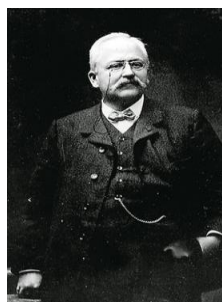


ARMAND



LE BULLETIN D'AMICALE PEUGEOT VETERANEN CLUB SUISSE

JANUAR / JANVIER 2014

Licht, auch am Tag?!

Von Herbert Kägi

Seit dem 1. Januar 2014 gilt es ernst: Licht am Tag ist Pflicht. Wer ohne oder mit falschem Licht Auto fährt und erwischt wird, zahlt 40 Franken. Doch es gibt Ausnahmen, die für uns Besitzer von älteren bis alten Peugeots von Bedeutung sein können.



Dieser Simca Chrysler 180 von 1971 ist mit Licht am Tag unterwegs.

Nun ist es also soweit. Was seit einiger Zeit als Gerücht kursierte, ist mit dem neusten Teilpaket der „Via Sicura“-Vorschriften am 1. Januar 2014 in Kraft gesetzt worden.

Der einschlägige Gesetzestext (Art. 30 der Verkehrsregelnverordnung VRV) lautet nun wie folgt:

„Verwendung der Lichter während der Fahrt

1. Vom Beginn der Abenddämmerung bis zur Tageshelle, bei schlechten Sichtverhältnissen und in Tunneln sind die Abblendlichter zu verwenden. Bei Fahrzeugen ohne Abblendlicht sind die vorgeschriebenen Lichter zu verwenden.
2. Im Übrigen sind an Motorwagen und Motorrädern die Tagfahrlichter oder die Abblendlichter zu verwenden. Ausgenommen sind die vor dem 1. Januar 1970 erstmals zum Verkehr zugelassenen sowie andere Fahrzeugarten.
3. Ausserorts, auf Autobahnen und Autostrassen können die Fernlichter verwendet werden. Diese sind auszuschalten
 - a. rechtzeitig vor dem Kreuzen mit anderen Strassenbenützern oder einer neben der Strasse entgegenkommenden Bahn;
 - b. beim Hintereinanderfahren oder beim Rückwärtsfahren.
4. Nebellichter und Nebelschlusslichter dürfen nur verwendet werden, wenn die Sicht wegen Nebel, Schneetreiben oder starkem Regen erheblich eingeschränkt ist.
5. Bei längerem Halten kann auf die Standlichter umgeschaltet werden.“

Betrachtet man die Ergebnisse der verschiedenen sich zum Teil diametral widersprechenden Studien zum Thema, kommt man zum Schluss, dass die zu erwartenden Auswirkungen dieser Massnahme auf die Verkehrssicherheit gering sein werden. Die Opferzahlen dürften sich lediglich vermehrt in Richtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Radfahrende und Fussgänger bewegen, da diese ja weiterhin ohne Licht unterwegs sind und in der nun vermehrt grassierenden Lichterflut noch mehr als bisher „unterzugehen“ bzw. erst recht übersehen zu werden drohen. Man kann sich deshalb allen Ernstes fragen, ob diese neue Vorschrift wirklich sinnvoll ist, oder ob deren Umsetzung nicht vielmehr dem berühmten Gesslerhut ähnelt.

War Peugeot 1954 zu fortschrittlich?

Oder: Frühe Erinnerungen aus 57 Jahren Peugeot-Mechaniker

Von Richi Berchtold

Auf das Modelljahr 1954 wurde beim Peugeot 203 ein vollsynchronisiertes Vierganggetriebe eingeführt. War es für diese Pionierleistung noch zu früh?

Damals war es üblich, dass bei den meisten mit Dreiganggetrieben ausgerüsteten Autos nur der zweite und der dritte Gang synchronisiert waren. Für das Hinunterschalten musste man daher zweimal kurz nacheinander auskuppeln und mit genau dosiertem Zwischengas die Drehzahlen zwischen dem zweiten und dem ersten Gang so angleichen, dass der Schaltvorgang in den ersten Gang ohne Kratzgeräusche erfolgte. Kratzte es dennoch, hiess es oft, die Symphonie von Zahnräder Maag sei hörbar.

Peugeot lieferte ab Jahrgang 1954 den Typ 203 mit dem vollsynchronisierten Vierganggetriebe. Auch da erfolgte – wie bei verschiedenen anderen Details in den Konstruktionen – eine Serienerprobung für den 1955 lancierten Peugeot 403. (Diese Methode wird bis heute nach Möglichkeit noch angewendet; „Kinderkrankheiten“ bei neuen Modellen werden so weitgehend vermieden.)



Der Verfasser am Steuer seines Peugeot 403 (Juni 2012)

Am 1. Dezember 1956 begann meine Arbeit in einer Peugeot-Vertretung. Ebenfalls an diesem Datum wurde dem Garagenbetrieb eine Fahrschule mit einem Peugeot 403 als Schulfahrzeug angegliedert. Das Problem dabei war allerdings, dass es damals noch nicht erlaubt war, die Führerprüfung mit einem Auto mit vollsynchronisiertem Getriebe zu absolvieren. Es gab keine andere Möglichkeit, als am fabrikneuen Peugeot 403 das Getriebe auszubauen, die Synchronisation des ersten Ganges zu zerstören und das Getriebe in diesem „mutwillig beschädig-

ten“ Zustand wieder zu montieren! Beim Fahrschulbetrieb war vor allem der Verschleiss am Ausrückring (heute Kupplungsdrucklager) sehr gross, da fast alle Fahrschüler mit inniger Hingabe danach trachteten, beim Anfahren am Berg mit schleifender Kupplung das Zurückrollen des Autos zu verhindern. Am Fahrschulwagen und den drei Peugeot 403 Taxis, die ebenfalls zum Garagenbetrieb gehörten, montierten wir dann die ab Werk erhältlichen Ausrücklager. Diese waren aber, durch die Konstruktion bedingt, beim Fahren gut hörbar. Aber auch die Kupplungsbeläge „lebten“ bei diesen Anfahrprozeduren am Berg nur etwa 4000 bis 5000 Kilometer.

Für die Betriebsbereitschaft des Fahrschulwagens und der Taxis war ich mit den Automechanikern meiner Arbeitsgruppe neben den normalen Werkstattarbeiten verantwortlich. Wir waren es gewohnt, dass immer im ungelegensten Moment der Fahrlehrer oder eines der Taxis mit einer defekten Kupplung zurückkam, und dann das Fahrzeug natürlich notfallmässig schnellstens wieder fahrtüchtig gemacht werden musste.



Friedlich vereint und mit vollsynchronisierten Getrieben ausgestattet: 403, 203, 505 Familiare (Juni 2012)

Bis die Führerprüfungen auch mit den vollsynchronisierten Getrieben erlaubt wurden, wechselten wir bei jedem Verkauf des Fahrschulwagens – nach jeweils etwa neun Monaten – das Getriebe mit der zerstörten Synchronisation des ersten Ganges in den neuen 403er-Fahrschulwagen. Die Käufer des ehemaligen „gequälten“ Fahrschulautos erhielten dafür eine neue Kupplung mit Original-Ausrückring und ein neues Getriebe.

Ab wann Führerprüfungen mit dem vorher zu modernen Getriebe erlaubt wurden, weiss ich nicht mehr genau. Kupplungen wechselten wir aber weiterhin zu jeder nötigen Tages- und Nachtzeit!

Auch in der heutigen Zeit eilt die technische Entwicklung oft den gesetzlichen Vorschriften voraus. Der Gesetzgeber hätte hie und da sicher auch zu prüfen, ob die neuzeitlichen Erfindungen nicht die Verkehrssicherheit mehr beeinträchtigen als fördern. (All die heute vorhandenen „Assistenten“ zum Beispiel machen die Bedienung eines Fahrzeuges ja auch nicht in jedem Fall einfacher und übersichtlicher. Red.)

Beim vollsynchronisierten Getriebe bestand diese Gefahr aber sicher nicht.

Peugeot aktuell

Von Herbert Kägi

Schwierige Zeiten

Seit einiger Zeit schon segelt der Konzern PSA in stürmischem Fahrwasser. Gebeutelt von der in den USA ausgelösten Immobilienkrise von 2007 und der Eurokrise mit den bekannten negativen Einflüssen, vor allem beim Fahrzeug-Absatz in den südeuropäischen Ländern Spanien, Portugal, Italien und Griechenland, aber auch selbst im Herkunftsland Frankreich, sind die finanziellen Verhältnisse für PSA eng geworden. So eng, dass man bereit war, unpopuläre Massnahmen wie Stellenabbau sowie eine Werkschliessung umzusetzen und den amerikanischen Erzrivalen General Motors (GM) mit einer Kapitalbeteiligung ins Boot zu holen!

Umschichtung des Kapitals

Mit dem kürzlich vollzogenen Kapitalausstieg von GM dürfte das Schreckgespenst einer Übernahme durch diese, welches einer Mehrheit von uns Peugeotisten die Nackenhaare sträubte, vorerst abgewehrt sein. Zum Jubeln ist es allerdings zu früh. Denn die Zukunft muss erst noch weisen, ob die zur Debatte stehenden bedeutenden Kapitalbeteiligungen der chinesischen Dongfeng-Gruppe und des französischen Staates wirklich ein kleineres Übel sind, wenn sie denn zustande kommen. Und was die Alternative ohne diese Kapitalspritzen wäre, steht ebenfalls in den Sternen.

Bedauerlich ist dabei, dass der auch bei uns Oldtimerfreunden bekannte und angesehene Thierry Peugeot im Begriff steht, sein Mandat als Präsident des Aufsichtsrates an den - immerhin noch französischen - Staatsfunktionär Louis Gallois zu verlieren. Auch zeigt sich die Gründerfamilie Peugeot im ganzen Vorgang ohnehin nicht so geschlossen, wie wir das gerne hätten, liest man doch immer wieder, dass einzelne Mitglieder ausscheren und nicht bereit sind, eine gemeinsame Strategie mitzutragen. Da wird es natürlich schwierig, den anspruchsvollen Verlauf unter Kontrolle zu halten.

Schlechte Presse vertreibt Kunden

Die unter all diesen Umständen noch teilweise verständliche Zurückhaltung bei der Kommunikation aus dem Hause Peugeot hat in den letzten Monaten und Jahren zum Ärger von uns Freunden der Marke Peugeot auch der Presse - vor allem im deutschen Sprachraum - mehr als genug Raum gelassen für negative Schlagzeilen und Kommentare aller Art. So werden auch die Produkte in den Tests allzu oft und wenig objektiv schlechter dargestellt, als sie in Wirklichkeit sind. Das ist den Verkäufen naturgemäss auch nicht förderlich und verschärft die Krise, indem das breite Publikum dazu veranlasst wird, sich von einer Unternehmung abzuwenden, wenn sie - angeblich - keinen Erfolg hat. Ein wahrer Teufelskreis!

Personeller Lichtblick

Ein Silberstreifen am Horizont zeigt sich indessen in personeller Hinsicht. Dass der glück- und farblose Präsident

de la Direction Générale (PDG) Philippe Varin Rückzugsabsichten signalisierte und nun durch den portugiesischstämmigen Carlos Tavares abgelöst werden soll, ist nach meiner Ansicht durchaus positiv zu werten. Der 52jährige ist bekanntlich beim Konkurrenten Renault aufgrund seiner (zu) lautstark angemeldeten Nr.1-Ambitionen freigestellt worden. Er ist ehrgeizig und hat - im Gegensatz zu seinem Vorgänger - auch vertiefte Branchenkenntnisse und einen engagierten Auto-Sachverstand vorzuweisen. Wir werden sehen, wie sich das auf die weitere Modellpolitik sowie die Markt- und Kommunikationsstrategie bei Peugeot auswirken wird. Die Frage ist auch, wie gut Tavares mit den schwierigen Kapitalverhältnissen klar kommt. Als gewiefter und erfahrener Taktiker ist ihm diesbezüglich allerdings auch einiges zuzutrauen.

Neue Modelle - reichlich spät, aber gut

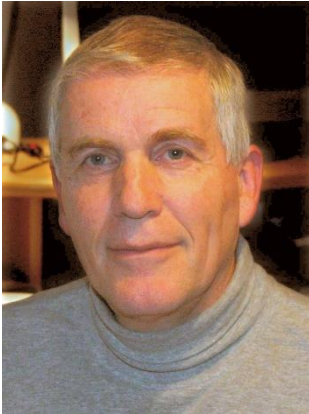
Die mit dem Peugeot 508 eingeleitete Rückkehr zu „mehrheitsfähigerem“ Design findet nun Schritt für Schritt mit weiteren Neuentwicklungen eine eindrückliche Fortsetzung. Da der Entwicklungsabteilung bei den gewohnten Modellbezeichnungen mit der zentralen Null langsam, aber sicher die Zahlenkombinationen ausgehen, wurde diesbezüglich vor kurzem die Strategie umgestellt. Wurde beim Wechsel vom 207 zum 208 noch um eine Ziffer erhöht, ist der Typ 308 soeben bei gleich bleibender Bezeichnung ein technisch wie auch optisch völlig verändertes Auto geworden - ähnlich, wie man es bei der Konkurrenz etwa bei einem Seat Leon beobachten konnte.

Bereits hat der Peugeot 208 in seinen verschiedenen Varianten auf breiter Front Einzug ins alltägliche Strassenbild gehalten. Für den 2008 wurde letzthin ein zusätzliches Montageband frei gemacht; er wird unter Hochdruck nur auf Bestellung produziert, um die Lieferfristen nicht zu sehr anwachsen zu lassen. Es ist eine Frage der Zeit, bis auch diese Kundenfahrzeuge auf der Strasse in Erscheinung treten, während bei den Markenvertretungen die Vorführfahrzeuge knapp sind.



Dieser neue 308 SW wird bestimmt ein Volltreffer!

Erste Auslieferungen in der Schweiz laufen aktuell bei der neuen 308 Limousine ab. Die Post wird hier richtig abgehen, wenn in den nächsten Wochen nach und nach die gesamte Palette an Motor- und Getriebekombinationen verfügbar ist. Das eigentliche Volumenmodell beim 308 wird aber bestimmt auch bei der neuen Serie wieder der für den Genfer Salon angekündigte SW. Ansprechendes Raumangebot und elegante Erscheinung sind hier optimal vereint. Bravo Peugeot!



Herbert
Kägi



Gemeinsames Dach für Schweizer Oldtimer?

Noch ist Überzeugungsarbeit nötig.

Von Herbert Kägi

Massgebende Vertreter der beiden Schweizer Oldtimer-Dachorganisationen Swiss-Oldtimer (früher SDHM, Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge) und FSVa (Fédération Suisse des Véhicules Anciennes) haben am 23. Oktober vergangenen Jahres beschlossen, die neue Fédération Suisse des Véhicules Historiques FSVH zu gründen und ihre bisherigen Aktivitäten mit Blick auf eine starke Interessenvertretung in diese neue gemeinsame Organisation einzubringen.

Das Ansinnen, der Schweizer Oldtimerszene eine möglichst starke Stimme zu verschaffen, ist durchaus löblich und unterstützenswert. Grüne Kreise haben bekanntlich noch nicht lange die Forderung erhoben, unsere Gesellschaft solle sich bis zum Jahr 2050 auf der Strasse nur noch mit rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen fortbewegen. Zwar mag diese Forderung im Moment noch utopisch anmuten; dennoch gilt es, sich rechtzeitig zu wappnen und solchen Tendenzen ein möglichst bedeutendes Gegengewicht entgegen zu setzen. Für das von uns gepflegte mobile Kulturgut geht es dabei ja um nichts weniger als **das Bewahren des Echten und des Rechts, es auf öffentlichen Strassen zu fahren**. Für uns Oldtimerfreunde mit Freude am Fahren ein existentielles Anliegen!

Nun hat es allerdings den Anschein, dass die hochgestellten Exponenten der beiden Verbände zwar in bester Absicht gehandelt haben, aber wenig Fingerspitzengefühl für die Befindlichkeiten in den ihnen angeschlossenen Clubs walten liessen. Offenbar hat man zu wenig beachtet, dass die einzelnen Markenclubs und sonstigen mehr oder weniger losen Zusammenschlüsse in der Oldtimerszene eine sehr bunte und heterogene Gesellschaft mit unterschiedlichen Bedürfnissen und auch gewissen Empfindlichkeiten sind.

Es zeichnet sich momentan ab, dass in den Clubs wenig Lust vorhanden ist, sich von den angestammten Organisationsstrukturen zu verabschieden und unter das neu geschaffene Dach zu schlüpfen. Woran das liegen mag, kann ich als kleiner Clubredaktor mit noch relativ geringer Erfahrung in der Szene nicht beurteilen. An unserer Generalversammlung im November 2013 habe ich in diesem Zusammenhang jedoch das Stichwort „Umgangsformen“ aufgeschnappt. Dieses deutet darauf hin, dass es bei der Angelegenheit mehr um gegenseitige Empfindsamkeiten bis hin zu persönlichen Animositäten geht, als um wirkliche interessensmässige Uneinigkeiten und Gegensätze. Diese sollten überwunden werden und einer gemeinsamen Überzeugung und Begeisterung Platz machen. Denn in Anbetracht der auf uns zukommenden sachlichen, technischen und vor allem auch politischen Herausforderungen ist es letztlich für uns alle das Beste, wenn wir uns längerfristig zwar clubspezifisch, aber doch unter dem gemeinsamen Dach zusammenraufen und miteinander am gleichen Strang – und möglichst in die gleiche Richtung – ziehen.

So gesehen kann man es wohl nur begrüssen, wenn die Führungspersonen des Verbandes weiter am Ball bleiben, nochmals einen Anlauf nehmen und sich mit Ausdauer und Geschick darum bemühen, die einzelnen Clubs für die gemeinsamen Ziele zu gewinnen.



PEUGEOT