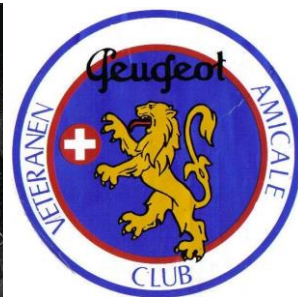
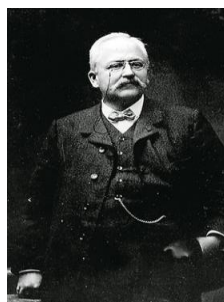


ARMAND



LE BULLETIN D'AMICALE PEUGEOT VETERANEN CLUB SUISSE

OKTOBER / OCTOBRE 2014

„Durch die Innerschweiz“ oder
„Auf den Spuren der alten Eidgenossen“

Sommerausfahrt am 31.
August 2014 mit Start in
Küssnacht am Rigi

Von Thomas Vögeli



Fredi Vollenweider und Ela Lehmann hatten uns für die Sommerausfahrt in die Innerschweiz eingeladen. Die Saison hatte ja gut begonnen, und Mitte Mai erlebten wir im Freiamt bereits einen richtigen Sommertag. Nachher war es denn aber für längere Zeit vorbei mit Sommer, und so wird das Jahr 2014 nicht gerade als oldtimerfreundlich in die Geschichte eingehen. Trotz durchzogener Aussichten fanden aber rund 30 Peugeots den Weg in die Innerschweiz, nach Küssnacht am Rigi ins Hotel Frohsinn.



Innerschweiz, das war doch früher, wenn die ganze Familie im 404 einen Ausflug machte, ins Verkehrshaus oder zum Löwendenkmal, und immer regnete es. Wir konnten aber optimistisch sein und uns nach erfolgter Stärkung auf den Weg machen, eine der schönsten Strecken entlang dem Vierwaldstättersee, Weggis, Vitznau, Gersau Brunnen.



Da verläuft die Strasse noch an richtigen Felswänden vorbei, am See stehen Hotels aus der Belle Epoque, und man kann sich unschwer in frühere Zeiten zurückversetzen, als unsere Autos noch topmodern waren. Von Brunnen führte die Strecke nach Seewen und Schwyz in Richtung Sattel, vorbei an der Garage unseres ehemaligen Klubkameraden

Fortsetzung von Seite 1

André Camenzind, bei dem wir nach der Pensionierung ein grosses Teilelager ausgraben mussten.
Auf dem Sattel bogen wir Richtung Aegerisee ab und dann zeigte sich, dass die Klubmitglieder offenbar doch schon heftig Hunger hatten. Beim erstbesten Restaurant an der Strasse fuhren sie auf den Parkplatz und merkten erst nach genauerem Hinschauen, dass es das falsche Lokal war. Das richtige befand sich gleich unter dem Denkmal für die Schlacht am Morgarten.



Viele stiegen den Weg zum Denkmal hinauf; aber irgendwie war es kaum vorstellbar, dass in der idyllischen Landschaft am See vor Jahrhunderten ein Schlachtgetümmel stattfand. Aber mittlerweile sind sich ja die Historiker auch nicht mehr sicher, ob das überhaupt so gewesen ist. Sicher war hingegen, dass wir im Restaurant Grunder's Buechwäldli gut aufgehoben waren. Während wir unser Mittagessen genossen, begann der Regen und die letzten Cabriovertische wurden geschlossen. Allen erschien es gemütlich, nach dem Essen noch etwas sitzen zu bleiben und zu plaudern, und da es schon längst Nachmittag war, beschlossen wir spontan, die zweite Etappe via Aegerisee und Zugersee zurück nach Immenensee nicht mehr in Angriff zu nehmen.

Es schüttete mittlerweile wie aus Kübeln, und zwar so, dass offenbar der eine oder andere Motor auf der Rückfahrt noch einen rechten Schluck Wasser im Benzin erwischte.



Aber das sind zum Glück keine schwerwiegenden Sachen, weshalb der Anlass sicher für alle Teilnehmenden in bester Erinnerung bleiben wird.



PEUGEOT

Die grosse Peugeot-Markengeschichte 125 Jahre Peugeot Automobile und mehr

Teil 2: Richtungskämpfe

Von Richi Berchtold und Herbert Kägi

Im ersten Teil haben wir gesehen, wie sich vom 15. bis ins 19. Jahrhundert dank vorhandenem Unternehmergeist bei der Familie Peugeot in der Region um Montbéliard eine Entwicklung von der Landwirtschaft bis hin zu frühen industriellen Aktivitäten abzeichnete.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts beschäftigt man sich in den Peugeot-Werken mit verschiedenen interessanten Folgeprodukten aus der Metallbearbeitung. 1858 wird für Peugeot das Markenzeichen des Löwen geschützt.

Unter diesem entstehen vorerst Sägeblätter und diverse hochwertige Werkzeuge für verschiedenste Einsatzbereiche, so unter anderem für das damals eng miteinander verbundene Zahnarzt- und Coiffeurgewerbe: Der Barbier war nämlich damals auch die Anlaufstelle, wenn ein Zahn raus musste; Zahnreparaturen im heutigen Sinn gab es in dieser Zeit noch nicht.

Neben geschickten Unternehmern waren die Peugeots auch findige Köpfe mit einem „Riecher“ für technische Entwicklungen. So eröffneten sie sich schon ab 1842 mit kleinen Mahlwerken, die als Kaffee- und vor allem Pfeffermühlen bis heute aufgrund ihrer herausragenden Qualität führend am Markt sind, ein lukratives neues Geschäftsfeld. Es sollte sich in den folgenden unruhigen Zeiten als tragende Stütze des Unternehmens bewähren. Über der vielseitigen Produktpalette kam es nämlich in der weitverzweigten Peugeot-Verwandtschaft schon damals immer wieder zu Streitigkeiten über Strategien und Ausrichtungen, was gelegentlich zu Abtrennungen gewisser Zweige und im besten Fall auch später zu einigen Wiedervereinigungen führte: Während die Söhne von Jean-Pierre Peugeot – Jules (1811-1889) und Emile Peugeot (1815-1874) – das Unternehmen unter dem Namen *Peugeot Frères* mit Sitz in Valentigney weiterführen, scheiden ihre Cousins Fritz, Charles, Jacques und Georges aus dem gemeinsamen Unternehmen ihrer Väter aus. Zusammen mit den durch Heirat verwandten Gebrüdern William, John, Charles und James Jackson gründen sie 1846 im nahen Pont-de-Roide die Firma *Peugeot Aïnés et Jackson Frères* (ab 1894: *Peugeot & Cie*). Während diese als Markenzeichen einen Elefanten wählen, ziert beim Konkurrenzunternehmen Peugeot Frères ab 1847 ein durch den Goldschmied und Graveur Justin Blazer aus Montbéliard entworfener Löwe die Produkte. Mehrfach modifiziert, verkörpert er offiziell seit der amtlichen Registrierung vom 20. November 1858 bis heute die stolze Firmengeschichte. Ab 1865 übertragen die Brüder Jules und Emile Peugeot die Leitung von Peugeot Frères auf ihre Söhne: Jules an Eugène (1844-1907), Emile an Armand (1849-1915). Dieser Übergang markiert zugleich eine neue Ära in der Geschichte des Unternehmens. Die Zeit der Fahrzeugindustrie beginnt.

weiter auf Seite 3

Fortsetzung von Seite 2

Bei einem Aufenthalt in England realisiert Armand Peugeot die Bedeutung des Fahrrades und beschliesst 1881, eine Produktion für den europäischen Kontinent aufzuziehen. Dem Projekt ist Erfolg beschieden, denn bereits 1888 werden von *Les Fils de Peugeot Frères* mit dreihundert Mitarbeitern zehntausend Velos produziert und verkauft. Geldsorgen hat man bei Peugeots in diesen Jahren nicht. Aber wieder einmal sind sich die Cousins uneins über die weitere Unternehmensstrategie: Während Armand von der in den Kinderschuhen steckenden Entwicklung des Automobils fasziniert und magisch angezogen ist, kann Eugène dieser Erfindung gar nichts abgewinnen. Es kommt so weit, dass sich einmal mehr die Wege trennen. Eugène bleibt beim bisherigen Angebot aus Werkzeugen, Geräten und Velos, während Armand ganz auf die Zukunft des Automobils setzt. Ab 1885 reifen in seinem Kopf Projekte für motorgetriebene Fahrzeuge, völlig parallel zu ähnlichen Bestrebungen in Deutschland, wo Carl Benz und Gottlieb Daimler ebensolche Studien betrieben. Während Benz noch 1885 und Daimler im Juli 1886 unabhängig voneinander erste relativ unausgereifte Konstruktionen auf die Strasse brachten, ging es Armand Peugeot etwas gelassener an. Sein erster Prototyp von 1889 war ein Dreirad, welches über eine zusammen mit dem befreundeten Léon Serpollet (1858-1907) gebaute Dampfmaschine als Antrieb verfügte. Dieser lief zwar leidlich, war für damalige Verhältnisse mit 25 Stundenkilometern sogar recht schnell und einigermaßen verlässlich. Doch Armand war damit nicht zufrieden, weil die Handhabung mit dem notwendigen Vorheizen kompliziert war. Man musste eine Reise mit diesem Vehikel gut planen und konnte nicht spontan losfahren. Auch genügte die Auslegung als Dreirad seinen Ansprüchen nicht. So wurde die Produktion nach vier Exemplaren ruhen gelassen, und Armand Peugeot suchte andere Wege mittels einer Lizenzvereinbarung mit Gottlieb Daimler über den Mittelsmann und Freund Emile Levassor (Panhard & Levassor). So verfügte der Peugeot Typ 2 über vier Räder und einen Zweizylinder-Verbrennungsmotor und war im Oktober 1890 fahrbereit. Allerdings erreichte er nur 18 Kilometer pro Stunde Spitzengeschwindigkeit, was Armand etwas enttäuschte. Kaum verwunderlich, dass ihm dieser kleine Rückschlag keine Ruhe liess und er im Stillen intensiv an der Verbesserung der Motoren herumtüfelte. So wurde 1892 in den einzigen, für den Bey von Tunis gebauten Typ 4 ein grösserer und stärkerer Daimler-Zweizylindermotor mit 4 statt 2 PS eingebaut. Das Fahrzeug glänzte überdies mit einer sehr speziellen Bemalung, die ihm den Namen „La Marguerite“ eintrug.



Da sich das Einzelstück jedoch auf den unbefestigten Strassen Tunesiens wegen der schmalen Reifen als nicht fahrbar erwies, wurde es vom Besitzer nur selten gebraucht, wenn dieser sich in Frankreich aufhielt. Daher ist es der Nachwelt in einem fast neuwertigen Originalzustand als fester Bestandteil der ständigen Ausstellung im *Musée de l'Aventure Peugeot* in Sochaux erhalten geblieben.

Wie es mit der Entwicklung der Peugeot-Fahrzeuge weiter ging, wird in der nächsten Ausgabe des ARMAND zu lesen sein.

Peugeot aktuell



Jean-Pierre Lechner hat in seinen Ferien in der Türkei ein wachsames Auge auf den dortigen lokalen Fahrzeugpark gehabt.

Mit dem abgebildeten neuen Peugeot 301 hat er beim Autovermieter prompt einen Exoten entdeckt, der in unserem mitteleuropäischen Strassenbild kaum anzutreffen ist. Das rührt daher, dass diese Stufenhecklimousine von Anfang an gar nicht für die hiesigen Märkte bestimmt war, sondern für „Schwellenländer“, wo erstens die Stufenheck-Bauweise noch mehr als bei uns en vogue ist und zweitens eine andere Preissensibilität als bei uns herrscht. So werden in die Peugeot-Modelle mit der 1 am Ende der Typenbezeichnung auch nicht alle neusten Ausstattungserrunggenschaften eingebaut, sondern sie sind technisch eher auf Anspruchslosigkeit ausgerichtet.

Auf meiner eigenen Ferienfahrt in die Provence habe ich natürlich ebenfalls darauf geachtet, was sich im „Peugeot-Mutterland“ so auf vier Rädern fortbewegt. Mein Fokus war dabei besonders auf alte und aktuelle Peugeots gerichtet. Alte haben sich als recht selten erwiesen: Nur eine 404 Fourgonette habe ich noch im Alltagseinsatz gesehen; sie war noch recht fit und offenbar in guten Händen. Neben mehreren 205ern in verschiedenen Zuständen habe ich auch wenige 309er und eine grössere Anzahl von meist gut erhaltenen 405 Limousinen wahrgenommen; das verwundert mich nicht, weiss ich doch aus eigener Erfahrung, dass der ein sehr stabiles Fahrzeug ist, im Gegensatz zu früheren Modellen mit äusserst geringer Rostneigung. Zum Aktuellen Strassenbild in Frankreich gehören viele 306 Schrägheck und 406 Limousinen, sehr verbreitet ist der 307 als Schrägheck-Limousine und Kombi; etwas weniger oft scheint der 407 und der (alte) 308er präsent. Die

weiter auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

eigentliche Volksmotorisierung stellt aber in jeder Generation der 2er Peugeot dar; so gibt es im Verkehr unzählige 206, 207 und neu vor allem 208. Auch der Crossover 2008 ist schon häufiger auf der Strasse anzutreffen als bei uns; dies gilt ebenfalls für den neuen 308. Ein weiterer Erfolgstyp ist nach wie vor der 3008, während der 5008 etwas in dessen Schatten zu stehen scheint. Vom Typ 508 sind mir vor allem die zahlreichen RXH-Modelle mit ihrem im Design aussergewöhnlichen LED-Tagfahrlicht aufgefallen.

Herbert Kägi

23. Oldtimer Grandprix 6. September 2014 in Safenwil

Von Thomas Vögeli

Nachdem wir bereits 2009 und zum Jubiläumsanlass 2011 von der Emil Frey AG an den Oldtimergrandprix nach Safenwil eingeladen worden waren, erhielten wir dieses Jahr wiederum eine Anfrage, ob wir an der 23. Ausgabe dieses traditionsreichen Anlasses mitwirken würden. Eine Woche nach der verregneten Sommerausfahrt in der Innerschweiz zeigte sich Petrus etwas gnädiger mit den Oldtimern als in der kalendarischen Sommerzeit.



Insgesamt 16 Peugeots nahmen frühmorgens den Weg nach Safenwil unter die Räder, und wir konnten dem Publikum mindestens je einen Vertreter der Modellreihen 01, 02, 03 und 04 vorstellen. Ältestes Fahrzeug war der 601 von Susanna und Hans Peter Lauener-Wicki, und Martin Plüss pilotierte den 202er als Vertreter der nächsten Modellreihe.



Vom Modell 203 nahmen nicht nur die beiden Limousinen von Urs Plüss und Olivier Heer teil, sondern auch das Cabrio von Marcel Bader mit dem MAG-Kompressor.

Als seltene Vertreter der 04-Reihe waren die 204 Limousine von Markus Khüny aus Österreich und das 304 Coupé von Irène und Ueli Eichelberger dabei, im weiteren aber auch verschiedene 404 Limousinen und Cabrios, und auch die 504er waren mit Berline, Coupés und Cabrios gut vertreten.



Weiter waren Klubs von Alfa Romeo und Ford Capri – Fahrern dabei, ebenso die FAM, Freunde alter Motorräder, und natürlich der Classic Car Club Safenwil mit seinen verschiedenen vorwiegend englischen Raritäten. Die Teilnehmer hatten die Möglichkeit, insgesamt vier Mal den Rundkurs zu absolvieren. Am spektakulärsten machten dies die Fahrer der alten Rennmotorräder, die gerne die Gelegenheit nutzten, den Zuschauern wieder einmal vor Augen zu führen, was die alten Maschinen drauf haben. Alles spielte sich aber in einem sicheren Rahmen ab. Der Speaker stellte dem interessierten Publikum die einzelnen Modelle vor, und so hatten alle die Möglichkeit, ihre Gefährte einer breiten Öffentlichkeit zu zeigen. Zahlreiche Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sogar der Epoche ihres Fahrzeuges entsprechend gekleidet, was dem Anlass ein ganz besonderes Gepräge gab. Abwechslungsreich war es ausserdem, die zahlreichen abgestellten Fahrzeuge zu besichtigen und mit den Besitzern zu diskutieren. Auch die Ausstellungen der von der Emil Frey AG vertretenen Marken waren frei zugänglich.

Wir danken der Emil Frey AG und insbesondere Ursula Hediger für die Einladung und freuen uns schon auf den nächsten Oldtimer Grandprix in Safenwil.