

Zaoblený lev

Počátkem října 1935 se stal hvězdou pařížského autosalonu zaoblený Peugeot 402 se světly za mřížkou masky. Postupně se objevil v sedmnácti karosářských verzích, jeho kariéru však zhatila válka.

2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1890

1935-1942



PROVÁS

pro Váš rytmus, pro Váš bezpečnost, pro Váš pohodlí, pro Váš reprezentaci, školní, kancelář a korespondenční, Vaše pracovní, Vaše Peugeot nové modely

PEUGEOT 402

Všechny tyto typy Peugeot a evropských automobilů poskytují i zároveň 100 praktických příležitostí: osobní vozidla. Byli si vědomi, že nový vůz musí být nejen krásný vzhled. Opětová

PEŽOTKA 402

Už kůže je. Krásně také nové velké široké hamery, široký moderní dvoulitý motor a mnohdy převodové systémy s 10 převody. Je to nové Peugeot silně

v celé evropské automobilové.



HORÁK & HLAVA, PRAHA II., NA POŘÍČÍ 21
nebo na Autosalonu ve střední 62 Vám rádi vše ukáží

▲
REKLAMA NA PEUGEOT 402
OTIŠTĚNÁ V ŘÍJNU 1935
V ČASOPISU AUTO

PRAHA 1936: VPŘEDU ŠKODA ▶
POPULAR MONTE CARLO,
ZA NÍ PEUGEOT 402

ŠESTIMÍSTNÝ 4,85 M DLOUHÝ
SEDAN PEUGEOT 402 B
ROČNÍKU 1939



Sezona 1934 zamichala kartami francouzské automobilové produkce. Na jaře představil Citroën typ Traction Avant s pohonem předních kol a moderní samonosnou karoserií, na podzimním pařížském autosalonu Renault kontroval aerodynamicky tvarovanými vozy Nervastella Grand Sport a Vivastella Grand Sport.

Peugeot musel na aktivitu konkurence reagovat co nejdříve. Výrazné konstrukční změny nepřicházely v úvahu, vzhledem ke zvyklostem značky i její klientely, řešením byla stylistická revoluce.

Světla za maskou

Tým designérů, který vedl Henri Thomas, ji uskutečnil rázně a rychle. Peugeot 402 představený 3. října 1935 v Paříži dostal na klasicky stavěný podvozek celokovovou karoserií zaoblených tvarů s klenutými boky, kryty zadních kol, splyvavou zádi a osobitou předí se světlomety ukrytými za mřížkou oblé masky. Pouhé dva týdny po pařížské premiéře se nová „pežotka“ představila i na autosalonu v Praze.

Peugeot 402 měl robustní rám se dvěma podélnými dutými profily obdélníkového průřezu, nezávisle zavěšená přední kola odpružená příčným listovým ▶



▼ PAŘÍŽSKÉ TAXI PEUGEOT 402 LT UVEZLO ŘIDIČE
A SEDM PASAŽERŮ (1936)





▲ ELEGANTNÍ KUPÉ PEUGEOT 402 ROČNÍKU 1937 PRO PĚT AŽ ŠEST OSOB



▲ PEUGEOT 402 ECLIPSE S KRÁTKOU ELEKTRICKY OVLÁDANOU STŘECHOU (1936)



▲ PEUGEOT 402 B ECLIPSE: PLECHOVÁ STŘECHA SE SKRÝVÁ V ZÁDÍ (1938)

► perem a poháněnou tuhou zadní nápravu s dvojicí podélných listových per typu cantilever. Bubnové brzdy měly mechanické ovládání.

Pohon obstarával podélně za přední nápravou uložený vodou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 1991 cm³ a výkonu 55 k (40,5 kW). Standardně byl spojen s plně synchronizovanou ručně řazenou třístupňovou převodovkou, za příplatek se montovala čtyřstupňová převodovka Cotal s elektromagnetickým ovládním.

Základ nabídky tvořil čtyřdveřový sedan se šesti bočními okny, který mohl na dvou řadách sedadel přepravovat až šest osob. Zalomená řadící páka převodovky vyčnívala uprostřed z palubní desky, blízko ní byla i rukojeť táhla ruční brzdy, což usnadňovalo život cestujícímu vpředu uprostřed. Palubní deska měla místo pro montáž radiopřijímače, ten byl stejně jako topení k mání za příplatek.

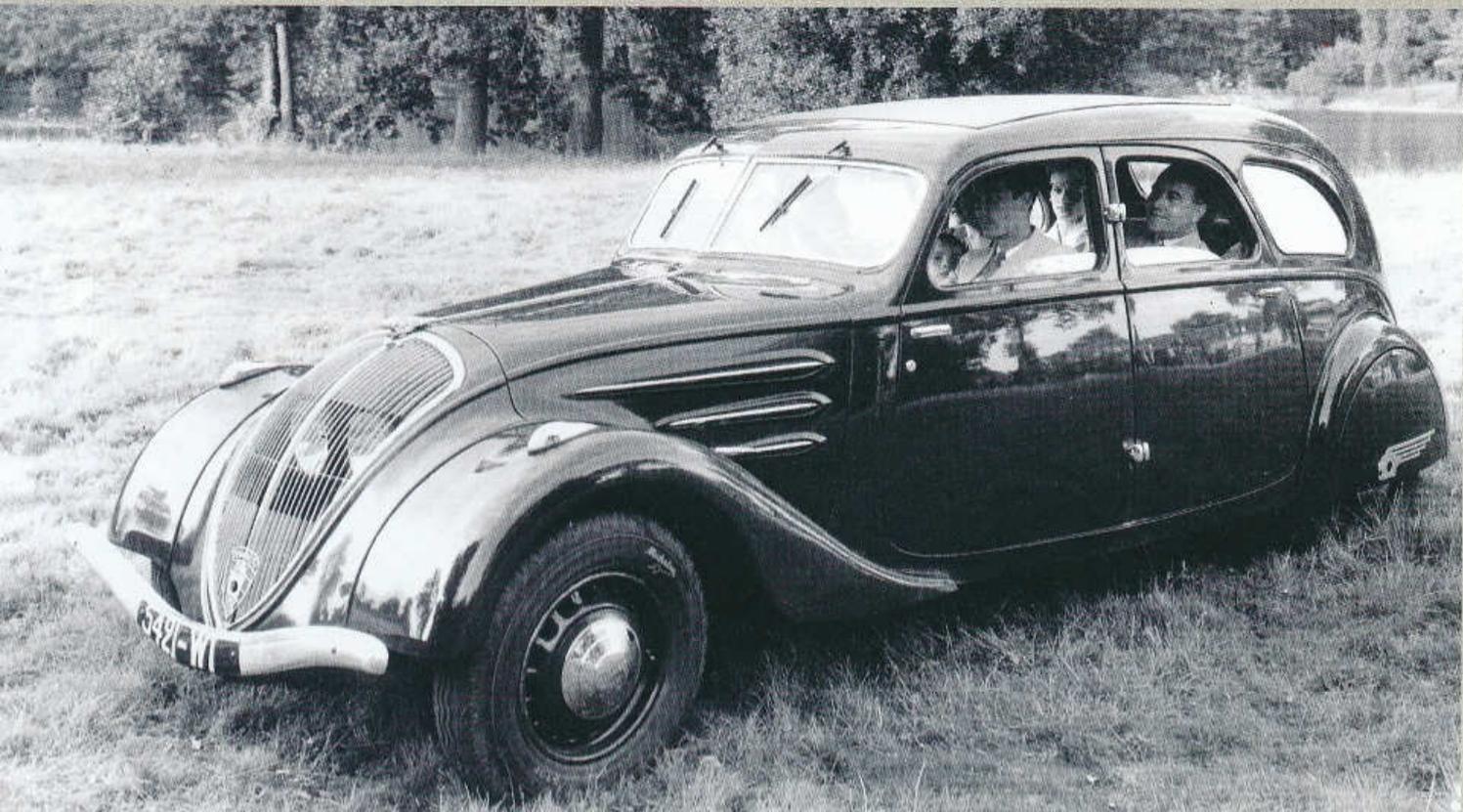
Při rozvoru náprav 3,15 m a rozchodu kol 1,32 m vpředu a 1,35 m vzadu byl sedan dlouhý 4,85 m, široký 1,64 m a vysoký

1,58 m, hmotnost se podle výbavy vozu pohybovala v rozmezí 1195 až 1225 kg. „Čtyřtadvojka“ dosahovala největší rychlosti 120 km/h a v běžném provozu spotřebovala 11 až 13 l benzínu na 100 km. Palivová nádrž v zádi vozu měla objem 60 l.

Při premiéře v říjnu 1935 mohli zájemci obdivovat celkem osm karosářských provedení typu 402. Vedle sedanů v provedení Luxe a Grand Luxe to byl pětimístný dvoudveřový kabriolet, šestimístné kupé, třímístný roadster (ten měl jako jediný nedělené a ploché čelní okno, jež se dalo sklopit kupředu) a třímístné kupé Eclipse s elektricky ovládanou krátkou plechovou střechou, jež se dala složit do záde vozu.

Nabídku doplňovaly dva modely s rozvozem prodlouženým na 3,30 m a až osmimístnou karoserií pětimetrové délky vybavenou třemi řadami sedadel. Peugeot 402 L Familiale byl určen pro početné rodiny, model 402 LT se především v Paříži uplatnil jako taxi (do listopadu 1936 jich vznikly více než 2 tisíce).

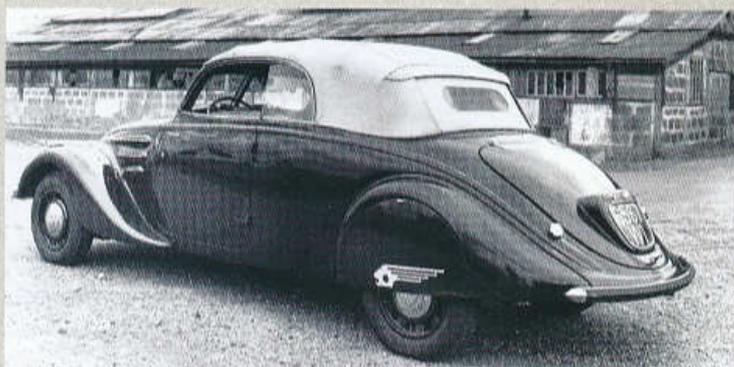
Počátkem roku 1936 se začal vyrábět Peugeot 402 Commerciale, užitkový sedan s rozvozem 3,15 m a užitečnou hmotností 500 kg,



▲ OSMIMISTNÁ LIMUZINA PEUGEOT 402 L FAMILIALE ROČNÍKU 1937



▲ PEUGEOT 402 L COMMERCIALE MĚL V ZÁDÍ DVOUDÍLNÉ DVEŘE (1937)



▲ POLOKABRIOLET PEUGEOT 402 B ROČNÍKU 1938 S VÍKEM ZAVAZADELNÍKU

kteř se odlišoval absencí krytů zadních kol a tím, že měl v zádi vodorovně dělené dvoudílné dveře, jejichž horní část opatřená dvěma okénky se vyklápěla vzhůru, zatímco spodní se sklápěla dolů do vodorovné polohy.

V létě 1937 v tichosti zmizely z nabídky šestimístné kupé a pětimístný kabriolet, dřívější třímístný model Eclipse s elektricky ovládanou krátkou střechou (vyrobený jen v osmdesáti exemplářích) nahradil nový pětimístný model Eclipse se dvěma řadami sedadel a delší plechovou střechou, jež se otvírala ručně. Do léta 1938 vzniklo 377 těchto vozů.

Změnou prošel i model 402 L Commerciale, dostal kryty zadních kol a splyvavou záď nadále opatřenou dvoudílnými dveřmi.

Velký i menší

Novinkou léta 1937 byl Peugeot 402 Légère, který převzal podvozek s rozvorem 2,88 m a pětimístnou 4,50 m dlouhou karoserií menšího typu 302. Zachoval si ovšem poháněcí ústrojí

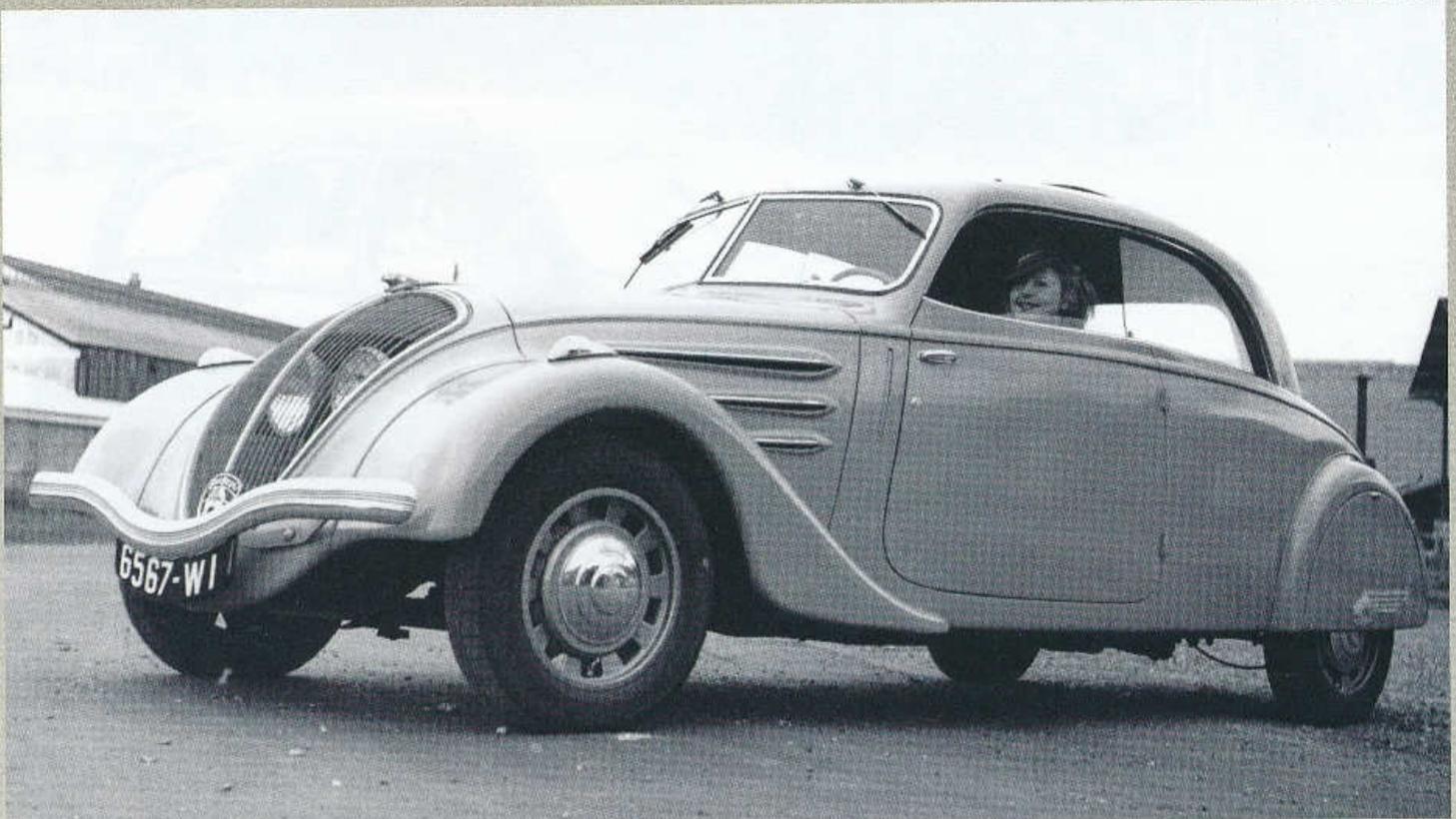
„čtyřistadvójky“, tedy čtyřválec 1991 cm³ v kombinaci s třístupňovou manuální převodovkou, nebo se čtyřstupňovou elektromagneticky ovládanou skříní Cotal.

Vedle čtyřdveřového sedanu se čtyřmi bočními okny mohli zákazníci volit i mezi dvěma pětimístnými dvoudveřovými modely 402 Légère: 4,59 m dlouhým kupé a kabrioletem.

Od října 1937 se do sedanů Peugeot 402 s výbavou Grand Luxe a do modelů Eclipse a 402 Légère montoval motor 1991 cm³ s hlavou z hliníkové slitiny Alpax a zvýšeným stupněm komprese, který dával výkon 58 k (43 kW).

Od léta 1938 se vyráběly lehce modernizované vozy Peugeot 402 B a 402 BL s větší maskou a motorem 2142 cm³ o výkonu 60 k (44 kW), v provedení s hlavou z hliníkové slitiny a se zvýšeným stupněm komprese 63 k (46 kW). Měly rozchod předních kol lehce rozšířené na 1,35 m, hodnoty rozvoru zůstaly na 3,15 a 3,30 m.

Místo dosud montované převodovky Cotal si zákazník mohl připlatit na čtyřstupňovou skříní Cotal s rychloběhem, třístupňová manuální převodovka dostala nové převody. Největší rychlost ▶



▲ PĚTIMÍSTNÉ KUPÉ PEUGEOT 402 LÉGÈRE Z ROKU 1938 NA KOLECH PILOTE



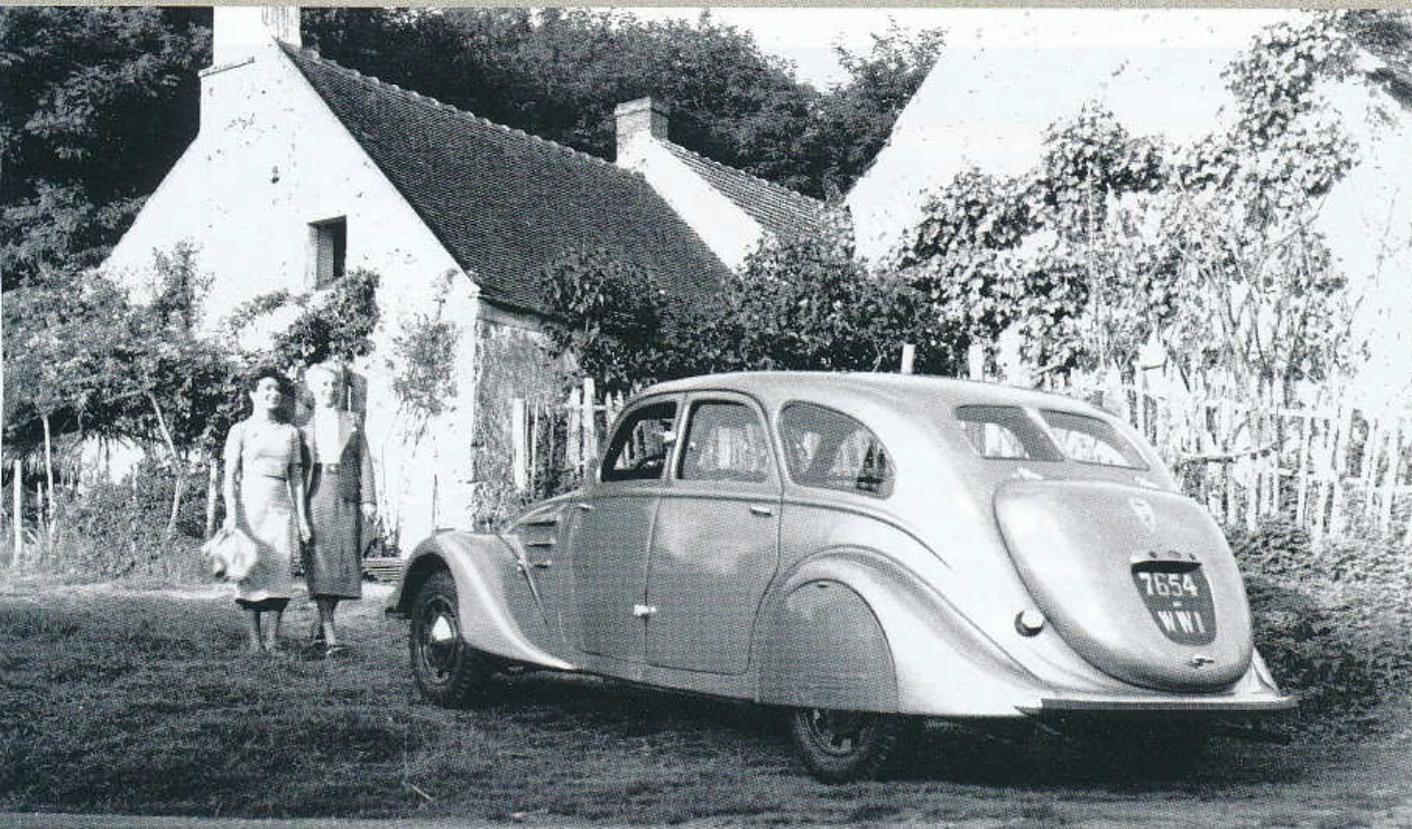
► KOMPAKTNÍ PEUGEOT 402 LÉGÈRE DOSAHOVAL RYCHLOSTI 120 KM/H

► sedanu 402 B vzrostla na 125 km/h, zvýšené spotřebě 11 až 14 l na 100 km odpovídala palivová nádrž zvětšená na 70 l.

Sedany a prodloužené limuziny měly nyní vypouklé viko zavazadlového prostoru, nabídku obohatily nové dvoudveřové pětimístné modely 402 B, kupé a polokabriolet s pevnými rámy oken. Poslední tři desítky vozů 402 BL Eclipse zhotovené ve druhém pololetí roku 1938 měly náhradní kolo v kovovém obalu zvenku na zádi, aby se uvnitř zádě kromě místa pro složenou střechu našel i nevelký prostor pro zavazadla.

V nové podobě se v létě 1938 představil Peugeot 402 Légère nabízený už jen jako sedan. Převzal výkonnější verzi čtyřválců 2142 cm³, dostal odlehčenou 4,47 m dlouhou karoserii a dokázal vyvinout rychlost až 135 km/h. V malých počtech se vyráběl až do léta 1942, zatímco sériová produkce vozů Peugeot 402 B a 402 BL byla ukončena v prosinci 1941.

Válka zabránila rozvíjení projektu Peugeot 402 B Diesel, na přelomu let 1938 a 1939 bylo zhotoveno a vybraným zákazníkům diskrétně prodáno jen několik desítek „čtyřístadvojek“



▲ ZÁŮ SEDANU PEUGEOT 402 B Z ROKU 1939 S VYSTOUPLÝM VÍKEM KUFRU



▲ JEDEN ZE ŠESTI AERODYNAMICKÝCH VOZŮ PEUGEOT 402 ANDREAU (1936)



▲ VOZ ANDREAU MĚL NA ZÁDÍ „PLOUTEV“ A SVISLÝ NÁRAZNÍK VE TVARU BANÁNU

poháněných vznětovým čtyřválcem OHV o objemu 2300 cm³ a výkonu 55 k (40,5 kW). Tentýž diesel, vyráběný v licenci švýcarské firmy Oberhaensli, se od léta 1937 montoval do lehkých užitkových vozů Peugeot MKH a od jara 1938 do jejich sourozenců HMK.

Podle tovární statistiky bylo v letech 1935 až 1942 vyrobeno 58 748 automobilů Peugeot 402 a 402 B všech provedení a 16 320 vozů Peugeot 402 a 402 B Légère.

Aerodynamický sen

Zvláštní zmínku si zaslouží aerodynamické automobily, které navrhl inženýr Jean Andreau. První se objevil v říjnu 1936 na pařížském autosalonu coby vize nástupce „čtyřístadvojky“ pro rok 1940. Byl vybaven čtyřválcem 1991 cm³, později se v něm zkoušel i osmiválec, přesněji motor V8 o objemu 3,2 l, vyvíjený pro nikdy nevyroběný typ 802.

Koncem roku 1936 ve vývojovém středisku La Garenne na západním předměstí Paříže zhotovili šest exemplářů aerodynamických sedanů Peugeot 402 Andreau s interním označením N4X. Byly postaveny na standardním podvozku s rozvorem 3,15 m vybaveném čtyřválcem 1991 cm³ a převodovkou Cotal.

Aerodynamický N4X byl dlouhý 5,09 m přes zadní blatníky široký 1,72 m (přes boky kabiny 1,58 m) a vysoký 1,56 m, měl dvoudílné zaoblené čelní okno, bezrámová boční okna a na zádi kromě mohutné „ploutve“ také nezvykle řešený svislý nárazník banánového tvaru s pryžovou lištou.

Peugeot 402 Andreau vykazoval součinitel čelního odporu $c_x = 0,38$ a měl dosahovat největší rychlosti přes 140 km/h. Vzhledem k vývoji situace však automobilka projekt zastavila a v roce 1939 aerodynamické prototypy prodala vybraným zákazníkům. Jeden z těchto pozoruhodných vozů se dodnes dochoval ve značkovém muzeu l'Aventure Peugeot v Sochaux. ◀