

Hon na kachny

Kdo jel mezi 27. červencem a 2. srpnem roku 2009 po silnicích v okolí Mostu, potkával neobyčejné hadroplechové kolébačky se útvary na kolech. Člověk však nemusel být bůhvíjaký znalec, aby v nich poznal různé verze a podoby „kachny“, neboli Citroenu 2 CV, jednoho z nejpopulárnějších automobilů celé historie tohoto dopravního prostředku. V uvedených dnech se totiž konal na mosteckém Hippodromu mezinárodní sjezd majitelů automobilů, které „nejedou, nezatačí a nebrzdí“, jak se pregnantně vyjádřil jeden z jejich milovníků. Protože jsem sraz navštívil, dovolím si zde slovy a snímky připomenout vznik a ranou historii „kachny“, „dvou koní“, „ošklivého kačátka“, „chromé kachny“, „plechového slimáka“, jak Citroen 2 CV nazývají různé národy.



Původ tohoto půvabného šeredy sahá do 30. let 20. století, kdy si lidové vozítko, které dopraví na trh šedesátikilometrovou rychlostí dva rolníky v dřevácích, slamácích a se stokilovým nákladem, vysnil viceprezident a pozdější šéf firmy Citroen Pierre-Jules Boulanger (1885-1950). Boulanger navazoval na myšlenky zakladatele André Citroena (zemřel v r. 1935), který zkoušel uskutečnit velkosériovou výrobu malých automobilů s pohonem předních kol (ovšem neúspěšně, firmě hrozil bankrot). Boulangerovy myšlenky realizovali na svých prknech konstruktér André Lefebvre a designér Flaminio Bertoni. Jejich automobil měl mít spotřebu kolem 3 l benzínu na 100 km a reklamním „tahákem“ měla být schopnost převézt bez nehody vejce přes zorané pole. Laciný „deštník na čtyřech kolech“ (plátěná střecha) s jedním světlometem byl připraven v roce 1939 pro prototypové zkoušky. 250 vyrobených automobilů s pracovním označením TPV (Tout Petite Voiture – maličké autíčko) ovšem ohrozila německá okupace Francie. Ve strachu, aby nepadly do rukou okupantů a nedošlo k jejich vojenskému využití, byly vozy zčásti zničeny, zčásti



poschovávány. Byly ukryty tak dokonale, až se po válce zdálo, že jsou nezvěstné. Do roku 1994, kdy se našly ve stodole tři prototypy TPV, se mělo za to, že se dochovaly jen dva (na obr. 1 je právě předválečný prototyp).

Boullanger měl šest let na přepracování a zdokonalení projektu. Po válce trvalo ještě tři roky, než byl nový TPV (novináři nazvaný *Toujours Pas Vue* – dosud nespátřený) představen veřejnosti. Ta si jej mohla prohlédnout na Salónu v Paříži v roce 1948. Co viděla? Na první pohled nevzhledné šedé cosi s kapotou z vlnitého plechu, co pařížský dandy, spisovatel, hudebník a herec Boris Vian nazval „kymácející se absurditou“. Z této zdánlivé ohavnosti se však vyklubalo charizmatičtější autíčko, které si svým revolučním minimalismem získalo srdce prostých zájemců. Nejen, že slogany o rolnících a vejcích nelhaly, ale na automobil, dodávaný pouze v šedé barvě,



se vytvořil tříletý pořadník...

Základem automobilu byla konstrukce z tenkostěnných trubek ve stylu konstrukcí leteckých. Pohon zajišťoval plochý, vzduchem chlazený (na rozdíl od původně projektovaného vodního chlazení) dvouválec (autorem konstruktér Walter Becchia) o objemu jen 375 ccm (vrtání i zdvih 62 mm, tzv. čtvercový motor) a výkonu 6,6 kW při 3500 ot. za minutu (rozvod OHV). Motor měl být původně startován šňůrou (jako u sekačky...), nakonec byl vybaven roztáčecí klikou. Kombinace tohoto motoru s trubkovým rámem dodávala vozu osobitý zvuk, srovnatelný podle zlých jazyků pouze se startem Piperu „Cub“ (slavné malé kurýrní americké letadélko z doby kolem druhé světové války, mimochodem vesele létající dodnes, i u nás). Vůz se vyznačoval spolehlivostí a mimořádně snadnou opravitelností, ale byl silně „podmotorován“. Navzdory dalšímu vývoji a posilování parametrů (vyráběl se do roku 1990 a uvažuje se o obnovené produkci) mu zůstaly přezdívky narážející na jeho pomalost („Tin Snail“ – plechový slimák). Mimochodem, když už jsme u přezdívek, „kachnu“ Francouzi moc neznají; pro ně je 2 CV zkratkou Deux Chevaux – dva koně (tzv. daňové koně, počítané z objemu motoru), zkráceně Deuche nebo Dodoche. Němci znají „chromou kachnu“ (die lahme Ente) a Holanďané pro změnu ošklivé kačátko. Angličané přišli se zmíněným plechovým slimákem.



Pozoruhodným technickým prvkem bylo odpružení (ve spojení s vysokou světlostí mělo zajistit bezpečnost oněch vajec...); přední a zadní náprava jsou spřaženy táhlem

vedoucím přes centrální pružicí jednotku – válec s pružinami. Toto řešení mělo přinést lehčí a citlivější pérování ve srovnání s obvyklými vinutými nebo listovými pružinami. V duchu konstrukčního minimalismu byla řešena i plátěná sedadla na trubkové konstrukci.

„Kachna“ se v průběhu let stala základem odvozených typů, připomeňme lehké terénní vozidlo Méhari, známé z francouzských četnických filmů. Vůbec se stala nejen skrze „četníky“ filmovou hvězdou, v jednom z filmů ji rozsekal Bourvil při srážce s Rolls Roycem „pilotovaným“ Louisem de Funés, svezl se v ní i James Bond, ale to vše se dá najít na internetu včetně dalšího vývoje Citroenu 2 CV. Teď už se jen pokochejte třemi snímky z Mostu.

Použito:

Citroën 2CV History. [online]. [cit. 2009-10-28]. Dostupné z www:

http://www.gizmohighway.com/autos/citroen_2cv.htm.

Snímek 1: <http://magazin.auto.cz/historie/citroen-2-cv-sedesatileta-kachna.html>.

Snímky 2-4 autor.

Josef Gruber

Publikováno ve Zpravodaji SPŠ strojnické, Plzeň v říjnu 2009.