

V DUBNU 1965 DEBUTOVAL PEUGEOT 204 S MOTOREM  
VPŘEDU NAPŘÍČ A PŘEDNÍM POHONEM. PRO ZNAČKU SE LVEM  
ZNAMENAL REVOLUCI, NA PODZIM 1969 DOSTAL SOUROZENCE  
S OZNAČENÍM 304.

# → REVOLUČNÍ

# LVI



▲ Peugeot 204 byl prvním vozem značky se lvem s pohonem předních kol



▲ Peugeot 204 v původním provedení s děleným zadním nárazníkem (1965)

## Čtyři metry pokroku

Dvěstěčtyřka byla výsledkem projektu D 12, jenž odstartoval v roce 1959. Zadání bylo jasné: vytvořit čtyřmetrový automobil vhodný k velkosériové výrobě s perspektivou nejméně desetileté kariéry.

V konstrukčním a vývojovém středisku v La Garenne-Colombes na severozápadním předměstí Paříže byl pro tento projekt utvořen tým, jehož protagonisty byli Armand Froumajou a inženýr Francois Paget.

Tvůrci budoucí dvěstěčtyřky se nedali svázat tradicemi značky Peugeot, jejíž solidní vozy dlouhé roky hájily klasickou konцепci. Poprvé u značky se lvt navrhli automobil s předním pohonem, navíc s motorem umístěným vpředu napříč, skloněným o 20° kupředu. Moderní čtyřválec měl blok i hlavu z lehké slitiny, rozvod OHC a převodovku pod motorem, ve společné skříně s jednotnou olejovou náplní. Z objemu 1130 cm<sup>3</sup> dával výkon 53 k (39 kW), čtyřstupňová převodovka se ovládala řadicí pákou u volantu. Hřebenové řízení vyžadovalo necelé čtyři otáčky volantu mezi krajními polohami.

Kompaktní sedan se samonosnou karoserií měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, přední na spodních trojúhelníkových rámenech a svislých vzpěrách McPherson s vinutými pružinami a souosými tlumiči, vzadu na vlečených závěsech opět se svislými vzpěrami s kombinací pružina-tlumič. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubenové, od jara 1966 s posilovačem.

Čtyřdveřovou karoserii osobitých linii, daných dlouhým rozvorem náprav a krátkými převisy, navrhli stylisté turínské firmy Pininfarina, detaily dokonalil tým designérů, který v La Garenne-Colombes vedl Paul Bouvet.

Při rozvoru 2595 mm byl sedan 204 dlouhý 3970 mm, široký 1560 mm a v nezatiženém stavu vysoký 1400 mm, při plném zatížení 1340 mm. Zavazadlový prostor v zádi měl objem 370 l, vpravo byla pod jeho podlahou nádrž na 42 litrů paliva. Nalevo od ní bylo zvenku přístupné náhradní kolo, jež se sklápělo pod vůz.

Zadní dveře byly opatřeny dětskými pojistkami, které bránily nechtěnému otevření zevnitř, opěradla předních sedadel se dala sklopit až do lůžkové úpravy. Díky dlouhému rozvoru využívalo zadní sedadlo celou šířku kabiny a nebylo nikam omezeno podběhy zadních kol.

Podle údajů výrobce vykazoval Peugeot 204 Grand Luxe ročníku 1965 pohotovostní hmotnost 850 kg, užitečná činila 425 kg. Na čtrnáctipalcových kolech s pneumatikami rozměru 135 x 14 dosahoval rychlosti 138 km/h a v běžném provozu spotřeboval 6,8 až 8,5 l benzínu na 100 km.

## Kombi a dodávka

Necelého půl roku po sedanu byl v říjnu 1965 na pařížském autosalonu představen Peugeot 204 Break, pětidveřové kombi

Novinkou podzimu 1965 bylo pětidveřové kombi Peugeot 204 Break



Peugeot 204 Break – ideální vůz pro mladou rodinu na snímku z roku 1969



Žánrový obrázek z Provence z léta 1966: jeden z prvních kabrioletů 204 C

► s variabilním zavazadlovým prostorem o objemu 700 až 1480 litrů. Kombík měl stejný rozvor i vnější rozměry jako sedan, při pohotovostní hmotnosti 900 kg si zachoval užitečnou hmotnost 425 kg. Sklopné zadní sedadlo umožňovalo vytvořit ložnou plochu dlouhou 1,45 m.

Poháňací ústrojí kombi bylo shodné se sedanem, podvozek se lišil nalaďením na vyšší hmotnost a většími pneumatikami 145 x 14. Ve Francii se kombi s výbavou Grand Luxe prodávalo za 9400 franků, zatímco sedan v témže provedení stál 9100 franků a od podzimu 1965 nabízený skromnější sedan Peugeot 204 Luxe byl k mání za 8650 franků. Pro srovnání: pětidveřové kombi klasické koncepcie Simca 1300 LS Break stálo ve stejně době 9350 franků, nejlevnejší polokombi Renault 16 bylo za 9990 franků.

Na podzim roku 1966 byla uvedena na trh dvoumístná užitková verze dvěstěčtyřky, jež měla jen dvoje boční dveře pro řidiče a spolujezdce, plné plechové boky a nahoru vyklápěcí třetí dveře v zadní. Za předními sedadly byla ložná plocha dlouhá 1,63 m, objem skříně dosahoval hodnoty 1,54 m<sup>3</sup>. Dodávkový Peugeot 204 Fourgonnette s pohotovostní hmotností 865 kg mohl kromě řidiče přepravovat i 375 kg nákladu a dosahoval rychlosti 134 km/h. Užitková verze se hrála v kariére typu 204 jen vedlejší roli, do června 1976 jich vzniklo necelých 38 tisíc.

### Kupé a kabriolet

Počátkem října 1966 slavily premiéru na pařížském autosalonu dvě sportovně střížené verze dvěstěčtyřky, dvoumístný kabriolet a 2+2místné kupé. Linie dvoudveřového otevřeného vozu i kupé s nahoru vyklápěcimi třetími dveřmi v šíkmé zadě byly dílem stylistů



Dvoumístný kabriolet Peugeot 204 C měl zkrácený rozvor a délku 3,7 m



Kabriolet Peugeot 204 C ročníku 1966 s nataženou plátěnou střechou



Elegantní Peugeot 204 Coupé s 2+2místnou karoserií dlouhou jen 3,7 m

z La Garenne-Colombes a jejich šéf Paul Bouvet za návrh kupé získal prestižní cenu za průmyslový design.

Karoserie těchto atraktivních modelů vznikaly u specializované francouzské firmy Chausson, která je dodávala k finální montáži do továrny Peugeot v Sochaux. Oba nové modely měly rozvor náprav zkrácený o 290 mm na 2305 mm, jejich celková délka nepřevyšovala 3735 mm, byly tedy o čtvrt metru kratší, než sedan. Ten od nich v září 1966 převzal nově tvarované klenutější zadní čelo s neděleným nárazníkem, většími zadními světly a registrační značkou posunutou nad nárazník. V nezatištěném stavu byl kabriolet nižší o 80 mm a kupé o 100 mm, než sedan.

Vzhledem k nezbytnému vyztužení karoserie a bohatší vybavě vykazoval kabriolet pohotovostní hmotnost 870 kg a kupé 910 kg, jejich

užitečná hmotnost byla omezena na 200 a 280 kg. Opěradlo zadního sedadla kupé bylo sklopné, při jízdě jen dvou osob se tak dal zdvojnásobit objem zavazadlového prostoru.

Kabriolet i kupé převzaly poháněcí ústrojí základního typu, s motorem 1130 cm<sup>3</sup> o výkonu 53 k (39 kW) užděly rychlostí přes 140 km/h. Na palubní desce měly tři kruhové přístroje, otačkomér však mezi nimi nebyl. Vlevo měl své místo rychloměr, uprostřed sdružený ukazatel (palivoměr, teploměr vody, kontrolky dobíjení a blikající) a vpravo analogové hodiny.

Ceník modelového roku 1967 nám prozradí, že sedan 204 GL se tehdy prodával za 9200 franků, zatímco kabriolet 204 C stál 10 500 franků a kupé 204 C bylo za 10 900 franků. Cena kabrioletu tak o 14 % převyšovala cenu sedanu, u kupé navýšení představovalo ►

▼ Dvěstěčtyřka v provedení kupé měla nahoru vyklápěcí třetí dveře v zadní

▼ Od podzimu 1966 měl sedan 204 upravenou zadní s neděleným nárazníkem

Dodávkový Peugeot 204 Fourgonnette s černou plastovou maskou (1975)





Peugeot 304 Coupé ročníku 1970 s novou přídí s lichoběžníkovými světly

► necelých 19 %. U klasicky stavěných kabrioletů a kupé typu 404, jejichž montáž probíhala v karosárně Pininfarina na předměstí Turina, byla cena ve srovnání se sedanem vyšší o 48 a 52 %.

Od podzimu 1967 mělo kupé dvoudílný kryt zavazadlového prostoru, zatímco kabriolet mohl za příplatek dostat plechovou odnímatelnou střechu s rozumným zadním oknem. Obě sportovně střížené dvěstěčtyřky se vyráběly jen do března 1970, přičemž v závěru kariéry dostaly v únoru 1969 jako první z řady 204 alternátor místo dynamy, v létě 1969 pak novou verzi čtyřválce  $1130 \text{ cm}^3$  naloženo na 55 k (40,5 kW) a palubní desku nového typu 304, o němž ještě bude řeč. Obchodně úspěšnější bylo kupé 204 vyrobené v počtu 42 756 kusů, kabrioletů vzniklo 18 181.

## Na benzin i na naftu

V říjnu 1967 Peugeot představil malý vznětový motor určený pro dvěstěčtyřku. Vznětový čtyřválec XLD s hliníkovým blokem i hlavou a rozvodem OHC byl odvozen ze zážehového motoru  $1130 \text{ cm}^3$ , měl však delší zdvih a z objemu  $1255 \text{ cm}^3$  dával výkon 38 k (28 kW). Výrobce jej nabízel pouze v kombi, které dosahovalo rychlosti 125 km/h a spotrebovalo 5,3 až 8,5 l nafty na 100 km. V té době to byl osobní vůz s nejmenším vznětovým motorem na světě.

Od podzimu 1967 měly sedany i kombi řady 204 s výbavou GL novou palubní desku se třemi kruhovými přístroji převzatou z kabrioletu a kupé. V září 1968 Peugeot poprvé vystavoval na strojirenském veletrhu v Brně. Vedle sedanu prezentoval i kabriolet a kupé řady 204, jednání o připadném dovozu však nebyla úspěšná. Monopoltní importér Motokov tehdy z Francie preferoval státní automobilku Renault a tradičně dováženou značku Simca.

Na podzim 1968 dostaly všechny dvěstěčtyřky nový volant s pružným obložením hlavy a obou příček, navenek vozy modelového roku 1969 prozrazovala pryzová lišta na náraznících. V téže době se na obě nápravy sedanů začal montovat příčný stabilizátor, kombi toto řešení převzalo o rok později.

V roce 1969 se Peugeot 204 poprvé vyšvihl na pozici nejprodávanějšího automobilu na francouzském trhu a úspěšně ji obhájil i v letech 1970 a 1971.

Od září 1972 měly dvěstěčtyřky robustnější nárazníky, na jaře 1973 se pod kapotou kombi (a nově i dodávky) objevil větší diesel  $1357 \text{ cm}^3$  o výkonu 45 k (33 kW). Sedan se naftového čtyřválce dočkal až na podzim 1974 v době, kdy všechny vozy řady 204 dostaly novou masku z černého plastu.

▼ Titulní strana katalogu automobilů Peugeot 204 modelového roku 1975



▼ Odzadu se kupé 304 od svého předchůdce odlišovalo většími zadními světly



▼ Také kabriolet Peugeot 304 C dostal přídí tvarově blízkou většimu typu 504



Poslední významnější změnou byla montáž zážehového motoru 1127 cm<sup>3</sup> o výkonu 59 k (43 kW) od září 1975 do ukončení výroby typu 204 v červenci 1976. Podle tovární statistiky bylo celkem od jara 1965 do léta 1976 zhotoveno 1,6 milionu automobilů Peugeot 204, z toho přes milion sedanů a 485 tisíc kombi.

## S číslem 304

Během necelých dvou let (1967–69) se podařilo uskutečnit projekt D 18, jehož výsledkem byl Peugeot 304 představený v říjnu 1969 na pařížském autosalonu. Nový vůz převzal upravenou střední část typu 204 s rozvorem 2595 mm a zesílenou podlahou a také její zavěšení kol a architekturu poháněcího ústrojí. Nová příd s lichoběžníkovými světlometry připomínala větší typ 504, o 140 mm prodloužená záď končila svislou stěnou ozdobenou dvěma páry svisle orientovaných světel. Objem zavazadlového prostoru vzrostl na 445 l. celková délka sedanu 304 dosahovala 4140 mm.

Peugeot 304 měl vpředu napříč uložený čtyřválec OHC o objemu 1288 cm<sup>3</sup> a výkonu 65 k (48 kW), čtyřstupňová převodovka byla opět ve společné skříni pod motorem. Sedan s pohotovostní hmotností dosahoval největší rychlosti 150 km/h, vpředu měl kotoučové a vzadu bubnové brzdy s posilovačem a omezovačem brzdného tlaku na zadní nápravě.

V březnu 1970 byly kabriolety a kupé 204 C nahrazeny novými modely 304 C. Ty samozřejmě dostaly novou příd s lichoběžníkovými světlometry a motor 1288 cm<sup>3</sup>, záď karoserie obou verzí však zůstala zachována, jen se na ní objevila větší skupinová světla. V nově vybaveném interiéru se řadicí páka přestěhovala na podlahu.

Kombi Peugeot 304 Break, představené rok po sedanu, vypadalo ze zadu prakticky stejně, jako jeho sourozenec typu 204, lišilo se však novou čelní partí i větším zážehovým čtyřválcem 1288 cm<sup>3</sup>. Až do podzimu 1976 však nebylo k mání s dieselmem.

Všechny modely řady 304 měly novou palubní desku a komfortnější vybavený interiér – klientelu hledaly o patro výš. než dvěstěčtyřka. Novinkou jara 1972 byly kabriolet a kupé 304 S poháněné motorem 1288 cm<sup>3</sup> s dvojitým karburátorem a výkonom 75 k (55 kW). Oba už měly ve standardní výbavě otáčkomér a uháněly rychlosť až 160 km/h.

V září 1972 prošel úpravami sedan 304, dostal lehce zvýšenou zadní parti střechy a nová vodorovně orientovaná zadní světla.

▼ Sedan Peugeot 304 GL – poslední s chromovanými poklicemi kol (1977)



▲ Pětidveřové kombi  
Peugeot 304 Break GL  
modelového ročníku  
1977

Nabídku rozšířil čtyřdveřový Peugeot 304 S s motorem o výkonu 75 k (55 kW). V létě 1975 byla ukončena výroba krátkých modelů řady 304, kabrioletů vzniklo celkem 18 647, kupé 60 186 kusů.

## Poslední zvonění

V září 1976, po ukončení výroby dvěstěčtyřky, prošla nabídka vozů řady 304 četnými změnami. Sedany 304 dostaly zcela nový zážehový čtyřválec OHC o objemu 1290 cm<sup>3</sup> ve výkonných verzích 65 a 75 k (48 a 55 kW), zároveň se v ceníku objevil sedan 304 i kombi 304 Break s dieselmem 1357 cm<sup>3</sup> o výkonu 45 k (33 kW).

Nejlevnější kombi 304 GL Break dostalo pod kapotu menší zážehový čtyřválec 1127 cm<sup>3</sup> nadaný na 59 k (43 kW). Novinkou byla dvoumístná třídveřová dodávka 304 Fourgonnette nabízená s benzínovým motorem 1127 cm<sup>3</sup> a s dieselmem 1357 cm<sup>3</sup>.

V červenci 1979 opustily výrobní linku poslední z 849 tisíc sedanů 304, dále pokračovaly jen kombi GL a dodávky se zážehovým čtyřválcem 1290 cm<sup>3</sup>, nebo s dieselmem 1548 cm<sup>3</sup> o výkonu 47 k (35 kW) převzatým z nového typu Peugeot 305. Éra třistačtyřky skončila v květnu 1980, v závěrečném přehledu figurovalo 1 178 423 automobilů Peugeot 304, včetně 216 tisíc kombi a 34 tisíc dodávek. ◀

▼ V této podobě se sedan  
Peugeot 304 SL vyráběl  
v modelovém roce 1978

