

## Historie do roku 1945

První Citroën 10 HP (označovaný jako typ A) zkonstruoval Jules Salomon, který před první světovou válkou pracoval u firem Zebre a Unic. Přesně podle Citroënových představ vytvořil poměrně jednoduchý, ale solidní vůz s kapalinou chlazeným čtyřválcem 1327 cm<sup>3</sup> o výkonu 13 kW uloženým v přední a klasicky pohánějším zadní tuhou nápravu. Vůz s rozvorem 2,83 m měl čtyřmetrovou délku a dosahoval rychlosti 65 km/h při průměrné spotřebě 7,5 l benzínu na 100 km. Zajímavostí bylo, že už tehdy měl první Citroën 10 HP levostranné řízení. Už v červnu 1921 následoval typ B 2 s motorem převrtaným na 1452 cm<sup>3</sup> (výkon 15 kW), který se dodával s mnoha různými karoseriemi - otevřenými i uzavřenými, včetně landauletu vhodného k taxislužbě. Citroën B 2 se vyráběl do roku 1926, jeho celková produkce dosáhla 90 tisíc, zatímco prvního typu A (10 HP) za tři roky vzniklo 28 tisíc kusů. Připomeňme, že typ B 2 se stal mimo jiné základem polopásových automobilů, které pro firmu Citroën vyvinul Gustave Kégresse. První se proslavily už v roce 1922 při úspěšném průjezdu Saharou, další pak o dva roky později při africké expedici Croisiere Noire, během níž mezi Colomb-Bécharem a Madagaskarem najely přes 20 tisíc kilometrů.

Novinkou jara 1922 byl lidový vůz Citroën 5 CV, jen 3,2 m dlouhý automobil o hmotnosti 550 kg se čtyřválcovým motorem 856 cm<sup>3</sup> o výkonu 8 kW. Původní model byl pouze dvoumístný, od roku 1923 se však prodávala i verze s prodlouženým rozvorem a třímístnou karoserií s člunovitou zadí. Stejně jako dražší typ B 2 se i malý Citroën 5 CV dal koupit na splátky, což samozřejmě znásobilo jeho obchodní úspěch. Do ukončení výroby v roce 1926 se prodalo přes 80 tisíc těchto lidových vozů, jež tehdy výrazně přispěly k motorizaci Francie. André Citroën neváhal investovat i do silničního značení (však také tabule nesly jeho značku) a v roce 1925 se obrovský světelný nápis Citroën objevil i na pařížské Eiffelově věži. Jeho tvůrci spotřebovali 250 tisíc žárovek a 600 km drátů, jméno Citroën však z proslulé věže zářilo do noci až do roku 1934.

V říjnu 1924 byl představen Citroën B 10, první vůz své značky s celokovovou karoserií. Konstrukčně navazoval na typ B 2, měl stejný jedenapůllitrový motor, s nímž dosahoval rychlosti 70 km/h. Existoval se čtyřmístnou otevřenou i uzavřenou karoserií a vyráběl se jen do podzimu 1925, kdy jej nahradil modernizovaný typ B 12 se zdokonaleným podvozkem a brzdami na všech čtyřech kolech. V té době už Citroën vyráběl přes 500 osobních a lehkých užitkových vozů denně a podle statistiky z roku 1926 jezdilo tehdy po francouzských silnicích asi 600 tisíc automobilů - z toho 175 tisíc značky Citroën. Ve stejné době byly otevřeny pobočné závody v anglickém Sloughu a belgickém Bruselu, vozy Citroën se montovaly i v Itálii a v Německu.

Nejúspěšnějším vozem Citroën druhé poloviny dvacátých let byl typ B 14, pohledný klasicky strážný automobil s celokovovou karoserií a motorem 1539 cm<sup>3</sup> o výkonu 16 kW spojeným s třístupňovou převodovkou. Vyráběl se ve dvou desítkách různých provedení - včetně užitkových, taxíků i polopásových modelů - a proslul mimo jiné tím, že jako první velkosériový vůz dostal podtlakový posilovač brzd vyráběný v licenci Westinghouse. Do roku 1928 vzniklo 120 tisíc automobilů této řady a dalších 18 tisíc z nich odvozených užitkových vozidel.

V říjnu 1928 měla na pařížském autosalonu premiéru nová unifikovaná řada vozů Citroën s označením C4 a Citroën C6. Menší typ C4 poháněl čtyřválcový motor 1628 cm<sup>3</sup> o výkonu 22 kW, větší C6 dostal do vlnku řadový šestiválec 2440 cm<sup>3</sup> nabízející výkon 33 kW, přičemž oba motory měly stejné vrtání i zdvih. Postupně inovované vozy této řady s pružně uloženými motory převrtanými na 1767 a 2650 cm<sup>3</sup> tvořily základ výrobního programu své značky až do roku 1932 a jejich celková produkce překročila hranici 300 tisíc kusů (z toho přes 60 tisíc šestiválců). Polopásové vozy odvozené z typů C4 a C6 absolvovaly v letech 1931 a 1932 tisíce kilometrů slavné asijské expedice Croisiere Jaune, jejíž dvě větve vedly mimo jiné přes Himaláje a napříč pouští Gobi.

Na podzim 1932 byla představena nová řada automobilů Citroën 8 CV, 10 CV a 15 CV se zcela novými karoseriemi využívajícími velkoplošné výlisky. Menší z obou čtyřválců (8 CV) s motorem 1452 cm<sup>3</sup> o výkonu 23,5 kW dostal přezdívkou Rosalie, obchodně úspěšnější však byl jeho větší sourozenec (10 CV) poháněný čtyřválcem 1767 cm<sup>3</sup> o výkonu 26,5 kW. Prvního se do roku 1935 prodalo 39 tisíc kusů, druhého přes 49 tisíc, zatímco výroba šestiválcového modelu 15 CV s motorem 2650 cm<sup>3</sup> (výkon 41 kW) jen o málo překročila 7 tisíc vozů. V roce 1934 tyto automobily dostaly nezávislé zavěšení předních kol, to už však automobilka Citroën žila ve víru zcela jiných událostí.

André Citroën totiž mezitím zcela propadl myšlence revolučního automobilu s pohonem předních kol, jehož koncepci na nábreží Javel přinesl inženýr André Lefebvre. Při opakovaných cestách do zámoří se Citroën nadchl pro americký systém velkosériové výroby a v roce 1933 během několika měsíců od

základů přestavěl nemalou část automobilky s cílem vyrábět tisíc nových vozů denně. Zatímco měnily místo tisíce tun oceli a betonu, konstruktéři a vývojáři rekordním tempem pracovali na projektu s kódovým označením P.V. (Petite Voiture - tedy malý vůz). Autorem osobitého designu karoserie byl stylista Flaminio Bertoni (ano, to "i" na konci jména je správně), zatímco Lefebvre se svým týmem usilovně pracoval na mechanických částech vozu. André Citroën byl v té době pod velkým tlakem věřitelů a jeho nový vůz prostě musel mít úspěch. Po tom, co padla myšlenka na samočinnou převodovku a několik dalších v té době nerealizovatelných řešení, byl 24. března 1934 revoluční Citroën 7 CV s předním pohonem představen veřejnosti. Šéf automobilky se tak snažil přesvědčit banky, že jeho velkolepý projekt je na dobré cestě - nedotažený vývoj vozu se však projevil stovkami reklamací a další povážlivou finanční ztrátou.

V létě 1934 se do věci vložil šéf pneumatikářského koncernu Michelin, významný akcionář společnosti Citroën. Edouard Michelin prosadil do vedení automobilky tandem, který tvořil jeho syn Pierre a zkušený organizátor Pierre Boulanger. Drastická úsporná opatření, urychlená léčba dětských nemocí vozu s předním pohonem (a mezitím náhradní výroba a prodej automobilů klasické koncepce), stejně jako reorganizace spojená s propuštěním několika tisíc zaměstnanců - to vše mělo automobilce pomoci zpátky na nohy. Zároveň to ale znamenalo velkou osobní prohru pro jejího zakladatele, který musel koncem roku 1934 svůj podíl přenechat koncernu Michelin a v únoru 1935 definitivně opustil podnik, jemuž dal jméno. Vyčerpaný a morálně zdeptaný André Citroën odešel z tohoto světa 3. července 1935 a nedočkal se nového rozmachu automobilky s dvojitým šípem ve znaku.

Ještě během roku 1934 se nová řada vozů s označením Traction Avant (přední pohon) rozrostla. Vedle základního typu 7 A s motorem 1303 cm<sup>3</sup> o výkonu 23,5 kW se v létě objevily výkonnější modely poháněné čtyřválcí 1529, 1628 a 1911 cm<sup>3</sup> o výkonu až 34 kW, od září 1934 pak i prostornější Citroën 11 CV s motorem 1911 cm<sup>3</sup> nabízený se čtyřmístnou, ale i prodlouženou šestimístnou karoserií. Součástí nabídky byly i kabriolety a úhledná kupé s krátkou zaoblenou střechou. Všechny automobily této řady měly již zmíněný přední pohon (s motorem podélně za přední nápravou), odpružení kol zkrutnými tyčemi a samonosné karoserie. Jen ve stádiu prototypů zůstal projekt velkého osmiválcového vozu Citroën 22 CV s motorem V8 o objemu 3,8 l - a samozřejmě s pohonem předních kol. Několik těchto automobilů (včetně jednoho kabrioletu) bylo vystaveno na pařížském autosalónu v říjnu 1934, ale také později ve Varšavě a Bruselu, k sériové výrobě osmiválce však nedošlo. Naopak čtyřválcové vozy Traction Avant typu 7 a zejména 11 si počínaje rokem 1935 vedly velmi dobře a v následující sezóně už automobilka na nábřeží Javel znovu vydělávala peníze. V roce 1936 opustilo továrnu přes 30 tisíc vozů s předním pohonem, v roce 1937 už bezmála 50 tisíc a v roce 1938 jich bylo 55 tisíc, přičemž největší podíl (přes 36 tisíc vozů) připadal na typ 11 BL. Byl to prostorný 4,4 m dlouhý sedan, který s motorem 1911 cm<sup>3</sup> o výkonu 34 kW dosahoval největší rychlosti 110 km/h a průměrně spotřeboval kolem jedenácti litrů benzínu na 100 km.

Novinkou podzimu 1938 byl model 15 CV resp. 15 Six, vůz s předním pohonem vybavený řadovým šestiválcem 2867 cm<sup>3</sup> o výkonu 56 kW, s nímž jezdil až 125 km/h a vysloužil si titul "Král silnic". Existoval v pětimístném i prodlouženém sedmimístném provedení se šesti bočními okny, podobně jako čtyřválcové modely 11 Familiale. Do válečného přerušení výroby v roce 1941 vznikly jen dvě tisícovky automobilů Citroën 15 CV, znovu se však objevily - stejně jako čtyřválcové modely s předním pohonem - v letech poválečných.