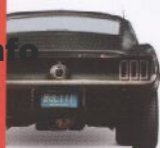


DE GOUDEN TIJDEN VAN HET AUTORIJDEN



50 JAAR BULLITT
Het verhaal achter de cult-klassieker

REPORTAGE
In de schatkamer van Peugeot



GEK VAN ALFA ROMEO
'Als een Alfa wordt gestart, gebeurt er wat!'

Classics

'Geen strijd zo boeiend als die tussen de **Opel Kadett GSi** en de **Volkswagen Golf GTI**. Elke stap van de een werd gevolgd door een agressieve reactie van de ander.'



Achtkleppergevecht

GROTE MOND KLEIN HARTJE



VANAF PAGINA 83 MEER DAN 450 YOUNGTIMERS EN KLASSEKERS TE KOOP

PROEFRIJ Ford Sierra

VERBRUIKSTEST
Wat verbruikt hij nou echt?

PROEFRIJ Mercedes-Benz E 220 Cabriolet



200 jaar innovatie

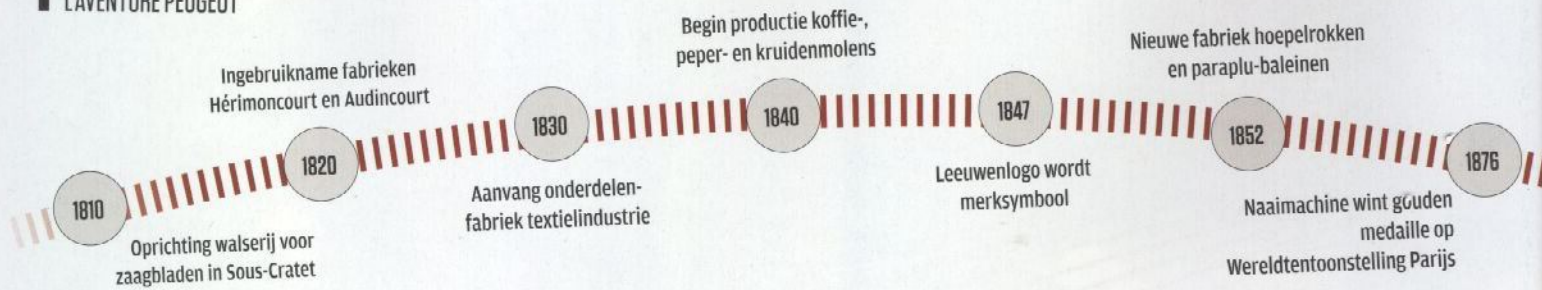


obiles

GEOT

onder één dak

Met leeuwenmoed
het verleden tegemoet



Peugeot investeert al een paar jaar fors in zijn historisch erfgoed. Een miljoenenbudget werd uitgetrokken voor de complete digitalisering van het 200 jaar oude erfgoedarchief, het uitbreiden van de eigen restauratiefaciliteiten binnen de fabriek en het opstarten van een online-onderdelenservice voor klassiekers. De inzet: traditie en historie als toegevoegde marktwaarde.

PRODUCTIE **LUCAS VERBEKE EN STÉPHAN VERMEULEN**

A-weema-weh, a-weema-weh, a-weema-weh, In the jungle, The mighty jungle, the lion sleeps tonight ... O ja? Bij het Peugeot-hoofdkwartier in Sochaux is de leeuw klaarwakker en paraat om zijn klauwen en tanden te zetten in de herboren toekomst. Sinds de bijna-doodervaring van 2012, toen Peugeot rakelings langs de faillissementsafgrond scheerde, is PSA inmiddels namelijk weer uitgegroeid tot een sterk, dynamisch en winstgevend bedrijf. Om dat voor elkaar te krijgen, moesten er flink wat stofnesten worden weggeblazen, maar sinds de overname van Opel, eind 2017, is de Franse alliantie nu zelfs de op één na grootste autofabrikant van Europa. Peugeot wil zich vooral als een innovatief en modern merk profileren, maar wel met een historie



1 Het conceptmodel Quasar, gebaseerd op de rallywagen 205 T16, werd in 1984 gepresenteerd als de droomauto van het jaar 2000. **2** De kleurrijk beschilderde Type 4 van de landvoegd van Tunis (1892). **3** De peper- en koffiemolens van Peugeot zijn in de culinaire wereld nog steeds een begrip. Ook hiervoor komen restauratieverzoeken binnen. Onlangs zocht een oude dame een nieuw onderdeel voor een pepermolen die al 114 jaar in de familie was. **4** De celluloid-filmspoelen worden bewaard in een klimaatkamer. **5** Gestroomlijnde modellen met de koplampen achter de grille: de 202 en de 402, hier als cabrio te zien, waren in de jaren 40 kenmerkende verschijningen. **6** Het museum paviljoen met de vroegste modellen is gebouwd in dezelfde Art Nouveau-stijl als de Parijse metro.



Alles wat de Peugeots aanpakten, veranderde in goud, van generatie op generatie

om trots op te zijn. De toekomst heeft namelijk een verleden nodig en innovatie is vrijwel altijd gebaseerd op traditie. Dat klinkt als een ongelooflijke dooedoener, maar het cliché is inmiddels achterhaald door de hedendaagse realiteit: merkbeleving is meer dan ooit gelieerd aan het verleden. Daar spelen intussen alle Europese autofabrikanten gretig op in. Als subtiele ondersteuning van het merkimago pronken de Duitse fabrikanten met techniek, de Italianen met design en de Zweden met veiligheid. En de Fransen? Die houden het op hun traditie van recalcitrante eigenzinnigheid en avantgarde. Nostalgie op weg naar morgen, want omkijken naar het verleden heeft alleen zin als je er de toekomst mee kunt aansturen.

Digitaliseringsslag

Je kunt Peugeot er moeilijk van betichten het eigen verleden nooit te hebben gekoesterd. Integendeel zelfs. Lang voordat de Duitse merken hun oude fabriekspanden begonnen om te toveren tot knusse musea besloot Pierre Peugeot in 1982 al tot de oprichting van l'Aventure Peugeot. Het doel van die stichting was (ook toen al) het bewaren en bewaken van het industriële erfgoed van de familie. Er kwam een museum, dat in 1988 zijn deuren opende, maar nog belangrijker was de collectieve inzet van sympathisanten om niet alleen alle auto's te verzamelen, maar ook gereedschappen, pepermolens, naaimachines, koelkasten, wasmachines, boormachines, radio's, mixers, koffiemolens, kano's, sleeën, schaatzen, pistolen, gebruiksvoorwerpen, affiches, oude foto's, documenten en gadgets. Kortom, een veelvoud van alles wat Peugeot in 200 jaar tijd ooit heeft geproduceerd, werd teruggehaald naar Sochaux. Daardoor vormt de Peugeot-collectie nu één van de grootste industriële archieven in Europa, met een omvang en diversiteit die werkelijk uniek is in de auto-industrie.

Het voor publiek toegankelijke fabrieksmuseum in Sochaux is daardoor nog 'slechts' het tipje van de historische ijsberg; de werkelijke schatkamers van Peugeot bevinden zich in het streng beveiligde

Breed gevarieerde museumcollectie

L'Aventure Peugeot, het voor publiek toegankelijke fabrieksmuseum in Sochaux, voert je mee door de geschiedenis van de Franse autobouwer. Vergeleken bij de klinische en soms sfeerloze musea van de Duitse merken is dit wel even een cultuurschok. Het Peugeot-museum is op een geheel eigen - lees Franse - wijze ingericht en aangekleed. Dat begint al bij de nostalgische entree die als Parijse muzikent is ingericht en met veel krullend smeedwerk de bezoekers verwelkomt. Hetzelfde Montmartre-sfeertje vind je ook in het gastronomische museumrestaurant, waar je ook zonder museumbezoek kunt binnenstappen voor een overheerlijk en betaalbaar driegangsmenu. Ook de opstelling van de collectie is totaal anders: soms thematisch, dan weer per tijdvak en op andere momenten puur op emotie. Er worden permanent zo'n 120 auto's tentoongesteld, waarbij kan worden geput uit een gerestaureerde selectie van zo'n 600 auto's. Voor bepaalde exposities kan ook worden gekozen uit de honderden - uiterst zeldzame - conceptmodellen en competitie-auto's die in het fabrieksgebouw van Terre Blanche zijn opgeslagen.

Sinds de opening in 1988 hebben ruim 1,6 miljoen mensen een bezoek gebracht aan het museum, dat zeven dagen per week van 10.00 tot 18.00 uur is geopend (25 december en 1 januari zijn de enige sluitingsdagen).

Filmmaker Woody Allen maakte voor zijn film 'Midnight in Paris' (2011) dankbaar gebruik van maar liefst negen historische Peugeots uit het museum. Daartoe behoorden onder meer een 601 Eclipse, de voorloper van de 206/207 Coupé-Cabriolet-modellen uit de jaren 30, en uiteraard ook de Type 184 uit 1928, een van de juweeltjes uit de tentoongestelde collectie, waarin de modellen in historische volgorde worden getoond.

Uniek is bovendien dat het Musée de l'Aventure Peugeot het enige automuseum is waar je als bezoeker een ritje van enkele kilometers kunt maken in één van de klassiekers. Op aanvraag wordt de auto van je prilste jeugdherinneringen speciaal geprepareerd door de medewerkers van het restauratiecentrum en daarmee mag je dan - onder begeleiding - een rondje in de omgeving van Sochaux rijden.

FC Sochaux wordt Frankrijks eerste professionele voetbalclub

Naoorlogse herstart met 203

Begin van de samenwerking met Pinfarina

1927 Overname Belanger en De Dion-Bouton

1928

1933 Begin productie elektrisch gereedschap

1948

1950 Overname Chenard-Walker (en daarmee ook Hotchkiss)

1951 Totale productie sinds 1886 passeert één miljoen exemplaren

1952

Centre d'Archives de Terre Blanche, gehuisvest in een voormalig fabriekspand in Hérimoncourt, ongeveer tien kilometer zuidwaarts van de huidige moeder-fabriek. Sinds 2010 zijn mensen daar al bezig om de nalatenschap van het familiebedrijf Peugeot te inventariseren, te digitaliseren, te rubriceren en vooral voor de eeuwigheid te conserveren in een gigantische databank. Een titanenarbeid, die tot de complete voltooiing waarschijnlijk nog decennia in beslag zal nemen. "Met een team van 25 mensen zijn we inmiddels acht jaar bezig met deze monsterklus, en als het even meezit, hebben we aan het eind van dit decennium ongeveer drie procent van het totale archief digitaal in kaart gebracht", zegt Hervé Charpentier, conservator van het Peugeot-museum en sinds 2010 benoemd tot Directeur Produits et Collections, wat erop neerkomt dat de digitaliserings-slag onder zijn verantwoordelijkheid valt. Zijn assistenten - witte handschoenen aan, het beeldscherm met Peugeot-logo reflecterend in de brillenglazen - werken intussen met engelengeduld aan het over-

Het Peugeot-museum is op een geheel eigen - lees Franse - wijze ingericht en aangekleed

zetten van miljoenen foto's, documenten, technische werktekeningen en objecten die zich maar blijven opstapelen. "Regelmatig krijgen we privécollecties aangeboden die we - als ze interessant genoeg zijn - ook weer toevoegen aan het historisch archief", verduidelijkt Charpentier. "Alleen al de fotoverzameling omvat zo'n vijf miljoen negatieven, dia's en afdrucken: van daguerreotypieën - de allereerste fotografische techniek - tot en met complete glasplaat-archieven van laat negentiende-eeuwse fotografen. Met een historie die teruggaat tot de tijd van Napoleon is er ook een periode waarvan alleen maar schilderijen en handgeschreven documenten bestaan. Ook die verzameling maakt deel uit van de erfgoedcollectie."

Verleden en toekomst

Een deel van de collectie is inmiddels te bekijken via de digitale beeldbank van het museum. Zoals dat geldt voor veel archieven en musea, is echter nog maar een fractie van het Peugeot-erfgoed gedigitali-

Oude onderdelen nieuw, van betere materialen

De loods bij het museum was vroeger onderdeel van een bierbrouwerij. Sochaux stond in die tijd bekend om zijn bier, dat dankzij het zuivere water uit de Vogezen een goede reputatie had. In deze voor de stad historisch zo belangrijke ruimte trachten de mannen van Hervé het erfgoed van Peugeot, Citroën en DS zo goed mogelijk te conserveren. Restaurateurs van een oude Peugeot of Citroën kunnen online rondsuffelen in het 40.000 onderdelen tellende magazijn. Er zijn onderdelen uit de oorspronkelijke productieperiodes, maar er zijn ook nieuw geproduceerde exemplaren te vinden. Bruno Garovo, verantwoordelijk voor de klassieke vervangingsonderdelen, deinst zelfs niet terug voor het maken van nieuwe mallen, mocht een toeleverancier die niet meer bezitten. "Maar met oude mallen lukt het ons ook om onderdelen te maken die beter zijn dan toen ze nieuw uit de fabriek kwamen." Bruno laat trots de kunststof strip zien die tussen de achterlichten van een 205 GTi zit. "Dezelfde pasvorm, dezelfde looks,

maar van een betere kunststofsoort." Veel dingen die voor het opknappen van een Peugeot 205 nodig zijn, liggen overigens nog altijd op voorraad, zoals alle raamrubbers. Een bak met nieuwe uitlaten voor een 504, een nieuwe teller voor een 203, een bak met achterdempers voor een 203, maar ook een ruit van een Citroën SM. We wanen ons in een walhalla voor Peugeot- en Citroën-klassiekers. Alle onderdelen die via de website laventurepeugeotcitroens.fr te vinden zijn, krijgen hier een etiket. "Daarmee geven we een kwaliteitsgarantie en bovendien zijn alle aan ons gelieerde clubs niet alleen afhankelijk van dealers", verklaart Bruno. Overigens kunnen mensen die een restauratieproject uitvoeren, zich ook met technische vragen melden. In het kantoorje boven het museum is iemand die ze beantwoordt. En als hij het niet direct weet, raadpleegt hij de twintig meter handleidingen en oude garagehandboeken van de historische modellen die zich op een meter van zijn bureau bevindt.





seerd. Een schat aan analoog beeld ligt dus nog te wachten, ontoegankelijk voor het grote publiek. “Voor de huidige generatie geldt: als er geen digitale presentatie is, bestaat het niet”, zegt onze gastheer, terwijl hij de zoveelste sluisdeur opentrekt van Peugeots Ali Baba-schatkelder, waar de gevoels-temperatuur niet eens de helft bedraagt van de zomerse buitentemperatuur. Charpentier: “In deze geklimatiseerde opslagruimte worden alle film-spoelen bewaard: 8 mm, 16 mm, 35 mm, VHS-videocassettes, veel geluidsopnames ook. Als celluloid aan een te hoge temperatuur of luchtvochtigheid wordt blootgesteld, gaat de ontbinding van het materiaal in versneld tempo, waardoor de inhoud als voorgoed verloren mag worden beschouwd.” Een andere kwestie is het veiligstellen van het intellectuele eigendom en - op termijn - de commerciële exploitatie van alle objecten. Daarmee is een miljoeneninvestering gemeoid, waarvan de resultaten zich moeilijk laten afmeten in een verdienmodel. “Dat was lange tijd het grote struikelblok”, bevestigt Charpentier. “Digitaliseren is tijdrovend en dus ongelooflijk duur. Het verwerkingsproces op zich is niet zo moeilijk: je scant een foto, je fotografeert een object, je digitaliseert een blauwdruk: klaar. Het is echter veel meer dan dat. Je moet het beeld beschrijven. De inhoud moet op uniforme wijze worden gearchiveerd. Wanneer en waar is het gemaakt? Zit er nog auteursrecht op? In veel gevallen: wie is de maker en in welke context kwam het tot stand? Het is enorm bewerkelijk en tijdrovend. Elk bedrijf met een bijzonder verleden is zich er inmiddels echter van bewust dat de eigen geschiedenis een ongelooflijk krachtig marketinginstrument kan zijn. Die intrinsieke eigenheid bepaalt in grote lijnen het onderscheidend vermogen van het hedendaagse Peugeot: het verleden dient als katalysator voor de toekomst. De geschiedenis van Peugeot gaat trouwens nog een flinke stap verder: dit 200-jarige archief is niets minder dan een historische spiegel voor de geschiedenis en totstandkoming van het hedendaagse Frankrijk! Franse trots? Uiteraard, je zou wel gek zijn om die patriotistische troefkaart niet uit te spelen.”

1 In de vroegere brouwerij van Sochaux worden nu de mooiste klassiekers gerestaureerd. 2 Deze houtgasgenerator compenseerde de schaarste aan autobrandstof tijdens de oorlog. 3 In het kantoor van wandelende Peugeot-encyclopedie Hervé Charpentier zijn alle technische handleidingen van klassieke modellen te vinden, zodat restaurateurs met vragen kunnen worden geholpen. 4 Het museum in hartje Sochaux viert dit jaar het dertigjarig jubileum.

Peugeot Talbot Sport, onder Jean Todt, start WK-rallyprogramma

Presentatie 405, meteen ook Auto van het Jaar

Le Mans-debuut van 905-prototype

1978

Acquisitie Chrysler Europa (Simca)

1981

1983
Introductie 205

1987

1989

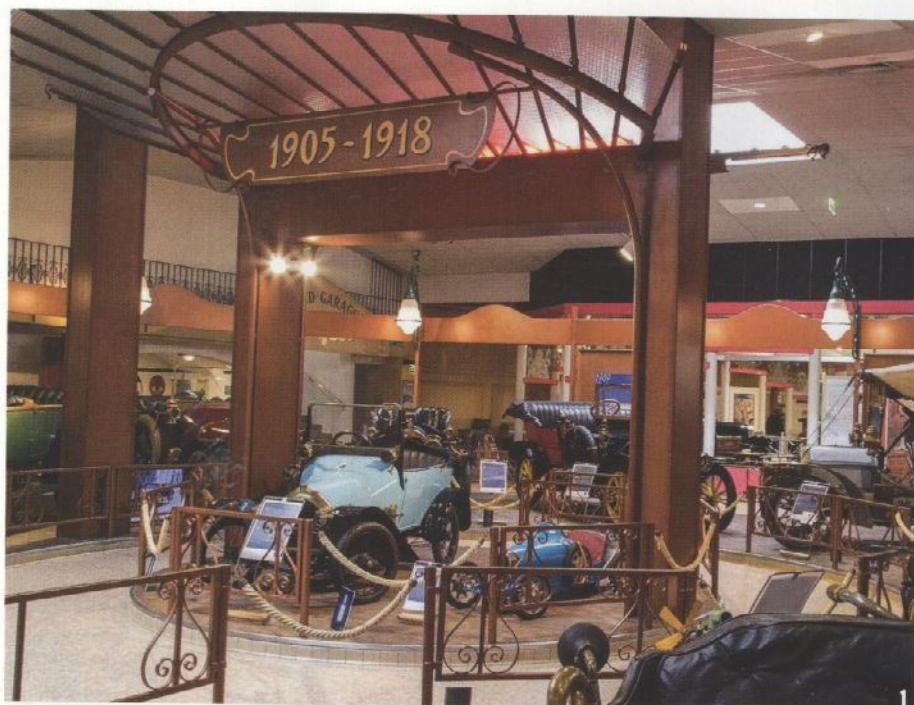
Driemiljoenste 205 loopt van de band

1990

De ontstaansgeschiedenis van het familiebedrijf Peugeot gaat helemaal terug tot de Franse Revolutie. Jean-Pierre Peugeot was de burgemeester van Hérimoncourt, dat in die tijd onder het gezag viel van de prins van Württemberg. Van beroep was hij textielwever, maar het waren zijn twee oudste zonen - Frédéric en Jean-Pierre - die besloten om een bescheiden metaalbewerkingsbedrijf op te starten in de buurt van hun geboortedorp Sous-Cratet. In het bosrijke gebied van de Doubs-vallei ontstond begin 1800 een bloeiende houtnijverheid, dus begonnen de broers Peugeot zich volledig toe te leggen op de productie van zaagbladen. Jean-Frédéric, zoon van Jean-Pierre, kwam amper twintig jaar oud op het idee om hun walsenrij geschikt te maken voor massaproductie. Het resultaat was een goedkoper product, dat ook nog van betere kwaliteit was. In 1825, elf jaar na het overlijden van Jean-Pierre Peugeot senior, was de zaagbladenfabriek van Sous-Cratet een begrip in heel Frankrijk.

Met verstand geleid

Het was het begin van een zakelijk imperium dat zich gaandeweg over de hele regio Franche-Comté zou uitbreiden. "Alles wat de Peugeots aanpakten, veranderde in goud, van generatie op generatie", lacht Hervé Charpentier. "Geen merk heeft zoveel verschillende producten gemaakt voordat het zich ging toeleggen op de fabricage van auto's. Peugeot maakte alles, als er maar metaal in was verwerkt. De door verschillende nazaten van de oude Jean-Pierre Peugeot bestuurde bedrijven werden toen al gekenmerkt door de opvallend alerte manier van zaken doen. Als ondernemersfamilie werd er gezamenlijk gekeken: waar heeft de markt behoefte aan en hoe kunnen we daar snel, efficiënt en beter dan onze concurrenten op inspelen? Dezelfde specialisatie verklaart ook het succes van Peugeots kruiden- en koffiemolens: op basis van de specifieke eigenschappen van de diverse kruiden ontwikkelde Peugeot een eigen maalwerk. De hoepelrok in de mode? Peugeot maakte de baleinen. De hoepelrok verdrongen door het corset? Peugeot bouwde de machines om en begon spaakwielen voor fietsen te produceren. Fietsen achterhaald door de tijd? Laten we dan beginnen met lichte motorfietsen, want daar is de markt nu rijp voor. De auto een nieuw en opwindend product? Natuurlijk gaan we die zelf bouwen, dat spreekt voor zich! Moraal van het verhaal: de Peugeots hebben zich nooit voor één gat laten vangen. Het zakelijk enthousiasme werd altijd met verstand geleid. Natuurlijk raakten in de loop der



50 jaar 504: Peugeot en Pininfarina

Het fabrieksmuseum van Peugeot bestaat dit jaar 30 jaar en dat jubileum gaat gepaard met een aantal deeltentoonstellingen die in het teken staan van bijzondere modelverjaardagen: 80 jaar 202, 70 jaar 203 en omdat Peugeot dit jaar viert dat de 504 50 jaar geleden op de markt kwam, is er in het museum uiteraard ook veel aandacht voor dit succesnummer uit 1968. *La berline des jours heureux*, de auto uit de tijd dat 'geluk nog heel gewoon was', toen de economie in rap tempo groeide en de staat de burger beschermde tegen de grillen van de markt. Die auto is bovendien een mooi voorbeeld van de samenwerking tussen de designafdeling van Peugeot en het ontwerphuis Pininfarina.

Beide hadden veel respect voor elkaar, maar streden in de aanloop naar een nieuw model altijd om de eer het definitieve koetswerk te mogen tekenen. Bij de 504 ontstond echter een samensmelting van ontwerpen en zo slaagden Pininfarina en het team van Peugeot-ontwerper Paul Buvot er samen in om een modern, vernieuwend en trendy ontwerp neer te zetten, dat een flinke stijlbreuk met voorgaande Peugeots betekende. De Coupé en de Cabriolet volgden later en zijn misschien wel de meest gewilde klassieke Peugeots. Dat verklaart meteen ook waarom er van de 504 maar liefst 3,7 miljoen exemplaren zijn geproduceerd. Hervé Charpentier had een 504 Coupé als eerste auto.

Marktaandeel PSA stijgt naar tweede plaats in Europa

1994

Formule 1-debuut bij McLaren

406 wordt gepresenteerd op de Salon van Parijs

1995

Introductie 206

1998

Sebastien Loeb verpulvert Pikes Peak-record met 208 T16

2013

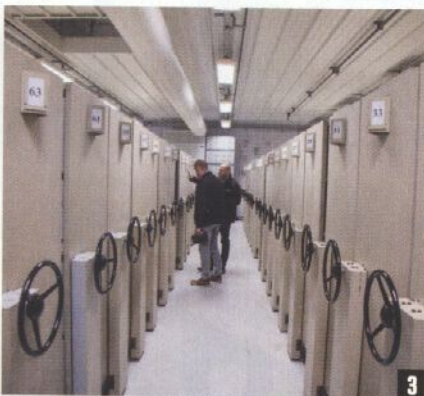
PSA neemt Duitse Opel en Britse Vauxhall over

2017

2018



2



3



4



5

1 Alle Peugeot-klassiekers worden chronologisch tentoongesteld. **2** Typisch voor de beginjaren: alle auto's zien er nog uit als gemotoriseerde koetsen. **3** In de voormalige fabriek van Terre Blanche in Hérimoncourt bevindt zich acht kilometer aan archief. **4** Bij rally's op het Afrikaanse continent was Peugeot vaak van de partij, bijvoorbeeld met de 504 Coupé Rally en de 405 T16. **5** In 1900 produceerde Peugeot al 500 auto's per jaar.

tijden familieleden soms gebrouilleerd met elkaar, maar in zakelijk opzicht bleven de gelederen altijd gesloten: één voor allen en allen voor Peugeot."

Peugeot uit elke porie

Hoe groot de invloedssfeer van het familieconsortium ooit is geweest, wordt pas duidelijk wanneer Hervé Charpentier ons na afloop meeneemt voor een rondleiding door de omgeving. "Peugeot was dé economische motor waar de hele regio zijn hoge welvaartsniveau aan te danken had", zegt hij met nauw verholten trots. "Ooit beheerste de familie Peugeot de hele vallei ten oosten van Montbéliard. 40.000 werknemers werkten in de diverse fabrieksvestigingen en nog eens een veelvoud daarvan was indirect gelieerd aan Peugeot. In een straal van wel 50 kilometer rond Sochaux ademde het openbare leven Peugeot uit elke porie. Dankzij de belasting die Peugeot betaalde, was Sochaux op een bepaald ogenblik zelfs de rijkste gemeente van Frankrijk. In de jaren 50 en 60 moest je er echt niet aan denken om met een ander merk te gaan rijden, want dan werd je onmiddellijk uitgesloten van heel het sociale leven", lacht Charpentier. "Toen ik hier als kind op mijn Peugeot-fietsje rondpeddelde, dacht ik echt dat Peugeot het enige automerk was dat er bestond. Dat waren immers de enige auto's die je hier in de omgeving zag rondrijden. Die ijzersterke merkbinding had overigens ook te maken met de sociale betrokkenheid van de familie Peugeot. In het Frankrijk van de wederopbouw introduceerde zij de invoering van een spaarkas, een vereniging van onderlinge bijstand, gratis medische zorg, verzekeringsmaatschappijen en ziekenhuizen. Er werden vanuit het bedrijfskapitaal kerken en scholen gebouwd. FC Sochaux werd dankzij Peugeot de eerste professionele voetbalclub van Frankrijk. Een pensioenstelsel werd ingevoerd naast de tienurige werkdag, en dat drieëndertig jaar vóórdat dit in de wet werd vastgelegd. De werknemers van Peugeot konden ook terecht in een eigen kruideniersketen (Ravi, van ravitaillage, vrij vertaald: het inslaan van levensmiddelen, maar ook het woord voor 'verrukt'; Fransen zijn gek op woordspelletjes), waar ze tegen sterk gereduceerde prijzen hun dagelijkse boodschappen konden doen. Dat is de bevolking van Sochaux nog steeds niet vergeten, ondanks alle economische malaise van de afgelopen jaren. Hoewel de familie Peugeot slechts nog een minderheidsbelang heeft in de hedendaagse autoproduktie, dwingt hun weldoenersreputatie van weleer nog steeds groot respect af. En dat zal altijd wel zo blijven, ongeacht welke kant het opgaat met PSA." **AW**