

## Historie do roku 1945

Do poválečného období Peugeot vstoupil třilitrovým čtyřválcem předválečné konstrukce, už během roku 1919 však uvedl na trh i dva automobily s jedenapůllitrovými motory. Zatímco Peugeot 163 navazoval na tradiční konstrukce značky se lvem, jeho sourozenec s typovým označením 159 se vyznačoval modernějším řešením podvozku (vzadu čtvrteliptická pera) i motoru a nezapřel, že na jeho konstrukci opět spolupracoval molsheimský kouzelník [Ettore Bugatti](#). Koncem roku 1919 byl představen lidový [typ 161](#), třímetrový cyclecar jménem Quadrilette se čtyřválcovým motorem 667 cm<sup>3</sup> a dvoumístnou člunovitou karoserií ve dvou provedeních. První mělo sedadla v tandemu za sebou, ve druhém (nabízeném od roku 1920) byla sedadla vedle sebe, ale navzájem lehce posunuta v podélném směru, aby se řidič a spolujezdec nepřetlačovali rameny. Do roku 1922 se prodalo přes 3500 těchto laciných vozů, pak převzal štafetu inovovaný typ 172 s motorem 720 cm<sup>3</sup> o výkonu 14 koní, jehož výroba byla v roce 1924 převedena z Beaulieu do Sochaux. V různých provedeních s otevřenými i uzavřenými karoseriemi se automobily řady 172 vyráběly až do konce dvacátých let a celkem jich vzniklo přes 80 tisíc (včetně sportovních, ale i užitkových verzí).

Soubežně s "lidovkami" řady 161 a 172 se ovšem pod značkou Peugeot vyráběly i "dospělé" automobily, včetně velkých luxusních vozů. Prvním osobním automobilem vyráběným od roku 1921 v Sochaux byl mohutný cestovní vůz typu 156 se šestiválcem 5,9 l, jehož produkce nepřekročila dvouseťkusovou hranici. Větší úspěch měl solidní čtyřválec typu 174 s motorem o objemu 3,8 l, a jeho menší dvouapůllitrový sourozenec typu 176, kterých se dohromady prodaly tři tisíce. Posledním vozem této řady byl dvoulitrový šestiválec typu 183, který debutoval v Paříži na podzim 1927 a pomáhal značce překonat období hospodářské krize.

Novou etapu v historii automobilky Peugeot zahájil na podzim 1929 kompaktní, ale zcela dospělý typ 201, první vůz s novým číselným označením s nulou uprostřed, jemuž Peugeot zůstal věrný dodnes. Jen 3,7 m dlouhý Peugeot 201 poháněl čtyřválec 1122 cm<sup>3</sup> o výkonu 17 kW, jenž mu spolu s třístupňovou převodovkou umožňoval jezdit rychlostí až 80 km/h. Vedle čtyřdveřového sedanu existovalo i [dvoumístné kupé](#), roadster, polokabriolet a čtyřdveřový kabriolet, takže si snad každý zákazník mohl vybrat podle svého gusta. Úspěch typu 201 umožnil automobilce Peugeot dosáhnout v roce 1930 rekordní produkce přes 43 tisíc vozů, tedy více než zdvojnásobit produkci ve srovnání s rokem 1925.

V září 1931 dostal inovovaný Peugeot 201 C jako první vůz své značky nezávislé zavěšení předních kol, průběžně byly modernizovány i karoserie. Od podzimu 1934 se vyráběl Peugeot 201 D s nově tvarovanou dvoudveřovou karoserií s výrazně zaoblenou zádí a motorem převrtaným na 1307 cm<sup>3</sup>. V létě 1936 se typ 201 M dočkal montáže jedenapůllitrového čtyřváce o výkonu 26 kW, díky němuž mohl flirtovat s rychlostí 100 km/h. Celkem bylo v letech 1929 až 1937 vyrobeno přes 142 tisíc vozů Peugeot 201, včetně lehkých užitkových verzí.

Už od jara 1932 se vyráběl i větší Peugeot 301 s motorem 1465 cm<sup>3</sup> o výkonu 26 kW. Vedle čtyřmístných vozů řady 301 s délkou mezi 4,1 a 4,3 m se vyráběly i sportovní modely a také šestimístné vozy 301 M s prodlouženým rozvorem a celkovou délkou přes 4,5 m, které se od svých menších sourozenců odlišovaly tuhým předním nápravou. Do ukončení výroby v září 1936 vyjelo ze Sochaux přes 70 tisíc vozů Peugeot 301, z toho 30 tisíc v modernizované podobě 301 D vyráběné od podzimu 1934.

Počátkem května 1934 byl představen největší vůz "jedničkové" generace, Peugeot 601 se šestiválcovým motorem 2148 cm<sup>3</sup> o výkonu 44 kW. Existoval ve dvou provedeních se standardním (2,99 m) a prodlouženým (3,2 m) rozvorem, přičemž na delším podvozku s označením 601 L se vyráběly nejen prostorné šestimístné vozy, ale i sportovně střížené automobily s dvoudveřovými karoseriemi často až pětimetrové délky. Peugeot 601 se vyráběl jen do léta 1935, celkem vznikly necelé čtyři tisíce těchto poměrně drahých vozů.

V říjnu 1934 vyplnil mezeru mezi typy 301 a 601 s nimi blízké příbuzný vůz střední třídy, [Peugeot 401](#) se čtyřválcovým motorem 1720 cm<sup>3</sup> o výkonu 30 kW. Vůz solidní konstrukce s nezávislým zavěšením předních kol byl opět k mání se dvěma různými hodnotami rozvoru (2,81 a 3,15 m), čtyřmístný čtyřdveřový sedan byl dlouhý 4,5 m, delší šestimístný model, který se vyráběl i jako taxík, měřil do délky 4,7 m. Zákazník si ovšem mohl vybrat i dvoudveřové kupé, kabriolet, případně roadster - nouze nebyla ani o speciálně karosované vozy. Za jediný rok - od září 1934 do srpna 1935 - se prodalo 13,5 tisíce automobilů Peugeot 401 (včetně 1800 taxíků), tedy jen o málo méně, než levnějších vozů řady 301 D. V polovině třicátých let se tak automobilka Peugeot jasně profilovala jako výrobce spolehlivých a komfortních vozů střední třídy.

Tento trend potvrdily nové vozy "dvojkové" generace, z nichž první - prostorný 4,85 m dlouhý sedan

Peugeot 402 s dvoulitrovým motorem - debutoval v září 1935. Vyznačoval se především zcela novými aerodynamickými tvary karoserie s typickou zaoblenou maskou ukrývající světlomety, zdokonaleným podvozkem a novým motorem OHV o objemu 1991 cm<sup>3</sup> a výkonu 40 kW (od podzimu 1937 zvýšený na 43 kW). Postupně se Peugeot 402 objevil v řadě karosářských provedení, včetně prodloužených verzí s rozvorem 3,3 m a celkovou pětimetrovou délkou, ale také jako kabriolet, kupé a prostorné taxi. Zvláštní zmínku si zaslouží Peugeot 402 L Eclipse, dvoudveřový pětimístný kabriolet opatřený pevnou střeou, jež se odklápěla do prostoru za zadními sedadly.

V září 1936 dostal Peugeot 402 podobně tvarovaného menšího sourozence s typovým označením 302, celkovou délkou 4,5 m a čtyřválcem 1758 cm<sup>3</sup> o výkonu 32 kW. Konstrukce podvozku byla prakticky shodná se "čtyřístadvojkou", výběr karoserií typu 302 se však omezil jen na čtyřdveřový sedan a dvoudveřový kabriolet. Od léta 1937 vznikl kombinací podvozku 302 a dvoulitrového motoru hbitý Peugeot 402 Legere, přičemž vedle sedanu existovalo i kupé a dvoudveřový polokabriolet. Počátkem roku 1938 nabídku doplnil nejmenší vůz nové generace, čtyřmetrový Peugeot 202 s motorem 1133 cm<sup>3</sup> o výkonu 22 kW. V dubnu 1938 byla ukončena výroba typu 302 (celkem vzniklo asi 25 tisíc vozů), v létě téhož roku dostal inovovaný Peugeot 402 B větší motor 2142 cm<sup>3</sup> o výkonu 46 kW. Ve stejné době se objevily nové "lehké" modely Peugeot 402 B Legere, jejichž karoserie byly odvozeny z menšího typu 202. Tyto automobily - stejně jako některé standardní "čtyřístadvojký" - mohly být za příplatek vybaveny polosamočinnou převodovkou Cotal s elektromagnetickým ovládním. Jen ve stádiu prototypu (do deseti kusů) zůstal osmiválcový typ 802 s motorem V8 o objemu 3,7 l, stejně jako důsledně aerodynamicky tvarované vozy, které navrhoval inženýr Andreau. Výroba Peugeotu 402 pokračovala až do konce roku 1941 a překročila 75 tisíc vozů, souběžně vyráběný Peugeot 202 se znovu objevil na scéně v prvních poválečných letech.

Během druhé světové války vzniklo mimo jiné (na jaře 1941) malé dvoumístné vozidlo VLV (zkratka francouzského výrazu "lehký městský vozík") na elektrický pohon. Jen 2,67 m dlouhý vozík s člunovitou karoserií měl elektromotor v zádi a velmi úzký rozchod zadních kol, takže na první pohled vypadal jako tříkolka. Denně mohl ujet 70 až 80 km rychlostí 30 km/h, celkem do února 1945 vznikly necelé čtyři stovky elektromobilů VLV. Peugeot ovšem také ve válečných letech 1941 až 1945 vyrobil přes 15 tisíc lehkých nákladních vozů DMA s trambusovou budkou a motorem z typu 402, mnohdy v úpravě na dřevoplyn.