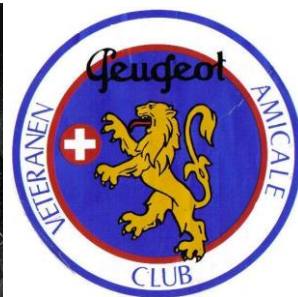
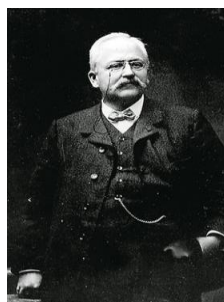


# ARMAND



## LE BULLETIN D'AMICALE PEUGEOT VETERANEN CLUB SUISSE

APRIL / AVRIL 2014

### Sommerausflug 25.08.2013: Nicht nur Fahren, sondern auch Fliegen!

Von Thomas Vögeli

**Für die Sommerauffahrt 2013 haben die Organisatoren ein besonderes Programm vorgesehen; nicht nur Fahren, nein, auch Fliegen war angesagt.**

Ausgangspunkt des Treffens war der Oberbölchen, der von Eptingen aus, ja dieses mit dem Mineralwasser, auf einem steilen schmalen Strässchen erreicht wurde. Nach Eptingen gelangte man von Süden und Osten durch den Belchentunnel der A2, der wohl unter dem Bölchen hindurchführt und dabei seinen Namen etwas geändert hat. Doch auf dem Oberbölchen schien die Autobahn weit weg, und das Gebiet machte einen beinahe alpinen Eindruck. Am Restaurant waren ein schwarzer und ein roter Baslerstab aufgemalt, was bedeutet, dass der Ort wohl eine gewisse Bedeutung für die Trennung beider Basel hatte. Auf dem grossen Parkplatz und im Restaurant begrüsst sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und waren gespannt auf das weitere Programm. Die ganz alten Fahrzeuge stiessen später dazu, damit sie nicht die steile Anfahrt bewältigen mussten.

Anschliessend führte die Strecke durch ein Gebiet, das für einen Ostschweizer unschwer nach Jura aussah, in Richtung Osten, durch Dörfer und Täler und über Hügel, welche wohl den meisten zuvor völlig unbekannt waren, immer irgendwo in den Kantonen Baselland, Solothurn und Aargau. Hauenstein und Staffelegg waren noch einigermaßen bekannte Passübergänge, aber dazwischen hatten die Organisatoren die Route so gewählt, dass wir weitgehend abseits der Hauptstrassen das Ziel erreichten. Die typische Jura-Landschaft mit den charakteristischen gelblichen Felsen und Natursträsschen reicht bis weit in den Aargau hinein. Typisch waren die ehemaligen Bauernhäuser mit den halbrunden

Scheunentoren, da dachte wohl mach einer, dass sich dahinter eine ganz geräumige Werkstatt oder Garage einrichten liesse. Früher waren solche Umbauten ja noch problemlos.

Im Gebiet Schinznach schienen wir wieder im flachen Mittelland angekommen zu sein, und bald danach bog der aus rund 50 Peugeots bestehende Konvoi ins Flughafenareal Birrfeld ein. Kurz nach der Ankunft begann es leicht zu regnen, aber das störte niemanden, da das Essen in einem alten Hangar bereit stand. Dieser hat im Allgemeinen die Ambiance einer alten Militärbaracke, aber die Organisatoren hatten ihn stilvoll ausgestattet und nicht nur drei wunderschöne Peugeots darin ausgestellt, sondern auch zahlreiche weitere Exponate aus der Welt der Oldtimer und natürlich ein reichhaltiges Buffet.



Bald verzogen sich die Regenwolken, und langsam stieg die Spannung, als es hiess, das Flugzeug starte eine Viertelstunde später und müsse vorher noch einen Testflug machen. So konnten wir dem exotischen Vogel erst einmal zusehen und uns noch überlegen, ob wir auch wirklich einsteigen wollten. Gegenüber den Sportflugzeugen und Segelfliegern schien die Maschine ziemlich gross. Es sei ein Einhalbdecker, wurden wir belehrt, mit einem richtigen grossen Flügel und einer kleineren unteren Tragfläche. Lärm machte er auf jeden Fall wie ein Grosser, und das zeigte immerhin, dass die Maschine rund lief und wohl auch ziemlich gross dimensioniert war. Sobald er der neugierigen Peugeot-Gruppe das Heck zeigte, fegte ein Luftstrom

Fortsetzung von Seite 1

Staub vom Boden und Mützen von den Köpfen, ganz anschauliche Physik. Es handelte sich um eine in der Sowjetunion im Jahr 1978 gebaute Antonov A2, die von ihren Piloten und dem Trägerverein Rusalka genannt wird.

Bald konnte die erste Gruppe einsteigen, das heisst auf einem Leiterchen in den Rumpf klettern, auf einem der beiden Längsbänke Platz nehmen und sich mit dem Beckengurt anschnallen. Viel Blech und ein Geruch nach Mechanik und Abgas, für einen Oldtimer-Liebhaber nicht ganz unvertraut. Der Komfort entsprach etwa jenem eines alten J7-Lieferwagens. Der Blick zum Cockpit war offen, und Der Co-Pilot gab daraus letzte Anweisungen für die richtige Gewichtsverteilung, was vermuten liess, dass der Vogel ein ziemlich ausgeprägtes Gleichgewichtsmanagement erfordert. Dann rollten wir los, der Motor mit 30 Litern Hubraum und etwa 1000 PS drehte geräuschvoll hoch und bereits waren wir in der Luft, stiegen höher und sahen dann die Welt für eine halbe Stunde von oben. Der Pilot war ständig mit der Maschine beschäftigt und betätigte laufend verschiedene Hebel und ein Pedal und machte zum Glück einen völlig entspannten und routinierten Eindruck. Das Flugzeug war ständig in Bewegung und am Schütteln, aber nicht beunruhigend, sondern einfach so, dass man merkte, dass die Fortbewegung in der Luft etwas Besonderes ist. Bald war Zug in Sicht und dann Luzern, wo der Pilot eine enge Kurve zog, so dass wir bequem auf die Stadt hinunterblicken konnten.



Bald kam Birrfeld wieder ins Blickfeld, das Flugzeug sank tiefer, die Erde näherte sich, und nach einem kurzen Holpern rollte die Antonov aus. Der Applaus klang hörbar erleichtert. Insgesamt vier Mal stieg das Flugzeug auf, bis alle Teilnehmer in der Luft gewesen waren. Dazwischen traf man sich an einem Tisch oder draussen zum Plaudern und Fachsimpeln, und erst am späteren Nachmittag machten sich die ersten Teilnehmer auf den Rückweg.

Der Anlass war von Jürg Beck und Roger Strub und ihrer Crew umsichtig vorbereitet und durchgeführt worden. Eine interessante Fahrstrecke und ein spektakuläres Nachmittagsprogramm machten das Treffen zu einem unvergesslichen Erlebnis. Der stilvolle Aufenthalt im Hangar und die feine Bewirtung rundeten die Sommerfahrt ab. Der Vorstand dankt Jürg und Roger und ihren Familien für die grosse Arbeit und das vorbildliche Engagement.

Mehr über das Flugzeug ist übrigens unter [www.avianna.ch](http://www.avianna.ch) zu erfahren. Ebenfalls gibt es dort weitere Bilder von unserem Anlass.



PEUGEOT

## Dampfblasen im Treibstoffsystem

Von Richi Berchtold

**Die Sommersaison 2014 steht vor der Tür. Damit wird ein typisches Sommerleiden unserer Oldies – die Dampfblasenbildung im Treibstoffsystem – wieder aktuell. Doch es gibt einige modellspezifische Tipps, welche dieses Übel vermeiden helfen.**

Ab Dezember 1956 bis im Frühling 1960 war ich jede zehnte Woche neben der normalen Arbeit in der Peugeot-Werkstatt als Touring-Mechaniker unterwegs im Einsatz. Besonders im Frühling erlebte ich es, wie die Automechaniker aus den anderen neun TCS-Vertragswerkstätten im Raum Zürich, oft, dass Autos wegen Dampfblasen im Benzin stehen blieben. Der Grund war damals, dass der während des zweiten Weltkriegs aus Holz präparierte Ersatzkraftstoff, der im Winter dem normalen Benzin beigemischt wurde, einen tieferen Siedepunkt aufwies als das normale Benzin. Dieser Benzinersatz war damals unter dem Begriff „Emserwasser“ bekannt, und die angelegten Notvorräte mussten ja irgendwie verbraucht werden. Vermutlich war der Siedepunkt dieser Mischung auch etwa im Bereich der heutigen Kraftstoffe. Beim Pannenkurs am 15. März dieses Jahres haben wir aktuell nach einem verpassten Siedepunkt im zweiten Anlauf ganze 32 Grad gemessen!



Ob dieses wertvolle 203 Cabrio auch von Dampfblasen betroffen ist? Sein Fahrer weiss bestimmt Abhilfe!

Nach der Zeit mit der Emserwasser-Beimischung war über viele Jahre in der DIN-Norm 56 Grad als Mindestsiedepunkt festgelegt. Bei uns in der Schweiz gab es daher erst wieder Dampfblasenprobleme, als 1982 der Bleigehalt im Benzin von 0,4 auf 0,15 Gramm pro Liter reduziert wurde. Die anderen Chemikalien, die dem Benzin anstelle des reduzierten Bleianteils beigemischt wurden, um die Oktanzahl (Klopffestigkeit) zu erhalten oder mit Blick auf die tendenziell immer höher verdichteten Motoren auch zu erhöhen, bewirkten eine Senkung des Siedepunktes. Eine während meiner „Touringzeit“ ebenfalls häufig zu beobachtende Panne war die Vergaservereisung. Diese Störung trat besonders im

weiter auf Seite 3



Fortsetzung von Seite 2

Frühling bei relativ tiefen Lufttemperaturen und gleichzeitig grosser Luftfeuchtigkeit auf, indem bei beispielsweise 5 Grad Lufttemperatur die Ansaugluft bei der Verengung am Ansaugtrichter durch die Feuchtigkeit um bis zu 10 Grad abgekühlt wird. Durch Vergasieranlagen, die mit kleinen „Heizkörpern“ die Vergasergehäuse unterhalb des Lufttrichters erwärmen, sogenannte Vergaservorwärmungen, konnte dieses Problem in der Folge weitgehend behoben werden.

Dass sich die Dampfblasen bei hohen Temperaturen im Sommer gerne bilden, ist einleuchtend. Wenn ältere Motoren ohne Druckkühlsystem auf ca. 80 Grad und solche mit Druckkühlern gar auf 90 Grad aufgeheizt sind, verdunstet das Benzin nach dem Abstellen des Motors sehr schnell im Schwimmergehäuse des Vergasers. Bei den Motoren mit mechanisch am Motorblock arbeitenden Benzinpumpen verdunstet das Benzin aber durch die Übertragungswärme vom Motorblock auch in der Pumpe. Bei mechanischen Pumpen besteht die Möglichkeit, eine Abkühlung durch kaltes Wasser herbeizuführen, das besonders von Veteranenbesitzern mit Fahrzeugen ohne Druckkühlsystem immer im Notvorrat mitgeführt werden sollte. Man giesst es über die Pumpe oder tränkt damit einen Putzlapen und legt diesen zum Kühlen auf die Pumpe. Oft überschreitet das Benzin aber auch bereits während der Fahrt den Siedepunkt, oder es ist unmöglich, einen sehr warmen Motor problemlos wieder zu starten.



In der Serie 2 ist der 505 Familiale mit L-Jetronic und Katalysator zwar kein „Sorgenkind“ mehr, startet aber immer noch lieber kalt als warm.

Die beliebten 505 Break, welche in der ersten Version mit Vergasermotor bereits der Abgasnorm CH 82 entsprachen, waren in diesem Bereich „Sorgenkinder“. Ein nachgerüsteter Isolierflansch zwischen Motorblock und Benzinpumpe half weitgehend. Solche Isolierflansche kamen auch an anderen Vergasermotoren zum Einsatz. Die Vergaservorwärmung kann, wenn nötig, durch Verschliessen oder Überbrücken ausser Betrieb gesetzt werden.

Bei den Peugeot mit Einspritzer-Vierzylindermotoren ist die Benzinpumpe unter dem Wagen, hinter der Hinterachse eingebaut. Durch diese Konstruktion besteht die Gefahr, dass nach langen und schnellen Autobahnfahrten bei hohen Aussentemperaturen das Benzin beim Stillstand durch die Abstrahlungswärme der Hinterachse in der Pumpe zum Sieden kommt. Eine zusätzliche Wärmeisolation kann hier Abhilfe schaffen. Bei 404ern mit Einspritz-

pumpe haben wir auch schon die elektrische Benzinförderpumpe hinter das Kühlergitter montiert, damit sie durch den Fahrtwind gekühlt wird. Die elektrischen Benzinpumpen fördern immer gleich viel, der nicht verbrauchte „Sprit“ fliesst wieder in den Tank zurück, erwärmt sich aber unterwegs, was die Dampfblasenbildung fördert.

Bei allen 404 Injection, 504 TI sowie 504 und 604 mit V6-Motoren ist es empfehlenswert, in der heissen Jahreszeit mit gut gefülltem Benzintank unterwegs zu sein.

Es sind übrigens auch moderne Motoren bekannt, die auf Dampfblasen besonders anfällig sind. Dort schaltet ein Thermokontakt ein Gebläse ein, das kühlere Luft an die Einspritzdüsen bläst.



Motorraum Peugeot 505 Familiale GRi, 1989

## Peugeot aktuell

Peugeot stellt 2014 in der Jubiläumsausgabe zum 50jährigen Bestehen der Wertung mit dem soeben ganz neu aufgelegten und konstruierten Typ 308 wieder das „Auto des Jahres“.



Nicht ohne Stolz zeigt sich Carlos Tavares als neuer Präsident de la Direction Générale zusammen mit dem erfolgreich neu entwickelten Peugeot 308, „Auto des Jahres“ 2014

Peugeot stellt mit dem neuen 308er – man ist versucht zu sagen „einmal mehr“ – das Auto des Jahres.

Fortsetzung von Seite 3

Erinnern wir uns: Es hat in den fünfzig Jahren des Bestehens der Wertung „Auto des Jahres“, einer Punkteskala von europäischen Fachjournalisten aus verschiedenen Ländern, seit 1964 schon oft Peugeots gegeben, die es weit nach vorn geschafft haben:



Peugeot 504, 1969, 1. Platz



Peugeot 505, 1980, 3. Platz



Peugeot 205, 1984, 2. Platz



Peugeot 405, 1988, 1. Platz



Peugeot 406, 1996, 2. Platz



Peugeot 206, 1999, 3. Platz



Peugeot 307, 2002, 1. Platz

Die Gründe für dieses immer wieder gute Abschneiden dürften darin liegen, dass Peugeot stets einen guten Weg gefunden hat, überraschende Innovation mit seriöser Konstruktion und Produktion zu verbinden. Bei gutem Preis-/Leistungsverhältnis hat sich Peugeot auch oft damit hervorgetan, Komfortausstattungs-Elemente, die zuvor höheren Fahrzeugklassen vorbehalten waren, zu demokratisieren. Ein Beispiel dafür sind aktuell die serienmässig verbauten LED-Scheinwerfer im neuen 308er, die man bei namhaften Konkurrenten selbst gegen Aufpreis noch vergeblich sucht.

Als Clubredaktor bin ich jedenfalls stolz, einige dieser Siegertypen in meinem eigenen Wagenpark zu haben oder gehabt zu haben.

Herbert Kägi