

peugeot504.info

AUTOMOBIEL

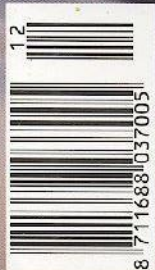
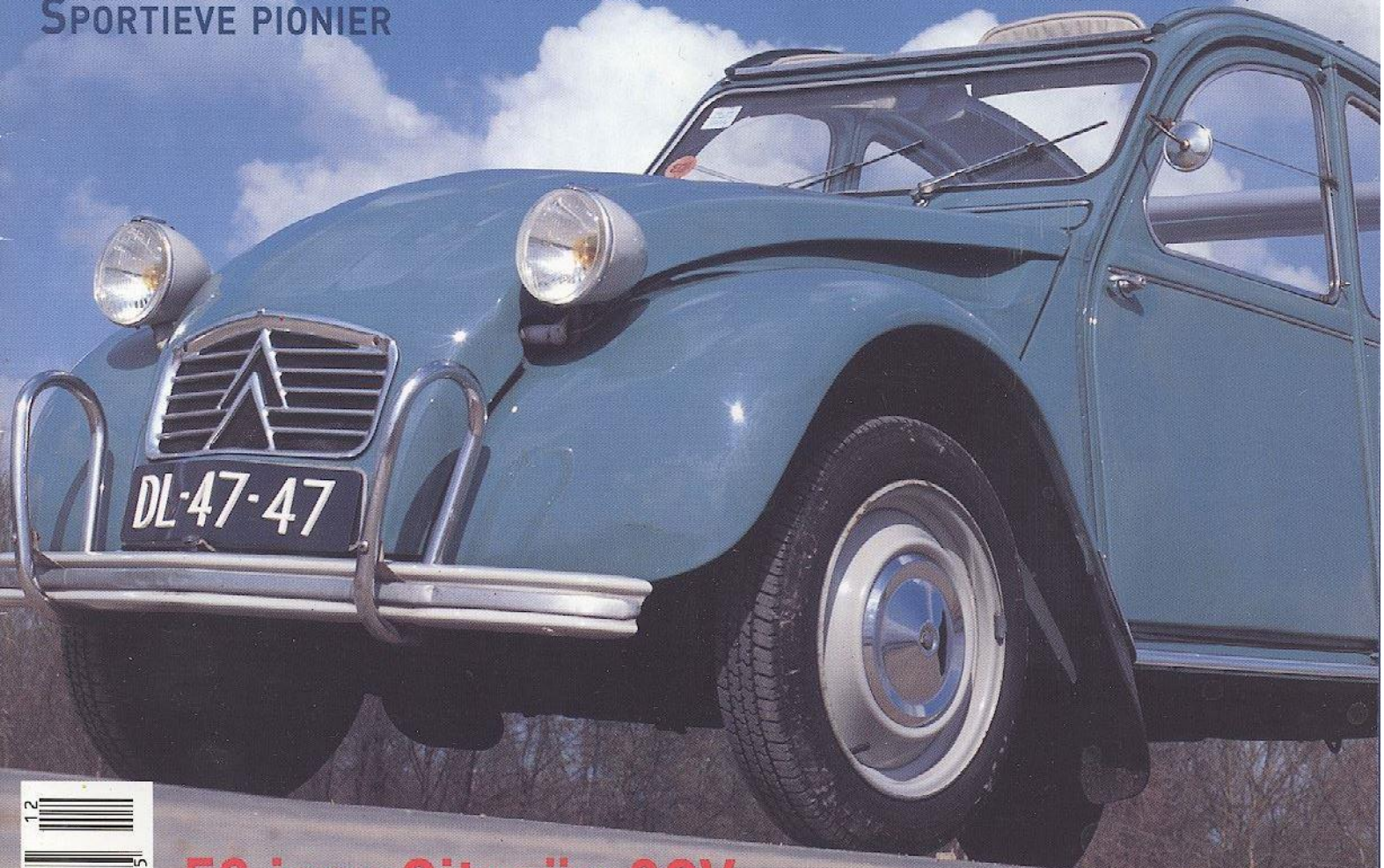
klassiek



*2 bladen voor de prijs van 1,
iedere maand met
Voiture's Oldtimerkrant*

Koopadvies
JAGUAR XK 150

Glas S 1004 coupé
SPORTIEVE PIONIER



50 jaar Citroën 2CV

DE VELE VARIANTEN VAN EEN EEND



MUSEE PEUGEOT

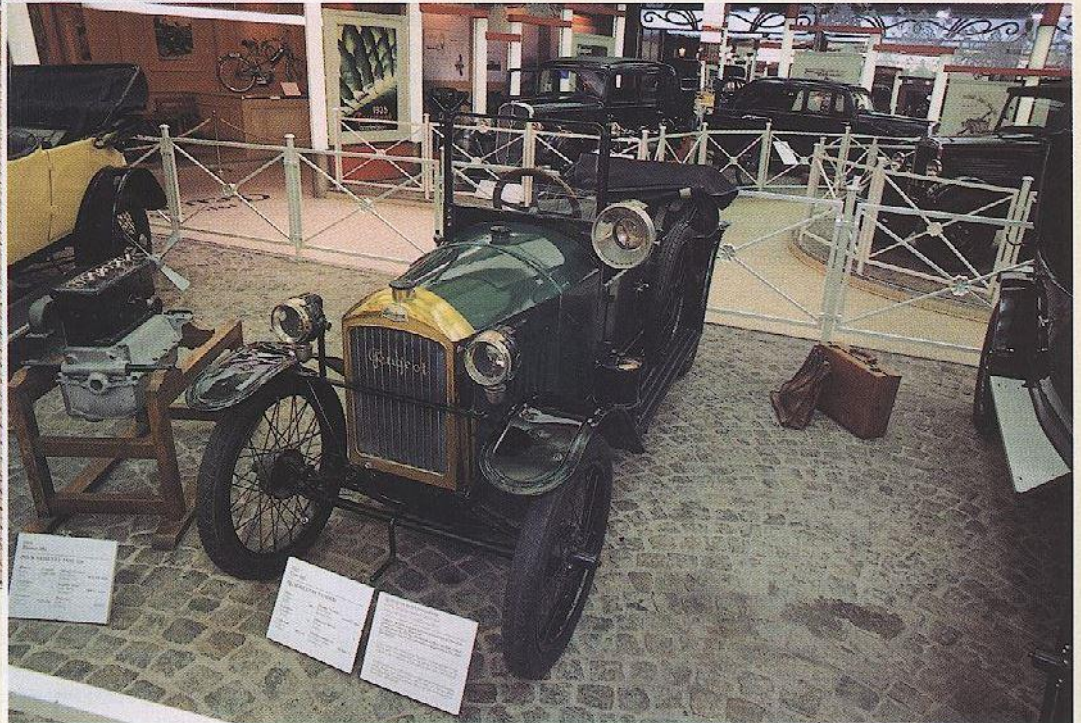
Een bezoek aan



Net ten zuiden van de Oost-Franse Vogezes ligt Sochaux, een industriële voorstad van Montbéliard. Hier is het hoofdkantoor van Peugeot gevestigd en de fabriek waar momenteel de 406 gebouwd wordt. Naast de fabriek ligt het Musée Peugeot, waar een fraai overzicht gegeven wordt van alles wat de fabriek door de jaren heen geproduceerd heeft, van pepermolens en zagen tot (motor)fietzen en natuurlijk auto's.

Tekst: Piet Firet, fotografie: Rein van der Zee

Na de Eerste Wereldoorlog zorgde het succes van de Quadrillette voor het voortbestaan van Peugeot. Dit is een vroege, een Type 161 uit 1921.



de Leeuwenkuil



In 1935 kwam de 402 (links) op markt, een jaar later gevolgd door de 302 (rechts). De vormgeving is duidelijk geïnspireerd door de toen heersende stroomlijn-mode.

De geschiedenis van Peugeot is meer dan alleen de geschiedenis van automobielen. Het bedrijf is al twee eeuwen actief met het produceren van allerhande artikelen, waarvan verreweg de meeste geheel of gedeeltelijk van metaal zijn. De molenaarsfamilie Peugeot uit de Frans-Zwitserse grensstreek besloot in 1810 haar molen om te bouwen tot een fabriek voor het koudwalsen van staal. Al snel ging men hier in Hérimoncourt, zo'n tien kilometer ten zuiden van Montbéliard, ook producten van maken die overal in Europa verkocht werden. Een van die producten, de zaag, leverde het symbool waardoor Peugeot nog steeds bekend is: de leeuw. Een zaag is sterk, snel en soepel, en heeft natuurlijk

scherpe tanden. Hiermee is de link met de leeuw gelegd. Dit symbool, dat eerst op alle zagen en later op alle andere Peugeot-werktuigen die gemaakt waren van gietstaal werd afgebeeld, werd in 1858 officieel door de fabriek gedeponeerd als handelsmerk. Voor producten gemaakt van andere staalsoorten had de fabriek andere symbolen.

PEPERMOLEN

Tot de bekendste artikelen waarmee Peugeot in de vorige eeuw al begon, behoren de koffiemolens en vooral de pepermolens. In 1996 bij voorbeeld verkocht het bedrijf er meer dan één miljoen. Verder vervaardigde Peugeot uiteenlopende zaken als naaimachines, corsetten, strijkbouten, keukens en zelfs wapens. In 1882 begon Peugeot, in de fabriek te Beaulieu, ook dicht bij Montbéliard, voor het eerst met de productie van een vervoermiddel: een fiets. Het idee hiervan was van Armand Peugeot. Na enkele jaren verliet Armand het bedrijf en stichtte in het dichtbijgelegen Audincourt Automobiles Peugeot. Zijn neef Eugène ging door met de fietsenfabriek, Peugeot Frères geheten. De eerste auto's van Armand, uit 1890, waren voorzien van een Daimlermotor, die door Panhard et Levassor gebouwd werd. Enkele jaren later zag ook Eugène in dat motoren de toekomst hadden en hij begon twee- en driewielers met motoren uit te rusten. Deze kwamen van De Dion et Bouton; net als zijn neef bouwde Eugène namelijk geen motoren. De eerste echte motorfiets kwam in 1902 op de markt. De tweewielersfabriek bouwde later ook nog veel bromfietsen. In het museum zijn dan ook veel motoren, fietsen en brommers te bewonderen.



Na de Tweede Wereldoorlog zette Peugeot de eerste jaren al zijn kaarten op één model, de 203 (links). Pas halverwege de jaren vijftig werd de 03-serie uitgebreid met de 403 (rechts).

De eerste gemotoriseerde vierwieler van Peugeot werd, zoals gezegd, in 1890 gefabriceerd. De eerste auto met een eigen Peugeot-motor was de Type 18 uit 1896. Onder Armands leiding werden de auto's steeds betrouwbaarder en kregen steeds meer praktisch nut als vervoermiddel. De zonen van Eugène richtten in 1906 een eigen autofabriek op in Valentigney. De relaties tussen de neven en hun oom waren beleefd, maar omdat Armand vond dat iedereen 'meester in zijn eigen huis' moest zijn, vroeg hij zijn neven om de motoren van hun auto's linksom te laten draaien. Zijn bedrijf namelijk had de exclusieve rechten op rechtsom draaiende motoren. Daarentegen bezaten de neven het recht op het symbool van de leeuw. De voorkant van hun auto's werd daarom ook gesierd door een leeuw en de naam Lion Peugeot, die van Armand hadden Automobiles Peugeot op de neus staan. In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat Lion met name kleine auto's bouwde en Automobiles grote. In 1915 verscheen de laatste Lion, nadat het merk enkele jaren daarvoor in Automobiles Peugeot was opgegaan.

ETTORE BUGATTI

De verschillende Peugeot-fabrieken bouwden in 1906 samen al 2.900 auto's per jaar. Enkele jaren later kwam het bedrijf in contract met Ettore Bugatti. Hij verkocht de fabriek een van zijn ontwerpen. Deze zogenoemde Bébé Peugeot was zeer succesvol: tussen 1913 en 1916 werden er 3.095 van verkocht.

Beide Peugeot-bedrijven hadden voor 1910 al succesvol meegedaan aan allerhande races. In 1913 schreven ze voor het eerst in Indianapolis in en met succes. De 4.5 liter motor was ontworpen door de jonge ingenieur Ernest Henry. In 1916 en 1919 werd de Indianapolis 500 opnieuw gewonnen. De Eerste Wereldoorlog trof Peugeot veel harder dan beide grote binnenlandse concurrenten, Citroën en Renault, omdat het bedrijf midden in het strijdgewoel lag, aan de grens met Duitsland. De fabriek, onder leiding van Armands neef Robert, slaagde erin te overleven dankzij de in 1920 gepresenteerde Quadrilette. Hiervan zijn er tot 1930 ruim 60.000 gebouwd. De eerste versie was klein, relatief goedkoop en licht, waardoor de belasting laag was. Met de jaren werd de auto steeds groter en zwaarder. Daarnaast bleef Peugeot ook echt grote auto's bouwen.

Om het gat te dichten tussen de Quadrilette en de luxe automobielen werd in 1929 de middenklasser 201 gepresenteerd. Dit was de eerste Peugeot waarvan de 'naam' uit drie cijfers bestond. Deze traditie bestaat nog steeds. Het eerste cijfer staat voor de grootte van de auto, het derde voor de productieperiode en de 0 dient als verbindingscijfer. Peugeot heeft de driecijferige naam met de 0 gepatenteerd en altijd met verve verdedigd. Toen Porsche ooit besloot om een nieuw model 901 te noemen, greep Peugeot in en besloot het Duitse bedrijf de auto dan maar 911 te noemen. De 01-serie kreeg in de volgende jaren uitbreiding met de 301 en het topmodel, de zescilinder 601. Halverwege de jaren dertig begon Peugeot met de opvolgers van de 01-serie. De eerste was de grote 402, in 1935. De carrosserie paste met haar stroomlijnform goed bij de heersende mode, die ingezet was met de Chrysler Airflow. In 1936 volgde de 302 en twee jaar later de 202. Na de oorlog ging de fabriek nog een paar jaar door met de 202. Het productieproces was in de eerste naoorlogse jaren erg moeilijk, omdat een deel van de fabrieken gebombardeerd was, veel machines en materialen naar Duitsland gevoerd waren en veel arbeiders

gedood waren. Het was ook moeilijk om nieuw personeel te krijgen, omdat er vanwege de zware gevechten veel te weinig huizen in de streek rond Montbéliard waren. Vanwege al deze omstandigheden besloot Peugeot voorlopig alle kaarten op één model te zetten: de middenklasser 203. Van dat ene model verschenen echter vele varianten. Na verkoopproblemen in de eerste jaren werd de 203 uiteindelijk toch een groot succes: tot 1960 werden er bijna 700.000 verkocht. Halverwege de jaren vijftig kreeg de 03-serie dan toch een tweede model: de 403. De ontwerper was de Italiaan Pininfarina, met wie Peugeot nu nog altijd veel samenwerkt. Van de 403 is de cabriolet, bekend van de Amerikaanse tv-detective Columbo, het meest gezocht. Ook voor het ontwerp van de opvolger van deze auto was het Turijnse bedrijf verantwoordelijk. Deze in 1960 verschenen 404 is dé klassieker van Peugeot. Hierna kwamen er nog vele andere auto's in de 04-serie: van 1 tot en met 6. Met name de 504 coupé en cabriolet zijn inmiddels gewilde klassiekers.

UITBREIDING MUSEUM

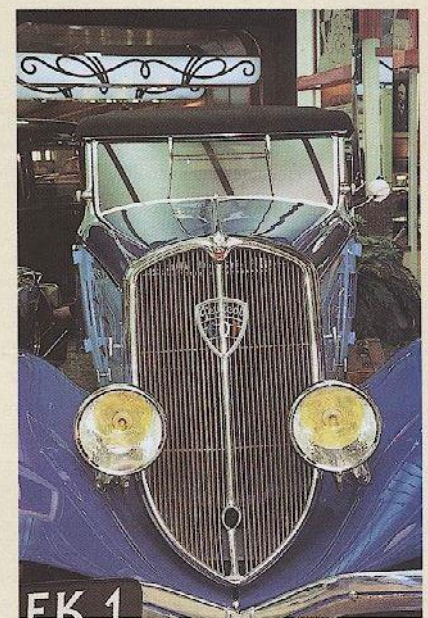
Al de hierbij beschreven auto's zijn te bewonderen in het museum, met name de vooroorlogse. Momenteel ondergaat het museum een grote uitbreiding. Volgend jaar wordt l'Aventure Peugeot drie keer zo groot en dan zullen ook de naoorlogse modellen uitgebreid te bewonderen zijn. Ook zal er dan, meer nog dan nu, aandacht zijn voor de raceauto's van Peugeot. Om ook een jong publiek aan te trekken zal het museum erg veel aandacht gaan besteden aan multimediale presentaties en speelgelegenheid voor kinderen.



Een bekende verschijning is de 403 cabriolet, onsterfelijk geworden door de tv-serie Columbo.



Enkele auto's uit de uitgebreide 04-serie. V.l.n.r.: 404, 404 cabriolet en 504 coupé.



Eind jaren twintig verscheen de eerste Peugeot met de cijferbenaming. Het topmodel van de 01-serie was de zescilinder 601.

INFORMATIE

Musée Peugeot, Carrefour de l'Europe, 25600 Sochaux, tel: 00-33-3 81 94 48 21, fax: 00-33-3 81 94 26 44. Het museum is dagelijks geopend van 10.00 tot 18.00 uur. Volwassenen betalen FF 30 toegang, kinderen onder de 18 jaar vijftien.