



GT

Jaargang 4 • nummer 6 • december 2006/januari 2007

Verkoopprijs € 5,25



VEYRON | CARRERA GT | ENZO | ZONDA

Gentlemen, start your engines!

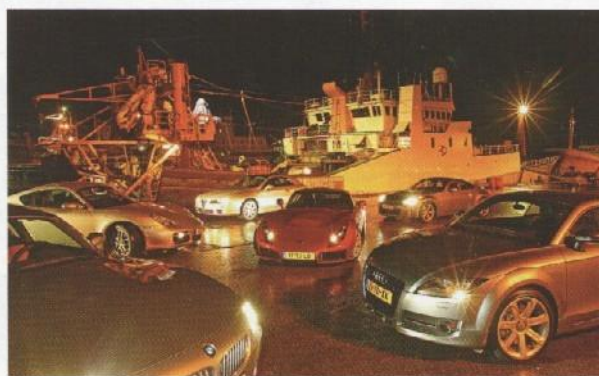


32 Vasteland-veroveraar

Lotus Europa S
200 pk, 241 km/h



50 Bij nacht en ontij



TVR Sagaris
400 pk, >310 km/h

Porsche Cayman
245 pk, 258 km/h

Alfa Romeo Brera 3.2 JTS V6 Q4
260 pk, 240 km/h

Audi TT 3.2 Quattro S-tronic
250 pk, 250 km/h

Nissan 350Z
300 pk, 250 km/h

BMW Z4 3.0si
265 pk, 250 km/h

98 Temperament

Seat Leon Cupra
240 pk, 247 km/h



78 Franse coupé-visie

Peugeot 504 Coupé
144 pk, 189 km/h



En verder...

0-100 km/h in...	4	Rallyroute: Ieper Westhoek Rally	90
Première	8	Liefhebber: Fiat 124 Abarth	104
Audiomotion	31	Sport: Ferrari Corse Clienti	106
100 jaar Lancia	40	Z.G.A.N.: BMW Z3 M Coupé	112
De Taxateur	49	Abonneren	115
Wereldmerk: Mercedes-Benz	64	Duurtest: Porsche 911 – 1965	116
Innovatie: BMW op waterstof	77	Aston Martin DB9 Volante	120
Tekentafel: Chuck Jordan, GM	84	Lucraak	127
Onder ons: Antonio Baravalle, Alfa Romeo	89	Showroom	128
		Cockpit: Scion Fuse	130

Wapenfeiten van de leeuw

In de Franse Elzas, de bakermat van Peugeot, gaan we op zoek naar de leeuw, het roofdier dat in het wapen van de automobielfabrikant staat. De auto waarmee we de jacht ondernemen, is er natuurlijk een van het leeuwenmerk, een Peugeot.

Tekst Arno Böckling • Fotografie Pieter E. Kamp



Sochaux, de thuisbasis van Peugeot. We zijn er meer dan eens geweest voor door de fabrikant georganiseerde evenementen, maar nu gaan we op eigen initiatief naar de Franse stad die bijna op dezelfde hoogte als het Zwitserse Basel ligt. Vanuit Amsterdam is dat via België en Luxemburg een rit van zeker 650 kilometer, maar dan ga je volgens de routeplanner niet via de snelste route en ben je ruim acht uur onderweg. Een langere weg via het territorium van onze oosterburen, net geen 700 kilometer, kan in een kleine zeven uur worden afgelegd. We lappen de adviezen van de routeplanner niet aan onze laars en kiezen voor de autobahn. Vanuit Duitsland rijd je heel gemakkelijk via de snelweg op Sochaux aan. We zijn op weg naar een bijzondere afspraak. Met een 504 Coupé, één van de museumstukken van *L'Aventure Peugeot*, de museumcollectie van het automerk, mogen we een ritje maken. Vanaf de afslag van de snelweg A36 wijst de weg zich bijna vanzelf. Duidelijke borden geven aan waar het Peugeot-museum is en al snel bevinden we ons op het ruime parkeerterrein. We melden ons bij de garage, waar de stukken worden onderhouden en gerestaureerd. Soms hebben de auto's jaren in het museum gestaan voordat ze grondig onder handen worden genomen. We zien een oud beestje uit de jaren dertig waarvan de restauratie pas voltooid is, en een ouder vehikel waaraan nog veel werk verricht moet worden. Daarbij vergeleken is onze 504 Coupé een jonkie; het model is van 1969 tot 1982 in productie geweest. De 504 sedan, waarvan de Coupé is afgeleid, wordt op 12 september 1968 als Peugeot's nieuwe topmodel geïntroduceerd. Een halfjaar na het verschijnen van de 504 worden op de autosalon van Genève een coupé en een cabriolet aan het programma toegevoegd. Net als de sedan- en de Break-versie van de 504, zijn de twee sportieve carrosserievarianten ontworpen door Pininfarina. Maar bij de coupé en de cabrio gaat de betrokkenheid van het designhuis en carrosseriebedrijf nog verder, want die twee modellen worden daar ook gebouwd. In technisch opzicht zijn de exclusieve uitvoeringen gelijk aan de 'gewone' 504, maar Peugeot zorgt er wel voor dat ze een sterkere motor onder de kap krijgen. Ook verschillen ze van de normale 504 door hun kortere wielbasis. Als gevolg daarvan is de ruimte op de achterbank niet om over naar huis te schrijven en zijn het geen volwaardige vierzitters. Eerst zijn de Coupé en Cabriolet leverbaar met viercilinder injectiemotoren, die beduidend krachtiger zijn dan de vierpitters met carburateur waarop ze zijn gebaseerd. In 1975 krijgen de auto's een nieuwe 144 pk leverende V6 onder de kap, eveneens met brandstofinjectie. Die 2,7-liter krachtbron, die een topsnelheid van 189 km/h mogelijk maakt, heeft dan al een lange ontstaansgeschiedenis achter de rug. Al in 1966 begonnen Peugeot en Renault samen te werken bij het ontwikkelen van nieuwe motoren. In 1971 sluit het Zweedse Volvo zich bij het Franse samenwerkingsverband aan. In het Noord-Franse Douvrin komt een nieuwe fabriek, waar in 1972 wordt begonnen met de bouw van een viercilindermotor en een paar jaar later de nieuwe V6 in productie gaat. De Coupé die op ons staat te wachten, stamt



Zo'n jonge klassieker als de 504 Coupé heeft weinig opstarthulp nodig. Vanuit het museum is het even checken en gaan.

uit een van de laatste bouwjaren en heeft derhalve zo'n V6, gekoppeld aan een vijf-versnellingsbak.

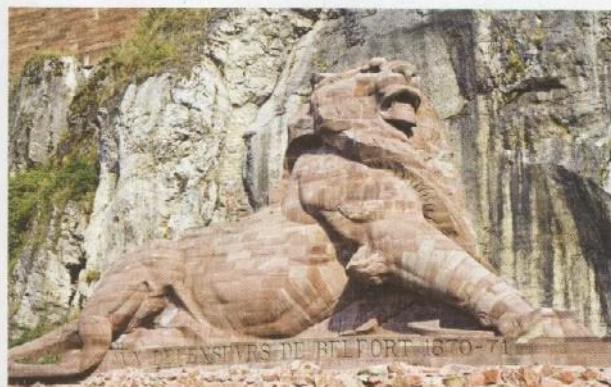
Verlaten fabrieken

We kunnen op pad. De verschillen tussen de zo'n kwarteeuw oude 504 Coupé en hedendaagse auto's zijn niet extreem groot, maar er zijn toch een paar dingen waar we aan moeten wennen. Zo ontbreekt centrale portiervergrendeling en zorgt de tankdop voor wat problemen. Het duurt wel even voor we hebben uitgedokterd met welke combinatie van draaien en drukken we hem open kunnen krijgen. Aan boord is er voor chauffeur en bijrijder plaats genoeg. We zitten op ruime zetels die, zoals dat vroeger bij Franse automobielen gebruikelijk was, veel weg hebben van fauteuils. Maar er zijn ook aspecten die afbreuk doen aan het comfort. De 504 moet het bijvoorbeeld zonder stuurbekrachtiging stellen. Tegenwoordig kan een auto nauwelijks nog zonder, maar in dit geval missen we de stuurhulp eigenlijk alleen bij parkeer manoeuvres. Van het ontbreken van airconditioning ondervinden we wel ongemak. We kunnen natuurlijk de zijruiten omlaag doen, dat gaat elektrisch. En de 504 heeft de vroeger zo gebruikelijke tochtruitjes; kleine driehoekige raampjes vóór de voorste zijruiten, die je op een kier kunt zetten.

We besluiten naar de Ballon d'Alsace te gaan, de 1.250 meter hoge berg in de Vogezen, die al in heel wat Tour de France-etappes een rol speelde. Het eerste gedeelte van de route er naartoe voert over de snelweg. Daar voelt de Coupé V6 zich prima thuis. Hij is volgens de fabrieksgegevens in staat om in 10,2 seconden vanuit stilstand naar 100 km/h op te trekken. En zijn top ligt op 189 km/h. Solide en comfortabel ligt de 4,36 meter lange en 1,70 meter brede Peugeot op de weg. Het is duidelijk dat hij in zijn tijd een uitstekende reiswagen moet zijn geweest. In feite is hij dat nog. Was ons gevraagd vanuit Sochaux in één ruk door te rijden naar het zuiden van Frankrijk, dan zouden we geen moment hebben gearzeld. We verruilen de snelweg voor binnenwegen om bij de Ballon d'Alsace uit te komen. We rijden door landelijke dorpjes. De bomen staan er prachtig groen bij. Overal komen we verlaten

De leeuw van Belfort lijkt helemaal niet op zijn neef die model heeft gestaan voor het beeldmerk van Peugeot

fabrieksgebouwen tegen. De weg loopt omhoog en wordt kronkeliger. Hoger gekomen wordt het bos dichter en af en toe volgt een serie haarspeldbochten elkaar op. We passeren amateur-wielrenners die staand op de pedalen bergop zweegen. Voor onze 504 Coupé zijn de hellingen een fluitje van een cent. De zescilinder met zijn 217 newtonmeter koppel hoeft zich niet merkbaar in te spannen. We hoeven ook niet echt alert te schakelen om het tempo erin te houden. Onderweg zien we leuzen op het wegdek die herinneren aan wielervedstrijden. Dan wijken de bomen en komen we op een soort hoogvlakte waar de weg tot aan het hoogste punt, vlak bij de Auberge du Ballon d'Alsace, weinig stijging vertoont. Omdat we op leeuwenjacht zijn, is onze volgende bestemming Belfort, waar de citadel is getooid met de sculptuur van een



Waar komt de leeuw van Peugeot vandaan?

Justin Blazer, goudsmid en graveur in de plaats Montbéliard, pal naast Sochaux, krijgt rond het midden van de negentiende eeuw opdracht van de gebroeders Peugeot om een ontwerp te maken voor een afbeelding van een leeuw die dienst zou doen als handelsmerk voor de zagen en andere stalen artikelen die ze in hun fabriek produceren. In een brief uit 1847 laten ze weten te vertrouwen op 'de goede smaak van de goudsmid om te zorgen voor de best mogelijke vormgeving van het ontwerp'. Uit de gedane voorstellen kies men er een van een leeuw die fier over een pijl loopt. Dit beeldmerk wordt als handelsmerk gedeponeerd bij de Rijksacademie voor Kunsten en Ambachten.

Deze afbeelding van de koning der dieren verschijnt in 1899 op fietsen en in 1906 op Lion-automobielen. In 1948 wordt de oude leeuw vervangen door een die werd overgenomen van een wapenschild. Er is veel over de leeuw gezegd. Bijvoorbeeld dat hij doet denken aan de leeuw die door beeldhouwer Bartholdi op de citadel van de plaats Belfort is aangebracht. Maar dat kan niet kloppen, om de simpele reden dat Bartholdi – die ook het Vrijheidsbeeld ontwierp – dit monument veel later schiep. Deze leeuw symboliseert namelijk de heroïsche weerstand die de inwoners van Belfort in 1870 tegen het Pruisische leger boden. De leeuw van Peugeot symboliseerde de kwaliteiten van de zagen die de fabriek produceerde; de kracht van hun tanden, de flexibiliteit van de zaagbladen en de snelheid waarmee ze konden werken. In feite doet de nieuwe leeuw dat nog steeds, want zagen worden tot op de dag van vandaag door Peugeot geproduceerd.

leeuw van enorme afmetingen. We maken een late lunchstop bij een oude fabriek, die tegenwoordig de functie van textielmuseum vervult. Op enige afstand van het hoofdgebouw staat het museumrestaurant. Het ziet er vanbuiten netjes uit, maar wanneer we eenmaal binnen zijn, krijgen we een andere kijk op de zaak. De stoelen, tafels en kleedjes zien er wel erg eenvoudig uit. De hele ambiance doet eigenlijk niet aan een restaurant denken. Het bedienend personeel maakt de indruk goedwillend maar ongeschoold te zijn, en de gerechten die ons voorgeschoteld worden, zijn om het voorzichtig te zeggen, 'alternatief'. Dan dringt het tot ons door. We zijn hier in de vroegere fabriekskantine. Het oude meubilair staat er nog in. En het personeel neemt deel aan een werkgelegenheidsproject. Dat er met subsidie gewerkt wordt, is ook aan de prijzen te zien. Die zijn meer dan schappelijk.

Naar de leeuw

Wanneer we in Belfort aankomen, wordt ons duidelijk dat we beslist niet de enigen zijn die de leeuw willen bezichtigen. Richtingborden wijzen welke kant we uit moeten om bij de leeuw te komen en waar we moeten parkeren. Er is werkelijk een enorme ruimte voor bezoekers aan *Le Lion* gereserveerd. Ons plan om de 504 Coupé met zijn leeuwenlogo en de leeuw van Belfort samen in beeld te brengen, kunnen we vergeten. Dat is onmogelijk. *Le Lion* is alleen te voet bereikbaar via lange hellingen, tunneltjes en een trap die naar een bordes aan de buitenkant van de citadel voert. Daar kun je de leeuw van dichtbij zien. Dan wordt duidelijk dat de leeuw van Belfort helemaal niet lijkt op zijn neef die model heeft gestaan voor het beeldmerk van Peugeot.

Terwijl we van Belfort terugrijden richting Sochaux en het aangrenzende Montbéliard, valt ons nog eens op hoeveel oude, leegstaande fabriekspanden we tegenkomen. Het is cultureel erfgoed; gebouwen die een deel van de streekgeschiedenis vertellen. In die geschiedenis neemt de industrie een belangrijke plaats in. In het land van Montbéliard, zoals dit deel van Frankrijk in het grensgebied met Duitsland en Zwitserland wordt genoemd, komt de nijverheid tegen het einde van de zeventiende eeuw op gang. Daarbij speelt een aantal factoren een rol. Om te beginnen is er ijzererts te vinden, er is brandhout in de bossen van de Jura, en zeker niet in de laatste plaats is er een hardwerkende bevolking. Generaties ondernemende mensen zetten eerst werkplaatsen en later fabrieken op, zoeken naar nieuwe productiemethoden en organiseren hun zaken zorgvuldig. Zo gaat nu al bijna twee eeuwen lang ook de familie Peugeot te werk.

Hoepelrokkenrage

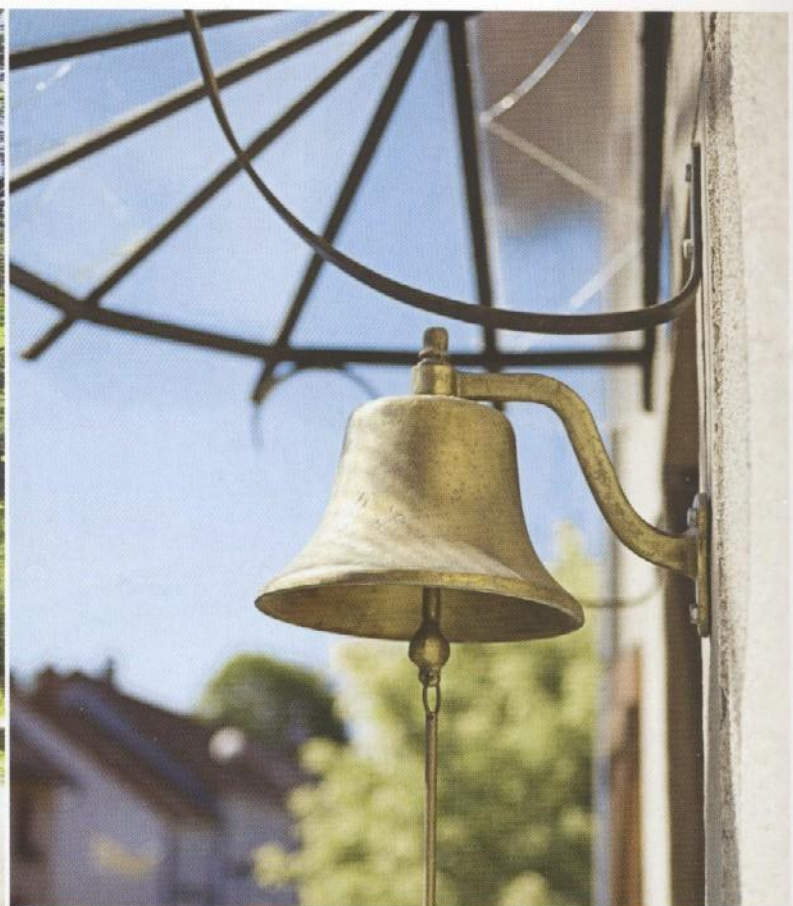
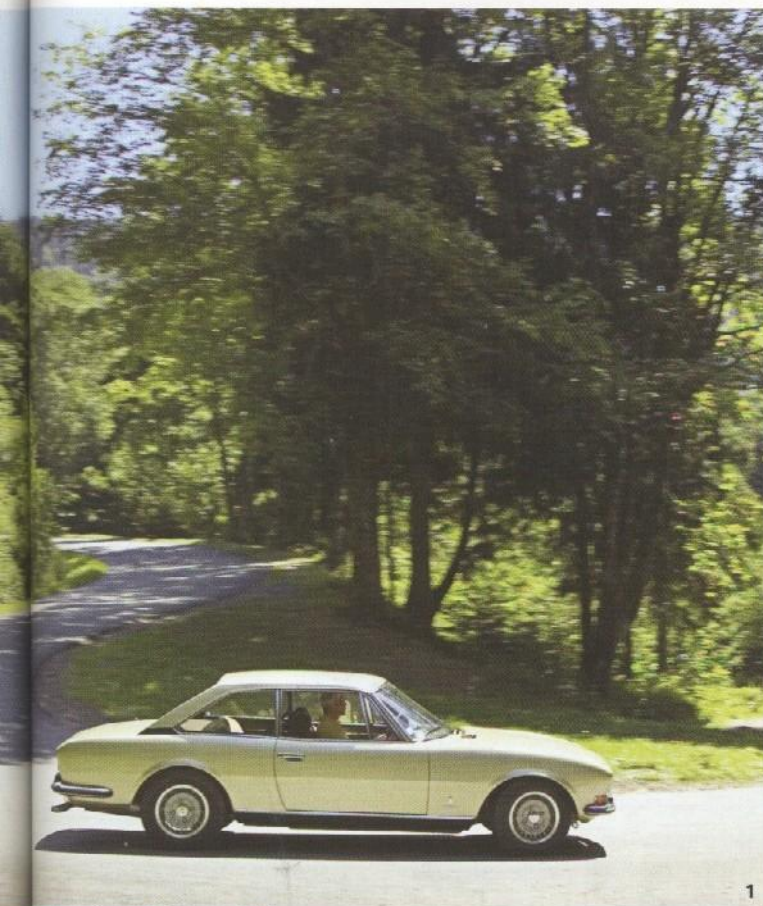
Naspeuringen naar de wortels van het geslacht leren dat de in 1694 geboren Jean-Jacques Peugeot de zoon is van een boer die – zoals in Frankrijk nog steeds wel gebeurt – ook het ambt van burgemeester van Montbéliard bekleedt. Zijn moeder is

1. De 504 heeft geen moeite met klim- of stuurwerk.

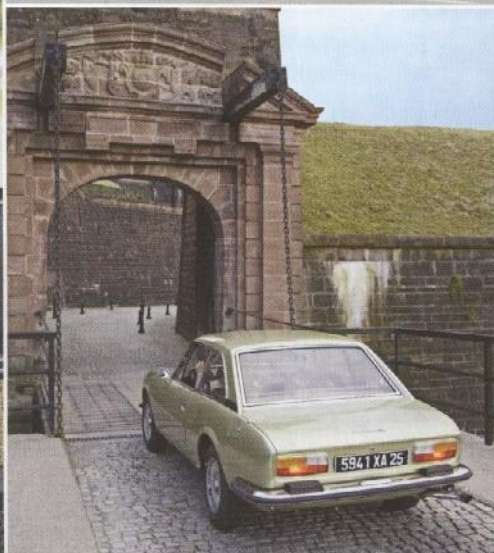
2. Effectief; verstelbare zijruitjes.

3. Zitcomfort op z'n Frans à la jaren tachtig, riant en zacht.



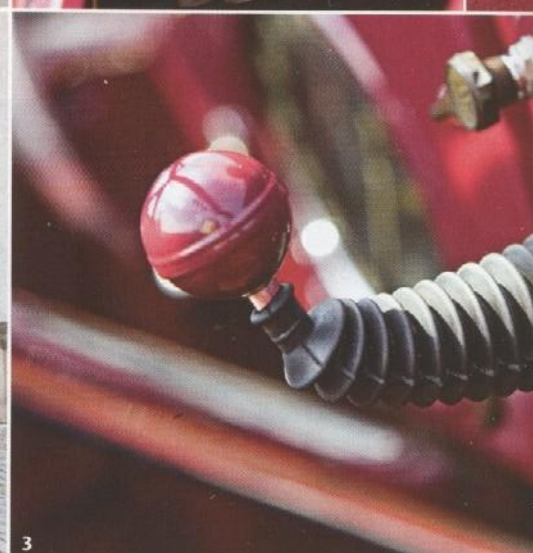


Technische gegevens	Peugeot 504 Coupé
Motor	V6
Cilinderinhoud	2.664 cc
Max. vermogen	144 pk bij 5.500 tpm
Aandrijving	achterwielen
Aantal versnellingen	vijf
Topsnelheid*	189 km/h
* = fabrieksopgave	





Technische gegevens Peugeot 402 Eclipse	
Motor	4 cil. in lijn
Cilinderinhoud	1.991 cc
Max. vermogen	58 pk bij 4.000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Aantal versnellingen	drie
Topsnelheid	110 km/h
* = fabrieksopgave	

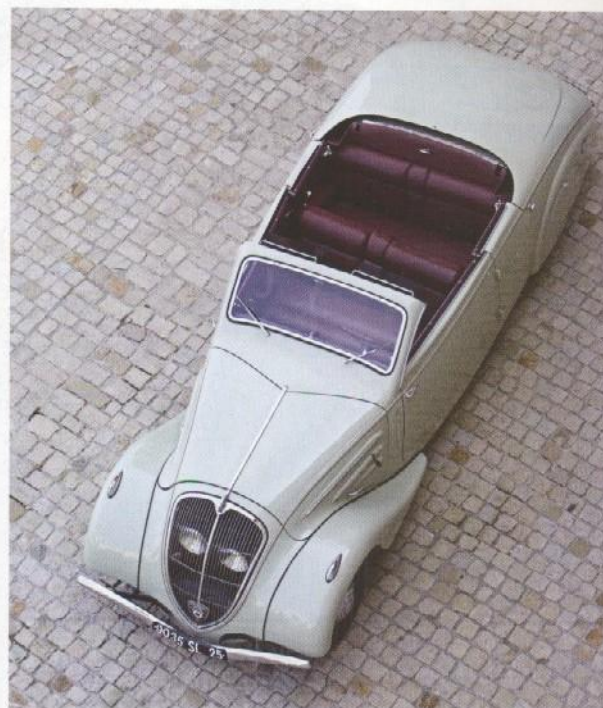


Het idee voor een auto met een metalen dak dat in de bagageruimte kan verdwijnen, komt van een tandarts

de dochter van een molenaar. Ook de zoons van Jean-Jacques worden molenaar en één van hen, Jean-Pierre, maakt van zijn molen een fabriek voor het bedrukken van textiel. Ondernemend als hij is, zet hij ook een oliemolen op, een molen voor het verwerken van hennep en één voor het dorsen van graan. Plannen voor een handel in manufactures, een fabriek voor wollen kleding, een papiermolen en een kartonfabriek kan hij, bij gebrek aan medewerking van de autoriteiten, niet verwezenlijken. Net als hun vader zijn twee van de vier zoons van Jean-Pierre ondernemende figuren. Jean-Pierre II en Jean-Frédéric Peugeot beginnen samen met een andere compagnon een staalfabriek. Van dat staal maken ze zaagbladen, veren en stangen. Op hun beurt openen de zoons van deze gebroeders in 1839 een nieuwe, veel grotere fabriek in de buurt van de plaats Hérimoncourt, de bakermat van de familie Peugeot. De Peugeots zijn nu staalfabrikanten en dat zouden zij blijven. Hun bedrijf blijft maar groeien. De familie krijgt de wind extra in de zeilen wanneer rond het midden van de negentiende eeuw de vraag naar staal enorm toeneemt doordat met stalen baleinen versterkte hoepelrokken in de mode komen. Wanneer de hoepelrokkenrage uitgewoed is, loopt ook de vraag naar stalen baleinen sterk terug, maar de Peugeots zijn niet voor één gat te vangen. Sinds 1850 maken ze al zo'n 15.000 koffiemolens per jaar. Ook worden grasmaaiers, gereedschappen, horlogeveren, baleinen voor paraplu's en scheermessen door hen geproduceerd. Op de wereldtentoonstelling van 1889, waar de Eiffeltoren aan herinnert, zijn behalve dit soort producten de eerste fietsen van Peugeot te zien. De eerste door Peugeot gebouwde automobielen verschijnen een paar jaar later, en in 1896 wordt de Peugeot Automobielfabriek gesticht. De eerste auto's van Peugeot worden niet in Sochaux gebouwd, maar wanneer er begin 1900 behoefte ontstaat aan een grotere fabriek, wordt de ruimte ervoor dáár gevonden. Vandaag worden er in Sochaux nog steeds Peugeots geproduceerd. Het fabrieksterrein dat in die stad begint, loopt door tot de gemeentegrens van Montbéliard.

Hellingproef

Halverwege de jaren dertig van de vorige eeuw wordt in Sochaux Peugeots antwoord op de Traction Avant van Citroën gebouwd: de 402. Die 402 is lang niet zo vernieuwend als de Traction, maar één uitvoering – de Eclipse – is met zijn wegklapbare metalen dak zijn tijd ver vooruit. In feite is hij de voorloper van coupé-cabriolets zoals de 307 CC, een carrosserie-variant die pas ruim zeventig jaar later populair zou worden. De 402 heeft een gestroomlijnde carrosserie, die bovendien opvalt doordat de koplampen dicht bij elkaar en achter de grille zijn geplaatst. Het is een behoorlijk comfortabele en snelle auto. Hij heeft weinig moeite met het beklimmen van hellingen. Betrouwbaar is hij ook. Bij een uitgebreide proef waarbij dagelijks 1.500 kilometer met een snelheid van



maximaal 65 km/h wordt afgelegd, maakt hij probleemloos de 100.000 kilometer vol.

Het idee voor een auto met een metalen dak dat in de bagageruimte kan verdwijnen, komt van een tandarts. Nadat er een jaar aan het ontwerp gewerkt is, verschijnt de eerste Eclipse – op basis van een Peugeot 401 – in het voorjaar van 1934. De voorloper van de coupé-cabriolet kan geleverd worden met een elektrisch bedienbaar klapdak. Dan is hij uitgerust met een elektrische pomp die zorgt voor perslucht, waarmee de kap vanuit de kofferruimte kan worden opgezet. Maar de Eclipse is er ook zonder die persluchtpomp. Dan moet de kap met de hand worden opgezet en weggeklapt. Niet zo'n punt, want het gaat makkelijker dan je zou denken. Dat wordt ons getoond door een medewerker van L'Aventure Peugeot die ons een net gerestaureerde 402 Eclipse demonstreert. Het blijft niet bij een paar rondjes over het museumterrein, maar helaas wel bij meerijden. De museumdirectie vindt het geen goed idee het zeldzame exemplaar in handen van vreemden te geven. Voor wie ervaring met een Lelijke Eend heeft opgedaan, zijn er wel overeenkomsten in het chaufferen. De 402 heeft net zo'n uit het dashboard stekende versnellingshendel. Maar de handrem komt links van het stuur uit het dashboard. Zelfs onze gastheer heeft daar moeite mee. Wanneer hij de 402 Eclipse op een helling voor een stoplicht tot stilstand moet brengen, laat hij de motor afslaan.

Op zoek naar een geschikte fotolocatie laten we ons oog vallen op het plein voor het stadhuis, maar dat is als voetgangersgebied voor ons verboden terrein. Na een kort gesprek van de museummedewerker met de juiste ambtenaar mogen we het plein op. "Er valt best wat te regelen als we daarom vragen", krijgen we als uitleg. "Per slot van rekening is het hier Peugeot-land." ☉

1. Zelfs Peugeot-gastheer Louis laat de Eclipse een keer afslaan.

2. Niemand had ooit verwacht dat deze omslachtige constructie later zo veel navolging zou krijgen. 3. Net als in de 2CV en R4 priemt de pook uit het dashboard.