

# AUTA ELYSEJSKÉHO PALÁCE



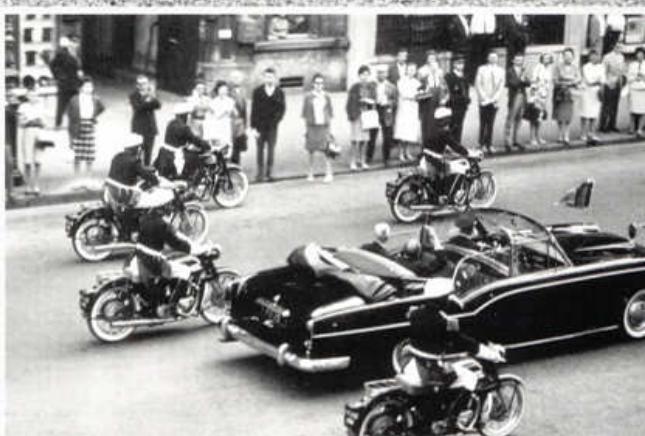
Německý kancléř Konrad Adenauer  
a Charles De Gaulle se vezou otevřeným  
vozem s karoserií Chapron (1960)

## První byly dva

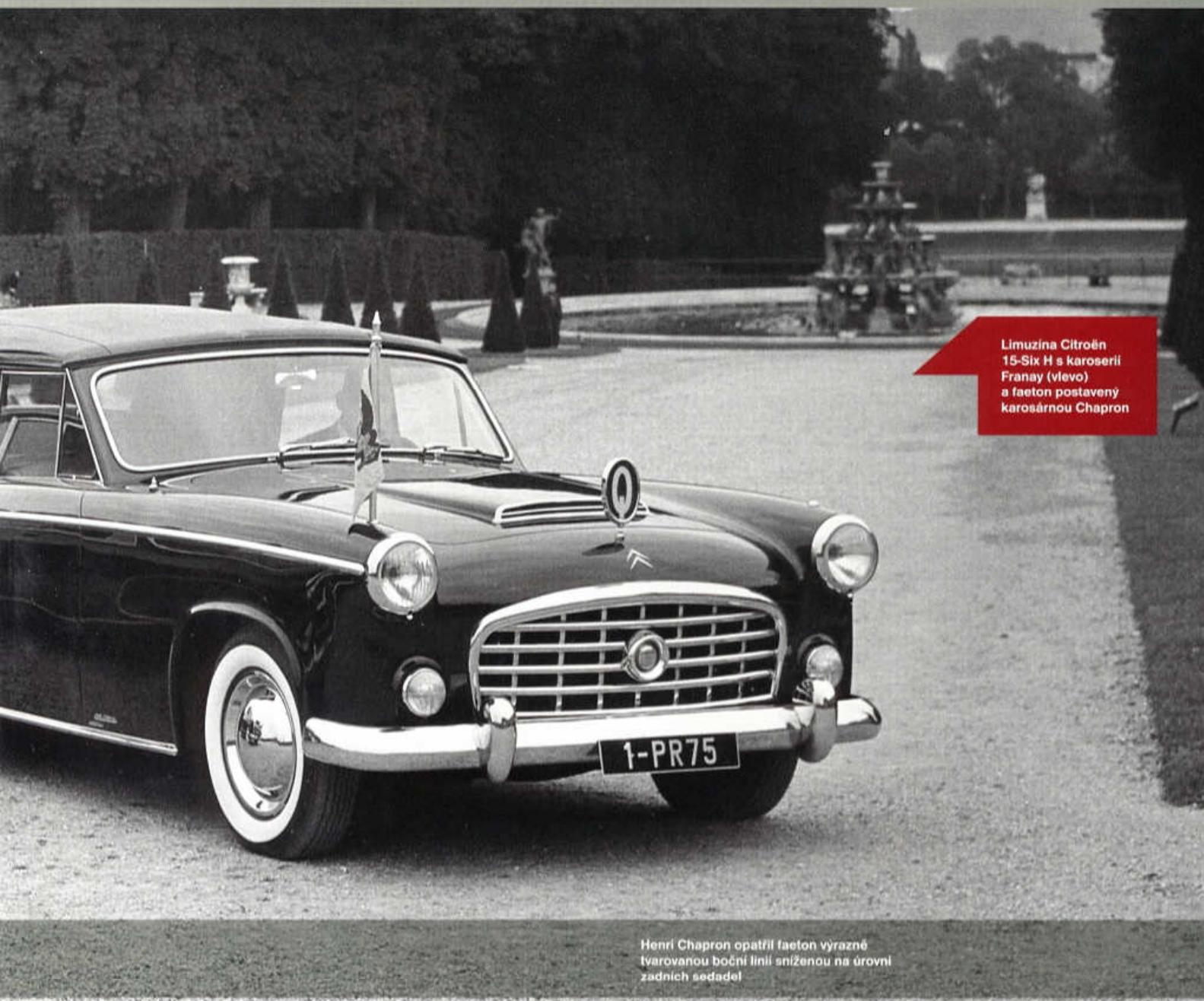
První na zakázku stavěný automobil s dvojitým šipem ve znaku si v roce 1954, na počátku svého funkčního období, objednal prezident René Coty (1882–1962). Stylistický návrh klasicky střížené limuziny se šesti bočními okny vytvořil designér Philippe Charbonneaux, stavbu vozu prováděla karosárna Franay, jež sídlila v Levallois-Perret na severozápadním předměstí Paříže.

Základem limuziny byl podvozek typu Citroën 15-Six H s prodlouženým rozvorem a plynokapalinovým odpružením zadních kol. Kapalinou chlazený řadový šestiválcový motor byl podélně za přední nápravou, z objemu 2,9 l dával výkon 77 k (57 kW) a prostřednictvím třístupňové převodovky poháněl přední kola.

Čtyřdveřová karoserie dlouhá 5,3 metru byla zhotovena tradiční metodou, měla dřevěnou kostru nesoucí panely z ocelového plechu. Mezi sedadly pro řidiče



OD POLOVINY PADESÁTÝCH LET MINULÉHO STOLETÍ JEZDILI FRANCOUZŠTÍ PREZIDENTI A JEJICH HOSTÉ SPECIÁLNĚ STAVĚNÝMI REPREZENTAČNÍMI VOZY CITROËN S PŘEDNÍM POHONEM.



Limuzína Citroën  
15-Six H s karoserií  
Franay (vlevo)  
a faeton postavený  
karosárnou Chapron

Henri Chapron opatřil faeton výrazně  
tvarovanou boční linií sníženou na úrovni  
zadních sedadel

a spolujezdce vpředu a vyvýšenými sedadly pro prominentní pasažéry mezi podběhy zadních kol byla uprostřed vozu dvojice vyklápěcích sedáků pro doprovod. Ve výbavě prostoru pro cestující nechyběl malý bar s broušenými sklenicemi.

Prezidentská limuzína s karoserií Franay se představila veřejnosti počátkem října 1955 na pařížském autosalonu, od listopadu pak sloužila v Elysejském paláci. V parku prezidentských vozů jezdila do konce šedesátých let a po Cotym ji používal generál Charles De Gaulle (1890–1970), jenž vedl zemi galského kohoutu v letech 1959 až 1969.

René Coty objednal v roce 1955 také otevřený reprezentační faeton, opět na prodlouženém podvozku typu Citroën 15-Six H >





Limuzinou s karoserií Franay  
jezdil při návštěvě Francie  
i malgašský prezident  
Philibert Tsiranana (1960)

I v dešti bez střechy:  
otevřený vůz při návštěvě  
Charlesa De Gaulla  
v Grenoblu (1960)

> s hydropneumatickým pěrováním zadní nápravy. Karosárna Franay mezitím ukončila činnost, a tak lukrativní zakázku získal její soused z Levallois, renomovaný karosář Henri Chapron.

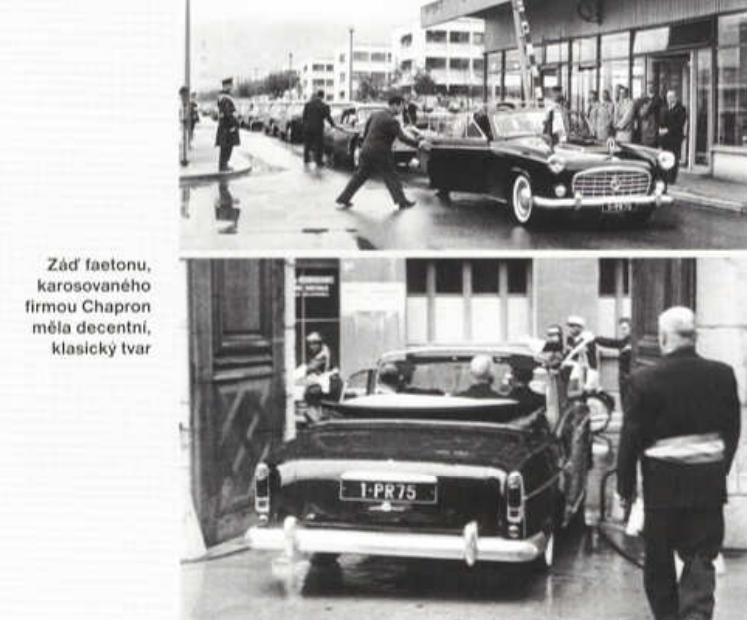
Faeton dokončený v létě 1956 se vyznačoval osobitě strženou boční linii, výrazně zalomenou směrem dolů na úrovni zadních sedadel. Údajně proto, aby diváci lépe viděli na celebrity jedoucí uvnitř. Dvoumístné zadní sedadlo se navíc dalo elektrickým servomotorem vysunout až o 120 mm výš, mechanismus ovládal řidič tlačítkem na palubní desce.

Horní část přepážky oddělující řidiče a pobočníka od cestujících vzadu tvořilo spouštěcí okno, dvě sklopné sedátka těsně za přepážkou byla tentokrát umístěna bokem ke směru jízdy.

Zajimavosti je, že okna v zadních dveřích faetona se stahovala a vytahovala elektricky, ale rozměrnou a těžkou textilní střechu musel řidič natahovat a skládat ručně. Až v roce 1963 byla střecha opatřena elektrickým ovládáním.

Otevřený vůz byl v provozu až do roku 1974, v letech 1959 až 1969 jej používal Charles De Gaulle, jako poslední v něm jezdil jeho nástupce Georges Pompidou (1911–1974). Ten také unikátní automobil spolu se dvěma dalšími vozy z prezidentského parku nechal před smrtí odprodat svému osobnímu lékaři.

Dodejme také, že od roku 1960 sloužily v Elysejském paláci i dva čtyřdveřové kabriolety Simca Chambord, vozy klasické konцепce s motorem V8 o objemu 2,3 l a výkonu 80 k (59 kW), čtyřstupňovou převodovkou a pohonem zadních kol. Jako jediné v šedesátých letech narušily hegemonii značky Citroën v parku prezidentských vozidel.



## Nejdelší ze všech

Charles De Gaulle si v polovině šedesátých let objednal nový reprezentační automobil s dvojitým šípem ve znaku, jehož základem se měla stát jeho oblíbená „déeska“ s hydropneumatickým pěrováním a pohonem předních kol. Z řady návrhů si nakonec vybral uzavřenou limuzinu a traduje se, že trval na tom, aby byla delší, než vozy amerických presidentů.

Konstrukce a tvary nového vozu vznikly ve vývojovém oddělení automobilky Citroën, impozantně působící karoserii navrhli Robert Opron



**Impozantní**  
„superdéeska“ se mohla  
pochlubit nevidanou  
délkou 6,53 m

**Prezidentskou limuzínu**  
Citroën DS postavila  
karosárna Chapron v roce  
1968

a Henri Dargent. Limuzina svými liniemi – zejména v přední partii – navazovala na typ DS, byla ovšem mnohem větší. Měla rozvor 3,78 m, do šířky měřila 2,13 m, do výšky 1,66 m a dlouhá byla celých 6,53 m, takže překonala již zmiňovanou americkou konkurenci.

De Gaulle si osobně vyzkoušel dřevěnou maketu prostoru pro cestující, aby se ujistil, že se svou vysokou postavou bude mít dostatek pohodlí. Při výběru barev karoserie, dvou tónů kovově šedé, měla své slovo i prezidentova manželka Yvonne.

Stavbou vozu byla opět pověřena karosárna Chapron, která v malých počtech na zakázku vyráběla různé luxusní variace na téma DS, od kabrioletů přes kupé až po limuzíny. Hotovou limuzinu předal prezidentovi tehdejší šéf automobilky Citroën Pierre Bercot v polovině listopadu 1968, když odezněly bouřlivé události jara a léta onoho roku.

V té době už Charles De Gaulle nebyl někdejším politickým suverénem, studentské bouře a ostré sociální konflikty sezony 1968 ho poznamenaly. Rozladilo ho však i něco jiného – jeho nová limuzina měla za předními sedadly klenutou skleněnou přepážku, jež mu bránila v neformálních hovorech s řidičem a pobočníkem, na které byl zvyklý. Dorozumívání telefonem generál neměl rád.

Pod přepážkou byl vlevo malý bar, vpravo prostor na spisy a uprostřed skromně, sklopné sedátka, na němž mohl – zadý ke směru jízdy, čelem k prominentům na zadním dvoumístném sedadle – sedět tlumočník. Všechna sedadla byla čalouněna běžovou kůží stejně jako vnitřní obložení dveří. Táž kůže v kombinaci s leštěným ořechovým dřevem byla použita na spodní části přepážky prostoru pro cestující.

Mohutný vůz o hmotnosti 2280 kg, jenž plně zatížený vážil až 2860 kg, byl vybaven podélně za přední nápravou uloženým řadovým >



Řidič prezidentské limuzíny DS neměl za volantem místa nazbyt



Georges Pompidou přijel  
limuzínou DS na zahájení  
pařížského autosalonu  
(1970)



V únoru 2007 byla prezidentská limuzína jedním z magnetů pařížské výstavy Rétromobile. I po čtyřech desetiletích vyzařuje „superdéeska“ ročníku 1968 hrđost a důstojnost.





Otevřený čtyřdveřový  
Citroën SM s karoserií  
Chapron je dlouhý 5,6 metru.

Prezidentské vozy Citroën SM  
si zachovaly typickou  
prosklenou přídí kupé (1972)

> čtyřválcem 2,2 l o výkonu kolem 110 k (80 kW). Pohon předních kol snad ani nemusíme zdůrazňovat. Čtyřstupňová převodovka byla upravena tak, aby se při přehlídkách mohla limuzina pohybovat rychlosťí pouhých 7 km/h, nejvíce jezdila 130 km/h.

Největší slávy si impozantní „superdéeska“ užila počátkem března 1969, kdy v Paříži pobýval americký prezident Richard Nixon. Charles De Gaulle ho vozil ve své předlouhé limuzině, přičemž generálův řidič musel v noci nacvičit – na centimetry přesně – vjezd a výjezd ze dvora amerického velvyslanectví. Couvat s prezidenty na palubě nesměl.

Koncem dubna 1969 generál De Gaulle neuspěl v referendu, následně odstoupil z prezidentského úřadu a stál se do ústraní. Zemřel počátkem listopadu 1970. „Superdéesku“ převzal jeho nástupce Georges Pompidou, jezdil v ní však jen zřídka. Nakonec, jak již bylo zmiňeno, zařídil její prodej svému osobnímu lékaři.

## Dvojčata SM

Pompidou, jehož působení v Elysejském palaci počátkem dubna 1974 předčasně ukončila zákeřná choroba, obohatil prezidentský automobilový park o dva identické otevřené vozy Citroën SM. Objednal je v roce 1971 mimo jiné s ohledem na návštěvu britské královny Alžbety II. plánovanou na jaro následujícího roku.

Na projektu znova spolupracovala automobilka Citroën s karosárnou Chapron. Za základ posloužilo luxusní kupé SM, jehož přední kola poháněl motor V6 vyvinutý a dodávaný italskou firmou Maserati, kterou měl v té době >



Jeden z mála snímků  
prezidentského vozu SM  
s nataženou střechou



Poněkud nezvyklý  
pohled na otevřený  
Citroën SM  
karosovaný firmou  
Chapron



Georges Pompidou a britská královna Alžběta II. v květnu 1972 v Paříži



V červnu 1992 vozil britskou panovnici po Paříži Francois Mitterrand



Otevřenou „esemkou“ jel v květnu 1995 poprvé do úřadu Jacques Chirac

Citroën pod kontrolou. Šestiválec uložený podélne za přední nápravou dával z objemu 2,7 l výkon 170 k (125 kW) a byl spojen s pětistupňovou manuální převodovkou patřící upravenou pro potřeby pohledkového vozu. Jízdní komfort opět zaručovalo hydropneumatické odpružení.

Příd' vozu se prakticky nezměnila, od čelního okna dozadu však bylo všechno jinak. Díky rozvozu zvětšenému o půl metru z 2,95 na 3,47 m a lehce prodlouženému zadnímu převisu vznikla 5,60 m dlouhá, čtyřdveřová karoserie nadčasově elegantních linií. Původní šířka vozu zůstala zachována. Přední sedadla byla posunuta směrem ke dverím, o 60 mm doleva byl přemístěn i sloupek řízení a pedály.

Tím vznikl prostor pro sklopné třetí sedátka uprostřed. Na něm mohl zády ke směru jízdy sedět tlumočník. Zadní sedadlo bylo tvarováno jako dvoumístné, široké 1,20 m. Střecha s hydraulickým ovládáním po složení poněkud vyčnivala za zadním sedadlem, to však byla jediná lehká vada na krásu tohoto vozu.

Prezidentský Citroën SM vykazoval hmotnost 1780 kg, dokázal vyuvinout rychlosť 180 km/h, zároveň se ale na jedničku, při otáčkách motoru 1000 1/min, mohl pohybovat tempem necelých 8 km/h.

První exemplář byl po absolvování náročných jízdních zkoušek předán do garáže Elysejského paláce v dubnu 1972, druhý až v polovině května téhož roku, doslova v předvečer návštěvy britské panovnice Alžběty II. Protokol velel, aby ona a její manžel vévoda z Edinburghu měli v Paříži k dispozici identické automobily, jež se lišily jen poznávací značkou.

O necelý měsíc později se Georges Pompidou jedním z prezidentských vozů SM pochlubil desetisícum motoristických fanoušků, když čestným kolem zahájil závod 24 hodin Le Mans 1972. Vůz jel s nataženou střechou, aby si na rovinkách mohla hlava státu vychutnat jeho největší rychlosť.

Slavná čtyřadvacetihodinovka tehdy skončila dvojnásobným vítězstvím francouzských vozů Matra-Simca MS 670 poháněných třítrovým motorem V12. Vyhrali Henri Pescarolo a Graham Hill, jako druzi dojeli do cíle Franco Cevert a Howden Ganley.

Oba reprezentační vozy Citroën SM s karoserii Chapron zůstaly ve službách Elysejského paláce po následující čtyři desetiletí, postupně v nich jezdili prezidenti Valéry Giscard d'Estaing, Francois Mitterrand, Jacques Chirac a jejich četní hosté. Dodnes vypadají velmi dobře, díky pečlivé údržbě se těší pevnému zdraví a jsou připraveny při významných příležitostech znova nastoupit do služby. <