

peugeot 504 info

magazine nr 7 juli 2010 € 5,50

ONSCHATBARE Klassieker



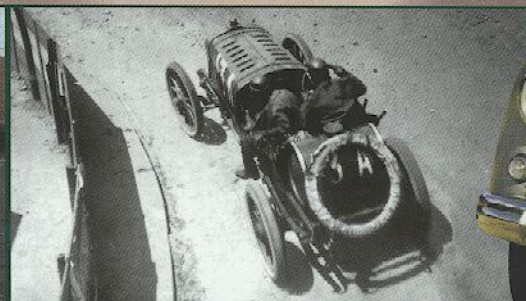
Coverstory

A

(1955 - 1962)



Aston Martin DB4 Vantage Series 5



De eerste Grand Prix, 1906

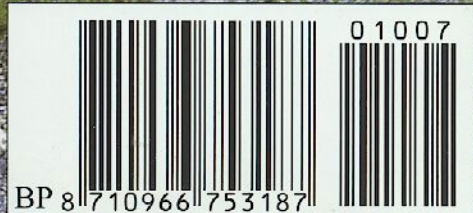


200-Jaar Peugeot

100-Jaar Alfa Romeo



Honderden Kleintjes Klassiek

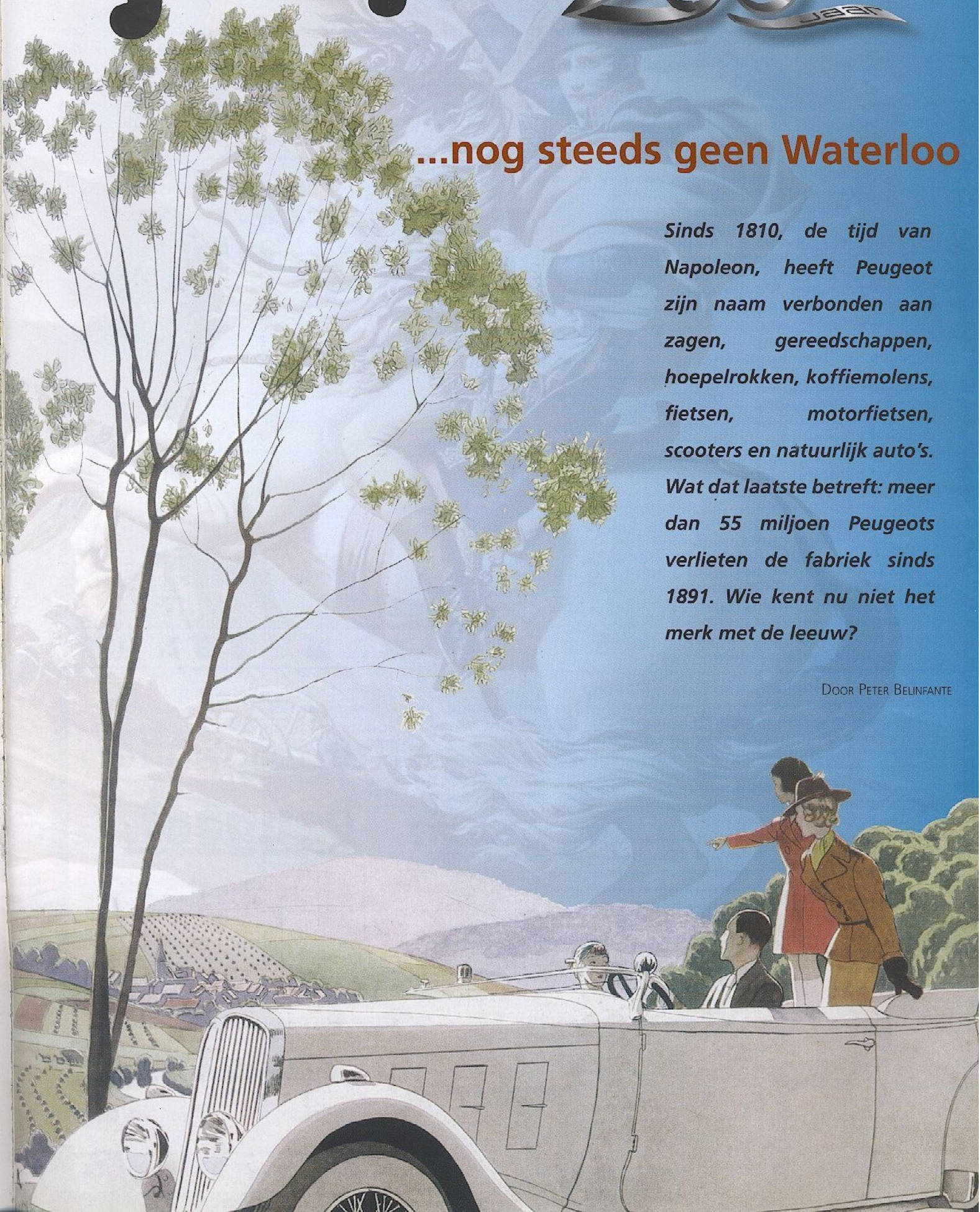


Peugeot 200

...nog steeds geen Waterloo

Sinds 1810, de tijd van Napoleon, heeft Peugeot zijn naam verbonden aan zagen, gereedschappen, hoepelrokken, koffiemolens, fietsen, motorfietsen, scooters en natuurlijk auto's. Wat dat laatste betreft: meer dan 55 miljoen Peugeots verlieten de fabriek sinds 1891. Wie kent nu niet het merk met de leeuw?

DOOR PETER BELINFANTE





In 1810 zette Peugeot zijn eerste stappen in de industriële wereld door de graanmolen van Sous-Cratet om te bouwen tot een staalgietery. Hiermee werd een droombeeld van Jean-Pierre en Jean-Frédéric Peugeot werkelijkheid.

Toen de productie steeds veelzijdiger werd, met onder andere koffiemolens, bandzagen, korsetbaleinen en naaimachines, vroeg de groei van al deze activiteiten om productie-uitbreiding. De plaatsen Audincourt, Valentigney, Beaulieu, Pont-de-Roide en vervolgens ook Sochaux getuigden van de grote ontwikkelingen die Peugeot doormaakte in de bakermat van het merk, de Franche-Comté.

De visie van Peugeot en het vermogen om

gewicht (22 kg) in vergelijking met andere fietsen uit die tijd.

Tijdens de Tour de France in 1905 toonden de Peugeot-fietsen hun kunnen en werden er overwinningen mee geboekt. De fiets was en bleef in het fabrieks aanbod, tot op de dag van vandaag.

De leeuw

Peugeot stond nog aan het begin van zijn ontwikkeling toen het in 1858 koos voor de leeuw als universeel logo voor zijn producten. Het logo werd op 20 november van dat jaar gedeponeerd.

De leeuw werd gekozen vanwege de associatie met de zagen van Peugeot die bekend stonden om de volgende kwaliteiten:

Vroege advertentie van vóór 1900.



zich voortdurend aan te passen aan allerlei veranderingen leidden tot een koersverandering als het bedrijf zich in 1886 bezig gaat houden met fietsen en motoren en in 1891 ook met auto's. Dit bleek een beslissende wending met een wereldwijde invloed als gevolg.

Rond 1900 leverde Peugeot de helft van de Franse autoproduktie. De modellen werden vanuit de Franche-Comté geëxporteerd naar andere Europese landen, maar ook naar Latijns-Amerika.

Maar nog voor de eerste auto begon in 1886 het fietsavontuur met de hoge bi. Het voorwiel van dit rijwiel had een diameter van 135 centimeter. Deze exotische uitvinding maakte al snel plaats voor modellen met wielen met gelijke diameter.

In 1890 kwam Peugeot met een zeer gewilde fiets: Le Lion.

Deze tweewieler was in twee uitvoeringen verkrijgbaar en viel op door zijn lichte

Vanaf het begin van de twintigste eeuw werden in ons land Peugeots verkocht.

STAND No. 3.

Automobielen Peugeot.



Duc Tonneau, 4 cyl. 12/16 P.K.

Verwey en Lugard.

's Gravenhage. Amsterdam.

Peugeot tijdens de spoorwegstakingen

De spoorwegstakingen van 1903 waren stakingen in Nederland van onder andere het spoorwegpersoneel, over het recht van werknemers zich te organiseren in een vakbond en onderhandelingen te voeren en het stakingsrecht. Het leidde in januari 1903 tot een arbeidsconflict in de Amsterdamse haven, dat zich al snel over het land uitbreidde. De acties breidden zich als een olievlek uit. Op 29 januari lagen alle stations in Amsterdam plat. Acht andere spoorwegknooppunten deden aan de staking mee. In april volgde een tweede algemene staking. Het leger onderdrukte die bij de spoorwegen en gebruikte Peugeots voor onder andere het postvervoer dat door de staking stillag.

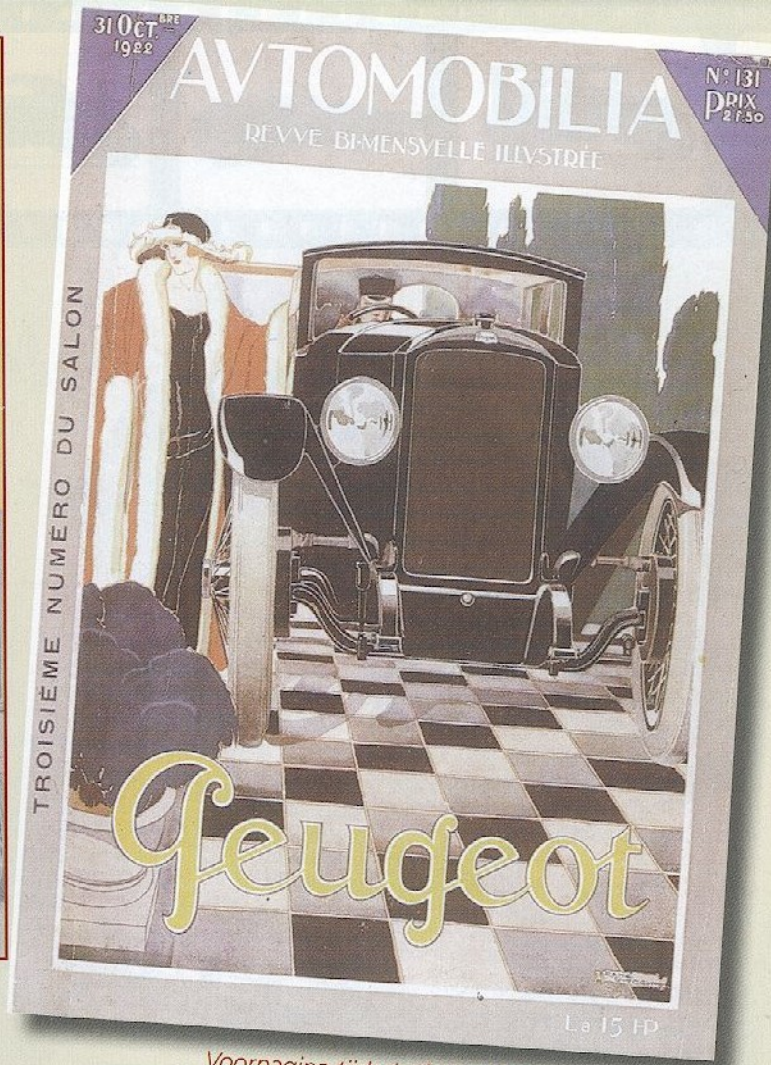


- kracht van de zaagtanden
- souplesse van het zaagblad
- snelheid bij het zagen

Sinds die tijd is het logo van het merk verschillende malen veranderd, tot de uitvoering in mat en glans die in 2010 voor het eerst op de RCZ verscheen.

Gemotoriseerde tweewielers

Het avontuur met gemotoriseerde tweewielers begon in 1898, in de fabriek in Beaulieu, van oudsher de bakermat van het merk, waar de allereerste fiets, de allereerste auto en de allereerste motor van Peugeot het daglicht zagen. Sinds het eerste wereldsnelheidsrecord voor motoren in 1904 kon Peugeot een indrukwekkend aantal overwinningen op zijn naam schrijven, waaronder de eerste prijs bij de Grand Prix des Nations in 1924, de negen wereldrecords van de 515 in 1934 of de gouden beker bij de Bol d'Or in 1952.

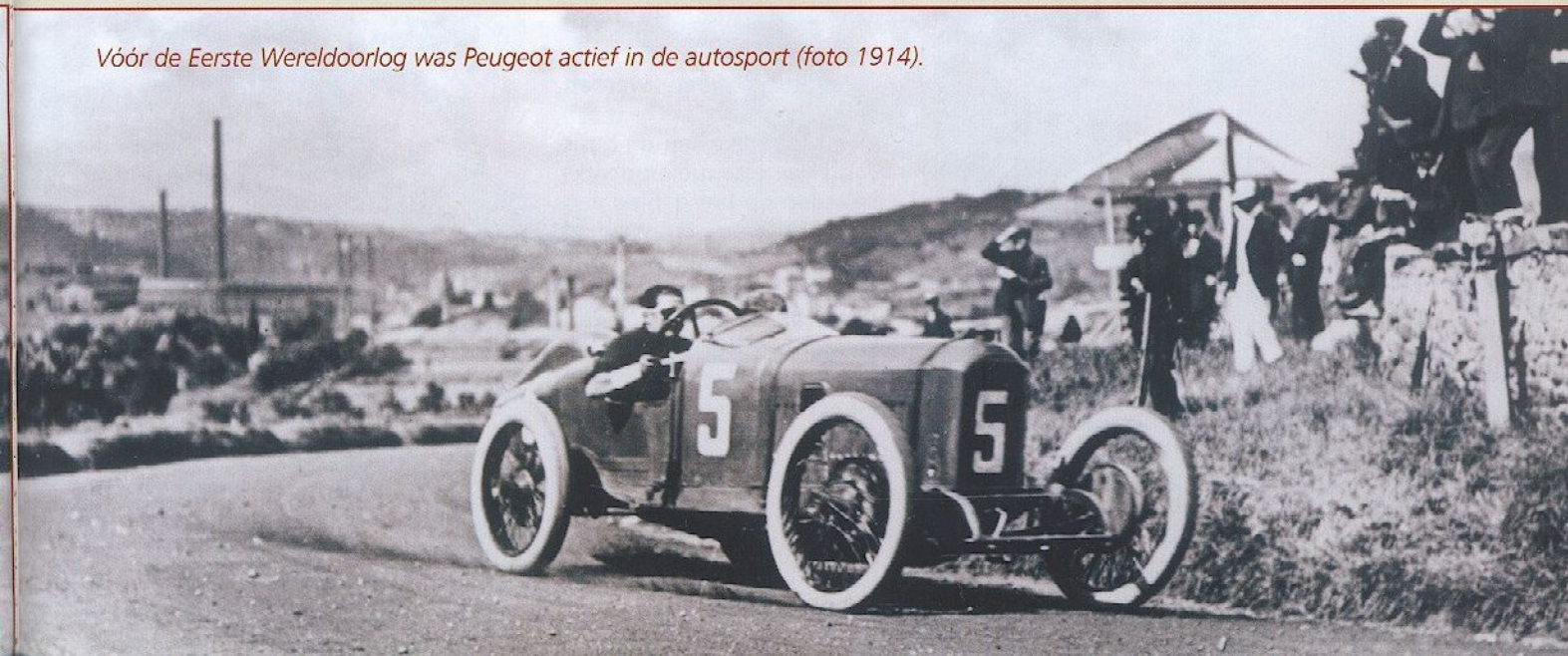


Voorpagina tijdschrift in 1922.

Begin jaren zestig maakte de motorfiets plaats voor een fiets met hulpmotor. Vooral het model '100' werd populair. Ook in ons land werden de bromfietsen van Peugeot veel gezien in het verkeer.

In 1895 werd de allereerste autorace ter wereld gewonnen door een Peugeot

Vóór de Eerste Wereldoorlog was Peugeot actief in de autosport (foto 1914).





De nieuwe
Peugeot „202“

binnen eenige weken leverbaar

Ruime 4-deurs sedan

Gewicht: 825 kg
(f 16.48 wegenbelasting per kwartaal)

Benzine-verbruik: 1L. op ± 14 km
Geheel stalen carrosserieën

f 1670.-1530
(in luxe uitvoering)

DE BETERE KLEINE WAGEN.
WAAROP EEN IEDER WACHT

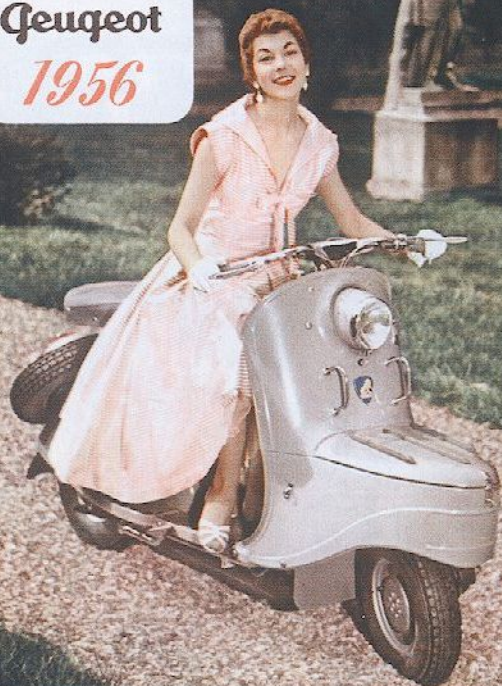
Voor

- KWALITEIT
- ZUINIGHEID
- SNELHEID
- COMFORT
- VEILIGHEID

Vraagt inlichtingen bij de importrice voor Nederland:
GEBROEDERS NEPKENS N.V.
Biltstraat 106 - Tel. 16523 (3 lijnen) - UTRECHT

Peugeot

scooters
Peugeot
1956



De populaire 202 was er vanaf 1938.

De jaren tachtig werden gekenmerkt door de opmars van de scooter en Peugeot introduceerde in 1982 de modernere scooter met kunststofcarrosserie. Vervolgens kwamen de elektrische scooters. Peugeot Motorcycles, in 2010 omgedoopt tot Peugeot Scooters, is op dit moment de vierde fabrikant op de Europese ranglijst.

Innovations

Elke fabrikant heeft zo zijn innovaties en was de eerste met een nieuw idee. Zo bedacht Peugeot al in 1934 de coupé-cabriolet. Die constructie werd toen voor het eerst toegepast op de 401 en bestond uit een ingenieus systeem met een in de kofferbak inklapbaar metalen dak. Dat werd elektrisch bediend en binnen vijftien seconden had je het dak open of dicht. Peugeot had deze modellen, Eclipse of Tran, tot 1939 in het aanbod. Vervolgens verdween dit concept om pas in de jaren 1990 een definitieve opgang te maken. Peugeot heeft ook de diesel-motor

Na de oorlog was er als eerste nieuwe model de 203, die ook in rally's werd ingezet zoals die van Monte Carlo (foto 1953).

gepopulariseerd die voor het eerst werd gebruikt bij de op grote schaal geproduceerde 403. Dit was overigens het eerste model van Peugeot waarvan er meer dan een miljoen werden verkocht.

Ook stond het aan de basis van twee essentiële ontwikkelingen op het gebied van dieselmotoren. Zo was de 604 in 1975 de eerste Europese auto met een turbodieselmotor en introduceerde Peugeot in 1999 de 607, de eerste dieselauto ter wereld met een roetfilter.

Comfort was (en is) nog een

Scooters en fietsen maakten ook deel uit van het concern.





algemeen erkend pluspunt van het merk. De kwaliteit van de onderstellen was zowel te danken aan het heuvelachtige landschap van de Franche-Comté als aan de overtuiging dat comfort, veiligheid en rijplezier bij een auto van wezenlijk belang is. De 201 uit 1929 was de eerste auto met een onafhankelijke voorwiellophanging en bood zo meer comfort aan de inzittenden. Peugeot is overigens het enige merk dat zelf nog de schokdempers voor zijn modellen produceert.

Drie cijfers

Om meer structuur aan te brengen in het steeds groter wordende aanbod werd in 1929 een nieuw systeem voor typeaanduiding ingevoerd. Dit wordt nog steeds gebruikt. Met de 201, het 201ste project van de ontwikkelingsafdeling, werd het startschot gegeven voor de driecijferige typeaanduiding waarmee een model duidelijk kon worden onderscheiden:

- het eerste cijfer geeft de modelklasse van de auto aan, de plaats binnen het gamma;
- het tweede cijfer, altijd een 0, fungeert als verbinding tussen het eerste en het derde cijfer;
- het derde cijfer duidt op de generatie van het model.



55-Jaar 403

De Peugeot 403 was in verschillende opzichten een grensverleggende auto voor Automobiles Peugeot. In de eerste plaats was de 403 de eerste Peugeot die door Pininfarina ontworpen werd en daarnaast was het de eerste Peugeot-personenauto die op grote schaal leverbaar was met een dieselmotor.

De Peugeot 403 werd tijdens de Salon van Parijs in de herfst van 1955 geïntroduceerd. Op dat moment bestond het aanbod alleen uit diverse versies van de 203. De 403 week vooral uiterlijk flink af van de 203. Op technisch gebied waren de verschillen veel kleiner. Tijdens de presentatie van de 403 in Parijs ging er veel aandacht uit naar een directe concurrent: de Citroën DS. Toch bleek al snel dat de 403 ondanks zijn minstens zo bekende concurrent een groot publiek aantrok. Peugeot bouwde de 403 op de thuisbasis Sochaux en voor het eerst werden van één model meer dan een miljoen exemplaren gebouwd. De klant kon kiezen uit de 403 Sedan, 403 Break en de 403 Cabriolet. Die laatste was bijna tweemaal zo duur als de sedan.



peugeot504.info

Peugeot had er patent op genomen, andere fabrikanten mochten geen cijfercombinatie met een 0 gebruiken. Dat ondervond Porsche toen het in 1963 de 901 uitbracht. Na protesten werd dat de 911.



50-Jaar 404

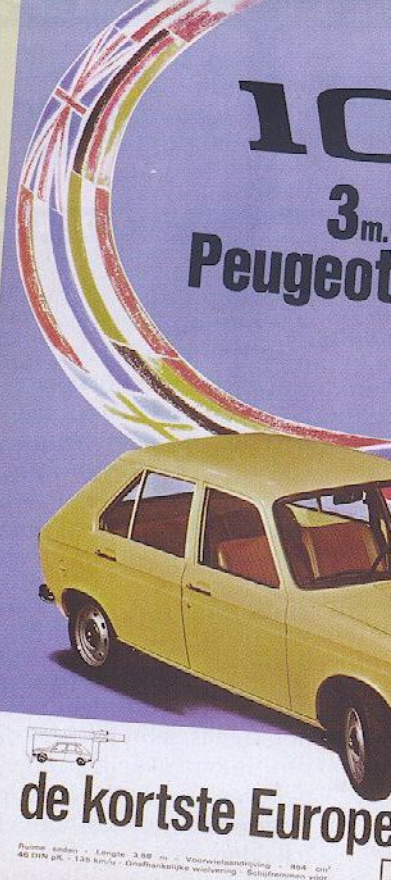
In 1960 baarde de 404 veel opzien; hier was sprake van een echt nieuwe auto. De wagen kreeg een schitterende typering mee: 404 Berline Grand Tourisme. Dat klopte ook wel want de uitrusting was bijzonder compleet: Michelin-radiaalbanden, slaapstoelen, tweetonige claxon (een voor in de stad en een voor op de grote weg) en ruitensproeiers. Een stalen schuifdak was een extra. Dat aan veiligheid was gedacht, bleek uit het feit dat de 404 als eerste Peugeot crashtests vóór de introductie had ondergaan en was voorzien van een veiligheidskooi. Dat Peugeot al na een jaar de 404 presenteerde met benzine-injectie was een grote verassing. Het werd de eerste serieauto onder de tweeliter ter wereld die van een dergelijk systeem was voorzien. De 404 werd ook ingezet bij rally's. Al in het eerste productiejaar werd de auto eerste, derde en vierde in zijn klasse tijdens de Tour d'Europe. Dat gebeurde eveneens bij de East-African Rally van 1961. In totaal zijn er tot 1975 2,75 miljoen 404's gemaakt.

Het driecijferige systeem hield stand tot 2004. Vanaf toen werd een typeaanduiding met vier cijfers gebruikt voor modellen die een aanvulling vormen op het traditionele aanbod.

Verder worden er sinds het jaar 2000 lettercombinaties gebruikt om de carrossievormen aan te duiden: CC voor de Coupé Cabriolet, SW voor de gezinsauto, Tepee voor Peugeots Ludospace, en dan zijn er nog de speciale modellen zoals de RCZ. Overigens, het woord ludospace is een samentrekking van de Franse woorden ludiek en ruimte.

Autosport

De geschiedenis van Peugeot liep bijna parallel met de ontwikkeling van de autosport. Vanaf de allereerste autoraces was het merk van de partij. Al vroeg dus waren Peugeots deelnemer in regelmatigheidproeven, rally's en races,



Kleinste Peugeot in de jaren zeventig was de 104.



Pininfarina maakte beeldschone cabriolets en coupés (404 cabriolet 1963).

54
58
vernunft



se 4-deurs
PEUGEOT



504 pick-up in Frans decor.

waaronder de stratenrace Parijs-Bordeaux-Parijs. Deze allereerste race uit de geschiedenis van de automobielsport, in 1895, werd gewonnen door een Peugeot.

Na de pioniersfase volgden de eerste echte sportauto's. In de eerste jaren van de 20ste eeuw boekte Peugeot ook buiten Frankrijk opzienbarende resultaten. Allereerst in Brooklands in 1913 met de L76, gevolgd door de legendarische Peugeot 'Grand Prix' die tot driemaal toe de overwinning opeiste bij de 500 Mijlen van Indianapolis (1913, 1916, 1919). De L76 werd aangedreven door een motor met twee nokkenassen en vier kleppen per cilinder, de eerste ter wereld. In de jaren twintig kon het merk de Targa Florio en de 24 Uur van Spa toevoegen aan de lijst met overwinningen.

Een dealer, Darl'mat, zette in de jaren dertig aan tot een sportieve variant van de 302, de 302 Special Sport. Deze bewees zichzelf bij de 24 Uren van Le Mans, toen er drie exemplaren aan de start van de race verschenen in 1937 en die het jaar daarop domineerden in de 2-liter klasse.

Wie zich de jaren tachtig nog goed kan herinneren, weet zeker de rallysuccessen nog met de 205 Turbo 4x4. Ook Le Mans werd tweemaal gewonnen, zowel in 1992 als 1993 en in de Formule 1 speelde het merk een rol door motoren te leveren aan teams als McLa-

ren in 1994, Jordan 1995-1997 en Prost van 1998 tot 2000.

Eigen stijl

Peugeot verpakte vaak emotie in zijn ontwerpen, zoals blijkt uit de stilering van bijvoorbeeld de 402, 404, 504, 205, 607 en de 406 Coupé. Dit waren alle zeer herkenbare modellen met een bepaalde klassieke elegantie.

Dit streven naar emotie in een auto begon in de jaren dertig met het ontstaan van een aparte designafdeling, met aan het hoofd Henri Thomas. Na de klassieke 201 gaf de nieuwe Directeur de Style een aerodynamische uitstraling aan de 2-serie, de zogenaamde 'Sochaux'-lijn.



45-Jaar 204

De 204 was in 1965 de eerste Franse auto met de motor dwars voorin geplaatst, gekoppeld aan voorwielaandrijving. Huisstylist van Peugeot was Pininfarina. Deze ontwierp een niet te groot vierdeurs model met de wielen bijna op de hoeken geplaatst. Daarmee was een lange wielbasis mogelijk wat het comfort weer ten goede kwam.

Dit gegeven en de grote ruiten deden de auto groter lijken dan deze in werkelijkheid was, want de totale lengte bedroeg slechts 397 cm. Ook de motor was nieuw. Deze was geheel van lichtmetaal en daarmee de eerste Franse serie-auto met zo'n krachtbron. Daarnaast was de motor voorzien van een bovenliggende nokkenas. Daardoor kon de 1.130cc-metende korteslagmotor vrij hoge toerentallen aan en leverde 58 pk bij 5.800 t/min. De 204 bereikte met deze constructie de alleszins aanvaardbare topsnelheid van 138 km/h. Verder had de nieuweling schijfremmen vóór en onafhankelijke wielophanging rondom. Typerend voor de Peugeots uit die dagen was de stuurschakeling en die was dan ook op de 204 terug te vinden.



Het driecijferige systeem hield stand tot 2004

De 402, die werd gepresenteerd tijdens de Autosalon van Parijs in 1935, had aantrekkelijke lijnen dankzij de gebogen grille met wapenschild en zijn gestroomlijnde voorschermen.

Die kenmerken werden ook toegepast op de 302 en de kleinere 202.

Onder invloed van Paul Bouvot, destijds directeur van het stylingcentrum, en Gérard Welter, kregen in 1968 de koplampen van de 504 de katachtige vorm die de verwantschap met de leeuw van Peugeot benadrukte.

Die dynamiek was ook terug te zien in de 205 uit de jaren tachtig.



Prototype Oxia uit 1988.



Wonder boven wonder.



PEUGEOT
een wonder op wielen

Productiemijlpalen

1925	100.000
1952	1.000.000
1959	2.000.000
1976	10.000.000
1988	20.000.000
1996	30.000.000
2002	40.000.000
2008	50.000.000

worden gemaakt. Dat werd de 203 in 1948 en die auto bleef jarenlang het enige model. Eigenlijk bouwde Peugeot alleen maar in de middenklasse en de tijd dat er meer dan één model tegelijk in productie was, begon pas in de jaren zestig. De jaren veertig, vijftig en beginjaren zestig waren dan ook het domein van de 203, 403 en 404, allemaal

vandaag de dag geliefde klassiekers.

Met de toename van de welvaart in de jaren zestig kwam een kleiner model in het aanbod, de 204, waarvan ook een break, coupé en cabriolet verscheen. Vervolgens kon het nog een maatje kleiner met de 104. En groter, want de 604 uit de jaren zeventig was een slagschip annex vlaggenschip. Net als Ferrari en Alfa Romeo heeft Peugeot een lange band met het Italiaanse stylinghuis Pininfarina. Dat begon met de 403 in 1955, gevolgd door de 404 in 1960. De 205 kwam er ook vandaan, net als de 406 Coupé.

Anno 2010 staat Peugeot voor dezelfde uitdagingen die andere fabrikanten ook hebben op het gebied van milieu en elektrische auto's. Dit najaar staat de iOn op stapel. ■



De 405 was het rallykanon van Peugeot aan het eind van de jaren tachtig.



Naoorlogse klassiekers

Van het modelgamma uit 1993 zien we vandaag de dag nog heel wat rijden.

De Tweede Wereldoorlog liet diepe sporen na bij het merk. Nog in het laatste half jaar van de oorlog roofden de Duitsers het machinepark. Dat werd later weer opgespoord. De opbouw na de bevrijding was moeilijk. Alle vooroorlogse modellen, behalve de 202, verdwenen en er werd hard gewerkt aan een nieuw model dat in grote aantallen moest



Leuke concept car was de Touareg uit 1996.

