

Francouzská REVOLUCE

Nemusíte mít zrovna sloní paměť, abyste si nevzpomněli, že na pohled podobný Citroën DS se na našich stránkách proháněl už v minulém čísle. Jenže před měsícem souboj s dvoutaktním Wartburgem 353 sváděla skromná verze ID 19 z roku 1963. Nyní nám dělá společnost jeden z nejvýkonnějších kusů o deset let mladšího modelu D Super.

DOSTAVENÍČKO S JEDNÍM z nejoblíbenějších citroëňů všech dob jsme nostalgicky naplánovali na samý konec uplynulého léta, v lehce naoranžovělých přírodních odstínech s kulisou Vltavy totiž DS vypadá jako skutečný drahokam... nebo spíše pojízdná zlatá cihla. A přestože během pondělního zářijového odpoledne bývá stezka v pražských Modřanech téměř liduprázdná, o obdivovatele nejvýznamnější francouzské automobilové osobnosti jsme rozhodně nouzi neměli. Celé setkání se neslo v příjemné atmosféře. Majitel skvostu Jiří Obermaier vyjádřil hned po uví- ➤

NESROVNATELNÝ
Středová poloha volantu je charakteristická šikmým ramenem, což evokuje část loga značky. Řadící páka je ukotvena na sloupku řízení.

Foto Filip Ehrenberger



VYUŽITO NA JEDNIČKU
Takhle vzorně přístupnou rezervu bychom si přáli mít v každém autě. Navíc tenhle prvek tvoří i část přední deformační zóny.

SEDAN
Zavazadlový prostor se rozprostírá pod krátkým, ale dobře přístupným víkem a rozprostírá se až pod horní odkládací plato



PŘEHLEDNOST
Přístrojový štít sestává z tří samostatných kruhových ukazatelů, levý je určen výhradně pro koncentraci veškerých kontrol

tání eleganci vozu milým vtípem: „Víte, jak motorista pozná, že si koupil špatné auto? Když ho po zaparkování nic nenutí se za ním otočit.“ A rázem dodává, že za svým vozem se otáčí vždycky. Aby také ne, Citroën DS je krásný. Není divu, že každý článek o něm vždy začíná i končí tímhle konstatováním.

Dvě dekády na trhu

Že jsme se schůzku snažili naplánavat ještě na uplynulý rok, je více než symbolické. Citroën na našich fotografiích totiž právě loni dosáhl padesátiletého jubilea, a tak jsme mu v romantickém povltavském zákoutí uspořádali malou oslavu kulatin. A není divu, že právě při takové příležitosti si člověk uvědomí, jak moc bylo DS v době svého vzniku nadčasové. Navíc veřejnost neohromilo jen designem, ale i jedinečnými technickými řešeními, důvtípem a kouzlem osob-

nosti. Konstruktorem Citroënu DS byl francouzský letecký inženýr André Lefèbvre a o design se postaral věhlasný italský sochař, architekt a malíř Flaminio Bertoni. Konkrétní kus, jehož tvarů se nyní na břehu řeky nemůžeme nabažit, přišel na svět v době, kdy už za sebou DS mělo dlouhých osmnáct let produkce. Ve výrobním programu automobilky tak byl Jirkův citroën nejen souputníkem klasické kachny 2 CV, ale současně i nostalgickým doplňkem palety moderních modelů Dyane, Méhari, Ami, GS či uctívaného kupé SM s technikou Maserati. Jenže každá hezká pohádka jednoho dne skončí, a tak se zakrátko uzavřela i dvě dekády trvající kariéra Citroënu DS. Nejmladší vyprodukované kusy tak oslaví padesátiny už v příštím roce. O kultovním DS byly popsány stohy papíru a všechno je o něm dohledatelné. Mnohokrát jsme se

o DS vášnivě rozvyprávěli i v Auto Tipu Klassik, kde už jste se mohli seznámit dokonce i s limuzínami DS 21 Présidentielle, DS 23 Pallas nebo kabrioletem DS 19 Palm Beach. Tentokrát se proto zaměříme především na bohaté osobní zkušenosti majitele, který tento přepychový veterán provozuje už devátým rokem.

Ke všem cestujícím pozorný

Citroënu DS se lidově přezdívalo nejen Bohyně, což souviselo především s francouzskou výslovností „déese“, ale byl také charakterizován jako limuzína určená úplně pro každého. Na palubě tohoto honosného modelu neseděla jen hlava státu Charles de Gaulle a vládní úředníci či bohatí podnikatelé, ale i mnohem širší veřejnost. Citroënu tak patří uznání především za skutečnost, že tento nebývalý komfort cestování umožnil zažít obrovské skupině lidí. Vždyť



MONUMENT
Jednoduchá palubní deska se nám stále líbí, skutečný důvod ukotvení zrcátka zesponu najdete v hlavním textu

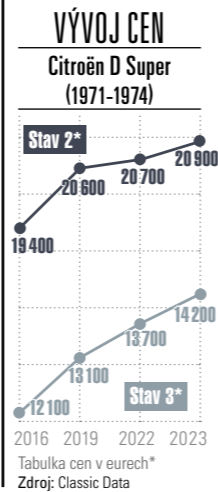
MINIMALISMUS
Svébytnou základem ozvláštňuje nízko uložený chromovaný rámeček sdružující obrysové svítivky a mezi nimi registrační značku

za celou dlouhou dobu produkce modelu DS v letech 1955 až 1974 vyrobil a zákazníkům dodal zhruba půldruhého milionu kusů. Paleta různých provedení byla opravdu rozsáhlá, stejně jako ceník. Jirkova pozdní specifikace D Super tak specificky představuje spíše jednodušší model – sice není opatřen úplně všemi finesami nabídky, přesto jde o hrdého zástupce řady DS.

Jakmile se s fotografem Filipem zaboříme do měkoučkových výplní zadní lavice a Jiří usedne za jednoramenný volant, náhle nevíme, na kterou stranu se dívat dřív. Jestliže zevnějšek slavného velkého citroënu představuje impozantní dílo, pak v kabině si připadáte jako v panském kočáru. Nastupování je velkorysé, vždyť třeba rozvor náprav dosahuje délky přes tři met-

ry. Díky svislé rovné spodní hraně dveří si navíc cestující při nastupování do druhé řady nikdy neušpiní nohavice, navíc jim podběh zadního kola nevystavuje žádnou překážku. Prostoru najdou uvnitř dostatek nejen v podélném směru, ale navzdory aerodynamicky se snižující střeše i nad hlavami. Podobného pohodlí a komfortu je dopřáno rovněž předním ➤

Karosářských verzí DS vznikla spousta, většinou však jde o projekty nezávislých úpravců





BUDIŽ SVĚTLO!
Žlutá barva světla patří k francouzským modelům odjakživa. Světlomety jsou klasicky drážkované, jejich kryty však módně čiré.

pasážerům, které zde neutiskuje žádná konzola ani středový tunel a jejichž sedačky jsou umístěny natěsno vedle sebe.

Mohl dostat i šestiválec...

A jak si tak spokojeně hováme ve famózním vnitřku padesátiletého citroënu, řidič už zajišťuje posádku nejvyšší mírou komfortu – jak jinak než zvýšením světlé výšky. Světově proslulý hydropneumatický odpružený podvozek poskytuje celkem tři polohy nastavení.

válcem, který by podle něj mohl mít více síly. „Vždyť jde vlastně o motor z legendárního historického modelu Traction Avant, tedy s původem v roce 1937. Konstrukteři pro DS uvažovali o šestiválci, ale nepodařilo se,“ dodává trochu hořce.

Šestiválec tak nakonec našel místo alespoň v ikonickém Citroënu SM, postaveném s využitím techniky značky Maserati, kterou tehdy Francouzi vlastnili.

Na obranu Citroënu D Super však musíme dodat, že zásluhou



BEZ RAMŮ Boční dveře jsou osazena bezrámovými okny, což krásně vyniklo třeba v dobrodružných komediích o Fantomasovi



GAUČE Vzadu čeká plnohodnotná lavice s hlubokým polstrováním, kde si připadáte jako v peřině. Za jízdy by člověk usnul...



MODERNÍ OSVĚTLENÍ Po modernizaci nastoupila nová příď, reflektory se nově dokázaly natáčet do zatáčky. Auto na snímku zaujímá nejnižší pozici nastavení podvozku.

Hydropneumatický systém sestává z hydraulického čerpadla, rezervoáru hydraulické kapaliny a tlumičů s hydropneumatickými zásobníky (takzvanými koulemi). Pro každý tlumič a kolo je určen jeden z nich. Zásobníky jsou rozděleny membránou, která dělí objem koule na část s plynem (dusíkem) a na část s hydraulickou kapalinou (olejem). Složitě technické zařízení umožňuje automaticky udržovat světlou výšku bez ohledu na zatížení kabiny a zavazadelového prostoru. Řidič má nadto k dispozici regulátor světlé výšky, jímž lze ručně nastavit jednu ze tří provozních pozic.

Pomalou se rozjíždíme, cestování autem je už od prvních metrů velmi pohodlné. „Projížďka mi vždy navodí dobrou náladu, radost a potěšení. Auto je přitom schopné obstát i v dnešním provozu. Jízda po dálnici rychlostí 110 km/h je komfortní, s báječným výhledem na všechny strany,“ usmívá se majitel. Osami oceňujeme obrovskou prosklenou plochu a výhledu prospívají rovněž titěrné sloupky. Šofér si povzdychne jen nad čtyř-

skromné hmotnosti není cestování v tomto ušlechtilém korábu nikterak ucourané, potenciálu dvoulitru je však také potřeba přizpůsobit jízdní styl. Pak v tomhle subtilním a lehkohém zvládnete pohodlně a relativně svižně absolvovat i delší vzdálenosti. „Chce to více předvídání a pořádný důraz na plynulost jízdy,“ zubí se zpoza volantu řidič.

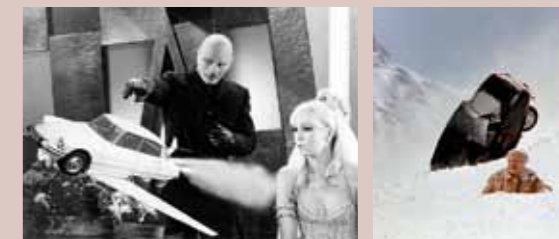
Kabina plná tajemství

Zajímavých detailů nacházíme cestou spoustu, nejvíc nás však upoutává zrcátko zavěšené nikoli pod horním rámem čelního okna, ale namontované uprostřed přístrojové desky. Proč tvůrci zvolili právě tuhle pozici? „Střecha svažující se směrem dozadu neumožňuje umístění zrcátka u stropu, řidič by viděl jen stropní čalounění. Nejedná se tedy o frajeřinu, ale čistě konstrukční záležitost,“ dozvídáme se.

Naše další otázka mívá na jednoramenný volant, respektive šikmé položení ramene ve středové poloze. „Takový měla spousta citroëňů. Výhodami je krásný výhled na panel přístrojů a zvýraznění subtilnosti, jemnosti vozu. ➤

KLENOT FRANCOUZSKÉHO FILMU

Ať se podíváte na kterýkoliv francouzský film z šedesátých let, téměř vždy v něm zahlédnete Citroën DS. Jeho nejslavnějším filmovým majitelem se stal Fantomas, který letos oslaví šedesát let od premiéry prvního dílu povedené parodie. V původním filmu se tajemný zloduch postaral především o odstavení policejního DS, jemuž před stíhací jízdou odpadla kola. Zato o rok později už si Citroën DS v druhém příběhu zahrál významnou roli Fantomasova zachránce, když se proměnil v malé letadlo. Snad nejvíce byl ale za volantem DS k vidění legendární komik Louis de Funés, od jehož narození letos uplyne 110 let. Sedan DS proháněl třeba v komedii Senzační prázdniny, sanitní kombi zase ve snímku Hibernatus. Zazářili spolu i ve veselohře Grand restaurant pana Septima, jež vyvrcholí zapíchnutím auta šipkou do sněhu. Ve filmu Rabin Jákob se zase DS s lodkou připoutanou na střeše po pádu do řeky promění v plavidlo...



CITROËN D SUPER

Zážehový řadový čtyřválec, vpředu podélně, dvoukomorový spádový karburátor Weber 28/36 DLEA2, pohon rozvodů řetězem • **Vrtání x zdvih** 86,0 x 85,5 mm • **Objem** 1985 cm³ • **Výkon** 72 kW (99 koní) při 5500/min • **Točivý moment** 148 N.m při 3500/min • **Převodovka** čtyřstupňová manuální • **Pohon** předních kol • **Brzdy** vpředu kotoučové, vzadu bubnové • **Rozvor** 3125 mm • **Vnější rozměry** 4874 x 1803 x 1470 mm • **Objem zavazadlového prostoru** 500 l • **Největší rychlost** 169 km/h • **Zrychlení 0-100 km/h** za 14,2 s • **Normovaná spotřeba** 10,5 l/100 km • **Objem nádrže** 65 l

Cena nového vozu (1974): 12 910 marek



„Karoserie je umělecké dílo, designérem byl italský sochař Flaminio Bertoni. Aerodynamika je nevídaná.“

Rameno je zkosené v úhlu asi 45 stupňů, nikoliv svisle dolů. Toto nastavení má upomínat na část loga značky,“ prozrazuje nám hrdý majitel. Citroën má totiž v logu dva šípy, odkazující na Andréa Citroënem vymyšlené a zkonstruované ozubené kolo se šípovitými zuby.

Model D Super, v němž se právě vezeme, patřil mezi jednodušší a cenově dostupnější verze. Proto třeba přístrojový panel obsahuje pouze nezbytné ukazatele. Chybí zde například teploměr chladicí kapaliny. Zato máme k dispozici elektronický otáčkoměr. Zajímavost představuje uvedení teoretické brzdové dráhy v metrech na ciferníku rychloměru, kde jedna ručička ukazuje jak aktuální rychlost, tak brzdovou dráhu. Estetiku kabiny dotvářejí mechanické ručičkové hodiny Jaeger, vybavené dokonce podsvětlením.

Údržba nemusí být náročná

Když po několikakilometrové plyné jízdě prosluněnou Prahou (velmi neradi) vystupujeme z vozu, při dlouhém bedlivém pozorování plechů kryjících zadní blatníky nám Jirka z očí odečítá další nevyřešenou otázku. „Při defektu pneumatiky si na v provozu poradíte snadno. Existují totiž ještě dvě krajní polohy nastavení světlé výšky. Ty nelze použít pro jízdu, avšak pomocí hydropneumatického sys-



BLIKAČE Zadní ukazatele směru jsou netradičně umístěné téměř ve velikosti horního okraje okna, tím lépe jsou však pro ostatní účastníky provozu viditelné



tému lze auto nadzdvihnout obě kola na jedné straně a kolo snadno vyměnit. Řidič se tak zcela obejde bez tradičního heveru,“ vysvětluje a auto už se před námi s jeho pomocí zvedá na bok. „Navíc rezerva je umístěná v motorovém prostoru hned vpředu a ve výši paží. Konstrukteři mysleli na nástrahy provozu, a tak náhradní kolo nemusíte lovit v zaplněném zavazadlovém prostoru, a už vůbec ne složitě vytažovat zašpiněná a rezavě zpod auta,“ usmívá se.

Dále se dozvídáme, že údržba tohoto kultovního modelu ve velmi dobré kondici nevyžaduje žádné extra zvláštní postupy. „Pravidelně měním motorový olej. Za devět let, co Citroën provozuji, jsem nemusel řešit nic zásadního. Servis je sice občas rozsáhlejší, ale většinou spíše z preventivních důvodů,“ vychvaluje nenáročnou klasickou západoevropskou techniku.

„Auto mě i rodině dělá radost. Často se zúčastňuji srazů nebo veteránských akcí. Ale projedu se i jen tak pro radost. Snad potěší i ostatní, kteří je vidí projíždět s rozsvícenými žlutými francouzskými světly,“ uzavírá Jiří Obermaier vyprávění o svém Citroënu D Super.

Jeden z dlouhé řady

DS se vyrábělo dvě desetiletí a stalo se jedním z dlouhé řady nezapomenutelných velkých modelů



DVA LITRY POHODY Čtyřválec o výkonu 72 kW má sice původ už v třicátých letech minulého století, pro pohodový přesun korábu však stále stačí



ELEGANCE Praktické dveřní výplně mají příjemně šikmá madla a táhla stahování oken v ideálním dosahu. Místo se zde našlo i na odkládací kapsy.



SNADNÁ PRÁCE Defekt se dá lehce vyřešit pomocí jednoduchého zvednutí celého boku a komfortně přístupného rezervního kola

Citroënu, který už prakticky od svého založení v roce 1916 konstruoval auta něčím výjimečná a prostě celkově jiná. Citroën tak například drží světové prvenství pohonu předních kol s modelem Traction Avant z roku 1934.

Když pak v roce 1955 automobilka na autosalonu v Paříži představila velkolepou novinku DS, vzbudila mezi návštěvníky obrovský rozruch. A ke svému překvapení téměř nestačila počítat objednávky.

Po ukončení produkce DS o devatenáct let později na tradici navázala úspěšným a atraktivním modelem CX. V samém závěru osmdesáté dorazil jeho nástupce XM, příznivci avantgardní francouzské automobilky považovaní za poslední skutečný Citroën. Ten se stal dokonce vítězem prestižního evropského titulu Auto

roku 1990. Na trhu se udržel až do roku 2000. A původně se pro něj plánovala ještě delší kariéra, dokonce byl připraven zaoblený facelift ve stylu kompaktu Xsara.

Po delší odmlce se ještě v roce 2005 objevil na trhu typ C6, navazující na estetiku a komfort předšlých modelů. Luxusní vůz se však navzdory atraktivnímu designu a výjimečným technickým řešením včetně zachování tradičního hydropneumatického odpružení podvozku úspěchu nedočkal. Pro zákazníky byl zkrátka příliš drahý, a tak roli posledního velkého hydropneumaticky odpruženého modelu v nabídce do roku 2019 plnil model střední třídy C5. K máni byl jako sedan a kombi Tourer. Poté tento unikátní systém zmizel v historii a malou náplastí se staly tlumiče s hydraulickými dorazy.

ZÁVĚR

Lukáš Prejzsek



NEJKRÁSNEJŠÍ KOMFORT NA SVĚTĚ

Design patří u automobilů mezi nejméně objektivní hodnotící kritéria kvality, přesto vzbuzuje obrovské emoce. Auto může technicky sebelepší, ale když se člověku nelíbí, má prostě smůlu. Vzhled Citroënu DS byl ve své době nesmírně odvážný, přitom veřejnost tehle model přijala okamžitě a bez rozpaků. A přestože se na tuhle ikonu i samotná automobilka snažila několikrát designem zavzpomínat, například modelem C6, nikdy se jí to už příliš nepodařilo. DS je nejen krásné, ale i plně unikátních technických řešení. Jestliže nás ale něčím fascinovalo, pak absolutním jízdním komfortem. Pohodlnější a příjemnější svezení podobného věku nikde jinde nenajdete.