

představujeme

CITROMUSEUM

JAN TUČEK, Castellane

Zamilovaný člověk vyvádí ledacos, zvlášť je-li Francouz. Henri Fradet se z lásky ke značce Citroën opakovaně rozvedl a v jihofrancouzském městečku Castellane otevřel vlastní muzeum.

Sympaták s jiskrnýma očima propadl kouzlu dvojitého šípu před více než dvaceti lety, kdy si jako student na ulici v Nice skládal obstarožní kachnu 2 CV, kterou mu daroval děda. Studia nedokončil, ale díky píli a talentu se s pomocí místního zástupce vyšvihl mezi odborníky na všechno, čím se tehdy Citroény odlišovaly od konkurence. První větší peníze vydělal



Z lásky ke značce



Henri Fradet

Vlevo Ami 8, uprostřed Ami 6 Break (1969) a vpravo Ami 6 s negativně skloněným zadním oknem

Citroën HZ s předním pohonem a užitečnou hmotností 850 kg (1949)

opravami kupé SM, další pak prodejem renovovaných SM do Skandinávie. Léta pak pracoval v Norsku, domů se narychllo vrácel, když se naskytla šance získat hodnotný a sběratelsky zajímavý automobil Citroën. Vytvořil si vlastní kritéria, nezajímaly ho zrenovované nebo jinak vylepšené kusy, hledal vozy v původním stavu včetně laku a čalounění, přičemž prioritu měly exempláře s co nejmenším počtem ujetých kilometrů. Někdy pomohla náhoda, jindy spíš zasvěcení přátelé, kteří byly jeho podivinské touhy sympatické. Ne každá koupě se povedla, některé lovy se táhly i dlouhé roky. Výsledkem je sbírka 80 vozů, z nichž se téměř padesát vešlo do nově postaveného muzea, které Henri Fradet otevřel letos v létě pod označením *Citromuseum* na okraji Castellane, při silnici směřující k Digne.

Nadšený sběratel a skvělý vypravěč rád ke každému ze svých aut přidá historiku napsanou životem. Třeba tu o jednom venkovském zástupci značky, který mu před pár lety volal, že je u něj na prodej dodávka Acadiane ročníku 1980, jež má najeto pouhých 42 km a je tedy vlastně

úplně nová. Náš muž nelenil, hned druhý den vyrazil s přívěsem na místo, jenže tam zjistil, že na počítaci je celých 107 km. Majitel dodávky, jemuž se dealer zmínil o možnosti výhodného prodeje, s ní totiž pro klid duše zajel do více než 30 km vzdáleného města na technickou kontrolu. Nebo jak se v roce 1987 dozvěděl o existenci patrně nejstaršího dochovaného vozu DS 19 z podzimu 1955, čtyři roky se jej snažil získat, jenže v létě 1991 mu vypálil rybník nizozemský sběratel. Ten se o prázdninách utáboril hned vedle značkové prodejny, v níž se vůz skrýval, a do majitele hučel tak dlouho, až mu jej prodal. Štastný Holandan si auto odvezl do Eindhovenu, Henri Fradet se však nevzdal. Po mnoha letech nakonec slavil úspěch a nejstarší známý Citroën DS má své čestné místo v Castellane. Do třetice ještě přihodou o tom, jak si radnice jedné obce v kraji Calvados pořídila počátkem roku 1964 dodávku 2 CV AZUA na přepravu písemností a jiných užitečných věcí. Používali ji jedinou sezónu, pak ji z neznámých důvodů zamkli do obecní garáže, kde tiše odpočívala až do roku 1992.



Dnes má na počítadle 11 794 kilometrů. Ještě lepšími čísly se mohou pochlubit jiné Fradetovy vozy. Třeba 2 CV z roku 1954, jež nenajela sedm tisíc kilometrů, nebo GS (1972) s necelými dvěma tisíci. Páteř expozice tvoří tucet DS a ID od nejstarších ročníků až po modely se čtyřmi světlomety, vyráběné od podzimu 1967. Nejmladší je černá služební DS 20 ročníku 1973 v provedení, jež tehdy používaly prefektury. V pestré přehlídce zatím chybějí

krátce

Automobiles Citroën

Novým úspěchem Citroënu je malý vůz C3, jehož miliontý exemplář opustil výrobní linku letos v červenci. Vyrábí se v Aulnay u Paříže, Madridu a brazilském Porto Realu. Nyní je k dispozici sedm úrovní výbavy, dva vznětové (HDI 51/70 a 68/92 kW/k) a čtyři zážehové motory (1.6i 16V 81/110 kW/k, 1.4i 16V 66/90, 1.4i 55/75 a 1.1i 44/61 kW/k); postupně vznikly sportovní C3 VTR, akční C3 XTR, otevřený C3 Pluriel a ekologické C3 Stop&Start a C3 Gaz Naturel. Citroën C3 slavil premiéru v březnu 2002, loni se v západní Evropě prodalo celkem 267 tisíc vozů.

Automobiles Peugeot

Další variantou úspěšné typové řady Peugeot 206 je sedan s tříprostorovou karoserií, který se bude vyrábět v závodě Iran Khodro v Teheránu a bude uveden na íránský trh v lednu 2006. Od května se počítá také s exportem do zemí východní Evropy a Středomoří. Vůz je dlouhý 4,19 m, zadní převis byl prodloužen o 0,35 m. Dodávají se motory 1.4i 55/75, resp. 1.6 16V 81/110 kW/k, k dispozici je také automatizovaná převodovka Tiptronic System Porsche. Kapacita produkce bude 50 tisíc ročně (2007). Iran Khodro vyrábí Peugeoty 405 (od roku 1988) a 206 (od 2001).

Adam Opel AG

V polovině letošního roku se rozbehla výroba pokrokových vznětových motorů 1.9 CDTI také v německém Kaiserslauternu, a to s výkony 74/100, 88/120 a 110/140 kW/k pro modelové řady Astra, Vectra, Signum a nová Zafira. V červnu vzniklo 12 tisíc motorů, roční kapacita dosáhne 180 tisíc. Tyto přeplňované agregáty s přímým vstřikem nafty systému common rail a filtrem DPF se dosud vyráběly jen v italském závodě v Pratola Serra, neboť jsou příspěvkem italské strany ze zrušeného společného podniku GM-Fiat Powertrain. Osvědčily se také ve vozech Alfa Romeo.

Volvo Car Corporation

Volvo prodává osobní vozy ve více než 120 zemích světa a využívá tři designerská střediska. Kromě Göteborgu už patnáct let pracuje Volvo Monitoring & Concept Centre v kalifornském Camarillu; nejnovější je ale Strategic Design Centre v historické stavbě Casa Berenguer v Barceloně, která ukrývá digitální satelitní studio pro spojení s partnery. Šéfdesignerem a manažerem španělského studia je David Ancona. Novým prezidentem a generálním ředitelem Volvo Cars byl k 1. říjnu 2005 jmenován Fredrik Erp, který dosud zastával stejně funkce u firmy Trelleborg AB.

Gruppo Bertone

Skupina Bertone, která se zabývá především designem a výrobou automobilů, po třech letech přejmenovala dceřinou společnost Socar ICS, dodavatele autobusových čelních skel, na Bertone Glass. Nová firma, vedená Peterem Kamińskym, je další součástí impéria, jež vytvořil Giovanni Bertone v listopadu 1912 a na dnešní úroveň dovedl jeho syn Nuccio. Rodinný podnik proslul návrhy karoserií pro řadu partnerů včetně automobilek Škoda (Favorit), Citroën, BMW, Volvo, General Motors, Scania, Fiat, Alfa Romeo a mnoha dalších.



Oblíbené 2 CV;
první má původní kapotu s vyšší
maskou, montovanou do roku 1960



Nejstarší známý Citroën DS 19,
předsériový s pořadovým číslem 32 (1955)



Citroën SM s karburátorovou verzí
šestiválce Maserati 2,7 l (1970)



Citroën 2 CV AZUA 425 cm³
ujel od roku 1964 necelých 12 tisíc km



Vpředu osobní Dyane,
za ní dodávková Acadiane

kombi Break nebo Familiale, protože žádný z nabízených nesplňoval přísná kritéria původnosti. Jen trpěným kouskem je jinak velmi vzácný a ceněný kabriolet DS 21 ročníku 1966 karosovaný Chapronem, jež hož červený lak už není původní. U vchodu jsou dva exempláře SM, jeden s karburátorovou verzí motoru 2,7 l (1970), druhý z posledních se vstřikovým motorem 3,0 l V6 (1975). Další nejpočetnější skupinou jsou 2 CV, z jedenácti dvě dodávky (1960 a 1964) a nejstarší osobní z roku 1954; nechybějí mladší Dyane a Acadiane. Na opačné straně haly najdeme šestici Ami, od malých sedanů Ami 6 s negativně skloňeným zadním oknem přes kombi Ami 6 Break a novější Ami 8, vyráběné od roku 1969, až po zapomenutý Ami Super roč-

níku 1975, nikoli s dvouválcovým, ale čtyřválcovým vzduchem chlazeným boxerem, převzatým z GS. V rohu stojí experimentální kupé M35 s jednokomorovým motorem Wankel (1970). Sedmdesátá léta připomíná sedm vozů GS s plynokapalnivým odpružením; po devíti letech v roce 1979 dostala modernizovaná verze s plastovými nárazníky a výklopnou zadní stěnou označení GSA; do roku 1986 se prodalo celkem 2,47 milionu vozů. Větším sourozencem byl prostorný CX (od 1974) s motorem vpředu napříč; tuto řadu zastupuje jediný sedan CX 2000 Pallas ročníku 1976, stříbrně šedý elegán s koženým čalouněním. Henri Fradet však už nyní plánuje výstavbu druhé haly, opět o ploše 1000 m², takže se máme na co těšit. ■