

Nestranný a nezávislý měsíčník všech automobilistů a motocyklistů
orientovaný na historii motorismu

Motor Journal

číslo

1/2
leden 2010
POUZE KČ
100.00

Tradiční **MotorTechna Brno**
Jarní 24. 4. 2010
od 8 hodin na brněnském výstavišti



Hrst hřebíků se silnice
Kalendář akcí
Aukce
Velo Journal
Levně na prodej
Album



Elegán Peugeot 404
Hakar a jeho pán
Škoda Tudor ze Srí Lanky
Průkopníci motorismu na Českolipsku
Antonín Šváb



Pininfarina projekt A 19 z roku 1956 – návrh budoucího Peugeota 404



Sedmimístné kombi Peugeot 404 Familiale se třemi řadami sedadel

a Morris Oxford V uvedené na trh v letech 1957 a 1959. Jejich karoserie totiž – stejně jako Peugeot 404 – nesly Pininfarinův podpis. Vedení automobilky v Sochaux to nijak nevadilo, spíše naopak, a díky tvarové přibuznosti prozrazující rukopis italského mistra se „čtyřistačtyřka“ zařadila mezi evropskou smetánku střední třídy. Zevnějkem i koncepcí si získala sympatie konzervativnějších vrstev motoristů, jež nenadhla avantgardní „déeska“ s dvojitým šípem ve znaku a kteří dokázali ocenit jízdní vlastnosti a na tehdejší dobu nadprůměrný komfort klasický stavěného Peugeota 404. Mimochodem – už v roce 1958, kdy vyjely na silnice první předsériové vozy typu 404, se ve vývojovém středisku v Belchamp uskutečnily nárazové zkoušky, v nichž „čtyřistačtyřka“ obstála velice dobře. Další testy, mimo jiné i s převrácením vozidla na střechu, proběhly na jaře 1960 s prvními sériovými automobily typu 404.

Veřejnosti se Peugeot 404 představil v polovině května 1960 a zpočátku se prodával v jediném provedení s označením

Solidní elegán PEUGEOT 404

Letos na jaře oslaví padesátiny Peugeot 404, elegantní a solidně stavěný vůz klasické koncepce, jenž si vysloužil přezdívku „francouzský mercedes“. Stal se jedním ze symbolů země galského kohoutu 60. a 70. let a značka se lvem se díky němu vyhoupla na výsluní.

Nový automobil měl být větší, komfortnější a na první pohled modernější než Peugeot 403 vyráběný od roku 1955. Prototypová karoserie budoucího sedanu

404 vznikla ve studiu Pininfarina už v roce 1956 eoby projekt A 19 a nebylo náhodou, že její linie nápadně připomínaly vozy Lancia Flaminia, Austin Cambridge



Kabriolet 404 z roku 1962, tentokrát odzadu a s nataženou střechou



Kabriolet Peugeot 404 ročníku 1962 karosovaný firmou Pininfarina

Grand Tourisme, v jehož standardní výbavě nechyběl ani odsouvací díl střechy nad předním sedadlem. To bylo podle dobové módy průběžné a spolu s řadicí pákou umístěnou pod volantem umožňovalo převážet vpředu uprostřed třetího, obvykle dětského pasažéra. V šedesátých letech tak běžně vyrážely na výlet jedním vozem dvě tříčlenné rodiny – jedna na předním, druhá na zadním sedadle. Při rozvoru náprav 2650 mm byl Peugeot 404 dlouhý 4420 mm, široký 1620 mm, vysoký 1450 mm a vykazoval pohotovostní hmotnost 1070 kg. Pod samonosnou karoserii se skrýval na svoji dobu moderní podvozek – vpředu závěsy McPherson s vinutými pružinami, vzadu poháněná tuhá náprava ustavená panhardskou tyčí a odpérovaná vinutými pružinami. Sedan vybavený zážehovým čtyřválcem OHV o objemu 1618 cm³ a výkonu 72 k (53 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou dosahoval na patnáctipalcových kolech nejvyšší rychlosti přes 140 km/h



Peugeot 404 ročníku 1960 na reklamním snímku z francouzského venkova

a spotřeboval 8 až 10 litrů benzínu na 100 kilometrů. Palivová nádrž o objemu 55 litrů měla nalévací hrdlo vzadu uprostřed, skryté za tabulkou poznávací značky, jež se před tankováním musela sklopit spolu s držákem do vodorovné polohy. S obdobným řešením jsme se už dříve v tuzemsku setkali u sovětského Mosviče 407.

V březnu 1961 měl v Ženevě výstavní premiéru Peugeot 404 s motorem opatřeným vstřikováním paliva Kugelfischer,

díky němuž dával z nezměněného objemu výkon 86 k (63 kW). „Čtyřistačtyřka“ s ním uháněla rychlostí přes 150 km/h, zákazníci se ji však dočkali až na jaře 1962, po úspěšném doladění motoru. Mezitím byl uveden na trh Peugeot 404 Super Luxe s bohatou výbavou, jenž se dodával v kourově šedém metalizovaném laku a svoje postavení dával najevo i velkoplošnými ozdobnými poklicemi kol a chromovanými rámečky světlometů.



Peugeot 404 Diesel překonal v červnu 1965 na okruhu v Montlhéry řadu rekordů



Rekordní vůz s asymetricky umístěnou kabinkou řidiče odpočívá v muzeu v Sochaux



Nahoru vyklápěcí zadní stěna pětimístného kombi Peugeot 404 Break

Novinkou podzimu 1961 byl atraktivní 2+2místný kabriolet 404 s karoserií Pininfarina. Ten se stal jednou z hvězd pařížského autosalonu. Nedočkaví zájemci si však na něj museli počkat do jara 1962. V březnu 1962 debutovalo v Ženevě z kabrioletu odvozené čtyřmístné kupé 404. Kabriolet i kupé Peugeot 404 vyráběla karosárna Pininfarina a opět nebylo náhodou, že jejich linie silně připomínaly Fiat Sport 1500/1600S montovaný na sousední lince. Bylo to poprvé v historii značky se lvem, kdy se v její oficiální nabídce objevily karosářské

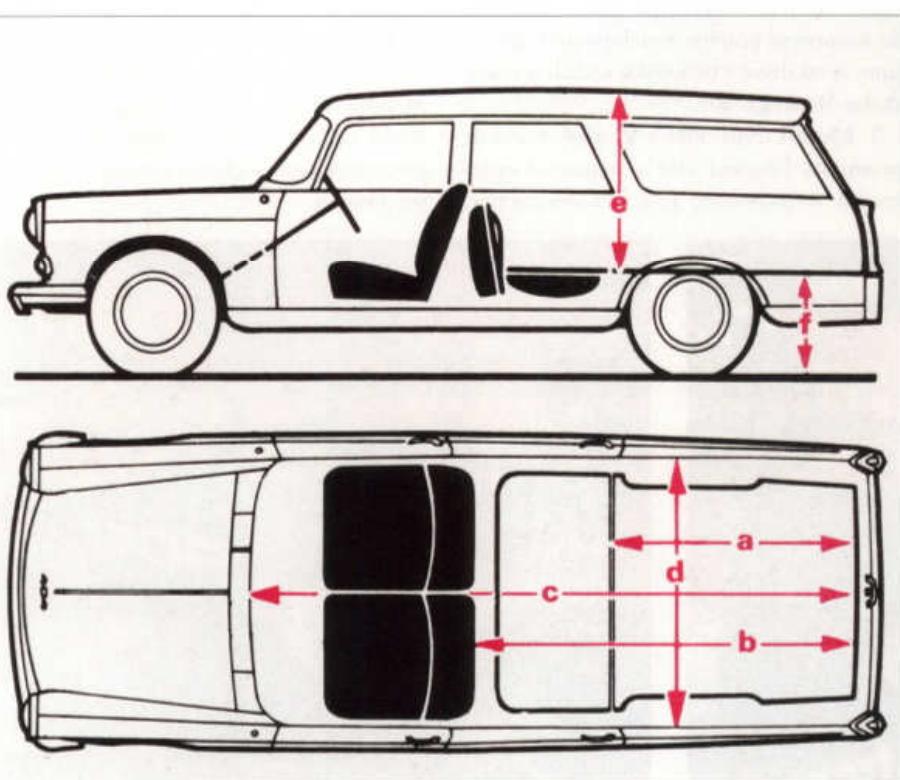
verze tak tvarově odlišné od základního typu. Kabriolet i kupé Peugeot 404 měly stejný rozvor jako sedan, oba dvoudveřové modely byly dlouhé 4490 mm a široké 1680 mm, lišily se jen výškou – ta měla u kabrioletu s nataženou střechou hodnotu 1430 mm, u kupé jen 1380 mm. Sportovně střížené vozy měly luxusní výbavu Super Luxe, zákazník si mohl vybrat mezi motorem s karburátorem a se vstřikováním paliva.

Prozradíme rovnou, že kupé a kabriolety řady 404 se vyráběly jen do jara 1968. V létě

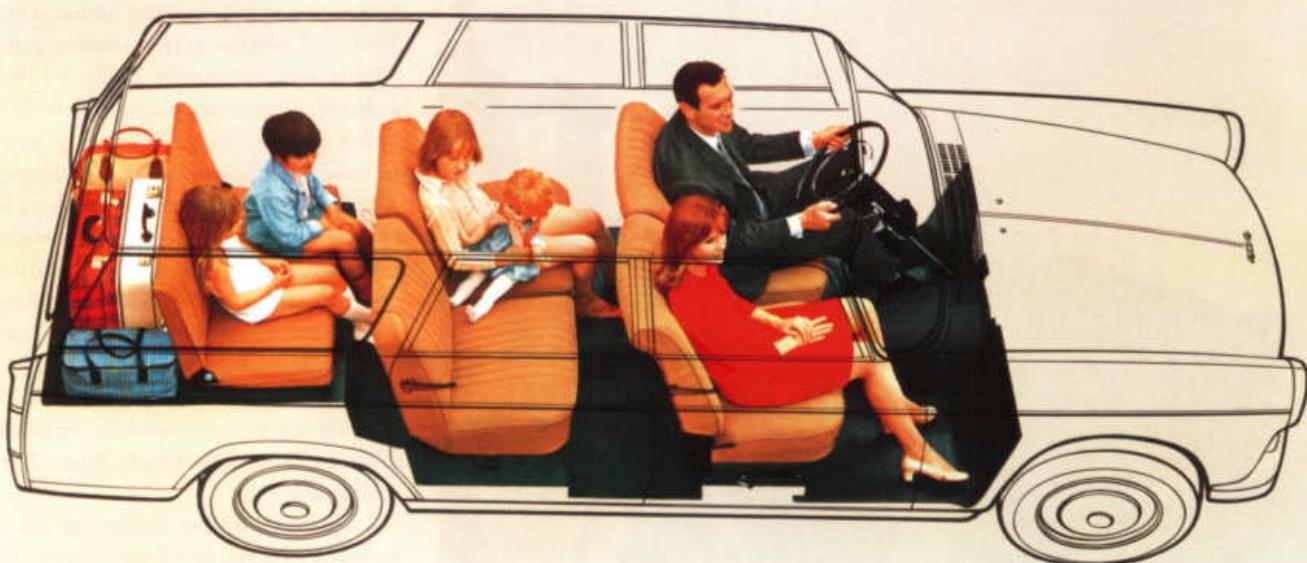
1963 zaznamenaly kosmetickou úpravu – původní kruhové přední blinkače nahradily malé bílo-oranžové obdélníkové svítily, jež plnily funkci směrovek i obrysových světel. Zároveň obě karosářské verze převzaly nové ozdobné kryty kol se šesti otvory po obvodu místo dřívějších, které v náznaku imitovaly drátová kola. Jedině výraznější tvarové změny se kabriolety a kupé dočkaly v září 1966, kdy dostaly novou masku s vestavným párem přídavných halogenových světlometů. Celkem vyjelo do světa přes 10 tisíc kabrioletů a necelých 7 tisíc kupé Peugeot 404, není proto divu, že dnes patří k vyhledávaným sběratelským kouskům.

V září 1962 nabídku rozšířila trojice pěti-dveřových kombi s označením 404 Familiale, 404 Break a 404 Commerciale. Tyto vozy měly rozvor náprav prodloužený o 190 mm na 2840 mm, dostaly rozměrnou a bohatě prosklenou zadní partii karoserie s nahoru vyklápěcími dveřmi v zadní stěně, byly dlouhé 4582 mm, široké 1625 mm, vysoké 1494 mm a jejich pohotovostní hmotnost se podle provedení pohybovala v rozmezí 1150 až 1250 kg. Model 404 Familiale, jenž se stejně jako model 404 Break mohl pochlubit ozdobnými lištami na bocích a prázích karoserie, měl tři řady sedadel za sebou, takže mohl přepravovat sedm až osm osob. Peugeot 404 Break měl jen dvě řady sedadel pro pět až šest cestujících a výbavu srovnatelnou se sedanem. Užitkově pojatý a skromněji vybavený model 404 Commerciale nabízel pět až šest míst na dvou řadách sedadel, přičemž sklopením zadní lavice v něm vznikl nákladní prostor 2,3 m³ (měřeno po strop). Zákazníci mohli tentokrát volit mezi zážehovým motorem 1618 cm³ a čtyřválcovým diesellem 1816 cm³ se skromným výkonem 55 k (40,5 kW), který se od jara 1963 montoval i do sedanů určených pro taxislužbu. Od září 1963 dostaly vozy řady 404 novou verzi zážehového čtyřválce 1618 cm³ s pětkrát uloženým klikovým hřidelem, ve stejné době se do sedanů v provedení taxi začal montovat nový diesel o objemu 1948 cm³ a výkonu 68 k (50 kW). Kombi 404 Familiale se výkonnějšího vznětového čtyřválce dočkalo až o rok později, model 404 Commerciale v únoru 1965.

Od září 1964 byl výkon standardního zážehového čtyřválce 1618 cm³ lehce zvýšen na 76 k (56 kW), špičkový sedan 404 Super Luxe, kabriolet a kupé dostaly novou verzi motoru se vstřikováním paliva s výkonem vyladěným na 96 k (70,5 kW), byť podle benevolentnější normy SAE. Tyto automobily dokázaly flirtovat s rychlosí 170 km/h, a tak si zasloužily nový rychloměr se stupnicí cejchovanou do 190 km/h. Novinkou podzimu 1964 bylo i bohatě



Vnitřní rozměry užitkového kombi Peugeot 404 Commerciale: a - 1300 mm, b - 2136 mm, c - 2930 mm, d - 1410 mm, e - 904 mm, f - 500 mm



Průhled vozem Peugeot 404 Familielie se třemi řadami sedadel

vybavené pětimístné kombi 404 Break SL se sklopným zadním sedadlem. Navenek se od modelu 404 Familielie odlišovalo chromovanými rámečky světlometů a většími poklicemi kol. Od podzimu 1965 si evropskí zákazníci mohli objednat Peugeot 404 Super Luxe s třístupňovou samočinnou převodovkou ZF německé provenience, jež se už od roku 1962 montovala do vozů určených pro americký trh. Automobily řady 404 exportované v letech 1962 až 1969 do USA měly přední kotoučové brzdy, kterých se většina ostatních „čtyřistačtyřek“ dočkala až v letech 1967–68. Zajímavostí je, že vozy Peugeot 404 dodávané do USA se samočinnou převodovkou byly zároveň vybaveny tempomatem Governor.

Vozy Peugeot 404 v šedesátých letech úspěšně bojovaly o vavřiny v automobilových



Palubní deska kombi Peugeot 404 Break Super Luxe ročníku 1968

soutěžích, zejména v nejtěžších afrických kláních. Už v roce 1963 získala „čtyřistačtyřka“ absolutní prvenství v East African

Safari Rally, tři další vítězství Peugeotu 404 v této legendární soutěži následovala v letech 1966 až 1968. Na jaře 1965 vznikl na bázi kabrioletu rekordní speciál 404 Diesel s asymetricky řešenou horní partí karoserie – malá prosklená kabinka byla jen vlevo, nad řidičem. Počátkem června 1965 zorganizoval Peugeot na autodromu Linas-Montlhéry, dvě desítky kilometrů jižně od Paříže, dvě série rekordních jízd. Nejprve byl vůz vybaven dieselmem o objemu 2163 cm³, s nímž překonal osmnáct mezinárodních rekordů, o pár dní později s novým dieselmem 1948 cm³ dokázal kroužit 72 hodin průměrnou rychlosť 161 km/h a absolvoval tak přes 11 tisíc kilometrů. Výsledkem byly tři nově ustavené rekordy a devatenáct překonaných. Hlavním cílem byla ovšem propagace vznětových motorů a praktická ukázka toho, že se diesel dokáže vypnout i ke sportovním výkonům.

Do modelového roku 1966 vstoupily vozy Peugeot 404 s novými dvoubarevnými předními světlunami pod hlavními světlometry



Až tunu nákladu uvezl valníček Peugeot 404 Camionnette (1967)



Luxusní pětimístné kombi Peugeot 404 Break Super Luxe ročníku 1965

– bílá horní partie sloužila jako obrysové světlo, pod ní byl oranžový blikáč. Od září 1966 byl výkon standardního motoru s karburátorem zvýšen na 80 k (59 kW) a dražší provedení Peugeotu 404 dostaly novou palubní desku se třemi kruhovými přístroji v nezbytné „kapličce“. Objem palivové nádrže sedanu vzrostl z 50 na 55 litrů, což souviselo s přemístěním náhradního kola z vnitřku zavazadlového prostoru dolů pod podlahu. Rezerva tak byla přístupná zvenčí a v případě defektu pneumatiky nebylo třeba vykládat zavazadla. V oficiální nabídce automobilky se v té době objevily sanitní automobily upravované z kombi Peugeot 404 karosárnou Carrier v Alencetu.

V sezóně 1967 byl uveden na trh užitkový vůz Peugeot 404 Camionnette s přídí „čtyřistačtyřkou“, rozvorem prodlouženým na 2900 mm a kovovou korbu, na kterou bylo možné naložit až 1000 kg nákladu. V kabíně mohly cestovat dvě až tři osoby, valniček byl dlouhý 4580 mm, široký 1720 mm a s nataženou plachtou vysoký 2120 mm. Jeho pohotovostní hmotnost se podle provedení pohybovala od 1210 do 1275 kg. Karoserie této vozů nevznikaly v mateřské továrně, ale v karosárně Chausson v Gennevilliers na severozápadním předměstí Paříže. Pod kapotou mohl mít valniček zážehový čtyřválec 1618 cm³ nebo diesel 1948 cm³. Od podzimu 1967 Peugeot coby nejlevnější verzi „čtyřistačtyřky“ nabízel sedan s označením 404-8 Confort se zjednodušenou výbavou, menším zadním nárazníkem nezabíhajícím až k výrezům zadních blatníků a úsporným zážehovým čtyřválcem 1468 cm³ o výkonu 66 k (48,5 kW). Sedany v tomto provedení automobilka dodávala už od roku 1964 četnictvu, armádě a státním úřadům a nyní si vůz spadající do nižší daňové třídy mohli



Palubní deska a nový volant sedanu Peugeot 404 Grand Tourisme (1968)



Peugeot 404 Super Luxe zmizel ze scény v létě 1968, s náběhem výroby typu 504



Kabriolet Peugeot 404 ročníku 1967 s přídavnými světlomety v masce



Také elegantní kupé Peugeot 404 oblékala turinská karosárna Pininfarina

pořídit i soukromníci. Poněkud paradoxně tato nepříliš rychlá „čtyřistačtyřka“ jako první evropská verze dostala přední kotoučové brzdy. Velký zajem o tento vůz však nebyl, a tak v ceniku figuroval model 404-8 jen do konce roku 1969.

V září 1968 měl premiéru větší a ještě komfortnější Peugeot 504 s nezávislým zavěšením zadních kol, který vzápětí získal evropský titul Vůz roku. „Čtyřistačtyřka“ už neplnila úlohu vlajkové lodi značky, ale nadále představovala solidní nabídku a její kariéra pokračovala. Paleta modelů se ovšem postupně zužovala: kabriolety a kupé zmizely z ceniku už v sezóně 1968, v prosinci 1974 byla ukončena výroba posledních verzí kombi. V létě 1975 zmizely osobní vozy Peugeot 404 z nabídky pro Evropu, valněček byl na evropských trzích k mání ještě další tři roky. Do jara 1978 vyráběli v Sochaux také pro jihoafrický trh sedan 404 AF vybavený zážehovým čtyřválcem 1796 cm³ z typu 504 se sníženým stupněm komprese a výkonem 57 k (42 kW). Do roku 1980 pokračovala



Poslední podoba evropského sedanu Peugeot 404 modelového roku 1975

produkce sedanů Peugeot 404 v Argentině zahájená už v roce 1962, užitkové vozy řady 404 se nadále vyráběly a montovaly v Africe. Úplně poslední užitkové vozy Peugeot 404 byly v Nigérii smontovány v roce 1988 a podle

údajů mateřské automobilky se tak završila celosvětová produkce 2 885 374 automobilů typu 404.

Text: Jan Tuček

Foto: autor a Peugeot



Menší zadní nárazníky prozrazují ekonomický Peugeot 404-8 Confort (1968)