



F.COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

Paris-Loira-Disney

Bretaña - Normandía

Castillos del Loira

Cité Automobile

Côte Azur-FêteCitron

Côte Azur - Toscana

Etilómetros oblig.

Evitar peajes A-63

Fête Citron 2017

Languedoc-Viaje gafe

Le Mans Classic

Manoir Autom. Lohéac

Museo del Aire Paris

Museo Aviones Caza

Museo Matra

Museo Peugeot

Museo 24 h Le Mans

Norte Francia

Palais Bonbon Nougat

Perigord

Provenza en navidad

Saboya en Navidad

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVERSE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" ALA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID

Contacto



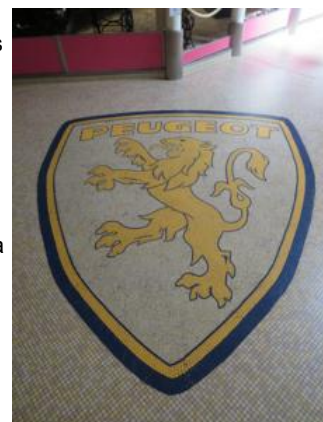
Museo de la Aventura Peugeot



El "Museo de la Aventura Peugeot" nos invita a un fantástico viaje por la historia de la marca de automóviles Peugeot. Debo confesar que su visita nos encantó. La exposición es muy atractiva y bien planteada. Y sorprendente. Sabíamos que Peugeot continúa fabricando bicicletas y ciclomotores, pero descubrir que empezaron haciendo molinillos de café y que no hay pequeño electrodoméstico que se les haya resistido resultó una impactante revelación.

Su apasionante historia como fabricante automovilístico empieza en 1889, cuando Armand Peugeot pone en circulación el que sería el primer coche de la marca, aunque unos años antes empezara fabricando bicicletas. Las dos ruedas, a pedales, de Peugeot continúan, a día de hoy, dando grandes satisfacciones a la marca del león. Y, como más adelante veremos, su palmarés deportivo es impresionante. Pero resulta curioso que una de las empresas de automóviles más importantes del mundo echara a andar... ¡fabricando molinillos de café!

"Peugeot Frères" empezó a funcionar, en los albores del siglo XIX., cuando en 1810 Jean Jacques Peugeot inició la fabricación. de molinillos de café en el noreste de Francia, algo que se mantendría en el tiempo, hasta que en 1975 se dejaron de fabricar. Para hacernos una idea de la envergadura de la producción, en 1889, Peugeot ponía en el mercado un cuarto de millón de unidades anuales. ¡Unos más que respetables 1.000 molinillos al día!





La visita al museo se estructura de la siguiente manera: tras recorrer el pasillo de homenaje a sus fundadores y hombres importantes de Peugeot, llegaremos al espacio de los primeros vehículos Peugeot, espacio compartido con la exposición de molinillos, herramientas y resto de útiles de fabricación Peugeot.

La presentación de los coches es atractiva y amena, con una ambientación muy cuidada, que hace muy agradable la visita.

La exposición se estructura en diferentes períodos y secciones temáticas: De los orígenes a 1904. De 1905 a 1918, el final de la Gran Guerra; De 1919 a 1935, la época de las grandes berlinas; De 1935 a 1949, tiempo de posguerra; De 1950 a 1960; De 1961 a 1975, tiempos nuevos y muy creativos y, por último, de 1976 a nuestros días.

En el museo, además, encontraremos distintas secciones temáticas: la dedicada a los pequeños electrodomésticos y a las máquinas de coser y lavar; al mundo de las dos ruedas: bicicletas y motocicletas; a los vehículos de transporte y de servicio público: ambulancias, camiones de bomberos...

No obstante, las secciones que seguramente más atraerán nuestra atención serán las dedicadas a la competición y a los prototipos y coches especiales, entre los cuales encontraremos el "Papamóvil" empleado por Juan Pablo II en su visita a Francia.

En suma, el recorrido por el Museo de la Aventura Peugeot nos brinda la oportunidad de conocer a fondo una marca polifacética y sorprendente, a menudo desconocida, más allá de los últimos cincuenta o sesenta años o de sus triunfos deportivos, que son muchos y muy variados.

Por algo sus coches se han alzado ya cinco veces con el galardón de "Mejor Coche en Europa", la última en 2017 con el Peugeot 3008. Así pues, revisar la historia de Peugeot constituye una experiencia que todo buen aficionado al automóvil no debería perderse.



Molinillos Peugeot



El automóvil a lo largo del tiempo



y el mundo de la competición

Aspectos prácticos



El museo abre todos los días del año, de 10 a 18 h, salvo el día de Navidad y Año Nuevo. En Nochebuena y Nochevieja cierran un poco antes, a las 16 horas. No obstante, antes de la visita, siempre será mejor consultar su página web: www.museepeugeot.com

La entrada cuesta, en 2017, 9 euros para los adultos y 5 € para los jovencitos entre 7 y 18 años. Hay también bonos para la familia y otros muchos precios, así que, de nuevo, se impone la consulta a su web.

El museo se encuentra en Sochaux, junto a la ciudad de Montbéliard, en el noreste francés. Alsacia queda a pocos kilómetros de distancia y, por tanto, es perfectamente posible compatibilizar la visita al Museo Peugeot con la de la fantástica Alsacia, especialmente en la época navideña.

Además, en la cercana Mulhouse tenemos otro gran museo de automóviles, [La Cité de l'Automobile](#), que no deberemos perdernos. Y, por último, puestos a visitar la zona en diciembre, Montbéliard se engala de luces navideñas y su mercado navideño es espectacular. Si os apetece conocer un poco mejor lo que podéis disfrutar durante el Adviento por estas tierras, echad también un vistazo a estas propuestas pinchando en la foto...



El aparcamiento es amplio y gratuito y está arbolado. El museo se encuentra a un kilómetro de la salida nº 9 de la autopista A-36, conocida como "La Comtoise" y que une Beaune y Mulhouse, en el noreste de Francia.



Desde el aire podemos ver el edificio del museo y el amplio aparcamiento arbolado, a su derecha (Google Maps)

El Museo de la Aventura Peugeot

A la llegada nos dará la bienvenida el pasillo de los prohombres de la familia Peugeot, con Armand Peugeot, el fundador de la marca de automóviles, a la cabeza...



El pasillo de los "Prohombres Peugeot"



Armand Peugeot, el fundador (1849-1915)



Robert y Jean Pierre Peugeot, dirigentes de durante la primera mitad del siglo XX



Pierre Peugeot, inauguró este museo en julio de 1988

A continuación podremos contemplar la evolución de los emblemas Peugeot y el diseño de su legendario león...



Y, de esa manera, estaremos preparados para sumergirnos en el sorprendente "Mundo Peugeot", entre molinillos y venerables "Genovevas".

De los orígenes a 1904



De los orígenes a 1904



El Type 36 Voiturette de 1901



Type 8 Victoria de 1896



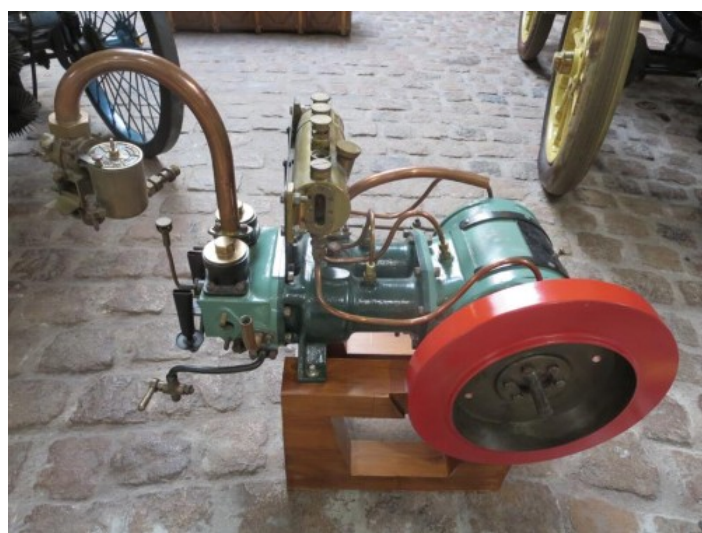


Type 5 biplaza de 1893

*El primer Peugeot vencedor de una competición automovilística
En 1894 ganó la París-Rouen, ex-aequo con un Panhard Levassor*



Los carteles dan ambiente



*El motor horizontal Peugeot, bicilíndrico, con una cilindrada de
1.000 a 2.500 cc. que desarrollaba 12 cv en 1896.
Nacido para competir con el motor alemán Daimler*

Entre molinillos, herramientas, máquinas de coser y robots de cocina...



Esta parte del museo será, con seguridad, una de las más sorprendentes e inesperadas. Cuando uno decide acercarse a un museo de automóviles, lo que va esperando, evidentemente, es ver coches, no molinillos de café, serruchos, lavadoras manuales o robots de cocina, pero es que Peugeot ha sido, y es, una marca sumamente polifacética.

Actualmente siguen fabricando molinillos, pero de especias. Eso sí, siempre con el nivel de diseño que se espera de la marca del león. Incluso se han atrevido con la moda de los "Food-Trucks" "design by Peugeot".

En el verano de 2016, cuando visitamos el museo, estaba en marcha una exposición temporal sobre los robots de cocina y pequeños electrodomésticos de la marca de mitad del siglo XX



Herramientas, herramientas y más herramientas...



La Provenza



Muy curiosa la serie de molinillos de café dedicados a las regiones francesas.



Alsacia



El "frotar se iba a acabar"... ¡Lavadoras Peugeot!



Y pensar que ahora las lavadoras perfuman la ropa, la secan y casi, casi la planchan...



Y si había que coser... se cosía by Peugeot



Robot de cocina, con mueble incluido...



El abuelo de los actuales robots de cocina, años 50



Peugeot, haciendo la vida más fácil...



Food-Trucks galácticos



Molinillos de diseño



Hay que estar a tono con los tiempos...

La época del despegue del automóvil De 1905 a 1918



*La "estrella" de este período fue el "Peugeot Bébé", realizado en colaboración con Bugatti
Se fabricaron 3.095 unidades entre 1913 y 1916*





Y la pantalla digital y la toma USB, ¿dónde están?. En la época del "Bebé" todavía no se llevaban.



Type 139 A Torpedo (1913)



*Fábrica Peugeot de Audincourt (1909)
Aún no se habían inventado los robots.*



La ambientación, en un museo, es muy importante



El abuelito del actual "Bibendum"

El período de entreguerras De 1919 a 1935



Impresionante Hispano Suiza Type H6B (1928)



El Type 163 Torpedo de 1923 fue uno de los primeros Peugeot con el volante a la izquierda. Así era más fácil "controlar" el tráfico por el retrovisor lateral. Alcanzaba los 65 km/h.



*El Type 174 equipaba un motor sin válvulas
En 1922 venció la Copa Florio, en Sicilia,
precursora de la Targa Florio*



*Impresionante trasera del 172 R Grand Sport (1926)
Venció numerosas pruebas, entre ellas el Tour de France*



*El imponente 601 Roadster era el alto de gama de la marca en 1934
6 cilindros en línea. 2 litros y 65 cv.*



*El Type 156 Torpedo de 1913 es un compendio
de tecnología y el primer modelo fabricado en Sochaux.
Este coche equipó el primer motor "diésel" de Peugeot*



*El Type 186 Landaulet (1928) carrozado por la casa
Labourdette de París.*

*El chasis era personalizable por el carroznero que uno quisiera
Este coche, entre otros Peugeot, fue utilizado por Woody Allen
en la película "Medianoche en París, 2011)*



Type 163 Commerciale (1922)

El vehículo expuesto, en su estado original, tiene una larga historia a sus espaldas.

Este ejemplar ha permanecido 69 años "emparedado" en un antiguo edificio de Lyon hasta que fue descubierto en 2014, durante su demolición.

En su interior se encontraron bonos de gasolina que expiraban en 1947 y el periódico "El progreso de Lyon" fechado el 12 de diciembre de 1945.

Los motivos por los que fue "emparedado" siguen tan ocultos como los 69 años que duró su cautiverio. En honor a su extraordinaria historia, se conserva tal y como fue encontrado.



El 301 D Coupé. El primer modelo en lucir una cabeza de león en su radiador



El león ya no abandonará las calandras de los Peugeot

De 1936 a 1949. La posguerra



En primer plano el 402 Roadster, con radiador curvo y ya con el parabrisas abatible.



El 401 Coupé Transformable, 1936

Tres años antes, el diseñador George Paulin había patentado un sistema de techo rígido escamoteable. Peugeot se interesó por el sistema y fabricó una pequeña serie de estos futuristas coches.



Aquí se aprecia perfectamente el proceso de plegado del techo.



El 302 Special Sport (1937)

Diseñado por George Paulin, Peugeot lanzó esta serie deportiva en colaboración con su concesionario de París, Darl'mat.

Ese mismo año participó en las 24 horas de Le Mans, venciendo su clase y obteniendo la 5ª posición en la general.

Alcanzaba los 145 km/h con sus 4 cilindros. Cubicaba 2 litros.



¡Cómo han evolucionado los faros!



*SK3 "Boulangère" (Panadero) de 1937
Esta camioneta, basada en el modelo 302, podía transportar hasta 800 kg.*

VLV. Véhicule Leger de Ville

Durante la Segunda Guerra Mundial y a pesar de la ocupación alemana, de 1941 a 1945, Peugeot fabricó este mini coche eléctrico para facilitar la movilidad en las ciudades.

377 unidades fueron construida y sus principales usuarios fueron médicos y carteros.



Peugeot 402 "Gasógeno" (1940)



Las penurias de la guerra y la escasez de combustible agudizaron el ingenio. Quemando carbón se podía hacer funcionar un coche. Durante la guerra, 2.500 Peugeot fueron equipados con este sistema.

Peugeot 203 Berlina

Finalizada la guerra, llegó la hora de la recuperación.

En 1948 Peugeot presentó el 203 D, el primero con carrocería autoportante, en el Salón del Automóvil de París.

Estuvo en producción hasta 1960 y se construyeron 685.828 unidades.

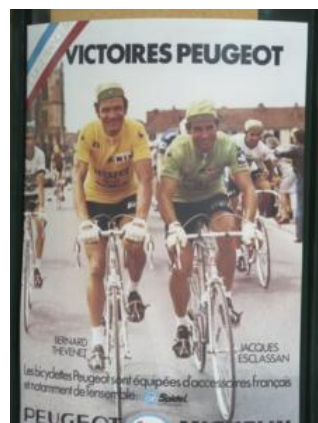


Es la hora de las dos ruedas...



En Peugeot las dos ruedas precedieron a las cuatro. Armand Peugeot ya fabricaba bicicletas antes de lanzarse a llenar de coches la calle.

En el mundo de las dos ruedas, como en el de cuatro, la marca del león ha dejado huella, obteniendo grandes victorias, tanto a pedales como a motor. A lo largo de la historia del Tour de Francia, el equipo ciclista "Peugeot" se ha llevado nueve triunfos absolutos. Casi nada.



Con esta bicicleta, Bernard Thévenet ganó el Tour de 1977



La bici contrarreloj de Richard Virenque. Ese año se impuso como Rey de la Montaña en el Tour 1997. Detrás, Peugeot se llevó el récord de velocidad sobre nieve en 1998. ¡A 212 km/h! Bueno, eso dice el cartelito.



La alta costura también puso su granito de arena con esta bici blanca y azul by Courrèges (1995)



Esta 515 de 500 cc. batió tres récords del mundo de velocidad en 1934. A las 24 horas, a los 2.000 km y a los 3.000 km.





Los vehículos industriales



Y llegamos a la zona dedicada a los vehículos industriales, situada en el extremo del edificio. Como puede apreciarse en la foto, la exposición resulta bastante desangelada y poco atractiva, tanto por la austeridad del entorno como por la iluminación general.

En mi opinión es la parte menos lograda de un museo que, en otros aspectos, pone muy alto el listón. Los responsables del museo tampoco parecen haber estado muy afortunados con la ubicación dedicada a sus triunfadores deportivos, pero eso ya lo veremos más adelante. En fin, nada es perfecto...

Hecho el inciso, volvamos a lo que importa. Peugeot cuenta con una merecida fama con sus vehículos de transporte ligero, pero eso no es algo nuevo. Hace un siglo ya hicieron escuela y, entre otras aplicaciones, equiparon al ejército francés durante la Guerra del 14.



Con el camión del centro se abastecían las líneas del frente.

Esta autocaravana capuchina de 1978, fabricada por "Chausson" sobre un chasis Peugeot J7, desarrollaba 68 cv, con una cilindrada de 1.648 cc.

Grande y cómoda lo era un rato, pero las cuestas se le debían atrangantar un poquillo...

Este modelo era una de las novedades del museo.



*Camión de Bomberos Type 153 (1915)
dotado de depósito de agua y mangueras.
Sirvió en la zona de Lille, durante la Gran Guerra*

La década de los 50

La década de los 50 del siglo pasado no está especialmente representada en el museo, pero no nos iremos sin haber echado el ojo a unos buenos ejemplares de la producción Peugeot de mediados de siglo...



*La versión Coupé del 203 vio la luz en 1952
El presente automóvil fue localizado en Alsacia y adquirido por el museo en 2006
Esta versión coupé está considerada como una rareza muy buscada por los coleccionistas,
pues solamente se fabricaron 955 unidades durante dos años.*



Peugeot 403 (1955)

Este elegante modelo, que estuvo en producción hasta 1966, cuenta en su haber ser el coche del Teniente Colombo, inolvidable detective televisivo de la década de los 70.

Peugeot 203 C5 Limousine Commerciale

La serie 203 dio lugar a numerosas versiones.

Ya hemos visto el Coupé, ahora le llega el turno a la versión furgoneta.

De 1961 a 1975. Los años del desarrollo



El mítico Peugeot 504

El Peugeot 504, presentado en 1968 y diseñado por Pininfarina, obtuvo al año siguiente el Trofeo de Coche del Año en Europa, primer galardón de Peugeot en ese certamen.

Con su propulsión trasera, fue considerado como un modelo muy lujoso para los estándares de la época. Y muy longevo. En Europa permaneció 15 años en producción, cesando en 1983, pero su fiabilidad le llevó a ser fabricado en muchos países de África y América del Sur.

Hasta 2010 se ha seguido fabricando en Nigeria. Su fama también se debe al deporte, ganando numerosos rallies, en particular el "Safari" de Kenia. Este ejemplar se encuentra también expuesto en este museo, como más adelante veremos.



*Peugeot 204 Cabriolet (1969)
Primer vehículo Peugeot con tracción delantera
y motor transversal*



*"Je suis persuadé que la locomotion automobile est appelée à prendre
un développement énorme. Si nous sommes assez hardis et habiles,
nous ferons de Peugeot l'une des plus grandes affaires industrielles de France."*

Armand Peugeot, 5 janvier 1892

Peugeot 404 Cabriolet (1968)

El 404 fue lanzado en 1960. Su versión descapotable vio la luz en 1967, diseñada por Pininfarina, su carrocería se fabricaba en Turín, en las instalaciones Pininfarina, siendo terminado de montar aquí, en Sochaux. Casi tres millones de 404 fueron fabricados, de los cuales algo más de 10.000 fueron "cabriolet". Desde luego desprende elegancia italiana



Aquí, la versión berlina del Peugeot 404, el turismo por antonomasia de Peugeot en los años 60



Y su versión familiar, de 7/8 ocupantes.

Años 80 y 90



Esta "familia" ya nos es mucho más familiar.

En primer plano, el mítico 205 Turbo 16 de principios de los '80, en su versión "de calle". Una serie limitada de 200 ejemplares fueron construidos para poder homologarlo como Grupo B. Ganó los Campeonatos del Mundo de Rally en 1985 y 1986, como ya veremos también.



*El Peugeot 309 GTI 16 (1993)
El 309 fue lanzado en 1985 para suceder
al Talbot Horizon y permaneció en el mercado hasta 1997*



*El mítico Peugeot 205, presentado en 1982 fue un
auténtico bombazo y el responsable del despegue de
Peugeot en España.*



*El Peugeot 405 (1987-1997)
El segundo Peugeot "Coche del Año en Europa", 1988*



*Y la berlina 605, el tope de gama de la marca entre
1989 y 1999. Sustituyó al 505, pero le faltó el
reconocimiento del mercado.*

Los "Show Cars" y los vehículos "especiales"

La visita al Museo de la Aventura Peugeot va acercándose a su fin, pero antes de abandonarlo aún nos quedan dos secciones a cual más interesante... ¡los prototipos y los campeones deportivos!

Dejaremos a los campeones para el final, así que es hora de centrarnos en los espectaculares prototipos de salón...



Peugeot "Asphalte" (1996)

Este futurista Show Car biplaza, presentado en el Salón de París, carecía de puertas y su chasis era de fibra de carbono.

A pesar de su imponente estampa, su motor no era nada del otro mundo. Un 4 cilindros, de 1.600 cc y solo 90 cv de potencia. No obstante, alcanzaba los 200 km/h, lo que tampoco estaba nada mal.



*Peugeot BB1 (2010)
Mini coche eléctrico, 4 plazas*



*Peugeot Quark (2004)
Este concept-car, eléctrico y tracción a las cuatro ruedas, fue la demostración tecnológica de Peugeot en el campo de los vehículos limpios.*



El curioso Peugeot 806 "Runabout" (1997)



Muy práctico no parece, pero sí resultón.



Puedes ir tranquilamente la playa con él.



*Impresionante Peugeot 907
Este precioso GT, presentado en el Salón de París de 2004, nunca llegó a la producción*



Peugeot Quasar (1984)

Este futurista concept-car fue presentado en el Salón de París de 1984



Techo acristalado y carrocería de fibra de carbono y kevlar

De la limusina al Papamóvil...

En el Museo de la Aventura Peugeot se exhiben tres vehículos muy especiales: una berlina de representación, con la cúpula de cristal retráctil; una limusina equipada con toda la tecnología necesaria para funcionar como oficina rodante; una estrella "de cine" y todo un "Papamóvil", creado con motivo de la visita a Lyon del Papa Juan Pablo II.



El 504 Pick up "Papamóvil"

En 1988 fue utilizado por el Papa Juan Pablo II con motivo de su visita a Lyon



Peugeot 607 "Paladine" (2000)



El Peugeot 604 Limousine (1982)

Vehículo de representación institucional,
dotado de un cristal retráctil que cubría la parte trasera
en caso de necesidad.

Este largo coche fue creado para el presentador de TV,
Phillippe Bouvard, para que pudiera preparar sus
programas durante los atascos parisinos.
Equipa una mesa de oficina, una TV, teléfono móvil
y vídeo. Recordemos que corría el año 1982...



El Peugeot 406 "volador" de la película francesa "Taxi 2" (2000)
El alocado taxista Daniel y el torpe inspector de policía Emilien, protagonizaron
varias comedias con la ayuda de este taxi digno de James Bond.

La Galería de Campeones Peugeot



Para ser una marca de las llamadas "generalistas", el palmarés de Peugeot en la competición automovilística es sencillamente impresionante.

Varias veces campeona del mundo de rallyes y del Dakar; varias veces campeona del mundo de resistencia y de las 24 horas de Le Mans. De la mítica prueba estadounidense del Pikes Peak. Solamente la F1 parece haberseles resistido. A pesar de haber equipado como motorista a equipos como McLaren, Jordan o Prost nunca ha logrado un triunfo.



Al año siguiente, Peugeot repitió triunfo con otro mito USA al volante. El varias veces vencedor de las 500 millas de Indianápolis, Bobby Unser Jr.

La prestigiosa "Peaks Pike" es la segunda prueba automovilística más antigua de EE.UU, sólo por detrás de Indianápolis.

Justo enfrente del 405 T16 hay un momento para el arte "abstracto-automovilístico". Jean Todt, actual presidente de la FIA y por aquel entonces, responsable deportivo de Peugeot (antes de pasar a Ferrari y vivir su particular epopeya con los cinco triunfos de Schumacher en F1) donó al escultor francés César -especialista en comprimir vehículos con fines artísticos- un Peugeot 205 T16 Turbo, accidentado en el Rally de Argentina. Y de ahí al museo....



El 205 T16 Turbo hecho "escultura". Cada cual que juzgue...



Peugeot 205 T16 Turbo. Grupo B.

Afortunadamente aquí podemos contemplar el 205 Turbo enterito y en todo su esplendor.

Fue todo un mito de la época, anotándose dos campeonatos del mundo de rallies, pilotos y marcas, en 1985 y 1986, con los finlandeses Timo Salonen y Juha Kankunnen, respectivamente.

Ari Vatanen obtuvo la primera victoria en 1984, en el Rally de los 1.000 Lagos (Finlandia).

Peugeot 206 WRC (2000)

El Peugeot 206 WRC fue tres veces campeón del mundo de rallies de manera consecutiva en el apartado de constructores de 2000 a 2002. De los tres, el finlandés Gronholm se llevó el título de pilotos en 2000 y 2002.

El modelo expuesto venció en el Tour de Corse de 2000, pilotado por Gilles Panizzi



El Peugeot 205 T16 Grand Raid (1987)

Sólo un año después de triunfar en el campeonato de Rallyes y tras haberse prohibido los Grupo B, Peugeot transformó el 205 T16 a las especificaciones del Dakar.

El campeón del mundo de rallys, Ari Vatanen, se adjudicó el París-Alger-Dakar a la primera, en 1987.



*El Peugeot 504 coupé V6 Rallye (1978)
Otro coche mítico por su legendaria robustez. .
El 504 fue el "Rey de África" venciendo los más importantes rallyes africanos durante
la segunda mitad de los '70 y primeros años 80.
Presentado en 1968, no es de extrañar que el 504 se siguiera fabricando en Nigeria hasta 2010.*



Jordan-Peugeot 197 (1997)

La categoría reina es la asignatura pendiente de la marca del león. A pesar de haber equipado a McLaren en 1994 y a Jordan, nunca llegaron a subir al primer escalón del podio, aunque cerquita estuvieron.

El modelo expuesto fue conducido por Giancarlo Fisichella y el entonces debutante Ralf Schumacher, hermano de Michael.

Fisichella lo llevó a la segunda posición en el GP de Bélgica y el equipo terminó en quinta posición del campeonato '97.

*Peugeot 404 Diésel,
Versión "Récord de Resistencia".*

Esta curiosa versión "monoplaza" del 404 fue concebida expresamente para romper varios récords de resistencia con un motor diésel.

Entre el 4 y el 14 de junio de 1965, el 404 batió más de 40 récords de resistencia en el circuito francés de Montlhéry.

Entre ellos, estuvo rodando durante 72 horas a una media de 161,49 km/h.



Peugeot 301 C (1932)

*Este aerodinámico coche logró batir el récord de la hora.
En 24 horas rodó a 110, 417 km/h durante 2.650 km*



El motor V12 HDI FAP, vencedor de las 24 de Le Mans en 2009



*El Peugeot 908 HDi FAP, vencedor de Le Mans. 2009.
¡Con Marc Gené al volante! El único español que ha ganado la mítica carrera de resistencia*



Otro mito de Le Mans, el 905, Grupo C



Venció en Le Mans en 1992 y 1993

Y así, tras un apasionante viaje por la historia del automóvil a través de "la mirada Peugeot" pondremos fin a nuestra visita a la Aventura Peugeot, no sin antes echar un vistazo a la gran tienda, lugar de paso ineludible para llegar de nuevo a la calle.





En suma, un museo que todo amante de las cuatro ruedas no puede perderse al visitar el noreste de Francia. Sencillamente fantástico.

www.francisco-colet-viajesycaravaning.com
contacto@francisco-colet-viajesycaravaning.com