

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

8/2021 65. ROČNÍK

automobil



59,90 Kč / 3,20 €
www.automobilrevue.cz

HISTORIE

- | Mille Miglia 2021
- | Subaru Leone
- | Bill Mitchell



VOLVO CONCEPT RECHARGE VÝHLED DO BUDOUCNOSTI



ELEKTRICKÝ OBÝVACÍ POKOJ

HYUNDAI IONIQ

NEPŘEHLÉDNĚTE

- | Land Rover Defender V8
- | BMW řady 4 Cabrio
- | Škoda RE-X1 Kreisel



ŠKODA 976

Rozplynutý sen o předním pohonu



STONOŽKY A JEZEVCÍCI

JIRÍ FIALA, LA FERTÉ-VIDAME (F) | Foto: autor a archiv

Automobily Tissier zaujímají v automobilové historii země Galského kohouta zvláštní postavení. Lze je potkat jen velmi vzácně nebo při mimořádné příležitosti, jakou byla oslava sta let automobilů Citroën.

Diplomovaný strojní mechanik Pierre Tissier pracoval od počátku 60. let v různých dílnách, ve dvaceti v továrně na pračky, pak v konstrukci letadel a ve výrobě vzduchotlakých zařízení. Učarovaly mu automobily. Stal se zástupcem značky Panhard ve Velké Paříži, východně od Orly. Hodně obchodoval se Španěly. Často vyrazil s ojetým Panhardem na baskické pobřeží a zpět se vracel nočním vlakem. Hledal rychlý a pohodlný převozní vůz, ale na trhu se nevykytovalo nic, co by splnilo jeho požadavky. Roku 1972 jej v nočním rychlíku napadlo postavit speciál, který by očekávání naplnil. Logicky se stal jeho základem Citroën DS s pevnou podlahovou plošinou, motorem vpředu, pohonem předních kol a unikátním vysokotlakým plynokapalino- vým systémem odpružení a tlumení, spojeným s posilovačem řízení a brzd. Podvozek Citroën nabízel skvělé možnosti dalšího vývoje a úprav.

Hydropneumatický systém udržoval automobil ve stejné světlé výšce bez ohledu na zatížení, na druhé straně dovozoval pokles zadní části k povrchu silnice tak, aby dozadu najel jiný automobil. Během tří měsíců se zrodil prototyp s přední dvoudveřovou částí kabiny DS a nově zkonstruovanou zadní nákladní částí se třemi nápravami, osazenými malými desetipalcovými koly. Prototyp vylepšoval a následně získal homologaci.



Transportér Tissier XM pohodlně uvezl trucující automobil i jeho posádku



Tento Tissier CX si španělský majitel změnil na kempingový automobil

Vtipné a originální řešení nezůstalo bez povšimnutí a roku 1973 přišla první objednávka. Tissier založil společnost ADPT (Application des Processus Tissier) pro vývoj a konstrukci automobilů podle uvedeného zdokonaleného a patentovaného receptu. Pierre Tissier se stal brzy uznávaným odborníkem na aplikaci hydropneumatického systému Citroën u automobilů s více nápravami vzadu. Stavba tří- a vícenápravových vozů se stala jeho posedlostí. Kreace vynikaly pohodlností, rychlostí, výbornými jízdními vlastnostmi a stabilitou. Mohly mít dvoje nebo čtyři dveře a celkovou délku osm nebo devět metrů. Nádrže pojaly 150 i 200 litrů benzínu.

Řadu „stonožek“ si objednala dopravní společnost Hollander S.A. (1973–1994) z Ville-neuve-le-Roy, již byly roku 1974 dodány velkoobjemové skříňové automobily pro přepravu tisku se šesti nebo osmi koly. V noci jezdila desítka torpéd se dvěma tunami papíru na palubě, délkou 12,5 m, pětistupňovou převodovkou a se třemi nádržemi na celkem 280 litrů benzínu na trase Paříž-Frankfurt-Amsterdam. Když rychlostí přes 200 km/h předjížděla osobní vozy, jejich řidičům padala brada. Každý jezevcík ujel přes půl milionu kilometrů do opravy. Šestikolová DS dobře posloužila společnosti TV Cinétel a jejímu řidiči, bývalému šampionu v autokrosu a motokrosu a kaskadéru Julienne Rémyovi, pro natáčení scén odehrávajících se v automobilech. Díky překva-



Navijákový mechanismus plošinového Tissieru CX

Tissier Citroën DS se čtyřmi dveřmi a třemi nápravami vzadu



Plošinový transportér vozidel Tissier na bázi Citroënu CX

pivě dobrým jízdním vlastnostem, odpružení, výkonným brzdám a v neposlední řadě i díky neotřelému vzhledu sloužily stonožky v mnoha oblastech.

Roku 1975 nahradil DS nový typ CX. Tissier se špičkovému Citroënu samozřejmě přizpůsobil. Zrodila se řada sanitek, přepravníků nábytku, plošinových vozů, kempingových verzí a dalších specialit se specifickými, atypickými karosériemi, zkonstruovaných na stejném principu jako původní Tissier DS. Měly užitečnou hmotnost až 1520 kg a celkovou 3490 kg. Na autobusovém veletrhu v Nice předvedli šestidveřový dvanáctimístný CX. Skoro se neví, že Tissier spolupracoval na (nejméně dvou z existujících tří) limuzínách CX Prestige (1985) s rozvozem prodlouženým o 60 cm a s pancéřovanou karosérií u švédského specialisty Nilsson (přestavby Volvo). Dostal je u příležitosti 40 let NDR její stalinistický šéf Erich Honecker.

Roku 1989 byl CX nahrazen typem XM. Předchozí zkušenosti Tissier zužitkoval při stavbě několika limuzín, „malé“ Altesse (Výsost) a „velké“ Majesté (Veličenstvo). Poslední vznikla v roce 1998. Etablissements Tissier skončily roku 2007, Pierre Tissier zemřel 4. dubna 2010.

Celkem postavili 332 vozidel a velká část produkce se zachovala. Nebýt nadšení specializovaného klubu, byla by tato neznámá kapitola značky Citroën zcela zapomenuta. ■

