

PEUGEOT CLUB BELGIUM

MAGAZINE 09/10 2024



NATIONAAL SECRETARIAAT
SECRÉTARIAT NATIONAL

Leugstraat 103
2630 Aartselaar
België

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
SIÈGE SOCIAL

Leugstraat 103
2630 Aartselaar
België

ONDERNEMINGSNUMMER
NUMÉRO D'ENTREPRISE

0887 617 603

/// Un club avec allure sort ses griffes



/// Een club met allure toont zijn klauwen



FRANK DE REU

VOORWOORD

Beste leden,

Ik hoop dat jullie genoten hebben van een welverdiende en deugddoende vakantie, de weergoden waren ons alleszins goedgezind de afgelopen 2 maanden.

Voor diegenen waarbij de vakantie nog moet beginnen, heel veel plezier gewenst en tijd om de batterijen op te laden.

We hebben reeds met volle teugen kunnen genieten van de volgende clubactiviteiten, dankzij de inzet van onze organiserende leden. Merci-kes!!!

- 14 juli: Plattelandsrondrit, bedankt Lionel en Marleen voor deze zeer leuke rondrit.
- 21 juli: Summer Sweetness, bedankt Eddy en Tamara om deze rondrit voor ons te regelen.
- 4 augustus: Mergelland route, bedankt Jos en Hannah voor deze leuke en leerrijke rit.
- 17/18 augustus: Schaffen Oldtimer Fly-inn, bedankt aan alle helpers en bezoekers van onze clubstand.
- 31 augustus/1 september: Oldtimertreffen Lanaken, merci aan alle helpers en bezoekers van onze clubstand.

Alle verslagen en info vindt je verder in dit magazine, bedankt aan alle verslaggevers!

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

J'espère que vous avez passé des vacances bien méritées et agréables, les dieux de la météo ayant été cléments avec nous ces deux derniers mois.

Pour ceux dont les vacances n'ont pas encore commencé, beaucoup de plaisir et de temps pour recharger les batteries.

Nous avons déjà pu profiter pleinement des activités suivantes du club, grâce aux efforts de nos membres organisateurs. Merci!

- 14 juillet: Randonnée campagnarde, merci à Lionel et Marleen pour cette visite très agréable.
- 21 juillet: Summer Sweetness, merci à Eddy et Tamara d'avoir organisé ce voyage pour nous.
- 4 août: Route de Mergelland, merci à Jos et Hannah pour ce tour amusant et instructif.
- 17/18 août: Schaffen Oldtimer Fly-inn, merci à tous les assistants et visiteurs de notre stand.
- 31 août/1 septembre: Oldtimertreffen Lanaken, merci à tous ceux qui ont aidé et visité le stand de notre club.

Tous les rapports et informations se trouvent dans ce magazine, merci à tous les rapporteurs!

Nog te komen activiteiten:

- 8 september: Télémie te Anthines, verzorgd door ons clublid David Colinet.
- 20-22 september: 3 daagse Zeeland (volzet).
- 29 september: Distinguished Gentleman's Drive te Kontich org. Johan Janssens.
- **27 oktober: Sluitingsrit en viering 45 jaar club te Grimbergen.**
- 15/16/17 november: clubstand op Interclassics Brussel.

Alle info en inschrijving in de agenda!

Tot op onze volgende clubactiviteiten.

Graag tijdig inschrijven!

Voorzitter
Frank De Reu

Activités à venir:

- 8 septembre: Télémie à Anthines, organisé par David Colinet, membre du club.
- 20-22 septembre: 3 jours en Zélande (complet).
- 29 septembre: Distinguished Gentleman's Drive à Kontich org. Johan Janssens.
- **27 octobre: randonnée de clôture et célébration des 45 ans du club à Grimbergen.**
- 15/16/17 novembre: stand du club à Interclassics Brussels.

Toutes les infos et inscriptions dans l'agenda !

Au plaisir de vous voir à nos prochaines activités.

Merci de vous inscrire à temps !

Président
Frank De Reu

2024

23 FEBRUARI 2024
BABELAVOND KALMTHOUT
FILIP & EEF DE WIT

1

23 FÉVRIER 2024
CAUSERIE DE SOIR KALMTHOUT
FILIP & EEF DE WIT

10 MAART 2024
ALGEMENE VERGADERING BORCHTLOMBEEK

2

10 MARCH 2024
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE BORCHTLOMBEEK

23-24 MAART 2024
BEURS GENK
CLUBSTAND

3

23-24 MARCH 2024
BOURSE GENK
STAND DU CLUB

6-7 APRIL 2024
BEURS ATH
CLUBSTAND

4

6-7 AVRIL 2024
BOURSE ATH
STAND DU CLUB

14 APRIL 2024
OPENINGSRIT ANTWERPEN
ANN & FRANK

5

14 AVRIL 2024
RANDONNÉE ANTWERPEN
ANN & FRANK

5 MEI 2024
RONDRIT DESTELBERGEN
CHRIS VAN DE VELDE

6

5 MAI 2024
RANDONNÉE DESTELBERGEN
CHRIS VAN DE VELDE

9-10-11-12 MEI 2024
4-DAAGSE SOCHAUX
WOUTER & KRISTEL CROQUEY-DEPREZ
VOLZET



9-10-11-12 MAI 2024
4-JOURS SOCHAUX
WOUTER & KRISTEL CROQUEY-DEPREZ
COMPLET

17-18-19 MEI 2024
BEURS CINEY
CLUBSTAND



17-18-19 MAI 2024
BOURSE CINEY
STAND DU CLUB

2 JUNI 2024
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY
BIJ D&O AUTOMOTIVE ROESELARE



2 JUIN 2024
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY
CHEZ D&O AUTOMOTIVE ROESELARE

16 JUNI 2024
RONDRIT CLERMONT
RUDI DE BELS



16 JUIN 2024
RANDONNÉE CLERMONT
RUDI DE BELS

23 JUNI 2024
CARS & PARTS ON THE GRASS PUTTE
JEAN-MARIE HEMELINGS



23 JUIN 2024
CARS & PARTS ON THE GRASS PUTTE
JEAN-MARIE HEMELINGS

29 JUNI 2024
FRANSE AUTODAG KASTERLEE



29 JUIN 2024
JOURNÉE DE LA VOITURE
FRANÇAISE À KASTERLEE

14 JULI 2024
RONDRIT REGIO BISSEGEM
LIONEL EN MARLEEN

13

14 JUILLET 2024
RANDONÉE REGION BISSEGEM
LIONEL EN MARLEEN

21 JULI 2024
SUMMER SWEETNESS
OLDTIMER MEETING TIELT-WINGE
EDDY & TAMARA

14

21 JUILLET 2024
SUMMER SWEETNESS
OLDTIMER MEETING TIELT-WINGE
EDDY & TAMARA

4 AUGUSTUS 2024
RONDRIT REGIO TONGEREN
JOS & HANNAH
INFO VOLGT VIA MAIL

15

4 AOÛT 2024
RANDONÉE RÉGION TONGEREN
JOS & HANNAH
LES INFORMATIONS PAR MAIL

17-18 AUGUSTUS 2024
SCHAFFEN

16

17-18 AOÛT 2024
SCHAFFEN

31 AUGUSTUS + 1 SEPTEMBER 2024
OLDTIMERTREFFEN LANAKEN
CLUBSTAND

17

31 AOÛT + 1 SEPTEMBRE 2024
RÉUNION D'ANCÊTRES LANAKEN
STAND DU CLUB

8 SEPTEMBER 2024
TÉLÉVIE
ANTHISNES EN CHOEUR
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

18

8 SEPTEMBRE 2024
TÉLÉVIE
ANTHISNES EN CHOEUR
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

20-21-22 SEPTEMBER 2024

3-DAAGSE ZEELAND

WIM & NANCY
VOLZET

19

20-21-22 SEPTEMBRE 2024

3-JOURS ZEELAND

WIM & NANCY
COMPLET

29 SEPTEMBER 2024

**DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE
KONTICH**

JOHAN

KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

20

29 SEPTEMBRE 2024

**DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE
KONTICH**

JOHAN

CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

27 OKTOBER 2024

**SLUITINGSRIT
REGIO GRIMBERGEN**

BESTUUR

KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

21

27 OCTOBRE 2024

**RANDONNÉE DE CLÔTURE
REGION GRIMBERGEN**

CONSEIL D'ADMINISTRATION

CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

15-17 NOVEMBER 2024

INTERCLASSICS BRUSSELS

22

15-17 NOVEMBRE 2024

INTERCLASSICS BRUSSELS

8 DECEMBER 2024

SINT-ELOOI DINER

23

8 DÉCEMBRE 2024

DÎNER SAINT-ELOY

MDI / PELLETS MDI \



ANN

FRANSE AUTODAG KASTERLEE

29/06/2024

We vertrekken met de 205 naar Kasterlee langs "binnendoor", zoals wij dit noemen 😊,

dus niet langs de snelweg en komen 1,5 uur later aan op de weide waar er al heel veel oldtimers staan, met onder andere veel Peugeots. Het is een komen en gaan, maar we tellen al snel zo'n dertigtal Peugeots die een bezoekje brengen.

Onze nieuwe tenten staan op en ze mogen gezien worden hoor! Ze bieden de nodige schaduw, want het zonnetje schijnt volop zodat sommigen toch wat verkoeling zoeken in de schaduw van de bomen.

Iedereen vermaakt zich, er wordt bijgebabbeld, naar de prachtige oldtimers gekeken, ijsjes gegeten en een frietje als afsluiter hoort er ook bij.

Om 18u is het tijd om naar huis te rijden.

Bedankt aan diegene die alles in goede banen hebben geleid en alle hulp!

ANN

JOURNÉE DE LA VOITURE FRAN- ÇAISE KASTERLEE

29/06/2024

Nous partons avec la 205 pour Kasterlee par la "route intérieure", comme nous l'appelons 😊,

donc pas le long de l'autoroute et arrivons 1h30 plus tard au pré où il y a déjà beaucoup d'anciens, dont beaucoup de Peugeot. C'est un va-et-vient, mais nous comptons bientôt une trentaine de Peugeot en visite.

Nos nouvelles tentes sont montées et elles valent la peine d'être vues ! Elles apportent l'ombre nécessaire, car le soleil tape fort et certains se réfugient à l'ombre des arbres.

Tout le monde s'amuse, discute, regarde les belles anciennes, mange des glaces et termine par des frites.

A 18 heures, il est temps de rentrer à la maison.

Merci à ceux qui ont veillé à ce que tout se passe bien et à tous ceux qui nous ont aidés !



PEUGEOT CLUB BELGIUM

PEUGEOT CLUB BELGIUM

PEUGEOT CLUB BELGIUM









EOT CLUB BELGIUM









AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE



AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE – WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

WIM & NANCY

RONDRIIT BISSEGEM

Zondag 14/07/2024 is het terug zover.

Om 6 uur loopt de wekker af, na toiletbezoek richting badkamer, wat water in mijn gezicht, de tandenborstel in de mond en dan de borstel door m'n haar hahaha.

Naar de bakker achter verse pistolets om mee te nemen voor de picknick. Bij de thuiskomst van de bakker is Nancy ook reeds wakker en zich aan het klaarmaken om aan de dag te beginnen. De verse pistolets beleggen en de frigobox vullen. Ziezo we kunnen vertrekken richting de garage waar onze Amedee staat te wachten op ons.

De poort gaat open en daar staat hij, de frigobox samen met de stoeltjes en de tafel in de koffer leggen en we kunnen vertrekken richting Bissegem. De sleutel in het contact en broem broem, we zijn weg.

Na een 30-tal minuten zijn we op de bestemming waar we mogen parkeren op een privé parking, we komen samen aan met Frans en Filip, Tony en Tibo.

Na de begroetingen en het krijgen van de tas met de roadbook, schuiven we aan voor het ontbijt. Intussen komt met mondjesmaat ieder-

WIM & NANCY

RANDONNEE DE BISSEGEM

Dimanche 14/07/2024, c'est de nouveau le jour.

A 6h le réveil sonne, après un passage aux toilettes je me dirige vers la salle de bain, un peu d'eau sur le visage, la brosse à dents dans la bouche et ensuite la brosse dans les cheveux hahaha.

Direction la boulangerie pour trouver des pistolets frais à emporter pour le pique-nique. De retour de la boulangerie, Nancy est déjà réveillée et se prépare à commencer la journée. Elle prépare des sandwich avec les pistolets frais et remplit la glacière. Et voilà que nous pouvons partir vers le garage où nous attend notre Amédée.

Le portail s'ouvre et il est là. La glacière, les chaises et la table une fois dans le coffre, nous pouvons partir pour Bissegem. La clé dans le contact et broem broem, nous partons.

Après environ 30 minutes, nous arrivons à la destination où nous pouvons nous garer dans un parking privé, nous arrivons avec Frans et Filip, Tony et Tibo.

Après les salutations et la remise du sac contenant le roadbook, nous nous installons pour le petit déjeuner. Pendant ce temps, toutes les

een aan die zich heeft ingeschreven voor deze rit. Na het ontbijt is het tijd om te vertrekken, dit doen we samen met Gunther en Kathleen. We rijden langs mooie wegen met het nodige bochtenwerk en vergezichten. Onze Amedee is in zijn sas net als zijn bestuurder en copiloot.

We komen aan in Diksmuide waar we worden verwacht voor de apero. Hierna rijden we verder om na een 15-tal minuten te stoppen voor onze picknick.

We hebben een heel mooi plaatsje gevonden midden in de natuur waar tafels en banken staan en zelfs propere toiletten. Dit wil dus zeggen dat de meegenomen stoelen en tafel in de koffer blijven.

In gezelschap van vrienden genieten we van onze pistolets en het mooie weer. Het is tijd om terug te vertrekken, onderweg stoppen we nog om een crèmeke te lekken. Daarna rijden we terug naar Bissegem, waar we worden verwacht voor het avondeten.

Na het benutten van ons eten is het terug tijd om naar huis te gaan. Nog iedereen een goede avond wensen en weg zijn wij. Het was een zeer mooie dag, prachtige rondrit, zonnig weer, mooie mensen en leuke babbels met de nodige lachsalvo's.

Marleen en Lionel, bedankt voor jullie inspanningen om ons deze mooie dag te bezorgen!

Met vele Peugeot groeten,
Wim en Nancy.

personnes inscrites à cette randonnée arrivent petit à petit. Après le petit-déjeuner, il est temps de démarrer, ce que nous faisons avec Gunther et Kathleen. Nous roulons sur de belles routes avec les courbes et de beaux paysages. Notre Amédée est dans son élément, tout comme son chauffeur et son copilote.

Nous arrivons à Diksmuide où nous sommes attendus pour un apéritif. Après cela, nous continuons à rouler et nous arrêtons pour notre pique-nique après environ 15 minutes.

Nous avons trouvé un endroit très agréable au milieu de la nature où il y a des tables et des bancs et même des toilettes propres. Les chaises et la table que nous avons apportées restent donc dans la valise.

En compagnie d'amis, nous profitons de nos pistolets et du beau temps. Il est temps de repartir, en s'arrêtant en chemin pour déguster une crêpe. Nous reprenons ensuite la route vers Bissegem, où nous sommes attendus pour le dîner.

Après avoir bien profité de notre repas, il est temps de rentrer à la maison. Encore une bonne soirée à tout le monde et nous repartons. Ce fut une très belle journée, une belle visite, un temps ensoleillé, des gens sympathiques et des discussions agréables avec les rires nécessaires.

Marleen et Lionel, merci de nous avoir offert cette belle journée !

Avec toutes les salutations de Peugeot,
Wim et Nancy.





Peugeot Garage De Saint
Distributeur Peugeot Citroën
02 47 11 11 11

441 462

0 44X 980



The Kraken
"ICK SPIES"























KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

**HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?**

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

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

FRANS

SUMMER SWEETNESS

Rondrit 21 juli

Voor de tweede maal werden wij op onze nationale feestdag uitgenodigd op het Summer Sweetness evenement te Tielt- Wingene inclusief een clubstand.

In tegenstelling tot vorig jaar bestond echter de mogelijkheid tot deelname aan een ochtendlijke rondrit.

De grote hitte van de voorbije dagen achter ons latend en af en toe een verkwikkend buitje bracht ons naar Glabbeek.

De plaatselijke hondenschool fungeerde als ontmoetingsplaats alwaar wij hartelijk verwelkomd werden door gastvrouw en gastheer van dienst Tamara en Eddy.

Een overvloedig ontbijt stond op ons te wachten, zo overvloedig zelfs dat het ook als middagmaal kon dienen.

Aansluitend vertrokken een vijftiental wagens voor een 80 km lange, goed georganiseerde rondrit door het mooie Hageland.

Anderen kozen ervoor om rechtstreeks het Summer Sweetness gebeuren op te zoeken.

FRANS

SUMMER SWEETNESS

Randonnée du 21 juillet

Pour la deuxième fois pendant les vacances, nous avons été invités à l'événement Summer Sweetness à Tielt-Wingene, avec un stand du club.

Contrairement à l'année dernière, nous avons la possibilité de participer à une randonnée matinale.

Laissant derrière nous la grande chaleur de ces derniers jours, nous nous sommes rendus à Glabbeek sous une douche rafraîchissante.

L'école canine locale a servi de lieu de rencontre où nous avons été chaleureusement accueillis par Tamara et Eddy, hôtesse et hôte du jour.

Un petit déjeuner copieux nous attendait, si copieux qu'il pouvait également servir de déjeuner.

Ensuite, une quinzaine de voitures sont parties pour un circuit bien organisé de 80 km à travers le magnifique Hageland.

D'autres ont préféré se rendre directement à l'événement Summer Sweetness.

Aan het einde van de rondrit kon de gebruikelijke aperitiefstop niet ontbreken. Ook deze namen Tamara en Eddy voor hun rekening.

Een aansluitende korte trip bracht ons naar de place to be waar wij verwelkomd werden door de reeds aanwezige leden.

Naast een overvloed aan broodjes werden wij getrakteerd op heerlijke taart en een bakje troost door Nick en Sandra. Er was voor elk wat wils gaande van een gezellige babbel met een hapje en een drankje onder de nieuwe clubtent tot het flanneren op het terrein tussen de verschillende standen en het zich te goed doen aan een verscheidenheid aan foodtrucks.

Doch vooral de samenhang en vriendschap welke basiswaarden blijven binnen de club aangestuurd door een voorzitter uit duizenden geven dit alles een extra dimensie.

Rond 16u30 keerden de eerste Peugeotjes terug huiswaarts terugblikkend op een mooie dag. Met oprechte dank aan Eddy en Tamara.

Uitkijkend naar het volgende gebeuren in Tongeren georganiseerd door onze Jos Schiphorst.

Frans Van Der Veken

A la fin de la balade, l'arrêt habituel pour l'apéritif ne pouvait être manqué. Tamara et Eddy s'en sont également chargés.

Un court trajet nous a ensuite conduits au lieu de rendez-vous où nous avons été accueillis par les membres déjà présents.

En plus d'une abondance de sandwiches, Nick et Sandra nous ont offert un délicieux gâteau et une tasse de réconfort. Il y en avait pour tous les goûts, que ce soit pour discuter confortablement en mangeant un morceau et en buvant un verre sous la nouvelle tente du club ou pour flâner sur le terrain entre les différents stands et se régaler d'une variété de food trucks.

Mais surtout la solidarité et l'amitié qui restent des valeurs fondamentales au sein du club, sous l'impulsion d'un président parmi des milliers d'autres, donnent une dimension supplémentaire à l'ensemble.

Vers 16h30, les premières Peugeot sont rentrées chez elles, avec le souvenir d'une belle journée. Un grand merci à Eddy et Tamara.

Nous attendons avec impatience le prochain événement à Tongres, organisé par notre ami Jos Schiphorst.

Frans Van Der Veken





DRANKKAART 20€
VOOR 12
CONSUMPTIES VAN
1.8€

BRAADWORST
4€

DOMO

SIDE



Hard
Rock
COUTURE
LONDON





- 253









LETNNESS

21 juli

Winge











LUBROL
Shell



MICHELIN

B O-AFW-258
PEUGEOT CLUB BELGIUM





KRISTINE

MERGELLAND ROUTE

04/08/2024

Op 04 augustus laatstleden organiseerden Jos en Hannah Schiphorst een prachtige rondrit die voor iedereen een onvergetelijke ervaring werd.

Vroeg op pad met de 403 commerciale om in Massenhoven de 'Boudewijnsnelweg' te nemen richting Luik. Tijdens de week rij je daar dan langsheen een muur van vrachtwagens maar op zondagochtend is het precies het verkeer van de jaren 'tviijftig...

De dag begon met een samenkomst en ontbijt bij Van Mossel in Tongeren, waar de deelnemers konden genieten van een uitgebreid buffet in een gezellige sfeer. Een woord van dank voor de ploeg die ons in de watten legden.

Na het ontbijt vertrokken de deelnemers voor een rondrit doorheen adembenemende landschappen. De route voerde langs schilderachtige wegen, door groene velden en pittoreske dorpen, waarbij iedere bocht een nieuw uitzicht bood. De harmonie tussen natuur en cultuur maakte de rit tot een ware beleving.

KRISTINE

MERGELLAND OUTE

04/08/2024

Le 4 août dernier, Jos et Hannah Schiphorst ont organisé une magnifique balade qui est devenue une expérience inoubliable pour tous les participants.

Tôt le matin, nous avons pris la route avec la 403 commerciale pour rejoindre l'autoroute « Boudewijn » à Massenhoven en direction de Liège. En semaine, cette route est bordée d'un mur de camions, mais un dimanche matin, on a l'impression de retrouver le trafic des années cinquante...

La journée a commencé par un rassemblement et un petit-déjeuner chez Van Mossel à Tongres, où les participants ont pu profiter d'un buffet copieux dans une ambiance conviviale. Un grand merci à l'équipe qui nous a choyés.

Après le petit-déjeuner, les participants sont partis pour une balade à travers des paysages à couper le souffle. L'itinéraire les a conduits sur des routes pittoresques, à travers des champs verdoyants et des villages charmants, chaque tournant offrant une nouvelle vue imprenable. L'harmonie entre nature et culture a fait de cette balade une véritable expérience.

Als afsluiter van deze geslaagde dag werd een bezoek gebracht aan de (mergel)Grotten van Kanne. Dit indrukwekkende gangenstelsel van wel 16 kilometer lang herbergt een bijzondere ondergrondse champignonkwekerij. Tijdens de rondleiding – met uiterst sympathieke gids -leerden de deelnemers over de geschiedenis van de grotten en kregen ze de kans om enkele unieke streekproducten te proeven, zoals Mosasaurusbier, grottenkaas, grottenworst en de beroemde grottenvlaai. Deze lokale lekkernijen, geproduceerd in de koele, vochtige omstandigheden van de grotten, boden een smaakvolle afsluiting van een perfect georganiseerde dag.

Jos en Hannah fel bedank voor deze prachtige dag en organisatie!

Kristine VH

Pour couronner cette journée réussie, une visite aux grottes (de marne) de Kanne a été organisée. Ce réseau de galeries impressionnant, long de 16 kilomètres, abrite une champignonnière souterraine unique. Lors de la visite guidée, avec un guide extrêmement sympathique, les participants ont découvert l'histoire des grottes et ont eu l'occasion de déguster quelques produits régionaux uniques, tels que la bière Mosasaurus, le fromage des grottes, le saucisson des grottes et la célèbre tarte des grottes. Ces délices locaux, produits dans les conditions fraîches et humides des grottes, ont offert une fin savoureuse à une journée parfaitement organisée.

Un grand merci à Jos et Hannah pour cette magnifique journée et cette organisation parfaite !

Kristine VH







Van Mossel

VLOEREN & BADKAMERS



Lambrechts-Hoogheers.be
Lukkensteengang 10
3000 Leuven



Van Mossel
PRIVATE LEASE

Zorgeloos & op maat

Vraag nu naar de *maandprijs*
van jouw toekomstige wagen.

www.vanmossel.be





PEUGEOT



PEUGEOT

Van Mossel

→ Receptie

→ Parkeren

NEW E-2008



SPECIALT





VAN MOSSEL



CITROËN



OPEL

Van Mossel

Welkom bij
Van Mossel

← **ENTREE**

SPECIALS

EW 3008

NIJF-LANNA
MODIEVOERTUIG

PEUGEOT TALIST
2078

Van Mossel

USED CARS



















ANN

SCHAFFEN OLDTIMER FLY & DRIVE IN

17-18/08/2024

Ook dit jaar konden onze leden een bezoekje brengen op de 39e editie van de Oldtimer Fly & Drive in te Schaffen.

Frank en ikzelf vertrekken vrijdagmiddag met een volgeladen 4007 naar Schaffen.

Daar aangekomen konden we onze nieuwe tenten al van ver zien staan! Met dank aan de opbouwers van dienst: Donny, Guy, Alain, Jos en Nicole.

We moesten enkel nog onze auto uitladen, en alles was klaar, tijd voor een drankje en lekkere “smoskes” 😊

We pronkten met onze nieuwe tenten, die we voor deze gelegenheid in “vol ornaat” konden opzetten. Er werden dan ook veel complimenten gegeven hiervoor.

Zowel zaterdag als zondag was het weer ons goedgezind. Dit resulteerde in een massa volk op de weide, waar men naast vele oldtimer auto's, bromfietsen, moto's, woonwagens, konden genieten van prachtige luchtshows gege-

ANN

SCHAFFEN OLDTIMER FLY & DRIVE IN

17-18/08/2024

Cette année aussi, nos membres ont pu visiter la 39ème édition du Oldtimer Fly & Drive in à Schaffen.

Frank et moi-même sommes partis pour Schaffen le vendredi après-midi avec une 4007 bien chargée.

Une fois sur place, nous pouvions déjà voir de loin nos nouvelles tentes ! Merci aux constructeurs de service : Donny, Guy, Alain, Jos et Nicole.

Nous n'avons eu qu'à décharger notre voiture, et tout était prêt, le temps de prendre un verre et de savoureuses « smoskes » 😊.

Nous avons montré nos nouvelles tentes, que nous avons pu installer en « pleine gloire » pour cette occasion. De nombreux compliments nous ont été adressés à ce sujet.

Tant le samedi que le dimanche, la météo a été clémente avec nous. Il y avait donc foule sur la prairie où, outre de nombreuses voitures anciennes, des cyclomoteurs, des motos et des ca-



NO PUSH

PITOT
ACCESS

EXPERIMENTAL

ven door de vele mooie vliegtuigjes en ook de “red devils” waren weer van de partij.

We werden dit jaar goed voorzien van lekkere vlaaien en taarten, zodat we zeker geen honger hoefden te lijden. Alsook de pasta van Donny kon iedereen smaken, er was genoeg voor heel de club 😊 😊

Dankzij de inspanningen van de laatblijvers (jong en oud), was onze stand in no time opgekraamd. Dankjewel iedereen!

De sfeer was zoals steeds gemoedelijk, leuke babbels en diepgaande gesprekken, kortom iedereen heeft weer genoten van het weekend Schaffen!

ravanes, les gens ont pu assister à de magnifiques spectacles aériens donnés par de nombreux beaux avions et les « diables rouges » étaient également de nouveau présents.

Cette année, nous avons été bien approvisionnés en flans et gâteaux savoureux, de sorte que nous n'avons pas eu à souffrir de la faim. En plus des pâtes de Donny, il y en avait assez pour tout le club 😊 😊 .

Grâce aux efforts des retardataires (jeunes et moins jeunes), notre stand a été monté en un rien de temps. Merci à tous !

L'ambiance était conviviale comme toujours, de belles discussions et des conversations profondes, bref tout le monde a apprécié le week-end à Schaffen!





photography by
J.Sauvillers









700





















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

45 JAAR PEUGEOT 505

Wanneer de leeuw een reus wordt.

Peugeot bevond zich begin jaren zeventig in een paradoxale situatie. De autofabrikant werd hard getroffen door de energiecrisis, maar consolideerde desondanks zijn positie als de op één na grootste fabrikant van Frankrijk door in december 1974 de controle over Citroën over te nemen. Tenminste, dat is wat mensen nog steeds denken...

François Gautier, die op dat moment aan het hoofd stond van het in Sochaux gevestigde bedrijf, kocht het kroonjuweel van de Franse auto-industrie, dat op de rand van faillissement stond, een overname die zeer kostbaar zou blijken voor het moederbedrijf. Het nieuwe PSA Peugeot Citroën werd opgericht in april 1976 en besloot het noodlijdende Chrysler Europe op te nemen, dat het al snel zou omdopen tot Talbot.

De overname werd officieel in augustus 1978, waarbij PSA de dochterondernemingen van de Amerikaanse gigant overnam: Simca in Frankrijk, Rootes in het Verenigd Koninkrijk en Barreiros in Spanje, evenals verouderde productiefaciliteiten.

Verzwakt door een somber economisch klimaat en ondermijnd door herhaalde arbeidsconflic-

REDACTION

45 ANS PEUGEOT 505

Lorsque le lion se fait ogre.

Situation paradoxale que celle de Peugeot au début des années 1970. Frappé de plein fouet par la crise énergétique, le constructeur conforte pourtant son rang de deuxième constructeur national en prenant le contrôle de Citroën en décembre 1974. Le losange n'a qu'à bien se tenir, du moins le croit-on encore...

Car François Gautier, qui dirige alors l'entreprise sochaliennaise, s'offre le fleuron de l'industrie automobile française au bord de la faillite, une reprise qui va s'avérer très coûteuse pour la maison mère. Créée en avril 1976, la nouvelle entité PSA Peugeot Citroën décide d'absorber Chrysler Europe, également bien mal en point, qu'elle va bientôt rebaptiser Talbot.

Le rachat est officialisé en août 1978, PSA se rendant acquéreur des filiales du géant américain: Simca en France, Rootes en Grande-Bretagne et Barreiros en Espagne, mais aussi d'un outil industriel obsolète.

Fragilisé par une conjoncture économique morose, miné par des conflits sociaux à répétition, l'appétit du Lion vire à indigestion. La gamme Peugeot vieillissante résiste honorablement dans le segment des petites berlines familiales.

ten, verandert de eetlust van de Leeuw in indigestie. Het verouderde Peugeot-gamma houdt goed stand in het segment van de kleine gezinsberlines. De intelligente 104 blijft een goed alternatief voor de Renault 5 stoomwals, terwijl de recente 305, gelanceerd in 1977, een welkome vervanging is voor de 204/304 serie. Het topsegment van het gamma had het daarentegen moeilijk om het op te nemen tegen de zeer competitieve Duitse concurrentie. De 504 coupés en cabriolets met hun te gulzige en weinig efficiënte V6 PRV-motoren werden in homeopathische hoeveelheden verkocht. En de ambitieuze 604, uitgerust met hetzelfde blok, moest dringend 'gedieseld' worden om te overleven. Gespaard door de crisis blijft de 504 berline een veilige keuze, ondanks het feit dat hij tien jaar oud is. Comfortabel en robuust, dit ideaal van de middenklasse behoudt zijn verkoop dankzij een complex gamma voor alle smaken en budgetten, van de hardwerkende L met stijve achteras tot de luxueuze TI met brandstofinjectie. Als conventionele auto met achterwielaandrijving stelde de klassieke 504 een bepaalde conservatieve klantenkring gerust. Hij moest het echter opnemen tegen enkele zeer aantrekkelijke nieuwe rivalen, zoals de Citroën CX en de Renault 20, die beide voorwielaandrijving hadden. De uitdaging voor het merk was tweeledig: het model vernieuwen zonder zijn trouwe fans voor het hoofd te stoten en dit doen met een beperkt budget.

Peugeot's toekomstige grote sedan zou daarom een achterwielaangedreven auto worden die nauw was afgeleid van zijn voorganger.

L'intelligente 104 reste une alternative de choix face au rouleau compresseur Renault 5, tandis que la récente 305, lancée en 1977, remplace avantageusement la série 204/304. Le haut de gamme, en revanche, a bien du mal à tirer son épingle du jeu, confronté à une concurrence allemande très compétitive. Les coupés et cabriolets 504 à moteur V6 PRV, trop gourmands et peu performants, se sont vendus en quantités homéopathiques. Et l'ambitieuse 604, affublée du même bloc, a dû être "diésélisée" d'urgence pour survivre. Epargnée par la crise, la berline 504 demeure une Valeur sûre, malgré ses dix ans révolus. Confortable et robuste, l'idéal des classes moyennes maintient ses ventes grâce à une gamme complexe pouvant satisfaire tous les goûts et toutes les bourses, de la besogneuse L à essieu arrière rigide à la luxueuse TI à injection. Conventiennelle propulsion, la Classique 504 rassure une certaine clientèle conservatrice. Elle doit pourtant affronter des rivales inédites fort attractives, à l'instar des Citroën CX et des Renault 20, toutes deux à traction avant. Double challenge pour la marque: renouveler le modèle sans heurter ses fidèles partisans, le tout avec un budget limité. La future grande berline Peugeot sera donc une propulsion étroitement dérivée de son aînée.

Dévoilée en mai 1979, la 505 est présentée à la presse durant le Festival de Cannes. Cette année-là, "Apocalypse Now" remporte la palme d'or. Le deuxième choc pétrolier bat son plein...

De 505 werd onthuld in mei 1979 en werd aan de pers voorgesteld tijdens het Filmfestival van Cannes. Dat jaar won "Apocalypse Now" de Palme d'Or. De tweede oliecrisis was in volle gang...

FRANS-ITALIAANSE COPRODUCTIE

De eerste schetsen van de 505 dateren uit 1974.

Gérard Welter was in 1960 bij Peugeot komen werken - hij was amper achttien - en had net de leiding overgenomen van Paul Bouvot in het stylingcentrum in La Garenne-Colombes (Hauts-de-Seine).

Hij krijgt gezelschap van Paul Bracq, die is benoemd tot hoofd interieurdesign. Paul Bracq had een indrukwekkende carrière bij Mercedes-Benz en daarna bij BMW, na een korte periode bij Brissonneau&Lotz. Na gewerkt te hebben aan de 604 en 305, gingen de ontwerpers aan de slag met het E30 project, een blauwdruk voor de toekomstige 505.

Dit werk werd uitgevoerd in samenwerking met Pininfarina, de voorkeurspartner van het merk sinds de productie van de 403 in 1955. De modellen op ware grootte worden gebouwd op een 504-platform met bredere sporen, zoals bepaald in de specificaties, waarbij elk team aan zijn eigen model werkt. Dit leidde tot rivaliteit tussen de Franse en Italiaanse ontwerpers. Het eerste onderzoek resulteerde in een weinig overtuigende restyling van de 504, die zijn be-

COPRODUCTION FRANCO-ITALIENNE

Les premières esquisses de la 505 remontent à 1974.

Embauché chez Peugeot en 1960 – il avait à peine dix-huit ans -, Gérard Welter vient juste de succéder à Paul Bouvot au centre de style de La Garenne-Colombes (Hauts-de-Seine).\$

Il est rejoint par Paul Bracq, nommé responsable du design intérieur. Ce dernier peut se prévaloir d'une brillante carrière effectuée chez Mercedes-Benz, puis chez BMW, après un bref passage chez Brissonneau&Lotz. Après avoir travaillé sur la 604 et la 305, les designers s'attaquent au projet E 30, ébauche de la future 505. Ce travail sera accompli en collaboration avec Pininfarina, partenaire privilégié de la marque depuis la réalisation de la 403, en 1955. Les maquettes grandeur nature vont être façonnées sur une plateforme de 504 dotée de voies élargies, comme le cahier des charges le stipule, chaque équipe travaillant sur sa propre maquette. Ce qui n'est pas sans générer une certaine rivalité entre stylistes français et italiens. Les premières recherches débouchent sur un restyling peu probant de la 504, qui perd sa fameuse ligne cassée de coffre pour recevoir une poupe rectiligne beaucoup plus classique. La ligne se tend peu à peu, et les stylistes de la Garenne réinterprètent les grands thèmes stylistiques de la 305, avec des volumes très anguleux et une ceinture de caisse surbaissée. Leurs homologues turinois signent un dessin plus consensuel, élégant mais moins agressif. Seul trait d'origina-





roemde gebroken kofferlijn verloor en een veel traditionelere, rechtlijnige achterkant kreeg. De lijn werd geleidelijk strakker en de ontwerpers uit La Garenne herinterpreteerden de belangrijkste stijlthema's van de 305, met zeer hoekige volumes en een verlaagde gordellijn. Hun tegenhangers in Turijn produceerden een meer consensueel ontwerp, elegant maar minder agressief.

Het enige originele kenmerk waren de driehoekige zijstijlen, die er nogal onaantrekkelijk uitzagen en al snel werden afgeschaft. Ze moesten de stijfheid van de koprolcel verbeteren. De twee prototypes werden in februari 1976 aan het management gepresenteerd: het model van Pininfarina won de stemming, tot grote teleurstelling van de ontwerpers van La Garenne. In december lagen de definitieve lijnen van de 505 zo goed als vast. Paul Bracq ontwierp een modern en functioneel interieur. Peugeot's grote berline wilde duidelijk concurreren met de Duitse berlines, de maatstaven in de categorie: "Italiaans talent, Duitse toets", zoals de advertenties voor de lancering vurig verkondigden...

NIEUW VAN OUD

Het uitstekende platform van de 504, vijftien jaar eerder ontwikkeld door Marcel Dangauthier en Georges Boschetti, was weer in gebruik. Het intelligente ontwerp is vandaag de dag nog steeds relevant, dankzij het doordachte onderstel dat voor een uitstekende wegligging zorgt. De vooras van de 505 maakt gebruik van een beproefde klassieke MacPherson-opstelling, ge-

lité, les montants de protières triangulaires, peu esthétiques, sont très vite abandonnés. Ils étaient censés améliorer la rigidité de la cellule encas de tonneaux. Les deux prototypes sont présentés à la direction en février 1976: la maquette de Pininfarina emporte les suffrages, à la grande déception des stylistes de La Garenne. Les lignes définitives de la 505 sont pratiquement fixées dès le mois de décembre. Paul Bracq conçoit un environnement intérieur moderne et fonctionnel. La grande berline Peugeot souhaite clairement concurrencer les berlines allemandes, références de la catégorie: "Le talent italien, la touche germanique", comme le clament avec ferveur les publicités de son lancement...

FAIRE DU NEUF AVEC DU VIEUX

L'excellente plateforme de la 504, mise au point par Marcel Dangauthier et Georges Boschetti quinze ans plus tôt, reprend du service. Son intelligente conception reste d'ailleurs d'actualité, grâce aux trains roulants soigneusement étudiés qui lui procurent toujours une très bonne tenue de route. Le train avant de la 505 s'en remet à un Classique schema MacPherson, largement éprouvé, guidé par de robustes ressorts hélicoïdaux, et à une direction à crémaillère. On retrouve à l'arrière une suspension indépendante, imaginée par l'ingénieur André Deforcan. Elle se caractérise par ses bras longitudinaux à carrossage constant issus de la 604 (elle-même étroitement dérivée de la 504), son différentiel suspendu et ses ressorts hélicoïdaux. L'empattement de la 505 demeure identique à celui de son aînée (2,74 m), mais les voies sont élargies,

leid door stevige schroefveren, en tandheugel-en-pignonbesturing. De achterwielophanging is onafhankelijk, ontworpen door André Deforcan.

Hij wordt gekenmerkt door zijn langsarmen met constant camber afgeleid van de 604 (die op zijn beurt nauw verwant is aan de 504), zijn ophangingsdifferentieel en schroefveren. De wielbasis van de 505 blijft identiek aan die van zijn voorganger (2,74 m), maar de spoorbreedtes zijn breder, net als bij het prototype: 1,46 m vooraan (in plaats van 1,42 m) en 1,43 m achteraan (in plaats van 1,36 m). Met zijn 'statutaire' uiterlijk is de 505 iets langer dan de 504 (4,58 m in plaats van 4,49 m) en aanzienlijk breder (1,72 m in plaats van 1,69 m).

De motoren zijn nauw verbonden met de afwerking van de verschillende modellen, met een compleet aanbod vanaf het moment dat het voertuig wordt gepresenteerd. De GR en GRD zijn al een welgesteld instapmodel, ondersteund door de sterk gelijkende SR en SRD, met een luxueuzere uitstraling. Ze herbergen de beproefde gietijzeren blokken onder de motorkap van de 504. Dit zijn de vertrouwde 1971cc - 88 x 81 mm - 96 pk viercilinder benzinemotor (top-snelheid 165 km/u) en zijn 2304cc - 94 x 83 mm - 70 pk dieseltegenhanger (top-snelheid 141 km/u), beide met laterale nokkenastiming. De prestigieuze TI en STI profiteren van Bosch K-Jetronic brandstofinjectie, gecombineerd met een lichtmetalen blok van 1995 cc (88 x 82 mm) met bovenliggende nokkenas. Deze innovatieve 110 pk motor, ontwikkeld door Française de Mécanique in Douvrin, ligt ook onder de motorkap van de CX Athéna en Renault 20 TS.

comme sur le prototype: 1,46 m à l'avant (au lieu de 1,42 m) et 1,43 m à l'arrière (au lieu de 1,36 m). D'allure "statutaire", la 505 est donc un peu plus longue que la 504 (4,58 m au lieu de 4,49 m) et sensiblement plus large (1,72 m au lieu de 1,69 m). Les motorisations sont étroitement liées à la finition des différents modèles, une gamme complète étant proposée dès la présentation du véhicule. Les GR et GRD constituent une entrée de gamme déjà cossue, épaulées par les SR et SRD très similaires, à la présentation plus luxueuse. Elles abritent des blocs en fonte longuement éprouvés sous le capot des 504. On retrouve donc le quatre-cylindres essence bien connu de 1971cc – 88 x 81 mm – de 96 ch (165 km/h en vitesse de pointe) et son homologue Diesel de 2304cc – 94 x 83 mm – de 70 ch (141 km/h en vitesse de pointe), tous deux munis d'une distribution par arbre à cames latéral. Les prestigieuses TI et STI bénéficient de l'injection K-Jetronic Bosch, alliée à un bloc en alliage léger de 1995cc – 88 x 82 mm – profitant d'un arbre à cames en tête. Ce moteur inédit, fort de 110 ch, étudié par la Française de Mécanique, à Douvrin, se retrouve également sous le capot des CX Athéna et des Renault 20 TS. La TI reçoit la finition de la GR, et la STI celle de la SR. Ces deux variantes performantes frisent 175 km/h en vitesse de pointe. Elles sont néanmoins les seules à recevoir une boîte de vitesses à cinq rapports, des disques de frein sur les quatre roues, les autres versions devant se contenter de tambours à l'arrière. Les SR, SRD et STI offrent de série la direction assistée, les lève-vitres avant électriques et un compteur. Une transmission automatique ZF est disponible





SB-V 5516

De TI is afgewerkt als de GR en de STI als de SR. Deze twee high-performance varianten halen een topsnelheid van net geen 175 km/u. Zij zijn echter de enigen die zijn uitgerust met een vijf-versnellingsbak en schijfremmen op alle vier de wielen, terwijl de andere versies het moeten doen met trommels achter. De SR, SRD en STI modellen zijn standaard voorzien van stuurbe-krachtiging, elektrisch bedienbare voorruit en een toerenteller. Een automatische ZF-transmis-sie is verkrijgbaar tegen meerprijs, ongeacht het uitrustingsniveau.

DE LANCERING VAN DE DIESEL

Slechts een paar maanden na de lancering ging het model zijn eerste echte jaar op de markt in, zonder noemenswaardige wijzigingen. De lang-verwachte dieselversies, geïntroduceerd in 1979, arriveerden in de herfst bij de dealers, terwijl de lijst met opties aanzienlijk werd uitgebreid.

De nieuwe turbo SRD, verkrijgbaar vanaf model-jaar 1981.

Ondanks de grote cilinderinhoud had de grote atmosferische diesel van de GRD en SRD moeite om de 505 aan te drijven. De dappere 2304cc Indenor dreef aan het einde van zijn carrière ook de 504 aan, die lichter, levendiger en vooral goedkoper was? Als onderdeel van de hiërarchie moet de nieuwkomer zijn suprematie bin-nen het gamma heroveren op zijn voorganger.

contre supplement, quel que soit le niveau de finition.

LA COMMERCIALISATION DU DIESEL

Quelques mois seulement après sa presentati-on, le modèle entame son premier vrai millési-me de commercialization, sans aucune modifi-cation significative. Les versions Diesel tant at-tendues, présentées dès 1979, arrivent dans les concessions à l'automne, tandis que la liste des options s'étoffe sensiblement.

La nouvelle SRD turbo, disponible à partir de millésime 1981.

Malgré sa cylindrée importante, le gros diesel atmosphérique des GRD et SRD peine à animer la 505. Car le valeureux Indenor de 2304cc équipe également la 504 en fin de carrière, plus légère, plus vive, et surtout moins chère? Hié-rarchie oblige, la nouvelle venue se doit de re-trouver sa suprématie au sein de la gamme par rapport à son aînée.

Les techniciens de Sochaux lui offrent logique-ment la version turbo-compressée de ce bloc, le fameux "XD2S", inauguré par la vieillissante 604 deux ans plus tôt, fort d'une puissance de 80 ch à 4150tr/min. La vitesse de pointe oscille main-tenant entre 152 km/h et 160 km/h.

Le turbocompresseur Garrett permet, en outre, d'abaisser la puissance fiscale à 7 CV, pour un

De technici van Sochaux boden hem logischerwijs de turboversie van dit blok aan, de beroemde 'XD2S', die twee jaar eerder door de verouderende 604 was ingehuldigd, met een vermogen van 80 pk bij 4150 tpm. De topsnelheid varieert nu tussen 152 km/u en 160 km/u.

De Garrett-turbocompressor zorgde er ook voor dat de motor 7 pk minder belasting hoefde te betalen, met een zeer klein verschil in brandstofverbruik ten opzichte van de SRD met natuurlijke aanzuiging.

MODELJAAR 1982

Het grote nieuws van 1982 was ongetwijfeld de stationwagon, die ook in een gezinsversie met acht zitplaatsen verkrijgbaar was. Dit model moest de eerbiedwaardige 'lange' 504 vervangen, die het einde van zijn carrière naderde. De 505 stationwagen, die in maart 1982 op het autosalon van Genève werd voorgesteld, had een wielbasis van 2,90 m (2,74 m voor de berline) en een stijve achteras met trommelremmen, waardoor zware lasten beter konden worden gedragen.

MODEL 1983

Een zeer gespierde sportwagen

Een licht vernieuwde grille verjongt de auto, die nu zijn vierde jaar op de markt ingaat. De achterlichtclusters zijn afgewerkt met chroom. Het dashboard is voorzien van een waarschuwings-

écart de consommation infima avec la SRD atmosphérique.

MILLÉSIME 1982

La grande nouveauté de l'année 1982 est sans conteste le break, décliné aussi en variante familiale forte de huit places. Ce modèle s'apprête à remplacer la vénérable 504 "longue", en fin de carrière. Présenté en mars 1982 durant le Salon de Genève, le break 505 est établi sur un empattement porté à 2,90 m (2,74 m sur la berline) caractérisé par son essieu arrière rigide muni de freins à tambour, plus apte à supporter de Lourdes charges.

MILLÉSIME 1983

Une sportive très musclée

Une calandre légèrement redessinée rajeunit la voiture, qui entame sa quatrième année de commercialization. Les blocs optiques arrière reçoivent un habillage façon chrome. Le tableau de bord intègre un témoin de niveau de carburant minimal. La version Diesel est équipée d'une prise de diagnostic sur le moteur, déjà montée sur les modèles à essence.

Les SR et STI arborent de nouveaux enjoliveurs de roues de grand diamètre et des baguettes latérales plus larges, la STI profitant d'un différentiel à glissement limité, comme la nouvelle Turbo Injection. Cette dernière arrive à point nommé pour insuffler une image plus dynamique à









PEUGEOT

505 TUR
INJECT

505



lampje voor laag brandstofpeil. De dieselversie is uitgerust met een connector voor motordiagnose, die al aanwezig is op de benzinemodellen.

De SR- en STI-modellen zijn voorzien van nieuwe wielsierstukken met grote diameter en bredere zijlijsten, waarbij de STI profiteert van een sperdifferentieel, net als de nieuwe Turbo Injection. Deze laatste kwam precies op het juiste moment om een dynamischer imago te geven aan een model dat te ingetogen was om het op te nemen tegen de Duitse en Zweedse concurrenten in het segment.

MODEL 1984

Het gamma werd dat jaar gereorganiseerd, met als grootste vernieuwing de GTI berline - een modieuze naam die in feite de STI verving - aangedreven door een motor met een vermogen van 130 pk bij 5.750 t/min. Voor het eerst was deze topuitvoering leverbaar in diesel, alleen op de elitaire GTD Turbo. Bijna net zo duur als de Turbo Injection, die al profiteerde van een kleine upgrade, waarbij het vermogen werd verhoogd tot 160 pk bij 5.200 tpm, zonder dat dit echt invloed had op de prestaties.

MODEL 1985

De 505 naderde het einde van zijn zesjarige carrière en de verkoop begon aanzienlijk te vertragen. Het model evolueerde zeer matig. De wijzerplaten van de brandstofmeter en de verschil-

un modèle trop sage pour affronter les références allemandes ou suédoises du segment.

MILLÉSIMÉ 1984

Une réorganisation de la gamme intervient cette année-là, avec pour plus grande nouveauté la berline GTI – appellation à la mode qui remplace en fait la STI – forte d'un moteur développant 130 ch à 5750 tr/min. Pour la première fois, cette finition haute est disponible en diesel, uniquement sur l'élitiste GTD Turbo, Presque aussi chère que la Turbo Injection, qui profite déjà d'une petite remise à niveau, avec une puissance portée à 160 ch à 5200 tr/min, sans réelle incidence sur les performances.

MILLÉSIMÉ 1985

La 505 va vers ses six ans de carrière, et les ventes commencent à se tasser sensiblement. Le modèle évolue très modérément. Les cadrans de jauge à essence et les divers témoins lumineux du tableau de bord adoptent de nouveaux graphismes. Le pommeau de levier de vitesses change de forme. Le témoin de niveau d'huile moteur est généralisé à toute la gamme. La familiale se décline maintenant en finition GL/GLD, laquelle peut recevoir une boîte de vitesses à cinq rapports optionnelle, tandis que les GR et GRD la proposent désormais en série.

lende controlelampjes op het dashboard kregen nieuwe grafieken. De versnellingspook heeft een nieuwe vorm. De motoroliepeilindicator werd uitgebreid naar het hele gamma. De wagen is nu verkrijgbaar in de GL/GLD-versie, die optioneel kan worden uitgerust met een vijfversnellingsbak, terwijl de GR- en GRD-modellen die nu standaard hebben.

MODEL 1986

Een discrete facelift

In juli 1985 kreeg de sobere Sochaliene een meer bescheiden facelift, met een nieuw ontworpen grille en kunststof bumpers en skirts. Paul Bracq, die verantwoordelijk was voor de styling van het interieur van het merk, ontwierp een nieuw dashboard dat al deed denken aan dat van de toekomstige 405.

De GTI en GTD Turbo werden toegevoegd aan het gamma breaks en familiales.

MODEL 1987

V6 versus Turbo-injectie

De ouder wordende 505 begon te lijden onder de impact van de nieuwe 405 met voorwielaandrijving, die 'jonger' en dynamischer was, maar bijna even krachtig. De ondergang van de 604 stuwde het model echter naar de top van het 'status'-gamma van het merk. Acht jaar na zijn geboorte verwelkomde de middenklasse sedan

MILLÉSIME 1986

Un lifting discret

En juillet 1985, la sobre Sochaliene rajeunit à moindre frais : calandre remaniée, pare-chocs et jupes en plastique peint, tandis que Paul Bracq, en charge du style intérieur de la marque, lui dessine un nouveau tableau de bord qui évoque déjà celui de la future 405.

La GTI et la GTD Turbo intègrent la gamme des breaks et des familiales.

MILLÉSIME 1987

V6 contre Turbo Injection

La vieillissante 505 commence à souffrir de l'impact de la nouvelle traction avant 405, plus "jeune" et plus dynamique, mais Presque aussi performante. Cependant, la disparition de la 604 propulse le modèle au rang de haut de gamme "statutaire" de la marque. Huit ans après sa naissance, la berline bourgeoise accueille sous son capot le V6 PRV dans sa variante 2849cc, qui revendique 170 ch grâce à l'injection électronique Bosch L-Jetronic.

Elle reçoit de série le système de freinage ABS, une direction assistée, quatre freins à disque et des appuie-tête à l'arrière, un équipement encore rare à l'époque.



Fabrisas

440X197





de 2849 cc V6 PRV onder de motorkap, goed voor 170 pk dankzij de elektronische Bosch L-Jetronic brandstofinjectie.

ABS remmen, stuurbekrachtiging, vier schijfremmen en hoofdsteunen achter waren standaard, een zeldzame voorziening in die tijd.

MODEL 1988

De productie daalde met meer dan 25.000 eenheden, met iets meer dan 50.000 auto's die van de productielijnen rolden, een gevolg van het succes van de 405. De verkoop daalde onverbiddelijk, ondanks de intrinsieke kwaliteiten van een betrouwbaar, beproefd model.

MODEL 1989

Een vereenvoudigd gamma

Het gamma werd geleidelijk aan ingekrompen, met de stopzetting van de briljante Turbo Injection en de GR en SR sedans, die werden vervangen door goed uitgeruste speciale reeksen.

De V6 krijgt standaard de achterspoiler van de V6 S, een met leder bekleed stuurwiel en een elektrisch schuifdak. De breaks en familiales zijn uitgerust met niveauregelaars voor de koplampen, die erg handig zijn als de auto zwaar beladen is.

MILLÉSIME 1988

La production baisse de plus de 25000 unités, à peine plus de 50000 exemplaires tombant des chaînes, conséquence du succès de la 405. Les ventes se tassent inexorablement, malgré les qualités intrinsèques d'un modèle fiable et éprouvé.

MILLÉSIME 1989

Une gamme simplifiée

L'offre s'amenuise peu à peu, avec la suppression de la brillante Turbo Injection, des berlines GR et SR, remplacées par des séries spéciales bien équipées.

La V6 se pare de l'aileron arrière de la V6 S, et reçoit un volant gainé de cuir et un toit ouvrant électrique en série. Les breaks et les familiales sont équipés de correcteurs d'assiette de blocs optiques avant, bien utiles lorsque le véhicule est lourdement chargé.

MILLÉSIME 1990

L'adieu au V6

Le sort du vétéran de la gamme Peugeot est scellé. La prometteuse 605 entre en scène en même temps que la XM, sa cousine Citroën, toutes deux à traction avant.

MODEL 1990

Afscheid van de V6

Het lot van de veteraan van het Peugeot-gamma was bezegeld. De veelbelovende 605 deed zijn intrede op hetzelfde moment als de XM, zijn neefje van Citroën, beide met voorwielaandrijving.

Alle topversies werden stopgezet: de V6 en V6S verdwenen, net als de GTI berline en stationwagon.

De 505 kon nog steeds rekenen op een harde kern van trouwe klanten - over het algemeen oudere mensen die veel van de 504's hadden opgebruikt - terwijl de breaks en familiales erg populair bleven bij grote gezinnen en taxichauffeurs. De uitzonderlijke ruimte en robuustheid van de auto zijn geen toeval.

MODEL 1991

1 enkele afwerking

Het gamma werd grondig onder handen genomen en alleen de SX-uitvoering bleef op het programma, zowel voor de break- als de sedanversie. Terwijl de dieselvariant de atmosferische 76 pk-motor behield, moest de benzinesedan het doen met de 7 pk-eenheid en gebruikten alleen de stationwagon en de wagon de 10 pk-eenheid. De carrosseriebouwer van Heuliez bood een ambulance aan op basis van dit ideale model, terwijl de fabriek op verzoek auto's ver-

Toutes les versions haut de gamme sont supprimées: les V6 et V6S disparaissent, ainsi que les berlines et breaks GTI.

Car les 505 peuvent encore compter sur un noyau dur de fidèles – généralement une clientèle d'âge mûr qui a usé nombre de 504 -, tandis que les breaks et les familiales demeurent très prisés par les familles nombreuses et par les artisan taxis. Son habitabilité exceptionnelle et sa réputation de robustesse non usurpée n'y sont pas étrangères.

MILLÉSIME 1991

Une seule finition

Grand ménage dans la gamme, où seule la finition SX reste au programme, en break comme en berline. Si la variante Diesel conserve le moteur atmosphérique de 76 ch, la berline essence doit se contenter du bloc 7 CV, seuls le break et la familiale ayant recours au bloc 10 CV. Le carrossier Heuliez propose une ambulance sur cette base idéale, tandis que l'usine diffuse à la demande des voitures prêtes à être aménagées, dites "ambulanciables".

MILLÉSIME 1992

Une retraite bien méritée

La valeureuse 505 vit sa dernière année de commercialisation dans l'Hexagone, les berlines essence connaissant des chiffres de vente en-



DU MUSEE



MECANIQUE
TOLERIE









81-KD

25

PEUGEOT

SB-XY



**505 TURBO
INJECTION**

K 7342

deelde die klaar waren om te worden uitgerust, de zogenaamde "ambulanciablen".

MODEL 1992

Een welverdiend pensioen

De dappere 505 beleefde zijn laatste jaar op de Franse markt, met benzine sedans die nog steeds respectabele verkoopcijfers halen. Een vals pensioen in feite, want het model blijft erg populair in opkomende markten, met name in Afrika en Zuid-Amerika. Hoewel de 505 de fabriek in Sochaux aan het einde van het jaar verliet, zou hij nog tot 1999 in Vesoul worden geproduceerd.

Het model had ook succes in Argentinië, waar het tussen 1981 en 1995 werd gebouwd in de El Palomar-fabriek. Alle versies samen produceerden in totaal 1.351.254 eenheden, waaronder 234.386 breaks en familiales - een mooie carrière.

core honorables. Fausse retraite en réalité, car le modèle demeure très apprécié sur les marchés émergents, en Afrique et en Amérique du Sud notamment. Si la 505 quitte les chaînes de l'usine de Sochaux à la fin du millésime, elle va continuer à être produite sur le site de Vesoul jusqu'en 1999.

Le modèle a aussi connu un certain succès en Argentine, où il a été construit à l'usine d'El Palomar entre 1981 et 1995. Toutes versions confondues, on dénombre une production totale de 1.351.254 exemplaires, dont 234.386 breaks et familiales, une belle carrière.



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46







Staal Classic Center











A close-up, rear-quarter view of a dark red Peugeot car. The car's rear window is visible at the top, showing a light-colored interior headrest. Below the window, the word "PEUGEOT" is printed in white capital letters on the dark red body panel. To the left of the license plate is a rectangular taillight assembly with a red section and a white section. The license plate itself is white with black lettering. The background is a blurred green field and trees.

PEUGEOT

SB-D



505 GTI

1103

REDACTIE

LEZ REGISTRATIE

Registratie oldtimers in Antwerpen en/of Gent.

Beste leden,

Sinds 16 mei zijn de lage-emissiezones in Vlaanderen beschikbaar voor oldtimers (O-Plaat en meer dan 30 jaar oud).

In tegenstelling tot Brussel moet je je voertuig wel eerst inschrijven. De inschrijving is gratis en blijft geldig zolang de nummerplaat blijft op jouw naam.

Welke site gebruikt je voor de registratie (Antwerpen of Gent), het is geldig in heel Vlaanderen.

Meer info hier

Hierbij is een korte handleiding voor registratie op de Antwerpse LEZ site

REDACTIE

LEZ ENREGISTREMENT

Enregistrement des oldtimers à Anvers et/ou Gand.

Chers membres,

Depuis le 16 mai, les zones basse émission de Flandre sont accessibles pour les oldtimers (plaque O et plus de 30ans).

Toutefois, contrairement à Bruxelles, il faut au préalable inscrire le véhicule. Cette inscription est gratuite et sera valable tant que la plaque d'immatriculation est à votre nom.

Quel que soit le site que vous utilisez pour l'inscription (Anvers ou Gand), celle-ci est valable partout en Flandre

Plus d'infos ici

Ci-joint un petit tutoriel pour vous inscrire sur le site (aussi en Français) de la LEZ d'Anvers

KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

**HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?**

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

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



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

SLEUTELHANGER

€4,00 per stuk

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

PORTE-CLÉS

€4,00 la pièce



B

2 - AWD - 291

PEUGEOT CLUB BELGIUM



AUTOPLAAT HOUDER

€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
Leugstraat 103 Aartselaar 2630
IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

SUPPORT DE PLAQUE

€5,00 à 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
Leugstraat 103 Aartselaar 2630
IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

BESTUURSORGaan



**VOORZITTER SECRETARIS
PRÉSIDENT SECRÉTAIRE**

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



**SCHATBEWAARDER
TRÉSORIER**

JANSSENS Johan

0475 454 550

johan@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

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