

L'AVENTURE
PEUGEOT

V roce 1979 vzniklo na podvozkové plošině typu 504 sportovní kupé E 27



Kupé E 27 má vyklápěcí dveře v zádi a kliky bočních dveří na středních sloupcích

Foto Peugeot

Foto Peugeot

Zapomenuté projekty

JAN TUČEK, Sochaux (F)

Od poloviny ledna do 28. června probíhá ve značkovém muzeu L'Aventure Peugeot v Sochaux výstava téměř zapomenutých automobilů se lvem ve znaku, které se bohužel nikdy nedostaly do výroby.

Většina exponátů pochází z depozitáře umístěného jen pár stovek metrů od muzea, v jedné z vysloužilých výrobních hal automobilky. Tam se prototypy skrývaly v přítmí, nyní se poprvé představují ve světlech reflektorů a v nablýskané podobě. Divácky nejpřitažlivějším kouskem je červené kupé s interním označením E 27, jež vzniklo v roce 1979 na podvozkové plošině typu 504. Čtyřmístné kupé s pohonem nezávisle zavěšených zadních kol mělo být určeno pro americký trh, jeho tvary jsou dílem studia Pininfarina. Pod kapotu dostalo motor V6 o objemu 2,7 l se vstříkováním paliva, alternativně se počítalo i s přeplňovaným čtyřválcem 2,2 l, přičemž obě verze měly atakovat rychlostní hranici 200 km/h. Premiéra byla naplánována na jaro 1982, finanční potíže automobilky a nejistota na americkém trhu však nad projektem E 27 udělaly definitivně kříž. Peugeot od roku 1980 vyvážel do USA nový typ 505 klasiké



Foto Peugeot

Kabriolet a kupé Peugeot 505 před vchodem do značkového muzea v Sochaux

V roce 1975 se zrodil prototyp sedanu Peugeot 104 se stupňovitou zádi

koncepce a v roce 1982 začal znovu koketovat s myšlenkou nabízet i kabriolet a kupé. Tentokrát šlo o přestavbu sériové karoserie *pětsetpětky*, již se ujala americká firma Cars and Concepts. Jako první se v roce 1982 zrodil 2+2místný kabriolet, jenž zůstal unikátem, o dva roky později následovala dvě čtyřmístná kupé. Kabriolet poháněl atmosférický motor 2,0 l, kupé dostalo přeplňovaný čtyřválcem 2,2 l. Uvažovaná malosériová výroba by však byla příliš drahá, a tak zůstalo jen u tří zmíněných prototypů. Druhé kupé Peugeot 505 odpočívá v depozitáři, zub času je však poněkud nahlodal. Světovou



Foto Jan Tuček

premiéru si na výstavě v Sochaux užívá černé luxusní kupé s označením Z 9. Zrodilo se v roce 2002 coby stylistická studie, navazující na sedan 607, interně označovaný kódem Z 8. Naděje na případnou výrobu kupé však rychle pohasly a unikát skončil v depozitáři vývojového střediska v La Garenne, na západním předměstí Paříže.

Do kategorie zapomenutých kuriozit se řadí také kompaktní polopásový Peugeot 208 A, jeden ze čtyř prototypů postavených v roce 1934. Dvě vozidla vybavená pohonem *Chainrail* s kovovými pásy obloženými pryží testovala francouzská armáda, dva další exempláře zůstaly v továrně. Vojáci si nakonec polopásový typ 208 A neobjednali a slibně vyhlížející



Stylistická studie luxusního kupé z 9, odvozeného ze sedanu Peugeot 607 (2002)



▲ Model typu 303, nikdy nevyroběného vozu střední třídy z počátku padesátých let

▼ Prototyp terénního vozu Peugeot VSP ročníku 1956 s pohonem čtyř kol



Jen ve čtyřech exemplářích vznikl polopásový Peugeot 208 A Chainrail (1934)



Prototyp soutěžní třístupňky s motorem V6 a pohonem zadních kol (1981)



Ani pětidveřové kombi, odvozené z typu 104, se nedostalo do sériové výroby

1975 následoval prototyp klasicky stříženého sedanu s prodlouženou stupňovitou záďí. Souběžně bylo na stejné podvozkové plošině s delším zadním převisem vyvinuto i pětidveřové kombi. Průzkumy trhu však údajně nepotvrdily dostatečný zájem potenciálních zákazníků o tyto varianty, a tak dostal přednost krátký pětidveřový hatchback s vyklápěcí zadní stěnou, jenž debutoval v létě 1976. Vzpomínkou na někdejší skupinu B soutěžních automobilů je unikátní prototyp s upravenou karoserií sedanu Peugeot 305, postavený v letech 1980 – 1981. Na rozdíl od sériové třístupňky nemá vpředu napříč uložený čtyřválec pohánějící přední kola, ale vpředu podélně vestavěný motor V6 o objemu 2,5 l a výkonu 250 k (184 kW), pětistupňovou převodovku vzadu

v bloku s rozvodovkou a pohon zadních kol. Projekt byl z finančních důvodů zastaven a fanoušci značky si museli tři roky počkat na fenomenální Peugeot 205 Turbo 16 s přeplňovaným čtyřválcem před zadní nápravou a pohonem čtyř kol. Z ostatních exponátů výstavy připomeňme podvozek typu 402 B z roku 1936 s vestavěným vznětovým čtyřválcem 2,3 l, předválečný motor V8 určený pro nikdy nevyroběný Peugeot 802 a dvoumístný městský elektromobil Tulip ročníku 1996, který tehdy předběhl dobu stejně jako návrh automobilky Peugeot na zavedení předplaceného systému krátkodobého pronájmu těchto ekologických vozidel. Zmínku si zaslouží i skupina modelů v měřítku 1:5, představující tvarové návrhy automobilů vyvíjených ve čtyřicátých a počátkem padesátých let, včetně nerealizovaného projektu vozu střední třídy s typovým označením 303. ■

projekt šel k ledu. Podobný osud měly i terénní automobily vyvíjené v padesátých letech, které na výstavě reprezentuje jeden z deseti prototypů VSP ročníku 1956. Je vybaven čtyřválcem 1,5 l a má samozřejmě pohon všech čtyř kol. Prošel armádními testy, generalita však dala přednost americkému Jeppu, vyráběnému v licenci francouzskou firmou Hotchkiss,

takže z plánované výroby VSP nebylo nic. V roce 1972 Peugeot představil jen 3,58 m dlouhý typ 104 s předním pohonem, v té době nejkratší čtyřdveřový vůz evropské proveniencí. Získal si značnou popularitu, a tak logicky následovaly úvahy o dalších karosářských variantách. První bylo zkrácené kupé s třetími dveřmi v zádi, v roce