

AUTOKAMPIOEN

GTI-TEST:

- VW Golf GTI-16V
- Ford Escort RS 2000
- Alfa 145 QV



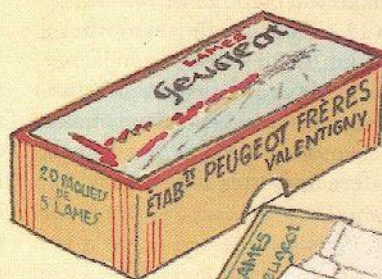
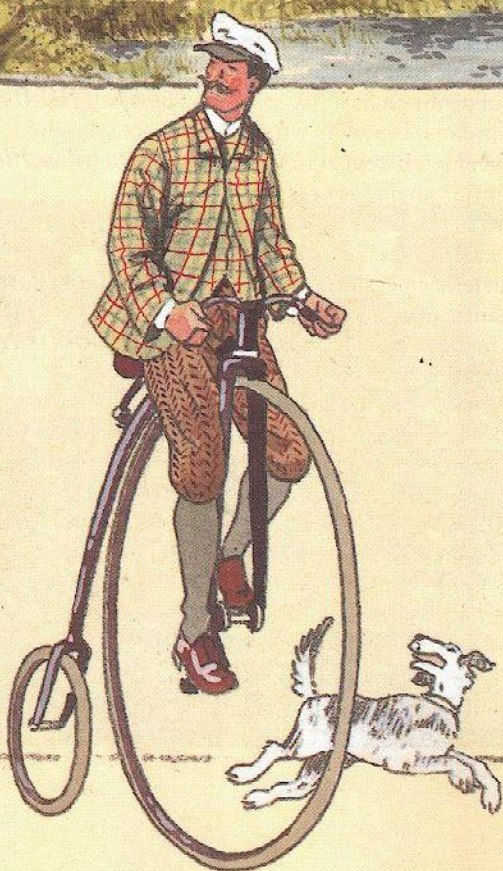
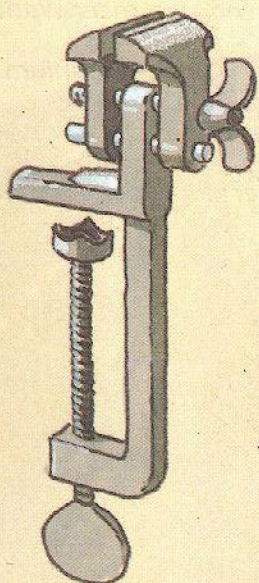
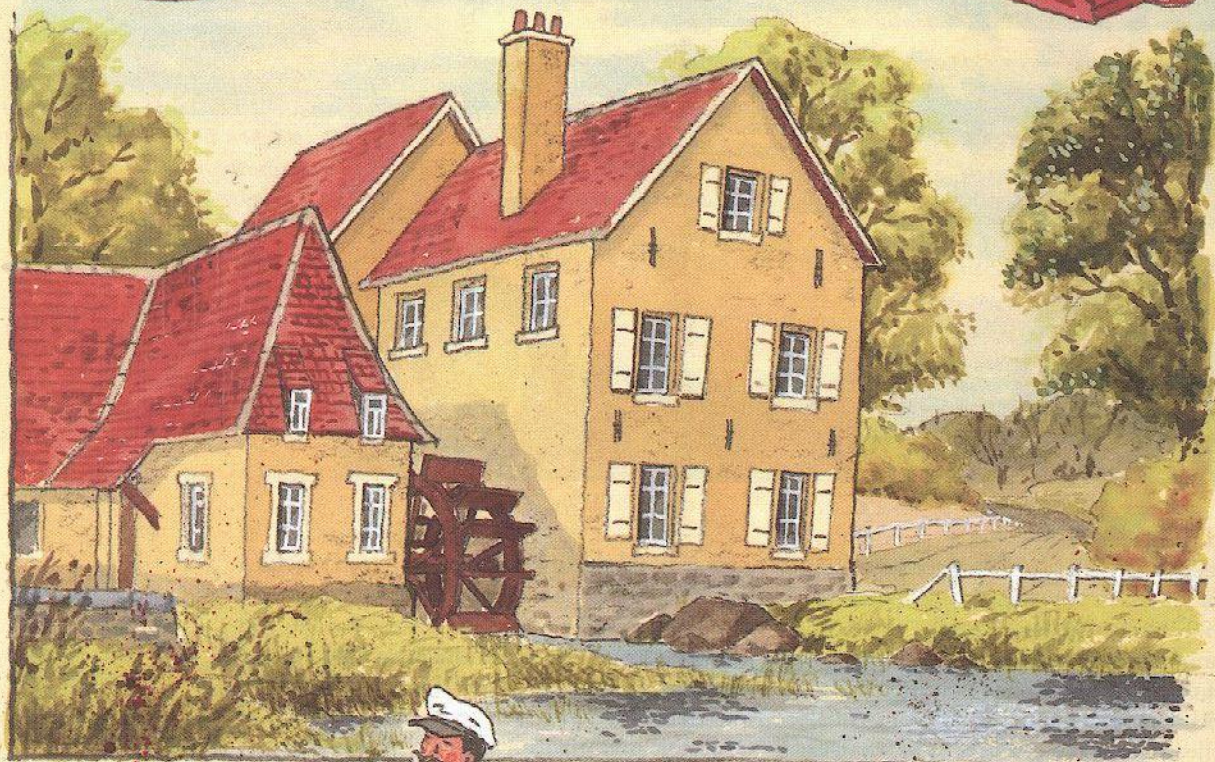
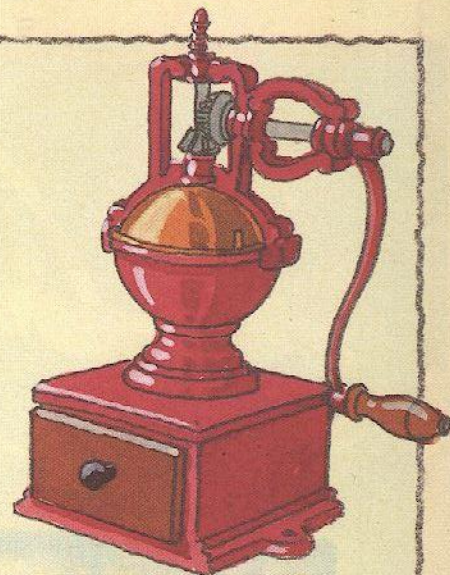
+Gratis
occasion-boekje:

AUTOKAMPIOEN
BUDGET-KOERSLIJST
OCCASIONS

KIES DE TWEEDEHANDS AUTO
DIE BIJ JE BUDGET PAST



De klappers van de Autosalon Genève:
NedCar Access en Jaguar XK8



Peugeot - Van pepermolens tot personenauto's

Fietsen en brommers, beitels en pepermolens. Bij die dingen denk je nu niet meteen aan een merk als Peugeot. Toch worden ze - naast auto's - door dit Franse merk gefabriceerd. Deze keer de zijsporen die het merk met de leeuw al meer dan een eeuw bewandelt.

Peugeot heeft de auto zien komen. En de fiets. En zelfs de trein. De wortels van het concern liggen in de Industriële Revolutie. Want hoewel Engeland als de drijvende kracht wordt beschouwd (was de stoommachine niet een Britse uitvinding?) keek men in de Duitse staten en in Frankrijk niet met gevouwen handen toe.

Boeren en molenaars

De geschiedenis van Peugeot begint in 1812, wanneer de gebroeders Jean-Pierre en Jean-Frédéric Peugeot samen met een derde vennoot een staalgietery oprichten. Het kapitaal bedraagt 30.000 Franse francs. De gietery, die als gereed product stalen zaagbladen maakt, bevindt zich te Hérimoncourt, in de vroegere heerlijkheid Monthéliard. Peugeot - een familie van boeren en molenaars - woont al generaties lang in de streek.

De eigen staalproductie wordt overigens al na enkele jaren gestaakt. Met de kwaliteitsproducten die Peugeot van andermans staal maakt, is meer geld te verdienen. Het werkplaatsje groeit uit tot een fabriek waarin in 1824 meer dan 70 mensen werken. De geharde zagen van Peugeot, met tanden die blijven 'bijten', worden naar Zwitserland, Italië en Turkije geëxporteerd. Toch is de onderneming in haar oorspronkelijke vorm geen blijvertje. Na een reeks reorganisaties en financiële crises - waarbij het bedrijf bijna kopje-onder gaat - ontstaat in het revolutiejaar 1848 de 'Société Peugeot Frères'. Hoewel de naam nog diverse keren zal worden aangepast, leidt deze onderneming ook in formeel-juridische zin linea recta naar het huidige PSA-concern.

De jurk van Eugénie

Met fabrieken in Valentigney (de hoofdzetel), Beaulieu, Audincourt en Pont-de-Roide mag Peugeot overigens ook dan al een 'concern' heten. Men maakt vele honderden producten in duizenden vormen: van zagen tot kapmessen, van hooivorken tot beitels, en van houwelen tot koffiemolens. En daar blijft het niet bij. In 1850 verschijnt Eugénie de Montijo, de keizerin van het Parijse uitgaansleven, op een galafeest in crinoline, een jurk die door middel van een onderrok met baleinen (de 'hoepelrok') bol en breed uitstaat. De crinoline is op

slag 'de rigueur'. In het begin verstevigen de dames hun onderrokken met baleinen van hout of walvisbeen, of met strengen paardenhaar. Maar dat blijft behelpen. Kan het niet beter? Het antwoord van Peugeot is een stalen balein: sterk, vormvast en toch zo dun en licht dat de draagsters levend het einde van het bal halen.

Voor Peugeot is die modegril een uitkomst. De resultaten van de fabriek in Valentigney, die veerwerken voor klokken en horloges maakt, zijn niet bijster opwindend. Precies op tijd brengt de crinoline nieuw leven in de brouwerij. In 1852 wordt de productie van dun gewalst bandstaal van 38 tot bijna 80 ton opgevoerd. Enkele jaren later raakt de crinoline weer uit de gratie. Maar het corset blijft, en ook voor dat martelwerktuig maakt Peugeot stalen baleinen. Als fabrikant van koffiemolens en later peper- en zoutmolens wordt

Peugeot eveneens een begrip bij de Franse huisvrouw. Een begrip. Maar nog geen merk. Pas in 1850 verschijnt de leeuw in beeld. Op het eerste ontwerp van Peugeot's handelsmerk - dat in 1858 als 'Lion Peugeot' wordt gedeponeerd - schrijdt hij van rechts naar links in soevereine rust over een gevederde pijl. Het zal nog een paar jaar duren eer hij zich brullend op zijn achterpoten verheft. Waarom een leeuw? Voor Peugeot belichaamt het merk vooral de kwaliteit van zijn zaagbladen: de sterkte van de tanden, de souplesse van het blad, de snelheid waarmee het hout - zijn prooi - wordt overrompeld.

Oerfietsen

En dan malen er plotsklaps ook pedalen in het rond. Die van de eerste vélocipèdes. Na een aanloopperiode, die begon toen Freiherr Karl von Drais von Sauerbrun in 1818 op zijn min of meer bestuurbare loopfiets door Parijs draafde, brak even na 1860 het tijdperk van de fiets aan. En meteen wordt er geracet, want die peperdure oerfietsen zijn niet voor het woon-werkverkeer bestemd. Ze worden bereiden door sportieve heren die doorgaans dik in hun vrije tijd zitten. En even dik in de slappe was. Op 31 mei 1868 vindt de eerste officiële wedstrijd plaats, op een baan in het Parijse Parc Saint-Cloud. Winnaar is de Engelsman James Moore, die het jaar daarop ook de eerste wegwedstrijd (Parijs-Rouen) op zijn naam schrijft. Op zijn 73 kilogram zware 'machine' - met banden van



massief rubber en reeds voorzien van kogellagers - legt Moore de 134 kilometer af in 10 uur en 25 minuten rond. Hij heeft alle tijd om uit te hijgen, want de nummer twee heeft een achterstand van maar liefst 45 minuten. Op zoek naar meer tempo bij een lager gewicht maken de constructeurs het aangedreven voorwiel groter (dat biedt meer 'verzet') en het achterwiel kleiner. Zo ontstaat de hoogwieler of, op zijn Frans, de Grand-Bi. Voorwielen met een doorsnee van 120 centimeter zijn al snel heel gewoon.

Verwijfde laagzitters

In 1882 bouwt de firma Peugeot, die de ontwikkelingen uiteraard met grote aandacht volgt, zijn allereerste fiets, een geheel houten Grand-Bi. De hoogwieler is dan al op zijn retour en zal weldra worden verdrongen door de veilige fiets zoals we die eigenlijk nog steeds kennen: met even grote wielen en een ketting tussen de trapas en het achterwiel. In 1885 begint ook Peugeot zulke 'bicyclettes' (letterlijk: tweewielertjes) in serie te maken, in Beaulieu (Doubs). De fabriek maakt in het begin ook nog hoogwieliers met metalen wielen, want er zijn sportfanaten die niets van die 'verwijfde' laagzitters moeten hebben. Ook al niet omdat

Die fietsen werden bereden door sportieve heren die doorgaans dik in hun vrije tijd zaten. En even dik in de slappe was.



deze 'safety bicycles' geen Franse, maar een Engelse uitvinding zijn!

Zoveel voorsprong hebben de Britten, dat zij de Franse rijwielmarkt een tijdlang domineren. Drie op de vier fietsen die in Frankrijk worden verkocht zijn aan de overzijde van het Kanaal gefabriceerd, een feit dat in een tijd van aanwakkerend nationalisme niet lekker valt.

Handelsoorlog

Als Britse fabrikanten proberen een aantal Franse concurrenten uit te kopen, is voor menigeen de maat vol. Een rijwielhegemonie van die verfoeide eilanders? Nooit! Die stemming is koren op Peugeot's molen. In 1896 geeft het bedrijf een manifest uit van de strekking: Koopt Franschen waar, dan helpen we elkaar. Peugeot richt zich vol elan op de ontwikkeling van zijn rijwielen. Ook in een handelsoorlog(je) is aanvallen immers de beste verdediging. In Beaulieu en in Valentigney ontwerpen begaafde technici het ene model na het andere type: bicyclettes, Grands-Bis, driewielers en vierwieters. Aan die laatste kon je je al helemaal geen buil meer vallen.

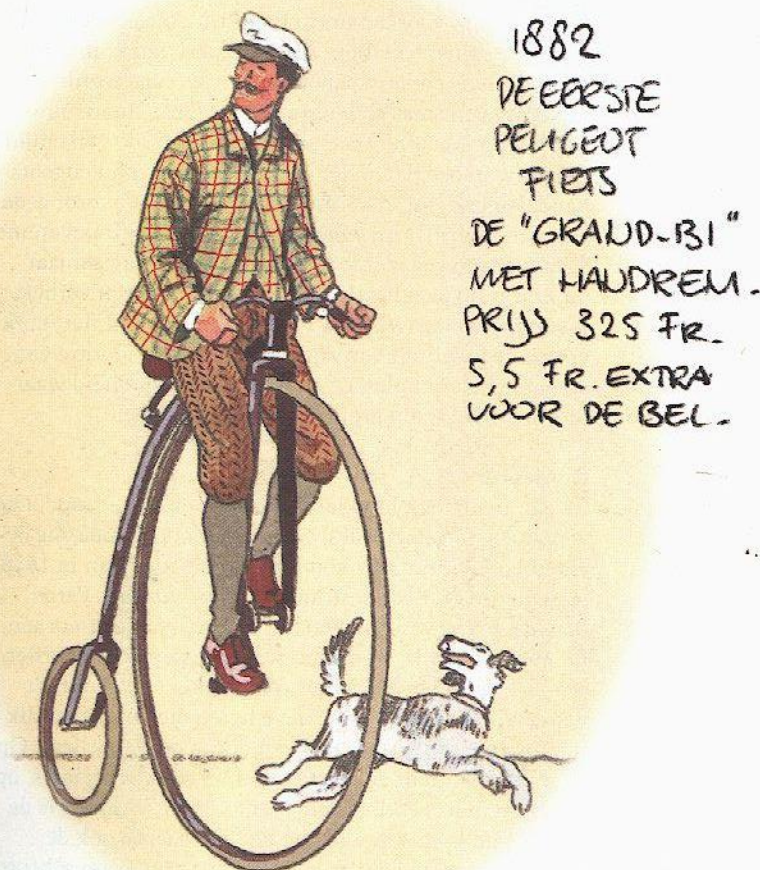
In 1900 begint Peugeot zelfs met de fabricage van vouwfietsen. Niet om in de koffer van je auto mee te nemen - dat komt nog - maar om ze gemakkelijker de trap op te kunnen dragen. De fietsendief is immers een halve dag jonger dan

de fiets. Zo zit je au vélo, en zo schreeuw je 'au voleur'! Heel vervelend, want de fiets is een duur ding. Voor een Grand-Bi met alles erop en eraan ben je in 1888 bij Peugeot 325 francs kwijt. Modèle no 2 - dat om patriottische redenen 'le Français' wordt genoemd - gaat voor het spotprijsje van 225 francs van de hand. Blade-rend in de catalogus van 1893 zien we dat een 'populaire' bicyclette 350 à 400 francs kost. Hij weegt 20 tot 22 kilogram, heeft een knijprem op het voorwiel en is al met een balhoofd uitgerust. Intussen zijn ook de Franse vrouwen volop 'aan de fiets'. Hoewel de stang ontbreekt, maakt dat de damesmodellen niet per se goedkoper. Opgebouwd rond een 'zwanenhalsframe', voorzien van kettingkast en rokbeschermer, staat Peugeot's bet-overopoeifiets voor maar liefst 600 francs in de prijslijst.

De stoomfiets

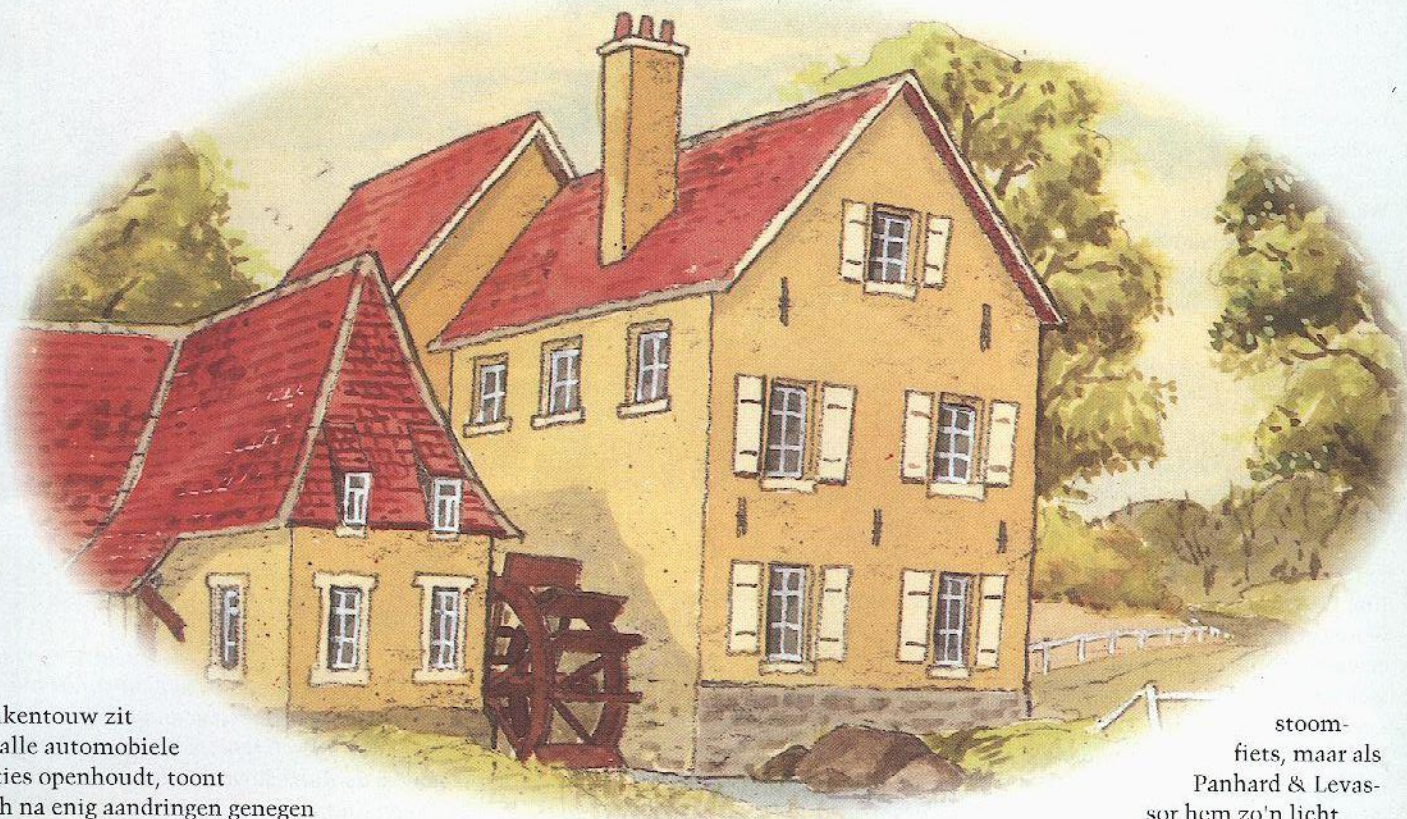
Op de Wereldtentoonstelling van 1889, het evenement waaraan Parijs de Eiffeltoren overhoudt, maken de fietsen van Peugeot furore, net als de andere producten met het Leeuwenmerk. Voor de Serpollet-Peugeot, een driewielige 'stoomfiets', heeft het grote publiek echter weinig aandacht. Net alsof het voorvoelt dat de automobiel uiteindelijk door de verbrandingsmotor zal worden aangedreven. Maar dat is 'wijsheid' achteraf.

In het autojaar 4 n.B. (na Benz) staat de zege nog allerm minst vast. Zo is Léon Serpollet er heilig van overtuigd dat zijn 'vlamketel' het met gemak van die stinkende (Duitse!) plofjes zal gaan winnen. Armand Peugeot, die als directeur van de rijwiel fabrieken uiteraard op het



1823

DE SOUS-CRATET WATERMOLEN.
WAAR WET ALLEMAAL BEGOL.



vinkentouw zit
en alle automobiele
opties openhoudt, toont
zich na enig aandringen genegen
zo'n stoomfiets te bouwen. Het ding
staat hoog op zijn achterwielen om de ketel (Serpellet
noemt het 'de generator') ruimte te bieden. De ketel
perst kokendhete stoom de motor in en komt in func-
tioneel opzicht dus overeen met de cilinderkop.
Bestuurd wordt de Serpillet-Peugeot met het kleinere
voorwiel, dat in een voorvork hangt en middels een
bladveer is afgehangen. Het is deze merkwaardig ogende
contraptie die in de Franse hoofdstad als de eerste 'auto'
wordt geregistreerd. Serpillet zelf wordt de houder van
het allereerste Franse rijbewijs. Helaas vermeldt de
historie niet bij wie hij heeft afgereden!

De eerste echte Peugeot

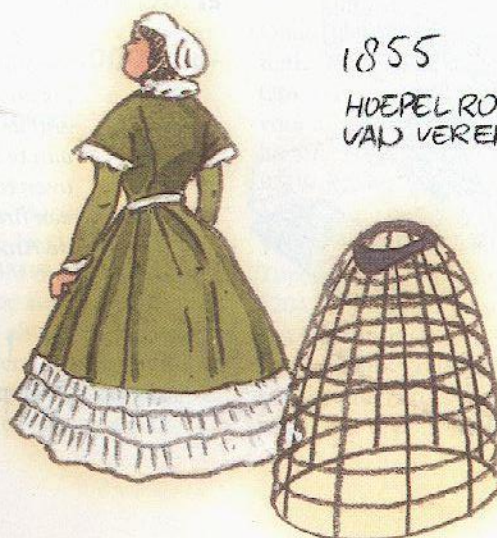
Hoewel het - jammer voor Serpillet - met die stoom-
fiets niets wordt, is de Wereldtentoonstelling van 1889
wel degelijk van doorslaggevende betekenis voor Peuge-
ots toekomst als autofabrikant. Armand steekt uiter-
aard zijn licht op in het Duitse paviljoen, waar Benz tot
de exposanten behoort. Hetzelfde doen de ingenieurs
René Panhard en Emille Levassor. Hun machinefa-
briekje heeft kort tevoren de Franse licentierechten
voor de tweecilinder (V2!) motor van Daimler en
Maybach verworven. Om kort te gaan: de Wereldten-
toonstelling, waar iedereen iedereen ontmoet, waar
ideeën worden uitgewisseld (en gejat) doet dienst als
broedstoof van de Franse automobiellindustrie. Ook
Armand Peugeot trekt er zijn plan. Aardig hoor, zo'n

stoom-
fiets, maar als
Panhard & Levas-
sor hem zo'n licht

Daimlertje kunnen leveren, gaat
hij het daar eerst eens mee proberen.

Een jaar later is het zover. Ergens achterin de fabriek te
Beaulieu, die al meer dan 10.000 fietsen per jaar maakt,
komt Peugeots eerste 'echte' auto - de 'quadricycle' - ge-

**Het antwoord van Peugeot is een stalen balein: sterk,
vormvast en toch zo dun en licht dat de draagsters
levend het einde van het bal halen.**



1855

HOEPEL ROKKED
VAN VEREEN STAAL

reed. Niks geen prototype. Hij wordt meteen verkocht. Aan een Zweed. Een paar maanden later voltooit een eender exemplaar de voor die tijd monsterlijk zware rit van Valentigney, via Parijs, naar Brest en weer terug - in totaal 2.200 kilometer. De gemiddelde snelheid bedraagt 14 kilometer per uur. Daarna voltrekt alles zich in een razendsnel tempo.

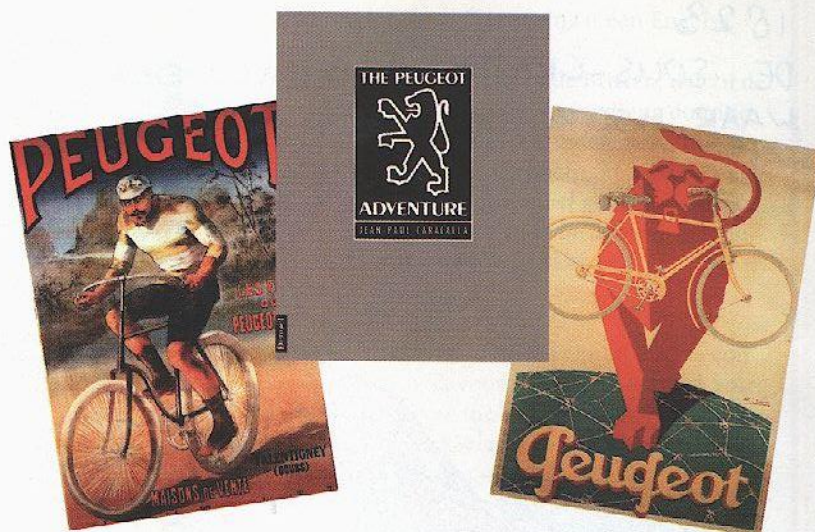
In 1892 maakt Peugeot al negentwintig auto's, in diverse modellen. Vier jaar later, in 1896, wordt in Lille de 'Société Automobiles Peugeot' opgericht, waarmee het Leeuwenmerk zijn autoproductie voorgoed op eigen wielen zet.

Weer een vouwfiets

Mocht de lezer - vanuit het perspectief van de autoliefhebber - soms denken dat de afdeling tweewielers verweesd of beteuterd achterbleef, dan vergist hij zich deer-

Pardon? Kan men niet eens meer een Peugeot in de kofferbak van zijn Peugeot meenemen? Moet de Leeuwendvriend vreemd?

lijk. De Tour de France, die sedert 1903 wordt verreden, wordt in 1905, 1906 en 1907 gewonnen door renners op een racer van Peugeot. Dat zet de toon voor een indrukwekkende reeks topprestaties waaraan de fietsen van het Leeuwenmerk hun bij uitstek sportieve imago danken. Een blik in Peugeots tweewielercatalogus 1995/96 brengt overigens wel een akelige misstand aan het licht. Tussen de racefietsen en de randonneurs, de hybrides en de mountainbikes, schittert de vouwfiets door afwezigheid. Pardon? Kun je dan niet eens meer een Peugeot in de kofferbak van je Peugeot meenemen? Moet de Leeuwendvriend vreemd? De importeur (haastig): 'Mm, ja, dat klopt. Maar er wordt aan gewerkt. Volgend jaar brengen we weer een vouwfiets op de markt, hoor!' We houden hem aan zijn woord.



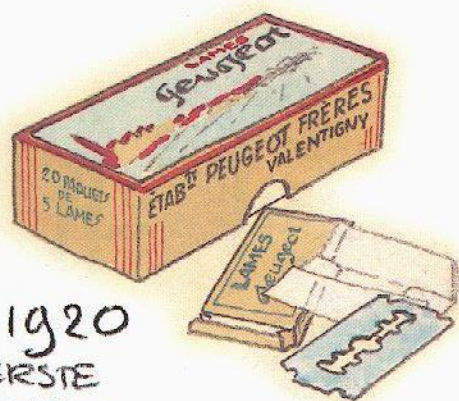
The Peugeot Adventure, Jean-Paul Caracalla, (1990, Editions Denoël, Paris ISBN 2-207-23281-0.

Ik maal Peugeot

'Een goede pepermolen!' De dame van de kookwinkel staart me aan alsof ik iets héél doms heb gevraagd. 'Koop dan meteen maar de beste', antwoordt ze met iets van een terechtwijzing in haar stem. 'Een Peugeot. Peugeot is de Rolls-Royce onder de pepermolens!' Een merkwaardige vergelijking, maar hij klopt. Bij koks, kelners en lekkerbekken zijn de peper- en zoutmolens van Peugeot befaamd om hun onverslijtbare maalwerk. Ze worden dan ook naar alle windstreken geëxporteerd. Uit Selestat in de Elzas, waar 'Peugeot Salières & Poivriers' een van de activiteiten van het oorspronkelijke bedrijf springlevend houdt. P.S.P. voert het klas-sieke merk 'Peugeot Frères Lion' - waarop de leeuw nog over een pijl loopt.

Sinds ik zelf zo'n Peugeot heb - want kookwinkeldames spreek ik nooit tegen - behoor ik tot de exoten die in restaurants altijd even onder de pepermolen loeren. Nooit vergeet ik het gezicht van de chef de cuisine die ik in Los Angeles - 'Some freshly ground pepper, sir!' - de pepermolen bijkans uit de hand rukte. Gelukkig. Een leeuw op de onderzijde. Geen wonder: ook in de Verenigde Staten, waar Peugeot het als automerk niet kon bolwerken, zijn de Lion-pepermolens niet aan te slepen. Ze worden er overigens geïmporteerd door een firma in Detroit. Het hol van de Amerikaanse leeuw, zogezegd.

± 1855
KOFFIEMOLEN



1920
EERSTE
PEUGEOT
SMEERMESJES.
30 MILJ. STUKS
PER MAAND.