

FAHRBERICHT PEUGEOT 402 „ECLIPSE“

DIE KATZE MIT DEM HEISSEN BLECHDACH



Peugeot brachte mit dem offenen 402 L das erste voll versenkbare Hardtop in Serie. Das Stahldach-Cabrio im Zeichen des Löwen verbindet Technik, Exzentrizität und hohen Nutzen mit modernem Karosserie-Chic und ist der Urahn moderner Faltdach-Technik.



DIE FRANZÖSISCHE REVOLUTION fand 2001 zum zweiten Mal statt. Peugeot präsentierte mit dem 206 CC erstmals ein kompaktes Cabriolet zum Preis eines VW Golf mit elektrisch versenkbarem Stahldach. Nur Mercedes hatte mit dem SLK und dem neuen SL 500 zwei Serienfahrzeuge mit Klappdächern im Programm – zum drei- bis fünffachen Preis des kleinen Peugeot. Ab dann herrschte Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit: Kam ein neues Cabrio auf den Markt, dann fast immer mit versenkbarem Stahldach – vom kleinen Nissan Micra bis zum aktuellen Dreier-Cabrio von BMW.

Was nur einige Automobilkenner wissen: Peugeot war zwar nicht der Erfinder des Cabrio-Coupés, baute aber bereits von 1934 bis 1939 diverse Modelle als „Coupé Transformable“, als Coupés mit elektrisch klappbarem Hardtop. Und hier steht nun, an einer Uferpromenade des Genfer Sees, das berühmteste unter ihnen – ohne elektrischen Dachantrieb, jedoch mit vier vollwertigen Sitzplätzen: der Peugeot 402 L Cabriolet Métallique Décapotable, Typnummer E4Y von 1937. Das L steht für den langen Radstand der 402-Limousine, deren Chassis und Antrieb als Basis diente.

Das Stahldach-Cabrio wirkt wie das futuristische Landfahrzeug von Kapitän Nemo, dessen U-Boot Nautilus sich in die Schweiz verirrt. Es war deutlich günstiger als seine beiden exklusiven Vorgänger 401 und 601, sodass Peugeot, wo man den Wagen in Eigenregie entwickelte und produzierte, rund 600 Stück absetzen konnte.

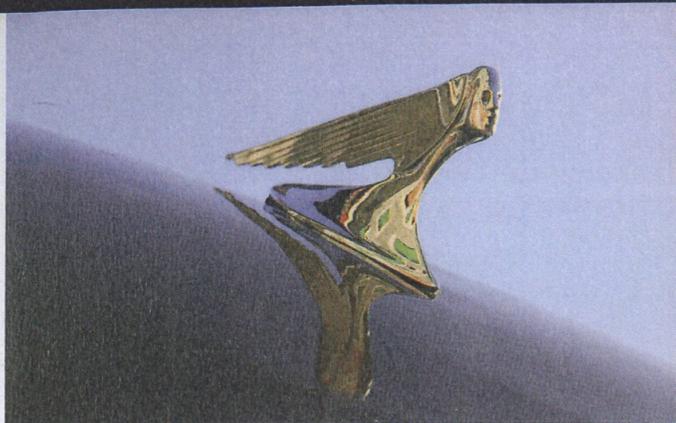
Noch ist das Dach geschlossen. Aber das stattliche 5,2-Meter-Coupé lässt durch sein extrem langes, geradezu mondän wirkendes Heck und das kurze Hardtop-Dach bereits erahnen, dass es sich hier um ein Fahrzeug mit irgendeinem Karosserietrick handelt. Vielleicht eine ausklappbare, dreisitzige Schwiegermutter-Sitzbank? Ein extra großer Kofferraum für den ersten Bassisten an der Pariser Oper? Oder nur die Laune eines exzentrischen Designers?

Weit gefehlt und viel besser: Der Peugeot packt bei Bedarf sein eigenes Stahldach in den Gepäckraum, in dem auch noch zwei maßgeschneiderte Koffer, das Reserverad und Bordwerkzeug Platz finden – und verwandelt sich in ein Cabriolet.

Allerdings sind hierzu einige Handgriffe nötig. Zuerst müssen jeweils zwei Spannschrauben im Bereich des Windschutzscheibenrahmens und des Heckfensters gelöst werden. Nach dem Öffnen

der hinten angeschlagenen Kofferraumklappe schwebt das an einem Trapezgestänge aufgehängte Dach zunächst hoch in die Luft und landet schließlich passgenau im Kofferabteil. Klappe zu, Cabrio fertig. Der Kraftaufwand für den Umbau ist minimal, weil ein

Mit wenigen Handgriffen verschwindet das Dach im Kofferraum. Das Beste daran: ganz ohne Elektromotoren und ohne komplizierte Mechanik. Alles funktioniert nach 70 Jahren noch tadellos – sogar im unrestaurierten Originalzustand



Kunst am Auto: Die Art Déco-Skulptur am Heckdeckel dient als zentraler Griff zum einhändigen Schließen. Streikt der Anlasser, hilft die Notkurbel weiter. Sie passt durch die 402-Null. Der massiv gestaltete Löwenkopf ist drehbar und entriegelt den Verschluss des aufklappbaren Kühlergrills



DIE FORMEL 402: SACHLICHER FUTURISMUS GEPAART MIT KUNSTVOLLEN DETAILS

Drehstabfederelement und zwei Schraubenfedern das Öffnen des Dachs beziehungsweise des Heckdeckels wirkungsvoll unterstützen. Mit Hilfe einer freundlichen Copilotin zum Lösen der Spanschrauben ist der Verwandlungsakt in weniger als einer Minute vollzogen.

Jetzt wirkt der große Peugeot weniger befremdlich und zeigt eine so nahtlos ineinandergelungene, so endlos lange und so sanft nach hinten abfallenden Schulter- und Hecklinie, dass eigentlich nur Greta Garbo als Beifahrerin in Frage käme, die mit ihrer weißen Nerzstola die schokoladenbraune Peugeot-Karosserie befatern ließe. Der Ende 1935 eingeführte 402 war sogar ohne Klappdach ein formvollendetes, revolutionäres Design-Glanzstück – sei es als Limousine mit langem und kurzem

Radstand, als Roadster mit Stoffdach oder als viertüriger Commerciale mit einer teilbaren, bis zum Fahrzeugboden reichenden Heckklappe.

Die Karosserie-Unterschiede zum biederen Vorgänger 401 sind eklatant: der schräg gestellte Kühlergrill mit den integrierten Scheinwerfern, die schwungvoll mit der Motorhaube verbundenen Kotflügel und die zweigeteilte, pfeilartig zugespitzte Windschutzscheibe (nur Limousine). Abgedeckte hintere Radhäuser unterstreichen den Aero-Look. Außerdem sind die Trittbretter ebenso verschwunden wie die altertümlichen Türklinken.

Der Peugeot 402 galt damals als ultramodern und erhielt den Beinamen „Fuseau Sochaux“ – die Bodenrakete aus dem Peugeot-Werk Sochaux. Hübsche, im Art

Déco-Stil gestaltete Karosseriedetails werten die 402-Reihe zusätzlich auf: Chrom-Zierrat auf den hinteren Radabdeckungen oder der massive Metall-Löwenkopf als Kühlerfigur, die zugleich zum Entriegeln des aufklappbaren Kühlergrills dient, um an die beiden im Frontbereich montierten Sechs-Volt-Batterien zu gelangen.

Das komplett in Sandfarben gehaltene Interieur – wie außen die Erst- und Original-Lackierung – erinnert mit dem martialisch wirkenden Instrumentenblech zunächst an einen Nordafrika-Kommandowagen von Generalfeldmarschall (GFM) Erwin Rommel. Doch die üppig gepolsterten Lederbänke mit sorgfältiger Paspelierung und hübschen Haltekordeln an den Klapplehnen, das grafisch aufwendig gestaltete „Jaeger“-Instrumentenblatt mit inte-

HISTORIE

1935: Auf Basis des Peugeot 401 und des großen 601 entstehen exklusive Cabrios mit elektrisch versenkbarem Hardtop.

1935: Im Herbst Markteinführung des 402 als viertürige Limousine, Coupé („Coach“), 2+2-Cabrio, Roadster und zweisitziges Cabriolet Transformable Electrique.

1937: Straffung des 402-Programms und Einführung des viersitzigen 402 L mit Klappdach ohne Elektro-Antrieb.

1939: Modell 402 BL Transformable Métallique mit leichtem Facelift und 2142 cm³-Motor.

1940: Zweiter Weltkrieg und damit Ende der gesamten Cabrio-Produktion.



Das 402 Hardtop-Cabrio und die Limousine im Prospekt von 1937. Rechts der brave Vorgänger 401





Auch unter dem Blech übertraf der 402 seinen Vorgänger 401 durch viele Neuerungen: Motor mit auf zwei Liter vergrößertem Hubraum und hängenden anstatt stehenden Ventilen, wodurch die Leistung von 44 auf 55 PS anstieg



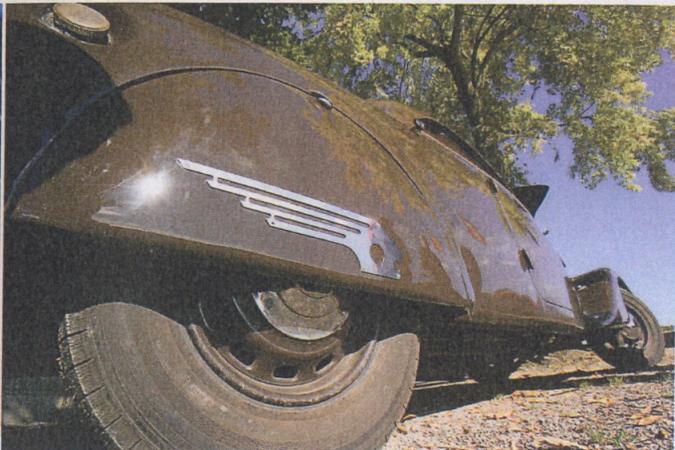
GANZ IM STIL VON FLUGZEUGEN VERZICHTET DER PEUGEOT AUF PLÜSCH UND EDELHOLZ



Das originale Interieur wirkt trotz des Sahara-Farbtönen technisch und nüchtern, besitzt aber viele schmückende Details im Art Déco-Stil



Ein von Peugeot mitgeliefertes Kofferset, das Ersatzrad und das zurückgeklappte Dach passen zusammen in das lange Cabrio-Heck. Typisch für die Baureihen 202, 302 und 402 sind Scheinwerfer hinter Gittern und ein stilisierter Löwenkopf auf den hinteren Radlaufabdeckungen



grierter Zeituhr, die metallisch glänzenden Fensterkurbeln und Handbremshebel sowie die mit einem Sternmotiv versehene Glasabdeckung der Innenbeleuchtung werten das sachlich-modern gestalte Cockpit im Art Déco-Stil auf.

Der griffgerecht aus dem Cockpitblech ragende Stockschalthebel des Dreigang-Getriebes erinnert sofort an den Renault 4 der ersten Generation. Und fast genau so fährt sich auch der beinahe 30 Jahre ältere Peugeot, dessen zwei Liter großer Vierzylindermotor kräftige 55 PS leistet, die mit dem rund 1,4 Tonnen schweren Cabrio-Coupé spielend fertig werden.

Dank der elastischen Maschine kann schon bei Tempo 50 im dritten Gang gefahren werden. Motorschonendes Mitschwimmen im Alltagsverkehr bereitet bis zur Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h ebenso wenige Probleme wie das Schalten mit dem Schiebstock: raus, rein, raus – mit viel Gefühl, aber ohne Hektik oder gar

Nachdruck. Anders sieht es bei den Seilzugbremsen aus, deren Wirkung bisweilen etwas variiert und die manchmal, aber nicht immer, einen kräftigen Tritt benötigen.

Während der Tour durch das oberhalb des Genfer Sees gelegenen Weingebiets der „La Côte“ berichtet Fahrzeugbesitzer Christoph Grohe, der in Buchillon bei Morges exklusive Klassiker zum Kauf anbietet, über die Entwicklungsgeschichte von Klappdach-Cabrios. Sie begann in den USA, wo 1922 Benjamin B. Ellerbeck in Salt Lake City einen modifizierten zweiseitigen Hudson präsentierte. Dieser konnte sein Dach nach hinten auf dem Kofferraumdeckel ablegen.

Zehn Jahre später griff der französische Designer und Ingenieur Georges Paulin diese Idee wieder auf und verfeinerte sie, indem sein elektrisch bewegtes Klappdach komplett unter dem am Heck angeschlagenen Kofferraumdeckel verschwand. Die von ihm als „Eclipse“ bezeichnete Kons-

truktionsidee realisierte er 1933 an einem Hotchkiss. Der Karosseriebauer Pourtout kreierte vor den Peugeot-Modellen ein Eclipse-Cabrio auf Basis des Lancia Belna.

Interessanterweise hat Peugeot seine Klappdach-Autos nie offiziell mit „Eclipse“ bezeichnet, beendet Peugeot-Besitzer Grohe seinen Exkurs. Und fügt hinzu: „Von den rund 600 produzierten 402 L mit Klappdach haben nur 27 überlebt. Zwei davon sind unrestauriert – in einem der beiden sind wir gerade unterwegs. Er stammt aus erster Hand, hat echte 27 000 Kilometer auf dem Tacho und besitzt sogar das originale Kofferset“. Nur die schwarze Heckstoßstange ist nicht authentisch.

Wir denken, dass dies weder Greta Garbo noch GWF Rommel, die beide wohl viel Spaß in dem Peugeot gehabt hätten, ernsthaft stören würde.

TEXT: **Franz-Peter Hudek**

FOTOS: **Uli Joob**

DATEN & FAKTEN

Peugeot 402 L Cabriolet Métallique Décapotable

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 83 x 92 mm, Hubraum 1991 cm³, Leistung 55 oder 58 PS, Verdichtung 6 beziehungsweise 7:1, zwei hängende Ventile je Zylinder, Stoßstangen und Kipphel, seitlich liegende Nockenwelle, Antrieb über Kette,

dreifach gelagerte Kurbelwelle, ein Zenith-Vergaser EX 22

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, synchronisiertes Dreigang-Getriebe, Hinterradantrieb

Karosserie/Fahrwerk: Viersitziges Cabriolet mit klappbarem Stahl-

dach (System „Eclipse“), Tiefbettkastenrahmen, vorn Einzelradaufhängung mit oberer Querfeder, unteren Querschwingen, hydraulische Stoßdämpfer, hinten Starrachse mit Viertel-Elliptikfedern, Reifen 160 x 40

Maße und Gewichte: Radstand 3300 mm, Länge x Breite x Höhe

5190 x 1690 x 1540 mm, Gewicht 1440 Kilogramm

Fahrleistungen und Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 110 km/h, zirka 11 bis 13 Liter/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1937 bis 1939 (als 402 BL), insgesamt zirka 600 Stück