PEUGEOT CLUB BELGIUM

MAGAZINE 11/12 **2020**

vzw | **BCOP-CBAP** | asbl

NATIONAAL SECRETARIAAT
SECRÉTARIAT NATIONAL

Statiestraat 31
2547 Lint
België

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
SIÈGE SOCIAL

Leugstraat 103
2630 Aartselaar
België

ONDERNEMINGSNUMMER
NUMÉRO D'ENTREPRISE

887617603

FRANK DE REU

VOORWOORD

Beste leden,

Het einde van het jaar 2020 is in zicht. Wat een jaar! Allereerst hoop ik dat iedereen nog in goede gezondheid verkeert. Jammer genoeg konden we het afgelopen jaar geen autoritjes doen in clubverband, maar we zijn hoopvol voor 2021. Als iedereen zijn steentje bijdraagt, zullen we er samen door geraken!

De resterende activiteiten van dit jaar, zijn uiteraard allemaal afgelast. Maar je kan de voorlopige agenda van 2021 verderop in ons magazine al eens bekijken.

Wat brengt de toekomst nog? Een volledig digitaal magazine... Het hoe en waarom, kunnen jullie verderop lezen.

Hou het veilig en gezond.

Frank

PS: Heb je nog leuke verhalen, ervaringen, anekdotes, verhalen over een restauratie... dan mag je deze steeds mailen naar **valerie@bcop-cbap.be**. Stuur je eventuele foto's steeds in groot formaat.

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

La fin de l'année 2020 est en vue. Quelle année! Tout d'abord, j'espère que tout le monde est toujours en bonne santé. Malheureusement, nous n'avons pas pu faire de balades en voiture en tant que club cette année, mais nous avons bon espoir pour 2021. Si tout le monde fait sa part, nous y arriverons ensemble!

Les activités restantes de cette année ont bien sûr toutes été annulées. Mais vous pouvez déjà consulter l'agenda provisoire 2021 plus loin dans notre magazine.

Qu'est-ce que le futur va apporter? Un magazine entièrement numérique... Vous pouvez lire le comment et le pourquoi ci-dessous.

Gardez-vous sain et sauf.

Frank

PS: Si vous avez de belles histoires, expériences, anecdotes, histoires de restauration... alors vous pouvez toujours les envoyer par e-mail à **valerie@bcop-cbap.be**. Envoyez toujours des photos en grand format.

MAGAZINE

VOORWOORD 3 **AVANT-PROPOS**

DIGITALE VERGADERINGEN
VALERIE DE REU
6
REUNIONS NUMÉRIQUES
VALERIE DE REU

AGENDA 2021 8 **PROGRAMME 2021**

MIJN DORP IN DE JAREN '60 EN ’70
MICHELOPEL
12
MON VILLAGE DANS LES ANNÉES '60 EN '70
MICHELOPEL

EEN RESPECTABELE OUDE DAME
RICHARD LANGEN
16
UNE VIEILLE DAME RESPECTABLE
RICHARD LANGEN

LEEUWINNEN VAN SOCHAUX
ROLAND DEVERGNIES
26
LIONNES DE SOCHAUX
ROLAND DEVERGNIES

BEURS CINEY
JEAN-MARIE HEMELINGS
31
BOURSE CINEY
JEAN-MARIE HEMELINGS

FAN CLUB RCZ
DANNY & VÉRONIQUE
32
FAN CLUB RCZ
DANNY & VÉRONIQUE

MAAK ZELF JE PEUGEOT KIJKBOEK
RONALD JOOSSEN
44
CRÉEZ VOTRE PEUGEOT ALBUM-PHOTO
RONALD JOOSSEN

60 JAAR 404
PEUGEOT
48
60 ANS 404
PEUGEOT

ZWARTE ZON
THIERRY JOIE
78
SOLEIL NOIR
THIERRY JOIE

BESTUURSORGAAN
80
CONSEIL D'ADMINISTRATION

VALERIE DE REU

DIGITALE VERGADERINGEN

In deze COVID-19 tijden waren onze maandelijkse bestuursvergaderingen ook niet meer mogelijk en zijn we noodgedwongen overgeschakeld op online vergaderen. Kijk maar naar de foto hiernaast.

DIGITAAL MAGAZINE

Ook een oldtimerclub moet meegaan met zijn tijd... Daarom zal ons magazine vanaf 2021 volledig digitaal tot bij jullie komen. Het zal voor iedereen een aanpassing zijn, maar we zijn er van overtuigd dat jullie snel de vele voordelen zullen ontdekken.

Op vet gedrukte tekst zoals **dit voorbeeld** kan je klikken om naar een website te gaan, ook op e-mailadressen en advertenties kan je klikken.

ICONEN

Met deze knop rechtsboven kan je het magazine downloaden.

Als je op deze knop onderaan klikt, krijg je een overzicht van al de pagina's.

Met deze knoppen onderaan, kan je de tekst in het magazine vergroten of verkleinen.

VALERIE DE REU

REUNIONS NUMÉRIQUES

À l'époque de COVID-19, nos réunions mensuelles du conseil d'administration n'étaient plus possibles et nous avons dû passer à des réunions en ligne. Il suffit de regarder la photo de droite.

MAGZINE NUMÉRIQUE

Même un club d'ancêtres doit évoluer avec son temps... C'est pourquoi notre magazine vous parviendra entièrement sous forme numérique à partir de 2021. Ce sera une adaptation pour tous, mais nous sommes convaincus que vous en découvrirez bientôt les nombreux avantages.

Vous pouvez cliquer sur du texte en gras comme **cet exemple** pour vous rendre sur un site web, vous pouvez également cliquer sur des adresses électroniques et des publicités.

ICÔNES

Avec ce bouton en haut à droite, vous pouvez télécharger le magazine.

Si vous cliquez sur ce bouton en bas, vous obtiendrez un aperçu des pages.

Grâce à ces boutons en bas, vous pouvez agrandir ou réduire le texte du magazine.

PEUGEOT
CLUB
BELGIUM

2021

1

16 JANUARI 2021
BABBELAVOND
FILIP & EEF DE WIT

16 JANVIER 2021
SOIREE DE CAUSERIE
FILIP & EEF DE WIT

2

3-7 FEBRUARI 2021
RETROMOBILE PARIS

3-7 FÉVRIER 2021
RETROMOBILE PARIS

3

14 FEBRUARI 2021
ALGEMENE VERGADERING

14 FÉVRIER 2021
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

4

20-21 FEBRUARI 2021
FLANDERS EXPO GENT
CLUBSTAND

20-21 FÉVRIER 2021
FLANDERS EXPO GENT
STAND DU CLUB

5

5-7 MAART 2021
BEURS ANTWERPEN
CLUBSTAND

5-7 MARS 2021
BOURSE ANVERS
STAND DU CLUB

6

11 APRIL 2021
OPENINGSRIT
WIM & NANCY

11 AVRIL 2021
RANDONNÉE D'OUVERTURE
WIM & NANCY

1-2 MEI 2021
BEURS LIBRAMONT

7

1-2 MAI 2021
BOURSE LIBRAMONT

9 MEI 2021
RONDRIT

8

9 MAI 2021
RANDONNÉEE

22-24 MEI 2021
BEURS CINEY

9

22-24 MAI 2021
BOURSE CINEY

18-20 JUNI 2021
IAPM SOCHAUX

10

18-20 JUIN 2021
IAPM SOCHAUX

20 JUNI 2021
RONDRIT CLERMONT

11

20 JUIN 2021
RANDONNÉE CLERMONT

18 JULI 2021
SUPERSUNDAY CIRCUIT ZOLDER

12

18 JUILLET 2021
SUPERSUNDAY CIRCUIT ZOLDER

1 AUGUSTUS 2021
RONDRIT

13

1 AOÛT 2021
RANDONNÉE

14-15 AUGUSTUS 2021
OLDTIMER FLY-/DRIVE-IN SCHAFFEN

14

14-15 AOÛT 2021
OLDTIMER FLY-/DRIVE-IN SCHAFFEN

28-29 AUGUSTUS 2021
TWEEDAAGSE DUITSLAND

15

28-29 AOÛT 2021
DEUX JOURS VERS ALLEMAGNE

12 SEPTEMBER 2021
RONDRIT

16

12 SEPTEMBRE 2021
RANDONNÉE

10 OKTOBER 2021
SLUITINGSRIT

17

10 OCTOBRE 2021
RANDONNÉE DE CLÔTURE

6 NOVEMBER 2021
BABBELAVOND
FRANS & FILIP

18

6 NOVEMBRE 2021
SOIRÉE DE CAUSERIE
FRANS & FILIP

19-21 NOVEMBER 2021
INTERCLASSICS BRUSSEL
CLUBSTAND

19

19-21 NOVEMBRE 2021
INTERCLASSICS BRUSSEL
STAND DU CLUB

5 DECEMBER 2021
SINT-ELOOIDINER

20

5 DÉCEMBRE 2021
DINER SAINT-ELOY

MICHELOPEL

MIJN DORP IN DE JAREN '60 EN '70

De nostalgische toer van Michel Dekeyzer.

Halfweg tussen Leuven en Brussel wonende reden er in die tijd al veel auto's in en door onze gemeente Sterrebeek. Bovendien liep de Mechelse Steenweg als belangrijke as Mechelen-Waterloo van noord naar zuid dwars door het dorp. Dat bracht veel doorgaand verkeer mee. Ondertussen bezat zowat elkeen een auto. Ten noorden van Sterrebeek lag Nossegem waar de brede Leuvense Steenweg het dorp van west naar oost doorkruiste; 26 km lang met in het westen Zaventem en in het oosten Kortenberg. Niet ver van de kruising van beide drukke wegen bevond zich langs de Leuvense Steenweg de garage Smets, een Peugeot agentschap. De verkoop liep heel vlot en de rest laat zich raden. Ondanks dat had Smets weinig klanten in Sterrebeek. De meeste Peugeots werden in het Brusselse gekocht.

Een buurman, enkele huizen verder in onze wijk kocht in 1969 of 1970 een nieuwe 504 ter vervanging van zijn Opel Rekord model 1966. Luttele jaren later kwam er een nieuwe 504. Die man reed niet weinig; elke dag naar Sidmar in Zelzate waar hij als technisch ingenieur werkte. Schuin tegenover hem verving een andere inwoner begin de jaren '70 zijn Volvo Amazon door een mooie groene 304 break. Echt een

MICHELOPEL

MON VILLAGE DANS LES ANNÉES '60 EN '70

La visite nostalgique de Michel Dekeyzer.

Vivant à mi-chemin entre Louvain et Bruxelles, de nombreuses voitures circulaient déjà dans et à travers notre commune de Sterrebeek à cette époque. De plus, la Chaussée de Maline en tant qu'axe important Malines-Waterloo traversait le village du nord au sud. Cela a entraîné beaucoup de trafic de transit. Entretemps, presque tout le monde possédait une voiture. Au nord de Sterrebeek se trouvait Nossegem, où la large chaussée de Louvain traversait le village d'ouest en est; 26 km de long avec Zaventem à l'ouest et Kortenberg à l'est. Non loin de l'intersection des deux routes très fréquentées, le garage Smets, une agence Peugeot, était situé le long de la chaussée de Louvain. Les ventes se passaient bien et le reste est facile à deviner. Malgré cela, Smets avait peu de clients à Sterrebeek. La plupart des Peugeots ont été achetées à Bruxelles.

Un voisin, quelques maisons plus loin dans notre quartier, a acheté une 504 neuve en 1969 ou 1970 pour remplacer son Opel Rekord modèle 1966. Quelques années plus tard, une nouvelle 504 est arrivée. chaque jour à Sidmar à Zelzate

prachtig stukje luxe in dat metaalkleurig kleedje. Verder herinner ik mij geen andere Peugeots meer in de aanpalende straten. De meesten reden met Ford, Renault of Toyota. Van dit laatste merk kwam er in 1968 een agentschap op de grens van Sterrebeek met Wezembeek-Oppem eveneens langs de Mechelse Steenweg net als het Renault agentschap in het centrum en de Ford verdeler boven op de Lindenberg in het noorden van de gemeente.

Een oudere nicht van mij haar man werd als inspecteur aangesteld in de verzekeringsmaatschappij waar hij al enkele jaren dienst had. Prompt kreeg hij dan in 1965 een nieuwe 404 van de maatschappij. Zijn pas één jaar aangekochte rode Fiat 1100 moest met slechts 10000km van de hand. Amper vier jaar later werd de beige 404 vervangen door een nieuwe donkergroene die op zijn beurt, waarschijnlijk met een respectabel aantal km, in 1973 door een mooie rode afgelost werd. Hij reed er toch zo graag mee. Eens zat ik er achteraan in maar niet om te rijden. Mijn ma en mijn tante, Sylvain zijn schoonmoeder dus, geraakten niet uitverteld en omdat het buiten te koud was kropen we dan maar in de auto.

Wat voelden die mooie stoffen zetels zacht aan! Later kreeg hij nog twee 504's versleten.

In de oude tramstatie in het centrum woonde René die zijn oude Karmann Ghia (eerste model) bij Smets in Nossegem verving door een nieuwe 404. Hij reed er erg lang mee. Zo herinner ik mij die unieke kans in 1969 mee te mogen rijden in Smets zijn splinternieuwe 504 demonstratiewa-

où il a travaillé comme ingénieur technique. En diagonale en face de lui, un autre résident a remplacé, au début des années 1970, sa Volvo Amazon par un magnifique break 304 vert. Vraiment une belle pièce de luxe dans cette robe de couleur métallique. De plus, je ne me souviens pas d'autres Peugeot dans les rues adjacentes. La plupart conduisaient des Ford, Renault ou Toyota. Une agence de cette dernière marque a été créée en 1968 à la frontière entre Sterrebeek et Wezembeek-Oppem, le long de la chaussée de Maline, en plus de l'agence Renault au centre et le concessionnaire Ford au sommet du Lindenberg au nord de la commune.

Le mari d'une de mes cousines plus âgée a été nommé inspecteur dans la compagnie d'assurances où il travaillait depuis plusieurs années. En 1965, il reçut rapidement une nouvelle 404 de la société. Sa Fiat 1100 rouge, achetée il y a seulement un an, a dû être vendue avec seulement 10000 km. À peine quatre ans plus tard, la 404 beige a été remplacée par une nouvelle vert foncé qui à son tour, probablement avec un nombre de km respectable, a été remplacée par une belle rouge en 1973. Il aimait tellement la conduire. Une fois j'étais à l'arrière, mais pas pour conduire. Ma mère et ma tante, la belle-mère de Sylvain, n'en finissaient pas de parler et comme faisait trop froid dehors, nous nous sommes réfugiés dans la voiture.

Comme ces beaux sièges en tissu étaient doux! Plus tard, il a eu deux autres 504. René, qui habitait dans l'ancienne station de tramway du centre, a échangé son ancienne Karmann Ghia (premier modèle) par une nouvelle 404 chez de

gen. Door deel te nemen aan een autozoektocht van mijn middelbare school uitgaande wonnen wij een paar jaar eerder een luchtdoop voor twee personen in klein sportvliegtuig. Smets kwam ons thuis ophalen om naar het vliegveld in Grimbergen te rijden. Kwestie van wat reclame te maken en een proefrit te doen met die 1800cc motor. Hij wist dat mijn pa zijn Opel Rekord al 10 jaar oud was en ernstig begon te roesten. Smets vloog dus in zijn vrije tijd en vrij veel zodat hij daarna zelfs thuis buiten gevlogen is! Bovendien had hij enkele jaren daarvoor een boot waar we in Vilvoorde ook eens naartoe gingen samen met René, maar wij dan in onze Opel. Jean, een kameraad van mijn pa was daar eveneens bij.

Over Jean wijden we niet uit want hij was een Volkswagen man. Ja, wat wil je als je in Vorst in de fabriek werkt? Toen werd er gewezen op de van boven naar onder gebogen voorruit van René zijn splinternieuwe 404. Dat moet in 1966 geweest zijn en sindsdien al vroeg ik mij af of er twee types voorruiten, elkaar opvolgend in de 404 gemonteerd werden. Later probeerde ik mijn vader, in 1974 nog te overtuigen om een 504, ondertussen met 2000cc motor die toch sterk genoeg was om de caravan te trekken, aan te schaffen. Helaas, vergeefse moeite! Pa had er geen oren naar. En zeggen dat een kameraad van mij zijn vader in 1968 warempel in het splinternieuwe agentschap aan de grens met Wezembeek-Oppem een gloednieuwe Toyota Corona kocht!

Smets à Nossegem. Il l'a conduit pendant très longtemps. Je me souviens aussi de cette occasion unique en 1969 d'être autorisé à rouler dans la toute nouvelle 504 de démonstration du garage Smets. En participant à une concours de mon lycée, nous avions remporté un vol inaugural quelques années plus tôt pour deux dans un petit avion de sport. Smets est venu nous chercher à la maison pour se rendre à l'aéroport de Grimbergen. C'est une question de publicité et de faire un essai routier avec ce moteur de 1800 cm^3. Il savait que l'Opel Rekord de mon père avait déjà 10 ans et commençait à rouiller gravement. Smets volait beaucoup pendant son temps libre de sorte qu'après il a même volé dehors chez lui! Quelques années plus tôt, il avait un bateau sur lequel nous allions également à Vilvorde avec René, mais nous étions alors dans notre Opel.

Jean, un ami de mon père était là aussi. Nous ne développerons pas Jean car c'était un homme de Volkswagen. Que voulez-vous si vous travaillez dans l'usine de Forest? Là ils ont souligné le pare-brise incurvé de haut en bas de la toute nouvelle 404. Cela devait être en 1966 et depuis je me suis demandé si deux types de pare-brise avaient été montés successivement dans la 404. Plus tard, en 1974, j'ai essayé de convaincre mon père d'acheter une 504, avec un moteur de 2000 cm^3, suffisamment puissant pour tirer la caravane. Malheureusement, en vain! Papa ne m'a pas écouté. Et disons que le père d'un de mes camarades a acheté en 1968, dans la toute nouvelle agence à la frontière avec Wezembeek-Oppem, une toute nouvelle Toyota Corona!

Peugeot
Peugeot
201
0-AZP
GEPA MOTOS LIEGE Tel 04/2250314

RICHARD LANGEN

EEN RESPECTABELE OUDE DAME

Het begon allemaal bij het restaureren van projectors, maar evolueerde naar Peugeot.

Gefascineerd door de restauratie van projectors, realiseerde ik me dat het plezier zit in het vinden van informatie en het herstellen van de werking van de projectors. Hoe minder informatie er is, des te groter de motivatie. Maar eenmaal gerestaureerd dienen ze enkel als decoratie, vandaar het idee om de uitdaging te veranderen. Zo kwam ik bij oldtimers terecht, het liefst betrouwbaar en comfortabel.

Hoewel niet in overeenstemming met deze keuzecriteria, kon ik toch niet onverschillig blijven voor de roep van deze oude 'oma', die me smeekte haar niet achter te laten. Ze hoestte en proestte en zo verder... maar de motor liep. Als je een zwak hebt voor verwaarloosde dieren, kan je deze oude dame ook niet aan haar lot overlaten. En dan te denken dat ze bijna naar het oosten ging om afgeslacht te worden. Daarvoor zijn we de vorige eigenaar dankbaar.

Het doel is om de wagen zo getrouw mogelijk in haar oorspronkelijke staat te herstellen om dit industriële erfgoed te behouden en er een beetje van te genieten. We starten met een lijst van

RICHARD LANGEN

UNE VIEILLE DAME RESPECTABLE

Tout a commencé avec la restauration des projecteurs, mais a évolué vers Peugeot.

Passionné par la restauration de projecteurs, je me suis rendu compte que le plaisir se trouvait dans la recherche d'information et la remise en état de fonctionnement. Moins il y à d'infos, plus c'est stimulant. Mais une fois restauré ils servent de déco, d'ou l'idée de changer de défi et de m'intéresser à un ancêtre, de préférence fiable et confortable.

Bien que ne correspondant pas à ces critères de choix, comment rester indifférent à l'appel de cette vieille grand-mère qui me suppliait de ne pas l'abandonner. Elle toussait, démarrait en grinçant des dents (de la couronne) borgne et j'en passe.., mais moteur tournant. On ne peut pas être sensible aux animaux abandonnés et laisser cette vieille dame à son sort. Dire qu'elle a failli partir à l'est pour y être massacrée. (ca ne vous rappelle rien?) En cela on peut remercier le précédent propriétaire d'avoir fait de la résistance.

Le but est de la remettre dans un état d'origine le plus fidèle possible afin de conserver ce patrimoine industriel et en profiter un peu. En premier,faire la liste des travaux urgents, ce qui

dringende werken, waarvoor meer dan één aspirientje nodig is... En zo geschiedde...

Prioriteit: haar kunnen verplaatsen en dus is het nodig om de auto veilig te maken en in te schrijven.

BATTERIJ

3 van de 4 keer blokkeerde de starter en beschadigde het kroonwiel nog meer.

We zien dat de accu achteraan in de kofferbak ligt met een tang aan. Onnodig om u eraan te herinneren dat hoe langer de kabel is, hoe groter de verliezen als gevolg van de weerstand van het koper en dit leidt tot een verlies van vermogen. Dit fenomeen is recht evenredig met de intensiteit van de stroom. Er zijn dus geen grote problemen voor de werking van de elektrische installatie, behalve natuurlijk voor de starter.

De oplossing is om een nieuwe batterij in het batterijcompartiment te plaatsen, uiteraard zijn twee 6v-batterijen duur en is slechts één 12v 44Ah voldoende, maar deze heeft andere afmetingen. Zeker niet vergeten ze vast te maken!

Resultaat: het tandwiel van de starter wordt nu maximaal aangedreven en gebruikt de volledige breedte van de tanden van het kroonwiel.

a nécessité plus d'une aspirine. Voici le début de son histoire...

Priorité: pouvoir la déplacer, donc passage à l'autosécurité et immatriculation. Pour cela, solutionner la non-fiabilité à commencer par un démarrage pénible.

BATTERIE

3 fois sur 4 le démarreur grippe et use encore plus les dents démarreur – couronne.

On constate que la batterie (plus très fraiche) se trouve loin dans le coffre avec une connexion par pinces volantes. Inutile de vous rappeler que plus le câble est long, plus les pertes dues à la résistivité du cuivre est grande et induit une perte de puissance à l'arrivée. Ce phénomène est directement proportionnel à l'intensité du courant. Il n'y a donc pas de gros problèmes pour le fonctionnement du système électrique, sauf évidement pour le démarreur.

La solution consiste donc à placer une batterie neuve dans le logement prévu à cet effet, évidement 2 batteries de 6v ça coûte chère et une seule 12v 44Ah suffit mais de dimension étroite. Pas oublier de la fixer, elle est placée tellement basse qu'elle serait capable de se prendre un lapin à grande vitesse.

Résultat: l'axe du démarreur sort au maximum et les dents prennent maintenant aussi sur la partie non usée de la couronne.

CONDITIONS de RÉGLAGE et d'ENTRETIEN des PROJECTEURS

1° Pour obtenir le meilleur rendement, employer les lampes satinées MARCHAL Série 7, granitées Série 8 ou à défaut, des lampes agréées

2° Pour le réglage du projecteur sur la voiture, procéder comme suit

a) Amener la voiture normalement chargée sur un sol bien plan de manière que les roues de droite et de gauche soient au même niveau et placer son avant en face et à 10 mètres d'un mur clair, ou de tout autre obstacle perpendiculaire au sol

b) Vérifier en se plaçant devant la glace du projecteur à régler que ses stries sont bien perpendiculaires au sol, et non inclinées vers la droite ou vers la gauche

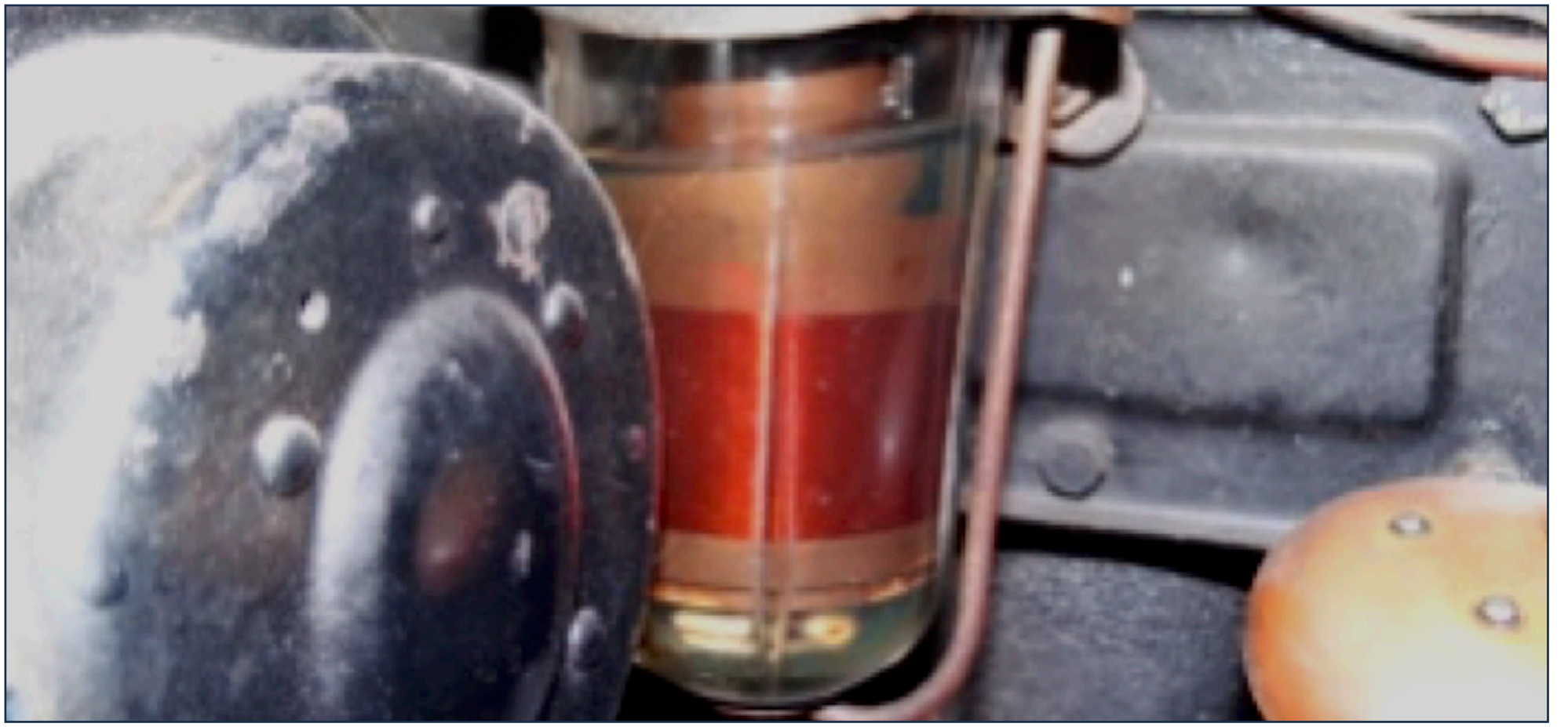
c) Mesurer la hauteur du centre de la glace au-dessus du sol (Cette hauteur doit être comprise entre 0 mètre 70 et 1 mètre)

d) Allumer l'éclairage CODE du projecteur (si les deux projecteurs de la voiture s'allument simultanément en masquer un pour régler l'autre) et mesurer la hauteur au-dessus du sol à partir de laquelle le mur ou l'obstacle cesse d'être éclairé. Cette hauteur doit être inférieure à celle du centre de la glace, d'une quantité comprise entre 10 centimètres au moins et 25 centimètres au plus.

NOTA. — Pour modifier l'inclinaison des projecteurs, desserrer légèrement l'écrou de fixation, en maintenant un serrage gras. Bloquer-le une fois le projecteur réglé

Vérifier que le réglage est resté bon.

Les lampes énumérées ci-dessus sont fabriquées de telle façon que l'éclairage de route est bien réglé lorsque l'éclairage CODE l'a été comme il vient d'être indiqué



VERVANGEN VAN DE BOUGIES

Tegenstrijdige informatie is te vinden op het internet. Naast de fysieke parameters beveelt de fabrikant een elektroden afstand van 0,4 mm aan. Sommige sites bevelen echter 1 mm aan.

Natuurlijk zal dit werken, maar de spoel en schakelaar zijn in slechte staat. Is het echt nodig om ze pijn te laten lijden als er een 0,6 mm oplossing is? Voor een D16/T10 betaalde ik €37,58 voor 4 pc via de site **info@piecesauto24.be** is perfect geschikt. De onze (versleten) was 1,2 mm ... wat een verschrikking.

SPOEL

Een spoel heeft wel wat olie nodig. Aanvullen met frituurolie is zeker ecologisch, maar een heel slecht idee. Het is absoluut noodzakelijk om deze te vervangen door nieuwe diëlektrische olie en in geen geval aan te lengen. Meer dan een verandering van kleur, is de sterke geur een teken van verslechtering van de isolerende eigenschappen. De nieuwe ruik je bijna niet.

Onze spoel had een niet-ondergedompeld deel wat de sterke degradatie verklaart die werd waargenomen. Gebruikte olie: Isovoltine 2, +/- €25,00/2l. Met 2l kom je jaren toe.

Deze 3 eenvoudige acties geven alvast een goed resultaat. Merk op dat de rest zoals onderbrekerpunten, bedrading enz. in aanvaardbare staat zijn en later grondig zullen worden gerenoveerd.

REMPLACEMENT DES BOUGIES

On trouve des informations contradictoires sur internet, outre les paramètres physiques, le fabricant recommande un écartement d'électrode de 0.4 mm. Or certains sites conseillent un produit à 1mm.

Bien sûr cela fonctionne, mais pauvres bobine et rupteur. Est-ce bien nécessaire de les laisser en souffrance alors qu'il y a une solution à 0.6 mm. La D16/T10 de champion payée €37.58 pour 4 pc via le site **info@piecesauto24.be** convient parfaitement. On en trouve facilement ailleurs sur commande

Les nôtres, usées, était à 1.2 mm, quel horreur.

BOBINE

Une Bobine sous huile doit en avoir. Compléter avec de l'huile de friture est certes écologique mais une très mauvaise idée. Il est impératif de la remplacer par une huile diélectrique neuve en aucun cas compléter. Plus qu'un changement de couleur, la forte odeur qui se dégage est un signe de dégradation des caractéristiques isolantes. La neuve ne sent presque rien.

Notre bobine avait une partie non-immergée ce qui explique la forte dégradation constatée.

Huile utilisée: Isovoltine 2, +/- €25,00/2l. Avec 2l vous en avez pour des années.

Ces 3 actions simples ont pour effet un démarrage au quart de tour à chaque fois. Notez que

Het is niet mogelijk om te starten zonder de motorolie te verversen. Total raadde me aan olie zonder additieven te gebruiken en geen detergent zoals destijds. Met de nadelen die daarbij horen voor een niet-gereviseerde motor.

Total: Aero 80 of Shell: W80.

OK, het is olie voor vliegtuigmotoren, maar zolang de auto niet probeert op te stijgen is het prima voor mij. En in ieder geval werkt het goed. Ik laat het aan de 'puristen' over om deze keuze te analyseren.

AUTOKEURING

Laten we niet afwijken van het onderwerp. Om met de wagen naar de autokeuring te gaan heb je twee keuzes: of je zet hem helemaal in orde of je laat alles zoals het is om te weten te komen wat er allemaal slecht is.

In dit geval is er een keuze uit historische of niet-historische voertuigen. Elk heeft zijn doelstellingen en hoewel dit voertuig een historisch karakter zou kunnen claimen, ben ik toch door de technische keuring geraakt.

Naast de controle van de documenten, worden volgende zaken ook nagekeken:

le reste tels que rupteur, fils etc. sont en état acceptable et feront l'objet d'une rénovation en profondeur ultérieurement.

Pas question de démarrer sans changer l'huile moteur. A nouveau que d'informations contradictoires, alors il vaut mieux demander à Dieu plutôt qu'à ses Saints. C'est donc Total qui me conseil une huile sans additifs et non détergente comme à l'époque. Avec les inconvénients qui vont avec pour un moteur non-restauré.

Total : Aero 80 ou shell: W80.

D'accord c'est de l'huile pour moteur d'avions, mais tant qu'elle n'essaye pas de décoller cela me va. Et en tout cas cela fonctionne bien. Je laisse le soin aux puristes d'analyser ce choix.

CONTRÔLE TECHNIQUE

Ne nous éloignons pas du sujet, pour le passage à l'autosécurité, il y a 2 écoles, tout remettre en ordre ou au contraire la passer en l'état afin de savoir ce qui ne va pas.

Dans ce cas il y a le choix soit véhicule à caractère historique ou pas. Chacun a ses objectifs, bien que ce véhicule pourrait prétendre au caractère historique, le passage normal garanti quand même de ne plus se présenter ultérieurement et me donne l'immatriculation.

Un passage normal dans ce cas consiste juste à vérifier outre les documents:

DE STATISCHE REMMEN

Met andere woorden, geen remtest op de rollen. De remmen moeten werken, maar mogen een grote afwijking hebben.

Controleer en smeer de gewrichten van de reminstallatie vooraf!

DE VERLICHTINGSCIRCUITS

Visuele controle, het huidige optische controlesysteem heeft een tolerantie die onverenigbaar is met de normen van die tijd.

De afwezigheid van achteruitrijlampen, mistlampen worden geaccepteerd als 'originele staat'.

VISUELE CONTROLE CHASIS

De roestplekken worden getolereerd omdat het geen zelfdragend koetswerk is, maar een chassis met twee dikke langsdragers.

De wielbasis van de wagen is erg smal, dus vooraleer we op de hefbrug rijden moesten we goed nakijken of de wagen wel op de hefbrug past.

LES FREINS DE FAÇON STATIQUE

Autrement dit, pas de rouleau ou autres instruments de torture. Mais il faut que cela fonctionne, même déséquilibré.

Bien vérifier et graisser préalablement les axes de tringlerie. Heureusement, il me manquait une goupille!

ÉCLAIRAGESAUTREM

Vérification visuelle, le système de contrôle optique actuel à une tolérance incompatible avec les normes de l'époque.

L'absence de phare de recul, d'antibrouillard sont acceptés puisqu'installation d'origine.

CONTRÔLE VISUEL DU CHÂSSIS

Les points de rouilles sont biens tolérés car on ne parle pas de carrosserie autoportante mais bien de 2 longerons principaux très épais.

L'empattement des roues est très étroits et donc il a fallu vérifier avant qu'elle puisse passer le pont, je pense qu'elle aurait du faire demi-tour face à la fosse.

BELANGRIJKE OPMERKING

Belangrijke opmerking: als u een motoplaatje wilt, moet u met goede argumenten voor de dag komen. In dit precieze geval heeft een foto van een normale plaat (die niet tussen de twee plaatverlichtingen kan geplaatst worden), de doorslag gegeven om een motoplaat te bekomen. Dit is esthetisch ook veel mooier.

Merk op dat de keuze voor de normale technische keuring is ingegeven door een zelf aangebrachte veiligheidsaanpassing. Dit is toegestaan, maar past niet in het historische karakter.

Deze 'oma' wordt door mijn kleinkinderen (2-3 jaar oud) de 'cracteur' genoemd, en ze houden ervan om chauffeur te spelen.

Maar voor hen is er wel een reëel gevaar. De starter wordt bediend door een voetcontact dat rechtstreeks op de batterij is aangesloten. Dus, zelfs met het hoofdcontact uitgeschakeld (dat bedient ook de ontsteking), als hij in versnelling staat, gaat de auto vertrekken.

Daarom is er een algemene stroomonderbreker geïnstalleerd. Het is een noodzakelijke aanpassing. De voortzetting van het avontuur met nog een lange lijst van opgeloste problemen:

- Installatie stroomonderbreker
- Reparatie van de brandstofmeter
- Herstellen van de draaiknop en hoofdschakelaar

Aan de rest van de auto wordt nog hard gewerkt...

REMARQUE IMPORTANTE

Remarque importante: si vous souhaitez une plaque format 'moto' c'est au contrôleur qu'il faut demander et avec de bons arguments. Dans ce cas précis, une photo d'une plaque actuelle qui ne peut pas se placer entre les deux feux positions-éclairage de plaque à permis d'avoir ce format, qui il est vrai est plus esthétique.

Notez que le choix du passage normal et non caractère historique a été motivé par une modification de sécurité apportée volontairement. Autorisée, mais refusée en caractère historique.

En effet, cette grand-mère est appelée le 'cracteur' par mes petits enfant (2-3 ans), et ils aiment jouer au chauffeur.

Pour eux, il y a un danger réel. Le démarreur est actionné par un contact au pied directement relié à la batterie. Donc, même avec le contact principal qui coupe l'allumage et le reste, s'il y a une vitesse, elle avance.

Un coupe circuit général à donc été installé. C'est la seule entorse que je m'autorise à la restauration. La suite de l'aventure suivra la longue liste des problèmes à solutionner:

- Ajout non conforme d'un rupteur général
- La réparation de la jauge essence
- Remise en ordre du cadran et interrupteur général

Le reste en cours...

ROLAND DEVERGNIES

LEEUWINNEN VAN SOCHAUX

70 jaar in het gezelschap van de leeuwinnen van Sochaux, een verhaal van Roland Devergnies.

Mijn vader was meer dan 45 jaar monteur in een Peugeot-garage en manager van een kleine reparatiewerkplaats (en ja, in die tijd was het niet ongewoon om twee banen te hebben). Ik bracht mijn hele jeugd door tussen de naoorlogse leeuwinnen (202, 203, 403, 404, 204 ....).

Na schooltijd werd ik ondergedompeld in de werkplaats met mijn vader die me de basisbeginselen van het vak gaf (onderhoud, motorverwijdering, reparatie ...). Toen ik 16 jaar was en op de school voor onderofficieren zat om een monteur voor zware voertuigen te worden, had ik al veel tijd tussen de olie doorgebracht.

Al heel vroeg was ik aan het poseren op de 403 D van mijn vader.

Om mijn talrijke Peugeot's op te sommen zou ik een tijdje bezig zijn. Tot 1987 reed ik met occasies van mijn vader, altijd leeuwinnen natuurlijk (behalve 2 korte periodes van ontrouw met een R10 met Gordini motor (6 maanden) en R16TS (12 maanden) dan 203, 403, 204, 404 en 504 overgeschakeld op diesel, 304D ...

ROLAND DEVERGNIES

LIONNES DE SOCHAUX

70 ans (presque) au milieu des lionnes de Sochaux, une histoire de Roland Devergnies.

Mon père ouvrier mécanicien dans une agence Peugeot pendant plus de 45 ans et gestionnaire d'un petit garage de réparation (et oui à l'époque il n'était pas rare d'avoir deux fonctions), j'ai passé toute mon enfance au milieu des lionnes d'après-guerre (202, 203, 403, 404, 204 ....).

De retour de l'école, j'étais déjà plongé à l'atelier avec mon père qui me donnait des rudiments du métier (entretien, dépose moteur, remise en état ...). A 16 ans, école des sous-officiers pour devenir mécanicien véhicule lourd, je suis resté dans les huiles et le cambouis jusque maintenant.

Déjà très tôt, je posais sur la 403 D de mon paternel.

Enumérer la liste de mes nombreuses Peugeot serait long, jusqu'en 1987, j'ai roulé avec des occasions reprises par papa, toujours des lionnes bien sûr (sauf 2 courtes infidélités R10 à moteur Gordini (6 mois) et R16TS (12 mois) en dépannage) ensuite 203, 403, 204, 404 et 504 passage au diesel, 304D ...

87CG1
B
Diesel

In '87 ben ik overgestapt op de nieuwere modellen (309XLD, 405, 306, 406, 307SW, 308SW en nu Partner).

Gebeten door het Peugeot-virus en het pensioen naderend, heb ik me in 1999 (net voor de nieuwe normen voor oldtimers), voorgenomen om een 404D (auto van mijn huwelijk) te restaureren. Deze auto is uitgerust met de complete mechanica van een 505GTDT. En hoewel hij niet conform de wetgeving was, heeft hij vele wegen gekruist voor een paar jaar. Ik restaureerde ook een 203 (gekocht van een lid van de club).

Omstreeks 2005, passerend in Waals-Brabant (voor het werk): liefde op het eerste gezicht met een 204 coupé die in een achtertuin lag. Deze wagen gekocht en hersteld. Mijn zoon is nu de eigenaar van deze 204.

Ik werd ook verliefd op een 204 cabrio. Ik kocht er eentje die bedoeld was om 'orgaandonor' te worden. Maar na enkele jaren werk, rijd ik nu overal met haar naartoe.

En 87, mes parcours pour le travail s'allongeant, je suis passé aux neuves (309XLD, 405, 306, 406, 307SW, 308SW et maintenant Partner).

Mordu par le virus Peugeot, la retraite approchant, en 1999 (juste avant les nouvelles normes pour ancêtres), je me suis mis en tête de récupérer une 404D (voiture de mon mariage), cette voiture équipée d'une mécanique complète de 505GTDT bien que non conforme à la législation a sillonné les routes pendant quelques années (à une époque il y avait à la maison une 404, une 405 et une 406) revenant dans la légalité, j'ai entrepris la réparation d'une 203 (achetée à un membre du club), après 10 ans de bons et loyaux service, ayant remis en état une 403D (toujours l'amour du dieso), et vu sa faible utilisation (500 Km entre 2 contrôles techniques: toutes mes ancêtres étaient en plaque normale avec contrôle annuel... vu les LEZ maintenant elles passent progressivement en 'O').

Vers 2005, passant dans le brabant wallon (pour le boulot), coup de foudre pour un coupé 204 qui traînait dans une arrière-cour, achat, remise en marche et c'est mon fils qui en est propriétaire maintenant.

Autre coup de cœur pour un cab 204, j'ai encore acquit une voiture destinée 'à être donneuse d'organe' quelques années de travail et je parcours toutes distances avec elle maintenant.

Nadat ik een 204 stationwagon zonder motor had aangeschaft om enkele 'organen' voor de cabrio te recupereren, kon ik het niet laten om deze te repareren en te registreren, gezien de staat waarin deze zich bevond (onberispelijk behalve de vermiste motor).

Zo bezit ik nu een 403D (Stroumpfette) waarmee ik sinds 2005 bijna 100.000 kilometers heb gereden (in Frankrijk en België), een 204 cabrio en mijn zoon een coupé 204 en de stationwagon 204 (hij heeft ook een 205 rallye uitgerust en gehomologeerd voor kleine rally's (regionaal en voor de lol), evenals een 206CC.

In onze familie denken we altijd aan Peugeot.

Ayant acquit un break 204 sans moteur pour 'récupérer' quelques organes pour le cab, à la vue de son état (impeccable sauf moteur manquant), je n'ai pu m'empêcher de le remettre en état et de l'immatriculer.

Je posséde donc maintenant une 403D (Stroumpfette) avec laquelle depuis 2005 j'ai parcourus presque 100.000 bornes (France et Belgique), un Cab 204 et mon fils un coupé 204 et le break 204 (il a aussi une 205 rallye équipée et homologuée pour petits rallyes (régionaux et pour l'amusement), ainsi qu'une 206CC.

Dans la famille, nous pensons toujours Peugeot.

JEAN-MARIE HEMELINGS

BEURS CINEY

Passie wint van COVID-19, Jean-Marie neemt deel aan de beurs van Ciney.

De beurs van Ciney was dit jaar geen versie zoals we ze al jaren kennen. Wegens COVID-19 werd de datum verzet naar het eerste weekend van oktober. Hierdoor was er dit jaar geen clubstand, maar ik nam wel deel met mijn onderdelenstand. It's part of my business en mijn grote passie! Voor info over onze club konden bezoekers terecht op mijn stand. Er kwamen uiteraard een aantal 'die hard' clubleden langs.

Graag wil ik nog even melden dat de manier waarop de organisatoren de geldende corona-maatregelen hebben aangepakt, top was! Zo was er uiteraard voldoende ontsmettingsmiddel voorzien en werden de mensen aan de in- en uitgang gescand, zodat er nooit teveel volk tegelijkertijd binnen was.

Iedereen was tevreden van het aantal bezoekers, zelfs op vrijdagavond! Iedere 'boursier' was dan ook gelukkig.

Hopend op een normale editie in het pinksterweekend van 2021, waar we dan ook met onze club kunnen deelnemen!

JEAN-MARIE HEMELINGS

BOURSE CINEY

La passion gagne de COVID-19, Jean-Marie participe à la bourse de Ciney.

Cette année, la bourse de Ciney n'était pas une version telle que nous la connaissions depuis des années. En raison de la Covid-19, la date a été déplacée au premier week-end d'octobre. En conséquence, il n'y avait pas de stand du club cette année, mais j'y ai participé avec mon stand de pièces. Cela fait partie de mon métier et de ma grande passion! Pour plus d'informations sur notre club, les visiteurs pouvaient visiter mon stand. Naturellement, un certain nombre de membres «purs et durs» du club sont venus.

Je tiens à mentionner que la manière dont les organisateurs ont abordé les mesures corona applicables était excellente! Par exemple, une quantité suffisante de désinfectant a été fournie et les personnes ont été scannées à l'entrée et à la sortie, de sorte qu'il n'y ait jamais trop de monde à l'intérieur en même temps.

Tout le monde était satisfait du nombre de visiteurs, même le vendredi soir! Chaque 'boursier' était donc heureux.

En espérant une édition normale lors du week-end de Pentecôte de 2021, où nous pourrons participer avec notre club!

DANNY - VÉRONIQUE
HANSSENS - PEYNSAERT

FAN CLUB RCZ

FAN Club RCZ France viert 10 jarig bestaan van de Peugeot RCZ in Sochaux.

In het weekend van 12 en 13 september vierde de Fan Club RCZ France het 10 jarig bestaan van de Peugeot RCZ. En ja wij waren erbij ondanks de Corona perikelen.

Op vrijdagmorgen 11 september zijn we vertrokken richting Sochaux via een toeristisch parcours. We hebben onderweg Gérardmer bezocht waar we onze picknick genomen hebben. Tot onze grote verwondering konden we naast ons op de parking, Place des Déportés, de gloednieuwe Peugeot 5008 en ook de nieuwe 3008 bewonderen, een zeer geslaagde facelift.

Nadien zijn we verder gereden via de Ballon d'Alsace waar we onze dorst gelest hebben en konden genieten van het mooie uitzicht. Kort voor Sochaux hebben we nog halt gehouden in de versterkte stad Belfort waar we met het toeristische treintje Belfort verkend hebben.

In Sochaux aangekomen hebben we onze intrek genomen in Hotel Arianis vlakbij het Musée de l'Aventure Peugeot. Al vlug maakten we kennis met de organisator en voorzitter van de Fan Club RCZ France en een twintigtal andere leden die ook reeds van de partij waren.

DANNY - VÉRONIQUE
HANSSENS - PEYNSAERT

FAN CLUB RCZ

Le FAN Club RCZ France célèbre le 10ieme anniversaire de la Peugeot RCZ à Sochaux.

Le week-end des 12 et 13 septembre, le Fan Club RCZ France a célébré les 10 ans de la Peugeot RCZ. Et oui, nous y étions malgré les problèmes de Corona.

Le vendredi matin 11 septembre, nous sommes partis pour Sochaux via un sentier touristique.

En chemin, nous avons visité Gérardmer où nous avons pris notre pique-nique. A notre grande surprise, à côté de nous sur le parking, Place des Déportés, nous avons pu admirer la toute nouvelle Peugeot 5008 et aussi la nouvelle 3008, un lifting très réussi.

Ensuite, nous avons continué via le Ballon d'Alsace où nous avons étanché notre soif et avons pu profiter de la belle vue. Peu de temps avant Sochaux, nous nous sommes arrêtés dans la ville fortifiée de Belfort que nous avons exploré avec le train touristique.

Quand nous sommes arrivés à Sochaux, nous avons emménagé à l'hôtel Arianis près du musée de l'Aventure Peugeot.

L'AV
PEU
FAN CLUB RCZ
WWW.FAN-CLUB-RCZ.COM

We konden bij hen aansluiten voor het avondeten in restaurant La Rotonde in een nabijgelegen park.

Op Zaterdagmorgen 12 september werden we verwacht op de parking van het Musée de l'Aventure Peugeot waar we in het voorbijrijden aan de inschrijvingstent onze goodiebag kregen.

Nadien kreeg iedereen netjes de juiste aanwijzingen om de RCZ's mooi naast elkaar te parkeren op Corona en carrosserieschadevrije veilige afstand. Na een beetje rondkuieren om al de mooie en ook wel enkele speciale RCZ's te bewonderen kon iedereen vrij het Peugeot museum bezoeken.

Op de middag kon iedereen vrij een hapje eten in of nabij het museum.

In de namiddag werden we ingedeeld in twee groepen om de archieven van Peugeot te bezoeken in Hérimoncourt op een tiental km van Sochaux. Daar werden we dan nog eens ingedeeld in 4 groepen om het Corona veilig te houden. Deze site is één van de oudste sites van de groep PSA en genaamd **Le Centre d'archives de Terre Blanche**. Deze site is echt de moeite waard om te bezoeken, maar kan enkel bezocht worden met een groep die een connectie heeft met de groep Peugeot-Citroën.

Hier worden allerlei documenten bewaard, zoals de originele tekeningen, schetsen, negatieven van foto's, foto's dia's, Video casettes, CD Rom's DVD's en nog veel meer.

Nous avons rapidement fait la connaissance de l'organisateur et du président du Fan Club RCZ France et d'une vingtaine d'autres membres également présents. Nous avons pu les rejoindre pour dîner au restaurant La Rotonde dans un parc voisin.

Le samedi 12 septembre au matin, nous étions attendus au parking du Musée de l'Aventure Peugeot où nous avons reçu notre goodie bag en passant devant la tente d'inscription.

Ensuite, tout le monde a reçu les instructions correctes pour garer les RCZ les unes à côté des autres sur une distance de sécurité Corona et sans dommage corporel. Après une petite balade pour admirer toutes les belles et aussi quelques RCZ spéciales, tout le monde était libre de visiter le musée Peugeot.

Dans l'après-midi, tout le monde pouvait manger un morceau dans ou à proximité du musée.

Dans l'après-midi, nous avons été divisés en deux groupes pour visiter les archives Peugeot à Hérimoncourt, à une dizaine de km de Sochaux. Là, nous avons été divisés en 4 groupes pour assurer la sécurité 'Corona'. Ce site est l'un des plus anciens sites du groupe PSA et s'appelle **Le Centre d'archives de Terre Blanche**.

Ce site vaut vraiment le détour, mais ne peut être visité qu'avec un groupe ayant un lien avec le groupe Peugeot-Citroën. Ici, toutes sortes de documents sont conservés, tels que des dessins originaux, des croquis, des négatifs de photos,

Na het bezoek aan de 'papieren' archieven kregen we de geheime reserve te zien van Peugeot.

Dit is een hal met meer dan 500 Peugeot's gaande van zeer oud tot de iets recentere modellen die gestockeerd zijn op metalen rekken tot 5 verdiepen hoog. Ook staan hier de prototype's en de concept Cars die nooit in productie genomen zijn.

Nadien werden we omstreeks 19h terug verwacht in het museum in Sochaux voor een avondmaal in de 'Salle Rodolphe Peugeot', dit is een plateau dat als het ware zweeft boven een deel van het museum en van waar je van bovenuit een zicht hebt op het museum. Speciaal voor het RCZ evenement hadden ze een RCZ op dit plateau geplaatst.

Na het hoofdgerecht werden we verrast door een vuurwerk op de binnenkoer van het museum gevolgd door het dessert.

Het was een wondermooie avond en een onvergetelijk evenement.

Op zondag werden we terug omstreeks 9 uur verwacht op de parking van het museum om vandaar in groep te vertrekken richting Mulhouse. 80 RCZ's in kolonne op de autoweg. In Mulhouse bezochten we dan het museum van de gebroeders Schlumpf le **Cité de l'Automobile**.

We konden parkeren op de autodrome van het complex, allemaal netjes geparkeerd in een cirkel.

des diapositives de photos, des cassettes vidéo, des CD-ROM, des DVD et bien plus encore.

Après avoir visité les archives «papier», nous avons pu voir la réserve secrète de Peugeot.

Il s'agit d'un hall avec plus de 500 Peugeot allant des modèles très anciens aux modèles plus récents, qui sont stockés sur des racks métalliques jusqu'à 5 étages. Voici également les prototypes et les concept cars qui n'ont jamais été mis en production.

Ensuite, nous étions attendus au musée de Sochaux vers 19h pour un repas du soir dans la «Salle Rodolphe Peugeot», c'est un plateau qui, pour ainsi dire, flotte au-dessus d'une partie du musée et d'où l'on a vue sur le musée d'en haut. . Surtout pour l'événement RCZ, ils avaient placé une RCZ sur ce plateau.

Après le plat principal, nous avons été surpris par un feu d'artifice dans la cour du musée, suivi d'un dessert.

Ce fut une soirée merveilleuse et un événement inoubliable.

Dimanche, nous étions attendus vers 9 heures du matin au parking du musée pour partir de là en groupe vers Mulhouse. 80 RCZ en convoi sur l'autoroute.

A Mulhouse nous avons ensuite visité le musée des frères Schlumpf la **Cité de l'Automobile**.

Nous avons pu nous garer dans l'autodrome du complexe, le tout parfaitement garé en cercle.

Er werden vele foto's genomen en er was ook een opname via een drone.

Na het middagmaal in het Cafétaria La Piste, waar we konden genieten van een authentieke choucroute Alsacienne, kon iedereen vrij het museum bezoeken.

Dit museum is een ware aanrader voor elke autoliefhebber en meer in het bijzonder voor de oldtimer liefhebbers. Hier staat een unieke collectie van voertuigen van het prille begin van de autogeschiedenis tot de wagens van de jaren 70. Ook kan je hier zeker meer dan 100 Bugatti's bewonderen waaronder een hele collectie oude racewagens van Bugatti.

Uiteraard staan er ook enkele zeer mooie Peugeot's en loopt er een video van de Peugeot autofabriek in Mulhouse.

Het was voor iedereen van de groep en zeker voor ons een unieke belevenis en een niet te vergeten weekend dat we op maandag nog afgesloten hebben met een bezoek aan Straatsburg.

De nombreuses photos ont été prises et il y a eu aussi un enregistrement via un drone.

Après le déjeuner à la Cafétaria La Piste, où nous avons pu déguster une authentique choucroute Alsacienne, chacun était libre de visiter le musée.

Ce musée est vivement recommandé à tout amateur de voitures et plus particulièrement aux passionnés de oldtimer. Vous trouverez ici une collection unique de véhicules du tout début de l'histoire de l'automobile aux voitures des années 1970. Vous pourrez également admirer plus de 100 Bugattis dont toute une collection d'anciennes voitures de course Bugatti.

Bien sûr, il y a aussi de très belles Peugeot et il y a une vidéo de l'usine automobile Peugeot à Mulhouse.

Ce fut une expérience unique pour chacun dans le groupe et certainement pour nous, et un week-end inoubliable que nous avons conclu lundi par une visite à Strasbourg.

624-DS
90
B
1-XCE

1-XCE-327

bimoto

RONALD JOOSSEN

MAAK ZELF JE PEUGEOT KIJKBOEK

Het meeste plezier beleefde Ronald aan het fotograferen van de werkzaamheden aan zijn Peugeot en vooral met het verwerken van die foto's in een persoonlijk Peugeot fotoalbum.

Mijn eerste Peugeot kocht ik in 1976, een donkergroene 404 benzine. Dat was geen bewuste keuze, het was puur toeval. Een vriend van mijn vader kocht de nieuwe 504, en daarom kon ik zijn goed onderhouden en 4 jaar oude 404 voor een zacht prijsje overnemen. Zelf heb ik daar ook ruim 4 jaar probleemloos mee rondgereden, met veel uitstapjes naar Frankrijk. Het werd vrij snel een mooie liefde.

Toen ik de 404 inruilde voor een 504 coupé was ik helemaal verloren en kon ik nog niet vermoeden dat dit het begin was van een levenslange Peugeot-obsessie.

Ik heb nooit anders dan met een Peugeot gereden en ook het verzamelen van vele Peugeot miniaturen werd een hobby.

Enkele jaren geleden begon het echte werk met de aankoop van een restauratieproject, een 504 coupé van 1978. Bijna 5 jaar heb ik er samen

RONALD JOOSSEN

CRÉEZ VOUS-MÊME VOTRE PEUGEOT ALBUM-PHOTO

C'est Ronald qui s'est le plus amusé à photographier le travail sur sa Peugeot et surtout à créer un album photo.

J'ai acheté ma première Peugeot en 1976, une 404 essence vert foncé. Ce n'était pas un choix conscient, c'était une pure coïncidence. Un ami de mon père avait acheté la nouvelle 504, donc j'ai pu obtenir sa 404 bien entretenue et âgée de 4 ans à un prix avantageux. J'ai moi-même roulé avec elle pendant plus de 4 ans sans aucun problème, avec de nombreux voyages en France. Assez rapidement, c'est devenu un bel amour.

Lorsque j'ai échangé la 404 pour un coupé 504, j'étais complètement perdu et je n'aurais pas pu imaginer que c'était le début d'une obsession Peugeot. Je n'ai jamais conduit autre chose qu'une Peugeot et collectionner de nombreuses figurines Peugeot est également devenu un hobby. Il y a quelques années, le vrai travail a commencé avec l'achat d'un projet de restauration, un coupé 504 de 1978. J'y ai travaillé pendant près de 5 ans avec mon beau-frère. Il est dans le métier et m'a appris à 'faire des photos'. Il a fallu s'attaquer aux nombreux points sensi-

met mijn schoonbroer aan gewerkt. Hij zit in het vak en heeft me leren 'plaatjes maken'.

Er moesten heel wat 'rotte' probleemplekken aangepakt worden.

Dat carrosseriewerk ging me goed af in tegenstelling tot het sleutelwerk, waar ik bijna een 'vijzenfobie' aan heb over gehouden.

Maar het meeste plezier heb ik beleefd aan het fotograferen van de werkzaamheden. En vooral met het verwerken van die foto's in een zo aantrekkelijk mogelijk fotoalbum. Fotograferen en lay-out van tijdschriften was ook vele jaren mijn hoofdberoep. Intussen heb ik 2 foto albums gemaakt, gewoon met het eenvoudige lay-out programma van Albelli. Maar dat kan natuurlijk ook met andere fotoboek bedrijven.

Het eerste album van 120 pagina's gaat over het restauratieproject zelf. Dat is een ernstige materie. Het tweede album is anders van opzet, en gaat onder andere over de uitstapjes van de eerste twee jaren. Er zitten ook een paar 'charme' fotoshoots in, zoals ze in de jaren '70 werden gemaakt. Alle teksten zijn in het Frans en de koppen, soms met dubbele bodem, komen zo uit Franse tijdschriften van die jaren.

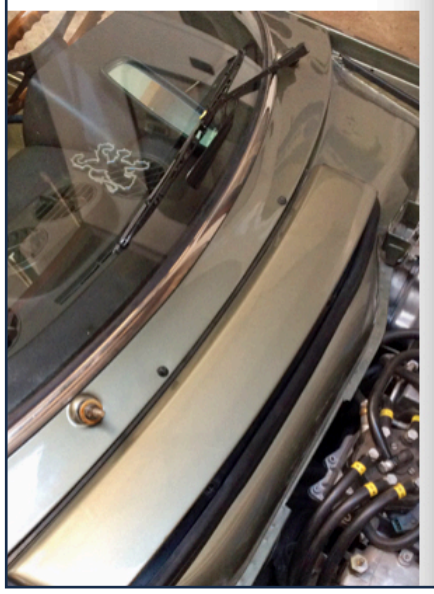
Het is een kijkboek met een knipoog geworden waarin de coupé zich als een echte diva presenteert. Met een beetje fantasie is het niet zo moeilijk om zelf luxe kijkboeken te maken van je geliefde model, in dit geval dus een wulpse Peugeot.

bles 'pourris'. Cette carrosserie s'est bien passée pour moi, contrairement au travail de mécanique, qui m'a laissé presque une 'phobie des vis'.

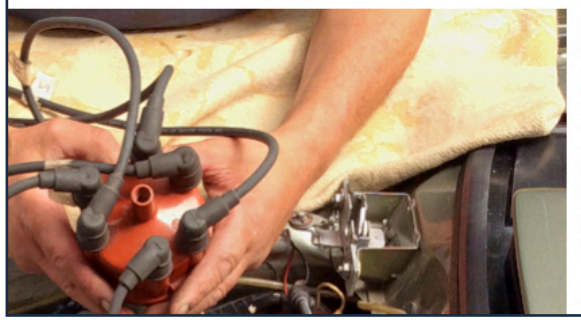
Mais, là où j'ai eu le plus de plaisir, c'est à photographier le travail. Et surtout avec le traitement de ces photos dans un album photo aussi attractif que possible. La photographie et la mise en page de magazines ont également été ma principale profession pendant de nombreuses années. En attendant, j'ai réalisé 2 albums photo, juste avec le programme de mise en page simple d'Albelli. Mais cela est bien sûr également possible avec d'autres sociétés d' albums photo.

Le premier album de 120 pages traite du projet de restauration lui-même. C'est une question sérieuse. Le deuxième album a une structure différente et raconte, entre autres, les excursions des deux premières années. Il y a aussi quelques séances photo 'de charme', telles qu'elles ont été prises dans les années 1970. Tous les textes sont en français et les gros titres, parfois à double sens, viennent tout droit des magazines français de ces années.

C'est devenu un album photo avec un clin d'œil dans lequel le coupé se présente comme une véritable diva. Avec un peu d'imagination, il n'est pas si difficile de faire des livres photos de luxe de votre modèle bien-aimé, dans ce cas une Peugeot voluptueuse.



31 oktober 2016



DONNEES TECHNIQUES
des VOITURES PARTICULIERES de 1969-79

404-JX-75

PEUGEOT

60 JAAR 404

60 jaar Peugeot 404, een ideaal moment om eens terug te blikken op de historiek en verschillende modellen.

Gepresenteerd aan dealers in mei 1960, onderscheidt de Peugeot 404 zich door zijn zeer strakke stijl en de look van het Italiaanse Pininfarina. De hoekige lijnen breken opzettelijk met de rondingen van de 403: uitstekende vleugels, aflopende motorkap, royale radiatorgrille, gebogen voorruit, grote achterlichten, verlaagde rijhoogte, alles draagt bij aan het modernisme. Het interieur in een nieuwe stijl en innovatieve kleuren dragen bij tot de verleiding.

Vanuit mechanisch oogpunt onderscheidt de Peugeot 404 zich door zijn voorwielophanging met schroefveren en concentrische schokdempers en zijn 4-cilindermotor van 1618 cm^3 tot 45°. Hij wordt aangeboden in een carburateurversie van 45 pk, waaraan geleidelijk benzine-injectie wordt toegevoegd) en diesel. Optioneel wordt de 1962 aangeboden met een Jaegerkoppeling of een ZF-automaat. Het vermogen blijft stijgen: 80 pk voor de carburateurversie en 96 pk voor de injectie. Met zijn motor van 1,9 liter en 68 pk motor, wordt de 404 aangedreven diesel krachtiger dan die van de 403. Het model krijgt in 1969 schijfremmen vooraan.

PEUGEOT

60 ANS 404

60 ans de la Peugeot 404, un moment idéal pour revenir sur l'histoire et les différents modèles.

Présentée aux concessionnaires en mai 1960, la Peugeot 404 se distingue par son style très tendu, œuvre du carrossier italien Pininfarina. Ses lignes angulaires rompent délibérément avec les rondeurs de la 403: ailes saillantes, capot plongeant, calandre généreuse, pare-brise galbé, feux arrière de grande dimension, hauteur de caisse abaissée, tout concourt à son modernisme. Son intérieur d'un style nouveau et des teintes innovantes contribuent à sa séduction.

D'un point de vue mécanique, la Peugeot 404 se distingue par sa suspension avant à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs concentriques et son moteur 4 cylindres de 1 618 cm^3 incliné à 45º. Il est proposé en version à carburateur de 72 ch à laquelle viennent progressivement s'ajouter l'injection d'essence (en première française en 1962) et les Diesel. En option, la 404 est proposée avec un coupleur Jaeger (suppression de la pédale d'embrayage) ou une boîte automatique ZF (à partir d'octobre 1966). La puissance continuera de monter: 80 ch pour la version à carburateurs et 96 ch pour l'injection. Avec son moteur de 1,9 litre de 68 ch, la 404 sera dotée d'une motorisation Diesel plus puis-

De familie 404 groeit met de komst van de Super Luxe sedan in 1961, maar de cabriolet- en coupéversies zijn het meest gewild.

Op het 'Salon de l'Automobile de Paris' in 1961, wordt een prachtige cabriolet onthuld. Net als de sedan is de cabriolet-versie ontworpen door Pininfarina, maar de carrosserie wordt volledig in Turijn vervaardigd en de eindmontage in Sochaux. Hij draagt ook de Pininfarina-handtekening op de achtervleugel.

Nadat de cabriolet in april 1962 in productie was, verscheen de coupé een paar maanden later. Deze twee modellen worden volgens specialisten vaak beschouwd als de mooiste cabrio's van hun generatie. Ze werden geproduceerd tot september 1968 (10.387 cabrio's en 6.837 coupés).

De grotere versies (familiales, commerciales, superluxe stationwagens en bestelwagens) komen er in september 1962. De 404 familiale met 7/8 plaatsen werd uitgerust met een reeks benzinemotoren met een carburateur van 68 tot 80 pk, diesel van 55 tot 68 pk en een versnellingsbak met 4 versnellingen.

sante que celle de la 403. Le modèle disposera de freins à disque à l'avant en 1969.

La famille 404 s'agrandit avec l'arrivée en 1961 de la berline Super Luxe mais ce sont les versions cabriolet et coupé qui feront le plus sensation.

Au Salon de l'Automobile de Paris 1961 (le dernier se déroulant au Grand Palais), un splendide cabriolet est dévoilé. Comme la berline, la version cabriolet est dessinée par Pininfarina, mais sa carrosserie est fabriquée entièrement à Turin et l'assemblage final réalisé à Sochaux. Elle porte d'ailleurs la signature de Pininfarina sur l'aile arrière.

Après l'entrée en production en avril 1962 du cabriolet, le coupé fait son apparition quelques mois plus tard. Ces deux modèles sont, selon les spécialistes, souvent considérés comme les plus beaux cabriolets et coupés de leur génération. Ils seront produits jusqu'en septembre 1968 (10.387 cabriolets et 6.837 coupés).

Des versions longues (familiales, commerciales, breaks super luxe et camionnettes) arrivent en septembre 1962. La 404 Familiale 7/8 places sera équipée d'une gamme de moteurs essence à carburateur allant de 68 à 80 ch, diesel de 55 à 68 ch et d'une boîte de vitesses 4 rapports.

COMPETITIE, RALLY UITHOUDINGSVERMOGEN

Peugeot bouwde zijn reputatie op van robuustheid in Afrika voornamelijk dankzij zijn veelvuldige deelname aan rally's en vooral de herhaalde overwinningen in 1963, 1966, 1967 en 1968.

De 404 van de importeur Tanganyika Motors Ltd, bestuurd door de bemanning R. Shankland en C. Rothwell, eindigde eerste in het algemeen klassement van de East African Safari 1967. De East African Safary in Kenia is en zal altijd een van de moeilijkste internationale evenementen ter wereld zijn.

Hetzelfde geldt voor het Zuid-Amerika met twee overwinningen tijdens de Argentijnse Grand Prix in 1963 en 1965.

COMPÉTITION, RALLYE ET ENDURANCE

Peugeot a construit sa réputation de robustesse en Afrique principalement grâce à ses participations multiples en rallye et surtout ses victoires répétées en 1963, 1966, 1967 et 1968.

La 404 engagée par l'importateur Tanganyika Motors Ltd, pilotée par l'équipage R. Shankland et C. Rothwell, termina 1ère au classsement général de l'East African Safari 1967. L’East African Safary au Kenya a toujours été et est toujours l’une des plus dures épreuves internationales au monde.

Il en va de même pour le continent sud–américain avec deux victoires au Grand Prix d'Argentine en 1963 et 1965.

404 DIESEL RECORDS

Twee jaar later werd de 404 Diesel gelanceerd. Deze versie is speciaal ontworpen voor zijn uithoudingsvermogen en prestaties. Op de Montlhéry-ring brak het 40 internationale records van 4 tot 14 juni 1965.

Technische karakteristieken van dit unieke model, tentoongesteld in het museum van l'Aventure Peugeot: achterwielaandrijving, dieselmotor 4 cilinders, 1.948 cm^3, 68 pk en 4 versnellingen.

404 DIESEL DES RECORDS

Deux ans après la commercialisation des 404 Diesel, cette version a été spécialement conçue pour mettre en valeur l'endurance et les performances du moteur Diesel de Peugeot. Sur l'anneau de Montlhéry elle a battu 40 records internationaux du 4 au 14 juin 1965. Citons parmi les performances réalisées les 72 heures à 161,49 km/h de moyenne. Caractéristiques techniques de ce modèle unique, exposé au musée de l'Aventure Peugeot: roues arrières motrices, moteur 4 cylindres Diesel, 1.948 cm^3, 68 ch, boîte de vitesses à 4 rapports.

PRODUCTIECIJFERS

Geproduceerd in Sochaux, maar ook in Afrika (Nigeria, Tunesië, Zuid-Afrika) en Zuid-Amerika (Argentinië en Chili), zal de 404 een lange internationale carrière hebben en voor het eerst een totaal productiecijfer van bijna 3 miljoen exemplaren bereiken.

Alle modellen van de 404 werden geproduceerd van 1960 tot 1978 (1988 voor de pick-up-versie) in 2.885.374 exemplaren, waaronder 160.246 stationwagons, 10.387 cabrio's en 6.837 coupés.

CHIFFRES DE PRODUCTION

Produite à Sochaux, mais aussi en Afrique (Nigéria, Tunisie, Afrique du Sud) et en Amérique du Sud (Argentine et Chili), la 404 aura une longue carrière internationale et atteindra pour la première fois un chiffre total de production de près de 3 millions d'exemplaires.

Tous modèles confondus la 404 fut produite de 1960 à 1978 (1988 pour la version pick-up) en 2.885.374 exemplaires, dont 160.246 breaks familials, 10.387 cabriolets et 6.837 coupés.

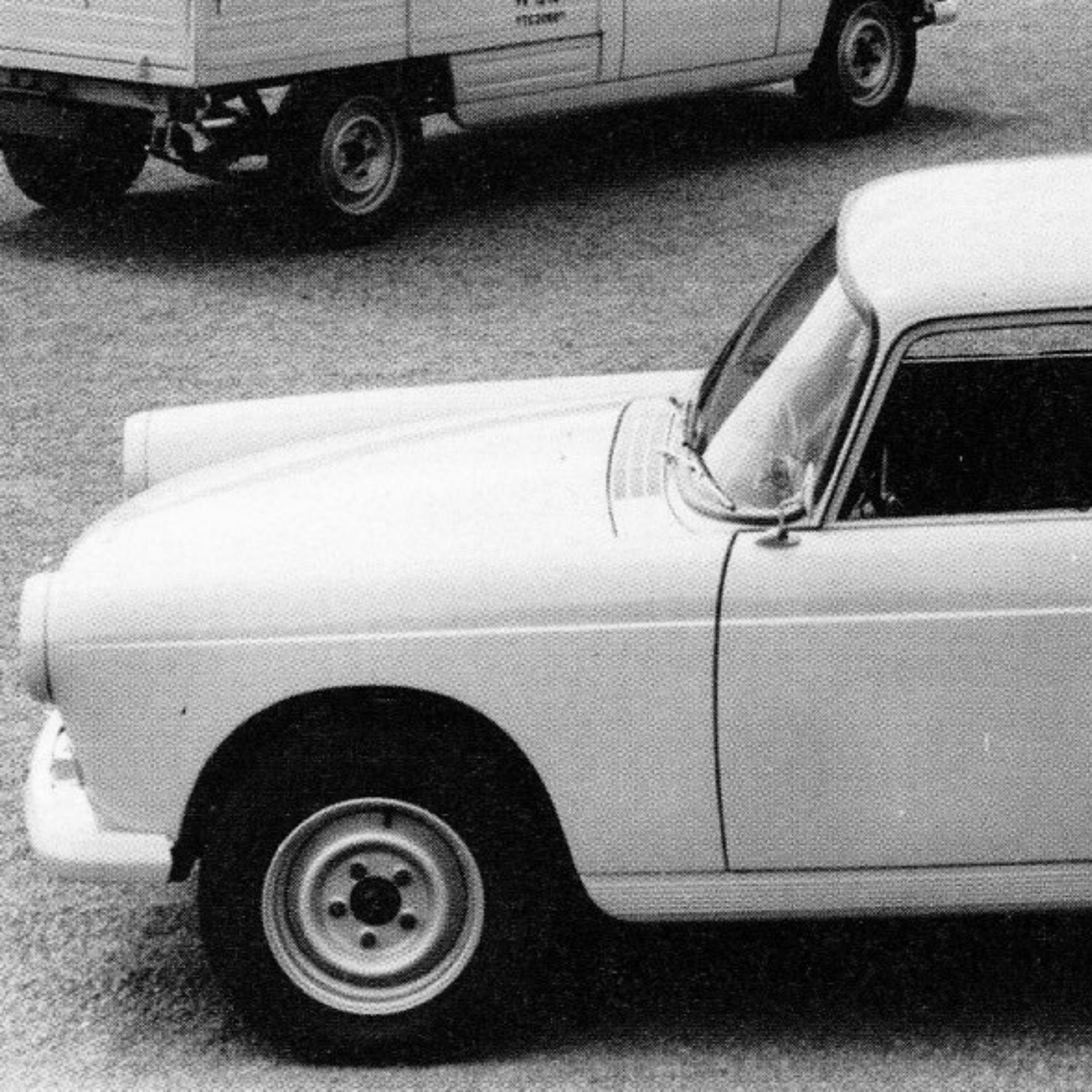
16

632

Diesel
404

404-JX-75

536-FW-25
MICHELIN



THIERRY JOIE

ZWARTE ZON

Ik zou graag ooit een 202 willen hebben.

Een vooroorlogse 202. In originele staat.

Het kan me niet schelen dat ze niet glanst of niet loopt. Maar origineel en vooroorlogs.

Waar komt die rage vandaan?

Ik heb lang geleden een 202 gezien in een dorp in Wenen.

Het is de wagen die literatuur en film hebben gekozen om de oorlog in Frankrijk te illustreren.

Een Gestapo-auto. Verzetswagen.

Auto van agressie, hinderlaag, ontsnapping, achtervolging.

Figuur van de beweging.

Maar het is een kleine 202 die de geschiedenis heeft gekozen om de gruwel en het lijden van die tijd te belichamen.

Een 202 brandde af op een heldere juni in 1944.

Een 202 voor altijd geparkeerd op een plein in het dorp Oradour-sur-Glane.

Een 202 die slechts brandt als een opeenvolging van verstikkende zomers.

Ik wou dat ik een 202 had. Om niet te vergeten.

THIERRY JOIE

SOLEIL NOIR

J'aimerais avoir, un jour, une 202.

Une 202 d'avant-guerre. En état d'origine.

Peu m'importe qu'elle ne brille pas ou ne roule pas. Mais d'origine et d'avant-guerre.

D'où me vient cette lubie?

D'une 202 que je vis, il y a longtemps, dans un village de la Haute-Vienne.

C'est la traction que la littérature et le cinéma ont choisie pour illustrer la guerre en France.

Voiture de la Gestapo, Voiture de la Résistance.

Voiture de l'agression, de l'embuscade, de la fuite, de la poursuite.

Figure du mouvement.

Mais c'est une petite 202 que l'Histoire a choisie pour incarner l'horreur et la souffrance de cette époque.

Une 202 incendiée un radieux jour de juin 1944.

Une 202 à jamais garée sur une place du village d'Oradour-sur-Glane.

Une 202 que ne brûle plus que la succession d'étés étouffants.

J'aimerais avoir une 202. Pour ne pas oublier.

1593-RM

BESTUURSORGAAN

CONSEIL D'ADMINISTRATION

VOORZITTER
PRÉSIDENT

DE REU Frank
0472 876 054
frank@bcop-cbap.be

ONDERVOORZITTER
VICE-PRÉSIDENT

PIEFORT Alain
0474 898 000
alain@bcop-cbap.be

BESTUURDER
ADMINISTRATEUR

POSTELMANS Donny
0495 443 371
donny@bcop-cbap.be

SECRETARIS
SECRÉTAIRE

JANSSENS Johan
0475 454 550
johan@bcop-cbap.be

SCHATBEWAARDER
TRÉSORIER

PIERANTONI Gino
0495 162 270
gino@bcop-cbap.be

WEB- & POSTMASTER
ADMIN. RAADGEVER - LEDENBEHEER
CONSEILLER ADMIN - GESTION MEMBRES

VANWINCKEL Paul
0475 543 453
paul@bcop-cbap.be

RAADGEVER ONDERDELEN
ADVISEUR PIÈCES

HEMELINGS Jean-Marie
0471 817 201
jean-marie@bcop-cbap.be

MATERIAALMEESTER BOETIEK
MATÉRIAUX & BOUTIQUE

WUYTS Roland
0475 650 428
roland@bcop-cbap.be

REDACTIE
RÉDACTION

DE REU Valérie
0472 337 493
valerie@bcop-cbap.be

BESTUURDER
ADMINISTRATEUR

BOSSCHAERTS Guy
0492 731 921
guy@bcop-cbap.be

BESTUURDER
ADMINISTRATEUR

DE DONCKER Axel
0473 873 889
axel@bcop-cbap.be

BESTUURDER
ADMINISTRATEUR

VUYLSTEKE Wim
0472 359 453
wim@bcop-cbap.be

IN MEMORIAM
ERE-VOORZITTER
PRÉSIDENT D'HONNEUR

DE REU Marcel

PEUGEOT CITROËN

AUTOMOTIVE Group

ROESELARE - WAREGEM

KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

CLUBREKENING
COMPTE DU CLUB
IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

RONDRITTEN
RANDONNÉES
IBAN BE30 7512 0391 0511
BIC AXABBE

PEUGEOT CLUB BELGIUM

vzw | **BCOP-CBAP** | asbl

www.peugeotclubbelgium.be
info@peugeotclubbelgium.be