



S kabrioletem Peugeot 403 ročníku 1960 jsme si s radostí zajezdili



Otevřený elegant 403 před vchodem do značkového muzea Peugeot

Muzeum Peugeot v Sochaux

Peugeot je jedinou francouzskou automobilkou, která svoji bohatou historií prezentuje v podobě veřejnosti přístupného muzea. To letos v létě oslavilo dvacáté výročí otevření a zároveň Peugeot překonal hranici 50 milionů vyrobených vozů. Měli jsme tedy hned dva dobré důvody vyrazit do Sochaux.

Organizátoři pojali novinářskou akci velkoryse. Vedle moderních vozů řady 407 jsme se mohli svést v plejádě historických automobilů Peugeot, ovšem podle daných pravidel. Ve vozích vyrobených před druhou (ale i před první) světovou válkou jen jako pasažéři, zatímco volantem vládli pracovníci muzea a restaurátorské dílny, automobily z padesátých až sedmdesátých let jsme si řídili sami. Příznivě rovnou, že druhá varianta nás lákala mnohem víc – už kvůli časovému limitu necelých dvou dní strávených v Sochaux a okolí. A navzdory nestálému počasí letošního rozmarného léta došlo i na kabriolety.

Muzeum, jež své brány poprvé otevřelo veřejnosti před dvaceti lety, přesněji 4. července 1988, prošlo koncem devadesátých let výrazným rozšířením a od června 2000 nabízí návštěvníkům trojnásobek původní plochy se stovkou automobilů

a mnoha dalšími exponáty. Tentokrát jsme však mohli obdivovat nejen nablýskané výstavní kousky, ale i navštívit jinak nepřístupný depozitář muzea. K tomu se ale ještě vrátíme, nyní si připomeňme historické kořeny a vývoj automobilky se lvem ve znaku.

Počátky kovodělné výroby značky Peugeot se datují rokem 1810 a během následujících desetiletí se výrobní program postupně rozšířil od kovových nástrojů, zejména ocelových pil, železných krumpáčů a motyk, přes mlýnky na kávu a na pepř až po rámy krinolin, šicí stroje (1867) a vysoká kola (1882), po nichž následovaly průmyslově vyráběné velocipedy (1886). V roce 1858 se znakem společnosti Peugeot stal lev, jenž už dříve označoval některé její výrobky. V postupně proměňované a modernizované podobě zůstal lev reprezentantem značky dodnes.



Typ 4 z roku 1892, jímž při návštěvě Francie jezdil tuniský vládce



K neúspěšnějším vozům pionýrské éry patřil typ 15 vyráběný od r. 1897



První s volantem a motorem vpředu: jednoválcový typ 36 ročníku 1901



Peugeot 125 Runabout, sportovec z roku 1910 s dvouválcem 1,1 l



Lion Peugeot V4C3 (1912) s motorem V4 o objemu 1,7 l dosahoval až 60 km/h

Od tříkolky k šestiválcům

Mužem, který dal podniku nový směr, byl Armand Peugeot (1849–1915), jeden z průkopníků francouzského motorismu. Před bezmála sto dvaceti lety, v roce 1889, se z jeho iniciativy představila na světové výstavě v Paříži parní tříkolka Peugeot-Serpollet.

Armand Peugeot však v budoucnost parního pohonu neuvěřil a pustil se do experimentování s „kočáry bez koní“ poháněnými spalovacími motory. Už v roce 1891 začal zákazníkům prodávat automobily poháněné vzadu uloženým dvouválcem V2 konstrukce Daimler, který tehdy v licenci ve Francii vyráběla firma Panhard a Levassor. Od roku 1897 Peugeot disponoval vlastními motory, ležatými dvouválci, a jeho automobilová produkce v letech 1898 a 1899 prudce vzrostla na 156 a 323 vozů ročně. První automobily Peugeot vznikaly v továrně ve východofrancouzském Valentigney, od roku 1897 pak v nedalekém Audincourtu. V roce 1900 Peugeot vyrobil pět stovek automobilů a seznam zhotovených typů, v němž na prvním místě figurovala již zmíněná parní tříkolka, čítal tři desítky různých vozidel.

Některá vznikla jen v několika málo exemplářích, produkce jiných se počítala na desítky. Hned první vůz určený pro zákazníky, Quadricycle typu 3 s motorem Daimler V2, byl v letech 1891 až 1894 vyroben v úctyhodném počtu 64 kusů, zatímco následující typ 4 zůstal unikátem, jímž se při návštěvě Francie vozil tuniský vládce. Vůbec nejúspěšnějším vozem pionýrské éry se stal faeton typu 15 postupně vybavený dvouválci Peugeot o výkonu 5 až 8 k (3,5 až 6 kW), který v letech 1897 až 1902 spatřil světlo světa v počtu 276 exemplářů! Mezitím Peugeot v roce 1901 přešel typem 36 na koncepci s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Malý vůz se stojatým jednoválcem za přední nápravou měl jako první Peugeot typickou automobilovou kapotu a místo dříve montovaných řídek dostal volant. V roce 1902 následoval první čtyřválec dvoulitrového objemu, o dva roky později už špičku nabídky tvořil pětilitrový čtyřválec, který postupně vyrostl na 6,4 a 9,8 l, přičemž v období 1908–09 objem kulminoval na úrovni 11,15 l! Velké čtyřválece Peugeot se vyráběly v severofrancouzském Lille a počítaly se jen na desítky, zatímco hlavní část produkce tvořily menší

čtyřválece a dvouválce – a do roku 1907 i jednoválce – z Audincourtu. Připomeňme také, že v roce 1910 byla v Lille vyrobena padesátikusová série prvních šestiválcových vozů Peugeot typu 133 s motorem o objemu 3,3 l.

V letech 1906 až 1915 se vyráběly i kompaktní vozy Lion Peugeot s jednoválcovými, dvouválcovými a od roku 1912 také čtyřválcovými motory. Značku Lion Peugeot založili koncem roku 1905 synové Armandova bratrance Eugena Peugeota (1844–1907), Pierre, Robert a Jules. V roce 1910 došlo k dohodě o fúzi, jež byla dokončena o pět let později. Před první světovou válkou ještě vznikl nejmenší typ Bébé BP1, jehož autorem byl Ettore Bugatti (1881–1947). Jen 2,6 m dlouhý vozík poháněl čtyřválec 855 ccm a v letech 1913–16 se jich prodaly více než tři tisíce.

Ve dvacátých letech Peugeot vyráběl pestrou škálu automobilů, od lidových vozíků přes čtyřválece střední třídy až po luxusní šestiválce. Hlavním sídlem značky se stal postupně rozšiřovaný výrobní komplex v Sochaux. V letech 1921 až 1924 vzniklo přes 12 tisíc vozíků Quadrilette (typy 161 a 172) s malým čtyřválcem 667 ccm a velmi



Lidový vozík Bébé BP1 (1913) zkonstruoval Ettore Bugatti



Peugeot 174 (1923) se čtyřválcem 3,8 l a brzdami na všech kolech



Dvoumístný typ 172 R Grand Sport (1926) se čtyřválcem 720 ccm



V zádi roadsteru 172 R Grand Sport se skrývá nouzové sedátko

úzkou karoserií třímetrové délky, v níž řidič a spolujezdce seděli zpočátku za sebou, v tandemu. Následovaly další malé vozy téže koncepce, ale se sedadly vedle sebe, s motory 720 a 695 ccm a otevřenými i uzavřenými karoseriemi. K nejatraktivnějším patřily roadstery 172 R Grand Sport z období 1925–27 opatřené člunovitou karoserií se špičatou zádí. V letech 1924 až 1931 se prodalo přes 80 tisíc lidových vozů typů 172 M až 190 S.

Zatímco hlavní část nabídky tvořily ve dvacátých letech solidně stavěné jedenapůllitrové čtyřválcové, pro nejnáročnější klientelu Peugeot vyráběl velké automobily se čtyřválcovými a šestiválcovými motory. V letech 1921 až 1923 stál na vrcholu výrobního programu typ 156 poháněný šestiválcem 5,95 l se šoupátkovým rozvodem. Vznikl v necelých dvou stovkách exemplářů se zakázkovými karoseriemi. Od roku 1922 se v továrně na pařížském předměstí Issy-les-Moulineaux vyráběly velké čtyřválcové typy 174 s motorem o objemu 3,8 l, o rok později k nim přibýly čtyřválcové 2,5 l se šoupátkovým rozvodem a typovým označením 176. Těch se do roku 1928 zrodilo přes 1500, zatímco většího typu 174 vznikla tisícovka, včetně dvou stovek otevřených sportovních modelů 174 S Torpédo Sport.

Nejvýše situovaným typem z Issy-les-

Moulineaux byl Peugeot 184 z let 1928 a 1929 vybavený šestiválcem 3,8 l se šoupátkovým rozvodem. Vznikl jen v jednatřiceti exemplářích a ve sbírce muzea v Sochaux jej najdeme v podobě 5,2 m dlouhého luxusního landauletu, který v sezóně 1928 karosoval pařížský mistr Henri Labourdette. Nedávno znovuzrozený elegán se veřejnosti poprvé představil letos v únoru na pařížské výstavě Rétromobile.

S nulou uprostřed

Do roku 1929 vyjelo na silnice přes 160 typů automobilů Peugeot, od podzimu 1929 automobilka používala nové označení třímístným číslem s nulou uprostřed. Jako první se s ním představil typ 201, kompaktní vůz se čtyřválcem 1,1 l, který na podzim 1931 dostal nezávislé zavěšení předních kol. V létě 1932 následoval jedenapůllitrový Peugeot 301, jehož rychlost a vytrvalost prokázala rekordní jízda, kterou počátkem června 1932 absolvoval na autodromu Miramas v jižní Francii André Boillot s roadsterem 301 C. Za čtyřadvacet hodin absolvoval přes 2650 km průměrem 110,4 km/h a překonal světový rekord jedenapůllitrové třídy. Rekordní „třístajednička“ dnes patří k nejzajímavějším kouskům značkového muzea.

V sezóně 1934 nabídku rozšířil

Peugeot 601 se šestiválcem 2,2 l a po něm typ 401 se čtyřválcem 1,7 l. Každý z těchto typů existoval v řadě karosářských provedení, otevřených i uzavřených, přičemž naprostá většina z nich vznikala v karosářně mateřské automobilce.

Jednou z mála výjimek bylo osm desítek vozů Peugeot 401 Eclipse ročníku 1935 s elektricky ovládanou odklápěcí plechovou střechou. Toto řešení navrhl stylista a konstruktér Georges Paulin (civilním povoláním dentista), prototyp – ještě na bázi typu 301 – realizovala karosárna Poutout. Ta také dodávala komplety sklápěcích střech a další specifické díly pro malosériové vozy, jejichž konečná montáž probíhala v dílnách firmy Peugeot v La Garenne na západním předměstí Paříže. Stejným způsobem vznikly ve stejné době i dvě desítky šestiválcových vozů Peugeot 601 Eclipse.

Vozů Peugeot 201 všech provedení se do podzimu 1937 prodalo 142 tisíc, automobilů typu 301 do září 1936 přes 70 tisíc, zatímco typu 401 do léta 1935 jen 13,5 tisíce. Výroba šestiválců 601 nepřekročila čtyři tisíce. V říjnu 1935 debutoval Peugeot 402 s dvoulitrovým motorem a zaoblenou přídílí s dvojicí světlometů skrytých za maskou, přičemž v nabídce nechyběly verze s odklápěcí plechovou střechou podle Paulinova



Šestiválcový landaulet Peugeot 184 ročníku 1928 s karoserií Labourdette



Peugeot 301 C překonal v červnu 1932 světový rekord na 24 hodin



Šestiválcový Peugeot 601 ročníku 1934, elegant pětimetrové délky



Půvabný roadster Dal'mat 302 DS (1938) v depozitáři



Peugeot 401 Eclipse (1935) s odklápací plechovou střechou Pourtout



Impozantní Peugeot 402 z roku 1937 s odklápací plechovou střechou

patentu Eclipse. Tentokrát už je kompletně vyráběla mateřská automobilka – odklápací střechy existovaly s elektrickým, ale i ručním ovládním klikou. V září 1936 se v novém stylu se zaoblenou přídi, světlomety překrytými mřížkou masky a s kryty zadních kol představil menší typ 302 se čtyřválcem 1,8 l, v lednu 1938 nabídku doplnil Peugeot 202, kompaktní 4,1 m dlouhý vůz se čtyřválcem 1,1 l. Do roku 1941 vzniklo 75 tisíc vozů 402 a 25 tisíc „třístadvojek“. Peugeot 202 se jako jediný vrátil do výroby i po válce, do léta 1949 jeho produkce dosáhla 104 tisíc kusů.

V říjnu 1948 měl premiéru 4,3 m dlouhý Peugeot 203 se čtyřválcem 1,3 l. V létě 1950



Kabriolet Peugeot 203 (1957), jeden z 2,5 tisíce exemplářů z let 1951–59

následovalo šestimístné kombi 203 Famiale, na které navázaly další užitkové verze. „Dvěstětrojka“ se vyráběla až do roku 1960, její produkce dosáhla 686 tisíc vozů,



V letech 1952 až 1954 vznikla jen necelá tisícovka kupé Peugeot 203

včetně 11 tisíc čtyřdveřových polokabrioletů z let 1948 až 1954, 2,5 tisíce dvoudveřových kabrioletů (1951–59) a necelé tisícovky kupé (1952–54). Mezitím v dubnu 1955



Poválečný čtyřdveřový sedan Peugeot 202 BH v podobě z roku 1948



V této podobě se čtyřdveřový sedan Peugeot 203 vyráběl v roce 1959