

200 letnica podjetja Peugeot

3. Del

Avtor: Marko Pislak

Obdobje po drugi svetovni vojni

Že leta 1945 so pri Peugeotu iz zalog rezervnih delov sestavili 20 primerkov Peugeotota 202, katerega proizvodnjo so ponovno zagnali leta 1946 in jih še isto leto izdelali 14000.

Peugeot 203, ki je bil predstavljen leta 1947, je bil spet eden izmed Peugeotovih avtomobilov, ki je bil

Peugeot 203
Letnik 1947



naprednejši od ostalih konkurenčnih avtomobilov.

Bil je zelo moderen tako po videzu kakor tudi po tehniki. Pri snovanju tega modela je sodeloval Pinin Farina (takrat se je pisalo še z razmakom). Za vzmetenje so skrbele vijajčne vzmeti, za natančno in lahko vodljivost volan z zobato letvijo in predvsem pomembne so bile hidravlične zavore. Peugeot 203 je podiral rekordne prodajne številke. Bil je tako uspešen in napreden, da ni bil zastarel niti leta 1960, ko so ga nehali izdelovati. Dohodki, ki jih je podjetje Peugeot doseglo s prodajo svojih vozil, so omogočili širitev in rast podjetja. Leta 1950 je tako Peugeot prevzel podjetje Chenard – Walcker in odkupil del podjetja Hotchkiss.

Leta 1955 je Peugeot predstavil model 403, ki je še dodatno pripomogel k uspešnosti podjetja. Pri snovanju tega modela so spet povabili Pinin Farino, kar se je spet odrazilo pri obliki in vsečnosti tega modela.

Peugeot 403
Letnik 1955



Bil je zelo uspešen model, saj jih je bil do konca proizvodnje leta 1966 prodanih več kot 1.2 milijona. Bil je pa tudi prvi povojni Peugeot, ki ga je bilo možno dobiti z dieselskim motorjem. Peugeot 403 D je bil

predstavljen leta 1959 in je šel v proizvodnjo šele, ko so bili s strani pariških taksistov dodobra preizkušeni pred -produksijski avtomobili.

Leta 1958 so se vodilni možje podjetja Peugeot odločili za drzen korak, in sicer prodajo svojih vozil v ZDA.



Peugeot 403 Cabriolet – 1956

K uspešnosti prodaje vozil čez lužo je še dodatno pripomogel najprej 403 Cabriolet in kasneje še leta 1960 predstavljen peugeot 404. Ta je bil mišljen kot zamenjava za 403, vendar so ju sočasno izdelovali vse do leta 1966, ko so ustavili proizvodnjo modela 403.

Peugeot 404
Berline



Peugeot 404 je bil večji, močnejši, udobnejši ter predvsem robustnejši od svojega predhodnika. Z bencinsko gnano različico je Peugeot med leti 1963 in 1968 štiri krat osvojil prvo mesto na vzdržljivostni dirki East African Rally.

Peugeot 404 je bilo možno dobiti tudi kot Coupe ali Cabriolet, katerih karoserije so izdelovali pri Pininfarini (od leta 1961 pisano skupaj) v Torinu, kakor tudi z dieselskim motorjem.



Peugeot 404 Cabriolet - 1961



Leta 1965 so inženirji pri Peugeotu vzeli karoserijo Peugeota 404 Cabriolet, ki so ji nadeli majhno in nizko kabino samo za voznika ter vanjo vgradili dieselski motor. S tem avtomobilom so se odpravili na dirkališče Monthlery in z njim postavili 40 rekordov za avtomobile z dieselskim motorjem.

Peugeot 204 - 1965



Z začetkom prodaje Peugeota 204 D, ki je bil predstavljen leta 1965, je podjetje Peugeot kot prvo ponudilo dieselski motor v nižjem razredu avtomobilov, hkrati je bil z gibno prostornino 1.3 litra to tudi do tedaj najmanjši dieselski avtomobil, vgrajen v osebna vozila, ki je za nameček bil v celoti izdelan iz aluminija.

Peugeot 204 je bil na voljo tudi kot Coupe, Cabriolet, Break in Van. V proizvodnji je ostal do leta 1976.

Peugeot 504 iz leta 1968 in njegovi lepši izvedenki 504 Coupe in 504 Cabriolet iz leta 1969 sta najbolj očiten plod sodelovanja med Peugeotom in Pininfarino.

Peugeot 504 - 1968



Leta 1969 je bil predstavljen tudi Peugeot 304, ki je bil nadgradnja modela 204.



Peugeot 504 Coupe - 1969



Peugeot 504 Cabriolet - 1969

Medtem ko je bil za 504 Berline značilen "prelomljen" prtljažnik, sta 504 Coupe in Cabriolet navduševala s svojimi čistimi linijami in eleganco.

Zraven prej naštetih izvedenk so obstajale še izvedba Break s 5 ali 7 sedeži, 504 Dangel, ki je imela štirikolesni pogon in povišano podvozje, kakor tudi razne izvedbe dostavnih vozil na osnovi Peugeota 504.

Za Peugeot je bil to eden izmed najuspešnejših modelov, ki je ostal v proizvodnji celo do leta 2005 (v Nigeriji).

Peugeot 304 - 1969



Inženirji pri Peugeotu so vzeli za osnovo kabino modela 204, kateremu so preoblikovali sprednji in zadnji del ter ga s tem podaljšali. Njegov izgled so prilagodili tako, da je bil podoben večjemu Peugeotu 504, ki se je izkazal za zelo priljubljenega pri kupcih ravno zaradi svojega videza. Zadnji je zapeljal s tekočih trakov leta 1980.

Prelomni model tako za Peugeot kot tudi za avtomobilski svet nasploh pa je bil Peugeot 104. Predstavlja je bil 1972. Narisal ga je Paolo Martin pri Pininfarini. Imel je motor z menjalnikom v karterju motorja, ki sta tako delila isto olje. Imel je zelo dobre vozne lastnosti in bil je zelo prostoren glede na lastno velikost.

Peugeot 104 Berline - 1972



Ko je Peugeot leta 1975 prevzel Citroen (ki je takrat zašel v finančne težave zaradi Citroena SM in projekta Comotor ter nakupa podjetja Maserati) in ustanovil PSA (Peugeot Societe Anonyme), ki naj bi ohranjalo identiteto posameznih znamk, ki pa bi vseeno delile znanje in komponente vozil, je tako nastal iz Peugeota 104 Citroen LN, ki pa je imel vgrajen za Citroen značilni dvovaljni boxer motor. Oblikovno med njima razen spremenjenih luči in logotipov na videz ni bilo veliko razlike.

Ko je Peugeot leta 1978 odkupil še evropski del koncerna Chrysler in pravice do uporabe imena Talbot, je tako leta 1981 na osnovi Peugeota 104 nastala še Talbot Samba.

Peugeot 604 je prevzel vlogo najbolj prestižnega avtomobila iz podjetja Peugeot leta 1975. Sodelovanje med Peugeotom in Pininfarino je spet prišlo do izraza, saj je avto hkrati deloval zelo elegantno in reprezentativno. Bil je prvi avto iz podjetja Peugeot, ki je imel vgrajen V6 motor (tako imenovani Euro V6, plod sodelovanja med Peugeotom, Renaultom ter Volvom). Peugeot 604 D Turbo pa je bil prvi avtomobil s turbo – dieselskim motorjem na evropskem tržišču (na veliko žalost Mercedesu, ki je imel primerljiv motor razvit že nekaj let, a so se ga bali ponuditi kupcem). Peugeot 305 nadomesti starejšega 304 leta 1977. Na voljo je bil kot Berline in Break z bencinskimi in dieselskimi motorji.

Peugeot 305 – 1977



Leta 1979 nadomesti Peugeot 505 že zastareli model 504. Obstajal je v različicah Berline, Break s 5 ali celo 8 sedeži, kakor tudi kot Dangel s štirikolesnim pogonom in dvignjenim podvozjem.

Po nekaj leti brez novega modela leta 1983 Peugeot predstavi model 205, ki se izkaže za velik uspeh. Bil je takojšnja prodajna uspešnica in je bil naprodaj vse do leta 1999, ko je zadnji zapustil proizvodne trakove. Na voljo je bil z bencinskimi in dieselskimi motorji od 1.0 do 1.9 litra gibne prostornine. Naprodaj je bil tudi kot 205 Cabriolet.

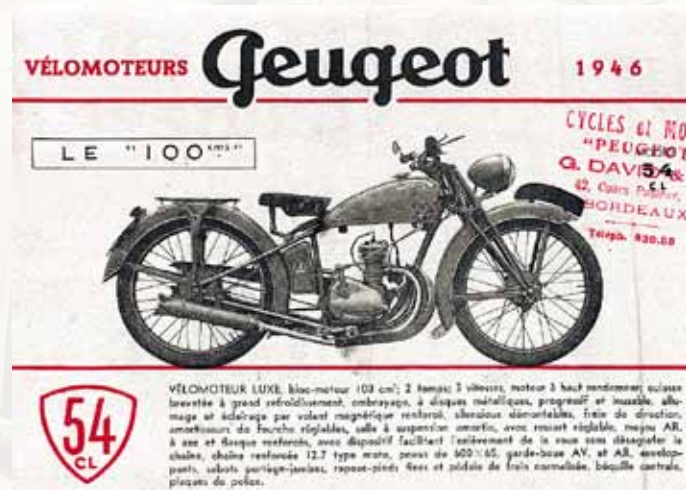
Peugeot 205 Berline – 1983



Peugeot je do predstavitve modela 205 užival renome najbolj konservativnega izmed treh velikih proizvajalcev avtomobilov. Po predstavitvi modela 205 in njegovih večjih bratov 309 ter 405 se je sreča podjetja Peugeot obrnila. Na področju dieselske tehnologije je bilo podjetje Peugeot med pionirji, kar velja še dandanes, saj je prvi začel serijsko vgrajevati filter sajastih delcev v svoja vozila.

Motociklistični del podjetja Peugeot je zaradi težkih ekonomskih razmer, ki so bile posledica druge svetovne vojne in tržišča, ki je favoriziralo cenejše, lažje motocikle z manjšimi gibnimi prostorninami motorjev odreagiralo na povpraševanje z modeli P54, ki je imel 100 kubičen motor ter modeloma P55 in P56, ki sta imela 125 kubična motorja in sta se razlikovala le po opremljenosti. Ti modeli so se prodajali tudi pod blagovno znamko Griffon, v lasti Peugeota že od konca dvajsetih let.

Tovarniški prospekt Peugeota P 54 - 1946



Peugeotovi modeli serije P so bili praktično nadgradnja predvojnih modelov. Zaradi svoje dostopnosti so bili zelo razširjeni in priljubljeni med kupci. Na njihovi osnovi so leta 1947 nastali tudi lahki dostavniki imenovani Peugeot Triporteur, kateri so imeli oznako TV 55.

Peugeot Triporteur TV55 - 125 - 1947



Za razliko od motociklov so imeli ti lahki dostavniki prisilno hlajen motor in spremenjena prestavna razmerja, kar jim je omogočalo, da so kljub večjim obremenitvam bili zelo vzdržljivi. Ti dostavni tricikli so postali ikona petdesetih let in Peugeotovi oglaševalci so jih dolga leta tržili kot najcenejše dostavno vozilo na tržišču. Leta 1953 sta se osnovnemu 125 kubičnemu modelu pridružila še 175 kubični in 250 kubični dvovaljni model.

Ti cenovno ugodni, a hkrati robustni in vzdržljivi so se tako dobro prodajali, da je bilo podjetje Peugeot na začetku petdesetih let najuspešnejše na francoskem tržišču, saj so prodali več motociklov kot na primer podjetji Motobecane ali Terrot. Konec petdesetih so se sicer vloge zamenjale...

Zelo uspešen model v petdesetih letih je bil 176 TC4, ki je imel dvotaktni eno valjni motor s štirimi prestavami.



Na osnovi tega modela so trije pomembni možje pri podjetju Peugeot skrivaj naredili dirkalnik Peugeot 176 TC4 spéciale Bol d'Or, ki ni bil nikoli uradno zabeležen v statistiki podjetja, kakor tudi ni imel številke motorja ne okvirja...



Leta 1951 je ta dirkalnik nastopil na dirki Bol d'Or z voznikom Georgem Lacourjem, ki je sam!!! prevozil 21 ur dirke, nato pa izpadel zaradi preutrujenosti. Kljub temu, da ni vozil zadnje tri ure dirke, je bil uvrščen na sedmo mesto. Ta uspeh ni ostal neopažen s strani vodilnih mož pri Peugeotu, tako da so leta 1952 nastopili na dirki Bol d'Or s tovarniško ekipo in petimi motocikli. Ti so bili pobarvani v barvno paleto serijskih motociklov. Dosegli so 1., 4., 8., 12. in 15. mesto. Zaradi

tega uspeha so pri Peugeotu leta 1953 dali v prodajo posebno izvedbo modela 176 TC4, imenovano 176 GS, ki je imel enak cilinder in še nekaj posebnosti povzetih po dirkalniku.



Ta model je bil prodajna uspešnica leta 1953, ko so jih prodali preko 3500. Imel je izpuhe v obliki megafona, polna pesta premera 170 mm, aluminijaste obroče koles ter predvsem veliko kroma.

V šestdesetih letih je bil zelo prodajan in priljubljen Peugeot 175 AS Rallye, ki je prišel na tržišče leta 1960. Imel je štiritaktni motor in je bil zelo všečno oblikovan.



Kasneje je Peugeot predstavil nekatere nove modele, a je s prihodom konkurence iz Japonske opustil motociklistični del proizvodnje.

V petdesetih letih so v modo prišli skuterji, na ta trend se je podjetje Peugeot odzvalo z predstavitvijo modela S 55 leta 1953 veliki pariški razstavi.



Peugeot S 55 je imel 125 kubični motor s tremi prestavami, sposojen od modela P 55, a prirejen uporabi v drugačnem okvirju s tem, da so mu dodali ventilator za prisilno hlajenje. Zanimivo pri modelu S 55 je bilo, da je imel nožni vzvod za pretikanje prestav. Deli "karoserije" so spominjali na avtomobilski model 203, ki so ga izdelovali v enakem obdobju. Že naslednje leto so ga zamenjali z izboljšanim modelom S 57, ki je dobil ročico za menjavanje prestav na krmilu.



Peugeot S 57 – 1955, prednji prtljažni prostor v blatniku nad sprednjim kolesom

Leta 1955 sta prišli v prodajo še dve verziji, in sicer S 57 AL, ki je bil oskubljen in cenejša verzija ter S 157, ki je imel 150 kubični motor modela P 155 in je bil predvsem namenjen izvozu na tuja tržišča. Leta 1956 so ga malo pomladili in preimenovali v S 57 B. V dokaz kvalitete in vzdržljivosti skuterjev Peugeot sta leta 1956 dva Peugeotova serviserja podala na potovanje iz Sajgona v Pariz.



Na pot sta odrinila 21. aprila. Prečkala sta Kambodžo, Siam (današnje Tajsko), Indijo, Iran, Turčijo, Bolgarijo, nekdanjo Jugoslavijo ter Italijo. V Pariz sta prispela 25. avgusta.



Seveda je to bil to dovolj velik dosežek, da je odmeval v medijih in še dodatno promoviral skuterje Peugeot. Leta 1957 naredijo prvo res večjo prenavo svojih skuterjev, saj je model S 57 C dobil sprednji blatnik, ki se je premikal skupaj s sprednjim kolesom, kar ga je naredilo bolj všečnega, a je malo izgubil na uporabnosti, saj ni bilo več dodatnega prtljažnega prostora nad sprednjim kolesom.

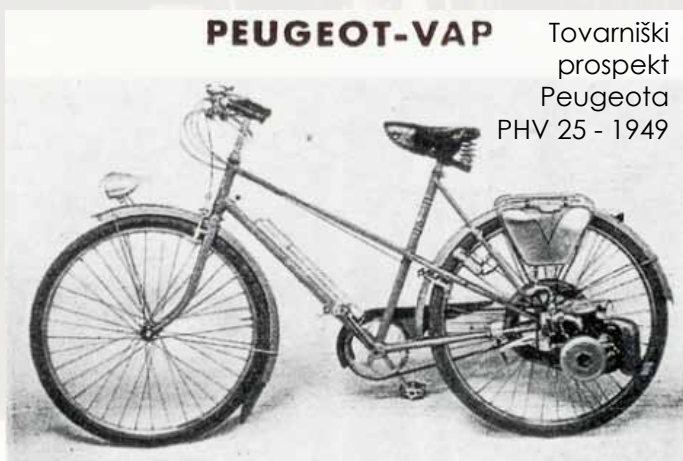


Peugeot S 57 C - 1957

Da bi še dodatno povečali tržni delež na domačem tržišču, je podjetje Peugeot prodajalo svoje skuterje še pod znamkama Griffon, ki jo je imelo v lasti že od konca dvajsetih let ter Automoto, ki si jo je lastilo od začetka tridesetih let. Bili so le malenkost spremenjeni in na voljo so bili v drugačnih barvah kot pod znamko Peugeot. Prav tako je bila njihova cena nižja kot Peugeotova.

Kasneje v osemdesetih letih podjetje Peugeot na novo odkrije skuterje in predstavi 80 kubični skuter SC, na katerega osnovi kasneje predstavi še modela ST in SX. Med letoma 1989 in 1991 imajo skuterji Peugeot največji tržni delež prodaje na domačem francoskem tržišču. Kot inovativno podjetje se je Peugeot izkazal v zadnjih letih, saj so edino podjetje na svetu, ki ima v svojem programu skuter z 125 kubičnim motorjem z mehanskim kompresorjem in hladilnikom polnilnega zraka.

Po vojni so postali zelo priljubljeni tudi mopedi s prostornino do 50 kubikov, ki jih ni bilo potrebno registrirati. Peugeot je v tem tržnem segmentu ponujal najprej model PHV 25, ki je bil predstavljen leta 1949 in je bil narejen na osnovi okvirja navadnega kolesa, kateremu je bil na zadnje kolo dodan pomožni motor znamke VAP.



PEUGEOT-VAP

Tovarniški prospekt Peugeotota PHV 25 - 1949

PEUGEOT-VAP Bicyclette à moteur auxiliaire. Type P. H. V. 25. — Cadre et fourche renforcés - Pédalier 3 branches - Roues de 650 - Pneus tandem - Roue libre simple denture - Pédales acier à bloc caoutchouc - Garde-boue à grande protection - Selle Reydel poids lourd - 2 freins à tirage central très puissants - Pare-chaîne dural - Eclairage Soubitez - Sacoche spéciale de grande dimension - Outillage MOTEUR VAP 4. TYPE ABC. 48 cm.

Tovarniški prospekt Peugeota BMA 25 - 1951



**BICYCLETTE
A MOTEUR AUXILIAIRE**

B. M. A. 25 L.

Bicyclette à moteur luxe. Cadre berceau renforcé. Jantes chromées 650 B. Pneus Michelin renforcés Y. Deux freins dont un AR à tambour. Porte-bagages Peugeot grand modèle. Selle large. Guidon relevé. Eclairage Moteur auxiliaire 2 temps, 48 cm³. Fixation oux pédalier brevété Transmission par gros galet. Reservoir 2 lit. 1 2 Email gris.



B. M. A. 25 GL.

Bicyclette à moteur grand luxe. Même modèle que ci-dessus en présentation grand luxe. Email vert ou mastic avec décors.



NDLR : Peugeot présente en janvier 1951, au Salon de Bruxelles, un cyclomoteur Puma. Il est équipé d'un moteur A.B.G. Spécial.

Leta 1951 so pri Peugeotu predstavili model BMA 25, ki je bil že izboljšan in je že imel motor vpet spredaj pod osjo pedal.

Vendar pa je pravi uspeh in veliko popularnost v razredu mopedov podjetju Peugeot prinesel šele model Bima, ki so ga izdelovali med leti 1951 in 1961. Leta 1958 je bil predstavljen model BB2, ki je samo še

pripomogel k večjemu tržnemu deležu Peugeotovih mopedov na tržišču.

Leta 1962 je podjetje Peugeot predstavilo naslednika

Tovarniški prospekt Peugeota BB 2L - 1958



modela BB2, model BB 104, ki je bil oblikovan zelo avantgardno za tedanji čas. Čeprav mehansko ni bil nič posebnega, je njegova oblika poskrbela za priljubljenost med kupci in s tem za visoke prodajne številke.

Nasledniki Peugeota BB 104 so bili modeli serije 100, ki so prišli v prodajo leta 1967, še posebej priljubljena in uspešna sta bila modela 103 in 104.

Kasneje so pri Peugeotu poizkušali razne koncepte in ideje, med najzanimivejšimi je gotovo Peugeot GL 10 iz leta 1977, ki ga je poganjal stisnjen butan.



Peugeot Bima - 1952



Peugeot BB 104 – 1962

Na razvoj tega in podobnih modelov s pogonom na alternativna goriva je vplivala svetovna energetska kriza v sedemdesetih letih.

Viri:

<http://www.peugeot.com/en/history/a-century-of-models.aspx>

<http://fr.peugeot.be/peugeot-news/news-200-ans/>

<http://www.peugeot.com/en/history/cycles/motorcycles.aspx>

<http://www.peugeot.com/en/200-years-of-history/a-century-of-models.aspx>

http://en.wikipedia.org/wiki/Main_Page

<http://buyvintage1.wordpress.com/page-74/>

<http://southsiders-mc.blogspot.com/2010/01/peugeot-500m-henry-1914.html>

<http://thevintagent.blogspot.com/search/label/Peugeot>

http://motorbike-search-engine.co.uk/classic_bikes/peugeot-classic-motorcycles.php

<http://www.flickr.com/photos/peugeotbelux/sets/72157624156302960/>

<http://europeanmotornews.com/2010/05/26/peugeot-celebrates-200-years-of-manufacturing-prowess/>



Peugeot GL 10, pogon na stisnjen butan - 1977

Mopedi so stalnica v proizvodnem programu podjetja Peugeot vse od 2. svetovne vojne naprej. Dandanes je naprodaj več različic 50 kubičnih mopedov Peugeot, tako off – road pa do cestnih izvedenk, ki so priljubljene predvsem med najstniki.

O športnih uspehih podjetja Peugeot, še posebej po drugi svetovni vojni, bi bilo potrebno napisati svoj članek, lahko rečem le, da bi si marsikatero podjetje želelo lastiti toliko lovorik od različnih tekmovanj, katerih število se iz leta v leto še vedno povečuje. Dandanes je Peugeot priznana in uspešno mednarodno podjetje, z bogato zgodovino.