

COVC Monats - Gazette

Nummer 151 September 2021

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Der Adabei...

Peugeot

Das neue Logo zum 210-jährigen Jubiläum der Löwenmarke wurde vom PEUGEOT Design Lab Studio kreiert. Es stellt das grafische Dach aller Maßnahmen im Rahmen der Feierlichkeiten dar. Dabei bezieht es sich auf das älteste existierende Logo von PEUGEOT und zeigt einen Löwen von der Seite auf einem Pfeil. Dieser Markenbotschafter ist bereits seit dem Jahr 1858 ein fester Bestandteil der Markenidentität. Peugeot [pø'ʒo] ist ein französischer Fahrzeughersteller und mit Beginn der Serienproduktion im Jahr 1891 die älteste noch existierende Automarke. Peugeot ist Teil der Groupe PSA. Neben Kraftfahrzeugen stellt Peugeot auch Fahrräder, Heimwerkermaschinen,



Mahlwerke für die Bauindustrie und Getürzmühlen her. Die Motorradproduktion, heute Peugeot Motorcycles, wurde schon 1926 in ein eigenes Unternehmen ausgegliedert.

Das Peugeot-Stammwerk ist die 1912 eröffnete Fabrik in Sochaux. Weitere französische Standorte sind Mülhausen, Poissy und Rennes. Im Ausland ist Peugeot in Portugal (Mangualde), Spanien (Madrid und Vigo), der Slowakei (Trnava), Tschechien (Kolín) sowie Argentinien (El Palomar bei Buenos Aires und gemeinsam mit FIAT in Córdoba) tätig.

Das 1979 von Chrysler United Kingdom übernommene englische Werk Ryton-on-Dunsmore, wo Peugeot ab 1998 den Typ 206 baute, wurde Ende 2006 ge-

schlossen und die Produktion des Nachfolgetyps 207 wurde in Trnava (Slowakei) weitergeführt.

Die deutsche Peugeot-Zentrale hatte von 1936 bis Ende 2012 ihren Sitz in Saarbrücken. 1967 wurde die Peugeot Deutschland GmbH gegründet. Im Jahr 2013 wurde die Zentrale nach Köln verlegt und mit der Schwestermarke Citroën zusammengeführt.

Seit Beginn der Produktion 1891 wurden weltweit über 50 Millionen Fahrzeuge hergestellt. Der 50-millionste Peugeot war ein 308 SW. Europaweit gehören Modelle von Peugeot zu den meistverkauften Pkw. Im Jahr 2007 wurden 1,786 Millionen Peugeot-Fahrzeuge verkauft, was einem Zuwachs von 3,7 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Im Jahre 2008 belief sich der weltweite Absatz auf 1,904 Millionen Fahrzeuge; nach einem Absatz-Tief von 1.842.000 Fahrzeugen 2009 stieg die Zahl 2010 auf 2.142.000 Einheiten. Im Jahr 2012 verkaufte Peugeot 1.700.000 Einheiten und im Folgejahr 1.552.700 Fahrzeuge.

Die namensgebende Gründer-Familie Peugeot stammt aus der Umgebung von Montbéliard. Da Montbéliard mit Umland als Grafschaft Montbéliard (deutsch: Grafschaft Mömpelgard) von 1397 bis 1796 unter württembergischer Herrschaft stand, rechnen manche die Marke Peugeot scherzhaft zu den „schwäbischen Automarken“ (neben Daimler-Benz, Porsche, NSU).

Als Unternehmer traten die Peugeots erstmals Ende des 18. Jahrhunderts mit einer Ölmühle, Gerberei und Färberei in Hérimoncourt in Erscheinung. Hinzu kam später eine Spinnerei, eine zweite wurde in Audincourt am Doubs eröffnet.

1810, es gilt dies als Gründungsjahr von Peugeot, bauten die Brüder Jean-Frédéric und Jean-Pierre Peugeot angesichts sich wandelnder wirtschaftlicher Gegebenheiten auf dem Gelände der Ölmühle in Herimoncourt eine Eisengießerei auf. Ab 1819 wurden dort Walzeisen, Sägebälter, Uhrenfedern und Korsettstäbe aus Stahlbändern gefertigt. Weitere Fabriken für Werkzeuge und Eisenwaren wurden in Valentigney und ab 1857 in Beaulieu – jetzt Mandeure – eingerichtet.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Peugeot-Produktpalette, die auch mechanische Schermaschinen, Federn für Phonographen, landwirtschaftliche Geräte, Rasierklingen, Kaffeemühlen und Bügeleisen umfasste, aufgrund ihrer Qualität weit über die Grenzen Frankreichs hinaus bekannt. Bis heute produziert Peugeot neben Fahrzeugen immer noch Werkzeuge, Pfeffer- und Kaffeemühlen.

Als „offizielle Geburtsstunde des Lö-

wen“ gilt der 20. November 1858. An diesem Tag wurde der Peugeot-Löwe (→ Abschnitt Logo) für die Erzeugnisse von Peugeot als Marke registriert.

Automobilbau

1889 ließ Armand Peugeot das erste Kruffahrzeug, das sogenannte Serpollet-Dreirad bauen; ein mit Dampf angetriebenes Fahrzeug, das man heute als „Prototyp“ bezeichnen würde. Erst mit dem Wechsel zu Typ 2 wurde der Wechsel auf Verbrennungsmotoren vollzogen, die allerdings von der Daimler-Motoren-Gesellschaft kamen. Im Jahr 1896 wurde in Wien ein Peugeot als erster in Serienproduktion erzeugter Ottomotorwagen zugelassen. Das Jahr 1898 gilt als Beginn des Welterfolges der Marke. Bereits 1900 wurden 500 Fahrzeuge und 20.000 Fahrräder hergestellt. Bis zum Jahr 1910 gab es noch zwei konkurrierende Peugeot-Marken: Automobiles Peugeot mit den Werken in Audincourt und Lille sowie Lion-Peugeot in Beaulieu (heute Ortsteil von Mandeure) bei Montbéliard. Beide Unternehmen schlossen sich dann zur Société des Automobiles et Cycles Peugeot zusammen.

Im Jahr 1912 wurde in Sochaux ein weiteres Werk gebaut. Ursprünglich wurden hier Lkw produziert. 1917 wurde in diesem Werk mit der Massenproduktion von Serienfahrzeugen begonnen. 1925 wurde das Werk Sochaux zum Hauptsitz der Pkw-Produktion. Durch den Ersten Weltkrieg und die allgemeine Mobilmachung wurden viele Fabriken, so auch Peugeot, gezwungen, ihre Einrichtungen für Kriegszwecke einzusetzen, was dazu führte, dass keine neuen Projekte mehr durchgeführt wurden.



Peugeot 601

1929 wurde auf der Messe in Paris das Modell 201 vorgestellt. Dieses Modell, das bis 1936 insgesamt 140.000-mal produziert wurde, erwies sich als besonders erfolgreich, bescherte Peugeot eine bessere Finanzlage und trug wesentlich zum guten Ruf als Autohersteller bei. Der 201 war das erste Fahrzeug mit der später patentierten mittleren Null in der Modellbezeichnung, die bis heute erhalten geblieben ist. Ebenfalls im Jahr 1929 wurden der Dieselmotor und das Sonnendach für die Autos eingeführt.



Peugeot 402, 1936

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Wiederaufbau, indem man die technische Ausrüstung und maschinelle Anlagen neu strukturierte. Das neue Modell 203 wurde ab 1948 sofort zum Erfolgsmodell. 1955 wurde mit dem 403 der erste massenproduzierte Peugeot vorgestellt, der mit einem Dieselmotor erhältlich war. Der 403 ist der erste vom italienischen Designer Pininfarina gestaltete Peugeot.



Das im Jahr 1960 eingeführte Modell 404 war in ganz Europa wie auch im französischsprachigen Teil Afrikas ein großer Erfolg. Der 404 war vor allem als



Taxifahrzeug in diesen Ländern sehr verbreitet. Die stetige Expansion von Peugeot führte 1965 dazu, dass die Holding Peugeot S.A. gegründet wurde, die die verschiedenen Gesellschaften der Firmengruppe kontrolliert. Im selben Jahr wurde das Werk in Mülhausen errichtet.

1974 wurde Peugeot Mehrheitsaktionär bei Citroën. Zwei Jahre später entstand durch die Fusion der beiden Unternehmen die Groupe PSA. Im Jahre 1978 kaufte PSA dann die europäischen Tochtergesellschaften von Chrysler mit den Marken Chrysler-Simca, Simca, Sunbeam und Matra-Simca auf. Da man den Namen Chrysler nicht länger benutzen durfte, wollte man der neuen Toch-

tergesellschaft zuerst wieder den Namen Simca zurückgeben, aber Marketing-Experten rieten davon ab, da die Marke zu sehr an Chrysler hafte. So verwendete man ab 1979 als Markennamen der neuen Tochter den von Talbot, ein kleiner Hersteller, der von Simca 1959 übernommen worden war.

Da sich die Übernahme von Talbot als sehr schwierig und kostspielig erwies, legte man 1980 den Vertrieb und die Verwaltung von Peugeot und Talbot zusammen. Bis zum Erscheinen des Peugeot 205 1983 schrieb der PSA-Konzern weiter rote Zahlen, die durch Streiks vor allem bei Talbot und Citröen begünstigt wurden. Mit Erscheinen des Peugeot 205 ging es bei Peugeot dann wieder bergauf, nur bei Talbot ging es weiter bergab und schließlich gab man dann die Marke 1986 ganz auf. Der bereits fertige Nachfolger des Talbot Horizon, ursprünglich geplant als Talbot Arizona, wurde dann 1985 außerplanmäßig als Peugeot 309 auf den Markt gebracht.

Motorradbau

Peugeot war nach Stückzahlen der bedeutendste französische Motorradhersteller.

Ab 1899 produzierte man motorisierte Zweiräder mit 1,5 PS starken Zedel-Motoren aus der Schweiz, die noch ohne Kupplung und Getriebe auskommen mussten. Ab 1902 baute Peugeot vollwertige Motorräder, anfänglich mit 2-PS-Motoren von Zedel, ab 1903 mit selbst entwickelten 2,5 bzw. 2,75 PS starken Viertaktmotoren mit 238 bzw. 333 cm³ Hubraum. Gegen Aufpreis war eine gefederte Vorderradgabel erhältlich. Ab 1905 waren bei Peugeot außerdem unterschiedlich starke Zweizylindermotoren im Angebot, die bei Hubräumen von 350 bis 1000 cm³ Leistungen von 2,75 bis 7 PS abgaben.

Noch vor dem Ersten Weltkrieg entwickelte sich Peugeot zu einem in ganz Europa erfolgreichen Zulieferer von Einbaumotoren, auch für englische Motorradhersteller wie z. B. Norton. 1907 gewann Rem Fowler bei der ersten Tourist Trophy auf der Isle of Man in der Zweizylinderklasse auf einer mit Peugeot-Motor ausgerüsteten Norton. 1909 trat Peugeot zur Tourist Trophy mit eigenen Rennmaschinen an und errang in der Folge zahlreiche Siege bei großen europäischen und amerikanischen Rennen.

1913 machte Peugeot mit einem Zweizylinder-Rennmotor, der Peugeot 500 Sport, auf der Fernfahrt Paris–Nizza von sich reden, der bei einem Hubraum von 500 cm³ über zwei obenliegende Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder verfügte. Damit waren Geschwindigkeiten von über 120 km/h möglich, allerdings war das Triebwerk thermisch instabil, weshalb die Konstruktion nicht weiterentwickelt wurde.

Der Erste Weltkrieg brachte die zivile Motorradproduktion von Peugeot zum Er-

liegen. Gebaut wurden nun insbesondere Militärmaschinen mit seitengesteuertem Zweizylindermotor und 750 cm³ Hubraum. Nach dem Krieg knüpfte man an alte Traditionen an und wandte sich wieder dem prestigeträchtigen Rennsport zu. 1923 leisteten die Peugeot-Rennmaschinen mit einem von Ingenieur Lessman Antoinesco neu entwickelten Zweizylindermotor bei einem Hubraum von 500 cm³ bis zu 27 PS und erreichten Spitzengeschwindigkeiten von über 160 km/h.

Die 1920er Jahre waren daneben von der Produktion alltagstauglicher leichter Maschinen geprägt, die mit einem 250-cm³-Zweitaktmotor ausgestattet waren, der 3,5 PS leistete, ein Zweiganggetriebe und eine gefederte Vorderradgabel aufwies. Ein Kuriosum blieb das Cyclo-Moto, das über einen in der Vorderradnabe integrierten Motor verfügte.

1925 wurde erstmals ein 175-cm³-Zweitakt-Blockmotor vorgestellt, ein Triebwerk also, dessen Getriebe nicht mehr separat angebracht war, sondern in einem gemeinsamen Gehäuse mit dem eigentlichen Antrieb saß. Eingeführt wurde gleichzeitig ein Mittelständler, der zusammen mit Trapezvorderradgabel und Trommelbremsen das fortschrittliche Konzept abrundete.

1926 trennte sich bei Peugeot die Automobil- und die Motorradabteilung und der offizielle Renneinsatz wurde aufgegeben. Im gleichen Jahr wurde das Blockmotorkonzept auf die Viertakter übertragen, die damit ausgestatteten Maschinen begründeten die Typenreihe „P“, die bis in die 1950er Jahre fortgeführt werden sollte. Auf die Modelle P 101, 102, 103 und 104 folgten ab 1927 das kopfgesteuerte Spitzenmodell P 105 mit 350 cm³ und ihre seitengesteuerten kleinen Schwestermodelle P 107, 108, 109 und 110. Daneben wurden weiterhin anspruchslose Zweitakter mit bis zu 175 cm³ gebaut. Das Modell P 50 mit 98-cm³-Motor durfte ohne Führerschein gefahren werden.

1930 erlebte Peugeot mit der aus Kostengründen mit einer Gabel aus Pressstahl ausgerüstete P 111 ein Fiasko. Die Konstruktion war nicht verwindungssteif, sorgte für ein unsicheres Fahrverhalten und wurde rasch wieder fallengelassen. 1933 stellte Peugeot eine neue Generation von Blockmotoren vor, die über Hubräume von 350 bis 500 cm³ und seiten- bzw. kopfgesteuerte Ventile verfügten. Mit dem Spitzenmodell P 515 waren Geschwindigkeiten bis 140 km/h möglich.

Ab 1938 hatte Peugeot – wie viele andere Motorradhersteller auch – trotz auf vielfältige Kundenbedürfnisse abgestimmter Produktpalette mit Absatzproblemen zu kämpfen. Fortan – bis zum Ende der Motorradproduktion im Jahr 1959 – konzentrierte man sich auf die Herstellung relativ einfacher, für die Massenmotorisierung geeigneter Maschinen

mit Hubräumen zwischen 98 und 175 cm³.

1939 wurde die P 53 vorgestellt, die über einen 100-cm³-Zweitaktmotor mit Dreigangschaltung verfügte und in verschiedenen Ausstattungsvarianten erhältlich war. Mit ihr legte man den Grundstein für eine bis Ende der 1950er Jahre gebaute Reihe unkomplizierter und zuverlässiger Zweiräder, die bei bescheidener Leistung die Anmutung vollwertiger Motorräder hatten und sich im Heimatland großer Beliebtheit erfreuten. Sie konnten allerdings auf dem deutschen Markt nie Fuß fassen, der auch in den unteren Hubraumklassen von starken Marken (Adler, DKW, NSU, Zündapp) beherrscht wurde.

Der Zweite Weltkrieg und die Besetzung Frankreichs durch die deutsche Wehrmacht unterbrachen die Entwicklung und Produktion ziviler Motorräder bei Peugeot.

Ende 1944 kündigte Peugeot die im Folgejahr anlaufende Produktion der P 54 an, eines verbesserten Nachfolgers der vor dem Krieg entwickelten P 53. Die P 54 verfügte weiterhin über einen 100-cm³-Zweitaktmotor mit 3-Gang-Schaltung, bot nun aber einen Gepäckträger, eine aufwendigere Sattelfederung und einen stärker an Motorräder erinnernden Tank. Das Vorderrad war nach wie vor über eine Trapezgabel gefedert, auf eine Hinterradfederung musste man weiter verzichten.

1946 erschien die P 55, deren Grundkonstruktion der P 54 entsprach, die jedoch mit einem 125-cm³-Zweitaktmotor ausgestattet war.

Aus der P 55 entstanden in den Jahren bis zum Ende der Motorradproduktion 1959 eine Vielzahl von Ausstattungs- und Leistungsvarianten. Die P 56 wies im Unterschied zur P 55 bei gleichem Hubraum eine Viergangschaltung auf, die P 155 verfügte über einen 150-cm³-Motor (mit Vierganggetriebe: P 156), die P 255 über ein Triebwerk mit 250 cm³ (mit Vierganggetriebe P 256) und die 1957 erschienene P 356 über einen 350-cm³-Motor mit zwei Zylindern und 4-Gang-Schaltung. Daneben gab es Versionen mit Teleskopgabel, Hinterradfederung, aufwendiger Verchromung, zusätzlichen Verkleidungsteilen und weiteren Besonderheiten. Die klassische Ausstrahlung der Ursprungskonstruktion P 55 ging dabei allerdings nach und nach verloren. Im Vergleich zu deutschen Konkurrenten fallen vor allem die frühen 125-cm³-Maschinen des Typs 55 durch besonders gelungene Proportionen und elegante Farbgebung (verschiedene Beige-, Grau- und Brauntöne, teils mit Mehrfarblackierung, teils mit Linierung) auf. Sie sind für den Sammler klassischer französischer Motorräder sicher die attraktivsten Nachkriegsmodelle aus dem Hause Peugeot.

Noch einmal gab es ein Sport-Motorrad im Nachkriegs-Programm von Peugeot,

die 176 GS, die auf der 1951 erschienenen 176 TC4 basierte. Dieses Modell schlug sich ausgezeichnet im Amateursport der Saison 1952, weshalb sich Peugeot zu einem Werkseinsatz beim Bol d'Or entschloss. André Bouin holte einen souveränen Klassensieg und Platz fünf im Gesamtklassement. Daher nennen Peugeot-Fans die Ende 1952 vorgestellte 176 GS stets nur „Bol d'Or“.

Das erfolgreichste von Peugeot produzierte Moped war die „BB“, die in verschiedenen Modellvarianten von 1957 bis 1970 gebaut wurde. Der 50-cm³-Einzylindermotor leistete 1,35 kW (1,85 PS) und erbrachte eine Spitzengeschwindigkeit von bis zu 55 km/h.[10]

1959 wurde der Motorradbau bei Peugeot aufgegeben. Seither werden unter der traditionsreichen Marke nur noch Mofas und Roller hergestellt.

Motorsport

Peugeot engagiert sich vor allem im Rallye-Sport. Dort konnten beispielsweise der 205, 306, 307 und der 206 Erfolge feiern.

Schon in den 1960er Jahren gewann Peugeot mit dem 404 verschiedenste Rallyes, darunter mehrmals die „East African Safari“. 1984, im Jahr der ersten Beteiligung an der Rallye-Weltmeisterschaft mit dem Peugeot 205 T16, demonstrierte der Finne Ari Vatanen auf Korsika das Potential mit seiner zeitweiligen Führung. Knapp drei Monate später gelang der erste Sieg einer Wertungsprüfung bei der 1000-Seen-Rallye in Finnland, nach dem weitere Erfolge bei den Rallyes Sardinien und Wales anstanden.

In den folgenden beiden Jahren dominierte Peugeot trotz sehr starker Gegner die Rallye-Weltmeisterschaft souverän. Die beiden Finnen Timo Salonen und Juha Kankkunen wurden in Folge auf



Peugeot Weltmeister der Jahre 1985 und 1986, die Titel in der Marken-WM ging ebenfalls nach Paris. Damit wurde Audi vom Siegerpodest verdrängt.

Bei der RAC Rallye Ende 1985 wurde die zweite Auflage des Peugeot 205 T16 mit der Werksbezeichnung Evolution 2 präsentiert. Ihm wurde, um gegen die wachsende Konkurrenz durch Audi, Lancia und Ford die Nase vorn zu haben, ein ausgeklügeltes Flügelprogramm verpasst und der Turbo-Ladedruck auf 2,5 bar erhöht. Nun hatte man eine Leistung von 315 kW (430 PS) bei 7500/min er-

reicht.

Nach dem Verbot der Gruppe B Mitte der 1980er Jahre setzte Peugeot die Rallye-Erfahrungen nicht nur beim Bergrennen am Pikes Peak, sondern vor allem auch bei der Rallye Raid Dakar mit den beiden Modellen 205 und 405 weiter in Erfolge um. Auch hier konnte sich der Finne Ari Vatanen in die Annalen der Peugeot-Motorsportgeschichte eintragen. Peugeot gewann die Rallye Dakar in den Jahren 1987–1990. Im Jahr 2015 nahm Peugeot wieder an der Rallye Dakar teil.

Eine Rückkehr an die Spitze des Rallyesports erlebte Peugeot ab dem Jahr 1999 mit der Einführung des 206 WRC. Mit dem finnischen Fahrer Marcus Grönholm wurde 2000 und 2002 die Fahrer-WM gewonnen, von 2000 bis 2002 auch drei Mal infolge der Titel für den besten Konstrukteur. Nachfolgemodell des 206 WRC war der Peugeot 307 WRC (auf Grundlage der Coupé-Cabriolet-Version), der bis einschließlich 2006 eingesetzt wurde; anschließend zog sich das Peugeot-Werksteam allerdings aus der Weltmeisterschaft zurück. In den Folgejahren trat Peugeot allerdings in untergeordneten Serien wie der Intercontinental Rally Challenge oder der Rallye-Europameisterschaft weiterhin an, wobei Rallyeversionen der Modelle 207 und 208 zum Einsatz kommen.

Sportwagenrennen

Ende der 1980er Jahre etablierte sich Peugeot auch mit dem 905 im Bereich der Sportwagenrennen. Hierbei wurden 1992 und 1993 die 24 Stunden von Le Mans gewonnen, sowie die Sportwagen-



Weltmeisterschaft des Jahres 1992. Nachdem die FIA die Sportwagen-WM ab dem Jahr 1993 nicht mehr ausschrieb, zog sich Peugeot vorerst aus diesem Segment zurück. Jedoch stellte er dem französischen Rennteam von Gérard Welter und Henri Pescarolo weiterhin Motoren zur Verfügung, bis der Hersteller 2007 mit einem Le-Mans-Prototypen selbst nach Le Mans zurückkehrte. Der Dieselenrennwagen Peugeot 908 HDi FAP verlor jedoch das Rennen 2007 und 2008 gegen die etablierte Mannschaft von Audi. So blieb dem Werk zunächst der Sieg in der Le Mans Series 2007. Am 14. Juni 2009 jedoch holte das Team Peugeot Sport Total einen Doppelsieg

bei den 24 Stunden von Le Mans. In den beiden folgenden Jahren verlor Peugeot erneut gegen Audi, sicherte sich jedoch den Intercontinental Le Mans Cup mit acht Siegen in zehn Rennen. 2012 zog sich das Werksteam, trotz begonnener Saisonvorbereitungen, kurzfristig zurück. Als Grund wurde die schwierige wirtschaftliche Situation angeführt.

Tourenwagenrennen

Daneben gab es Einsätze im Tourenwagensport: Peugeot-Fahrzeuge waren unter anderem mit Fahrertiteln in den Rennerien Championnat de France de Supertourisme (1994, 1999–2000, 2002, 2004–2005), Danish Touringcar Championship (1999–2003), Asian Touring Car Series (2000–2002) und Stock Car Brasil (2008–2009, 2012) sowie dem kurzlebigen deutschen Super-Tourenwagen-Cup (1997) erfolgreich. In der prominenteren British Touring Car Championship, in der Peugeot von 1992 bis 1998 und 2001 ein Werksteam antreten ließ, stellte sich dagegen kein nachhaltiger Erfolg ein. Jedoch wurde das prestigeträchtige 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps nach einem frühen Sieg 1926 in neuerer Zeit zweimal gewonnen (1999, 2000).

Formel 1

Von 1994 bis 2000 war Peugeot als Motorenlieferant für verschiedene Formel-1-Teams tätig. Das Formel-1-Engagement knüpfte dabei an das Projekt der Gruppe-C-Sportwagen an, zumal das Motorenreglement in den letzten Jahren der Sportwagen-Weltmeisterschaft praktisch identisch zu dem der Formel 1 war. Konsequenterweise bauten die von Peugeot entwickelten Formel-1-Motoren auf jenen des Peugeot 905 auf. Jedoch blieben die Erfolge bei McLaren, Jordan und Prost aus: Zwar erreichten vor allem die Fahrer von McLaren und Jordan eine Anzahl an Podestplatzierungen, allerdings erwarben sich die Peugeot-Motoren mit zahlreichen Defekten einen sehr unzuverlässigen Ruf, und der französische Hersteller zog sich zurück. Ende 2000 wurden die Formel-1-Triebwerke an das Unternehmen Asiatech verkauft, das sie unter eigenem Namen, aber ohne technische Veränderungen 2001 bei Arrows und 2002 bei Minardi einsetzte.

Weniger bekannt ist, dass Fahrzeuge von Peugeot dreimal das Indianapolis 500 gewinnen konnten (1913 durch Jules Goux, 1916 durch Dario Resta sowie 1919 durch Howard Wilcox).

Und ebenso, dass am 27. April 2011 der Peugeot EX1 mit Elektroantrieb die 20,8 km lange Nürburgring-Nordschleife in 9:01,338 min umrundete.

Text und Fotos: Wikipedia

Skoda Monte Carlo

Der Skoda Monte Carlo Coupe ist eines der weniger bekannten Modelle, welches leider nur in einer geringen Stückzahl von lediglich 2 plus 70 Fahrzeugen hergestellt wurde. Zwei davon waren sozusagen die Vorserienmodelle, die Monte Carlo, die 1935 gebaut wurden um bei der Rallye Monte Carlo 1936 zu starten.



Ab 1936 kam es dann zur Herstellung der Restlichen 70 Modelle des Popular Sport die auf dem Popular Monte Carlo beruhen. Die Monte Carlos waren Sportcoupes mit einem zeitlosen Design, welches durch die Heckpartie ein wenig an die automobiler Legende Bugatti Atlantic erinnert.

Die Vorderansicht des Skoda Monte Carlo von 1937 zeigt deutlich den Schutz des wassergekühlten Vierzylinder Viertakt Motors und den der Scheinwerfer (Schutz vor Steinschlag und Design Element). Der Motor leistete aus 1385 ccm 36 PS, ausreichend für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Insgesamt blieb rund ein Dutzend



Fahrzeuge dieses Modells erhalten. Aktuell wird ein zweites Coupé in den Werkstätten des ŠKODA Museums umfassend renoviert. Demnächst wird hier auch ein POPULAR Monte Carlo-Roadster wieder aufgebaut.

Herbert Fischer
Fotos: Skoda Museum

Treppenlift nach Schottland: Suche nach den wahren Wurzeln

Unsere liebe Freundin Andrea hat sich unter die Literaten begeben, das ist berichtens- und lesenswert!

Buch von Andrea Seyfried-Artner
Datum der Erstveröffentlichung: 18. Februar 2021

Autor: Andrea Seyfried-Artner
Genre: Fiktion

Inhalt:

Nach der Trennung von ihrem Freund muss Simone ihr Leben neu strukturieren und nach ihren Wünschen ausrichten. Eines Tages stellt sie jedoch durch zufällige Umstände fest, dass ihre bis dahin geglaubte Familienkonstellation nicht der Realität entspricht, denn ihr leiblicher Vater wohnt in Schottland. Der Schreckmoment währt nur kurz und ihre unbändige



Neugier nach ihren wahren Wurzeln ist geweckt. Begleitet von ihrem einst geglaubten Bruder Paul, begibt sich Simone schnellstmöglich auf die abenteuerliche Reise. Dort angekommen beginnt die Arbeit, denn außer einem Foto und dem Namen weiß Simone nichts über ihren Vater. Die beschwerliche Suche wird jedoch schwieriger, da die von Eifersucht gepackte Freundin Pauls heimlich nachreist. Wird Simone ihren Vater in dem fremden Land finden?

Herbert Fischer



Sechs Jahrzehnte Ferrari-Sammlung

Fast sechs Jahrzehnte lang hat der Niederländer Jean-Louis Bezemer (80) systematisch gesammelt. Sein Fachgebiet: Ferrari. Nun hat er entschieden, sich aus gesundheitlichen Gründen von seinem umfassenden und akribisch aufbereiteten Archiv zu trennen. Als Partner für diese Aufgabe hat der international renommierte Ferrari-Experte das Ladenburger Auktionshaus Ni-Cola Classics gewählt. „Das war eine Frage des Vertrauens“, sagt Jean-Louis Bezemer.

Seine umfassende Sammlung befindet sich bereits in Ladenburg. „Nirgendwo weltweit gibt es etwas Vergleichbares“, so Tobias Friedrich, Gründer und Inhaber von Ni-Cola Classics: „Diese Sammlung gilt unbestritten als einmalig in ihrer Qualität und Quantität.“



Am 20. und 21. November 2020 ist die Sammlung Bezemer online unter den Hammer gekommen. Rund 1200 Aktenordner mit weit über 100.000 Blättern, dazu rund 5000 Fotos und Negative sowie etwa 2500 Bücher, Prospekte, Pressemappen und Betriebsanleitungen sind im Angebot.



Jean-Louis Bezemer, der als Autorität in der internationalen Ferrari-Sammlerszene einen exzellenten Ruf besitzt, freut sich, dass nun Enthusiasten aus aller Welt die Chance erhalten, seine Schätze zu übernehmen und weiter zu betreuen. „Mir ist es sehr wichtig, dass die Leidenschaft für diese großartige Marke lebendig bleibt“, sagt Jean-Louis Bezemer: „Dazu möchte ich meinen Beitrag leisten.“

Exklusiv für diese außergewöhnliche Auktion legt Ni-Cola Classics einen eigenen Katalog auf, der jedes der über 650 Lots auf 323 Seiten zweisprachig und mit

Foto vorstellt. Er dürfte selbst als Referenzwerk ein künftiges Sammlerstück werden.

Nicht weniger spannend fallen die über 3600 exquisiten, oft überraschenden Automobilia-Lots aller Epochen aus, die Ni-Cola Classics am 20. und 21. November 2020 anbieten wird. Mit diesem Umfang gerät die Ni-Cola Classics Herbstauktion zur weltweit größten Automobilia-Auktion des Jahres.

Alle Lots listet Ni-Cola Classics in einem eigenen Katalog, ebenfalls zweisprachig und über 600 Seiten stark. Auch er stellt jedes Lot mit Foto vor.

Beide Kataloge sind im Set gegen eine einmalige Gebühr von 15 Euro (zuzüglich Mehrwertsteuer und Versandkosten) bei Ni-Cola Classics als gedrucktes Werk erhältlich. Zudem sind die Inhalte jederzeit frei und ohne Anmeldung unter www.auction.nicola-ac.de abrufbar.

Der Sammler Jean-Louis Bezemer

Wie damals alles begann, weiß der Niederländer Jean-Louis Bezemer (80) noch genau. Er war zwölf Jahre alt, als er mit seinem Vater in Belgien unterwegs war. Sie stießen während ihrer Reise auf eine Straßensperre, und die Gendarmen informierten sie über den Grund der Blockade: das Training für das Grand-Prix-Rennen von Spa-Francorchamps im Juni 1952. Vater und Sohn standen gemeinsam in einer Kurve, als die Wagen vorbeischnitten: „Die beiden Ferrari kamen vorbei, und ich dachte nur: Wie schön diese Wagen sind! So viel schöner als alle anderen.“



Am Steuer saßen damals Alberto Ascari, der spätere Sieger, und Giuseppe Farina, der auf Rang zwei fuhr. Bezemer erinnert sich auch gut an den einzigartigen Sound der Ferrari 500 mit ihren zwei Liter großen Vierzylindern. Um den Jungen war es jedenfalls geschehen: Die ersten Ferrari-Modellautos folgten, rasch auch Bücher, die Bezemer zunächst in New York bestellen musste – die amerikanische Szene war stets einen Schritt weiter.

1960 fuhr er als junger Fan mit seiner Vespa aus den Niederlanden bis ins Werk nach Modena. Dort erlebte er einen spontanen wie herzlichen Empfang, und er konnte exzellente Beziehungen zu Ferrari aufbauen. Auch Enzo Ferrari traf Bezemer in der Folge mehrere Male. So wuchs seine Sammlung mit den Jahren stetig. „Die meiste Zeit habe ich investiert, Magazine zu kaufen, die Beiträge über Ferrari enthielten“, sagt der Sammler. Sukzessive erstellte er detaillierte

Portfolios, ergänzte sie stetig und sortierte sie nach Fahrgestellnummern.

Ein kommerzielles Interesse hat Jean-Louis Bezemer dabei nie verfolgt. Im Alltag war er Unternehmer in der Möbelbranche, in seiner Freizeit trieb ihn über Jahrzehnte die Leidenschaft für die Marke Ferrari. Diese Begeisterung half ihm auch, über schwierige Lebensphasen mit schwerer Krankheit zu kommen: „Ich habe immer darüber nachgedacht, was ich noch alles machen muss. Das hat mir Mut und Energie gegeben.“

Seine Sammlung prägte auch sein Haus. Gemeinsam mit Juliette, seiner Frau, möchte Jean-Louis Bezemer nun sein Werk in die Hände einer neuen Sammlergeneration übergeben. Dort soll die Leidenschaft weiterleben.

Herbert Fischer, Auction Ni-Cola

Fiat 8V

Im März 1952 überraschte Fiat das Publikum des Genfer Auto-Salons mit dem Fiat 8V. Ein zweisitziger Sportwagen, der auch als Rennfahrzeug konzipiert war. Überraschend daran war, dass Fiat bis zu diesem Zeitpunkt kein eigenes Interesse am Wiedereinstieg in das Rennwesen gezeigt hatte. Fiat überließ es anderen Firmen, ihre Fahrzeuge renntauglich umzubauen. In seiner Produktionszeit bis



Fiat 8V Berlinetta Coupe

1954 wurden 114 Einheiten hergestellt, einige nur als Fahrgestell, die an Karosseriebauer wie Ghia, Pininfarina, Vignale und Zagato gingen. Der 8V nahm an verschiedenen Rennereignissen teil, bei denen er auch erste Plätze in der GT-Klasse bis 2 Liter belegte. Werksintern trug er die Bezeichnung Tipo 106 und in Italien und bei Kennern ist er auch als Otto Vu (dt.: acht V) bekannt. Seine schönste Karosserie ist sicherlich der von Giovanni Michelotti 1953 designte und bei Vignale gebaute Fiat 8V Démon

Rouge, der 2004, 51 Jahre später, den renommierten Preis Bester der Show bei der Concours d'Elegance im Palace Het Loo in Apeldoorn, Niederlande errang.

1945 begann Fiat mit der Entwicklung des Tipo 101, eines viersitzigen Fahrzeugs, das ursprünglich als Ersatz für den Fiat 1100 gedacht war und 1950 als Fiat 1400 den Fiat 1500 ablöste. Für die ersten Prototypen, bezeichnet als 101E1,



waren 1,3-Liter-Motoren vorgesehen. Dante Giacosa, zu diesem Zeitpunkt Leiter der Entwicklungsabteilung für Motoren bei Fiat, entwickelte nach klassischem Vorbild den Motor mit einer Bohrung (72 mm) die kleiner als der Hub (78 mm) war. Als der 101E1 mit dem Motor 1946 er-

probt wurde, stellte sich heraus, dass die Leistung zu gering war und der Motor überarbeitet werden musste. Außerdem entschied die Fiat-Leitung Ende Oktober, dass es besser sei, ein fünfsitziges Auto zu bauen und so wurde der Auftrag erteilt, den 101E1 dahingehend zu ändern. Giacosa war bei der Herausgabe der neuen Forderungen bereits

zum Leiter der Entwicklungsabteilung des Fahrzeug- und Motorenbaus ernannt worden und begann zusammen mit seinen Mitarbeitern Ende 1946 mit der Entwicklung des nun als 101E2 bezeichneten Fahrzeugs und Motors. Bis Mai 1947 war der Motor, ein 1,3 Liter mit 75 mm Bohrung und Hub, fertiggestellt. Mitte Mai wurde Giacosa von Fiat nach Detroit geschickt, um neue Entwicklungen auf dem Autosektor zu studieren. Er besuchte dort Budd, Chrysler und General Motors und durfte sich auch Fahrzeug- und Motorentwicklungen ansehen. Vertreter der Firmen erklärten ihm, dass der Trend

zum Motor mit größerer Bohrung als Hubgehe und das stärkere Verdichtungen bald möglich werden, da die Oktanzahl des Kraftstoffs steigen werde (1947 lag sie in Italien bei 65). Nach seiner Rückkehr zu Fiat verwarf er den fertigen Motor und entwickelte einen 1,2-Liter-Motor mit einer Bohrung von 80 mm sowie einem Hub von 60 mm. Bei der Erprobung stellte sich heraus, dass der 1,2-Liter-Motor die gleiche Leistung abgab wie der verworfene 1,3-Liter-Motor. Der mit dem neuen Motor ausgestattete Prototyp 101E2 ging Ende Januar 1948 in die Erprobung. Doch kurze Zeit später entschied die Fiat-Spitze, die zukünftige Produktion auf den amerikanischen Markt auszurichten. Es



Fiat 8V, Giovanni Savonuzzi Design

wurde nun gefordert, dass das Auto vorn eine Sitzbank für drei Personen bekommen solle, um so insgesamt sechs Personen transportieren zu können. Zudem wurde der Wunsch geäußert, den Motor so umzukonstruieren, dass er nun 1,3 Liter Hubraum erhalten und die Möglichkeit bieten sollte, einen Sechszylinder-V-Motor ableiten zu können. Giacosa schlug daraufhin vor, entweder einen Zweilitermotor als Vierzylinder-Reihenmotor oder als Achtzylinder-V-Motor zu entwickeln, da das Ausbalancieren eines Sechszylinder-V-Motors sehr schwierig sei. Nach weiteren Diskussionen wurde entschieden, als erstes den Prototyp 101E3 mit



Fiat 8V, Zagato

einem 1,4-Liter-Motor herzustellen. Dieser war im Oktober 1948 fertiggestellt und kam 1950 als Fiat 1400 auf den Markt. Danach begannen die Arbeiten an einem von ihm abgeleiteten Auto mit größerem Motor und Platz für einen Sechszylinder-V im Motorraum, die 1952 zum Fiat 1900 führten.

Da die Verkaufsabteilung von Fiat lieber einen Sechs- oder Achtzylinder-Luxuswagen anstatt eines von Motor

und Karosserie des Fiat 1400 abgeleiteten Autos anbieten wollte, begann 1950 Giacosa parallel zu den Arbeiten am Fiat 1900 auch einen Motor mit mehr als vier Zylindern zu entwickeln. Bei der Suche nach dem richtigen Format verwarf er der Reihe nach einen Reihenmotor mit Sechszylinder, weil er zu lang war, einen Sechszylinder-V-Motor, weil Giacosa überzeugt davon war, dass es schwierig sei, ihn auszubalancieren und einen Achtzylinder-V-Motor mit 90° Gabelwinkel, weil er zu breit war. Nach einigen Überlegungen führten ihn technische und andere Faktoren zu einem Achtzylinder-V-Motor mit einem Gabelwinkel von 70°. Solch ein Motor wäre zwar auch nicht optimal ausbalanciert, dafür aber sehr kompakt. Nach ersten Tests des fertigen Motors mit der Bezeichnung Tipo 104 im gleichen Jahr musste dieser noch einmal überarbeitet werden. Die nachfolgenden Versuchsläufe waren vielversprechend und so wurde auf Wunsch der Verkaufs-



Fiat 8V, Supersonic by Ghia, Foto: Sothebys

abteilung bei einem Fahrgestell eines Fiat 1400 der Radstand auf 2850 mm verlängert und mit diesem versehen. Dieses als Tipo 104 bezeichnete Chassis wurde anschließend zu Pininfarina zum Aufbau einer Limousine geschickt. Im Vorfeld geäußerte Befürchtungen, dass das Fahrzeug zu groß und zu schwer für den Motor sein werde, bestätigten sich und so wurde das Projekt eingestellt. Daraufhin schlug Giacosa der Fiat-Leitung vor, einen Sportwagen für den Motor zu



bauen und anschließend von ihm eine Limousine abzuleiten. Das Management stimmt zu und der Prototyp Tipo 106 wurde in Auftrag gegeben. Um keine Zeit zu verlieren und auch die Entwicklungsabteilung nicht zu überfordern, wurde entschieden, dass Siata die Entwicklung des

Fahrgestells und den Einbau der Mechanik ausführen und Fiat den Motor und die Karosserie bauen sollte. Die Karosserie wurde dann hauptsächlich von Fabio Luigi Rapi mit etwas Unterstützung bei Form und Gestalt durch Giacosa entworfen. Nachdem das Auto fertig war, half Carlo Salamano bei der Abstimmung. Er empfahl zum Beispiel, das Fahrwerk mehr untersteuern zu lassen, damit Kurven schneller durchfahren werden konnten, auch wenn es gegen das in dieser Zeit übliche Übersteuern bei Rennfahrzeugen war. Nach der Präsentation des nun Fiat 8V bezeichneten Wagen auf dem Genfer Autosalon 1952 begann die Fertigung. Diese wurde hauptsächlich von der Entwicklungsabteilung erbracht. Nach 114 Fahrzeugen wurde die Produktion aus ökonomischen Gründen Ende 1954 eingestellt. Zu einer Ableitung als Limousine kam es nicht, da beschlossen wurde, dass der Fiat 1900 vorerst das Spitzenmodell von Fiat sein sollte.

Der Motor trägt die Werksbezeichnung Tipo 104. Er ist als Achtzylinder-Viertakt-Ottomotor ausgeführt und besitzt zwei Vierzylinderbänke, die im Gabelwinkel von 70° als V zueinander stehen. Die Kurbelwelle ist dreifachgelagert und besitzt keinen Schwingungsdämpfer. Jeweils zwei Pleuel sind auf um 10° entgegen der Drehrichtung der Kurbelwelle versetzten Pleuelzapfen paarweise angeordnet. Der Motor verfügt über eine zentral eingebaute Nockenwelle. Sie wird über eine Kette angetrieben und steuert über Stoßstangen und Kipp-



hebel die hängenden Ventile. Jeder Zylinder verfügt über je ein Einlass- und ein Auslassventile. Als Vergaser kamen zwei Doppelfallstromvergaser Weber 36 DCF 3 zum Einsatz. Um die Leistung zu erhöhen, konnten spezielle Nockenwellen bestellt werden. Die Zündfolge ist 1-5-3-7-4-8-2-6. Der Motor benötigt 6,5 Liter Öl. Der Kühler ist vor dem Motor eingebaut und benötigt 10 Liter Flüssigkeit. Der Motor kann bei 2000/min im vierten Gang, entspricht ca. 55 km/h, gefahren werden. Für eine sportliche Fahrweise sollte die Drehzahl nicht unter 3000/min fallen. Er kann ohne weiteres bis 7000/min hochgezogen werden

Insgesamt kommen 114 Autos auf die Straße, denen nicht nur das Werk, sondern auch Designer wie Zagato oder Vignale schöne Aufbauten auf den Gitter-

röhrrahmen zaubern. Der spektakulärste ist der „Démon Rouge“, der rote Dämon aus der Feder von Giovanni Michelotti. Details wie die halbkreisförmige Heckscheibe und die in die B-Säule versenkten Türgriffe sind stilbildend, ebenso der Verzicht auf Stoßstangen

Herbert Fischer
Fotos: Wikipedia

COVC Clubnachrichten:

Sommer Clubabend des COVC 30. Juli

Der Beginn des Abends war mit 17.00 Uhr geplant. Alle zu früh kommenden Gäste, u. a. Wolfgang und ich wurden gegen 16.30 Uhr daher mit einem 10minütigen Regenguss bestraft. Schnell mussten bereits vorbereitetes Gebäck und die frisch gedruckte Monatsgazette in Sicherheit gebracht werden. Danach griffen die Anwesenden zu Tüchern um die bereit gestellten Bänke und Tische für die Gäste wieder trocken zu legen. Und dieser Sommerregen war tatsächlich an diesem Abend der Letzte.



Betreut und verköstigt wurden wir wie meist von Firma Wild. Die Weinbegleitung erfolgt durch Otto und Fa. Josef Gschwindl.

So wurde es ein gemütlicher ruhiger Abend mit rund 50 Personen, darunter natürlich viele Mitglieder. Besonders hat uns gefreut das Susi Freudenthaler, die Tochter unseren lieben Johann und Familie Fleischer als kommende Mitglieder anwesend waren.

Unser lieber Manfred fühlte sich als Hausherr in seinem Element und ich glaube, alle haben sich bei Dir wie immer wohlfühlt. Herzlichen Dank für die Organisation und den wie immer schönen Abend im Crystal Palace.

Brigitte Adrian



COVC Termine 1921

- | | |
|--------------|--------------------|
| 2. September | Clubabend |
| 7. Oktober | Clubabend |
| 4. November | Generalversammlung |
| 2. Dezember | Weihnachtsfeier |



CCS 19

1190 Wien, Billrothstraße 21
Tel.: +43 1 368 46 69
Fax: +43 1 368 46 69 69

Impressum

Herausgeber: COVC
A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/6/4

Redaktion: Herbert Fischer
www.covc.at

Auflage: 50 Stück

Druck: City Copy Service, A-1190 Wien