

200 letnica podjetja Peugeot

2. Del Obdobje po prvi svetovni vojni

Avtor: Marko Pislak

Med prvo svetovno vojno je podjetje Peugeot s svojimi tovarnami postalo eden večjih dobaviteljev za potrebe vojske. Tako so v času trajanja prve svetovne vojne vojski dobavili preko 1000 motociklov, več kot 63000 koles, 3000 avtomobilov, 6000 kamionov, 1400 motorjev za tanke, kar 10000 motorjev za letala in preko 6 milijonov bomb, granat ter ostalih eksplozivnih teles.

Po koncu prve svetovne vojne je bilo podjetje Peugeot odločeno, da bo nadaljevalo s svojim uspešnim poslovanjem izpred začetka vojne. Tako se je nadaljevala izgradnja in obnova objektov in tovarn, ter razvoj novih modelov, ki bi bili čim bolj dostopni oziroma blizu čim širšemu krogu ljudi.



Peugeot Typ 163 - 1919

V tem obdobju sta bila predstavljena tudi modela Peugeot Typ 163 (10 PS) - leta 1919, ki je imel klasični štirivaljni motor. Ta model je bil razvit že pred 1. svetovno vojno, vendar je prišel v prodajo šele po koncu le-te.

Leta 1920 je bil predstavljen Peugeot Typ 156 (25 PS), ki je imel šestvaljni motor brez ventilov po principu Knight, in je tudi prvi Peugeotov avtomobil, ki je bil izdelan v tovarni v Sochauxu, le-ta pa je bila tudi prva od Peugeotovih tovarn, ki je imela lastno livarno. Peugeot Typ 156 je bil avtomobil, ki ga je za svoje vozilo izbralo tedanje politično vodstvo Francije. Pogosto je bil v uporabi v ojačeni verziji za protokolarne vožnje z dvojimi kolesi zadaj.

Vendar pravi preboj je uspel Peugeotu leta 1921, ko predstavijo Peugeot Quadrilette.

Peugeot Quadrilette - 1921



To je majhen avtomobil, za katerega inspiracijo so črpali iz Peugeotta Béb e iz leta 1912 in je tako rekoč njegovo logično nadaljevanje. Vendar pa je bil prilagojen času in zelo inovativen za tedanji čas. Zložljiva streha in aerodinamična oblika sta ga naredili zelo modernega in s tem vse nega širšemu krogu ljudi, dodatno je k popularnosti pripomogla še njegova dostopna cena.

Peugeot se je hotel uveljaviti kot moderno in inovativno podjetje, zato je ponudil kupcem svojih avtomobilov novost, ki v tistem obdobju ni bila običajna, in sicer možnost vgradnje zavor na vsa štiri kolesa, ki jo je ponujal Peugeot kupcem svojih avtomobilov.

Tako je med letoma 1923 in 1925 letna proizvodnja avtomobilov Peugeot zrasla iz 10000 na 20000 avtomobilov letno. K temu so več ali manj pripomogli tudi modeli Sport Type 173S, Sport Type 174S, Type 172BC ter Type 177B. Tako leta 1925 zapusti tovarne podjetja Peugeot že 100000 -  i avtomobil z znakom leva.

Prelomno leto za Peugeot pa je bilo tudi leto 1929, ko predstavijo Peugeot 201 in z njim uvedejo sistem označevanja s tremi številkami ter nulo v sredini. Ob začetku svoje prodaje je bil najcenejši avtomobil na francoskem tržišču.

Peugeot 201 - 1929



Obstajal je v veliko različicah, med katerimi so najbolj znane Berline s štirimi vrati, Coupe z dvojimi vrati in dvema sedežema ter Cabriolet z zložljivo streho in dvema sedežema.

Peugeot 201 Coupe – 1929



Leta 1931 so ga prenovili, ga preimenovali v 201 Comfort in mu spredaj namenili posamično obešena kolesa. Pri tem so mu tudi podaljšali medosno razdaljo in ga razširili za nekaj centimetrov in s tem pridobili več prostora za potnike. Bil je prvi masovno proizvajani avtomobil s posamično obešenimi kolesi. Kljub temu je starejša različica s togo prednjo premo ostala v proizvodnji vzporedno z novim modelom in ugodnejšo ceno.

Peugeot 201 Cabriolet - 1929



Peugeot 201 je omogočil podjetju Peugeot preživetje med veliko svetovno finančno krizo v 30-ih letih prejšnjega stoletja.

Na njegovi osnovi je leta 1932 nastal Peugeot 301, ki je bil večji, močnejši in predvsem hitrejši.

Leta 1934 je Peugeot predstavil model 401 in s tem nakazal smernice oblikovanja za prihajajoče modele podjetja Peugeot. Bil prvi model, na osnovi katerega so naredili karoserijsko različico Eclipse Decapotable z zložljivo trdo streho.

Pravo stilsko revolucijo pa je Peugeot sprožil še posebej s predstavitvijo novega Peugeota 402 leta 1935. Za njegov navdih so očitno vzeli Chryslerjev Airflow, ki je bil predstavljen leto prej.



Peugeot 402 Berline – 1935

Njegova sprednja maska z značilnima skupaj postavljenima žarometoma, skritima za mrežo, je postala zaščitni znak vseh Peugeotovih modelov serije 02- 302,202 in njihovih tovornih izvedenk.

Peugeot 402 je bil tako stilsko kot tehnološko superioren konkurenčnim avtomobilom v svojem cenovnem razredu. Bil je zelo udoben in tih, a hkrati robusten in vzdržljiv. Za uživače so spet naredili različico Eclipse Decapotable. Za nameček je bilo mogoče ob doplačilu dobiti štiristopenjski elektromehanski menjalnik Cotal, ki se je upravljal z majhno ročico ob volanu.

Peugeot 402 Eclipse Decapotable z trdo zložljivo streho - 1936



Zelo zanimiva pa je bila tudi različica 402 Andreau, predstavljena leta 1936, ki je bila še večja in še bolj aerodinamično oblikovana. Le-ta je imela na zadku vertikalno "krilo" za boljšo smerno stabilnost pri višjih hitrostih. Po merah je bila večja od vseh ostalih modelov 402 in je bila mišljena kot velik in razkošen avtomobil navkljub svojemu futurističnemu zgledu.

Peugeot 402 Andreau - 1936



Leta 1937 je bil predstavljen model 302 in leta 1938 še 202 kot najcenejši model iz palete vozil Peugeot. Vsem modelom Peugeot je bila skupna sprednja maska s skritimi žarometi.

Na osnovi Peugeota 302 je pa tudi nastal športni roadster Peugeot 302 Darl'mat.



Peugeot 302 Darl'mat - 1938

Bil je izdelek Emila Darl'mata, ki je bil znani prodajalec in predelovalec vozil Peugeot za dirke ter je poskrbel za mehanske sklope vozila, karoserista Marcela Pourtouta ter Georgesa Paulina, ki si je zamislil njegovo obliko in je nekaj let pred tem ustvaril 401 Eclipse Decapotable. Bil je eden najlepših predvojnih avtomobilov v slogu Art Deco.

Njihov izdelek je bil vodilnim možem pri Peugeotu tako všeč, da so odobrili izdelavo serije stotih avtomobilov in celo oznako Peugeot 302 Darl'mat. Imel je dvolitrski motor Peugeota 402, ki je bil še dodatno navit in težo okrog 1000 kg, kar ga je uvrščalo med zelo hitre avtomobile v tistih časih. Velik uspeh je podjetje Peugeot ravno s tem modelom doseglo na dirki 24 ur Le Mansa leta 1938.

Inovativnost podjetja Peugeot pa se je odrazila tudi v razvoju in začetku prodaje prvega francoskega avtomobila z dieselskim motorjem. To je bil Peugeot 402B, ki je uporabljal motor tipa HL 50 z 2.1 litra gibne prostornine in 55 konjskimi močmi. Bil je namenjen predvsem taksistom, ki jim ni bila toliko pomembna hitrost kot vzdržljivost in majhna poraba.

Začasni konec proizvodnji podjetja Peugeot je naredila druga svetovna vojna. Francija je bila okupirana s strani Nemčije. Okupatorske sile so prevzele oblast in vodenje v podjetjih.

Vendar pa to ni zaustavilo Peugeotovih inženirjev, da ne bi ustvarili majhnega, električno gnanega avtomobilčka VLV - Voiture Legere de Ville.

Peugeot VLV- Voiture Legere de Ville 1941-1945



Bil je majhen dvosedežni avto z elektro motorjem, ki mu je omogočal najvišjo hitrost okrog 35 km/h na razdalji do 80 km. Električno je črpal iz 4 akumulatorjev, ki so bili nameščeni v zadku vozila. Izdelovali so ga med leti 1941 in 1945. Izdelanih jih je bilo le 377 primerkov.

Motociklistični in kolesarski del podjetja Peugeot je po prvi svetovni vojni začel s proizvodnjo predvsem predvojnih modelov motociklov in koles.

Peugeot MC - 1920



Eden izmed modelov, ki so nastali po prvi svetovni vojni, je Peugeot AP iz leta 1921.



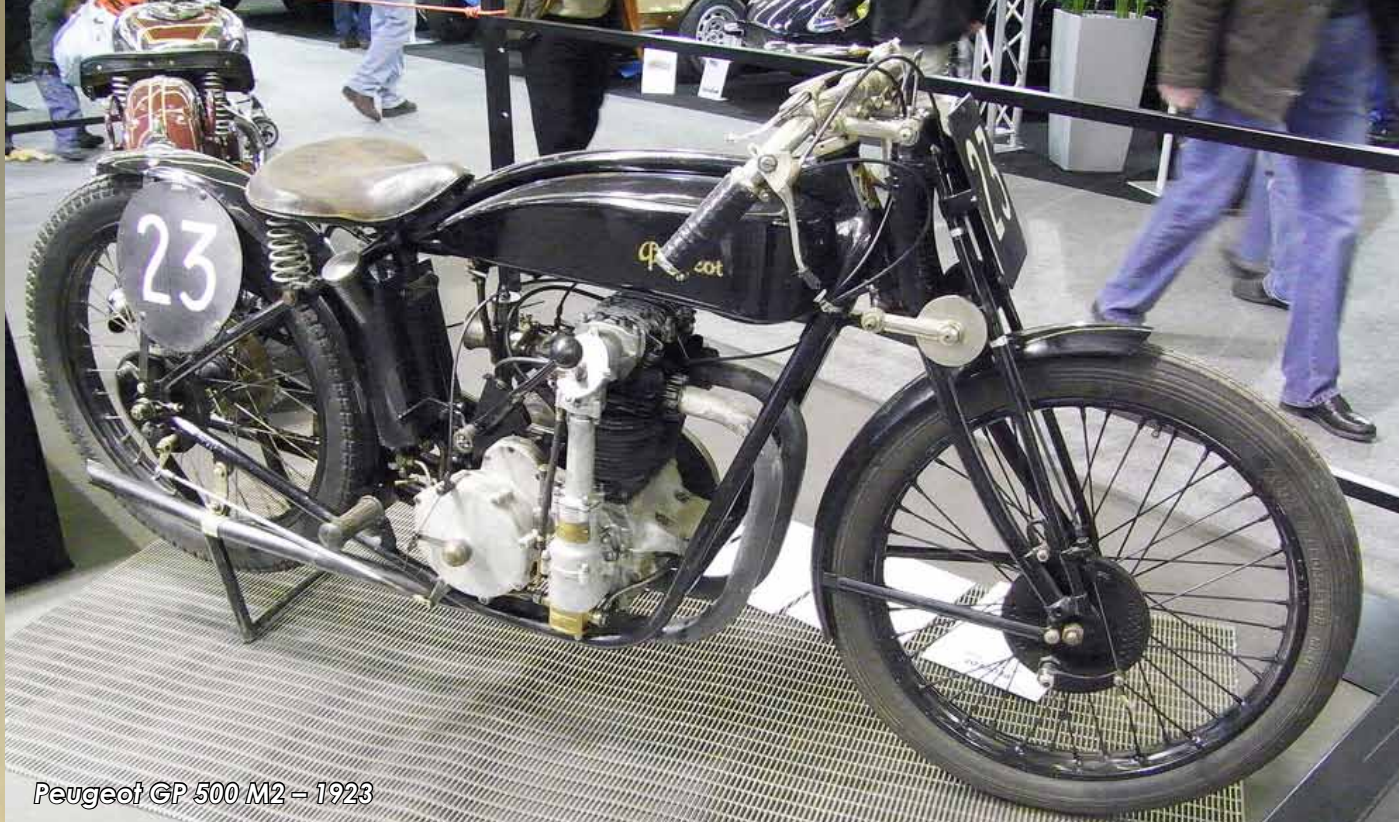
Imel je 269 kubični dvotaktni motor ter menjalnik s tremi prestavami. Izdelovali so ga do leta 1923. Nasledil ga je malo izboljšani model SP.

Podjetje Peugeot pa ni pozabilo dirkaških uspehov



Peugeot SP - 1924

izpred vojne. Tako so takoj po vojni začeli spet nastopati na dirkah s predvojnimi dirkalnikom GP 500. Leta 1923 je končno bil nared njegov naslednik GP 500 M2. Ta je imel pogon odmične gredi izveden s kraljevo gredjo ter menjalnik v bloku motorja. Sam agregat je bil zasnovan veliko bolj enostavno in ga je bilo tako veliko lažje razstaviti kot prejšnji model. Imel je okrog 27 konjskih moči pri zmernih 5200 vrtljajih in to kljub temu, da je imel kompresijsko razmerje le 5,4:1 zaradi slabe kvalitete tedanjih goriv. Testni z alkoholom gnani motorji, z bistveno višjim kompresijskim razmerjem, so imeli čez 40 konjskih moči.



Peugeot GP 500 M2 – 1923

V prvem letu uporabe le-tega dirkalnika leta 1923 so z njim zmagali na GP Lyona, GP Francije, GP des Nations ter na GP Španije. Z njim so postavili svetovni hitrostni rekord, in sicer 157.895 km/h na leteči kilometer. Na dirkaških stezah se je pojavljal do konca leta 1927 in ob tem pobral nešteto lovorik.

Za nižje razrede dirk so leta 1926 naredili manjšega 350 M2, ki pa je bil enovaljni 350 kubični dirkalnik z zgoraj ležečo odmično gredjo, gnano s kraljevo gredjo in menjalnikom prav tako v bloku motorja.



Peugeot 350 M2 - 1926

Izdelali so le en dirkalnik tega tipa in je nastopal na dirkah le leta 1926. Kljub temu pa obstaja še danes v prvotni obliki.

Še v istem letu se je podjetje Peugeot razcepilo na proizvodnjo avtomobilov ter na proizvodnjo dvokoles. Ustanovljeno je bilo podjetje "Nouvelle Société des Cycles Peugeot", ki je bilo po tem ločeno od matičnega podjetja. S tem se je začelo obdobje pospešenega razvoja novih modelov. Tako je leta 1931 nastal P 50, ki je imel 100 kubični dvotaktni motor in je bil zelo priljubljen tudi zato, ker je ostajal tako v različici za moške kot tudi za dame. Do konca leta 1936 jih je bilo izdelanih preko 22000.



Peugeot P50 damski model- 1933

Modeli P 105, P 107, P 108 ter P 111 so bili predstavljeni na začetku 30 – ih let. Imeli so štiritaktne motorje s stoječimi ventili ter gibno prostornino med 175 cm³ in 350 cm³ kakor tudi za Peugeot tedaj že značilen menjalnik v bloku motorja.

Peugeot P108 (250 cm³) – 1930



Zaradi svoje vzdržljivosti in dostopne cene so bili zelo priljubljeni med kupci.

V tistem obdobju je bil moderen oblikovni slog "art



Peugeot P111 (327 cm³) – 1934, v stilu "art deco"



Peugeot P 515 GTS – 1934



Peugeot P107 – 1932 na lesni plin predelan v času II. svetovne vojne

Leto dni po predstavitvi so inženirji pri Peugeotu vzeli serijski P 515, ga olajšali, mu nadeli večjo posodo za gorivo, izpušne cevi brez glušnikov, malenkost večji uplinjač in mu spremenili razmerje sekundarnega prenosa moči. To mu je omogočilo, da je dosegel hitrost preko 140 km/h.



Peugeot P 515 Record - 1934

deco", kar se je odrazilo tudi v obliki motociklov. Motocikel z največjo gibno prostornino na začetku tridesetih je bil model P 107 s 350 kubičnim motorjem. Da bi konkurenci odvzel del kupcev, je Peugeot leta 1933 na veliki pariški razstavi predstavil modela P 515 s 500 kubičnim ohv motorjem ter P 517 s 500 kubičnim sv motorjem.



Peugeot P 515 Luxe – 1933, najočitnejši predstavnik oblikovnega sloga "art deco"

S tako prirejenim motociklom so leta 1934 na dirkališču Monthléry postavili tri svetovne rekorde, in sicer povprečno hitrost 118,747 v 24 – ih urah, prevoženih 2849 kilometrov v 24 – ih urah in 3000 prevoženih kilometrov v 25 urah, 23 minutah in 20 sekundah. S tem je nov motor dokazal svojo vzdržljivost, česar pa tudi kupci niso spregledali. Peugeot P 515 in P 517 sta bila zadnja prava velika francoska motocikla. Izdelovali so ju vse do začetka II. svetovne vojne.



Peugeot P 515 Record - 1934

Ta dva modela sta najočitnejša predstavnika oblikovanja v stilu "art deco", saj s svojimi razkošnimi oblikami ter obilico kroma posebejata ideale tega oblikovnega sloga. Obstajale so tudi izvedenke teh modelov, na katerih je prevladovala barva in so imeli le malo kromiranih delov, a še vedno dovolj, da so izražali slog "art deco". Hkrati sta ta dva modela tudi ena izmed, če ne celo najlepša izmed Peugeotovih motociklov.



Peugeot P 515 Record – 1934

Eden izmed priljubljenih modelov sredi 30 – ih let je bil tudi Peugeot P 112, ki je imel 350 kubičen motor s stoječimi ventili. Kljub temu, da je imel le 8,5 konjskih moči in je dosegel le 85 km/h, to ni preprečilo inženirjem pri Peugeotu, da ne bi na njegovi osnovi izdelali modela P 112 TT za potrebe vojske.



Peugeot P 112 - 1936

Peugeot P 112 TT je bil narejen za potrebe vojske in je imel v primerjavi z Navadnim P 112 povečan tank za gorivo, njegov cilinder je bil s strani zaprt z usmerniki zraka, izpuh je imel speljan višje, seveda pa niso manjkali niti nosilci za orožje kakor tudi maskirna barva ne.

Med drugo svetovno vojno so bili proizvodni obrati Peugeotota pod nadzorom okupacijskih sil in se je v njih proizvajalo vojaško opremo.



Peugeot 350 P 112 TT – 1939, vojaški model

Zaključek sledi v naslednji številki.

Viri .

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

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

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/>