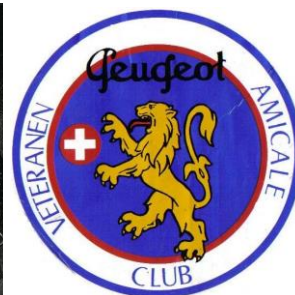
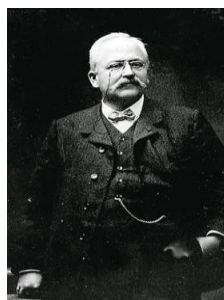


# ARMAND



LE BULLETIN D'AMICALE PEUGEOT VETERANEN CLUB SUISSE

JULI / JUILLET 2014

**„Stroh auf dem statt im Kopf“**  
Dieses Motto hätte man über unser  
**Frühjahrstreffen vom 18.  
Mai 2014 in Wohlen**  
schreiben können.

Von Thomas Vögeli



Für das Treffen im Frühjahr hatten uns Liselotte und Peter Küng in den Aargau eingeladen. Ein strahlender Sommermorgen machte bereits die Anfahrt zum Vergnügen, und der 404er freute sich nach der langen Winterpause über den Auslauf.

In Wohlen trafen sich rund 30 Autos und 60 Klubmitglieder zu Kaffee und Gipfeli. Alle waren gespannt auf den Besuch des Stroh museums. Dieses befand sich in Fusswegdistanz vom Treffpunkt in einer ehemaligen Fabrikantenvilla inmitten eines idyllischen Parks. Zwei kompetente Führerinnen geleiteten uns in zwei Gruppen durch die zahlreichen Räume und erläuterten die Exponate. Den meisten Klubmitgliedern war wohl bisher nicht bekannt, dass in Wohlen bzw. im Freiamt das Stroh eine ähnliche Rolle spielte wie Textilien in gewissen Gegenden der Ostschweiz. Im 19. Jahrhundert

wurden einfache Gebrauchsgegenstände aus Stroh gefertigt, etwa Hüte und Bänder. Das Rohmaterial stammte aus den Getreidefeldern der Umgebung, und die Arbeit konnte in jedem Haushalt ausgeführt werden. Allmählich entwickelte sich eine gewerbliche und industrielle Produktion, Fabriken entstanden, es wurde exportiert und die Region kam zu wirtschaftlicher Blüte.

Neben Strohhüten und Bändern wurden Gewebe, Verzierungen und Gebrauchsartikel, überwiegend in den Bereichen Mode, Schmuck und Bekleidung hergestellt. Im Museum waren nicht nur Muster und einzelne Produkte, sondern auch verschiedene Maschinen und Herstellungsverfahren ausgestellt. In der alten Villa wurden wir auf diese Weise um 50 oder 100 Jahre zurückversetzt. Mit dem Wandel der Mode schwand auch im ausgehenden letzten Jahrhundert die Bedeutung des Strohs als Rohstoff für Bekleidung und Schmuck ([www.strohmuseum.ch](http://www.strohmuseum.ch)).



Nach dem Museumsbesuch ging es den Mutschellen hinauf und reussaufwärts. Bald einmal versperrte eine Umleitung den im Roadbook beschriebenen Weg. Nach einer kurzen Zwangspause fanden aber unsere ortskundigen Teilnehmer die Umleitung der Umleitung, und bald fuhren wir wieder auf der richtigen Strasse. Bei der Fahrt durch die Hügellandschaft wurde schnell klar, weshalb das Gebiet als Wohngegend attraktiv ist, ländlich mit einer wunderschönen Aussicht und doch nahe bei den städtischen Zentren.

Fortsetzung von Seite 1



Vor einem Jahr hatten wir diese Landschaft beim Flug mit der Antonov aus der Vogelschau erblickt. In Rottenschwil, unmittelbar nach der Brücke über die Reuss, waren wir am Ziel, dem Restaurant Casa Hecht. Langsam waren alle hungrig und hatten sich das Mittagessen verdient. Dabei hatten die Mitglieder noch einmal ausgiebig Zeit zum Plaudern und Diskutieren.



Das Treffen bot neben der Pflege der Kameradschaft am Beginn der Saison 2014 auch die Entdeckung einer charakteristischen Landschaft und einen Einblick in einen vergangenen Wirtschaftszweig.



Peter und Liselotte Küng danken wir herzlich für das perfekt organisierte Treffen.



PEUGEOT

## Die grosse Peugeot-Markengeschichte 125 Jahre Peugeot Automobile und mehr

### Teil 1: Von alten Zeiten

Von Richi Berchtold und Herbert Kägi

**Fast alle von uns stossen beim Rückblick auf unsere Familiengeschichte in früheren oder späteren Generationen auf Bauern. So war es ursprünglich wohl auch bei der Familie Peugeot. Aber es gab in dieser weitverzweigten Sippschaft doch schon überdurchschnittlich früh Menschen mit Unternehmergeist.**

Die Geschichte der Familie Peugeot lässt sich fast lückenlos seit 1466 überblicken. Damals sind bereits Mitglieder dieser strebsamen Sippe in Beauchamps im Tal des Doubs, also nicht weit von den heute bekannten Wirkungsstätten in der Franche-Comté, erwähnt.

1532 ist ein Jean Peugeot aus Soleure (Solothurn) in der Schweiz urkundlich nachweisbar.

1694: Jacques Peugeot, Müller in Montbéliard, bekleidet das Amt des Bürgermeisters in der Stadt neben Sochaux. Seine fünf Söhne üben ebenfalls alle den Mülberuf aus. Die Kombination des Müllerberufes mit dem Bürgermeisteramt ist übrigens bis Anfang 20. Jahrhundert vielenorts anzutreffen, war der Müller doch seinerzeit in den überwiegend ländlichen Strukturen oft im wahrsten Sinn des Wortes der „Brötchengeber“. Und nicht umsonst hiess auch eine bekannte Redensart: „Wes Brot ich ess, des Lied ich sing.“

1741 lassen Aktenhinweise darauf schliessen, dass mindestens einer der Söhne die Branche gewechselt hat und ins Textilgeschäft umgestiegen ist. Er betreibt nun eine Stoffdruckerei und -färberei.

Als vielseitiger Unternehmer und eigentlicher Gründervater der industriellen Entwicklung in der Familie gilt jedoch Jean-Pierre Peugeot (1734-1814), der wiederum seinen vier Söhnen eine in Hérimoncourt gelegene Ölmühle, Färberei und Gerberei hinterlässt.

Die beiden jüngeren, Charles-Christophe und Jean-Jacques, wenden sich der Textilindustrie zu und lassen sich im Ortsteil La Chapotte nieder. Die zwei älteren jedoch, Jean-Pierre (1768-1852) und Jean-Frédéric (1770-1822) bleiben auf dem Gelände der ehemaligen Mühle ihres Vaters in Sous-Cratet und befassen sich dort nach einem Umbau ab dem 26. September 1810 mit der industriellen Herstellung und Verarbeitung von Stahl. In einer kleinen Fabrik entstehen aus dem selbst geschmolzenen Eisen zuerst Sägeblätter und Federstahl. Man orientiert sich bei der Stahlproduktion vorerst an einem steirischen Vorbild, Wälzstahl ist aus England bekannt. Zusätzlich wird Federstahl und polierter Rundstahl angeboten. Einen entscheidenden Beitrag dazu leistet der neue Geschäftspartner Jacques Maillard-Salins, welcher aus einer renommierten Uhrenfabrikantenfamilie stammt und nebst zusätzlichem Kapital offenbar auch willkommenes Fachwissen in der Metallverarbeitung mitbringt. Die benötigte Energie liefert das wahrscheinlich von der Mühle übrig gebliebene grosse Wasserrad am Ausfluss eines kleinen Sees bei Sous-

weiter auf Seite 3



Fortsetzung von Seite 2

Cratet. Leider sind keine genauen Bilder von dieser für die Familie Peugeot und all ihre Freunde wichtigen Epoche vorhanden. Hingegen soll das folgende Bild das Gebäude zeigen, in dem im Herbst 1810 die Metallverarbeitung aufgenommen wurde.



1818 erhält Jean-Frédéric Peugeot zuerst das Patent und dann die Bronzemedaille auf der Industriemesse dafür, dass er seine Sägeblätter jetzt mit einem Wälzzylinder herstellt. Einem Geschäftsbericht von 1822 ist zu entnehmen, dass nun 150 statt bisher 100 Kilogramm Eisen pro Tag verarbeitet werden. Im Vergleich mit heutigen Industrien scheinen diese Mengen natürlich sehr klein. Es ist dabei nicht zu vergessen, wie mühselig nur schon der Transport des Rohmaterials aus den Vogesen und dem Burgund sowie die Verteilung an die Kundschaft mit den damaligen Fuhrwerken auf den schlechten Fahrwegen war. Die Reisedart von damals „sie fluchten wie die Fuhrmänner“ kam nicht von ungefähr; müssten wir diese Arbeiten heute doch so wie damals erledigen, wären vielleicht andere, aber bestimmt auch nicht nur salonfähige Ausdrücke zu hören!



Diese Grafiken zeigen die Ausdehnung des Werkes von Sous-Cratet im Jahr 1844 (oben) und 1889 (unten).



Wie dem erweiterten Gebäudebestand anzusehen ist, gab es bis zum Beginn der Herstellung von Automobilen schon bedeutende Entwicklungen auf anderen Gebieten. In den unruhigen und wirtschaftlich schwierigen Zeiten um 1848 überlebt die Fabrik nur mit einem Kredit aus der Schweiz. Wertvolle Impulse kommen aus der Damenmode, wo in den einflussreichen Kreisen um diese Zeit die Krinoline aufkommt. Nachdem eine Ausführung aus fein bearbeiteten Walfischbarten und Schilfrohr am Markt gescheitert ist, gelingt es Peugeot, eine aus dünnen Drähten gefertigte neue Version des Reifengestells unter den Röh-

cken der Damen zu etablieren und sich mit dieser technischen Meisterleistung ein gutes Geschäft zu sichern. Ausserdem wurden auch Werkzeuge für das damals eng miteinander verbundene Zahnarzt- und Coiffeurgewerbe hergestellt, deren Anwendung uns heute wohl einen zünftigen Schrecken einjagen würde.

Noch gibt's aus dem Hause Peugeot keine Autos. Wie es dazu kam, wird in der nächsten Ausgabe des ARMAND zu lesen sein.

### Pikes Peak 2013: Der Rekord von Peugeot hält!



Mit 8'13,878" hat Sébastien Loeb auf dem Peugeot 208 T16 beim legendären Bergrennen in den USA Ende Juni 2013 einen prächtigen Rekord in die Bahn gelegt. Konkurrent Porsche hat für die Austragung am 29. Juni 2014 keinen Aufwand gescheut, um diese Zeit mit einem neuen Leichtrenner zu unterbieten. Am Ziel stoppten die Uhren jedoch bei 9'05,801" – da ist Peugeot noch fast 52 Sekunden und damit Welten voraus!

## Peugeot aktuell



**Carlos Tavares** als Manager mit eigener Rennerfahrung gibt für den PSA-Konzern das Leitmotiv „Back in the Race“ aus. Man darf also davon ausgehen, dass er weiss, wovon hier die Rede ist. Wir sind gespannt!

Unter der Führung von Carlos Tavares strebt der PSA-Konzern grundsätzlich an, bis 2016 wieder schwarze Zahlen zu schreiben und die angehäuften Schuldenlast zu bewältigen.

Der erst seit kurzem im Amt befindliche neue PDG hat offensichtlich auch konkrete Vorstellungen davon, mit welcher Strategie er den PSA-Konzern wieder **zurück ins Rennen** bringen will. Es geht ihm dabei nicht in erster Linie darum, mit möglichst hohen Verkaufszahlen andere Anbieter zu verdrängen, sondern es soll pro abgeliefertes Fahrzeug möglichst viel Gewinn erwirtschaftet werden.

Fortsetzung von Seite 3

Zu diesem Zweck will Tavares die Konzernmarken neu ausrichten und das Modellangebot umgestalten. Es heisst, dass die Marke Peugeot höher positioniert und teilweise sportlicher akzentuiert werden soll. Die Schwester-marke Citroën soll den Akzent in Zukunft vermehrt bei leichten und innovativen Fahrzeugen setzen. Ein erster Vertreter dieser Gattung ist im eben erschienenen Modell C4 Cactus zu sehen. Daneben wird deren DS-Linie als luxuriöse Sparte, ebenfalls im eher höheren Preissegment positioniert. Eine Billigmarke, wie sie etwa Renault mit Dacia hat, soll es dagegen nicht geben.

Zu hören ist, dass die derzeitige Peugeot/Citroën-Modellpalette mit 45 verschiedenen Baumustern auf deren 26 abgespeckt werden soll. Konkreter heisst dies, dass bei Citroën von 19 auf 13 Modelle heruntergefahren wird. Bei Peugeot ist der Eingriff noch grösser, indem von den aktuell 26 Modellen ebenfalls noch deren 13 übrig bleiben sollen.

Es darf spekuliert werden, welche dieser Modelle in absehbarer Zukunft verschwinden werden. Auf meiner persönlichen „schwarzen Liste“ stand bis vor kurzem zuoberst der Peugeot 807 mit seinem Citroën-Schwestermodell C8. Dies hat sich bereits bestätigt, indem kürzlich die Produktionseinstellung dieser beiden Modelle per 30. Juni 2014 gemeldet wurde.



Peugeot 807

Wer von Peugeot gerne einen grösseren Van als den 5008 hätte, wird weiterhin mit dem Expert, der als 9-Sitzer Bus in zwei Längen verfügbar ist, gut bedient.

Von aussen und aus der Ferne ist es natürlich schwierig zu prognostizieren, wie es weiter geht, resp. welche Modelle als nächste betroffen sein werden. Ich lehne mich dennoch etwas aus dem Fenster und gebe ein paar Tipps ab: 207+ und die CC-Versionen von 207 und 308, die auf einer zu schweren und technisch überholten Plattform aufgebaut sind. Ferner dürften die im Markt wenig erfolgreichen Typen iOn/C-zero sowie 4008/C4 Aircross aus der Zusammenarbeit mit Mitsubishi bald vor dem Aus stehen.

Indessen wird die Modellpalette nicht nur ausgedünnt, sondern auch schärfer profiliert und weiter entwickelt.

Ein wichtiger Tag scheint der kommende 10. September zu werden. Dann nämlich erfolgt die Markteinführung des nachgeschärften 508ers.



Im Bild die neuen 508 Limousine, RXH und Break

Bereits in den nächsten Wochen erfolgt am unteren Ende der Palette eine Erweiterung mit dem wesentlich attraktiveren, mehr Individualisierungsmöglichkeiten bietenden 108 anstelle des bisherigen 107.



Der neue Peugeot 108 ist im Gegensatz zu seinem Vorgänger ausser dem von Toyota stammenden Einliter-Dreizylinder auch mit dem aus dem 208 bekannten 1199 ccm-Aggregat mit 82 PS lieferbar. Diese Motorisierung ist nicht nur für die Fahrleistungen gut, sondern wertet den 108 erst zu einem echten Peugeot auf. Interessante Ausstattungsdetails sind auch das neue, mit einer Öffnung von 76 x 80 cm aufwartende Faltschiebedach sowie das moderne Infotainment.

Aber auch dazwischen tut sich etwas. So wird beim Crossover 2008 der 1.6er-Benzinmotor mit 120 PS durch die modernen und wesentlich sparsameren Turbo-Dreizylinder ersetzt. Je nach Modell dürfte die 110- bzw. 130 PS-Version dieser Maschine zum Einsatz kommen. Auch ist zu erwarten, dass der bisher stärkste Diesel mit 115 PS demnächst sukzessive von der weiter entwickelten Blue HDi-Version mit auf 120 PS gesteigerter Leistung abgelöst wird.



Peugeot 2008 Féline

Beim 308 wird das Angebot von Limousine und Break laufend aktualisiert und erweitert.

Angekündigt ist auch, dass das RCZ-Coupé einen Nachfolger erhalten wird. Das dürfte allerdings noch etwas



Peugeot RCZ R

dauern. Ich gehe davon aus, dass der Sportler bei wenig veränderter Optik auf die leichtere neue EMP2-Plattform umgestellt wird.

Herbert Kägi