“ nedal dopustit také proto, že mu dvakrát spolu s duchapřítomností a uměním řidiče zachránily život. O ten generálovi opakovaně usilovali atentátníci z OAS, Organizace tajné armády, jež sdružovala odbojné důstojníky, kteří se nechtěli smířit s osamostatněním Alžírka.

Poprvé se to stalo počátkem září 1961 asi 120 km východně od Paříže, cestou na



prezidentovo rodinné sídlo v Colombey-les-Deux-Eglises. Výbuch ocelové lahve napěchované asi 40 kg plastické trhavinou vytvořil před prezidentovým vozem doslova ohnivou stěnu. Řidič Francis Marroux vsadil vše na jednu kartu, místo brzdění sešlápl pedál



Takhle se „désky“ předváděla veřejnosti na jaře 1961 v hale letiště Le Bourget



Novinkou podzimu 1964 byl luxusní model DS Pallas s přidavnými světly