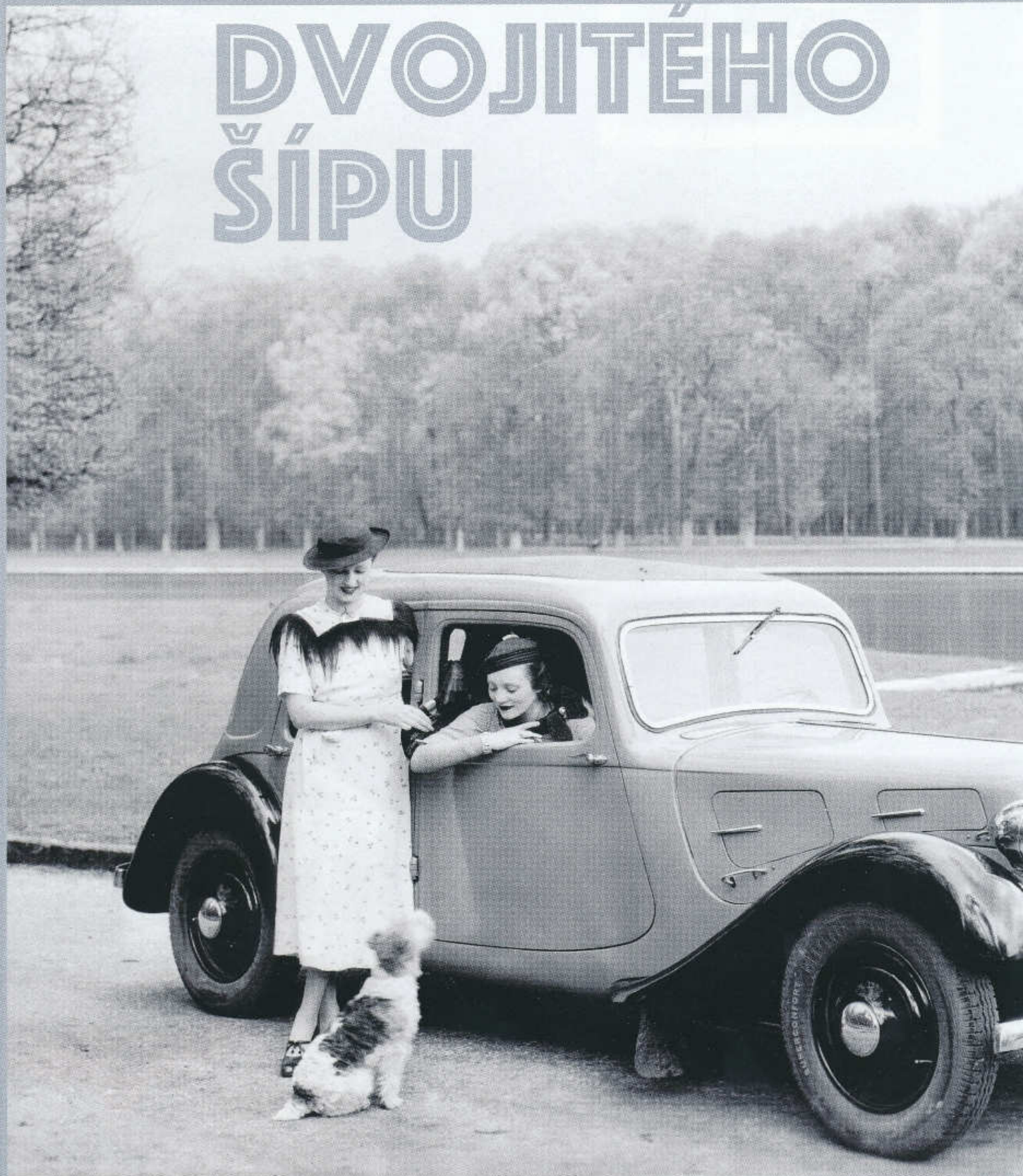


» KLASIKA

DVOJITÉHO ŠÍPU

1934–1957



ANDRÉ CITROËN (1878-1935)


PŘEDSTAVENÍ VOZU CITROËN 7
V PAŘÍŽSKÉ PRODEJNĚ
18. DUBNA 1934

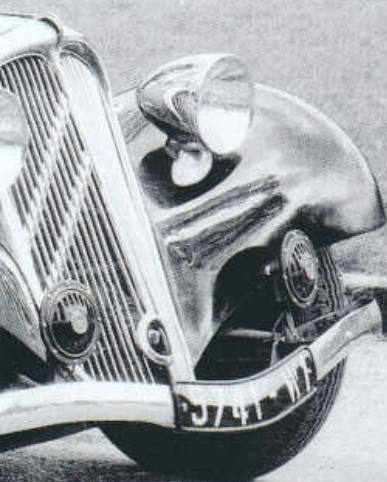
PRVNÍ Z ŘADY VOZŮ TRACTION AVANT:
CITROËN 7 NA SNÍMKU Z JARA 1934

Jeden z pilířů stoleté historie značky Citroën tvoří řada automobilů s předním pohonem známá pod označením Traction Avant. První opustily výrobní linku na jaře 1934, poslední až v létě 1957 a celkem jich vzniklo přes 759 tisíc.

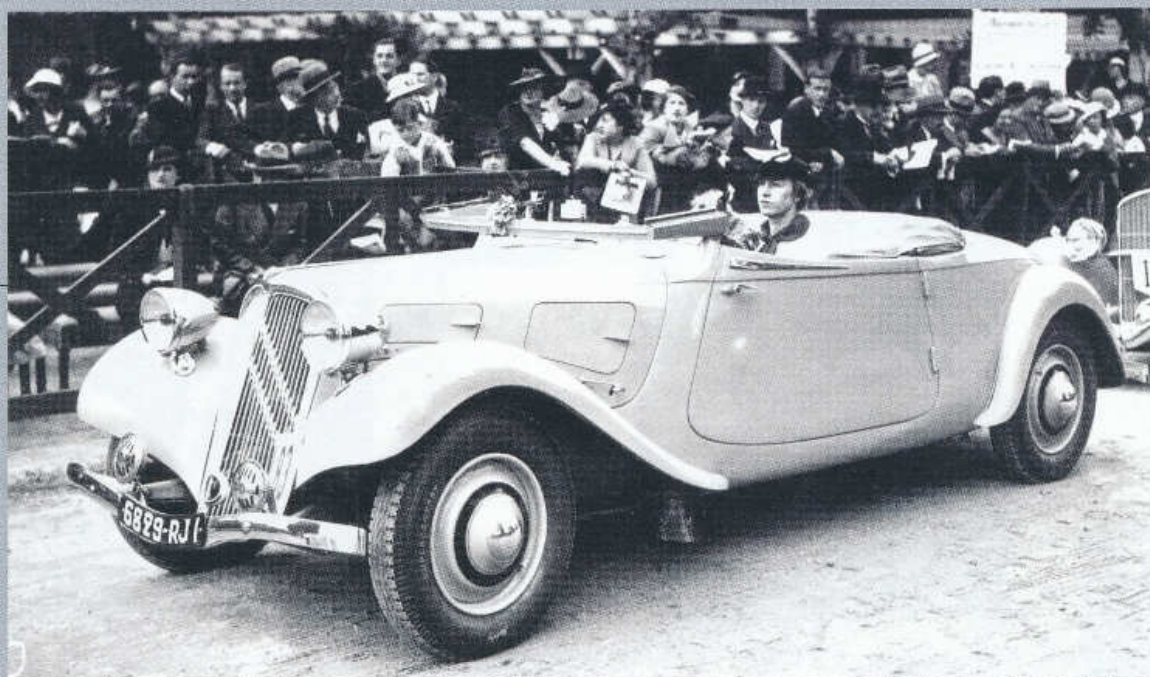
Risikantní sázka

Zakladatel značky André Citroën (1878-1935) byl velkorysý podnikatel a vizionář, jehož lákaly ambiciózní projekty. Do jejich uskutečnění se pouštěl s vervou a kuráží velkého hráče. Na finance jeho podniku to mělo fatální dopad, vývoj moderních automobilů však díky němu výrazně pokročil vpřed.

V březnu 1933 předložil letecký inženýr André Lefebvre (1894-1964) Citroënovi projekt moderně řešeného automobilu s předním pohonem. Zatímco firma Renault jej předtím odmítla, Citroën se pro něj nadchl. Nový vůz chtěl zavést do výroby do roka a do dne, navíc jej chtěl vybavit automatickou převodovkou.



KABRIOLET
CITROËN 7 NA
SOUTĚŽI
ELEGANCE
V PAŘÍŽI
V ČERVNU 1934



JEDNO
Z PRVNÍCH
TRÍMÍSTNÝCH
KUPÉ CITROËN
11 ZHOTOVENÉ
V LÉTĚ 1934



PROTOTYP VOZU
CITROËN
22 FAMILIALE
S MOTOREM V8
Z PODZIMU 1934



➤ Od stávající produkce se měla novinka lišit nejen pohonem předních kol, podvozkem s odpružením zkrutnými tyčemi a hydraulickým ovládním brzd, ale také osobitými tvary samonosné karoserie. Navrhl je stylista italského původu Flaminio Bertoni (1903–1964), první plastelinový model v měřítku 1:5 údajně vytvořil za jedinou noc. Kvapem vznikaly výkresy karoserie, zhotovením lisovacích nástrojů byla pověřena americká firma Budd.

Souběžně s vývojem nového vozu odstartovala rozsáhlá a velice nákladná modernizace automobilky Citroën na pařížském nábřeží Javel. Trvala rekordních pět měsíců a už 8. října 1933 se v nových provozech uskutečnila velkolepá recepce, na kterou André Citroën pozval více než 6 tisíc hostů.

Byli mezi nimi i bankéři, kterým v té době dlužil přes 100 milionů franků, přičemž se splácením úvěrů měl stále větší těžkosti. Záchranou mělo být co nejrychlejší zahájení výroby a prodeje nového vozu, s nímž André Citroën spojil svůj osud. Jen pár týdnů před prezentací nového typu se musel smířit s tím, že vůz nebude mít automatickou převodovku, jež ve zkouškách zcela propadla, takže ji museli narychlo nahradit manuální skříní.

Koncem března 1934 byl nový Citroën 7 alias Traction Avant (česky Přední pohon) představen v tovární zástupců značky, oficiální prezentace se uskutečnila 18. dubna 1934 v největší značkové prodejně na pařížském náměstí Place de l'Europe. O den později

odstartovala sériová výroba, první zákazníci se nových automobilů dočkali počátkem května.

Překotný vývoj a uspěchaný náběh výroby se na vozech podepsaly, trpěly řadou dětských nemocí, zejména poruchami stejnoběžných kloubů hnacích hřídelů předních kol, ale i dalšími závadami na podvozku. Všechny nedostatky automobilka napravovala za pochodu za cenu vysokých nákladů.

Čtyři i osm válců

První vozy Traction Avant z jara 1934 s označením Citroën 7 A měly podélně za přední nápravou uložený vodou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 1303 cm³ a výkonu 32 k (23,5 kW). Směrem kupředu na motor navazovala třístupňová mechanická převodovka a rozvodovka, pohon předních kol snad už nemusíme připomínat. Přední kola byla nezávisle zavěšena na dvojicích příčných ramen a odpružena podélnými zkrutnými tyčemi, vzadu byla trubková náprava odpružená příčnými zkrutnými tyčemi. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání.

Čtyřdveřový sedan s rozvorem 2910 mm byl dlouhý 4450 mm, široký 1620 mm a vysoký 1520 mm. Zavazadlový prostor v zádi byl zpočátku přístupný jen z vnitřku vozu, část střechy byla kryta koženou. Citroën 7 A vážil kolem 900 kg, dosahoval největší rychlosti 95 km/h a průměrně spotřeboval 9 l benzínu na 100 km.



RODINKA VOZŮ
TRACTION AVANT
SHROMÁŽDĚNÁ
V TOVÁRNĚ
V ŘÍJNU 1934

NEJZNAMĚJŠÍ TOVÁRNÍ SNÍMEK
KABRIOLETU CITROËN 11
Z PODZIMU 1934

NOVINKOU
PODZIMU 1934 BYL
PROSTORNĚJŠÍ
CITROËN 11
S MOTOREM 1,9 L



Už v červnu 1934 převzal štafetu zdokonalený Citroën 7 B vybavený větším čtyřválcem o objemu 1529 cm³ a výkonu 35 k (26 kW), vedle něj se v malých počtech vyráběl i model Citroën 7 S poháněný čtyřválcem 1911 cm³ naladěným na 46 k (34 kW). Model 7 S byl prvním sedanem této řady, jenž měl úplnou plechovou střechu zhotovenou jako velkoplošný výlisek.

Od června 1934 se také začaly na veřejnosti objevovat dvě dvoudveřové karosářské verze vozů Traction Avant, kabriolet s výklonným přídatným sedadlem v oblě zádí a kupé s krátkou oblou střechou také vybavené výklonným sedadlem v zádí.

Před říjnovým pařížským autosalonem nabídku směrem vzhůru rozšířil sedan Citroën 11 s rozvorem prodlouženým na 3090 mm a prostornější karoserií. Byl dlouhý 4650 mm, široký 1760 mm a vysoký 1540 mm a podle výrobce mohl přepravovat až šest osob, po třech na obou řadách sedadel. Poháněl jej čtyřválec 1911 cm³ o výkonu 46 k (34 kW), s nímž dosahoval rychlosti přes 100 km/h.

Ještě více prostoru nabízel až devitímístný Citroën 11 Familiale s rozvorem 3270 mm, délkou 4800 mm a třemi řadami sedadel. Stejnou karoserií, ale jen se dvěma řadami sedadel měl luxusní model 11 Limousine. Dřívější Citroën 7 S nahradil

nový model s označením 11 Légère s motorem 1911 cm³ v užší a kratší karoserii „sedmičky“.

Senzaci pařížského autosalonu se v říjnu 1934 stal Citroën 22, jehož přední kola poháněl osmiválcový motor OHV, přesněji V8 o objemu 3822 cm³ a výkonu 100 k (74 kW) spojený s třístupňovou převodovkou.

Byl vystaven jako sedan s rozvorem 3090 mm a délkou 4800 mm a jako model Familiale se třemi řadami sedadel, rozvorem 3270 mm a pětmetrovou celkovou délkou. Nejobdivovanějším exponátem byl ovšem červený kabriolet Citroën 22. Hmotnost těchto vozů se pohybovala v rozmezí 1300 až 1370 kg a dokázaly překročit hranici 140 km/h.

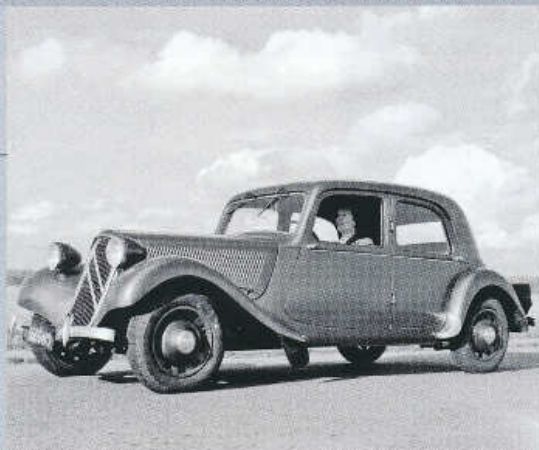
K jejich sériové výrobě však nikdy nedošlo, z dvanácti prototypů bylo koncem roku 1934 nejméně osm přestavěno na typ 11 se čtyřválcem 1911 cm³, dva havarovaly při zkouškách a jeden nebo dva zmizely neznámo kam.

Závěr roku 1934 byl pro značku s dvojitým šípem a jejího majitele dramatický. André Citroën neuspěl ve snaze vyřešit kritickou zadluženost podniku a byl donucen jej opustit, zatímco vládu nad automobilkou převzal pneumatikařský koncern Michelin. Trpce zklamán a těžce nemocný André Citroën se stáhl do soukromí a 3. července 1935 podlehl rakovině žaludku. Fenomenálního úspěchu automobilů Traction Avant se nedožil.

CITROËN 11
COMMERCIALE
S DVOUDÍLNÝMI
DVEŘMI
V ZADNÍ
STĚNĚ (1938)



OD KVĚTNA 1946
MĚL CITROËN 11 BL
NOVOU KAPOTU
S ŘADOU STĚRBIN



SYMBOL
FRANCIE:
STAROSVĚTSKY
ELEGANTNÍ
CITROËN 11
ROČNÍKU 1952

› Dlouhá kariéra

V prosinci 1934 se stal základním členem řady Traction Avant sedan. Citroën 7 C vybavený čtyřválcem 1628 cm³ o výkonu 36 k (26,5 kW). Od ledna 1935 už měl celou střechu plechovou a stejně jako ostatní modely dostal na přední blatníky kruhové mřížky, za nimiž se skrývaly houkačky.

Během jara 1935 prošly vozy typu 7 i 11 řadou zdokonalení, dostaly novou zadní nápravu tvořenou dvojicí příčných ramen a teleskopické tlumiče, od září 1935 měly zavazadelník přístupný zvenčí víkem zavěšeným dole a nesoucím náhradní kolo v oblém krytu.

V květnu 1936 se do všech modelů začalo montovat hřebové řízení místo dřívějšího se šroubem a maticí. Od ledna 1937 nesly vozy s motorem 1911 cm³ v užším a prostornějším provedení označení 11 BL a 11 B. V červnu 1937 zmizely z předních blatníků mřížky houkaček, ty byly přemístěny za masku, na viko převodovky. Od ledna 1938 se začaly montovat nové děrované disky kol Michelin Pilote se širšími pneumatikami, které si vyžádaly rozšíření blatníků o 30 mm. Prodloužené modely se nových kol dočkaly v dubnu 1938.

Novinkou jara 1938 byl užitkový Citroën 11 B Commercial odvozený z modelu Familiale s rozvorem 3270 mm. Za předními

sedadly měl dřevěnou podlahku dlouhou 1,83 m a v zadní stěně karoserie vodorovně dělené dveře. Jejich horní díl s oknem zasahoval až vysoko do zaoblené střechy, spodní díl nesoucí náhradní kolo v krytu se dal sklopit do vodorovné polohy a zajistit, takže vznikla ložná plocha dlouhá 2,60 m.

V říjnu 1938 byla ukončena výroba kupé, celkem jich od roku 1934 vzniklo na nábřeží Javel jen 728, dalších pět desítek bylo smontováno v Anglii, v závodě ve Sloughu.

V červnu 1938 opustily výrobní linku první sedany Citroën 15 Six vybavené řadovým šestiválcem OHV o objemu 2867 cm³ a výkonu 77 k (57 kW) spojeným s třístupňovou převodovkou. První tři desítky šestiválců byly během léta 1938 diskrétně dodány vybraným zástupcům značky a prominentním zákazníkům, oficiálně byl Citroën 15 Six představen v říjnu 1938 na pařížském autosalonu.

Vedle pětimístního sedanu 15 Six s rozvorem 3090 mm a délkou 4760 mm se od jara 1939 vyráběly i modely Familiale a Conduite Intérieure s rozvorem 3270 mm a délkou 4960 mm. Zatímco první mohl přepravovat až devět osob, druhý poskytoval maximum pohodlí pěti cestujícím. Výroba všech šestiválců byla přerušena v únoru 1940.



OD PODZIMU 1952
ZDOBILO ŽÁD
VYPOUKLÉ VÍKO
ZAVAZADELNÍKU

CITROËN 11 COMMERCIALE
S VYKLÁPĚCÍ ZADNÍ STĚNOU
KAROSERIE (1954)



CITROËN 15 SIX
ROČNÍKU 1953
POHÁNĚNÝ
ŘADOVÝM
ŠESTIVÁLCEM 2,9 L



PRODLOUŽENÝ CITROËN 11 FAMILIALE Z ROKU 1954 V ÚPRAVĚ
PRO TAXISLUŽBU

V únoru 1939 dostaly vozy typu 11 nové upravený motor 1911 cm³ s výkonem zvýšeným na 56 k (41 kW), modely s označením 11 B Perfo a 11 BL Perfo díky němu dosahovaly rychlosti 115 a 120 km/h.

Po vypuknutí války byla na podzim 1939 ukončena výroba kabrioletů, celkem jich vzniklo kolem 4,5 tisíc, z toho 4327 na nábřeží Javel a zbytek v anglickém Sloughu a na bruselském předměstí Forest.

V letech 1940 a 1941 se v omezených počtech vyráběly uzavřené vozy se čtyřválcovými motory, z necelých 11 tisíc automobilů zhotovených v tomto období tvořily dvě třetiny sedany 11 BL Perfo, připomenuti zaslouží i devět stovek užitkových modelů Commercial. V červnu 1941 opustily výrobní linku poslední z 88 tisíc vozů typu 7, během podzimu 1941 byla výroba osobních aut zcela utlumena.

Znovu se začala rozbíhat v červnu 1945, první poválečné vozy byly sedany 11 BL s rozvorem 2910 mm a délkou 4450 mm. V květnu 1946 dostaly novou kapotu, na niž dřívější větrací klapky nahradila řada šterbin, o půl roku později byly děrované disky kol nahrazeny plnými.

Na jaře 1947 byla obnovena výroba prostornějšího sedanu 11 B Perfo, pro dvě verze „jedenáctky“ se tehdy vžil označení

11 Légère a 11 Normale. V létě 1947 byly zhotoveny první poválečné šestiválce s označením 15 Six D. Písmeno D signalizovalo, že klikový hřídel motoru se otáčí doprava a ne jako dříve doleva. Souviselo to s montáží nové převodovky.

V létě 1952 dostaly všechny vozy Traction Avant rozměrné víko zavazadlového prostoru, které o poznání zvětšilo jeho objem. V září 1953 se znovu začaly vyrábět prodložené modely 11 Familiale a 15 Six D Familiale se třemi řadami sedadel. Na jaře 1954 následoval užitkový Citroën 11 Commercial, tentokrát s nedělenou zadní stěnou, jež se celá odklápěla vzhůru.

V květnu 1954 se vedle vozů 15 Six D začaly vyrábět i sedany 15 Six H s hydropneumatickým odpružením zadní nápravy, během jediného roku jich vznikly 3 tisíce. V září 1955, před premiérou revolučního typu DS 19, byla výroba šestiválců ukončena.

V téže době dostaly čtyřválcové 11 D modernizovaný motor 1911 cm³ o výkonu 62 k (46 kW). Vyráběly se ještě další dva roky, poslední Citroën 11 D Familiale opustil továrnu 25. července 1957. Podle továrních záznamů dosáhla úhrnná produkce vozů Traction Avant čísla 759 123, z toho 88 066 bylo typu 7 vyráběného do roku 1941, dále 620 455 typu 11 všech provedení a 50 602 typu 15 Six. <