

Jiří Fiala



Citroën 2CV

retro



historie, vývoj, technika, sport

2CV, Furgonnette, Ami, Dyane, Méhari

GRADA®

Věnování

Knihu věnuji 88leté dámě, paní Marii Braunové.

Teto, děkuji Ti, že jsi dala Čajkou z brněnského veletrhu 1962 základ mé olbřímí sbírky prospektů a že jsi mne poprvé vzala koncem května 1969 do zatáčky v Pisárkách pod sjezdem z Kohoutovic Libušiným údolím. Heroické výkony a řev modrého Chevroletu Camaro s dr. Markem za volantem v soubojích s nadupanými bavoráky v Mistrovství Evropy cestovních vozů, smýkající se smečka Formulí 3, neuvěřitelné davy kolem tratě – to vše mne připoutalo k autům a vzpomenu si na to pokaždé, když jsem na 24 hodin v Le Mans.

Dále děkuji za nekonečnou trpělivost manželce Zoře a synům – Radkovi, za pomoc s grafikou a za fakt uvádějící mne v úžas, že se jeho animované postavičky opravdu hýbou; a Markovi, za jeho houževnatost a úspěchy v Lipsku a na LSE v Londýně.

Jiří Fiala

Jiří Fiala

Citroën 2CV

historie, vývoj, technika, sport

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

Jiří Fiala

Citroën 2CV – historie, vývoj, technika, sport

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 4890. publikaci

Odpovědná redaktorka Jitka Zamrzlová

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 480

První vydání, Praha 2012

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2012

© Ing. Jiří Fiala, 2012

ISBN 978-80-247-3382-1

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-8134-1 (ve formátu PDF)

ISBN 978-80-247-8135-8 (ve formátu EPUB)

ISBN 978-80-247-8136-5 (ve formátu MOBI)



Obsah

1	André Citroën, jeho rodina a společnost	11
2	TPV – předválečná auta pro venkov.....	45
3	Německá okupace Francie	67
4	Vylepšování TPV a osvobození Francie	73
5	Premiéra 2CV	91
6	Technika 2CV	99
7	Evoluce 2CV.....	113
8	2CV – přestavby, doplňky.....	159
9	Citroën Ami	179
10	Citroën Dyane	225

11	Odvozené pracovní a rozvážkové typy dvouválcových Citroënů	243
12	Citroën Acadiane	267
13	Limitované série dvouválcových Citroënů	273
14	Výroba v zahraničí – osobní auta z Evropy	303
15	Pracovní a terénní typy dvouválcových Citroënů	333
16	Výroba v zahraničí – auta ze zámoří / 1. část	359
17	Plážová a terénní auta z komponentů dvouválcových modelů malých značek	379
18	Výroba v zahraničí – auta ze zámoří / 2. část	387
19	Dálkové jízdy, sport, kuriozity	415
20	2CV – kulturní fenomén	427
21	2CV v České republice	431
22	Bude nová Kachna?	435
23	Technická a výrobní data	441
24	Barevná příloha	465

Úvod

Máme konec října a typické dušičkové počasí. Média znovu skloňují slova jako krize nebo Řecko. Ale tentokrát, počátkem 70. let, bylo všechno jinak. Tehdy jsem se jako student nějak dostal do Jugoslávie. Na stopu na pobřežní silnici z Opatie do Rijeky, kam jsem se vydal „zkontrolovat“ showroomy a nabrat co nejvíce perspektív, mi zastavil pár mladých Holanďanů v hráškově zelené Kachně pomalované květinami. Doznívala doba hippies, okouzlení Woodstockem, svobodou a přistáním Apolla XI na Měsíci. Usadil jsem se dozadu na hromadu měkkých polštářů. Shrnutou plátěnou střechou unikaly vstříc azurové obloze tóny Santanovy Black Magic Woman, Samba Pa Ti, Deep Purple, Uriah Heep a našich dalších idolů, (které nám dnes našťestí vrchovatě nabízí Rádio Beat, díky!) Kachna brumlala, pohupovala se na zvlněném asfaltu a dramaticky nakláněla v zatáčkách. Měkká jízda jsem ale s vědomím každého okamžiku, že se auto pohybuje, snad už od té doby nikdy nezažil. Citroën, který v minulosti poněkud upadl do šedého průměru obyčejných aut, se otřepal.

I když odkaz aktuálních modelů přímou spojitost s historií odmítá, nová auta jej znovu staví do čela neortodoxních konstrukcí. Na novinářské prezentaci mne tak zaujala DS4, že jsem ji „zapomenul vrátit.“ Už mne chtěli začít nahánět mobilem, protože ostatní novináři již odjeli. Minulý týden byl čas za volanty elektrického C-Zero, (a jeho bratra Peugeotu) také nezapomenutelnou zkušeností.

Zmínil jsem krizi. Příběh André Citroëna, André Lefèbvre, Jeana-Pierra Boulanger a celé automobilky Citroën je výpovědí mužů o jejich podniku. Musel přežít dvě světové války a bezpočet krizí. Jejich recept byl zdánlivě jednoduchý – velká pracovitost, skromnost, nápaditost, kompetentnost a odvaha hledat a obhajovat nová řešení. Většinou byla sázka na nevyzkoušené postupy poukazem k přežití, zřídka se vyplatilo držet se při zemi. Příkladná byla snaha šéfů se za všech okolností držet vytčených technických cílů a ekonomické disciplíny, což se ukázalo být správné. To všechno jsou vlastnosti, bez nichž se neobejdou (ale které často postrádají) dnešní manažeři.

Podobně jako se Fiaty 500, o nichž byla má předchozí studie, (*Fiat 500 – historie, vývoj, technika, sport*, vydalo nakladatelství Grada v roce 2010), výrazně postaraly o motorizaci nejen zemí Středozeří, ale i celé Evropy, dvouválcové Citroëny, zejména 2CV, ovlivnily motorismus mnohem dál za evropskými hranicemi.

V příbězích obou automobilek narazíme na pozoruhodně podobné rysy a typy kreativních postav. Osudy obou značek se v několika osách protínají. Možná, že hraje roli radost obou národů ze života, dobrého jídla a vína.

Brit *Peter Mayle*, píšící o Provensálsku s takovým nadšením, že dokázal pobláznit půlku světa, v knize *Rok v Provenci* říká: „Takže jsme si šli koupit auto. Byl to obyčejný Citroën 4 CV (!), zvaný *deux chevaux*, model, který se za posledních dvacet let moc nezměnil. Náhradní díly by tudíž měly být k mání na kterékoli vesnici. Mechanicky to není automobil o moc komplikovanější než šicí stroj a kterýkoli kovář ho opraví. Je laciný a má pohodlně nízkou maximální rychlost. Kromě toho, že pérování udělali z huspeniny, což znamená, že je to jediné auto na světě, které vám může způsobit mořskou nemoc, je to půvabné a praktické vozidlo. A místní garáž jeden měla na skladě...“ Další odkazy na Kachny a jejich typický zvuk najdeme v této i jiných jeho knihách.

Letos koncem dubna jsme se cestou na Top Marques Monaco ubytovali v zcela neznámém, turistickými atrakcemi neoplývající, starobylém provensálském městečku Caromb. Z pokoje v prvním patře hotýlku se zelenými okenicemi (pokoj za 50 € / noc) jsme přehlédli upravené náměstíčko se vzrostlými platany. Štamgasti si dole u venkovních stolků dávali sklenku pastisu, s přibývajícím tmou se hosté trousili na večeri. Místní hlučná omladina měla před několika cafeteriemi zaparkované mopedy a Méhari ve vzorném stavu. Manželka se často

zaposlouchala a říkala: „Zase ti tam nějaký jede.“ Skutečně, člověk by čekal, odkud se vyřítí Matka představená. Dávám na vědomí, že 2CV, který už nějakou dobu sledujeme, zaparkovaný u domku na svahu u *N 85, route Napoleon*, v kopcích nad Grasse, je stále v užívání, (stejně jako římský *Lombardi My Car – čtenáři mého Fiatu 500 vědí*), snad přibýly nějaké ty šrámy. Poslední příhoda místo závěru: Když jsme letos projížděli Cannes, všiml jsem si, že na molu stojí Kachna s vymontovanými sedačkami. Otočil jsem a jel si udělat fotografie. Francouz se Slovenkou štětcem a barvou vyspravovali lak svého Citroënu. Dali jsme se do řeči. „Nevíte o nějakém zájemci o spolehlivý 2CV?“ ...

Jiří Fiala, Brno 30. 10. 2011

Uběhly další měsíce, jejichž noci jsem trávil upřesňováním dat a hledáním odpovědí na stále čtenější dotazy, rozplétáním zaručených, ale rozporuplných informací a doplňování fotoarchivu. Ve finále mi velmi pomohli paní Ing. Mgr. Kateřina Jurášková a akad. arch. Jan Rada. Vzkazují, že nová DS5 jezdí (a vypadá) fantasticky a C4 Aircross si jistě oblíbí prakticky založení uživatelé, kteří se rádi a dobře svezou. Dubnová návštěva Jižní Francie povrdila a odhalila neuvěřitelné množství dvouválců v běžném provozu. Část pobytu v Provence jsme pojali detektivně. Podařilo se nám najít vesničku i místo, kam jezdil odpočívat i pracovat konstruktér Lefebvre. Ale o tom až v dalším dílu – budete-li, čtenáři, mít zájem – o zbylých legendách a revolučních přelomových typech Traction Avant a navazujících DS / ID.

Jiří Fiala, 1. 6. 2012

Vždy bojuji s místem. Dovoluji si proto upozornit na některá zjednodušení. Jména Citroënů (a dalších francouzských aut), se správně píší s mezerou mezi číslicí a daňovými koňmi tedy 2 CV, ale já píší 2CV, což není zdaleka můj vynález. Uchýlila se k němu řada autorů a někdy i ve svých materiálech a grafice i továrna.

Citace ze starých čísel časopisu *Svět motorů* je uvedena zkratkou SM. Často se zmiňuji o autosalónech. Významné se desetiletí odehrávají zhruba ve stejnou dobu. Místo „na pařížském autosalónu koncem září roku ...“ zkracuji na „v Paříži ...“ Bruselský organizují koncem ledna, Ženevský počátkem března a Frankfurtý IAA v září. Hodnoty jako rychlost, výkon, zrychlení jsou míněny v jejich nejvýše dosažených hodnotách.

Čím více literatury, včetně vydané firmou, jsem studoval, tím se ukazoval větší zmatek. Problémem je, že Citroën měl ve zvyku již nejpozději koncem září představit modely příštího roku. Nové modely mohly být k mání okamžitě, ale někdy se s jejich výrobou začalo až v průběhu příštího kalendářního roku. I renomovaní autoři toto jaksi pomíjejí. Dochází ke zmatení dat představení novinky, zahájení sériové výroby a pak dodávek prvních vozů zákazníkům. Rozdíly mohou být až v rocích. Zaplete-li se do toho ještě export, je zaděláno na pořádné kasino. Snažil jsem se důsledně uvádět správné termíny, ale někdy je to krajně obtížné, ne-li nemožné. Žádám vás, čtenáři, o shovívavost. O další zmatky se postaral autorizační úřad Service des Mines, který jako správný tvrdohlavý Francouz-byrokrat hlava nehlava prosazoval své kódy typů, modelů i motorů. Výrobce je ovšem také Francouz a tak někdy vedle sebe existovaly dvě řady kódů.

Až před poslední korekturou jsem dostal z pařížské centrály automobilky odpovědi na některé otázky, (díky moc, Katko), z nichž většinu cituji – v textu označeno [xxxx]. Jak je vidět, život je zelenější a všechno se prostě nedá nastrkat do úhledných tabulek, jak by se nám to možná líbilo. Abych ilustroval jistou nervozitu a pnutí v informacích, uvádím letošní sdělení z Paříže, (která jsou v kontrastu se staršími údaji), v hranatých závorkách. Dále pařížský mail připsal tuto poznámku: [data úprav karosérií, k nimž dochází v červenci, znamenají přípravu modelu, který se objeví na trhu v září, na nový (modelový) rok. Je proto velmi pravděpodobné, že výrobní linky montují v červenci staré i nové díly.]

Určité kasino (Francouzi ovšem pro chaotický stav věcí používají nám bližší výraz *bordel*) panuje i v udávaných výkonech motorů. „*Evropské automobilky uváděly až do poloviny 70. let podle tehdejších standardů hodnoty takzvaného čistého výkonu, SAE (net); v Itálii normy CUNA; v Německu a dalších zemích se jelo souběžně podle norem DIN. Všechny evropské metodiky pracovaly s „čistým výkonem.“ Lišily se v podle rozsahu zapojeního příslušenství motorů a také v přepočtu výkonů na různé hladiny atmosférického tlaku a teplot. Standardy SAE dávaly neoptimističtější výsledky, normy DIN čísla nejprísnejší (nejnižší).*“ Pan Ing. Machač, puntičkářský bývalý konstruktér podniku Oričan, dále dodává: „Výkony mohly být dále udávány v metrických i anglosaských koních, takže výsledkem je mnoho vzájemně si odporujících ale přesto správných údajů.“ Továrna i různí autoři tyto jemnosti velkoryse, záměrně či z nevědomosti přehlíželi, a proto ty nesourodosti. Z tohoto pohledu je potřeba pohlížet na předkládaná čísla.

Uvítám jakoukoli poznámku nebo upřesnění na mailovou adresu: autorama@volny.cz. Děkuji.



1

André Citroën, jeho rodina a společnost

1.1 Zakladatel společnosti André Gustave Citroën a jeho rodina

André Gustave se narodil v Paříži přesně třicet minut po půlnoci 5. února 1878 jako nejmladší, páté dítě a třetí syn klenotníka a obchodníka s diamanty.

Jeho rodina má doložený rodokmen nejméně do roku 1750. Pocházela z Nizozemí, které bylo počátkem devatenáctého století obsazeno Napoleonovou armádou. Okupační správa vydala výnos, podle něhož museli mít všichni obyvatelé příjmení. Citroënovi předci byli pouličními prodavači pomerančů, citronů a tropického ovoce. V okolí Amsterdamu je znali pod přezdívkou Citroňák nebo také Muž s malými citronky (*Limoenman* nebo *Lemonman*). Změna v postavení rodiny nastala, když se Andréův dědeček oženil s bohatou nizozemskou židov-

kou ze zlatnické a klenotnické rodiny. Mladí manželé se zapojili do mezinárodního obchodu s drahými kovy a kameny. Brzy velmi zbohatli. Roku 1871 se stěhovali z Amsterdamu do Varšavy a pak do Paříže. Ve Francii si po vlastním uvážení a po naléhání bohatého tchána změnili jméno na serióznější a lépe znějící *Citroen*.

Otcem Andrého byl holandský žid Levie Citroen. Zemřel tragicky ve věku 42 let, Andrému tehdy bylo šest. Leviho manželka odjela se všemi dětmi na letní dovolenou do věhlasného letoviska Trouville v Normandii. Andrého matka se za svobodna jmenovala Masza Amalia Kleinmannová a pocházela z Polska. Z následujících událostí si malý André pamatoval jenom to, jak se (v neděli 14. září 1884) vrátili z prázdninového pobytu v hotelu a on uviděl zkoprněnou matku, která dětem řekla, že otec musel odjet na dalekou cestu. Teprve mnohem později jej seznámili s pravdou. Velmi konzervativně založený obchodník se nechal unést vlnou optimismu a všeobecné euforie. Navzdory svým zvyklostem inves-

◀ André uprostřed spolužáků z École Polytechnique

toval část majetku do „zaručených“ akcií jihoafrických diamantových dolů. Bublina akcií dolů praskla. Otcem, který ani zdaleka nepřišel o všechny majetek, zmítaly výčitky. Oblékl si svůj nejlepší oblek a vrhnul se z okna na kamenný chodník o několik poschodí níže. Možná, že tragédie způsobila, proč se téměř nevyskytují fotografie, na nichž by se André Citroën smál. Po tragické smrti manžela se starala o rodinný podnik matka.

Samotářský mladík trávil většinu volna ve vlastním světě vyplněném hrdiny románů Julese Verna, Jamese Coopera, Waltera Scotta nebo Charlese Dickense.

1. října 1885 se André stal studentem prestižního pařížského Lycée Condorcet. Tou dobou se rodina plně asimilovala do francouzského prostředí a z ne zcela jasných důvodů si upravila příjmení o přehlásku nad „e“, na významově obdobné *Citroën*.

Stejně lyceum navštěvoval také Louis Renault a není pochyb, že ač se blíže nepřátelili, se oba budoucí francouzští motorističtí velikáni znali. Devatenáctiletý André viděl roku 1897 poprvé samohyb se spalovacím motorem.

Musíme si uvědomit, že André vyrůstal ve zlaté a krásné době rozvoje techniky, poznání i umění – *la belle époque*. Rodině se začalo natolik dobře dařit, že jí nečinilo potíže zaplatit Andrému doučování a přípravu na náročné zkoušky vypsane exkluzivním souborem prestižních škol Grandes Écoles. Musel splnit ještě další podmínku. 30. dubna 1896 se odehrál skromný ceremoniál, během něhož mu udělili francouzské státní občanství.

Dvacetiletý student roku 1898 úspěšně absolvoval přijímací zkoušky a vybojoval si místo mezi velmi omezeným počtem studentů. Stal se kadetem dvouletého kurzu na elitní École Polytechnique (dnes bychom řekli Tech-

Poznámky doc. RNDr. Petra Štrossy, CSc., z katedry informačního a znalostního inženýrství VŠE Praha, ke jménu Citroën

Limoenman je skutečně holandsky Citroňák. V holandštině existují slova *limoen* [li'mún] a *citroen* [si'trún] a obě označují citrón, resp. nějaký druh citrónu (limetku ap.). Obdobně i ve francouzštině existují slova *limon* [li'món] a *citron* [si'trón] a obě označují citrón, resp. druh citrónu. Změna příjmení z Limoenman na Citroën, čteno holandsky [si'trún], se dá snadno pochopit, ale asi to reflektuje i jiné okolnosti než jen přechod do francouzského prostředí. Tuhle změnu mohli udělat, i kdyby se v Holandsku neobjevili žádní Francouzi a kdyby se rodina nikam nepřestěhovala, a na druhé straně kvůli Francouzům ji nikdo dělat nemusel.

Jméno psané Citroën bylo ve Francii srozumitelné, ale muselo Francouzům připadat divné (byla to holandská pravopisná varianta slova známého i ve Francii), a navíc asi Francouzům nebylo moc jasné, jak to mají vyslovovat. To byl asi nejspíš hlavní důvod, proč se rozhodli přidat přehlásku nad e. S dvěma tečkami nad e jméno nevypadá o nic víc francouzsky, spíš exoticky, ale je celkem jednoznačné, jak se má přečíst podle francouzských pravidel, totiž [sitro-én], což přímo nic neznamena, ale každý v tom přesto vnímá slovo citrón. Čili to byla dnešním jazykem řečeno určitá PR aktivita, která k Andrého rodinným genům dokonale sedí, akorát není asi správné tvrdit, že to bylo pouhé pofrancouzštění.

nické vojenské a civilní vysoké škole nebo akademii). Studenti žili kasárenským, náročným životem s budíčkem polnicí a bubny, studiem, tělocvikem, pořadovým cvičením a nošením upjaté barevné sváteční uniformy. Slavnostní inaugurační uniforma se skládala z klobouku se zlatou stuhou, zlatými knoflíky a kokardou s francouzskou trikolórou. Sako zdobily zlaté prýmký, knoflíky a výšivky. Prsa školního pláště hrdě vystavovala výšivky dvou zkřížených kanónů a matematického písmene x. Absolventům polytechniky se dodnes říká „les Xs“ („Iksáci“) podle atributů slavnostní uniformy a odznaku se zkříženými meči na klobouku. I dnes jsou vůdčími osobnostmi komunity francouzských vědců a techniků. Patří mezi ně i současní šéfové Citroënu. V květnu 1899 zemřela ve věku pouhých 46 let Andrého matka. Od té doby jej žádná žena nedokázala natolik upoutat jako později jeho práce, továrny a auta.



1.2 Ozubená kola

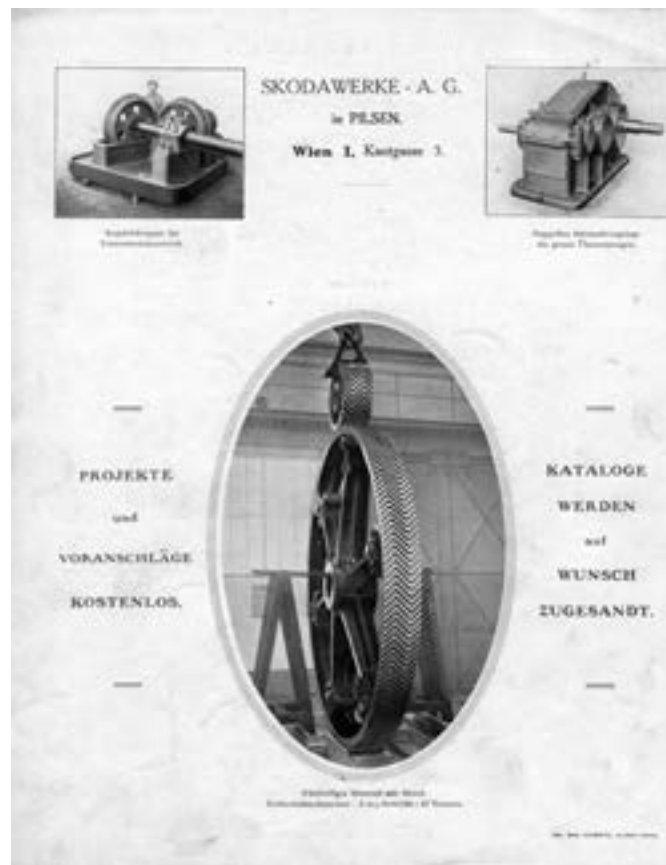
Andrého sestry se dobře vdaly. Fernande za pařížského klenotníka a obchodníka se zlatem, diamanty a perlami, Jeanne za varšavského bankéře. O Velikonocích v dubnu 1900 André navštívil polské příbuzné. Doprovázel svého švagra na cestě mezi průmyslovými centry Varšavou a Lodží. Osudový výlet patrně přeměroval jeho budoucí život. Při návštěvě slévárny v Głownu nedaleko Lodže, v tehdy ruské části Polska, mu ukázali novinku, sestavu ozubených kol se šípovitým spirálovitým ozubením s těly kol odlitými ze železa a se zuby vyřezanými ze dřeva. Citroën pochopil jejich obchodní možnosti. Pokud by se kola zhotovila z kvalitní oceli a s rozměrově přesně vytvářenými zuby, měla by dokonalý záběr. Vzpomněl si, jak na každoročních pařížských výstavách hltil nejnovější stroje a metalurgické novinky vyspělého amerického průmyslu. Například rychloběžné buchary nebo přesně vyrobené frézy ze speciální houževnaté oceli. Andréovi nikdy nechyběla odvaha. Za švagrovy peníze koupil patenty na ozubení od Rusy ovládaného podniku. Pak na nic nečekal, rozloučil se s příbuznými a sedl na první vlak do Paříže uskutečnit svůj sen. Oslnivou vojenskou kariéru, k níž byl předurčen, hodil za hlavu.

Před realizací plánů musel ale dokončit druhý rok studií a složit závěrečné zkoušky. Polytechniku absolvoval roku 1900 jako 162. z ročníku s 201 posluchači. U nadaného studenta bylo hodnocení zklamáním, neboť takové pořadí nebylo automatickou vstupenkou mezi nejvyšší důstojnické kádry. *(Poznámka: v literatuře lze nalézt nejméně čtyři různé počty abiturientů, ale André končil vždy 162.)* Navzdory studijním výsledkům byl předur-

◀ André Citroën – kadet 1898



▲ Ozubená kola Citroën – tato kultovní fotografie doprovází většinu firemní literatury o historii podniku



▲ Reklamní materiály plzeňské Škodovky z 20. let

čen pro kariéru vysokého důstojníka, inženýra v dělostřelectvu nebo v rodícím se francouzském průmyslu. Tak jako všichni muži s francouzským občanstvím musel nastoupit na dvouletou vojenskou službu. Na podzim roku 1900 jej přidělili s hodností podporučíka k 31. regimentu dělostřelectva s posádkou v Le Mans. Artilerie byla tehdy na technickém výsluní armády. Vývojem dělostřelectva a munice se zabývali nejlepší fyzici, chemici, strojaři a inženýři. Mladík brzy zjistil, že francouzská armáda je zoufale nemoderní a zaostalá, počínaje pestrými uniformami (jiné armády už přešly na odstíny zelené), pamatujícími snad ještě Napoleonova tažení. Dosavadní zkušenosti jej naučily nenávidět zkorumpovaný byrokratický a rigidní systém armádní i státní správy. Po vojně se mohl konečně věnovat svému projektu. Ještě z lycea měl kamaráda Jacquese Hinstina, jehož bohatí rodiče vlastnili rychle se rozvíjející průmyslové impérium. Roku 1902 mu Jacques umožnil ve skromných prostorách patřících jeho rodině založit malou strojírenskou dílnu. Nacházela se na pařížském předměstí St Denis u Severního nádraží v rue Faubourg. Princip šípového ozubení byl teoreticky znám už druhou stovku let, ale kola s tímto druhem ozubení doposud nikdo nezvládal dostatečně akurátně a průmyslově produkovat. André si předsevzal vylepšit princip systému, vymyslet a zvládnout jeho bezpodmínečně přesnou tovární výrobu. Nakonec byl úspěšný a slovy jeho prospektu šlo o: „*První opravdu strojně obráběné šípovité ozubení vyrobené průběžně samočinným obráběním pomocí jediného nože na jeden zátaž z jednoho kusu masivního polotovaru.*“ Továrna nabízela dvě základní sestavy kol. Byl to jednak typ jednoduchého kola se šípovitými zuby, která se používala v párech, pro přenos výkonu v přímém směru. Dále sestavy dvojitých kuželových kol, které se využívaly při změně směru působení

síly o devadesát stupňů. Citroënovo ozubení se vyznačovalo velikou přenášenou silou a tichým chodem. Redukční soukolí nevytvářela osově tlaky, ztráty třením byly minimální. Výroba byla natolik přesná, že mohutné výkony byla přenášeny zaručenou účinností 98 %. Kola našla široké uplatnění v těžkém průmyslu a jeho strojích pro hornictví, ve výrobě čerpadel a mlýnů. Načasování zahájení výroby nemohlo být lepší. Továrny i těžbařské podniky Evropy i Ameriky houfně přecházely ze strojů poháněných nešikovnými koženými transmisemi nebo řetězy s výkonem transportovaným z mohutného centrálního parního stroje nebo motoru ke strojům poháněným vlastními elektromotory. Citroënova ozubená kola se výborně hodila k redukci jejich otáček. Patenty pokrývaly široké pole aplikací včetně zadní nápravy automobilů. Další patenty vylepšovaly ty starší. Například převodovka, snižující rychlost, měla premiéru na pařížské výstavě v říjnu 1910. Samozřejmě, veškeré velice náročné a drahé výrobky se vyráběly individuálně a na míru pro konkrétní zákazníky. Patron musel neustále jednat a přesvědčovat obrovské množství lidí. Byl nejen výborným technikem, ale snad ještě talentovanějším v oblasti marketingu a prodeje.

1.3 Logo s dvojitým šípem

Traduje se, že André Citroën osobně nakreslil symbol dvojitého šípů odvozeného ze vzoru šípovitého spirálovitého ozubení stromečkového tvaru „*košť páteře ze slanečka.*“ Stal se navždy logem značky Citroën. První provedení mělo modré čáry ohraničené žlutě a obkrou-



▲ Vývoj loga společnosti Citroën a její automobilové větve

žené oválem. Roku 1919 přeměrovala společnost hlavní aktivity na výrobu automobilů, které vozily stejné logo. Počátkem třicátých let se objevily nové čtyř a šestiválcové motory (v modelech 8CV, 10CV a 15CV se samonosnými karosériemi), jejichž jednou z charakteristik bylo plovcí uložení motoru, (licence Chrysler), nepřenášející vibrace pohonné jednotky do karosérie. Tuto skutečnost reflektoval i dvojitý šíp doplněný o plující labuť. Stejně logo se objevilo také na prospektech Citroënů 1,4 litru z německé filiálky v Kolíně nad Rýnem. V lednu 1933 se poprvé vyskytl dvojitý šíp v podobě pásků přes masky chladičů, posledních modelů typové řady *Rosalie*. Designér neortodoxních typů *DS / ID*, Flaminio Bertoni, musel redukovat logo na pouhý pár zmenšených šípů, neboť přídě automobilů neměly klasické masky chladiče. Klasický ohraničující ovál se postupně vytrácel. Původní modro-žluté schéma bylo změněno na červeno-bílo-černé až roku 1985. Poslední významná obměna loga se odehrála roku 2009. Plastická podoba designu dvojitého šípů vyjadřuje technologický pokrok a lépe se hodí k složitě tvarovaným karosériím moderních automobilů.

1.4 Výroba ozubených kol

Obchody se tak dařily, že André roku 1905 založil akciovou společnost **Société des Engrenages Citroën**, která se starala o jeho rychle se rozvíjející a rostoucí průmyslové impérium věnující se přesnému strojírenství. Roku 1913 se přestěhovala do nové továrny na Quai de Grenelle na nábreží Seiny. Kola z pařížské továrny bychom našli i ve strojně *Titaniku*. Dva z ředitelů továrny byli Andréovi

bývalí spolužáci, pánové André Boas a Jacques Hinstin. Za deset let od polského objevu Citroën vybudoval síť prodejců ozubení po celé Evropě i v Moskvě.

Pan Ladislav Krátký, ředitel bývalého archivu Škody Plzeň, mi exkluzivně pro tuto knihu poskytl následující, patrně doposud nepublikované informace (kráceno): *“Ve strojárně [Škodovky], kde se začalo vyrábět zařízení pro válcovny, byla v roce 1912 zakoupena licence na opracování šípového ozubení čepovou frézou od firmy Citroën a současně osm strojů na frézování ozubení čelních a kuželových kol až do průměru 4000 mm. Byl to na tehdejší dobu velký pokrok, protože šípové ozubení sneslo daleko větší zatížení, a bylo-li kvalitně provedeno, běželo tiše i při větších obvodových rychlostech a jeho funkce se ani po opotřebení nezhoršovala. Do té doby se čelní ozubení frézovala jen kotoučovými frézami nebo se hoblovala tvarovými noži. Ozubení Citroën se dalo použít i pro velká kuželová kola pro vodní turbíny, kde se do té doby používaly pastorky s odlitými zuby a kolo s dřevěnými zuby. Ve Škodových závodech byla v roce 1913 vyrobena první převodovka s ozubením Citroën pro firmu Siemens v Berlíně. Další na těchto strojích vyrobená ozubení byla dodávána do Vídně, Terstu, Štýrského Hradce atd. Dodávky strojů na výrobu ozubení od firmy Citroën skončily v polovině čtyřicátých let pro změnu výrobního programu, který se zaměřil na těžké strojírenství a energetiku a firma Citroën nemohla nejen z technických důvodů, ale ani z politických, dodat stroje na ozubení pro velké bagry vyráběné pro povrchové doly, a tak si je musela Škodovka zkonstruovat a vyrobit sama.“*

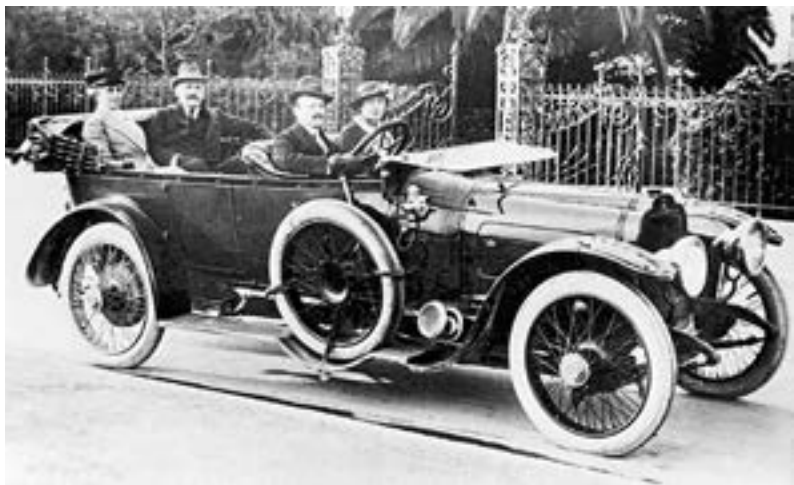
Zlatou éru ozubení dvojitého šípů končíme konstatováním, že jedna ze společností průmyslového konglomerátu Peugeot-Citroën vyrábí ozubená kola dodnes.

1.5 Citroën a automobily

První kontakt André Citroëna s automobilovým průmyslem se uskutečnil počátkem roku 1905. Dílny **André Citroën & Cie** získaly zakázku na výrobu 500 motorů pro pařížského výrobce automobilů **Sizaire et Naudin**, kterou řídil Citroënův starý přítel Jacques Hinstin.

Starší bratr Andrého, Hugues Citroën, (který se prosadil jako velice úspěšný obchodník s diamanty a stal se prezidentem Francouzského svazu profesionálních obchodníků s diamanty, perlami a drahokamy), se v srpnu 1900 oženil s půvabnou Suzanne Harbleicherovou, dcerou bankéře. Tchánova banka byla jedním z věřitelů starodávné a exkluzivní pařížské automobilové značky **Mors**. Finančníka zaujalo zeťovo vyprávění o Andrému, který by podle jeho názoru byl schopen firmu zachránit. Andrému nezbylo než zdvihnout rukavici a od roku 1907 se osobně angažovat ve vedení automobilky. Stal se konzultantem firmy topící se v dlužích, opuštěné hlavním inženýrem a s prodejem dramaticky pokleslým na desítku vozů ročně. (Poznámka: rozvětvená rodina Citroënů sahala i k další značce luxusních vozů – belgické **Minervě**). Citroën šéfoval Morsu sedm let. Za tu dobu továrna prošla kompletní reorganizací, představila nové typy vozů a úplně změnila svou prezentaci. Prodávala 120, později na 1200 nových aut ročně.

Není příliš obecně známo, že André počátkem roku 1915 pozval Ernesta Artaulta a Louise Dufresne, zavedené konstruktéry značky **Panhard & Levassor**, aby zkonstruovali velký, luxusní a výkonný vůz **18CV** s tichým čtyřválcem Knight. Měl se prodávat, patrně pod značkou Mors, hned, jak skončí válka. Změna Andrého uvažování způsobila, že projekt prodal Gabrieli Voisinovi. Prestižní a elegantní *Voisin Type C1* pobláznil hyperboháče. Ve skoro nezměněné podobě jej pak společnost **Voisin** vyráběla v letech 1920–1927.



-
- ◀ Vzácný snímek z návštěvy rodičů manželky – Mors řídí sám André, vedle sedí jeho paní a vzadu její rodiče
 - ◀ André Citroën odjíždí na zámořskou cestu
 - ▲ André Citroën – 1922

Počátkem roku 1917 se Citroën seznámil s konstruktérem Julesem Salomonem, který si udělal jméno malým lehkým francouzským vozem **Le Zèbre**. André a Jules spolu strávili nejednu hodinu diskusemi na téma směřování poválečného automobilismu. Citroën angažoval v červenci 1917 Salomona do svého podniku.

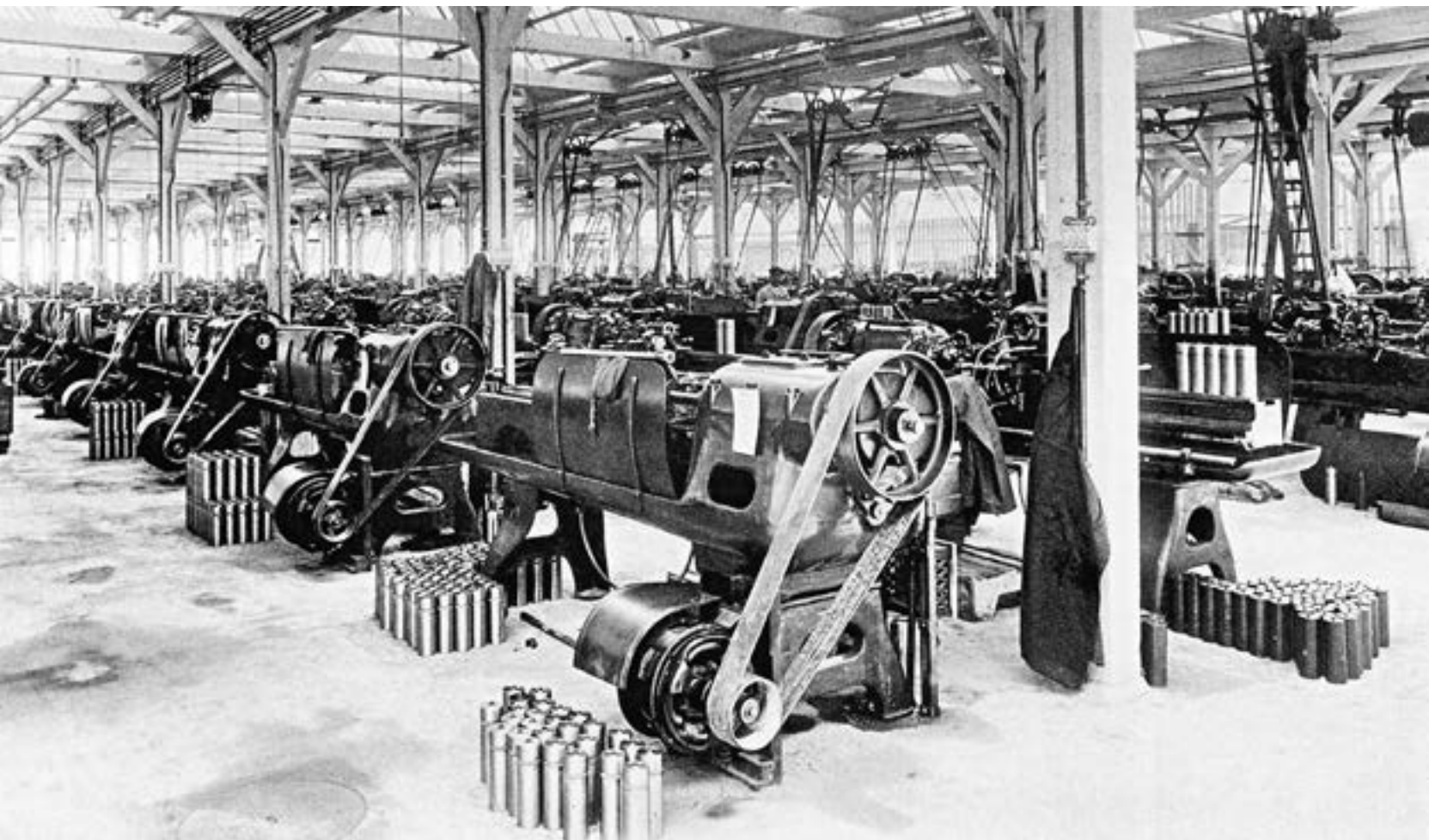
1.6 První návštěva v USA

Roku 1912 se André Citroën v souvislosti s Morsem ponejprv vypravil za Velkou louží. Poznatky z amerických strojírenských továren na něj udělaly veliký dojem a ovlivnily jeho myšlení. Nezapomenutelnou zkušeností byla návštěva automobilky **Ford** v Dearbornu u Detroitu, kde se ponejprv setkal s pokročilou výrobou nástrojů a hlavně s Henry Fordem. Fordovi se díky novátorské pásové montáži podařilo zvýšit produktivitu, snížit výrobní náklady a tudíž i ceny vozů. Citroënovi bylo okamžitě jasné, že tento způsob hromadné výroby automobilů musí co nejdříve zorganizovat v Evropě. Citroënův podnik na ozubená kola byl mnohem menší než továrna Mors. Navíc se specializace na výrobu luxusních vozů pro velkosériovou výrobu nehodila. Automobilka zaměstnávala přes tisíce lidí. Ve všech francouzských továrnách se tehdy pracovalo ve dvanáctihodinových denních směnách. Týden se skládal ze šesti pracovních dnů a dovolenou zaměstnavatelé neplatili. Roku 1912 se ve Francii stávkovalo za „anglický“ pětidenní pracovní týden a právo na odbory. Citroën si chtěl, tak jako většina jeho kolegů továrníků, (na rozdíl od tvrdohlavce Louise Renaulta) zachovat přívětivou tvář, a tak s ním dělníci neměli příliš mnoho práce.

1.7 Šťastní novomanželé

Z Andrého se stal zámožný mladý muž, obklopený přáteli a kolegy. S některými z nich pak pracoval další desítky let. K jeho nejdůvěrnějším přátelům patřil Georges-Marie Haardt, Ital belgických rodičů usazených ve Francii. Spolupracovali přes patnáct let. Roku 1913 založili podnik, jehož cílem bylo rozvíjet, vyrábět a prodávat karburátory podle vlastního patentu. Nová továrna vyrostla na Quai de Javel nedaleko sídla Citroënovy společnosti na výrobu ozubených kol. Pomáhal mu také arménský milionář Atanik Eknayan, obchodník s diamanty a majitel dostihových koní. Našel nový smysl života v nadšeném obdivu a řízení obrovského šestimístního Morsu Triple Phaeton. Šedesátiletý Armén finančně podpořil Citroënův záchranný plán značky Mors. Nebyl by to on, aby pozdějším prodejem svého podílu na transakci nevydělal.

Andréovi nebylo cizí žádné povyražení. Byl doma v kasinech Monte Carla, Deauville, Biarritz, Longchamps, Le Touquet nebo Chantilly, kde pokoušel štěstí střídáním výher a proher. Kamarádi varovali, že se z něj stává hráč, ale on se smíchem odpovídal, že kdyby nebyl hráč, nedotáhl by to tam, kde dnes je. Na podzim roku 1913 se v Le Touquet potkal s mladou a hezkou Giorginou Bingenovou, dcerou italského židovského bankéře Gustave Bingena, který se s rodinou usadil v Paříži. Giorgina s rodiči trávila v letovisku dovolenou. André ji přebíral jejímu příteli, velmi bohatému anglickému uhlobaronovi. Šarm jednadvacetileté Giorgine podtrhovaly neformální a velmi módní šaty, které si kupovala přímo v prvním butiku Coco Chanel v Deauville. Na mladý pár, štíhlou mladičkou Giorgine s pětaticetiletým průmyslníkem Andréem se šviháckým knírem, byl hezký pohled.



▲ Prostorné haly muniční továrny vybavené americkými stroji

► Pracovní porada v kanceláři patrona – 1916

Civilní svatba se konala 26. května 1914 po ani ne desetileté známosti. Pak následovaly obřady židovské. Novomanželé žili v pronajatém bytě v módní pařížské čtvrti a používali otevřený tourer Mors Torpédo. André se nehrnul do sportů a nikdo jej nikdy neviděl v pracovní kombinéze. S oblibou o sobě říkal, že je „*technokratem, nikoli technikem*.“ Velmi nerad řídil. Na většině společných fotografií sedí za volantem paní Giorgina. André zvyky nezměnil, ani když v Evropě zavedl jako první velkosériovou výrobu automobilů. Citroënovi žili krásným šťastným životem – leč idylická a zlatá belle époque byla u konce. Prvního srpna 1914 začala Francie mobilizovat a všichni tři Citroënovi bratři museli narukovat. Začala první světová válka.

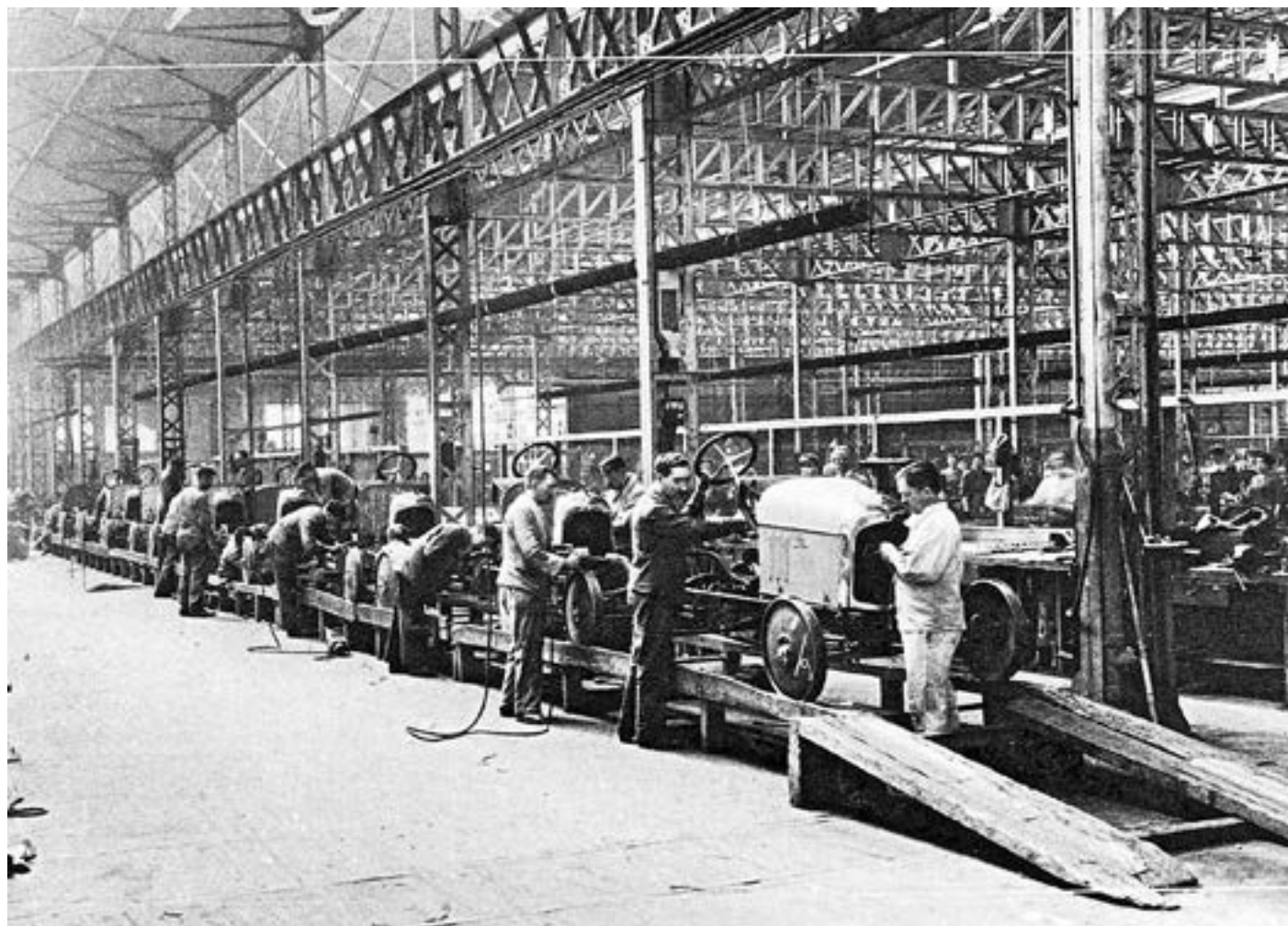
Z manželství vzešly děti Jacqueline (1915), Bernard (1917), Maxime (1919, který se dožil nového tisíciletí) a Solance (1925).



1.8 První světová válka

André byl mobilizován a poslán na frontu k 2. regimentu těžkého dělostřelectva, který zformovali z jeho bývalému pluku z Le Mans. Jeho povinností bylo starat se o údržbu transportních vozidel a zásobovat jednotku střelivem. Fronta se táhla v délce šesti stovek kilometrů od pobřeží Severního moře k Alpám. Více jak tisíc děl někdy střílelo celý týden bez přestávky. Dělostřelecká munice se počítala na miliony kusů. Citroën brzy zjistil, že nejen jeho regiment, ale celé dělostřelectvo galského kohouta bylo často značně oslabeno nedostatkem střeliva. Francouzi byli schopni odpovédět jedinou střelou (a to ještě často zmetkem) na šest německých. Francie tehdy byla relativně technicky zaostalým zemědělským státem s převážně malými farmami. Drtivá většina průmyslových podniků zaměstnávala nejvýše pět lidí. Po vypuknutí války byly továrny zapojeny do regionálních sdružení, která dostala rozpisy kvót výroby granátů. To postihlo firmy Renault i Citroën.

Už 9. října 1914 padl dobrovolník pěchoty Bernard Citroën, který se účastnil útoku jen několik kilometrů od působiště Andrého. Bernarda zabili, když se vydal zachránit raněného kamaráda. Andrého, čerstvě povýšeného na kapitána, dopis s oznámením úmrtí, doručený mu poštou 15. října, velmi zatvrdil. Ztráta bratra a nejbližšího přítele jej vedla k náruživé obraně vlasti a pomstě. Poznal, že bude Francii mnohem prospěšnější ve výrobě, než na bojišti. Ani ne za dva měsíce sepsal rozsáhlé návrhy, jak masově zvýšit výrobu munice. Počátkem ledna 1915 je předal velení armádního zásobování. To je bez průtahů přijalo, zvláště když oddělení šéfoval generál, bývalý Citroënův velitel z polytechniky.



Smělý a neslýchaný Citroënův návrh uváděl, že bude-li schválen, do šesti měsíců bude schopen dodávat obrovské množství dělostřelecké munice. Obzvláště nedostatkové byly šrapnelové granáty pro moderní a přesná 75 mm děla, z nichž vycvičená posádka dokázala vystřelit 12× za minutu. 9. února 1915 podepsal smlouvu na dodávku milionu střel s cenou 24 franků za kus a byl uvolněn z armády. Okamžitě ze služby vyreklamoval dva nadporučíky, kamarády a spolupracovníky Haardta a Eknayana. Hned se pustili do díla. André se ujal rýsování výkresů továrny, Eknayan se staral o finance a Haardt o stroje. Zařídění ministrem válečného průmyslu koupil 17. dubna 1915 třicet akrů zelinářských zahrad navazujících na areál továrny ozubených kol na Quai de Javel na levém břehu Seiny, pouhých 750 metrů po proudu od Eiffelovky. Ihned začal s výstavbou. Nakoupili nejmodernější stroje z USA. O dva měsíce později byla dokončena první etapa výstavby. Továrna začala chrlit první šrapnely. Podnik byl naprosto soběstačný. Nakupoval pouze suroviny. Měl zde slévárnu, vyráběl vlastní teplo, světlo i energii. Už v červnu 1915 dokončili komplex o rozměrech 400 × 100 m. Arzenál zaměstnával nejprve 3 500 dělníků a když jel na plný výkon, tak více jak 11 700 dělníků, většinou žen. Zpočátku vyráběli 1 000, při plné výrobě 51 000, dělostřeleckých granátů denně. Do konce války jich pařížská továrna dodala přes 24 milionů kusů. Zvládnutí takového množství pracujících na francouzské poměry nevídaně velkého podniku činících se 24 hodin denně a 7 dní v týdnu vyžadovalo schopného personálního ředitele. André funkci svěřil staršímu bratru Huguesovi, jehož také musel uvolnit z armády.

Život civilistů v Paříži, ostřelované německými děly a bombardované zepelíny, se podobal organizací a nasazením podmínkám vojáků v poli. Prodej alkoholu byl omezen, jeho domácí výroba postavena mimo zákon. Jediné, čeho se změny nedotkly, byl zábavní průmysl. Divadla, šantány a bordely zažívaly zlaté časy. Citroën, jako ostatní továrny, vyžadoval tuhou disciplínu, ale snažil se pracujícím ulehčit velmi nadprůměrnými mzdami, podnikovými prádelnami, dobře zásobenými obchody s velmi nízkými cenami, jeslemi, školkami, biografi. Vždy byla k dispozici bezplatná lékařská služba, dentista a sanitka pro odvoz do nemocnice. Válka si žádala další a další statisíce mrtvých. Novináři a spisovatelé barvitě líčili její hrůzy. To byla voda na mlýn pacifistickým a socialistickým „židobolševickým hnutím“, která se inspirovala ruskou revolucí. V továrnách se začalo rebelovat, dělnice se zapojovaly do různých mírových aktivit a stávek za zvýšení mezd. Díky prozíravému, diplomatickému s velkorysému přístupem ale byly tyto nepokoje Citroënově továrně téměř cizí.

Vláda si cenila organizačních schopností Citroëna natolik, že jej pověřila reorganizací státní zbrojovky, založil a měl na starosti úřad distribuce uhlí, zemního plynu a elektrické energie do továren pracujících na válečných zakázkách, dohlížel na jejich zásobování potravinami. Nakonec jej úkolovali dohledem nad dodávkami potravin a jejich racionalizací pro civilní sektor. Po válce jej pověřili transformací státního tabákového monopolu. Stál za znovuvzkříšením světoznámých značek cigaret Gitanes a Gauloise.

1.9 Automobily Citroën

Před válkou bylo soukromé vlastnictví osobního automobilu luxusem. V USA připadalo jedno auto na 330 lidí, ve Velké Británii měli poměr 1 / 600, ve Francii 1 / 1000. Už roku 1919 byla čísla dramaticky jiná: USA 27, Velká Británie 180 a Francie 200.

Přišel rok 1918. Válka skončila a o granáty nebyl zájem. Citroën se rozhodl přeorientovat se na výrobu aut. Za rekordních šest měsíců kompletně přestavěl muniční továrnu na nejmodernější automobilku Evropy. Mohl, tak jako mnoho jiných značek, postupovat od jednoduchých výrobků pro domácnosti přes jízdní kola, motocykly k automobilům. To by ale nebyl André Citroën. Jeho způsob uvažování vystihuje citát z roku 1923: „*V okamžiku, kdy se myšlenka ukáže být rentabilní, se výrobní náklady stanou nedůležitými.*“

Změněný pohled Andrého na poválečný vývoj byl veden obchodním instinktem a sociálním citěním. Byl přesvědčen, že těžištěm poválečné výroby by se nemělo stát luxusní a drahé, ručně vyráběné vozidlo pro omezenou skupinu kupců, nýbrž masově vyráběné auto pro každodenní používání lidmi nejširších vrstev. Nehledal budoucnost ve výrobě náročných limuzín, s nimiž měl bohaté zkušenosti díky Morsu, ale chtěl se soustředit na laciná lidová auta. Už první generace neokázalých *voitures ordinaires* ukázala jasné novátorské nasměrování automobilových konstrukcí značky Citroën, které se pro pozdější typy stalo charakteristickým. André Citroën se netajil inspirací americkými automobily. Tak jako Američané stavěl dobře a poctivě dimenzovaná, trvanlivá auta tradičního střizlivého vzhledu a koncepce. Ne nadarmo se mu později říkalo francouzský Henry Ford.

Někteří zakladatelé automobilových značek měli vysokoškolské technické vzdělání, jiní s technickým nadáním začali od píky na koleně v garáži a postupně se vypracovali díky obchodní zdatnosti. V archivu továrny se nenašly žádné výkresy, které by dokazovaly osobní podíl patrona na konstrukci vozidel. Snad nanejdvůlejší jeho podpisy, či občasné tu schvalující, jinde kritické poznámky na okrajích dokumentace. André šel na věc jinak. Nikdy si neoblékl montérky. Nebyl technikem, nýbrž organizátorem, řešitelem výrobních problémů a kouzelníkem marketingu. Dokázal vycítit potřeby trhu a najít vhodné lidi, kteří realizovali své nápady. Jeho úspěch spočíval v tom, že inženýrům poskytoval vysoký stupeň volnosti k zhmotnění nejdůležitějších myšlenek. Konkurenci válcoval efektivitou a velkosériovostí výroby, které menší a slabší značky nebyly schopny čelit.

Navzdory tomu, že jej většina přátel od toho zrazovala, nechal Citroën v lednu 1919 ve francouzských novinách otisknout řadu inzerátů slibujících příchod zcela nového typu automobilu – velkosériově vyráběného vozu s kompletním bezpříplatkovým vybavením, okamžitě připraveného k jízdě za (u nejprostšího provedení) pouhých 7 250 franků. Cena nebyla ani polovinou toho, za co se prodávala všechna ostatní auta. Také provozní náklady měly být o hodně nižší ve srovnání s konkurencí. Inzerce vzbudila pozdvižení. Společnost přes noc obdržela více jak šestnáct tisíc objednávek. Nikomu nevadilo, že první exemplář uvidí až v červnu. Zaskvěl se ve výloze pronajatého showroomu *Alda Automobiles* na Champs Elysées, patřícímu výrobcí a obchodníkovi s automobily Fernando Charronovi.

Oficiální autorizační úřad Service des Mines schválil auto k veřejnému provozu 20. listopadu 1918. Konstruktorem **10 hp Type A**, fiskálně 8CV, byl právě Jules Salomon. Výroba prvních citroënů Type A začala v květnu 1919.



▲ První typ automobilu značky Citroën – 10 hp Type A s karosérií Torpedo – tento byl vyroben roku 1919

▼ Petite Citroën C3 s netypickou barvou karosérie Torpedo



▲ Citroën 10 hp Type B2 s karosérií Normande, vyrobený roku 1921

▼ Citroën 10 hp Type B2 Caddy Sport – auto z roku 1923





-
- ◀ Slavnostním rozsvícením Eiffelovy věže v červenci 1925 oslavil André Citroën zahájení výstavy Art Déco
 - ▲ Citroën C3 s třímístnou karosérií Torpedo Trèfle – 1925 až 1926



- ▲ Spokojená rodina na procházce na kolonádě v Deauville roku 1930, zleva děti Maxime, Bernard a Jacqueline mezi rodiči
- Nápis Citroën na nebi šokoval při otevření Pařížského autosalónu v říjnu 1922





[Oficiální představení proběhlo 4. června. První zákazník značky, pan Testemolle de Beaulieu-en-Dordogne, převzal svůj Type A dne 7. července]. Pan Testemolle byl o mnoho let později pozván do pařížské továrny. André Citroën jej osobně přijal s fanfárami trubek a dechovky. Citroën s číslem 000.001 ozdobila pamětní plaketa.

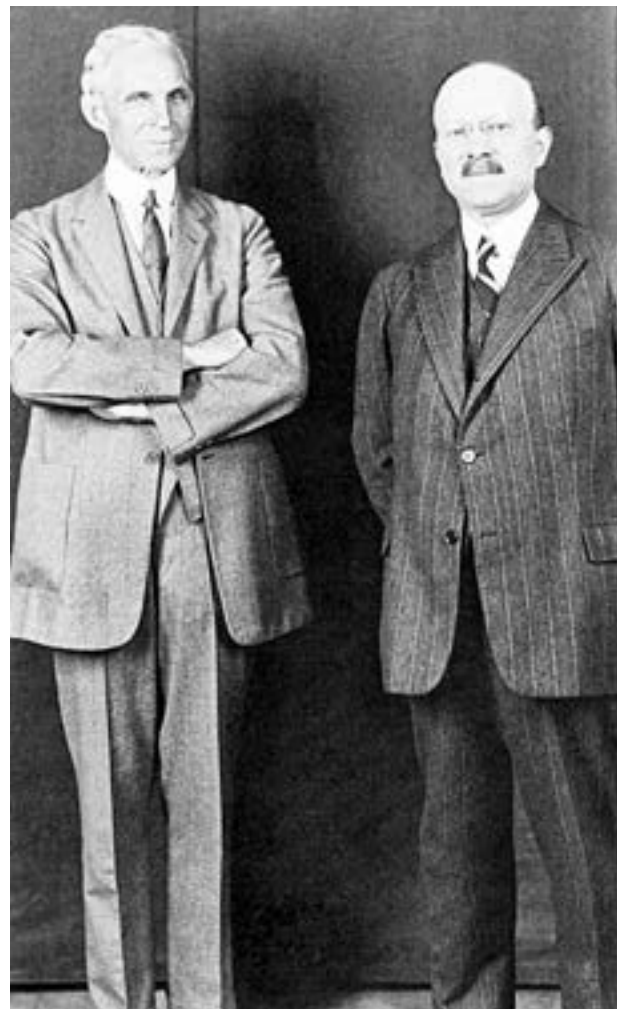
Kompletně přestavěný a modernizovaný tovární areál v Quai de Javel vybavoval auta čtyřválcem 1327 cm³ (18 k, 2100 ot/min) s termosifonovým chlazením a nesynchronizovanou třístupňovou převodovkou v bloku s motorem. Už tehdy a jako jeden z velmi mála tehdejších automobilů měl Type A snímatelnou hlavu válců.

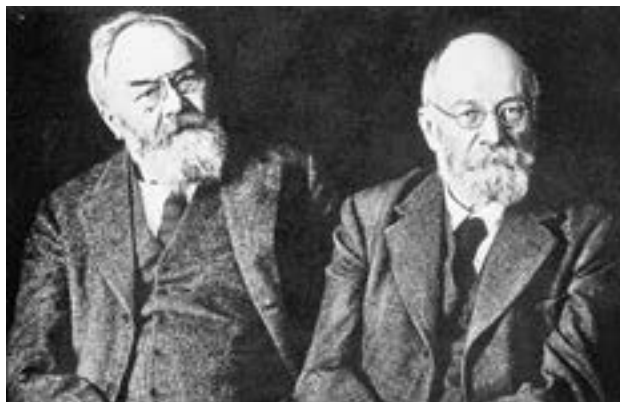
Při premiéře stanovili cenu Type A na 7 950 franků. Následujícího roku ji na nátlak obchodního oddělení zvedli na 12 500 franků. I tak láce solidně stavěného Type A ležela, díky pásové výrobě, hluboko pod cenovkou všech ostatních francouzských aut a také jeho provoz byl relativně velmi levný. Denní porce 30 kusů sice byla pod záměrem patrona, ale pořád to bylo mnohem více, než dokázala dodávat konkurence. Později jich vyrobili rovnou stovku a do konce roku 1920 už jich bylo celkem patnáct tisíc. Type A však nebyl jen prvním v Evropě zkonstruovaným a sériově vyráběným vozem, ale vyznačoval se ještě jedním opomíjeným evropským prvenstvím. Napoleon zavedl pravidlo, že povozy se na silnici míjejí tak, že každý zajede k pravému okraji cesty. Evropsští výrobci přesto umísťovali volant na pravou stranu auta. Tato konvence se v Evropě leckde udržela až do druhé světové války. Citroën (po vzoru Forda) posadil volant na levou stranu, aby řidič lépe viděl, zejména při předjíždění, a také aby mohl řadit obvykle šikovníější pravou rukou. Type A byl prvním evropským sériovým vozem, který tuto novou konvenci zastával.

Zákazníci si odváželi kompletní auto zprvu s jedním, později pěti druhy karosérie, včetně dodávky, (na krátkém nebo dlouhém šasi), s elektrickým startérem,



- ◀ Všechny čtyři strany Eiffelovy věže v letech 1925 až 1934 osvětlovaly statické zářivky nápisu Citroën viditelného a ze vzdálenosti 60 km
- ▲ Citroënnette – první generace dětského auta na kolanádě v Deauville
- Henry Ford a André Citroën ve Fordově království v Dearbornu v říjnu 1933



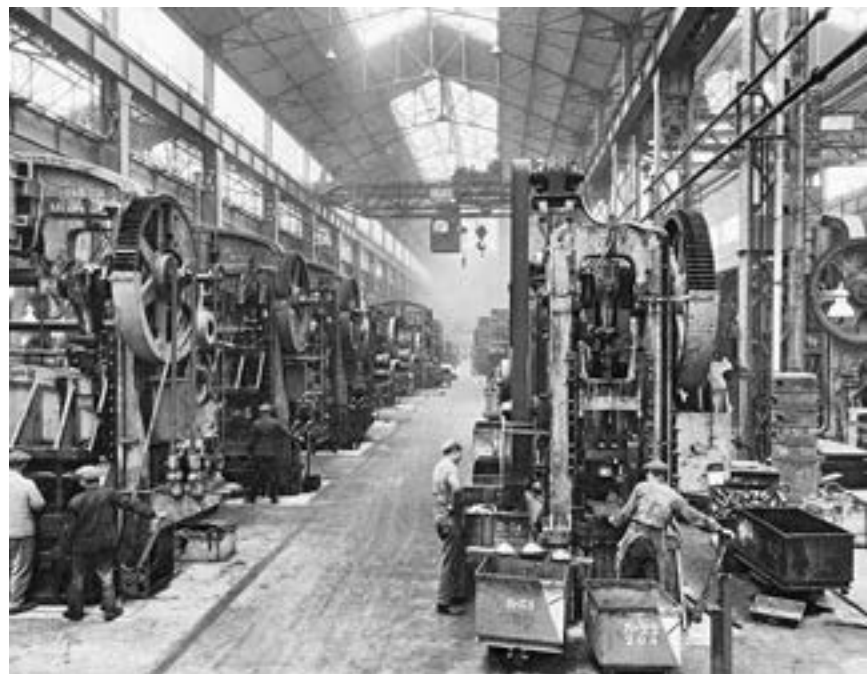


houkačkou, osvětlením a 5 pneumatikami Michelin (= včetně rezervy) a nářadím. To tehdy rozhodně nebylo běžné. Stačilo nastartovat a odjet. Type A sklídil mimořádný úspěch. Nejvíce se prodávalo čtyřmístné otevřené Torpedo na dlouhém rozvoru. Type A vyrobili celkem 24 093 kusů. Továrna už dávno pracovala na novém typu a intenzivně rozšiřovala síť zastoupení.

Roku 1921 se objevil nástupce Typu A, označený – **10 hp Type B2**, fiskálně 9CV, s výkonnějším čtyřválcem 1453 cm³ (20 k, 2100 ot/min). V Mines schválili 29. ledna 1921 provedení taxi (*B5 10 hp Landaulete Taxi*), 14. dubna pak 1921 dali zelenou běžnému *10 hp B2*. Novinka slavila premiéru v říjnové Paříži. Třímístný model *Caddy* továrna inzerovala jako „*první sportovní vůz odvozený od velkosériově vyráběného základního modelu*.“ Žád podobnou čunu spolu s celou karosérií dodávala specializovaná firma **Labourdette**. Prodávali také užitkové modely s uzavřenou karosérií *Boulangère* a otevřený nákladáček *Normande*. Modelu B2 v období květen 1921 až červenec 1926 vzniklo 89 841 kusů. Až do podzimu roku 1929, respektive u větší verze motoru do podzimu 1927, automobilka generovala další a obměňované modely řady *Type B* (*D*; *B9*;

- ◀ André Citroën s manželkou a nejstarším synem Bernardem na dostizích v Longchamp počátkem 30. let
- ◀ Vlevo André Michelin (1853–1931) a vpravo Édouard Michelin (1859–1940) na konci 20. let
- Areál automobilky na nábřeží Quai de Javel roku 1933 v době probíhající přestavby. V pravém dolním rohu hala příjmu materiálu, kde se zanedlouho, 8. října, bude konat osudový inaugurační banket





-
- ◀ Louis Renault a André Citroën, kapitáni francouzského automobilového průmyslu, na obálce časopisu VU z ledna 1935
 - ▲ Hala v Épinettes počátkem 30. let, vybavená nejmodernějšími americkými lisy

B10 a B12) s motory objemu 1,45 litru a B14; B15; B14 F; B14 G a B15 G s motory 1,54 litru a výkonem 22 k, 2300 ot/min. Celkový počet vyrobených běček 10/12/14 dosáhl 238 008 kusů.

29. listopadu 1921 v des Mines požehnali novému typu **5 hp Type C** z rýsovacího prkna Julese Salomona a jeho asistenta Edmonda Moyera. Jediný opravdu malý Citroën před 2CV debutoval v Paříži 1922. Fiskálně 5CV poháněl motor 855 cm³ (11 k, 2100 ot/min). Továrna jej začala prodávat následujícího roku. Zpočátku jako otevřený dvoumístný tourer s hmotností 518 kg a rozvorem 225 cm, (*poznámka: logicky s dodatečně vyslouženým označením C1*), kabriolet nebo rozvážkový vůz. V říjnu 1923 se stal z modelu C zlepšený **C 2**, který již měl otevřenou karosérii torpédo. Vyráběli jej do září 1925. To už 16. ledna 1925 dostal úřední povolení a vzápětí se pár kusů vylepšeného modelu **C 4** (s brzdami na předních kolech; 580 kg) dostalo k prodejcům, ale sériově se nikdy nevyráběl. 26. listopadu 1925 schválili model **C 3** (580 kg; rozvor 235 cm) s populární třímístnou otevřenou karosérií *Trèfle* (*Třilístek*), vyráběný od října 1925

do března 1926. André Citroën hovořil o Type C jako o autu pro řidičky, což byl také světový unikát. Type C měl dřevěnou kostru karosérie tradičních tvarů. Patron je brzy považoval za staromódní a neekonomické. Protože auta běžně lakovali kanárkově žlutě, přezdívalo se jim *Petite Citron* (*Citrónek*).

Type C prolomil dosavadní obchodní zvyklosti ještě jednou do té doby neviděnou novotou. Pro ostatní výrobce končil zájem o jimi vyrobená auta okamžikem, kdy opustila tovární areál. Citroën k autu nabízel jako první automobilka v Evropě tištěný, do poslední matičky ilustrovaný manuál a také seznam autorizovaných servisů rozestých po celé Francii. Součástí manuálu byl ceník základních poplatků za opravy a náhradní díly.

V roce 1923 Citroën instaloval novou montážní linku s půlkilometrovým oběžným řetězem.

V roce 1924 založil společnost s ručením omezením **Société Anonyme André Citroën**, jejímž posláním byla výroba automobilů. Působila v rámci Andrého soukromého podniku **André Citroën & Cie**.

Adolphe Kégresse, 1879–1943, byl francouzský vojenský inženýr, který se roku 1905 přestěhoval do Petrohradu, kde pracoval jako šéfmechanik garáží Mikuláše II. Aby vylepšil průchodnost carových vozidel necestami Ruska, vybavil jejich zadní nápravy housenkovými pásy. Takto přestavěl carské osobní automobily Packard a Rolls-Royce, obrněnce Austin-Putilov a kamiony Packard používané jako ambulance. První světová válka jej přinutila k návratu do Francie. Ve 20. a 30. letech pracoval u Citroëna, kde spolu s inženýrem Jacquesem Hinstinem konstruovali legendární polopásová vozidla, jejichž základem byl osobní B2. Jeho dalším vynálezem byla v roce 1935 dvojité spojká převodovky. Automobilka ji ponejprv zkoušela v Traction Avant roku 1939 AutoServe – což nebylo nic jiného, než na šedesát let zapomenutý předchůdce dvojspojkové převodovky DSG (VW), S-Tronic (Audi), nebo PDK (Porsche). Kégresse poté, co opustil automobilku Citroën, zkonstruoval malou pohyblivou nálož na pásích.

1.10 Druhá návštěva USA

André Citroën se v únoru 1924 spolu s manželkou a členy vedení společnosti nalodil v Cherbourgu na parník k druhé cestě do USA. Sedm dnů strávili prohlídkami Manhattanu i setkáními s politiky, průmyslníky a v Detroitu i s Henry Fordem, který jej provedl supermoderními novými obrovskými výrobními prostory i vývojovými centry. Francouzský Ford se snažil Henrymu prodat patent na polopásová vozidla *Citroën-Kégresse*, ale Američané o ně neprojeví zájem.

Andrého dojem ze setkání se svým velkým vzorem byl velmi rozpačitý. Ukázalo se, že měli zcela opačné povahy. Forda později líčil jako zatrpklého, puritánského, provinciálního a konzervativního pesimistu a navíc přesvědčeného antisemitu. Ani to Andrému nebránilo, aby společnou fotografii nepostavil na čestné místo psacího stolu v pařížské centrále. K Citroënem očekávané technické spolupráci s Fordem nedošlo. Přece jenom si ale z Ameriky něco dovezl. Po recepci organizované na Andrého počest bankéři z Wall Street, mimo jiné i Johnem D. Rockefellerem, se vypravil na krátkou návštěvu Philadelphie za sympatickým průmyslníkem Edwardem Gowanem Buddem, člověkem zcela Andréova stříhu. Budd vynalezl revoluční způsob výroby celokovových karosérií automobilů a železničních vagonů svařováním předpřipravených velkoplošných dílů lisovaných z ocelových plechů velkými hydraulickými lisy; na vagoněch vydělal miliony. Citroën se na vlastní oči přesvědčil, jak lze velmi rychle a snadno vyrobit pevnou a vodě nepropustnou karosérii. Někdy na přelomu let 1923/24 koupil od American Budd Company patentová práva pro Evropu.

Objednal lisy a přípravky, kterými chtěl co nejdříve vybavit továrny. Technický zástupce a šéf výroby Georges-

-Marie Haardt vyjádřil obavy, zda je rozumné pouštět se naráz do tak extrémně drahého investičního programu a raději nepostupovat po menších krocích. André odvětil: „*Rychleji postupuje ten, kdo dělá velké skoky, než ten, kdo se šourá.*“ Jindy se uvážlivý Haardt snažil rozeného hráče Citroëna přimět k opatrnějšímu chování, ale dostalo se mu odpovědi: „*Věř mi, Georges. Nemíchám obchod s radovánkami. Přesto, že hazard je pro mne jednou z nejlepších věcí v životě, život sám o sobě není hrou.*“ Citroën vyslal na podzim 1924 Haardta se skupinou inženýrů za moře, aby dohlédli na přepravu 156 kusů dvoutisícunových hydraulických lisů a skoro devíti set dalších nástrojů. Už na ně čekala novotou vonící, rozlehlá továrna na severním předměstí Paříže v St Quen, neda-leko od slévárny, která byla nedávno spuštěna v Clichy. Zde odlévali bloky motorů a další výrobky.

Nejnovější americké technologie umožňovaly vyrábět větší počty prostornějších a lepších automobilů s celookcelovými samonosnými karosériemi (podle dalšího Buddova patentu). Na pařížském autosalonu ročníku 1924 debutoval první evropský celokovový automobil – *Citroën B10 Tout Acier*. Moderní výrobní metody dovolovaly André Citroënovi při stejných výrobních nákladech vyrábět auta, která generovala vyšší zisk. Patron to ale pojal tak, že auta stála a byla v tuzemsku provozována za polovinu ceny konkurenčních. Roku 1925 továrnu opouštělo denně pět set nových aut natolik dobrých, že je začala napodobovat konkurence. Velmi blízko k Type C měl *Austin Seven*, zatímco *Opel 4/12 PS*, přezdívaný *Laubfrosch (Rosnička)*, z jara 1924 byl jeho nefalšovaným plagiátem. Navzdory tomu, že se **Type C2** a **Type C3** výborně prodávaly (celkem 80 759 kusů), zastavil André roku 1926 jejich dodávky a továrnu od května, respektive září 1925, orientoval na nové, větší sedany **B10** a **B12 (10 hp)**. Tímto krokem ale patron rezignoval na produkci *Petite Citroën* a segment malých aut

přenechal nabídce konkurence. *Peugeot* zde byl zastoupen typem *Quadrillette*, značka *Rosengart* licenčně vyráběným francouzským *Austinem* 7. *Simca* v dubnu 1936 přišla s návrhem malého vozu *Cinq*, francouzskou podobou *Fiatu* 500 *Topolino*, který debutoval v Itálii 15. června 1936. *Simca Cinq* v říjnové Paříži 1936. Dosud úspěšná nízká cenová politika začala ukazovat méně sympatickou tvář. Navzdory počtu prodaných kusů se u malých automobilů začal značně snižovat zisk. B12 pak nahradilo poslední dílo Julese Salomona, **B14**, (9CV; 1539 cm³), předtím, než přešel do automobilky **Rosengart**. V roce 1928 pak řadu B14 nahradily typy **C4**, (10CV) a **C6**, (14CV), výrazně ovlivněné americkou konstrukční školou. Na ně navazovala celá, poněkud nepřehledná plejáda dalších. V Paříži 1932 se příchodem tří nových šasi otočil za historií list. Těmto vozům se následně přezdívalo *Rosalie* na památku dvou malých rekordních *Petite Rosalie*, technicky vycházejících z typu C6. Do análů se zapsaly roku 1933, kdy 134 dnů nepřetržitě kroužily po závodní dráze. Při tom ujely 321 tisíc km průměrnou rychlostí 93 km/h! Od počátku výroby přesáhla celková produkce automobilů Citroën roku 1933 hranici 800 000 kusů. Jiná, téměř neznámá kapitola z počátku třicátých let se týká jeho zahrávání si se vznětovými motory pro nákladní i osobní auta, zkonstruovanými na základě kontaktů s Američanem Clessie Cumminsem a Britem Harry Richardem. 27. listopadu 1934 oficiální francouzská automobilová zkušebna Service des Mines ohodnotila prokazatelně pozitivně sedan Citroën se vznětovým motorem. Počátkem roku 1937 psaly domácí motoristické časopisy o sérii necelé stovky kusů předvýrobní série *Type 10A Rosalie*, většinou taxi nebo nájemních dodávek, s dieslovým motorem. Po krachu automobilky byla tato auta, ve snaze získat hotovost, prodána zákazníkům – a to o rok dříve, než se dostal na trh Mercedes-Benz 260D, první osobní auto se vznětovým motorem na světě.

1.11 Kouzla marketingu

André Citroën vynikal nejen jako vynalézavý organizátor výroby, ale přinejmenším stejně – nazváno dnešním jazykem – jako brilantní marketingový kouzelník. Všechno se snažil o expanzi značky. Brzy otevřel exkluzivní automobilová zastoupení ve všech větších městech Francie (oproti 200 dealerům v roce 1919 jich bylo roku 1925 pět tisíc) západní části Evropy a Severní Afriky. Takové moderní a komplexní pojetí dealerské sítě distribuce a prodeje tehdy v Evropě neměla žádná jiná automobilka. Velmi dobře pochopil a a mnoha způsoby podporoval značku Citroën a věrnostní programy. Jako první zavedl prodejní metodu, dnes zvanou direct marketing. V centrále spravoval obrovskou kartotéku s adresami skutečných i potenciálních zákazníků, jimž pravidelně posílal prospekty, tiskoviny i ručně psané dopisy zvoucí k návštěvě prodejen. Zavedl podpůrný systém schémat prodeje na splátky a pojištění. Zástupci a prodejci po celé zemi pravidelně dostávali *Bulletin Citroën*, který jim přinášel materiály k sebevzdělávání.

Jeho reklamní kampaně, opět jako na první automobily, zaplnily noviny celostránkovými inzeráty. Žádná automobilka neutrácela za tiskoviny tolik co Citroën. Přes všechnu techniku byla firma orientována na zákazníka a jeho přání. Od roku 1922 stálo na křižovatkách celé Francie 150 000 silničních rozcestníků – tmavomodrých, zprvu šestiúhelníkových erbů s názvem města a dvojitým šípem ve žlutém provedení. Těsně před otevřením bran 17. Pařížského autosalonu, ráno 4. října roku 1922, nechal na nebe kouřem z letadla napsat jméno Citroën v celkové délce 5 kilometrů. V Paříži, v prvním evropském městě, které vidělo něco takového, se zastavil provoz a lidé zírali na nebe nad *Arc de Triomphe*.

Potenciální zákazníci viděl v dětech. Roku 1925 poznamenal: „*Malé děti se učí vyslovovat první slova – máma, táta a Citroën.*“ Mezi dětmi byly oblíbené kostky s písmeny, (dávaly dohromady slovo Citroën), autíčka, přesné modely, koloběžky – to vše se značkou s dvojitým šípem.

V Bordeaux provozovali dětský elektrický Autodrome Citroën. Možná to Andrého napadlo během letní dovolené v Deauville. Nechal pro každé ze svých dětí v továrně postavit funkční, poloviční zmenšeniny skutečných citroënů s motory. Parkovaly ve vile Les Abeilles, kterou si



▲ Stánek Citroën při otevření bran Pařížském autosalonu 5.října 1934. Ponejprv veřejně vystavený Traction Avant reprezentovalo hned 12 jeho variant

pravidelně pronajímal. Místní policie dětem vystavila zvláštní povolení. Mohly se samostatně, bez doprovodu prohánět po silnicích i kolonádách lázní. Všichni bohatí rodiče od roku 1933 mohli koupit ratolestem krásnou hračku – šlapací model 5CV *Citroënnette*, který mohl mít i luxusní elektrický pohon a ovládání jako skutečné auto. Soutěživost i snaha po otevření nového odbytiště vedla Citroëna k mohutné expanzi do hájemství značek Renault a Unic. Svými vozy B2, (*poznámka: karosérie B2 se lišila od celokovových B10 tím, že B2 měla nosnou kostru ze dřeva, prodloužené a rozšířené šasi: standardně montované brzdy vpředu o několik let předběhly konkurenci*), lakovanými v typické kombinaci slonovinové a zelené barvy, zaplnil taxikářské štafle Francie. V Paříži dokonce v letech 1922 – 35 existovala továrnou vlastněná společnost **Société Anonyme des Taxis Citroën**, nejprve vybavená speciálně vyráběnými taxi na bázi B2, později modernějšími citroëny. Podobný vývoj, i když ve skromnějším měřítku, probíhal v Londýně.

Société Anonyme des Transports Citroën, založená v listopadu 1921, se zabývala jinou novátorskou činností. Tisícovka autobusů Type 29 a Type 32 s dvojitým šípem měla báze převážně v okresních městech zemědělských regionů Francie. Užitékové automobily Citroën začaly v nákladní přepravě významně zatápět doposud dominantním nákladákům Renault.

Podporoval dálkové jízdy.

Na deset let (1924 až 1934) si pronajal Eiffelovku a navěsil na ni 250 000 žárovek, které spojovalo 600 km vodičů. Noc co noc bylo na všechny strany vidět nápis *Citroën* na sto kilometrů daleko. A kdyby jen to. Na Eiffelovku umístil počátkem 20. let rádiový vysílač, který vysílal jeho pořady. Za deset let od zahájení výroby automobilů byla značka na vrcholu slávy. Roční produkce přesáhla metu sto tisíc vozů, společnost vyrobila a prodala celkem přes půl mili-

ónu automobilů. Citroën předstihl všechny domácí konkurenty a po americké velké trojce byl čtvrtým největším světovým a největším evropským výrobcem aut. Zaměstnával 31 000 dělníků, kteří denně vyrobili čtyři stovky osobních a nákladních aut. Patřilo mu pět tisíc zastoupení ve Francii, zahraniční dovozci a čtyři nezávislé zahraniční továrny. Ceny jeho vozidel byly až neuvěřitelně nízké. Někde zde se nacházel pomyslný bod obratu. Za dalekým obzorem se rodily první mraky budoucích problémů značky.

V říjnu 1929 vypukla na newyorské Wall Street velká hospodářská krize. Její důsledky dopadly skoro na každého, společnosti dvaapadesátiletého André Citroëna, který byl toho roku vyznamenán Řádem čestné legie, nevyjímaje.

1.12 Třetí cesta do USA

V říjnu 1931 navštívil André naposledy USA. New York byl plný nových automobilů, dobře oblečených lidí a zářících neonů, všude se stavělo, mrakodrapy rostly jako z vody. Tak kde je ta krize? Zástupy nezaměstnaných, fronty na polévku? Amerika s volným trhem, na rozdíl od Evropy, neznala protekcionismus. Opětovně navštívil Henryho Forda („*je to aktivní antisemita, rigidní a až buranský*“ řekl o něm) a po návratu domů prohlásil, že bude pokračovat v „*cestě amerického automobilového průmyslu*“, tedy ve zvyšování kvality, snižování cen, (okamžitě tak učinil o 10%), ale – na rozdíl od USA – nikoli ve snižování platů. Paradoxně, pár týdnů poté, co přistál jeho luxusní parník u francouzských břehů, Ford v továrnách přerušil výrobu a dělníky propustil bez výplaty. Protestní pochody pracujících k Fordovu domu

přerostly ve střelení do demonstrantů s mrtvými a raněnými. Citroën v těch dnech otevíral motoristickou pojišťovnu s o 25% nižšími cenami v porovnání s konkurencí.

1.13 Vizionář u konce s dechem

André Citroën byl duší i motorem společnosti. Proslul nápady, pokrokovým myšlením a povahou se slabostí k určitým druhům dobrodružství. Uvědomoval si, že k udržení náskoku v počtu prodaných aut před konkurencí mu samotný (byť brilantně organizovaný) marketing pozici lídra trhu nezajistí. Poznal, že je nezbytné, aby stál na čele technologického pokroku. Pustil se do nejriskantnějšího hazardu svého života. Věděl, že musí přijít s něčím novým, naprosto jiným a revolučním. A kdyby jen to. Zastavil vývoj ostatních typů a veškeré síly vrhl na zhmotnění nové výzvy.

Těžko jej bylo vměstnat do nějaké škatulky. André má patrně největší zásluhy o motorizaci Francie. Ale jako rodilý Pařížan a bytostně městský člověk se dokázal těžko vcítit do potřeb venkovánů. Továrna uvedla v roce 1920 zemědělský traktor, který obchodně zcela propadl. I tato zkušenost jej vedla k formulaci „*nového konceptu motorizace*“, který vycházel z jeho přesvědčení a naturelu. Rezignoval na koncepci výroby jednoduchého, malého, čtyřmístného auta poháněného vzduchem chlazeným motorem, který by se hodil venkovské klientele. Ukončená výroba malého 5CV Type C nenašla bohužel pokračovatele. Místo toho André Citroën rozhodl o soustředění sil na konstrukci většího, mnohem modernějšího a více sofistikovaného, ale nákladnějšího typu s motorem 7CV zařazeného do střední třídy.

Velmi přeběhl dobu. Posuďte sami: nezávislé zavěšení všech kol, odpružení zkrutnými tyčemi, pohon předních kol, plně samočinná převodovka nebo prostorná, samonosná celokovová karosérie aerodynamických tvarů – to bylo zadání, s nímž se musel šéfinženýr Maurice Broglie vypořádat. Nový typ, známý nejprve pod kódem **PV**, (*petite voiture* = malý automobil), později jako **Traction Avant** (pohon vpředu) byl ve všech ohledech opravdovou revolucí na kolech. Za zhmotnění projektu se stal zodpovědný vynikající mladý inženýr André Lefebvre. Tvary dostal na starost mladý italský sochař Flaminio Bertoni. Veřejnost novinka doslova šokovala. Ale tento příběh je bohužel příliš vzdálen našemu tématu a musíme si jej nechat na jindy. Smířme se s opuštěním této dějové linky konstatováním, že se s většinou zapálených a bohem nadaných technických géníů setkáme v druhém dějství – v přípravě další revoluce – Type 2CV.

V jednom ze svých posledních veřejných vystoupení, na inauguračním banketu (viz dále) Citroën prozřetelně a zcela přesně uvedl: „*Automobil není luxusním zbožím, nýbrž zcela jistě pracovním nástrojem. Jeho vývoj se dostal tak daleko, že stane základním prostředkem dopravy lidí i zboží. Proto věřím, že se jeho výroba stane hlavní hnací silou průmyslu i ekonomiky, bude centrem tvorby bohatství a zlepšování života lidí na celém světě.*“ Roku 1933 šlo o opravdu odvážné a vizionářské tvrzení. Citroën se jako jediný výrobce automobilů zasazoval o rozvoj infrastruktury – výstavby obchvatů měst a podzemních parkovišť. Předpovídal, že osobní automobil sice postupně, ale zato nevyhnutelně přebere vůdčí roli ve veřejné dopravě. Už se stal nenahraditelným v dopravě zboží. Automobil se dříve či později dostane na novou úroveň lidového a demokratického dopravního prostředku. V této situaci bylo paradoxem, že dvoulitrový Traction Avant ležel vysoko nad obvyklými standardy motoristů střední třídy a finančně mimo možnosti průměrného Francouze.

1.14 Pozvání od Renaulta

Začátkem roku 1932 dostal André Citroën nečekané pozvání k návštěvě nového továrního komplexu a ústředí úhlavního konkurenta, Renaulta. Největší průmyslový areál ve Francii se nacházel na nábreží Seiny, na předměstí Paříže v Billancourt, níže po proudu za továrnou dvojitého šípu. Citroën výzvu nemohl nechat bez povšimnutí.

Dobře si všiml, že Renault má zázemí dalších pozemků pro příští rozvoj. „*Zatímco Citroën ještě zvládl své impérium za dopoledne obejít pěšky, Renault na to své potřeboval auto.*“ Po prohlídce jej Renault pozval na oběd do soukromé jídelny umístěné v areálu. Tam se svěřil Andrému se svým plánem. „*Zapomeňme na letitou rivalitu. Spojme naše úsilí. Já, jako nejstarší francouzský a vedoucí výrobce se postarám o vývoj a produkci, Vy, jako vynikající obchodník, budete mít na starosti prodej a propagaci.*“ Citroën na místě odmítl. Revoluční Traction Avant měl tento souboj rozhodnout a koneckonců ukázat, kde je lepší obchodníkem.

Citroën si řekl, že aby mohl vyrábět připravovaný typ moderně, účelně a hlavně levně, potřebuje také nové a větší výrobní prostory. Chtěl prostě větší a modernější továrnu, než jakou otevřel Renault. Mezi březnem a červencem 1933 nechal strhnout třetinu pařížské továrny, na jejím místě vyrostly obří lisovna a montážní hala vybavené nejmodernějšími americkými stroji a nástroji. To, co by se normálně stavělo tři roky, museli stavaři dokázat za půlrok. Stavba nesměla významně omezit existující výrobu, které dosahovala kapacity 400 automobilů denně. Výstavbu paradoxně urychlila stávka v Citroënových továrnách, kterou od 29. března do



▲ Koncem 1934 začaly z nedokončené haly vyjíždět první sériové Traction Avant

5. května 1933 zorganizovaly militantní odbory proti snižování platů i počtu pracovních míst. Za uzavřenou, policií hlídanou továrnou se mohli nerušeně činit dodavatelé stavby. Tato masivní investice však neúměrně finančně zatížila společnost a blokovala zdroje určené pro vývoj Traction Avant.

Svět Andrého se nevyvíjel dobře. Umírali nejbližší spolupracovníci. Počet prodaných automobilů klesl na polovinu, klesala míra zisku. Další velké potíže se rýsovaly na východ od Francie. Citroën si zvolil střední Evropu jako místo budoucí masivní expanze. Ale v Německu se dostali k moci fašisté, s nimi nacionalismus a útoky na všechno židovské. Francie přišla referendem o německy mluvící regiony Alsasko-Lotrinsko a o okolí řek Rýna a Sáry, které (znovu)získala po první světové válce. Hitler roku 1933 vyhlásil heslo: „*Německý lid jezdí německými auty.*“ Citroën musel zavřít kolínskou výrobu i vzdát se dealerské sítě v Sársku. Účast na únorovém Berlínském autosalonu 1933 se jevila posledním aktem vzdoru. Citroën si objednal rozsáhlou expozici s bohatě zásobeným stánkem *Club Citroën*, který byl magnetem výstavy. Hitlera velmi pobouřilo, že si cizí, navíc židovská automobilka pronajala tak rozsáhlé a strategicky umístěné výstavní prostory. Od té doby si Citroën v Říši neškrtil.

Aby byl obraz úplný, musíme se zmínit o nové řadě nákladních vozů Citroën Type 45, které v prosinci 1933 nahradily zastaralé nákladáky série C4/C6. V říjnu 1934 se objevil menší bratr Type 32. Nové vozy byly lehčí a výrobně levnější. Zejména menší motor Typu 32 objemu 1303 cm³ se vyznačoval snímatelnou mokrou hlavou řadového čtyřváce, který byl vymyšlen tak, aby jej šlo snadno uzpůsobit pro pohon zadních nebo předních kol. Tato upravená jednotka našla uplatnění později pod kapotou budoucího Traction Avant.

1.15 Poslední šampaňské

André Citroën slavnostně 8. října 1933 otevíral prostory přestavěné továrny. Marnotratný a barnumský banket zorganizoval přesně podle svého gusta. Do vyklizené mamutí, přes 250 metrů dlouhé haly příjmu materiálu pozval 6 333 vybraných hostů, které zahrnul horami vybraného jídla a pití. Dva stoly na vyvýšené podestě podél zdi byly určeny pro 180 nejdůležitějších čestných osobností světa obchodu, financí, politiky, diplomacie a sportu. Stoly měřily 150 metrů a každý překrývalo 50 ubrusů. Podávaly se čtyři vybrané chody nemyslitelné bez zakončení sýry a pak zmrzlinovým desertem vytvarovaným do podoby rekordní *Petite Rosalie*. K tomu tři druhy kvalitních vín, samozřejmě šampaňské, následovala káva a likéry. Každý dostal zápalky i cigarety s dvojitým šípem na obalu. Vyhrávaly dvě kapely, včetně *Orchestre Citroën*. Banket končil velkolepým ohňostrojem.

Zdálo se, že šéf spolu se svou společností prožívá vrchol slávy, rozvoje a uznání. Velkolepá fasáda zakrývala vážné potíže. Značné investice spojené s přestavbou na straně jedné a neukončený vývoj Traction Avant na straně druhé způsobily podniku tak velké dluhy, že se na jaře roku 1934 dostala společnost Citroën několikrát do vážných finančních potíží, které byly navíc doprovázeny vážným propadem prodeje vyrobených aut. Urychlená příprava výroby Traction Avant polykala další a další peníze. Nejhorší situace nastala koncem února 1934, kdy už André neměl ani na splácení úroků. Věřitelé se na něj sáпали za všech stran.

André Citroën, plný charakteristického optimismu, směle naplánoval veřejnou premiéru Traction Avant na podzim 1934. Tou dobou ještě musel konstruktér André

Lefebvre a jeho vývojářský tým překonat a vyřešit mnoho základních technických nástrah spjatých s tak neotřelou technikou Traction Avant. Konstrukteři navíc čelili ekonomickým problémům společnosti. Je pravdou, že auta s pohonem předních kol existovala již dříve – například značky Tracta (1926), Alvis (1928), Cord (1928), Ruxton (1928), DKW (1931), Adler (1932) – ale žádné z nich nedočkalo výrazného rozšíření a výrobcům nepřineslo komerční úspěch. Každý, kdo by se chtěl vydat tímto neprobádaným směrem, si musel cestu prošlapat sám, Citroënovi už zbývala jediná naděje – nový typ.

Oficiální představení *Traction Avant* se odehrálo 18. dubna 1934. V květnu 1934 si první kusy za 17 700 franků odváželi zákazníci. Premiéra na Pařížském autosalonu, otevřeném od 3. října 1934, byla světovou událostí. Značka právem sklízela ovace. Vedle 14 kusů Traction Avant stály v expozici další novinky – **Typ 7B** s novými motory (1529 a 1911 cm³) i karosériemi (modely 9CV a 11CV) a také vrchol nabídky Citroënu – *Traction Avant 22CV* s motorem V8 3,8 litru.

Ale ani to společnost **SA André Citroën** nezachránilo před finanční zkárou. Všechno se odehrávalo v nevstřícném a dusícím ekonomickém a politickém prostředí světové hospodářské krize. Za této situace nepřicházelo v úvahu, že by vláda zadlužené automobilce jakkoli pomohla.

S André Citroënem byl konec. Během tří čtvrté roku přišel o továrny, o typický optimismus, o právo vyrábět auta pod svým jménem i o zdraví. Vyčerpávající boj o záchranu se jistě podepsal na jeho zdravotním stavu. 18. ledna 1935 jej převezli do nemocnice s nevléčitelným nádorem žaludku. Zemřel 3. července 1935. Bylo mu 56 let.

Nezažil drtivý úspěch své „nové koncepce motorizace“ a novátorských technických řešení z říše fantazie. Louis Renault později komentoval nešťastný konec největšího rivala: „Jediný špinavý trik, který jsem mu provedl,

bylo, když jsem jej pozval na návštěvu nové továrny v Ile Séguin. To jej zruinovalo, když se snažil dokázat za půl roku to, co já za třicet let.“ Jindy řekl: „Citroën pro nás udělal strašně moc dobrého, tím, že nás nenechal usnout. Po celou dobu jsme museli stát na špičkách, abychom si udrželi náskok.“

1.16 V náruči Michelinu

Bratři Édouard a André Michelinovi provozovali v Clermont-Ferrandu továrnu na výrobu pryže. Jednou se na ně obrátil cyklista, aby mu opravili poškozenou pneumatiku. Gumy se tehdy lepily k ráfku. Tři hodiny trvalo, než ji sundali a opravili, pak museli čekat přes noc, než lepidlo na nově nasazené pneumatice utuhlo. Ráno Édouard nasedl na kolo, aby vyzkoušel, jak oprava dopadla. Po ujetí několika stovek metrů v areálu továrny došlo k dalšímu defektu. To jej namíchlo. Spolu s bratrem začali pracovat na novém řešení, kdy by k uchycení pneumatiky nebylo zapotřebí lepidla. 28. května 1888 zapsal obchodní soud jejich novou akciovou společnost do obchodního rejstříku a roku 1891 byl uznán jejich první patent snímatelné pneumatiky. Dnes je Michelin druhou největší pneumatikářskou společností na světě.

André Citroën se znal se členy rodiny Michelinů už tři desítky let ještě z dob svých aktivit u Morsu. Michelin byl od roku 1919 výhradním dodavatelem kol a pneumatik Citroënu. Hlava rodinného klanu, Édouard, mnohokrát nabízel André Citroënovi pomoc v podobě půjčky hotovosti, ale André odmítal. Édouard Michelin

na žádost Citroëna vyslal 25. července 1934 do automobilky suitu techniků z konstrukční kanceláře a dva emisary, syna Pierra a důvěrníka Pierre-Julese Boulanger, s úkolem zkontrolovat továrny a vyzkoušet Traction Avant. Nový vůz je uchvátil a stejně tak byli přesvědčeni o potenciálu automobilky. Na základě zjištění této návštěvy odsouhlasil Édouard Citroënovi krátkodobou půjčku s podmínkou, že získá opci na koupi společnosti. Kromě toho požádal Andrého, aby souhlasil s okamžitým vstupem zástupce Michelinu do vedení automobilky. Měl dohlédnout a pomoci okamžitě realizovat drastický úsporný program. Dalším posláním bylo uvést v život systém řízení kvality, kterého bylo u Traction Avant obzvláště třeba. Návštěva obou zástupců v automobilce se záhy změnila v jejich trvalou přítomnost. Obchodní soud rozhodl 21. prosince 1934 o prohlášení konkurzu na společnost **Société André Citroën**. Do úpadku ji poslal jeden minoritní věřitel, který se nemohl dočkat splacení svého dluhu. Firmu začal řídit výbor věřitelů. Francouzská vláda požádala největšího věřitele dlužníka společnosti, společnost Michelin, aby převzala Citroënovu společnost. Počátkem roku 1935 jí byla tato automobilová společnost prodána. Zbankrotovaná firma tedy připadla koncem července roku 1935 hlavnímu věřiteli – společnosti Michelin, u níž již dříve André Citroën zastavil své vlastní akcie. Michelinovi komisaři bystře odhadli nesmírný potenciál revolučního Traction Avant a dělali co mohli, aby podpo-



► Rentgenová kresba Traction Avant 7a, 1934

► André Citroën (+ 3. 7. 1935) – smuteční obřad na pařížském hřbitově Montparnasse

řili rozběh jeho výroby. Jakmile se prach usadil, přikročili k druhému kroku – rozšíření nabídky o nový typ, kterým se o dvě a půl desítky let později stal 2CV.

Společnost Michelin se v mnoha ohledech Citroënu podobala. Její osvětlení šéfové také hledali nová technická řešení. Michelin přišel jako první už před druhou světovou válkou s radiální pneumatikou s ocelovým kordem, i když důsledkem války se premiéra pneumatik typu Michelin X, obutých na Traction Avant, odehrála až na autosalonu v Paříži 1949. Významnou novinkou byla nízkoprofilová pneumatika Pilot. Domácí neortodoxní výrobce automobilů proto skvěle zapadal do jeho portfolia, nehledě na to, že všechny citroëny jezdily na michelinkách. Pohon předních kol a nezávislé zavěšení kol vyžadovaly typ pneumatik, které Michelin vyvíjel a prodával. Michelin po převzetí automobilky nehodlal na jejím programu a přístupu nic měnit. Nekormidloval ji do klidnějších vod vozů standardních konstrukcí. Ostatně nebyl konkurenční značkou, nýbrž pouhým věřitelem. Povaze a politice nového vlastníka chyběla zbrkllost a rozhazovačnost André Citroëna.

Michelin pak měl v držení automobilku Citroën dalších čtyřicet let.

1.17 Poslední vítězství André Citroëna – Traction Avant

V žádném do té doby sériově vyráběném automobilu nebylo možno pohromadě najít pohon předních kol, nezávislé zavěšení předních kol, hydraulické brzdy,

nízkou, celooceľovou samonosnou karosérii nejmodernějšího elegantního aerodynamického stylu, později i hřebenové řízení. Novinka byla rychlá, měla citlivé řízení, vynikající stabilitu a jízdní vlastnosti; byla prostorná a pohodlná. Na svou dobu byl Traction Avant velmi bezpečný. Přitom všem dokázal jezdit trvale rychlostí 97 km/h a spotřeboval 9,4 litru/100 km. Traction Avant byla prostě v každém ohledu senzací! Tisk se předháněl v lichotivých komentářích. Při sázce na hazardní Traction Avant nakonec vydělali všichni – kromě jeho duchovního otce, André Citroëna. Auto se vyrábělo až do července roku 1957, celých 23 let, vyrobeno bylo celkem tři čtvrtě miliónu kusů! Ukázalo se, že vizionář André Citroën se znovu trefil do černého, jak po stránce obchodní, tak technické. Věřitelé už za dva roky po převzetí továrny dostali půjčené a investované peníze zpět. Další výroba Michelinům generovala zisky.

Dnes je zřejmé, že vize André Citroëna o automobilu, který by masově posadil Francii na vlastní kola, by beze zbytku naplnilo menší, lehčí a levnější auto, které by bylo alternativou k autobusu, jízdnímu kolu či povozu. Vozidlo s levným provozem, které by si každý mohl sám pořídit a snadno udržovat bez ohledu na společenský status, povolání a na to, jak malé má znalosti a zkušenosti s opravami automobilů. Přesně tyto požadavky na nový automobil měl i nový vlastník značky Citroën – Michelin. Začal je realizovat prakticky bezprostředně po převzetí automobilky. V idejích a přípravách budoucího 2CV postupoval přesně v duchu André Citroëna, který se o těchto myšlenkách už nestačil dovědět, projekt neznal a malé auto nikdy neviděl... Výsledek ovšem do písmene odpovídal jeho vizím a jeho celosvětový úspěch a oblíbenost mu dává opožděně pravdu.



2

TPV – předválečná auta pro venkov

2.1 Pierre Michelin

Převzetím automobilky Michelinem začalo druhé, velmi úspěšné období společnosti Citroën. Noví majitelé měli výjimečně šťastnou ruku při výběru páru šéfů, kteří se starali o vývoj a technickou spolupráci obou značek. Pierre Michelin byl synem Édouarda Michelina a vnukem zakladatele rodinné dynastie. Zodpovídal za finance, administrativu a obchodní aktivity automobilky. O výrobní závody, vývojové centrum *Bureau d'Études* a konstrukci budoucích typů i zvyšování úrovně strojírenské výroby impéria se staral jeho asistent, Pierre-Jules Boulanger. Spolu jim to tři roky výborně klapalo. Pierre Michelin spěchal 29. prosince 1937 z Paříže do

◀ Plně funkční prototyp TPV z roku 1939

▶ Pierre Michelin (12. 8. 1903–29. 12. 1937)



Clermont-Ferrandu, aby oslavil s manželkou a dětmi příchod nového roku. Jízda zimní Francií po *route nationale* číslo 7 se mu stala osudnou. Má se za to, že jeho Traction Avant najel mezi Briare a Montargis na pruh černého ledu... Dalších třináct let si musel Boulanger s problémy poradit sám. Zodpovídal se pouze doyenů rodu, Édouardu Michelinovi. Po jeho smrti 25. srpna 1940 převzal otěže impéria Édouardův zeť Robert Puiseux a Boulanger podléhal jemu.

2.2 Pierre-Jules Boulanger

Pierre-Jules Auguste Vital Boulanger se narodil 10. března 1885 v Sin-le-Noble, předměstí města Douai v severní Francii. Rodina se brzy přestěhovala do Paříže. Vystudoval architekturu. Během vojenské služby u 25. protiletectvého dělostřeleckého batalionu v Satory se spřátelil s Marcelem Michelinem, synovcem Édouarda Michelinina. Třidvacetiletý mladík se rozhodl roku 1908 hledat štěstí na západním pobřeží USA a v Kanadě. Zde příležitostně pracoval jako kovboj na ranči v Rockies, řidič tramvaje v San Franciscu a kreslič v architektonické kanceláři Dudley v Seattlu. Roku 1911 založil ve městě Victoria v kanadské Britské Kolumbii prosperující stavební firmu Modern House Ltd, zabývající se výstavbu domů. Pětadvacetiletý mladík se postavil na vlastní nohy. V září 1914 uposlechl volání vlasti a vrátil se domů. Od ledna 1915 sloužil v hodnosti kapitána u francouzského leteckého průzkumu. Vydával se za frontové linie, kde vyhledával a fotografoval pozice

nepřátelského dělostřelectva. Roku 1917 jej sestřelili a půl roku strávil v nemocnici. Za chrabrost a zranění obdržel francouzský Řád čestné legie, podobně jej odměnili spojenci – Belgičané Válečným křížem, Američané Medailí za vynikající služby a Britové Řádem Britského impéria.

Boulanger se po válce rozhodl, že zůstane ve Francii. Édouard Michelin jej měl rád a natolik si ho vážil, že mu nabídl místo ředitele rozsáhlého stavebního programu továrny na pneumatiky a hlavního sídla společnosti v Clermont-Ferrand. Boulanger v dubnu 1919 nabídku přijal. Roku 1922, ve věku 37 let, jej pneumatikářská rodina pověřila postavením vysokého šéfa společnosti Michelin a jmenovala členem správní rady. Když Michelin převzal společnost Citroën, stanul Pierre Michelin v jejím čele ve funkci prezident – generální ředitel, Boulanger se stal jeho asistentem a měl funkci generálního ředitele. Po smrti přítele Pierra Michelinina roku 1937 jej jmenovali šéfem Citroënu a roku 1938 také výkonným spoleředitelem společnosti Michelin. Mezi přáteli a kolegy byl znám pod přezdívkou PJB. Říkalo se o něm, že má více z rodiny Michelinů než všichni její ostatní žijící členové.

Předbýváme, ale konstatujme, že Boulanger byl sice otcem 2CV, ale nikoli jeho konstruktérem; o vznik, vývoj, přípravu výroby i produkci Kachny se zásadním způsobem zasloužil.

Boulanger byl pravým opakem vzhledu i povahy bonvivána André Citroëna překypujícího optimismem. Tichý a přemýšlivý Pierre-Jules měl uzavřenou povahou. Nesešlo mu okázalé sebeprosazování a bezbřehé společenské tlachy předchůdce. Byl vysoký, strohý a skromný. Uměl se rychle rozhodnout. Byl velmi výkonný, ale někdy i tvrdohlavý a dogmatický, přesto chápavý a přátelský při jednání se spolupracovníky.

PJB proslul velikou šetrností. Jakmile jej posadili do ředitelského křesla Citroënu, předčasně ukončil smlouvu a „zhasnul“ Eiffelovku. Pojišťovnu Citroën prodal britské pojišťovací skupině British Caledonian. Utnul všechny aktivity, které se bezprostředně netýkaly výroby automobilů – zbavil se reprezentačního pařížského showroomu, taxislužby i autobusové dopravy.

Jeho uniformou byl šedý oblek, plstěný klobouk a veliký šedý zmačkaný přšiplášť. Nikdo jej neviděl bez zapálené gitanky visící ze rtů. Po kapsách nosil plno malých černých zápisníků, které co chvíli plnil myšlenkami, plány, postřehy a poznámkami o vývoji automobilů. Jako opak Citroëna byl zaníceným motoristou, miloval řízení a intuitivně poznal a zapisoval, co je na autě dobrého a co nefunguje. Technikům pak předával svá úsečná zjištění. Charakterizovala jej tichá rozhodnost. Na spolupracovníky působil přirozeným respektem a důvěrou. Znali jej jako přísného myslitele, který vedl tým divokých talentů k ještě větším výkonům.

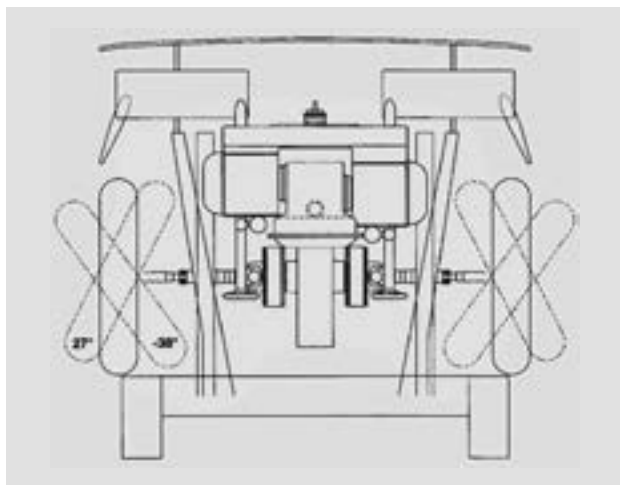
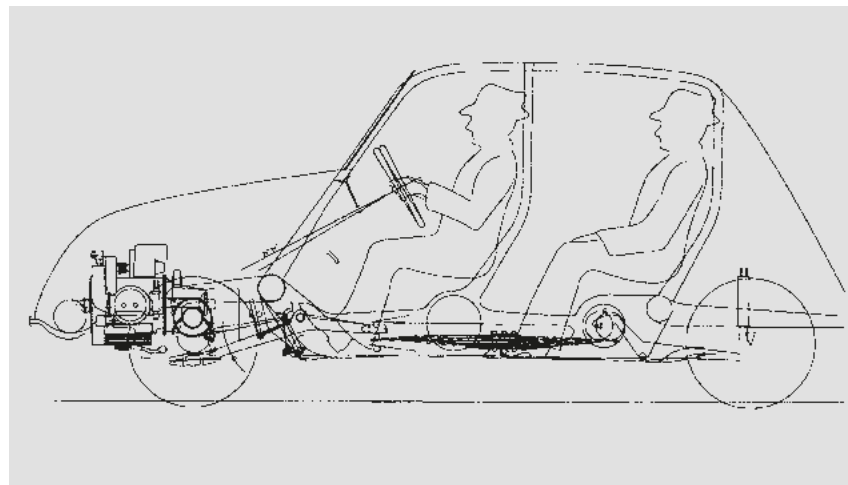
Dnešní přísná vyhodnocování nových konstrukcí korporátními komisemi a zákaznickými testy zajišťují, že do výroby se dostanou jenom určité archetypy anonymních bezpohlavních aut, splňující všechna očekávání všech mužů i žen. V době Boulangerova spočívalo navrhování aut ve velmi osobitých a účelných procesech, které nevyhnutelně vedly k výrobě automobilů zrcadlících osobnost a názory konstruktéra. Jejich tvar byl výsledkem vkusu a přání, či naopak nelibosti některého z tvůrců. Auta ztělesňovala návrhárovu úroveň inženýrských znalostí, kreativity, vynalézavosti, estetiky a kulturního zázemí – to vše se promítalo do těžko definovatelného, ale nikdy nechybějícího charismatu auta, jímž k nám promlouvají klasické automobily. Spartánský 2CV přesně vystihuje Boulangerův naturel.

Jedním z Boulangerových úkolů u Citroënu bylo načrtnout plán kroků, které by vymezily výrobní program automobilky na nejméně deset příštích let. Když uvážíme, v jakých problémech se značka nacházela před pouhými dvěma roky, byl Boulangerův plán pozoruhodně smělý a odvážný. Traction Avant, vůz střední třídy, měl pod kódovým jménem AX dostat novou, moderní aerodynamickou karosérii. PJB uvažoval o zcela novém luxusním, velmi pokrokovém voze vyšší třídy *VGD (Voiture de Grand Diffusion; poznámka: budoucí typ DS)*, měla se vyrábět úplně nová konstrukce rozvážkové dodávky s pohonem předních kol a kódovým jménem *TUB (Transport Utilitaire Basse; poznámka: prapředek legendárního typu H)*. Nejnižší stupínek měl zaujmout zcela nový, unikátní lidový vůz *TPV (Toute Petite Voiture = úplně malý vůz)*, určený venkovským a městským pracujícím. Měli jej začít vyrábět během roku 1940.

Nápad vyrábět velké série automobilů, které by byly díky nižší ceně i provozním nákladům přístupné širšímu okruhu zákazníků, nebyl nový. Ve 20. letech se touto cestou vydala značky Austin, Citroën, nemluvě o americkém Fordovi. Ve třicátých letech byly lidové vozy produkovány v Itálii i Německu.

Napoleon se zasloužil o dobrou a funkční silniční síť strategických *routes nationales* vedoucích mezi Paříží, přístavy a velkými průmyslovými nebo obchodními centry. Ostatní venkovská města s pravidelnými trhy a krajinou rozeté vesnice spojovaly zanedbané, kostrbaté místní silnice nebo venkovské cesty s vyjetými kolejemí.

Tiskové oddělení Citroënu léta podporovalo následující historku: „*PJB si pořídil dům na venkově u Clermont-Ferrand. Pokaždé, když tam plochou zemědělskou krajinou cestoval, všiml si, jakých primitivních způsobů dopravy používají venkované k přepravě zboží z Auvergnat na každotýdenní trh v sousedním městečku Lempdes.*



-
- ◀ Pierre Boulanger (10. 3. 1885–11. 11. 1950)

 - ◀ Archiv Michelin vydal i toto schéma pohonu předních kol (asi z roku 1936) patrně s motorem 500 nebo 750 cm³, značky Gnôme-Rhone

 - ▲ V archivu Michelin byly nalezeny vzácné náčrty malého vozu se zjevnými rysy TPV. Nakreslili je někdy na počátku nebo v polovině 30. let (1936?)