

PEUGEOT

CLUB BELGIUM

MAGAZINE 09/10 2023



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,

Ik hoop dat jullie hebben genoten van een welverdiende vakantie. Voor diegene dat de vakantie nog moet beginnen: veel plezier en tijd om de batterijen op te laden!

We hebben al veel activiteiten achter de rug, maar we hebben er voor jullie nog een aantal op het programma staan.

De rondrit van 16 september kan wegens organisatorische redenen niet doorgaan maar wordt vervangen door de "Televie" te Anthines, georganiseerd door clublid David Colinet.

Van de volgende activiteiten hebben we met volle teugen genoten:

- 21 juli was er de Summer Sweetness te Tielt-Winge, bedankt aan Eddy en Tamara Marcelis om dit allemaal te regelen.
- 30 juli was er de rondrit van Lionel en Marleen, bedankt voor het organiseren van deze uitstekende dag!
- 12 en 13 augustus waren we op de jaarlijkse Fly/Drive In te Schaffen en het werd een topeditie! Bedankt aan alle bezoekers en helpers.
- 20 augustus was er nog de rondrit van Jos en Hannah. Ook aan jullie een welgemeende merci voor de mooie organisatie.

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

J'espère que vous avez profité de vacances bien méritées. Pour ceux d'entre vous dont les vacances n'ont pas encore commencé: amusez-vous bien et prenez le temps de recharger vos batteries!

Nous avons déjà beaucoup d'activités derrière nous, mais nous en avons encore un certain nombre de prévues pour vous.

La randonnée du 16 septembre ne pourra pas avoir lieu pour des raisons d'organisation mais sera remplacée par la "Télévie" à Anthines, organisée par David Colinet, membre du club.

Nous avons beaucoup apprécié les activités suivantes:

- 21 juillet: Summer Sweetness à Tielt-Winge, merci à Eddy et Tamara Marcelis pour l'organisation.
- Le 30 juillet, la randonnée de Lionel et Marleen, merci pour l'organisation de cette excellente journée!
- Les 12 et 13 août, nous avons participé au Fly/Drive In annuel à Schaffen, qui s'est avéré être une excellente édition! Merci à tous les visiteurs et à tous ceux qui nous ont aidés.
- Le 20 août, Jos et Hannah ont organisé une autre randonnée. Un grand merci à vous aussi pour l'excellente organisation.

Volgende activiteiten staan nog op het programma:

- 10 september: rondrit voor het goede doel te Anthines (regio Luik)
- 16-17 september: aanwezig met een clubstand op "Auto Moto Retro Wieze"
- 17 september: 40 jaar 205 in Nederland (mail reeds gestuurd)
- 24 september: we nemen als club deel aan de "Distinguished Gentleman's Drive"
- 29/9-1/10: Spa Six hours: clubstand met thema 75 jaar 203
- 15 oktober: sluitingsrit (mail volgt nog)
- 28-29/10: oldtimer & vintagebeurs Ravels

Zoals steeds vind je alle verslagen verderop in het magazine en de inschrijvingsformulieren in de agenda.

Neem zeker ook eens een kijkje op onze website, daar heeft onze webmaster Paul nu een rubriek "BLOG" toegevoegd met een korte samenvatting van elke activiteit.

Tot snel!

Frank De Reu
Voorzitter

Les prochaines activités sont encore au programme:

- 10 septembre: randonnée à Anthines (région de Liège)
- 16-17 septembre: stand du club à "Auto Moto Retro Wieze"
- 17 septembre: 40 ans 205 aux Pays-Bas (email déjà envoyé)
- 24 septembre: nous participerons en tant que club au "Distinguished Gentleman's Drive".
- 29/9-1/10: Spa Six hours: stand du club avec le thème 75 ans 203
- 15 octobre: randonnée du clôture (email à suivre)
- 28-29/10: bourse oldtimer & vintage Ravels

Comme toujours, vous trouverez tous les rapports plus loin dans le magazine et les formulaires d'inscription dans l'agenda.

N'oubliez pas de jeter un coup d'œil à notre site web, où notre webmaster Paul a ajouté une section "BLOG" avec un bref résumé de chaque activité.

A bientôt!

Frank De Reu
Président

2023

18-19 FEBRUARI 2023
FLANDERS EXPO GENT
CLUBSTAND

1

18-19 FÉVRIER 2023
FLANDERS EXPO GAND
STAND DU CLUB

26 FEBRUARI 2023
ALGEMENE VERGADERING

2

26 FÉVRIER 2023
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

18-19 MAART 2023
BEURS GENK
CLUBSTAND

3

18-19 MARCH 2023
BOURSE GENK
STAND DU CLUB

1-2 APRIL 2023
BEURS ATH
CLUBSTAND

4

1-2 AVRIL 2023
BOURSE ATH
STAND DU CLUB

16 APRIL 2023
OPENINGSRIT REGIO ANTWERPEN
DANNY DECKERS

5

16 AVRIL 2023
RANDONNÉE D'OUVERTURE RÉGION D'ANVERS
DANNY DECKERS

23 APRIL 2023
LEZING OVER TAXATIEHEERS

6

23 AVRIL 2023
**INFORMATION SUR L'ESTIMATION
DES VOITURES HEERS**

14 MEI 2023
RONDRIT
EMMY & ROLAND



14 MAI 2023
RANDONNÉE
EMMY & ROLAND

26-27-28 MEI 2023
BEURS CINEY
CLUBSTAND



26-27-28 MAI 2023
BOURSE CINEY
STAND DU CLUB

4 JUNI 2023
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY
BIJ AUTOMOTIVE WAREGEM



4 JUIN 2023
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY
CHEZ AUTOMOTIVE WAREGEM

11 JUNI 2023
RONDRIT CLERMONT



11 JUIN 2023
RANDONÉE CLERMONT

25 JUNI 2023
CARS & PARTS ON THE GRASS PUTTE
JEAN-MARIE



25 JUIN 2023
CARS & PARTS ON THE GRASS PUTTE
JEAN-MARIE

1 JULI 2023
FRANSE OLDTIMERDAG KASTERLEE



1 JUILLET 2023
JOURNÉE FRANÇAISE
DES ANCIENS KASTERLEE

21 JULI 2023
SUMMER SWEETNESS
OLDTIMER MEETING TIELT-WINGE
EDDY & TAMARA

13

21 JUILLET 2023
SUMMER SWEETNESS
OLDTIMER MEETING TIELT-WINGE
EDDY & TAMARA

30 JULI 2023
RONDRIT REGIO KORTRIJK
LIONEL & MARLEEN TYTGAT

14

30 JUILLET 2023
RANDONNÉE RÉGION COURTRAI
LIONEL & MARLEEN TYTGAT

12-13 AUGUSTUS 2023
OLDTIMER FLY-INN SCHAFFEN

15

12-13 AOÛT 2023
OLDTIMER FLY-INN SCHAFFEN

20 AUGUSTUS 2023
RONDRIT REGIO TONGEREN
JOS & HANNAH SCHIPHORST

16

20 AOÛT 2023
RANDONNÉE RÉGION TONGRES
JOS & HANNAH SCHIPHORST

10 SEPTEMBER 2023
TÉLÉVIE
ANTHISNES EN CHOEUR
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

17

10 SEPTEMBRE 2023
TÉLÉVIE
ANTHISNES EN CHOEUR
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

16-17 SEPTEMBER 2023
AUTO MOTO RETRO WIEZE
CLUBSTAND
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

18

16-17 SEPTEMBRE 2023
AUTO MOTO RETRO WIEZE
STAND DU CLUB
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

17 SEPTEMBER 2023
40 JAAR 205 NEDERLAND



17 SEPTEMBRE 2023
40 ANS 205 PAYS-BAS

24 SEPTEMBER 2023
DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



24 SEPTEMBRE 2023
DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

29-30 SEPTEMBER + 1 OKTOBER 2023
SPA 6 HOURS
CLUBSTAND



29-30 SEPTEMBRE + 1 OCTOBRE 2023
SPA 6 HOURS
STAND DU CLUB

15 OKTOBER 2023
SLUITINGSRONDRIT REGIO NAMEN
ALAIN



15 OCTOBRE 2023
RANDONNÉE DE CLÔTURE RÉGION NAMUR
ALAIN

28-29 OKTOBER 2023
BEURS RAVELS
CLUBSTAND



28-29 OCTOBRE 2023
BOURSE RAVELS
STAND DU CLUB

4 NOVEMBER 2023
BABELAVOND
FRANS & FILIP



4 NOVEMBRE 2023
CAUSERIE DU SOIR
FRANS & FILIP

17-18-19 NOVEMBER 2023
INTERCLASSICS BRUSSEL
CLUBSTAND



17-18-19 NOVEMBRE 2023
INTERCLASSICS BRUSSEL
STAND DU CLUB

3 DECEMBER 2023
SINT- ELOOI DINER BALEN



3 DÉCEMBRE 2023
DÎNER SAINT-ELOY BALEN

FRANK

SUMMER SWEETNESS

We nemen als club voor de eerste maal deel aan deze oldtimermeeting, onze clubleden Eddy en Tamara Marcelis zitten mee in de organisatie.

Deze meeting omvat niet enkel oldtimers, maar er zijn ook foodtrucks, drankstands, vintage markt, live optredens, kortom voor ieder wat wils.

Met een stralend zonnetje en een volgeladen auto arriveren we aan de ingang van het evenement en volgen de instructies van de parkingmedewerkers.

We rijden de weide op en zien onze clubtent al staan (Donny en Eddy hadden die de dag ervoor al opgesteld), hoe korter we komen hoe beter het wordt.

We staan in het midden van de wei, er is een zeer grote cirkel afgebakend voor onze clubstand en die is reeds voorzien van oude en nieuwe Peugeot logo's, prachtig werk van de organisatie aldaar, de inbreng van Eddy en Tamara heeft hier mee voor gezorgd vermoed ik!

Het is een komen en gaan van oldtimers en bezoekers, bewonderende blikken en veel vragen over onze clubwerking.

FRANK

SUMMER SWEETNESS

En tant que club, nous participons pour la première fois à cette rencontre d'anciens, nos membres Eddy et Tamara Marcelis font partie de l'organisation.

Ce meeting ne comprend pas seulement des oldtimers, mais il y a aussi des food trucks, des stands de boissons, un marché vintage, des performances live, bref, il y en a pour tous les goûts.

Sous un soleil radieux et avec une voiture bien chargée, nous arrivons à l'entrée de l'événement et suivons les instructions du personnel du parking.

Nous entrons dans la prairie et apercevons déjà la tente de notre club (Donny et Eddy l'avaient déjà montée la veille), plus nous nous approchons, plus c'est beau.

Nous sommes au milieu de la prairie, il y a un très grand cercle délimité pour notre stand de club et il est déjà décoré avec les anciens et les nouveaux logos Peugeot, un grand travail d'organisation, Eddy et Tamara ont contribué à cela je suppose!

Ook het zonnetje komt en gaat, als de regen te voorschijn komt staat onze tent ineens vol volk, maar die verdwijnen weer snel tesamen met de regen.

Voor ons als club was dit een geslaagde meeting en we genoten van de gezellige babbels met onze leden.

Voor we het wisten was het tijd om onze stand op ruimen en na de nodige bedankingen aan de organisatie keerden we huiswaarts onder een stralend zonnetje.

Bedankt Eddy en Tamara om dit voor ons te regelen.

C'est un va-et-vient d'anciens et de visiteurs, de regards admiratifs et de nombreuses questions sur le fonctionnement de notre club.

Même le soleil est venu et reparti, et quand la pluie a fait son apparition, notre tente s'est soudainement remplie de gens, mais ils ont rapidement disparu avec la pluie.

Pour nous, en tant que club, cette réunion a été un succès et nous avons apprécié les discussions agréables avec nos membres.

Il était temps de nettoyer notre stand et, après avoir remercié les organisateurs, nous sommes rentrés chez nous sous un soleil radieux.

Merci à Eddy et Tamara d'avoir organisé cela pour nous.

























WOUTER EN KRISTEL CROQUEY-DEPREZ

RONDRIET VLAAMSE ARDENNEN

Op zondag 30 juli organiseren Lionel en Marleen de Rondrit Vlaamse Ardennen. Een evenement in eigen streek van goeie vrienden uit de Club, daar kunnen we geen nee tegen zeggen.

Afspraak vanaf negen uur aan restaurant 't Verschil in Bissegem, een leuke eetgelegenheid met familielinken met het organiserende koppel. Dat is vijf minuutjes rijden voor ons, dat moet lukken. Er zijn al heel wat Peugeots aanwezig op het plein van Bissegemplaats als we rond kwart na negen onze 505 parkeren en ons naar het restaurant begeven. Bij het binnengaan worden we vriendelijk begroet door de organisatoren en wordt ons de klassieke tas met roadbook en enkele goodies overhandigd. Lionel is een trouwe klant van garage Vandecasteele in Wevelgem, de sponsoring van de tas zal er niet vreemd aan zijn.

Op het terras wacht ons een perfect georganiseerd ontbijt met voor elk een bordje beleg (ham, kaas, boter, confituur, choco) en daarnaast broodjes, een croissant en koffie. Onder-tussen is een hevige regenbui losgebarsten. Gelukkig is de ontbijttent perfect waterdicht en laat de buienradar ons weten dat het tegen tien uur droog zou moeten worden.

WOUTER ET KRISTEL CROQUEY-DEPREZ

RANDONNÉE DES ARDENNES FLAMANDES

Le dimanche 30 juillet, Lionel et Marleen organisent la Randonnée des Ardennes flamandes. Un événement dans notre région organisé par de bons amis du Club, c'est une chose à ne pas manquer.

Rendez-vous à neuf heures au restaurant 't Verschil à Bissegem, un endroit sympathique avec des liens familiaux avec le couple organisateur. Le centre de Bissegem se situe à cinq minutes en voiture de chez nous, ça ne devrait donc pas poser de problème. De nombreuses Peugeot sont déjà présentes sur la place de Bissegemplaats lorsque nous garons notre 505 vers neuf heures et quart et que nous nous dirigeons vers le restaurant. Les organisateurs nous accueillent gentiment à l'entrée de l'établissement et nous recevons le sac classique avec roadbook et quelques goodies. Lionel est un client fidèle du garage Vandecasteele à Wevelgem, le sponsor du sac n'y sera pas étrange.

Sur la terrasse, un petit déjeuner parfaitement organisé nous attend avec une assiette de garnitures (jambon, fromage, beurre, confiture, chocolat) pour chacun, ainsi que des sandwiches, un croissant et une tasse de café.

Hoop doet leven. Bescheiden als hij is, beperkt Lionel de briefing tot een korte vermelding aan elke tafel afzonderlijk van de exacte locatie waar bij vertrek de teller op nul gezet moet worden.

Iets na tien, terwijl de laatste druppels vallen, zetten de 33 deelnemende auto's zich in beweging. We spreken af om in trio te rijden met de RCZ's van Claude en Danny. De eerste kilometers van de rit verlopen op bekend terrein: Bissegem, Wevelgem (waar we passeren aan de geliefkoosde garage van Lionel), Lauwe, Aalbeke, Bellegem, ...

Na een uurtje rijden houden we halt aan de Colruyt van Avelgem voor een aperitief. Op het eerste zicht niet de meest romantische locatie, maar wel functioneel: ruime parking én schuilmogelijkheid. We worden een lekker glas schuimwijn of fruitsap aangeboden. Samen met een chipje, dat smaakt altijd. Er vallen enkele druppels, maar daar blijft het bij. Voor het overgrote deel van de aperitiefstop kunnen we op wat zon rekenen.

Zo een stop is altijd een gelegenheid om wat bij te praten met andere clubleden die we al lang of minder lang niet meer gezien of gesproken hebben. 505-fan zijnde, hou ik eerst halt aan de naast elkaar geparkeerde GL en GTI. De motorkap van de GTI gaat open, waarop een exposé van Jean-Marie volgt over de verschillende versies van de Douvrin 2.2 injectiemotor (ZDJ voor de kenners), al dan niet met K- of L-Jetronic van Bosch. Hij belooft er verder zijn tanden in te zetten en neemt de gegevens van het chassisnummer mee naar huis, ons meegevend dat de

Entre-temps, une forte pluie s'est déclenchée. Heureusement que la tente du petit-déjeuner est parfaitement étanche et que la météo nous prévoit un temps sec à partir de dix heures. L'espoir renaît. Modeste comme on le connaît, Lionel limite le briefing à une brève mention, à chaque table individuellement, de l'endroit exact où le compteur doit être mis à zéro au départ de la randonnée.

Un peu après dix heures, alors que les dernières gouttes tombent, les 33 voitures participantes prennent le départ. Nous nous mettons d'accord pour rouler en trio avec les RCZ de Claude et de Danny. Les premiers kilomètres se déroulent en terrain connu: Bissegem, Wevelgem (où nous passons devant le garage préféré de Lionel), Lauwe, Aalbeke, Bellegem,...

Après une heure de route, nous nous arrêtons au Colruyt d'Avelgem pour l'apéritif. Pas l'endroit le plus romantique à première vue, mais un choix très rationnel: un grand parking pour les voitures et un endroit couvert en cas de pluie. Un bon verre de vin mousseux ou de jus d'orange nous attend. Accompagné de quelques chips, ça fait toujours plaisir. Quelques gouttes tombent, mais pas plus. Pour la majeure partie de l'apéritif, le soleil se déclare présent.

Un tel arrêt est toujours l'occasion de retrouver des membres du club que nous n'avons pas vus ou avec qui nous n'avons pas parlé depuis plus ou moins longtemps. Fan de 505, je m'arrête d'abord sur les GL et GTI garées côte à côte.

Serie 2 van de 505 start bij nummer 1.850.000. Laat dit voortaan parate kennis zijn voor elke 505-liefhebber. P.S.: ik heb zelf nog eens nagezien, Jean-Marie, en vind in de microfiches dat het model '86 start bij 1.845.001. Check je nog eens?

Daarnaast wat filosofische gesprekken over de geneugten en gebreken van de auto's, over de persoonlijke voorkeur voor dit of dat model of dit of dat type, en ook de vraag of een extra old-timer de mens al dan niet gelukkiger maakt. Meer plezier en meer variatie, maar ook meer zorgen, kosten en nood aan plaats.

Iets voor twaalf zet de kolonne haar tocht verder. Dankzij een perfect roadbook, het gezapige tempo en de vakkennis van de copiloot hadden we ons tijdens het eerste deel van de rit perfect van onze taak gekweten. Op algemeen verzoek van de RCZ-rijders waarmee we in trio rijden, veranderen we dus niet van strategie: de 505 blijft vooraan rijden en dit nog steeds op een gezapig tempo, kwestie van de RCZ's met (veel) kleinere cilinderinhoud de kans te geven om te volgen 😊.

De nood aan een sanitaire stop en het aangename kader van de Kluisberg doen ons echter al snel weer halt houden voor de middagpicknick. We houden het bij lekkere sandwiches en vertrekken al snel opnieuw, vast besloten om in de loop van de namiddag te stoppen aan een drankgelegenheid voor het lessen van de dorst.

We passeren de toren van de Kluisberg en rijden door Waalse gemeentes met welluidende

Le capot de la GTI s'ouvre et Jean-Marie nous fait un exposé sur les différentes versions du Douvrin 2.2 à injection (le ZDJ pour les initiés) équipées du Bosch K- ou L-Jetronic. Il promet d'investiguer les choses et reprend les données du numéro de châssis, nous informant que la série 2 de la 505 commence au numéro 1.850.000. Chiffre à retenir désormais par tous les passionnés de la 505. P.S.: j'ai vérifié, Jean-Marie, et dans les microfiches je trouve que le modèle '86 commence à 1.845.001. Tu peux regarder encore une fois?

Puis quelques conversations philosophiques sur les qualités et les défauts des voitures, sur les préférences personnelles pour tel ou tel modèle ou tel ou tel type, et aussi sur la question si une voiture de collection en plus nous rend vraiment plus heureux. Plus de plaisir et plus de variation, mais aussi plus de soucis, plus de coûts et un besoin accru d'espace.

La colonne continue son voyage un peu avant midi. Grâce à un roadbook vraiment parfait, au rythme apaisé et à l'expertise du copilote, nous avons parfaitement rempli notre mission durant la première partie du trajet. Ainsi, à la demande générale des pilotes des RCZ avec qui nous nous déplaçons en trio, nous restons sur la même stratégie: la 505 continue à rouler en tête, mais toujours à un rythme tranquille, question de laisser aux RCZ de cylindrée bien plus modeste la possibilité de suivre 😊.

Cependant, la nécessité d'une pause sanitaire et le cadre agréable du Mont de l'Enclus nous incitent assez vite à un nouvel arrêt dédié au

namen als Amougies en Ellezelles. Onze oldtimers doorkruisen prachtige landschappen met schitterende vergezichten. Hier en daar ligt nog wat stro op de velden en we zien een vlasma-chine aan het werk. Daarnaast ook heel wat mooie huizen in verschillende stijlen: prachtig gerestaureerd zoals het vroeger was of adembenemend modern. Aan het kasteel van Anvaing houden we iets langer halt voor het maken van een foto.

Rond een uur of drie – de drankgelegenheid nog steeds in gedachten – parkeren we onze auto's aan een pop-up etablissement aan het rondpunt in het Muziekbos. We genieten van een fris biertje en van een ijsje en zien onder meer de D4 van Nico en de 605 van Jos passeren (inderdaad Jos, de witte kleur staat hem zo mooi).

De rit voert ons verder over de kasseien van de Paterberg - waar fotograaf Lionel ons aan de top opwacht - en vervolgens over die van de Oude Kwaremont. We komen kort daarna terug op bekend terrein: Avelgem, Kooigem, Bellegem, ...

De rit telt in totaal zo een 135 km, maar omdat er heel wat vlotte wegen in zitten en er geen specifieke activiteit of bezoek voorzien is, hebben we toch ruim de tijd om even halt te houden waar we dit wensen. Ideaal dus om bij de passage door Bellegem te stoppen aan brouwerij Omer Vander Ghinste en er te genieten van een lokaal brouwsel in een aangenaam en historisch kader.

pique-nique cette fois-ci. Nous nous limitons à un repas sur base de sandwiches et repartons dans les plus brefs délais, bien décidés à prendre un verre quelque part sur le trajet quand l'occasion se présentera.

Nous passons à côté de la tour du Mont de l'Enclus et traversons des communes wallonnes aux noms évocateurs comme Amougies et Ellezelles. Nos anciennes traversent de beaux paysages avec des vues magnifiques. Ici et là, de la paille reste encore dans les champs et nous remarquons une machine à lin au travail. Beaucoup de belles maisons également aux styles différents et variés: magnifiquement restaurées comme autrefois ou d'une modernité époustouflante. Au château d'Anvaing, nous nous arrêtons un peu plus longtemps pour prendre une photo.

Vers trois heures de l'après-midi, nous garons nos voitures à un bar au rond-point du Muziekbos (« le bois de la Musique » en bon français). Nous profitons d'une bière bien fraîche et d'une glace et voyons passer – entre autres - le D4 de Nico et la 605 de Jos (et oui Jos, la couleur blanche lui va si bien).

La balade se poursuit sur les pavés du Paterberg - où le photographe Lionel nous attend au sommet - puis sur ceux de l'Oude Kwaremont. Peu après, nous revenons en terrain connu: Avelgem, Kooigem, Bellegem,...

Le trajet compte environ 135 km, mais comme il y a pas mal de routes qui acceptent un peu de vitesse et qu'il n'y a pas d'activité ou de visite

Ondertussen was het opnieuw beginnen regenen en verliepen de laatste kilometers door Aalbeke, Wevelgem en richting Bissegem dus met de ruitenwissers op.

Wij hadden niet ingeschreven voor het avondeten, maar springen toch nog even binnen om iedereen goeiedag te wuiven en vooral de organisatoren Lionel en Marleen nog eens van harte te bedanken. Ze hebben een prachtige rit uitgewerkt, perfect georganiseerd. De zon heeft ons niet in de steek gelaten, ook al waren begin en einde van de rit eerder vochtig. Bedankt Lionel en Marleen! Voor herhaling vatbaar.

spécifique prévue, il nous reste le temps pour profiter des endroits qui nous intéressent. Idéal donc pour s'arrêter à la brasserie Omer Vander Ghinste lors du passage à Bellegem et pour y déguster une bière locale dans un cadre historique et agréable.

La pluie se déclare de nouveau présente et les derniers kilomètres à travers Aalbeke, Wevelgem et Bissegem nécessitent la mise en route des essuie-glaces.

Nous n'avions pas prévu de participer au dîner, mais cela ne nous empêche pas de dire au revoir aux amis du club et surtout de remercier encore une fois les organisateurs Lionel et Marleen. Ils nous ont concocté une belle balade, parfaitement organisée. Le soleil n'a pas fait défaut, même si le début et la fin du tour se sont présentés plutôt humides. Merci Lionel et Marleen! A refaire sans faute.



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46







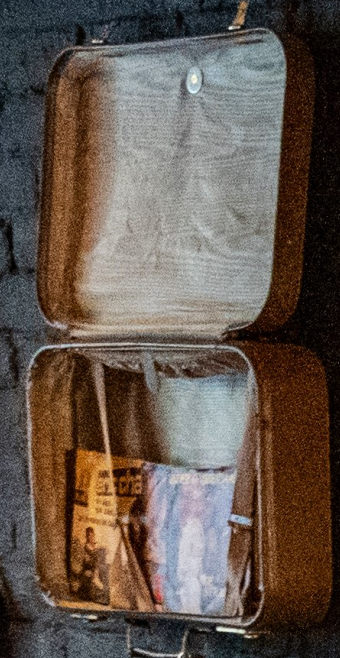
LA
DIFFERENCE
RESTAURANT-GRILL

LA
DIFFERENCE

1 RRA-891

1 OBE-006











LAURENCE, MAXIME, JEAN-FRANCOIS

RANDONNÉE ARDENNES FLAMANDES

Ce matin ciel gris, ciel bâché ...

Nous sommes toujours attentifs à la météo ... car nous sortons nos petites pépites ...

Seules couleurs à l'horizon.. le bleu de notre Peugeot 404 et le rouge du feu du carrefour auquel nous nous arrêtons... Direction Courtrai ...

Les éoliennes tournent mais n'arrivent pas à découper ce ciel bouché. Allez... elles y arrivent... il se met à pleuvoir ... Aah... la Belgique ... Au moins il ne faut pas laver notre voiture, elle est étincelante avec tout ce déluge ... Déjeuner à Bissegem ... sous une drache plus que nationale ... cela doit être en l'honneur de nos 29 Peugeot présentes pour cette randonnée dans les Ardennes flamandes. On n'en demandait pas tant ... ce n'était pas nécessaire ... merci quand même pour ces litres d'applaudissements mouillés ... Comme dans le cyclisme, nous suivons notre poisson pilote, la coupé 403 crème de Frank et Anne (poisson ?! il porte bien son nom !).

Nous ne sommes pas la seule Peugeot à être dans la roue de la 403 dont le roadbook est dans les mains de Anne, une 304 (qui roule capoté !), trois 205 sont aussi derrière nous. Nous la suivons avec confiance...elle nous mène vers le carburant/apéro nécessaire à nos moteurs intérieurs ... Des passants nous pointent du doigt.. « Qu'avons-nous fait ? » En passant à leur hauteur... nous les entendons dire « Regarde tes grands-parents en avaient une comme cela... elle était blanche... » OUF... nous n'avions rien fait ... Nous rappelons seulement des souvenirs... A 13h... pique-nique au soleil (vous avez bien lu !) .. Frank décapote la 403... une 304 et une 306 font de même ... Nous traversons une nature étincelante, des routes à travers champs, des sous-bois magnifiques... le soleil et la pluie traversée rendent les paysages éclatants ...

On peut le dire ... nos Peugeot malgré leur grand âge savent s'adapter, elles restent dans l'air du temps (de la météo), des changements climatiques, elles créent l'émerveillement, elles rappellent des souvenirs chez ceux qui nous croisent.. Nos Peugeot traversent les époques, elles constituent les traces de notre l'Histoire... Vive le club Peugeot!

Une Peugeot 404 avec Jean-François – Maxime et Laurence à son bord ...



AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE – WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

ANN

SCHAFFEN

Vrijdagnamiddag 11 augustus

Het is weer tijd voor het jaarlijks evenement "Oldtimer Drive & Fly In" te Schaffen.

Goed volgeladen rijden we naar de weide en zetten de tent recht. Als alles geïnstalleerd is, is het tijd voor een pauze. Ondertussen rijden de tractoren met pipo-wagens binnen. Net als we onze broodjes willen opeten, begint het te regenen.

Zaterdag 12 augustus

Het heeft de hele nacht geregend en ook zaterdagvoormiddag blijft het niet droog.

Gelukkig komt 's middags de zon erdoor. We krijgen nog veel bezoekers over de vloer. Zo'n 20-tal Peugeot oldtimers staan te pronken op onze privéparking.

Het "Red Devils Belgium"-team geeft een mooie luchtshow. 's Avonds genieten we nog van een heerlijke barbecue en sluiten de dag tevreden af.

Zondag 13 augustus

Zondagmorgen staan we op met een heerlijk zonnetje, het beloofd een mooie dag te worden! En inderdaad... al snel loopt onze parking goed vol, een 30-tal Peugeots staan te blinken in de zon en hebben veel bekijks.

ANN

SCHAFFEN

Vendredi 11 août après-midi

C'est à nouveau l'heure de l'événement annuel "Oldtimer Drive & Fly In" à Schaffen.

Bien chargés, nous nous dirigeons vers le champ et montons la tente. Une fois que tout est installé, il est temps de faire une pause. Pendant ce temps, les tracteurs avec les roulettes arrivent. Au moment où nous voulons manger nos sandwiches, il commence à pleuvoir.

Samedi 12 août

Il a plu toute la nuit et la matinée du samedi n'était pas sèche non plus.

Heureusement, le soleil fait son apparition dans l'après-midi. Nous recevons encore beaucoup de visiteurs. Une vingtaine de Peugeot anciennes sont exposées sur notre parking réservé.

L'équipe des "Red Devils Belgium" donne un beau spectacle aérien. Le soir, nous dégustons un délicieux barbecue et terminons la journée en beauté.

Dimanche 13 août

Dimanche matin, nous nous levons avec un soleil radieux, la journée promet d'être belle! Et en effet... notre parking se remplit rapidement, une trentaine de Peugeot brillent au soleil et attirent beaucoup d'attention.

We krijgen veel complimenten dat het bij ons aangenaam en gezellig vertoeven is (mede door de twee zetels van Nick 😊). Dat horen we graag en daar doen we het voor!

In de namiddag is er een massa volk. De sfeer is super, een top-editie.

Al snel is het tijd om alles weer af te breken, dit gaat heel vlot met dank aan alle helpers!

Goed volgeladen vertrekken we weer huiswaarts en genieten we na van een geslaagd Schaffen weekend!

Nous recevons de nombreux compliments sur le fait que notre endroit est agréable et cosy (en partie grâce aux deux fauteuils de Nick 😊). Nous aimons entendre cela et c'est pour cela que nous le faisons!

L'après-midi, il y a du monde. L'ambiance est super, une édition au top.

Bientôt, il est temps de tout démonter, ce qui se passe très bien grâce à tous les assistants!

A nouveau bien chargés, nous rentrons à la maison et profitons d'un week-end de Schaffen réussi!







geo
erve



PEUGEOT



Peugeot
Reserved



























GERDJE

RONDRIET VOERSTREEK

Om 7u30 present zijn want Frank en Ann pikken mij op. We worden verwacht in de Hippodroom te Tongeren, een verhuur van Vespa's. We zijn rond 9u gearriveerd.

Wat ruikt het hier heerlijk, hmmm spek met eieren en daarbij nog een uitgebreide charcuterie tafel, pistoletjes, croissants, sandwiches, broodjes en koffiekoeken voor ieder wat wils en daarbij nog een lekker koffieke.

We kunnen vertrekken voor een stevige rit van ongeveer 130 km. Ik mocht mee met Hendrik zijn 404 richting Visé, Voeren, Schophem, Sint Martens Voeren.

Een apérostop te Epen, de dorstige laven want dit was nodig met de warmte!

Richting WT toren aan het 3 landen punt en voor de moedigen onder ons kon je de trap beklimmen voor een prachtig uitzicht... Allee je kon ook de lift nemen hé:-)

In het bos aan de parking kon je je eigen picknick verorberen.

Vertrek 2de deel van de rondrit via Sippenaken, Homburg, Aubel, Blegny, St-Jean-Sart, Dalhem,

GERDJE

RANDONNÉE DANS LA RÉGION DE FOURONS

Prête à 7h30 car Frank et Ann viennent me chercher, et nous sommes attendus à l'Hippodrome à Tongres, au local du fanclub Vespa. Nous sommes arrivé vers 9 heures.

Ca sent bon ici, hmmm bacon et oeufs, plus une vaste table de charcuterie, pistolets, croissants, sandwiches, petits pains et viennoiseries pour tous les goûts, et un bon café.

Enfin, nous pouvons partir pour un solide trajet d'environ 130 km. En compagnie d'Hendrik et sa 404, nous passons par Visé, Fourons, Schophem, Fouron-Saint-Martin.

Un arrêt apéritif à Epen. Avec cette chaleur, nous avons bien besoin de nous désaltérer.

Direction la tour WT à la frontière des 3 pays, et pour les plus courageux d'entre nous, on pouvait monter les escaliers pour une superbe vue.

Dans la forêt au niveau du parking, nous avons pu manger notre propre pique-nique.

Départ 2ème partie du circuit: Sippenaken, Homburg, Aubel, Blegny, St-Jean-Sart, Dalhem,



Eben Emael (daar hebben we ooit het fort bezocht).

Iedereen was op pad: de nodige oldtimers, fietsen, wandelaars, moto's... het was oppassen geblazen.

Wat een mooie streek! Abdijen, kastelen, vierkantshoeve's, villa's, gezellige huisjes, overal prachtig groen en bloemen langs gezellige boeren-, bos-, en dorpsweggetjes.

Na de nodige omleidingen, die toch opeens verdwenen waren, veilig toegekomen op ons adres van 's morgens.

Rond 18u konden we aanschuiven voor een heerlijke barbecue met kotelet, steak, worst, spek en veel keuze groentjes, patatjes, pasta's.

Met ons buikje vol en iedereen tevreden met zo'n heerlijke dag veilig thuis geraakt zonder file.

Jos en Hannah jullie hebben weer een heerlijke rit ineen gestoken, chapeau!

Geniet nog volop van jullie zomerse leeuwenritten.

Eben Emael (nous avons déjà visité la forteresse à cet endroit).

Tout le monde était sur la route, des anciennes voitures, des vélos, des randonneurs et des motos en plus. Il fallait faire attention.

Quelle belle région, des abbayes, des châteaux, des fermes carrées, des villas, des maisons douillettes, de la belle verdure et des fleurs partout, le long d'agréables chemins de campagne, de forêt et de village.

Après quelques déviations, qui de toute façon disparaissaient soudainement, nous sommes arrivés sans encombre à notre point de départ du matin.

Vers 18h, nous avons pu nous profiter d'un délicieux barbecue, escalope, steak, saucisse, bacon, avec un grand choix de légumes, de pommes de terre, de pâtes, etc.

Les ventres pleins, tout le monde étant satisfait d'une si belle journée, nous sommes rentrés à la maison en toute sécurité et sans embouteillages.

Jos et Hannah, vous avez encore une fois organisé une merveilleuse randonnée, chapeau! Profitez bien de vos balades estivales en lion.



AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE







































AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE – WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

TONY

40 JAAR 205 IN FRANKRIJK

Begin dit jaar besepte ik dat de 205, 40 jaar geleden het levenslicht zag. In die tijd werkte mijn mama bij Peugeot Talbot Nivelles. Wij reden met een van de eerste Belgische 205'jes, een 205 GT en een 205 GRD zowel in Brussel als in de Ardennen.

Wagentjes moesten ingereden worden want deze waren bedoelt voor de Belgische pers. Ja, in die tijd moesten ze nog geroodeerd worden. Wat ging die 205 diesel vooruit en menig andere bestuurders kon niet volgen. Ik mocht zelf nog niet rijden maar ik genoot van elk moment mee in de auto.

In januari 2023 was ik al "pre-ingeschreven" voor een "groots" Frans event. De informatie was op zijn Frans en mondjesmaat kon je voor dingen inschrijven. Later heb ik begrepen dat je regelmatig moest checken want bepaalde zaken waren rap volzet. We hadden toch onze tickets voor het gala diner zaterdag maar niet voor het bezoek aan de Stellantis productiesite in Mulhouse.

En toen was het juli 2023. Tijd om in te pakken en naar Frankrijk te gaan. Valiezen gemaakt met deze keer een beetje meer kledij dan de trip naar Oostenrijk waar ik eigenlijk te weinig mee

TONY

40 AND 205 EN FRANCE

Début de l'année, je me réalisait que la 205 fête ces 40 ans cette année. Dans ce temps-là, ma mère travaillait chez Peugeot Talbot Nivelles. Nous avons conduit une des premières 205 belges, une 205 GT et une 205 GRD tant à Bruxelles que dans les Ardennes.

Elles devait être rodée parce-que elles étaient destinés à la presse Belge. La 205 diesel laissait les autres sur place au démarrage. Quelle régal! J'avais pas encore mon permis, mais quelle plaisir dans les 205.

J'étais « préinscrit » pour un "gros" événement en janvier 2023. L'information venait à la Française. Plus tard j'ai compris qu'il fallait contrôler régulièrement le site pour c'inscrire a certains événements. Cella était réussi pour le repas gala du samedi soir mais pas pour la visite de l'usine Stellantis à Mulhouse.

Et puis c'était juillet 2023. Il est temp de faire les bagages et de partir. Et prendre un peu plus de vêtements que lors du voyage en Autriche où c'était à la limite à cause de la transpiration dans l'otto! Nous sommes partis le jeudi en 205 Lacoste de Bruges. Par les autoroutes jusqu'à l'hôtel à Mulhouse. Car le vendredi 7 juillet à 10

had, vanwege het zweten in den otto! We zijn op donderdag vertrokken met de 205 Lacoste vanuit Brugge met als bestemming een hotel in Mulhouse. Vrijdag 7 juli gingen we om 10u00 het Schlumpf museum bezoeken. In Luxemburg checkte ik mijn mails. En ja, mailtje van ene Gilles Bossens met de vraag of het bezoek niet in de namiddag om 15u00 kon. Ik moest hem Sms'en of bellen om te laten weten dat ik heb bericht ontvangen had. Ik wou vrijdag namiddag nog ingeschreven geraken in Sochaux, en had daar dus niet veel zin in. Dan maar mijn stoute schoenen aangetrokken en gevraagd of we met ons 2 niet konden aansluiten aan het bezoek van de productiesite van Mulhouse. Na verschillende berichtjes over en weer kwam het antwoord: we waren mee ingeschreven voor het fabrieksbezoek. Verplicht met veiligheids-schoenen en lange mouwen. Geen van beide hadden we mee! Veiligheidsschoenen kon geregeld worden maar de lange mouwen.. Dus vrijdag morgen eerst naar de Cora bij het hotel om een goedkoop hemd voor Tibo en mezelf.

We waren met een 15 tal 205jes op en rond de bezoekersparking. Fransen, Zwitsers, een Hongaars exemplaar en 3 Belgische wagens waaronder wij en Bjorn & Joran. 10 uur werd 10u30 of nog wat later voor we de fabriek in kolonne konden binnenrijden, richting een parking midden op de site. En rond de middag kwam er nog een Parisien bij. We stonden daar vooral voor de Stellantis medewerkers. Onze 205's en een paar 205's van eigen medewerkers. Zij konden komen kijken naar al die 205's en meedoen aan een quiz. Sommige onder hen hebben de 205 nog geproduceerd.

h il y avait la visiter du musée Schlumpf au programme. Nous étions au Luxembourg lorsque je contrôlait mes E-mails. Et oui, un mail de Gilles Bossens me demandant si je voulais faire la visite l'après-midi à 15h, puisque nous étions seuls pour la visite le matin. Je devais envoyer un SMS ou l'appeler pour lui faire savoir que j'avais reçu ce message. J'avais pas vraiment envie d'une visite guidée le vendredi à 15h parce-que je voulais encore m'inscrire à Sochaux l'après-midi plutôt que le samedi. Donc, au lieu d'accepter, j'ai essayé qu'il m'ajoutait à la visite du site production de Mulhouse. Nous étions donc inscrits pour la visite d'usine. Rendez-vous vendredi à 10h00 à Stellantis Mulhouse. Obligatoirement avec chaussures de sécurité et manches longues. Nous n'avions ni l'un ni l'autre! Illes pouvait prêter les chaussures de sécurité mais pour les manches longues.... Donc vendredi matin d'abord au Cora près de l'hôtel pour acheter une chemise en soldes pour Tibo et moi-même et puis direction l'usine ou Bjorn et Joran nous attendais.

Nous étions une quinzaine de 205 sur le parking visiteurs et au alentours. Français, Suisse, une Hongroise et 3 voitures Belges. 10h du matin devenait 10h30 ou même encore plus tard avant d'entrer en colonne dans l'usine, vers un parking au milieu du site. Un Parisien est même arrivé vers midi. Nous étions en fait là pour les salariés de l'usine Stellantis, nos 205 et quelques 205 d'eux. Les salariés pouvait venir voir et Il y avait même un quiz 205 pour eux. Certains d'entre eux ont encore produit la 205.

Het was precies 13u06, ploegwissel, als we in kolonne en al toeterend en gas gevend de hele site doorgereden zijn gevolgd door de fabrieks-bussen die alle medewerkers van de vroege ploeg kwamen ophalen. We passeerden dus menig fiere arbeiders.

Daarna hebben we de productielijn bezocht. We werden in 2 groepen verdeeld. De ene ging naar de afwerking en wij hebben gezien hoe men vertrekkend van een vlakke metalen plaat, een auto maakt. We hebben de lijn gevolgd van de zware persen, over de lasrobots tot juist voor de wagens werden ondergedompeld in de juiste kleurbaden. We hebben de 308, 308 SW, 408, 508, 508 SW, DS7 en nog een paar anderen zien geboren worden. Atmosferische, hybride en elektrisch allemaal door mekaar. Een wonder van automatisering en planning. Een 950 tal wagens elke dag. Overal kwaliteitscontrole en elke dag of elke week (weet het niet meer precies) wordt er willekeurige een wagen van de lijn gehaald en destructief uit mekaar gehaald om na te gaan of het laswerk conform is uitgevoerd. Lap, het zal uwen auto maar zijn. Weer vertraging in de levering van de wagen...

En dan, richting Sochaux voor het echte event van de 40 jaar 205! Dankzij Nico verbleven ook wij, samen met verschillende Belgen in het Arianis hotel.

Zaterdag was de grote dag met het meeste volk. De parking van l'Aventure Peugeot stond vol 205's. Veel Fransen maar ook wagens van verschillende Europese landen plus een aantal van ver daarbuiten. Aangezien deze parking te klein

Il était exactement 13h06, changement d'équipe, lorsque nous avons traversé tout le site en convoi, klaxonnant et donnant du gaz, devant les bus de l'usine qui venaient chercher tous les employés de l'équipe du matin. Nous avons passée plusieurs collaborateurs fiers.

Puis nous avons visité la chaîne de production. Nous étions divisés en 2 groupes. L'un vers la finition et nous avons vu comment une carrosserie de voiture est fabriquée à partir d'une plaque de métal plate. Nous avons suivi la ligne depuis les lourdes presses, par les robots de soudage jusque le moment où la coque part vers les baignoires de peinture. Nous avons vu naître les 308, 308 SW, 408, 508, 508 SW, DS7 et quelques autres. Atmosphérique, hybride et électrique tous mélangés. Une merveille d'automatisation et de planning. Environ 950 voitures chaque jour. Contrôle de qualité partout et chaque jour ou chaque semaine (je ne me souviens plus exactement) une voiture au hasard est retirée de la ligne et détruite pour vérifier si la qualité des soudures sont conforme. Baf, ça sera ta voiture. Encore un peu plus de retard sur le délai de livraison...

Et puis, direction Sochaux vers l'événement principale des 40 ans de la 205 ! Grâce à Nico nous logions dans l'hôtel Arianis, comme plusieurs belges.

Le samedi était le grand jour avec le plus de monde. Le parking de l'Aventure Peugeot était rempli de 205 de France et divers pays européens et bien plus lointain. Comme ce parking était bien trop petit pour toutes les voitures, il y

was voor alle wagens stonden er nog veel meer op parking P10 aan het voetbalstadium.

Alles in het teken van de 205. Een paar 205 T16 Racewagens en Homologatiewagens stonden opgesteld naast speciale uitvoeringen aan de ingang van het museum. De nieuwe elektrische E 208 was eveneens aanwezig. De parking stond vol van alle mogelijke uitvoeringen van de 205 gaande van XE, GR, Junior, cabrio's, Multi, GTI's tot verschillende speciale series in alle mogelijke geuren en kleuren. In totaal meer dan 800 voertuigen verspreid over de 2 parkings. Er was randanimatie, eten en drinken. Mogelijkheid tot 3 roadbooks te volgen, vrij bezoek aan het museum, meerijden met een T16 of T16 Evo 2, verkoop van onderdelen van l'Aventure en andere merchandising etc.

De zaterdag avond waren we met een 200 tal personen present op het gala diner. Bjorn en Joran, Nico, Marijke & Daniel, Stefaan & Katia, Klaas Kostelijk, ik en Tibo zaten allemaal aan een tafel. We hebben genoten van een lekkere diner gewisseld met een aantal 205 anekdotes en zelfs een telefoongesprek met Ari Vatanen.

De zondag namiddag was er nog een "concours d'élégance". Ik en Tibo hebben dan roadbook 1 gevolgd. Een rit van zo'n 80 km die ons naar Ronchamp en de site van Le Corbusier heeft gebracht. Ondertussen heb ik nog een fotoshoot van de 205 Lacoste gemaakt.

De weergoden hebben ons voorzien van een onweer van vrijdag op zaterdag, een bewolkte zaterdag voormiddag en verder warm tot zeer

en avait encore beaucoup plus sur le parking P10 du stade de football.

Tout était bien entendu centré sur la 205. Quelques 205 T16 de rallye et voiture d'Homologation étaient alignées à côté d'autres modèles à l'entrée du musée. La nouvelle E 208 électrique était également présentée. Le parking regroupait toutes les versions possibles de la 205, allant des différentes XE, GR, Junior, cabriolets, Multi, GTI et diverses séries spéciales et voitures modifier. Au total plus de 800 véhicules répartis sur les 2 parkings. Il y avait plein animations, nourriture et boissons. Possibilité de suivre jusque 3 roadbooks différents, visite libre du musée, petite piste en T16 ou T16 Evolution, vente de pièces de l'Aventure et autres merchandising et bien plus encore.

Samedi soir nous étions présents au dîner de gala avec environ 200 personnes. Bjorn et Joran, Nico, Marijke & Daniel, Stefaan & Katia, Klaas Kostelijk, moi et Tibo partageât une table. Nous avons bien mangée et apprécié quelques anecdotes 205 et une conversation téléphonique avec Ari Vatanen.

Le dimanche après-midi il y avait encore un "concours d'élégance". Moi et Tibo ont suivi le roadbook 1, une balade d'environ 80 km qui nous a amené à Ronchamp et au site de Le Corbusier. J'ai fait un photoshoot de la 205 Lacoste en cours de route.

La météo nous a donné un orage la nuit de vendredi à samedi, un samedi matin nuageux et puis une forte chaleurs. La plupart des Belge ont

warm weer. Aangezien er voor zondag zwaar onweer was aangekondigd daar en op de terugreis zijn de meeste Belgen in de voormiddag vertrokken. Gelukkig is het zware onweer uitgebleven en zijn het “maar” zware regenbuien geweest. In Sochaux is het zondag droog gebleven.

Ik en Tibo zijn tot maandag gebleven. Er stonden toen nog drie 205'jes aan het hotel. Een Italiaanse GTI een Britse 205 en de onze. Op de terugweg heb ik bij een merkloze garage op een afgesloten parking nog een zusje 205 Lacoste gezien. Jaja, hier en daar zijn er nog een paar...

Voor mij was dit het eerste bezoek aan Sochaux en deze regio en aan l'Aventure Peugeot. Dit zal zeker niet mijn laatste bezoek zijn.

quitté Sochaux le dimanche avant-midi à cause de risque de forte orages annoncée sur les lieux et sur la route du retour. Heureusement il n'y a eu que des forte pluies. A Sochaux c'est resté sec le dimanche.

Moi et Tibo nous sommes restés jusqu'au lundi. Il y avait encore trois 205 à l'hôtel. Une GTI italienne, une 205 Anglaise et la nôtre. Sur le chemin du retour, j'ai vu une « sœur » 205 Lacoste a un petit garage sans marque sur le parking fermé. Oui, il y en a encore ici et là...

C'était pour moi la première visite de Sochaux et la région et de l'Aventure Peugeot. Ce ne sera certainement pas ma dernière visite.

C&CParts

The specialist in brake parts



Reparaties in eigen werkplaats!
Réparations dans notre atelier!

Remonderdelen voor al uw klassieke auto's en meer! Hebben we iets niet? Dan maken we het!

Pour tous vos véhicules classiques et plus encore ! Si nous ne l'avons pas, nous le ferons.

Neem contact op! / Contactez-nous!

 **Nederland**

De voort 5A
5991dc Baarlo
tel: 077-477 24 54
info@ccparts.nl

 **Belgique**

Rue de L'île monsin
9/13 4020 Liège
tel: 0032-471274943
serge@ccparts.nl



REDACTIE

BEDRIJFS- VOERTUIGEN 204

Vervolg.

204

Binnen het industriële autolandschap zal de 204 bij Peugeot de uitdrukking zijn van baanbrekende innovatie dankzij zijn totaal verschillende karakter, dat hem zal onderscheiden van alle auto's die in de tien jaar voor zijn komst zijn geproduceerd. De lange geschiedenis van het Merk, een eeuwig symbool van discipline, is altijd bezaaid geweest met buitengewone innovaties en realisaties die zo avant-gardistisch waren dat ze het resultaat van toeval hadden kunnen lijken, toen er tegen het einde van de jaren zestig nog grote aarzeling was om de laatste overgebleven sporten te beklimmen: voorwielaandrijving, het stokpaardje van Citroën sinds het midden van de jaren dertig, en schijfremmen.

De kleine 204 was een auto die tegelijkertijd anders en bijzonder was, en het was met dit project dat Peugeot al het verloren terrein op deze twee specifieke punten goedmaakte, hoewel het daar niet bij bleef, integendeel. Aan de buitenkant was het meest opvallende kenmerk, dat het legendarische kenmerk zou worden, de mooie motorkap die naar voren helde naar een radiatorrooster van zeer dunne stalen strips met

REDACTION

UTILITAIRES 204

Ensuite.

204

Chez Peugeot, au sein du paysage automobile industriel, la 204 sera l'expression de l'innovation de pointe de par ce caractère si totalement différent qui la démarquera entièrement de toutes les productions réalisées au cours des dix années qui auront précédé sa venue. La longue histoire de la Marque, éternel symbole de rigueur, auto toujours été constellée d'extraordinaires nouveautés et de réalisations si avant-gardistes qu'elles purent sembler n'être que le fruit du hasard, alors que, vers la fin des années soixante, on montrait encore une grande réticence à gravir les derniers échelons restants: la traction avant, cheval de bataille de Citroën depuis le milieu des années trente, et les freins à disques.

La petite 204 est une auto différente et spéciale à la fois, et c'est en donnant naissance à ce projet que Peugeot récupérera tout le retard accumulé sur ces deux points particuliers, sans toutefois en rester là, bien au contraire. Et ce d'ailleurs, en premier lieu, par son aspect esthétique, fruit de sa collaboration avec Pininfarina. extérieurement, ce qui saute aux yeux et qui deviendra sa caractéristique légendaire, est ce joli capot qui s'incline vers l'avant et vient glis-

het Peugeot-logo in het midden, omringd door twee grote koplampen waarvan de kenmerkende vorm het geheel meteen sympathiek maakte.

DE BREAK

Het is ook de moeite waard om te onthouden dat de bumpers, zijlijsten en wieldoppen van massief roestvrij staal zijn gemaakt in plaats van verchroomd staal, wat essentieel is voor elke verzamelaar omdat het veel duurzamer is en langer meegaat. De berline, die in april 1965 werd gepresenteerd, werd in september van dat jaar gevolgd door de break versie, terwijl de bestelwagen pas in oktober 1966 verscheen, tegelijk met de cabriolet en coupé. Zowel de break als de bestelwagen werden gebouwd op hetzelfde chassis als de berline en hun voorkant, inclusief de vleugels en het koetswerk van de motorruimte, was absoluut identiek.

Een ander kenmerk van deze versies is de aanwezigheid van zes verstevigingsribben tussen de vier verankeringspunten voor een eventuele dakbevestiging. Op mechanisch gebied waren er een aantal belangrijke innovaties, te beginnen met de 1.130 cc, 53 pk motor van de XK. Hij was volledig gemaakt van lichtmetaal en betekende een echte vooruitgang, vooral omdat hij dwars in het motorcompartiment was gemonteerd om alle ruimte in beslag te nemen en gemakkelijk onder de aflopende motorkap te passen.

De diesel break versie verscheen in september 1967 en was uitgerust met een kleine XLD-motor

ser vers une calandre faite de baguettes d'acier très minces au centre de laquelle trône le logo Peugeot, calandre entourée de ses deux gros projecteurs dont la forme si particulière fait que l'ensemble provoque en nous un immédiat sentiment de sympathie.

LE BREAK

A ce propos, n'oublions pas non plus que les pare-chocs comme les baguettes latérales qui ornent les deux côtes, ainsi que les enjoliveurs de roues ne sont pas en acier chromé mais bien en inoxydable massif, ce qui offre, détail essentiel pour tout collectionneur, une bien meilleure longévité et résistance dans le temps. La berline, présentée en avril 1965. sera, dès le mois de septembre de cette même année, suivie de la version Break tandis que la Fourgonnette, pour sa part, ne fera son apparition qu'en octobre 1966, en même temps que le cabriolet et le coupé. Le Break comme la Fourgonnette bénéficieront du même temps que le cabriolet et le coupé. Le Break comme la Fourgonnette bénéficieront du même châssis que la berline et seront absolument identiques dans leur partie antérieure, ailes et carrossage du compartiment moteur inclus.

L'autre caractéristique de ces versions est la présence de six nervures de renfort de toit situées entre les quatre points d'ancrage d'un éventuel fixe-au-tout. Au niveau mécanique, mentionnons de suite quelques innovations d'importance à commencer par le moteur nommé XK de 1.130cc et 53CV qui, entièrement

van 1.255 cc en 40 pk, waarmee de heerschappij van de kleinste diesel op de markt werd ingeluid.

Het andere nieuwe kenmerk was de installatie van een vierversnellingsbak met een op het stuur gemonteerde versnellingspook, en vooral het feit dat deze aan de transmissie was bevestigd, met een differentieel onder de motor voor gemeenschappelijke smering.

Als we onze studie van de vooras voortzetten, ontdekken we een andere essentiële innovatie voor het hele Peugeot-gamma: de toepassing van schijfremmen. Peugeot had voor zijn productengamma een achterstand opgelopen met de installatie van dit remsysteem en gaf er de voorkeur aan zich te wijden aan de ontwikkeling van het volledige potentieel dat het conventionele trommelremsysteem kon bieden.

Van binnen bood hij, zelfs met zijn bescheiden afmetingen, toch een respectabele hoeveelheid ruimte, zowel voor- als achterin - vooral in de stationwagon die, zoals u zich zult herinneren, werd voorgesteld op het Autosalon van Parijs van 1965. Hij had ook een vrij respectabele bagageruimte, onder meer dankzij de vorm en de lichte helling van de achterklep die, neergeklapt en met de achterzetels neergeklapt, een nuttig volume van 1,5 m³ bood.

De reclame voor dit model was onmiddellijk en hoofdzakelijk gericht op een jonge, maar niet te jonge, ietwat snobistische klantenkring, op zoek naar een ander soort auto, ruim maar niet belast met onderhoudskosten, Hij biedt veel comfort

réalisé en alliage léger, est à lui seul l'expression d'un réel progrès d'autant plus qu'il sera monté transversalement dans le compartiment moteur pour en occuper tout l'espace et pour pouvoir s'insérer aisément sous le capot plongeant.

La version Break Diesel fera son apparition en septembre 1967 et sera équipée du petit moteur XLD de 1.255cc et 40CV, inaugurant au passage le règne de la plus petite cylindrée parmi les diesels alors présents sur le marché de l'automobile.

L'autre nouveauté est le montage de la boîte de vitesses à quatre rapports avec leversélecteur au volant, mais surtout de l'avoir accolée à la transmissions, et d'un différentiel situé sous le moteur pour une lubrification commune.

En poursuivant l'étude du trains avant, nous découvrons cette autre innovation essentielle pour toute la gamme Peugeot qu'est l'adoption des freins à disques. Peugeot, pour sa gamme automobile de série, avait alors accumulé un certain retard dans l'installation de ce système de freinage, préférant alors se consacrer au développement optimal du potentiel que pouvait alors offrir le système de freinage classique à tambours.

Intérieurement, même compte-tenu de ses dimensions modestes, elle offre malgré tout une habitabilité tout à fait respectable à l'avant comme à l'arrière, surtout le break qui, comme on s'en souvient, sera présenté au Salon de Paris 1965, et offre un compartiment bagages plutôt respectable, grâce, entre autres, à la for-

in het dagelijks gebruik, maar kan ook worden gebruikt om de onderdelen van de nieuwe keukens te vervoeren, en kan worden gebruikt als 'jachtwagen' of voor een ritje op het platteland met vrienden, waarbij twee stellen en hun jonge kinderen kunnen reizen zonder zich al te veel zorgen te hoeven maken over het vervoer van de kinderwagen.

Maar in werkelijkheid zullen de klanten die de 204 break onmiddellijk en onvoorwaardelijk zullen waarderen, de kleine ambachtslieden en handelaars zijn die in dit model een echte bondgenoot tot hun dienst vinden. Paradoxaal genoeg zal de 204 break dankzij zijn veelzijdigheid de favoriet zijn in deze categorie, wat er ook gezegd wordt, zelfs in vergelijking met de fourgon versie. Doordeweeks een metgezel op het werk, in het weekend de gezinsauto!

Rekening houdend met zijn motorinhoud, afmetingen en laadvermogen (450 kg plus bestuurder), om nog maar te zwijgen van zijn zeldzaamheid, is het gemakkelijk om een parallel te trekken tussen de 204 bestelwagen met panelen en de 202 bestelwagen (T2L), vooral omdat beide bijzonder gewild zijn bij verzamelaars.

Zo zeer zelfs dat we zonder enige twijfel kunnen zeggen dat de 204 bestelwagen qua huidige marktwaarde kan wedijveren met de 204 coupé en cabriolet, ook al staan die veel hoger aangeschreven. De 204 van slechts 27.994 geproduceerde exemplaren is vaak tot op het bot versleten en onredelijk mishandeld, zo zeer zelfs dat hij, net als veel andere bedrijfswagens, niet aan

me et à la très légère inclinaison du hayon qui, une fois rabattu et banquette arrière repliée, offre un volume utile de 1,5 m³.

La publicité faite autour de ce modèle s'adressera de suite et principalement à une clientèle jeune, mais pas trop cependant, légèrement snob, à la recherche d'une voiture différente, spacieuse, mais non plombée par des problèmes de coûts d'entretien, offrant un bon niveau de confort en utilisation journalière mais permettant aussi de transporter les éléments de la nouvelle cuisine, et qui, dans les moments de loisirs, peut tenir le rôle d'un "break de chasse" ou pour une promenade à la campagne avec des amis en autorisant ainsi à deux couples et à leurs jeunes enfants de pouvoir voyager sans trop se préoccuper du transport du landau.

Mais en vérité, la clientèle qui appréciera immédiatement et inconditionnellement le break 204 sera bien celle des petits artisans et commerçants qui trouveront dans ce modèle un véritable allié à leur service. Paradoxalement, grâce à sa polyvalence, le break 204 sera bien, quoi qu'on dise, même comparé à sa version Fourgonnette, le préféré de cette catégorie. Compagnon de travail la semaine, il devient la familiale du week-end!

Si l'on prend en compte ses caractéristiques de cylindrée, de dimensions et de charge utile (450 kg plus le conducteur) sans parler de sa rareté, on peut aisément faire le rapprochement entre la 204 Fourgonnette tôlée et la 202 fourgonnette (T2L), sachant surtout que toutes les

zijn lot heeft kunnen ontsnappen en zijn carrière onvermijdelijk op de schroothoop zal eindigen.

Productiecijfers break: 485.336

Productiecijfers fourgon: 37.994

deux sons aujourd'hui particulièrement recherchées par les collectionneurs.

A tel point que nous pouvons affirmer ici sans le moindre doute que pour ce qui est la fourgonnette 204, en termes de cote actuelle réelle, elle peut rivaliser avec les 204 coupé et cabriolets pourtant à priori bien plus titrées qu'elle. Produite à 27.994 exemplaires seulement, la fourgonnette 204 aura souvent été utilisée à la corde et bien souvent maltraitée bien au-delà du raisonnable, si fait que, comme beaucoup d'autres utilitaires, elle n'aura pu échapper à son destin et terminera inévitablement sa carrière à la casse.

Chiffres de production break: 485.336

Chiffres de production fourgon 37.994

GISELE CHOISEL





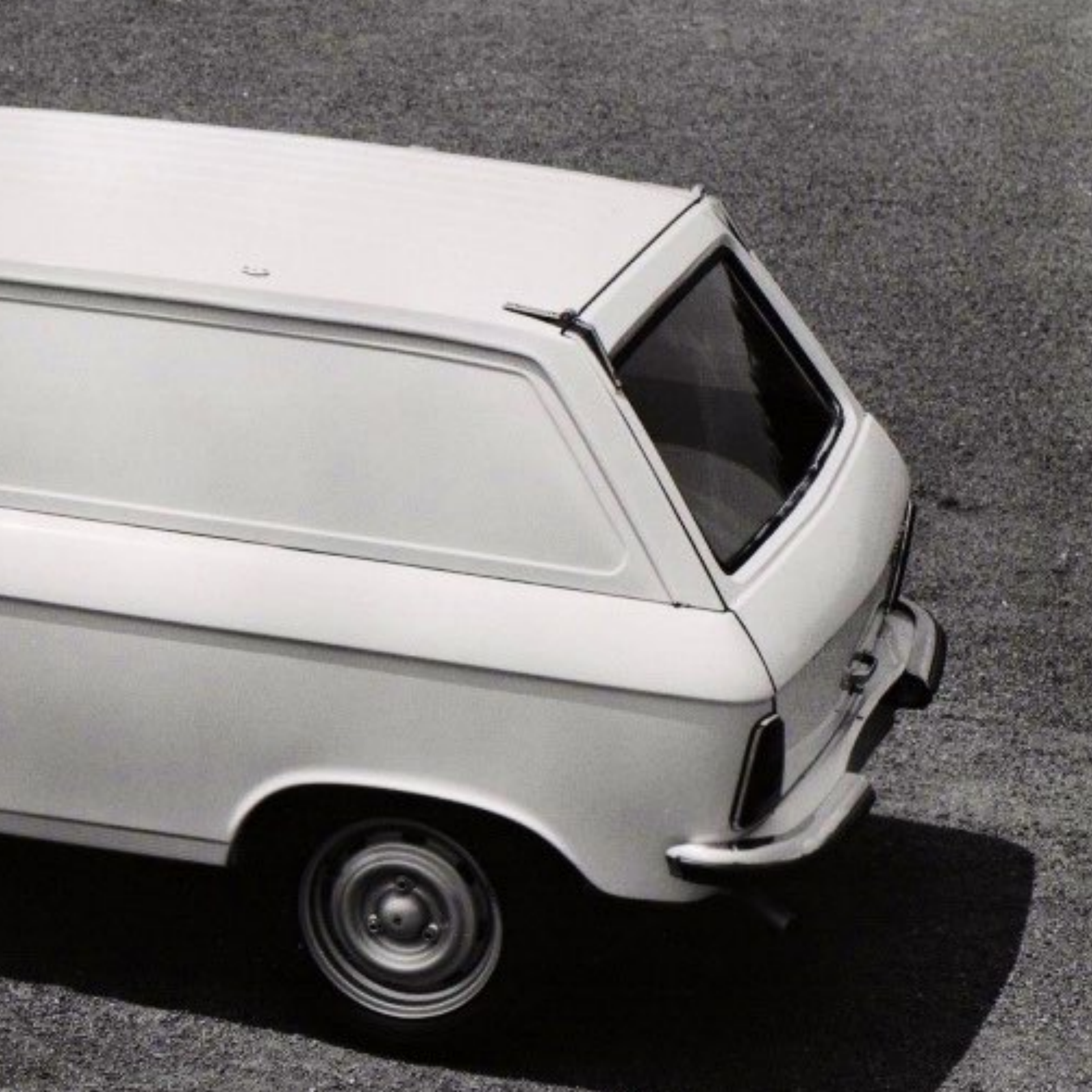


















8997 WR 75



PONTET

MARISE-THIERY

ACARD



PEUGEOT

1244 YW 75



REDACTIE

BEDRIJFS- VOERTUIGEN 304

Vervolg.

304

Omdat de automarkt voortdurend veranderde en groeide, besloot Peugeot, altijd en meer dan ooit op zoek naar het meest gunstige moment, in 1969 twee nieuwe modellen te presenteren, de 304 en de 504.

Deze twee nieuwe modellen voegen zich bij de 404 en 204, waardoor het gamma van de 04-serie wordt verdubbeld. En om niet te breken met een gevestigde traditie, breidde Peugeot onmiddellijk na het verschijnen van de berline, vanaf september 1970, zijn gamma uit met bedrijfsversies met de 304 break.

De 304 break gebruikte hetzelfde platform als de 204, zij het iets groter (15 cm), evenals een hele reeks afwerkingen en interieuruitrustingen die een middenklasser waardig zijn. Dit is precies waar de reclame zich op zal richten, waarbij de 304 break wordt gepresenteerd als een auto die de prestaties en het comfort van een sedan combineert met een groot laadvermogen, waardoor het een praktische auto is die ook elegant en verfijnd is. "Een break, ja, maar wel een charmante break!

REDACTION

UTILITAIRES 304

Ensuite.

304

Le marché de l'automobile étant en perpétuelle évolution et croissance, Peugeot, toujours et plus que jamais, à la recherche du moment le plus favorable décidera, en 1969, de la présentation de ses deux nouveaux modèles, la 304 et la 504.

Ces deux nouveaux-neus viendront alors rejoindre la 404 et la 204, doublant ainsi l'offre de la Série 04. Et pour ne pas faillir à une tradition bien établie, immédiatement après l'apparition de la berline, à compter de septembre 1970, Peugeot élargira sa gamme aux versions utilitaires avec le Break 304.

Le Break 304 reprendra la même plateforme que celle de la 204, toutefois de taille légèrement supérieure (15cm), ainsi que toute une série de finitions et d'équipements intérieurs dignes d'une voiture de classe moyenne. Et ce sera justement sur ce sujet précis que s'appuiera la publicité, présentant le Break 304 comme étant une voiture qui allie les performances et le confort de la berline à une grande capacité de chargement, en faisant donc une voiture pratique mais en même temps élégante et raffinée. "Un Break, oui, mais un Break de charme!".

In deze eerste fase van het leven van de Break 304, was er geen zweem van het gebruik ervan als een echte bedrijfswagen, omdat dit soort rol voornamelijk was gereserveerd voor de Break 204, en dit zou zo blijven tot het einde van 1976, toen de Break 204 het toneel verliet, het bereik van de Breaks 304 werd verdubbeld met de SL en GL, en de dieselmotor zijn intrede deed. En het was precies op dit punt dat de rollen van de zogenaamde touring car, uitsluitend geproduceerd als benzineauto in de SL-versie, en de zogenaamde utility cars, de GL en GLD, werden gesplitst.

Op bepaalde markten (Italië, Griekenland en andere) erfde de laatstgenoemde versie de 204 1.127 cc XK5-benzinemotor, en aangezien de dieselmotor nog steeds werd beschouwd als exclusief voorbehouden voor bedrijfsvoertuigen, uiteraard met een veel lager afwerkingsniveau, was deze te vinden op de GL break.

304 SL

De motor van de 304 is ook afgeleid van die van de 204, maar de cilinderinhoud is vergroot tot 1.288 cc en levert 65 pk. De gehele voorkant van de 304 break is exact gelijk aan die van de sedan. In vergelijking met de 204 break is de bovenbouw van de 304 volledig herzien, waardoor hij een minder schuin aflopende achterklep heeft, grotere bumpers, een licht trapeziumvormige grille en, aan beide zijden, twee grote koplampen die de ontwerper ongetwijfeld inspireerden op de ogen van actrice Sofia Loren. De zijkanten en achterkant van de auto, inclusief de

Pour le Break 304, dans cette première phase de sa vie, il ne sera fait aucune allusion à un éventuel emploi de véritable utilitaire, ce genre de rôle étant principalement réservé au Break 204, et cela perdurera jusqu'à la fin de l'année 1976 quand le Break 204 quittera la scène, que la gamme des Breaks 304 se doublera des SL et GL et que le moteur diesel fera son apparition. Et ce sera justement à cette occasion que se produira un dédoublement des rôles, et non seulement au niveau des seules finitions, entre la voiture prétendument de tourisme, exclusivement produite en version essence, dans sa version SL, et les voitures de tourisme dites utilitaires que seront la GL et la GLD.

Sur certains marchés (Italie, Grèce et autres), cette dernière version héritera de la 204 du moteur XK5 Essence de 1.127cc, et comme l'on considèrerait encore alors le moteur diesel comme exclusivement réservé à des utilitaires évidemment dotés d'un niveau de finition nettement inférieur, on le trouve sur le Break GL.

304 SL

Le moteur de la 304 est également dérivé de celui de la 204 mais sa cylindrée a été passée à 1.288cc et donne 65CV. Tout l'avant du Break 304 est exactement identique à celui de la berline. En comparaison avec le Break 204, les superstructures du 304 ont été entièrement révisées offrant ainsi un coffre arrière moins incliné, des pare-chocs plus imposants, une calandre légèrement trapézoïdale, et avec, des deux côtés, deux grandes optiques qui ont sans doute

grote achterklep en achterlichten, zijn in wezen identiek aan die van de 204 break.

De standaard verchromde buitenspiegels en stalen sierstrips rond de flanken geven de auto de uitstraling van een echte middenklasser. Wanneer de 304 break op de markt komt, zal hij een mooie reeks metallic kleuren bieden en ook de afwerking van het interieur zal van een goede standaard zijn, te beginnen met het dashboard, dat opbergvakken, een ingebouwde klok, een asbak en een sigarenaansteker bevat.

De brede, comfortabele stoelen zijn bekleed met 'Teppluxe' kunstleer. De bagageruimte is ook erg aantrekkelijk, bekleed met kunstleer en voorzien van een laminaatvloer met rubberen strips. Het nuttige volume van de bagageruimte is 700 dm³, maar als je de achterbank neerklappt, bereik je gemakkelijk een volume van 1.500 dm³. De enige beschikbare optie is een achterraitontdooier.

De modellen die eind 1973 werden geproduceerd, zijn aan de buitenkant gemakkelijk te herkennen aan hun grille met chromen spijlen en hun grote, gewelfde wiel doppen met kwart-ronde motieven, die weliswaar mooi zijn, maar ook gemakkelijk een deuk oplopen als ze de stoeprand raken.

De eerste restyling vond plaats in 1973: Aan de buitenkant verloor de grille zijn chromen rand en de wielranden werden kleiner en dunner, en aan de binnenkant werden de veiligheidsgordels standaard uitgerust met oprolmechanismen, maar het was vooral het dashboard dat

été inspirées au dessinateur par les yeux de l'actrice Sofia Loren. Les flancs et l'arrière de la voiture, y compris le grand hayon et les optiques arrière, sont en substance identiques à ceux de la 204 Break.

Les rétroviseurs extérieurs chromés de série et l'ensemble de "baguette" acier qui ceinture les flancs contribuent à lui donner une allure de véritable voiture de classe moyenne. Dès sa sortie, le Break 304 offrira une belle gamme de teintes métallisées, ses finitions intérieures seront d'un bon niveau, à commencer par sa planche de bord comprenant vide-poches, une montre de bord, un cendrier et un allume-cigare.

Les fauteuils, amples et plutôt confortables, sont recouverts de similicuir dit 'Teppluxe'. D'autre part, le coffre à bagages est vraiment très beau, doublé de simili et offre un plancher en stratifié avec des baguettes caoutchouc. Le volume utile du coffre est de 700 dm³, mais si l'on rabat la banquette arrière, on peut facilement arriver à un volume de 1.500 dm³. Seule options possible: le dégivrage de lunette arrière.

Les modèles fabriqués fin 1973 sont faciles à reconnaître extérieurement à leur calandre à barrettes chromées et leurs grands enjoliveurs de roues bombés aux dessins en quartiers, dès beaux, il est vrai, mais aussi facilement cabossés lors de chocs contre les bordures de trottoirs.

Ce sera donc au cours de l'année 1973 que se produira le premier restylage: extérieurement,

onze aandacht trok, want dat verloor het rechte, langwerpige dashboard dat het tot dan toe had gekenmerkt, Dit zal worden vervangen door een set van drie ronde wijzerplaten, die tegelijkertijd de kunsthoutstrip die er net boven zat zal afschaffen en vervangen door een andere strip, dit keer in aluminium. Het nieuwe dashboard met zijn aluminium dashboard, dat het imitatie-hout vervangt, en zijn drie ronde wijzerplaten, die ook het analoge instrumentenpaneel bevatten.

304 GL

De modellen die eind 1973 op de markt kwamen, waren aan de buitenkant gemakkelijk te herkennen aan hun grote radiatorrooster met chromen spijlen en hun grote koepelvormige wieldoppen met kwartronde motieven, die zeker erg mooi waren, maar ook erg gemakkelijk beschadigd raakten als ze de stoepranden raakten.

Zoals hierboven vermeld, zou 1976 een keerpunt worden in het leven van de 304, want met het verdwijnen van de 204 uit de catalogus, moest hij een veel belangrijkere rol gaan spelen dan voorheen als schakel tussen de 104 en de 504. Op deze manier gekleed moest hij in tweeën worden gesplitst om te voorkomen dat hij het marktaandeel zou verliezen dat nu vrij komt door de 204, die twee uitrustingsniveaus had, SL en GL. Voor dit modeljaar wordt de SL uitgerust met de nieuwe 1.290 cc XL5-motor met 65 pk, maar hij behoudt zijn versnellingspook aan het stuur en vrijwel alle uitrustingen zijn standaard, inclusief achterrauitontwaseming

la calandre va perdre ses baguettes chromées et ses enjoliveurs de roues sont plus petits et moins épais, et à l'intérieur, les ceintures de sécurité auront des enrouleur en série, mais c'est surtout la planche de bord qui retiendra toute notre attention puisqu'elle perdra ce tableau de bord droit et allongé qui la caractérisait jusque là, alors remplacé par un ensemble de trois cadrans ronds, ce qui dans le même temps fera disparaître le bandeau de faux bois qui était juste au-dessus, pour le remplacer par un autre bandeau, mais en aluminium cette fois-ci. Nouveau tableau de bord avec son bandeau en aluminium, en remplacement du faux bois et ses trois cadrans ronds qui incluent aussi la montre de bord analogique.

304 GL

Les modèles qui sortiront fin 1973 sont facilement reconnaissables de extérieur à leur grande calandre à barrettes chromées et à leurs grands enjoliveurs de roues bombés aux dessins en quartiers, certes très beaux, mais aussi très facilement abimés en cas de chocs contre les bordures de trottoirs

Ainsi que nous l'avions laissé entendre plus haut, l'année 1976 sera un virage dans la vie de la 304, car, avec la disparition de la 204 du catalogue, elle devra endosser un rôle de liaison bien plus important qu'auparavant entre la 104 et la 504. Ainsi vêtue, il lui faudra se doubler pour éviter de laisser perdre la part de marché désormais libérée par la 204 qui jouissait alors deux niveaux de finition, SL et GL. Pour ce mil-

en metallic lak. Dit model zal niet op alle markten worden verkocht, maar alleen op enkele die geschikt worden geacht voor dit type product, en Italië zal bijvoorbeeld niet worden uitgesloten.

De 304 GL break, die op dit punt een dubbele rol vervulde, halverwege tussen de 204 en de 304, had als taak de marktpositie in te nemen die altijd aan de 204 was voorbehouden, namelijk die van een auto die zijn tijd verdeelde tussen werk en gezin, in elk geval geclassificeerd als instapmodel op de markt, wat verklaarde waarom het de enige auto was die werd uitgerust met een dieselmotor, die zelf ook slechts als werkpaard werd beschouwd.

Om deze rol te kunnen vervullen, werden bepaalde uitrustingen en opties zoals metallic lak, hoofdsteunen en ruitenwissers met twee snelheden achterwege gelaten, terwijl het dashboard en instrumentenpaneel identiek bleven aan die van de 204. In september 1978 werden op beide versies de centrale wieldoppen in glanzend staal vervangen door eenvoudige zwarte sierlijsten en in 1979 werd de GL break versie op zijn beurt uitgerust met een 1.290 cc benzinemotor, terwijl de SL-versie een hoger afwerkingsniveau kreeg met fluwelen zetelbekleding.

De Break 304's die in de Verenigde Staten werden verkocht en tussen 1970 en 1972 werden geproduceerd, droegen de carrosseriecode 304 D91 en verschilden mechanisch van de anderen, omdat ze waren uitgerust met de XL3 'Antipollution' motor, die was voorzien van een

lésime, la SL sera dotée du nouveau moteur XL5 de 1.290cc et 65cv mais garde son levier de vitesses au volant, alors que pratiquement tous ses équipements sont montés en série, y compris le dégivrage de la lunette arrière et la peinture métallisée. Ce modèle ne sera pas diffusé sur tous les marchés, mais seulement sur certains d'entre eux considérés comme aptes à recevoir ce type de produit, et l'Italie, à titre d'exemple, n'en sera pas exclue.

Le Break 304 GL qui, à ce moment précis, jouera double rôle, à moitié entre la 204 et la 304, aura la tâche d'occuper cette place de marché qui en fin de compte aura toujours été l'apanage de la 204, c'est-à-dire celui d'une voiture qui se partage entre travail et famille, classée de toutes façons comme entrée de gamme du marché, ce qui expliquera qu'elle soit la seule et unique à se voir dotée du moteur diesel, lui-même également considéré comme n'étant qu'un instrument de travail.

Et, afin de pouvoir tenir ce rôle, elle se verra privée de quelques équipements et options tels que la peinture métallisée, les appuie-tête, les essuie-glaces à deux vitesses, au même titre que planche et tableau de bord qui restent identiques à ceux de la 204. En septembre 1978, sur les deux versions, les enjoliveurs centraux de roues en acier brillant disparaissent au profit de simples enjoliveurs noirs, et en 1979 toujours, la version Break GL sera à son tour équipée du moteur essence de 1.290cc, tandis que la version SL recevra un niveau de finition supérieur avec des garnissages de sièges en velours.

ander luchtfilter en een speciaal brandstofsysteem voor het recyclen van gas. En natuurlijk, zoals reeds vermeld, zullen ze alle speciale koetswerkmodificaties hebben ondergaan die kenmerkend zijn voor deze versie.

De 304 break met carrosseriecode 304 D I I en de 304 Van met carrosseriecode 304 T I I, die in september 1976 in productie gingen, werden tot het einde van hun productie uitgerust met XL5-motoren. Natuurlijk werden deze modellen ook geproduceerd voor de export, en voor een aantal niet-Europese landen, werd een speciale versie geproduceerd, nog steeds uitgerust met de XL5 motor, maar met een verminderde compressieverhouding; deze modellen, die absoluut identiek waren aan de anderen, bleven op het eerste gezicht onvindbaar.

De 304 D20 break en de 304 T20 Van, nieuwe versies van diesels aangedreven door de XL4D motor. De laatste versies van de 304 break en de 304 Van, respectievelijk geproduceerd onder de carrosserienummers 304 D30 en 304 T30, krijgen de XIDL-dieselmotor, terwijl de laatste benzineversie van de 304 Van, geproduceerd van september 1978 tot mei 1980 onder de carrosseriecode 304 T01, de XL5-motor krijgt.

DE BESTELWAGEN

Peugeot is altijd erg goed geweest in het met de grootste zorg insceneren van de in- en uitgangen van zijn verschillende modellen. Dit was onvermijdelijk het geval voor de 304 bestelwa-

Les Break 304 vendus aux Etats Unis et fabriqués entre 1970 et 1972 portent le code carrosserie 304 D91 et sont différents des autres au niveau mécanique puisqu'ils seront équipés du moteur XL3 "Antipollution" qui prévoyait un filtre à air différent et un système d'alimentation spécial pour le recyclage des gaz. Et bien sûr, en outre, comme déjà évoqué par ailleurs, ils auront subi toutes les modifications de carrosserie particulières et caractéristiques de cette version.

Les Break 304 don't le code carrosserie est 304 D I I et les Fourgonnette 304 dont le code carrosserie est 304 T I I, et dont la fabrication démarre en septembre 1976, seront dotés des moteurs de type XL5 jusqu'à la fin de leurs séries. Ces modèles seront bien évidemment aussi fabriqués pour l'exportation et par ailleurs, pour quelques pays extra-européens, on produira une version spéciale, toujours dotée du moteur XL5 mais avec un taux de compression réduit; ces modèles, absolument identiques aux autres, restent indétectables au premier coup d'œil.

Le Break 304 D20 et la Fourgonnette 304 T20, nouvelles versions de diesels fabriquées du moteur XL4D. Les toutes dernières versions de Break et de Fourgonnette 304, respectivement sorties sous les numéros de code carrosserie 304 D30 et 304 T30 recevront le moteur diesel XIDL tandis que la dernière version essence de Fourgonnette 304, produite de septembre 1978 à mai 1980 avec le code carrosserie 304 T01, recevra le moteur XL5.

gen, die in september 1976 werd gepresenteerd, amper twee maanden na het einde van de productie van de 204, met andere woorden net lang genoeg om de allerlaatste exemplaren van de productielijn te verkopen. De overdracht was ongecompliceerd, met de Fourgonnette 304 die vrijwel alles erfde van zijn ouder, de 204, waar hij zo sterk op leek, met uitzondering van de grille, die natuurlijk die van de 304 was.

Niet alleen het interieur en het dashboard waren ongewijzigd, maar ook de aandrijflijn; ten tijde van de presentatie was de benzinemotor de XK5 met 1127 cc en 59 pk, die vervolgens in september 1978 werd vervangen door de XL5 met 1290 cc en 65 pk, die het model volgde tot het einde van de serie.

Hetzelfde gold voor de dieselmotoren; de eerste bestelwagens werden geproduceerd met de XL4D 1357cc 45pk motor die werd gebruikt in de 204. Deze werd pas vervangen in juli 1979, tien maanden voordat de productie van de 304 stopte, door de XILD 1548cc 65pk motor, die ook werd gebruikt in de eerste 305 diesels. In tegenstelling tot wat men zou kunnen denken, hadden dit verschil in motor en de toename van het vermogen van 45 naar 65 pk geen evenredige invloed op het laadvermogen, dat tot het einde van de serie op 485 kg bleef, maar wel een veel grotere invloed op de andere twee elementen, namelijk het koppel en de topsnelheid.

Hoewel hij maar minder dan vier jaar werd geproduceerd, ontbrak het hem zeker niet aan succes en met zijn vierendertigduizend... 304

LA FOURGONNETTE TÔLÉE

Peugeot a toujours été très fort au petit jeu des toujours avec le plus grand soin les mises en scène des entrées et sorties de ses différents modèles. Il en sera donc forcément ainsi pour la Fourgonnette 304, présentée en septembre 1976, deux mois à peine après la date de fin de fabrication de la 204, c'est-à-dire juste le temps nécessaire à la vente des tous derniers exemplaires sortis de chaîne. Le passage de relais se fera en toute simplicité, la Fourgonnette 304 ayant hérité de pratiquement tout ce qu'avait sa parente la 204 à qui elle ressemblait tant, exception faite toutefois de sa calandre, qui, bien sûr, est celle de la 304.

Non seulement tous les intérieurs et la planche de bord, mais aussi la mécanique sont inchangés; au moment de sa présentation, son moteur essence sera le XK5 de 1127cc et 59cv, moteur qui sera ensuite, en septembre 1978, remplacé par le XL5 de 1290cc et 65cv et qui suivra le modèle jusqu'à la fin de la série.

Il en sera de même pour les motorisations diesel; les premières Fourgonnettes sortiront avec le moteur XL4D de 1357cc et 45cv, celui de la 204, moteur qui ne sera seulement remplacé qu'en juillet 1979, soit dix mois avant l'arrêt de production de la Fourgonnette 304, par le moteur XILD de 1548cc et 65cv, moteur qui équipera également les premières 305 Diesel. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, cette différence de motorisation et cet accroissement de puissance de 45 à 65cv n'aura pas de répercussion proportionnelle sur la charge utile qui

exemplaren slaagde hij erin het verkoopniveau van de 204 Van over tien jaar te evenaren. Wat ongetwijfeld een belangrijke rol heeft gespeeld bij het bereiken van zo'n goed resultaat, kan alleen maar worden toegeschreven aan de toename van de prestaties, aangezien de laadruimte en het nuttige volume uiteraard identiek bleven aan die van de 204.

Productiecijfers break: 216.183

Productiecijfers fourgon: 34.304

Motor:

1127 cc benzine

1290 cc benzine

1357cc diesel

1548cc diesel

restera fixée à 485 Kg jusqu'à la fin de la série, mais en aura sensiblement pus sur ces deux autres éléments que sont le couple et la vitesse maximale.

Bien que n'ayant été fabriquée que pendant moins de quatre années, le succès ne lui aura certes pas fait défaut et, avec ses trente-quatre-mille... 304 exemplaires, elle réussira à égaliser le niveau de ventes sur dix ans de la Fourgonnette 204. Ce qui aura certainement joué un rôle important dans l'obtention d'un si bon résultat ne peut être dû qu'à l'augmentation de ses performances puisque sa surface de chargement et son volume utile sont de toute évidence restés identiques à ceux de la Fourgonnette 204.

Chiffres de production break: 216.183

Chiffres de production fourgon: 34.304

Moteur:

1127 cc essence

1290 cc essence

1357cc diesel

1548cc diesel





























Le Vin du Bâché

Biologische & Biodynamische
Wijnen & Proeverijen

Wijnen & Spirits
Aperitieven & Oliën

...

Proeverijen
Wijnopslag

Kelderschatting

Sommelier Service

Horeca opleidingen en Menukaarten service

www.viduba.be

Filip & Eef De Wit – Konings
Statielei 11
2920 Kalmthout



KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB



Reparaties in eigen werkplaats!
Réparations dans notre atelier!

Remonderdelen voor al uw klassieke auto's en meer! Hebben we iets niet? Dan maken we het!

Pour tous vos véhicules classiques et plus encore ! Si nous ne l'avons pas, nous le ferons.

Neem contact op! / Contactez-nous!



Nederland

De voort 5A
5991dc Baarlo
tel: 077-477 24 54
info@ccparts.nl



Belgique

Rue de L'île monsin
9/13 4020 Liège
tel: 0032-471274943
serge@ccparts.nl



KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB





T-SHIRT

Lichtblauw "Kariban", 100% Enzym behandeld katoen, 180 gram. Bedrukt logo op linkerborst met grijze achtergrond.

Te verkrijgen in de maten small tot 4XL.

€15,00 per stuk

T-SHIRT

Bleu clair "Kariban", coton traité à l'enzyme, 180 g/m². Logo imprimé sur la poitrine gauche sur fond gris.

Disponible dans les tailles small à 4XL.

€15,00 la pièce





POLO

Lichtblauw "Kariban", 100% katoen, 220 gram.
Geborduurd logo op linkerborst zonder grijze achtergrond.

Te verkrijgen in de maten small tot 4XL.

€22,00 per stuk

PIQUE

Bleu clair "Kariban"s, 100% coton, 220 g/m².
Logo brodé sur la poitrine gauche sans fond gris.

Disponible dans les tailles small à 4XL.

€22,00 la pièce





HEMD

Lichtblauw "Russel Oxford". Korte mouw, 70% Oxford katoen en 30% polyester. Kreuk arm. Borstzakje onder het logo.

Te verkrijgen in de maten:
Small tot 6XL.

€28,00 per stuk

Op bestelling: zelfde hemd met lange mouwen
€31,00 per stuk.

CHEMISE

Bleu clair "Russel Oxford". Manches courtes, 70% coton Oxford et 30% polyester. Bras plissé. Poche poitrine sous le logo.

Disponible en tailles:
Petit à 6XL.

€28,00 € l'unité

Sur commande: même chemise avec manches longues **€31.00** la pièce.





FLEECE

Speedway. 100% polyester. Peugeot Club Belgium logo geborduurd op de borst.

Te verkrijgen in de maten:
S - M - L - XL - XXL - XXXL

€35,00 per stuk

FLEECE

Speedway. 100% polyester. Logo Peugeot Club Belgium brodé sur la poitrine.

Disponible dans les tailles:
S - M - L - XL - XXL - XXXL

€35,00 la pièce





REGENJAS

Dark navy. 96% polyester en 4% elastaan. Peugeot Club Belgium logo geborduurd op de borst en op de rug.

Te verkrijgen in de maten:
S - M - L - XL - XXL - XXXL

€55,00 per stuk

VESTE

Dark navy. 96% polyester et 4% élasthane. Logo Peugeot Club Belgium brodé sur la poitrine et le dos.

Disponible dans les tailles:
S - M - L - XL - XXL - XXXL

€55,00 la pièce



KLAK

Platte pet "Duckbill Hat" lichtgrijs. 250 gram, wol-polyester.

Geborduurd logo met grijze achtergrond op rechter zijde.

Te verkrijgen in 2 maten:
S/M - L/XL

€20,00 per stuk

KLAK

Casquette plate "Duckbill Hat" gris clair. 250g, laine-polyester.

Logo brodé sur fond gris sur le côté droit.

Disponible en 2 tailles:
S/M - L/XL

€20,00 la pièce





CAP

Base ball pet Navy, 250 gram, 100% katoen, metalen gesp.

Geborduurd logo met grijze achtergrond op voorzijde.

One size

€15,00 per stuk

CAP

Casquette de base Navy, 250 g/m², 100% coton, boucle en métal.

Logo brodé sur fond gris sur le devant.

Taille unique

€15,00 la pièce



Falcone



PARAPLU

Blauw, automatisch, winddroog, 12 mm zwarte stok, glasfiber baleinen, polyester doek, zwarte lederboom haak, 102 cm.

Bedrukt logo met grijze achtergrond.

€20,00 per stuk

PARAPLUIE

Bleu, automatique, coupe-vent, canne noire 12 mm, baleines en fibre de verre, toile polyester, mousqueton en cuir noir, 102 cm.

Logo imprimé sur fond gris.

€20,00 à pièce



Falcone®



PARAPLU

Blauw, wind/stormproof, automaat, glasfiber frame, polyester pongee doek met overlappende panelen om de wind door te laten. Zwart rubber finished handvat, 130 cm.

Bedrukt logo met grijze achtergrond.

€33,00 per stuk

PARAPLUIE

Bleu, résistant au vent et à l'humidité, automatique, armature en fibre de verre, toile en polyester pongé avec des panneaux qui se chevauchent pour laisser passer le vent. Poignée en caoutchouc noir, 130 cm.

Logo imprimé sur fond gris.

€33,00 à pièce





SJAAL

Damessjaal. Pashmina sjaal, 65% polyester, 35% viscose, afmetingen 200 x 80 cm,

Bedrukt logo.

€30,00 per stuk

ECHARPE

Echarpe pour femme. Pashmina, 65% polyester, 35% viscose, dimensions 200 x 80 cm.

Logo imprimé.

€30,00 à pièce



AUTO STICKER

2 soorten: voor binnenkant en buitenkant raam.

- Grote sticker, 24 x 20,5 cm = **€10,00**
- Middenmaat, 10 x 8,5 cm = **€5,00**
- Kleine sticker, 7 x 6 cm = **€3,00**

PIN

Met klipbevestiging. Hoogte 2,5 cm en breedte 2 cm.

€5,00 per stuk

BESTELLEN

Verzenden is mogelijk voor pins en stickers: extra kost 4 euro per normale zending (2 euro voor enkel stickers). Stort het bedrag op de clubrekening. Mededeling: x pin, x sticker. (binnen of buiten). Verzending naar het adres van betaling.

Peugeot Club Belgium
Statiestraat 31 - 2547 Lint
IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

AUTOCOLLANT

2 types: pour la fenêtre intérieure et l'extérieur.

- Grand autocollant, 24 x 20.5 cm = **€10,00**
- Taille moyenne, 10 x 8.5 cm = **€5,00**
- Petit autocollant, 7 x 6 cm = **€3,00**

PIN

Avec fixation par clip. Hauteur 2,5 cm et largeur 2 cm.

€5,00 la pièce

COMMANDER

L'expédition est possible pour pins et autocollants seulement! Frais supplémentaires 4 € par envoi normal, (2 € pour les autocollants seulement) Transférez le montant sur le compte du club. Livraison à l'adresse de paiement.

Peugeot Club Belgium
Statiestraat 31 - 2547 Lint
IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

BESTUURSORGaan



**VOORZITTER
PRÉSIDENT**

DE REU Frank
0472 876 054

frank@bcop-cbap.be



**ONDERVOORZITTER
VICE-PRÉSIDENT**

PIEFORT Alain
0474 898 000

alain@bcop-cbap.be

CONSEIL D'ADMINISTRATION



**MATERIAALMEESTER BOETIEK
MATÉRIAUX & BOUTIQUE**

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



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

WUYTS Roland
0475 650 428

roland@bcop-cbap.be



**REDACTIE
RÉDACTION**

DE REU Valérie
0472 337 493

valerie@bcop-cbap.be



**PR & SPONSORING
RP & SPONSORING**

BOSSCHAERTS Guy
0492 731 921

guy@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

VUYLSTEKE Wim
0472 359 453

wim@bcop-cbap.be

IN MEMORIAM
ERE-VOORZITTER
PRÉSIDENT D'HONNEUR
DE REU Marcel



**CLUBREKENING
COMPTE DU CLUB**

IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

**RONDRITTEN
RANDONNÉES**

IBAN BE30 7512 0391 0511
BIC AXABBE



vzw | **BCOP-CBAP** | asbl

www.Peugeotclubbelgium.be

info@Peugeotclubbelgium.be