

**WERKS BESUCH PEUGEOT SCOOTERS****TRADITION**

**Mit einer Pfeffermühle hat Peugeot vor mehr als 200 Jahren angefangen. Es folgten Fahrräder, Autos und Motorräder. Am alten Standort Mandeuere laufen heute ausschließlich Roller vom Band. Motoretta hat sich vor Ort umgeschaut.**

Mandeuere ist eine kleine, unscheinbare Gemeinde mit knapp 5.000 Einwohnern im Département Doubs. Bis zur Schweizer Grenze sind es nur wenige Kilometer, bis ins Elsass ein Katzensprung. Hätte hier nicht eine der bedeutendsten französischen Industriedynastien gelebt und gewirkt, man würde Mandeuere auf der A36 Richtung Süden einfach links liegen lassen. So aber dreht sich in der Region alles um den Namen Peugeot. Im Jahre 1810 gründeten die Brüder

Jean Pierre II und Jean-Frederic die Firma Peugeot Freres, was als offizieller Start des Unternehmens gilt. Aus der Getreidemühle entwickelte sich schnell eine Stahlgießerei. Es wurden Kaffee- und Pfeffermühlen, Stahlsägen und sogar Zahnersatz produziert. Seit 1881 baut Peugeot Fahrräder, ab 1889 Kraftfahrzeuge und im Jahr 1899 die ersten motorisierten Zweiräder. 1953 präsentiert man einen eigenen Roller, den S55, den Urahn des aktuellen Retro-Rollers Django. Den





# FRANCAISE

Oldtimer kann man heute im Musée de l'Aventure Peugeot in Sochaux bestaunen, wo sich das Hauptwerk des Peugeot-Automobilkonzerns befindet. Im alten Werk in Mandœuvre hat heute Peugeot Scooters seine Produktionsstätte. Auf dem 70.000 Quadratmeter großen Gelände sieht es teilweise noch so aus wie zu den Zeiten, als sich 1926 die Zweiradsparte von der Automobilabteilung abspaltete und den Namen Peugeot Motorcycles erhielt. Die alten Gebäude strahlen jede Menge Retro-

Charme aus. Neben dem wenig repräsentativen, mehrstöckigen Verwaltungsgebäude steht immer noch die kleine Werks-Kapelle, in der früher die Mitarbeiter zur Andacht einkehren konnten. Unter dem kirchlichen Dach befindet sich nun allerdings eine Kühlkammer für Materialtests. Die ehemaligen Arbeiter-Wohnhäuser am Rand des Werks besitzen das Flair einer Bergarbeitersiedlung. Heute arbeiten etwa 450 Angestellte in Mandœuvre, die auf drei Fertigungs-

straßen die flüssigkeitsgekühlten Modelle des Citystar, des Tourers Sate-lis, den Ludix Professional und den Dreirad-Roller Metropolis zusammenbauen. Am Band für den Metropolis arbeiten alleine 16 Mitarbeiter, sechs Fahrzeuge pro Stunde laufen hier vom Band. An den beiden übrigen Bändern sind deutlich weniger Leute im Einsatz. Trotzdem kommt man auf über 12.000 Scooter, die in Mandœuvre jährlich produziert werden. Die übrigen Modelle wie Speedfight,



Peugeot's Deutschland-Chef Volker Klein (rechts) und Produktionsleiter Stéphane Pochon erklären den Lageplan in Mandœuvre.



Einhundert Meter lang ist die Fertigungsstraße für den Dreiradroller Metropolis. 16 Mitarbeiter setzen 45 Roller pro Tag zusammen.



Auf dem Fertigungsband für den Metropolis werden bereits die Euro-4-Modelle produziert.



Für die Positionierung des Schriftzugs braucht man eine ruhige Hand und ein gutes Auge.



Ob auf dem Auto oder dem Roller, das Firmen-Logo, der Peugeot-Löwe, ist bei beiden Fahrzeugen identisch

Tweet, Kisbee oder Django werden in China gefertigt, wo Peugeot Scooters seit 2007 ein Joint Venture mit dem Hersteller Qingqi betreibt. So altherwürdig das Werk von außen auch wirkt, hinter den Mauern verbergen sich durchaus moderne Fertigungsanlagen. „Etwa 70 Prozent der Bauteile kommen von Zulieferern, den Rest fertigen wir selbst an“, erzählt Stephane Pochon, Direktor Logistik und Produktion. Aus Italien kommen zum Beispiel die Achsschenkel für die Führung der Vorderräder des Metropolis, aus der Türkei die Kabelbäume. Parallel dazu läuft in einer gesonderten Abteilung eine ständige Qualitätskontrolle. „Jedes bearbeitete Teil wird einmal pro Tag kontrolliert“,

verweist Pochon auf die hohen Qualitätsansprüche bei Peugeot. Noch beeindruckender als die Produktion ist das Lager. In Hochregalen warten ständig rund 5.000 Fahrzeuge (1.500 aus Mandeuere, 3.500 aus China) auf ihren Transport in die jeweiligen Abnehmerländer. Und Nachschub kommt ständig hinzu, täglich ein Container von Qingqi mit rund 100 neuen Rollern. An zukünftigen Modellen wird bereits fleißig gearbeitet. Den ersten Schritt dazu liefern die zehn Designer, die im Verwaltungsgebäude über digitale Zeichenbretter gebeugt angestrengt arbeiten bzw. die ersten Mockups (Attrappen) aus Kunststoff und Lehmformen. In einer Ecke steht ein noch

geheimer Prototyp, verhüllt unter einer Decke, daneben ein komplett aufgebauter Django im Touring-Trimm. „Die Version haben wir allerdings wieder verworfen“, meint Didier Rozé, der Chef der Abteilung, dessen Arbeitsplatz ein originaler S57-Oldtimer zierte. Mit dem Sondermodell des Speedfight 4, das im kommenden Jahr zum 20. Geburtstag des Sportuffis kommen wird, ist der Franzose dagegen zufrieden. Auf die Frage, warum das Vorgängermodell, der ungeliebte Speedfight 3, so Peugeot-untypisch wie ein 08/15-Chinese aussah, zieht der Designer die Stirn in Falten: „Das war ein Missverständnis.“ So etwas soll sich bei den zukünftigen Peugeot-Rollern nicht wiederholen. *N. Meiszies*

In der Lagerhalle warten bis zu 5.000 Fahrzeuge auf den Abtransport in die ganze Welt



Dieser Design-Entwurf einer Touring-Variante des Django sieht zwar nett aus, wird allerdings nicht in Serie gehen.



Designer Olivier Prodeau ist seit über 20 Jahren bei Peugeot. Unter anderem hat er den neuen Speedfight 4 gezeichnet.



Nicht weit entfernt von Mandeuere befindet sich in Sochaux das Peugeot-Museum, in dem auch die Zweiräder ihren Platz gefunden haben.