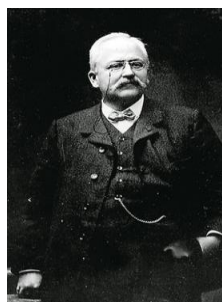


ARMAND



LE BULLETIN D'AMICALE PEUGEOT VETERANEN CLUB SUISSE

OKTOBER / OCTOBRE 2013

Armand?!

Von Herbert Kägi

Woher und wieso Armand? Wer oder was steckt dahinter?

Für die meisten Leserinnen und Leser dieses Bulletins ist dies zwar Repetitionsstoff. Aber es schadet wohl auch nichts, wenn wir die Erinnerung gemeinsam wieder einmal auffrischen.

Armand Peugeot (26. März 1849 – 02. Januar 1915)

Ist – auf einen kurzen Nenner gebracht - derjenige Spross aus der Familie, welcher Peugeot als Hersteller von Automobilen etablierte. Seine Vorfahren liessen sich schon weit früher in der Gegend des französischen Juras nachweisen und hatten ab 1776 in Armand Peugeots Geburtsort Hérimoncourt eine Wassermühle und danach ab 1810 eine Eisengiesserei betrieben, welche die Grundlage für die späteren metallverarbeitenden Betriebe bildete.

Bei seinem Studium in England lernte Armand Peugeot das Fahrrad kennen und erkannte gleich dessen Nutzen und technischen Fortschritt. Somit begann er zunächst mit der Produktion dieses Transportmittels in seiner Heimat. Er entwickelte es weiter und machte es auf dem europäischen Kontinent bekannt. Gemeinsam mit seinem Bruder Eugène Peugeot stellte er das Veloziped ab 1882 in der familieneigenen Werkstatt her. Bereits 1889 produzierte er davon 19'000 Stück. Mit der Präsentation auf der Weltausstellung in Paris im selben Jahr stieg die Nachfrage so stark, dass er ein weiteres Geschäft in Paris eröffnete.

Der sich abzeichnende grosse Erfolg dieser Geschäftsaktivitäten auf dem Sektor Mobilität lieferte Armand Peugeot die Ausgangslage für die Umsetzung seiner Automobil-Pläne.

Das aus den Erfahrungen im Fahrradbau entwickelte und mit einer Serpölet-Dampfmaschine bestückte Dreirad von 1889 bildete einen ersten Schritt in dieser Richtung. Armand Peugeot erkannte schnell, dass der Dampftrieb der angestrebten Verbreitung entgegen stand. Er liess diesen, wie auch die Dreirad-Bauart, als Übergangslösung schnell wieder fahren und entschied sich für sein erstes Vierrad-Vehikel 1890 nach Kontakten mit Panhard & Levassor zum Einbau eines Daimler-Benzinmotors. In den folgenden Verhandlungen einigte man sich bald auf die Herstellung solcher Motoren in Lizenz. Damit war der Durchbruch vorerst geschafft. Allein, Armand Peugeot war mit diesem Lizenz-Arrangement noch nicht zufrieden; in seinem Kopf und auf dem Reissbrett reiften bereits Pläne für technische Verbesserungen an diesen Maschinen. Es sollte nicht mehr lange dauern, bis Armand Peugeot seine Automobile in Kleinserie und mit im Haus selbst konstruierten und gebauten neuen Motoren produzierte. Diese Motoren waren bald bekannt für ihre Zuverlässigkeit und fortschrittliche Bauart. Bereits vor dem ersten Weltkrieg machte sich Peugeot mit Rennsiegen und Geschwindigkeitsrekorden einen Namen. Aufgestellt wurden sie 1913 mit einem Rennwagen, der vom damals berühmten Fahrer Jules Goux gelenkt wurde, und dessen Motor bereits über vier Ventile pro Zylinder verfügte. Für den normalen Alltagsgebrauch stellte Peugeot in jener Zeit schon Autos her, deren Motoren teilweise ebenfalls nach diesem Prinzip arbeiteten.

Die weitere Markengeschichte von Peugeot wurde dann leider von Armand Peugeots Tod im Kriegsjahr 1915 überschattet.

Wie dieser Darstellung zu entnehmen ist, war Armand Peugeot die treibende Kraft hinter dem frühen Automobilbau der Marke Peugeot. Es ist deshalb sehr wohl angebracht, dass wir als Freunde älterer und seltener Peugeot-Fahrzeuge unsere Clubzeitschrift zu seinen Ehren freundschaftlich **ARMAND** nennen.

Der „Zwar – aber-Typ“

Von Herbert Kägi

Langsam kommt die Generation 05 von Peugeot in das für Oldtimer-Liebhaber interessante Alter. Angesprochen sind die Typen 205, 305, 405 und vor allem auch der von mir gefahrene 505.

Genau gesagt, sind vom 505er die früheren Exemplare der ersten Serie (1979 bis 1985) bereits drin, die späteren und diejenigen der zweiten Serie (ab 1986) haben es noch nicht ganz erreicht, stecken also noch im Youngtimer-Stadium.

Natürlich gilt dies *zwar* streng genommen auch für meinen 505 Familiare GRi mit der Erstzulassung im Februar 1989 (siehe Bild).



Aber obwohl er das Alter für einen „echten“ Oldtimer noch nicht hat, ist der Wagen, so wie er da steht, doch schon eine Top-Rarität! *Zwar* steht der Peugeot 505 bis heute im Schatten seines überaus erfolgreichen und charaktervollen Vorgängers 504, *aber* vor allem aus technischer Sicht ist dies nur bedingt gerechtfertigt. Es mochte daran liegen, dass seine bis ins Detail elegante Karosserie für den breiten Publikumsgeschmack allzu schlicht gezeichnet war, jedoch fand das Modell dennoch eine stattliche Anzahl Liebhaber; diejenigen nämlich, welche dieses vornehm Schlichte, gepaart mit einer hochwertigen Substanz, zu schätzen wussten.

Ein deutscher Journalist – ja, genau, einer von denen, die sonst an einem französischen Auto keinen guten Faden lassen! – hat in einer starken Stunde Folgendes darüber geschrieben und damit den Nagel voll auf den Kopf getroffen: „Kein Geringerer als Pininfarina schuf den betörend filigran gezeichneten Peugeot 505 Familiare. Nie zuvor und nie wieder nach ihm durfte ein profaner Kombi so anmutig aussehen. Ausgewogene Überhänge, kraftvoll ausgestellte Radhäuser, angeführt vom entschlossenen Peugeot-Blick der 70er und 80er Jahre.“

So liefen mit den Jahren immerhin 1'116'868 Limousinen und insgesamt 234'386 Breaks von den Produktionsbändern, überwiegend im französischen Sochaux. Von diesen dürften wohl knapp ein Drittel Familiales gewesen sein; das Gros der Überlebenden dieser Fahrzeuggattung, welche bis heute kein direktes Nachfolgemodell erhalten hat, verkehrt heute unter widrigen Umständen – und meist auch in erbärmlichem Zustand – auf dem afrikanischen Kontinent, schwerpunktmässig im Land Senegal als sogenannte „Sept-places“, da sie neben dem Fahrer ja für sieben Passagiere Platz bieten.

Das abgebildete Fahrzeug ist auch hier in der Schweiz für 8 Personen zugelassen. Das Besondere daran ist jedoch, dass sich dieser 505 Familiare in einem unverbrauchten, einem Neuwagen nicht unähnlichen Zustand präsentiert. Nichts deutet im Inneren darauf hin, dass damit irgendwelche schmutzigen oder sonst den Verschleiss fördernden Gegenstände transportiert worden wären, obwohl der einzige Vorbesitzer von Beruf Ofenbauer war. Die handwerklichen Transporte seien bei ihm ausschliesslich mit einem unter Wechselnummer laufenden Kleinlaster erledigt worden, wusste der Händler, bei dem ich das spezielle Angebot im Internet ausfindig machte; der Peugeot indessen habe ausschliesslich familiären Transportaufgaben gedient – und das anscheinend nicht einmal sehr häufig. Dem original vorliegenden Wartungsheft lässt sich nämlich entnehmen, dass dieser Peugeot 505 Familiare beim Vorbesitzer pro Jahr zwischen fünf- und achthundert Kilometer bewegt wurde und dann jeweils wieder einen Service beim Markenvertreter bekam! Wo findet man schon sowas? Auf diese Art waren in gut zwanzig Jahren gerade mal 15'526 Kilometer zusammen gekommen.

Als ich den Wagen mit diesem Kilometerstand übernahm, rollte er noch auf den tadellos profilierten Michelin-Erstausstattungsreifen aus dem Jahr 1988; bei trockenen Verhältnissen ging das *zwar* noch ganz gut, *aber* ich hielt es wegen Sicherheitsbedenken doch für nötig, diese Reifen raschmöglichst gegen neue zu tauschen – selbstverständlich ebenfalls Michelin in der Originalgrösse 195/70-14.



Fortsetzung auf Seite 3

Fortsetzung von Seite 2

Die Fahrtüchtigkeit des Peugeot 505 Familiare GRi lässt – wenig überraschend – keine Wünsche offen. Nimmt man auf dem bequemen, mit grauem Velours bezogenen Fahrersitz Platz und dreht am Zündschlüssel, erwacht der 2164 cm³-Einspritzer auch nach längerer Ruhezeit in der Tiefgarage sofort zum Leben und fällt in einen stabilen und harmonischen Leerlauf. Sein Klang ist ganz so, wie man es von einem Peugeot-Vierzylinder der 80er-Jahre erwartet. Die bei neuzeitlichen Autos meist mit drei Grossbuchstaben gekennzeichneten Elektronikkomponenten wie ABS, ESP und dergleichen glänzen an meinem 505 Familiare vollständig durch Abwesenheit. Hier hat der Fahrer noch ganz allein das Sagen, und das ist mir sympathisch! Beim Öffnen und Verschiessen der

Türen ist Handarbeit angesagt; eine Zentralverriegelung gibt es nämlich nicht, und auch die Fenster werden noch per Handkurbel bedient. Selbstverständlich ist bei diesem nicht zu sehr auf Luxus getrimmten Pragmatiker mit der GR-Ausstattung auch das Thema Klimaanlage noch in weiter Ferne, obwohl es bereits höher ausgestattete 505er-Limousinen mit einer solchen gab. Heizung und Lüftung funktionieren konventionell; die Luftstromführung lässt sich indessen komfortabel per Drucktasten steuern. Diese überdurchschnittlich aufwendige Auslegung lässt übrigens erkennen, wie Peugeot den 505er verstanden haben wollte: als durchaus oberklassiges Fahrzeug nämlich. Er war ja schliesslich auch nach dem Wegfall des nur wenige Jahre hergestellten „staatstragenden“ Typs 604 lange Zeit die oberste Baureihe des Hauses.

Peugeot aktuell

Von Herbert Kägi

Mit einem sensationellen, aber für uns Peugeot-Freunde nicht völlig unerwarteten neuen Rekord hat am 30. Juni die diesjährige Austragung des berühmtesten Bergrennens auf den Pikes Peak in den USA geendet.



Der bekannte und talentierte Rallye-Crack Sébastien Loeb, sonst meist auf Citroën unterwegs, ist für einmal auf ein Fahrzeug der Schwestermarke Peugeot umgestiegen – und er wusste dabei wohl von Anfang an, was er tat.

Dass das ganze Rennprojekt relativ spontan entstanden ist und samt dem genialen und obendrein attraktiv gestylten Peugeot 208 T16 in einem Zeitraum von nur gerade 7 Monaten mit „Resten“ aus dem 2012 aufgegebenen Le Mans-Programm entwickelt wurde, zeigt wieder einmal, was für Köpfer bei Peugeot am Werk sind. Erste Tests verliefen auf Anhieb in Sachen Schnelligkeit und Zuverlässigkeit derart gelungen, dass der Entscheid für den Spitzenfahrer Loeb offensichtlich nicht allzu schwierig war. Das Endergebnis kann sich sehen lassen: Mit 8 Minuten und 13,878 Sekunden wurde der Vorjahresrekord von 9:46,164 geradezu pulverisiert. Man bedenke dabei, dass die mit 156 Kurven garnierte Strecke knapp 20 Kilometer misst, der Start auf 2862 und das Ziel auf 4301 Metern Meereshöhe liegt. Zwar sind auch die Mitbewerber dieses Jahr schneller als im Vorjahr gefahren,

aber auch die besten Verfolger blieben mehr oder weniger deutlich über der 9-Minuten-Marke. So ein Abstand auf einer derartigen Strecke, das sind Welten! Es ist wahrscheinlich, dass das Duo Loeb und Peugeot damit ein Kapitel Geschichte geschrieben hat, das eine Anzahl Jahre Bestand haben wird.

Mit in dasselbe positive Bild passen die anrollenden neuen Modelle für die Strasse:

Der 208 hat bereits erfolgreich im Markt Fuss gefasst, und der neue 2008 ist im Besten daran, es ihm gleich zu tun. Am Start steht auch der völlig neu konstruierte Typ 308 bereit, mit seiner von Grund auf neuen, dynamischen Struktur die in früheren Jahren etwas vernachlässigten Märkte aufzumischen.

Die Voraussetzungen, dass diese Spitzenprodukte weltweit bestehen können, sind gut; jetzt müssen die Märkte nur nicht kampflös den Konkurrenten überlassen werden.

Weniger gerne hört man Schlagzeilen, die Mitglieder der Familie Peugeot seien angesichts der angehäuften Verluste uneins und wollten die Autosparte des Konzerns an einen Mitbewerber abtossen. Am Horizont erscheint das Schreckgespenst von einer Veräusserung an GM. Das wären wahrhaft grauenvolle Aussichten, weiss man doch, dass diese Amerikaner wenig Fingerspitzengefühl für den Umgang mit europäischen Traditionsmarken haben und in jüngerer Vergangenheit jede von ihnen, die in ihre Fänge geriet, an die Wand gefahren haben. Es sei dabei an Namen wie Vauxhall, Opel und Saab erinnert. Selbst was mit einer „eigenen“ Kernmarke wie Chevrolet (Stichwort Koreanisierung) geschieht, ist aus meiner Sicht, gelinde gesagt, eine Katastrophe.

Schon besser passt da die in der neusten Peugeot News abgedruckte Willensäusserung von Peugeot, am Anspruch zum Bau von qualitativ hochwertigen, innovativen und herausragenden Autos festzuhalten.

Wir als traditionsbewusste Kenner und Liebhaber der ältesten heute noch bestehenden Automarke mit dem Löwen sind in dieser Situation berufen, die Peugeot-Fahne weiterhin stolz hoch zu halten, nach dem Motto

Amicale Peugeot – jetzt erst recht!



Thomas
Vögeli

Frühjahrsausfahrt 2013 im Thurgau

Von Thomas Vögeli

Am 9. Juni 2013 trafen sich über 60 Mitglieder mit gegen 40 Peugeots bei der Kartause Ittingen in der Nähe von Frauenfeld, einem historisch bedeutsamen Gebäudekomplex inmitten einer idyllischen Landschaft.

Von dort aus fuhren wir im Konvoi Richtung Norden an den Bodensee, genauer gesagt an den Untersee. Zuerst führte der Weg durch Wiesen und Dörfer, dann fiel die Strasse ab und nach einer kurzen Strecke durch den Wald fanden wir uns auf der Seestrasse. Auf dieser ging die Fahrt ostwärts weiter, durch typische Dörfer direkt am See und entlang von Schlössern wie Arenenberg, Eugensberg und Glarisegg. Kreuzlingen wäre nach dem Streckenplan grossräumig umfahren worden, doch wählten einige Mitglieder, wohl vom knurrenden Magen geplagt, die direkte Route. Am Sonntagvormittag war das zum Glück kein Problem. Die Umfahrung führte wieder bergwärts und anschliessend durch das Gebiet der Bommer Weiher und nahe an der Residenz des Formel 1-Fahrsers Sebastian Vettel vorbei. Schliesslich fanden alle den Weg zum Parkhotel Inseli, wo wir zum Mittagessen erwartet wurden und die Hotelangestellten den Parkplatz reserviert hatten.

Anschliessend fuhren wir weiter nach Arbon, wo wir direkt vor dem Saurer-Museum an der Seepromenade parkieren konnten. Drei ehemalige Mitarbeiter von Saurer, die heute als Kuratoren des Museums tätig sind, zeigten und erklärten uns während zwei Stunden die Produkte und die Geschichte dieses Industriebörsers. Saurer steht ja heute noch für Lastwagen und Textilmaschinen, aber wer wusste, dass auch Personenwagen und Gewehre produziert wurden? Erstaunlich, wie lange die Lastwagen jeweils im harten Einsatz standen, bis ein verständnisvoller Firmeninhaber den Entschluss fasste, das Fahrzeug als Veteran weiter zu betreiben oder dem Museum zu überlassen.

In früheren Jahren wurden Saurer-Lastwagen in alle Welt exportiert, und im Museum stand auch ein Modell, das nach rund 100 Jahren von Südamerika wieder zurück in die Schweiz geholt wurde und hier auf eine Restauration wartet. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde Saurer von der ausländischen Konkurrenz abgeschottet, und 1982 wurden die letzten Lastwagen für die Armee produziert.



Überaus interessant waren auch die Web- und Stickmaschinen, welche noch betriebsbereit sind und uns dank der fachkundigen Instruktion nachvollziehen liessen, wie Gewebe und Stickereien maschinell hergestellt werden und was es mit der besonderen Technik des Schifflistickens auf sich hat. Erstaunt hörten wir aber auch, dass die Chinesen den Bereich Textilmaschinen übernommen haben und für diese Sparte den Namen Saurer wieder aufleben lassen.

Voller neuer Eindrücke, aber auch ein bisschen wehmütig über den Niedergang der einst stolzen Schweizer Lastwagenmarke verliessen wir das Museum. Gleich nebenan konnten wir uns im Restaurant Wunderbar für den Heimweg stärken. Dank dem schönen Wetter blieben die meisten noch lange sitzen und plauderten angeregt, bis sie den Heimweg unter die Räder nahmen.

