



Prostorné 4,6 m dlouhé pětimístné kombi Peugeot 403 ročníku 1960

debutoval Peugeot 403, elegantní 4,5 m dlouhý sedan s motorem 1,5 l, jehož linie navrhl Pininfarina. Na podzim 1956 přišel na trh kabriolet a sedmimístné kombi 403 Familiale, v sezóně 1959 se do vozů typu 403 začal alternativně montovat čtyřválcový diesel Indenor 1,8 l a Peugeot tak odstartoval svoji dlouhodobou – a velmi úspěšnou

– kampaň prosazující vznětové motory. Od léta 1960 se vozy typu 403 montovaly v Argentině, kde si získaly značnou popularitu a připravily půdu pro své ještě úspěšnější nástupce. V srpnu 1963 se „čtyřista-trojka“ stala prvním automobilem Peugeot, který překonal milionovou hranici, do roku 1966 jich vzniklo 1,2 milionu.



Jeden ze symbolů Francie 60. a 70. let – šarmantní Peugeot 404 (1967)

Od května 1960 se souběžně vyráběl modernější 4,4 m dlouhý sedan Peugeot 404 zpočátku nabízený se zážehovým čtyřválcem 1,6 l a dieselem 1,8 l. V letech 1961–62 nabídku obohatily kabriolety a kupé karosované firmou Pininfarina, ale také prostorná kombi. „Čtyřistačtyřka“ se stala ikonou své značky, v letech 1962 až 1979 se také montovala a později vyráběla v Argentině. Ve Francii se sedany 404 vyráběly do podzimu 1975, užitkové verze ještě o tři roky déle, celková produkce typu 404 se přiblížila ke třem milionům.

Aby prokázal kvality vznětových motorů Indenor, uspořádal Peugeot v červnu 1965 na autodromu Linas-Montlhéry jižně od Paříže dvě série rekordních jízd. Vývojáři v La Garenne pro ně upravili kabriolet typu 404, který proměnili v jednomístné kupé s úzkým, asymetricky umístěným aerodynamickým krytem nad řidičem. Vůz s označením 404 Diesel absolvoval první sérii jízd s motorem 2,1 l, druhou pak se čtyřválcem 1,95 l. Překonal celkem tři desítky mezinárodních rekordů své třídy a mimo jiné odkroužil 72 hodin trvající maratón dlouhý přes 11 tisíc kilometrů průměrnou rychlostí 161 km/h!



Sedmimístné kombi Peugeot 404 Familiale se třemi řadami sedadel



Tři desítky rekordů překonal v červnu 1965 speciál 404 Diesel



Kupé CD Peugeot závodilo v Le Mans v letech 1966 a 1967



Peugeot 504 GL ročníku 1974, solidní a pohodlný sedan ze Sochaux



Kupé Peugeot 504 s karoserií Pininfarina a motorem V6 2,7 l (1977)

Přední pohon i klasika

Novinkou jara 1965 byl Peugeot 204, první vůz své značky s pohonem předních kol. „Dvěstěčtyřka“ měla úhlednou karoserii čtyřmetrové délky s typicky tvarovanou stupňovitou záďí a moderní koncepcí s vpředu napříč uloženým čtyřválcem 1,1 l. Kombi 204 Break dostalo na podzim 1967 vznětový čtyřválec 1,25 l, jenž byl tehdy nejmenším automobilovým dieselem na světě. „Dvěstěčtyřka“ se vyráběla do léta 1976, celkem vzniklo 1,6 milionu exemplářů, včetně 18 tisíc kabrioletů a téměř 43 tisíc kupé z let 1966 až 1970. O málo větší Peugeot 304 – koncepcí shodný s „dvěstěčtyřkou“ – byl v letech 1969 až 1980 vyroben v počtu 1,2 milionu vozů, z toho bylo necelých 19 tisíc kabrioletů a přes 60 tisíc kupé vyráběných v období 1970–75.

Vzdálenými příbuznými „dvěstěčtyřky“ byly tři sportovní prototypy CD Peugeot dokončené na jaře 1966 pro čtyřiatřicetihodinový závod v Le Mans. Tým vedl Charles Deutsch (odtud iniciály CD) a spolu s technikou od Peugeotu se na projektu podíleli i odborníci pneumatikářské firmy Michelin. Aerodynamická kupé s laminátovou karoserií poháněl napříč před zadní nápravou uložený čtyřválec 1,1 l odvozený z motoru typu 204, ovšem vyladěný na výkon přes 100 k (74 kW) a spojený s pětistupňovou převodovkou. Jeden z trojice vozů v roce 1966 v Le Mans havaroval a následně jej zničil požár, ani dva zbývající do cíle nedojely. Oba startovaly ve slavné čtyřiatřicetihodinovce i o rok později, ale ani tehdy neměly štěstí.

Na podzim 1968 debutoval 4,5 m dlouhý Peugeot 504 s nezávislým zavěšením zadních kol a zkosenou stupňovitou záďí podle Pininfarinova návrhu. Jako první Peugeot získal evropský titul Vůz roku, dočkal se mnoha provedení se zážehovými i vznětovými motory a také pohledných verzí kupé a kabriolet opět karosovaných v Itálii u firmy Pininfarina. Kupé

a kabriolety 504 také jako první dostaly na podzim 1974 šestiválec PRV (V6, 2,7 l) vyráběný v kooperaci s automobilkami Renault a Volvo. Od jara 1975 poháněl tentýž motor V6 i nový 4,7 m dlouhý sedan Peugeot 604, jenž se stal na příštích deset let vlajkovou lodí značky se lvem. Počátkem roku 1979 se „šestsetčtyřka“ jako první evropský osobní vůz představila s přeplňovaným vznětovým motorem, čtyřválcovým turbodieselem 2,3 l.

Zatímco produkce velkého sedanu 604 dosáhla do roku 1985 jen 153 tisíc vozů, komfortní a vytrvalá „pětsetčtyřka“ vznikla v počtu převyšujícím 3,6 milionu exemplářů. V Evropě se vyráběla do roku 1983, tedy patnáct let, v Argentině do roku 1999 – za třicet let tam vzniklo téměř půl milionu vozů 504 v různých provedeních. V Africe se typ 504 montoval ještě donedávna z dílů a skupin dodávaných z Francie, úplně poslední exempláře vozů Peugeot 504 opustily montážní závod Kaduna v Nigérii až v listopadu 2006!

Od léta 1972 se v nové továrně v Mylhúzách vyráběl nejmenší Peugeot 104 s předním pohonem a karoserií dlouhou jen 3,58 m, čímž byl tehdy nejkratším čtyřdveřovým vozem evropské výroby. O rok později následoval model 104 Coupé se zkráceným rozvorem a jen 3,3 m dlouhou třídveřovou karoserií. Ten také později v rámci koncernu PSA posloužil za základ vozů Citroën LN a LNA a Talbot Samba. Samotná „stočtyřka“ se vyráběla plných šestnáct let, do jara 1988, a její produkce dosáhla 1,6 milionu vozů. Přední pohon s motorem uloženým napříč převzal i Peugeot 305, komfortní 4,2 m dlouhý vůz nižší střední třídy představený na podzim 1977. Do roku 1990 vyjelo do světa přes 1,6 milionu „třístapětek“.

Posledním vozem Peugeot klasické koncepce s motorem vpředu a pohonem zadních kol byl typ 505, který debutoval na jaře 1979 a vyráběl se následujících šestnáct let, včetně produkce v Argentině.



S předním pohonem: kabriolet 204 se vyráběl v letech 1966 až 1970



Kupé Peugeot 304 S ročníku 1972 s vyklápecím víkem v šikmé zádi



Peugeot 104 byl nejkratším evropským čtyřdveřovým vozem



Peugeot 104 se stupňovitou záďí zůstal ve stádiu prototypu



Tento prototyp čtyřmístného kupé Peugeot 505 je jako nový



Druhý prototyp kupé Peugeot 505 už lehce nahlodala zub času

„Pětsetpětka“, jejíž celková produkce překročila 1,3 milionu vozů, se mimo jiné vyvážela i do USA, kde v polovině osmdesátých let její prodej kulminoval na úrovni 15 tisíc vozů ročně. V zámoří také vznikly dvě dvojice prototypů kabrioletů a kupé typu 505, které ve spolupráci s inženýry ze Sochaux vyvinula a postavila americká firma Concept Car. S jedním z kabrioletů a oběma kupé jsme se setkali v depozitáři, k tomu se ale ještě dostaneme.

V úvodu jsme se zmínili o tom, že automobilová produkce značky Peugeot překonala letos v létě hranici padesáti milionů vozů. Výrazný podíl na tom měl mimořádně úspěšný kompaktní typ 205, který se v letech 1983 až 1999 vyrobil v počtu 5,3 milionu kusů. Překonal jej až jeho nástupce Peugeot 206 představený na podzim 1998, který se v dubnu 2007 přehoupl přes laťku 6 milionů. Nemalou roli v novodobé historii značky sehrál i Peugeot 405, elegant střední



Prototyp kabrioletu Peugeot 505, který se nikdy nedostal do výroby

třídy s předním pohonem, který debutoval v létě 1987 a vzápětí získal evropský titul Vůz roku. V Evropě jeho výroba skončila v roce 1995, v Argentině však pokračovala ještě další čtyři roky a celkově se přiblížila

k hranici tří milionů. Jen pro zajímavost: první milion vyrobených automobilů Peugeot oslavil v prosinci 1952, prvních 10 milionů dovršil v listopadu 1976 a metu 20 milionů zdolal v dubnu 1988.



V depozitáři: zleva stojí polokabriolet 301, sedan 403 a pickup 203



Vlevo typ 301, vpravo dodávka SKD z poloviny třicátých let



Prototyp terénního vozu Peugeot VSP s motorem typu 403 (1956)

V přítmi depozitáře

Teď už se ale rozlučme s muzeem L'Aventure Peugeot, kterým za uplynulých dvacet let prošlo 1,6 milionu návštěvníků, a vydejme se do míst, jež jsou běžně nepřístupná. Mikrobus s firemní řídičkou nás nejprve provází do přísně střeženého areálu výrobního komplexu v Sochaux, jen pár stovek metrů od muzea, potom zamíří k nepochopitelnému a ne zrovna vábně vyhlížejícímu objektu. Následuje scéna jako vystřižená z akčního filmu – projíždíme prázdnou výrobní halou, v níž se naposledy před osmi lety montovaly vozy Peugeot 406, postupně stoupáme až do třetího podlaží a v potměšilém zákoutí mikrobus zastavuje. Na poněkud nechápavé pohledy odpovídá řídička úsměvem a ukazuje na šedivá plechová vrata. Za nimi se prý skrývají poklady. Měla pravdu – jen jsme se museli v rozsáhlém prostoru s nemnoha osvětlenými místy rozkoukat. Fotografovat se tu vinou světelných podmínek moc nedá, zato dívat se a nasávat atmosféru můžeme dle libosti.

Podlaží, které kdysi sloužilo ke skladování karoserií určených k finální montáži,



Slavné dakarské speciály Peugeot: vlevo 205 T 16, vpravo 405 T 16

dnes hostí neuvěřitelnou směsici více než tři stovek vozidel nejrůznějšího stáří a stavu. Prach, rez a smutně splasklé pneumatiky některých prozrazují, že zde nestojí první měsíc a na návrat mezi fešácké veterány si zřejmě budou muset ještě nějakou dobu počkat. Jiné vozy jsou v perfektním stavu, ale prostě se v tuto chvíli nevešly do expozice muzea, takže musely vzít zavděk příštějším depozitářem. Jsou mezi nimi kousky, které dobře známe z dřívějších návštěv

muzea – maličká Quadrilette typu 161 z roku 1921, jejíž zadní kola jsou od sebe vzdálena pouhých 750 mm, sportovní roadster 302 DS Darl'mat ročníku 1938, jehož půvabné linie také navrhl dentista Georges Paulin, ale třeba i bílý pickup 504, jeden ze dvou speciálně upravených pro návštěvu papeže Jana Pavla II.

Samostatnou kapitolu tvoří koncepty, které si prožily své dny slávy pod oslnivými světly autosalonů a nyní odpočívají v přítmi, ale také sportovní šampióni – třeba vítězné vozy z Rallye Dakar, typy 205 Turbo 16 a 405 Turbo 16 s pohonem čtyř kol z konce osmdesátých let. Některé kryje bílá plachta, jiné se před námi odhalily. Při potulce fantastickým skladištěm sem tam potkáváme i dnes už téměř zapomenuté prototypy, které se nikdy nedostaly do sériové výroby. Třeba malý Peugeot 104 coby sedan se stupňovitou zádi a pětideverové kombi, nebo již zmíněné vozy kupé a kabriolet typu 505 zhotovené na žádost americké filie.

Moc se nám odtud nechce, ale u muzea čekají další lákadla – tak ať stihneme ještě jednu rundu s kabrioletem 403.

Text: Jan Tuček

Foto: autor a Peugeot



Zleva: pickup 504 v úpravě pro papeže, kombi 204 a hasičská 203