

PEUGEOT

CLUB
BELGIUM

MAGAZINE 01/02 2023



NATIONAAL SECRETARIAAT
SECRETARIAT 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,

Om te beginnen wil ik jullie namens het bestuursorgaan een heel gelukkig en vooral gezond 2023 wensen. Want onze gezondheid is het belangrijkste en we hopen dat iedereen het goed stelt.

2022 is voorbij gevlogen, na de coronacrisis hadden we terug een "normaal" jaar, en konden we genieten van de vele clubactiviteiten met steeds prachtig weer. Bedankt aan allen die hier hun steentje hebben bijgedragen, want zonder die inspanningen zou het niet zo plezant geweest zijn. Ik wil jullie dan ook nog graag bedanken voor het vertrouwen in onze club en jullie trouwe lidmaatschap.

18, 19 en 20 november stonden we met onze club op Interclassics Brussel, bedankt aan alle helpers en bezoekers, verslag verder in het magazine.

4 december hielden we ons St-Elooidiner, de afsluiter van onze clubactiviteiten, ook hiervan het verslag in het magazine.

De voorlopige, maar al goed gevulde agenda vind je verder in het magazine.

Tot op één van onze activiteiten in 2023.

Frank De Reu
Voorzitter

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

Tout d'abord, au nom du conseil d'administration, je tiens à vous souhaiter une très bonne année 2023 et surtout une bonne santé. Parce que notre santé est la chose la plus importante et nous espérons que tout le monde va bien.

2022 a passé rapidement, après la crise Corona nous avons à nouveau eu une année "normale", et nous avons pu profiter des nombreuses activités du club avec un temps toujours magnifique. Merci à tous ceux qui ont contribué à ce projet, car sans ces efforts, il n'aurait pas été aussi agréable. Je tiens également à vous remercier de la confiance que vous accordez à notre club et de votre fidélité.

18, 19 et 20 novembre nous étions à l'Interclassics de Bruxelles avec notre club, merci à tous les aides et visiteurs, rapport plus loin dans le magazine.

Le 4 décembre nous avons tenu notre dîner de St-Eloy, l'événement de clôture des activités de notre club. Vous trouvez le rapport dans le magazine. L'agenda provisoire, mais déjà bien rempli, se trouve plus loin dans le magazine.

Rendez-vous à l'une de nos activités en 2023.

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

3-4-5 MAART 2023
ANTWERP CLASSIC SALON
CLUBSTAND

3

3-4-5 MARS 2023
ANTWERP CLASSIC SALON
STAND DU CLUB

18-19 MAART 2023
BEURS GENK
CLUBSTAND

4

18-19 MARCH 2023
BOURSE GENK
STAND DU CLUB

1-2 APRIL 2023
BEURS ATH
CLUBSTAND

5

1-2 AVRIL 2023
BOURSE ATH
STAND DU CLUB

16 APRIL 2023
OPENINGSRIT
DANNY DECKERS

6

16 AVRIL 2023
RANDONNÉE D'OUVERTURE
DANNY DECKERS

23 APRIL 2023
TRACK DAY CIRCUIT ZOLDER



23 AVRIL 2023
TRACK DAY CIRCUIT ZOLDER

14 MEI 2023
RONDRIT



14 MAI 2023
RANDONNÉE

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

18 JUNI 2023
RONDRIT CLERMONT



18 JUIN 2023
RANDONNÉE CLERMONT

25 JUNI 2023
CARS & PARTS PUTTE
JEAN-MARIE



25 JUIN 2023
CARS & PARTS PUTTE
JEAN-MARIE

21 JULI 2023
RONDRIT
EDDY & TAMARA

13

21 JUILLET 2023
RANDONNÉE
EDDY & TAMARA

30 JULI 2023
RONDRIT
LIONEL & MARLEEN TYTGAT

14

30 JUILLET 2023
RANDONNÉE
LIONEL & MARLEEN TYTGAT

12-13 AUGUSTUS 2023
OLDTIMER FLY-INN SCHAFFEN

15

12-13 AOÛT 2023
OLDTIMER FLY-INN SCHAFFEN

20 AUGUSTUS 2023
RONDRIT

16

20 AOÛT 2023
RANDONNÉE

10 SEPTEMBER 2023
RONDRIT
WIM & NANCY

17

10 SEPTEMBRE 2023
RANDONNÉE
WIM & NANCY

17 SEPTEMBER 2022
40 JAAR 205 NEDERLAND
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

18

17 SEPTEMBRE 2022
40 ANS 205 PAYS-BAS
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

15 OKTOBER 2022
SLUITINGSRONDRIT
ALAIN



15 OCTOBRE 2022
RANDONNÉE DE CLÔTURE
ALAIN

17-18-19 NOVEMBER 2023
INTERCLASSICS BRUSSEL
CLUBSTAND



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

3 DECEMBER 2023
SINT- ELOOI DINER



3 DÉCEMBRE 2023
DÎNER SAINT-ELOY

MAGAZINE

VOORWOORD

3

AVANT-PROPOS

AGENDA 2022

4

PROGRAMME 2022

ALGEMENE VERGADERING
BESTUUR

10

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
CONSEIL D'ADMINISTRATION

INTERCLASSICS
FRANK DE REU

11

INTERCLASSICS
FRANK DE REU

SINT-ELOOI DINER
ANN NAUWELAERTS

18

DINER SAINT-ELOY
ANN N AUWELAERTS

55 JAAR 504
REDACTIE

29

55 ANS 504
REDACTION

40 JAAR 205
REDACTIE

50

40 ANS 205
REDACTION

30 JAAR 306
REDACTIE

74

30 ANS 306
REDACTION

25 JAAR 206
REDACTIE

90

25 ANS 206
REDACTION

BEDRIJFSVOERTUIGEN
REDACTIE

112

UTILITAIRES
REDACTION

BOETIEK

144

BOUTIQUE

BESTUURSORGAAN

154

CONSEIL D'ADMINISTRATION

BESTUUR

ALGEMENE VERGADERING

Op 26 februari 2023 vindt onze jaarlijkse Algemene Vergadering plaats.

[Klik hier](#) voor de uitnodiging.

[Klik hier](#) indien u zich kandidaat wil stellen voor het bestuursorgaan.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Le 26 février 2023, nous vous invitons à participer à l'Assemblée générale.

[Cliquez ici](#) pour l'invitation.

[Cliquez ici](#) pour l'appel à candidatures pour le conseil d'administration.

FRANK DE REU

INTERCLASSICS

Met een volgestouwde aanhangwagen vertrekken we donderdagvoormiddag, Frank, Jef en Roland richting de Heizelpaleizen.

Voor de opbouw van onze clubstand ter gelegenheid van Interclassics Brussel. Na de nodige administratieve verplichtingen rijden we half 7 binnen om onze aanhanger uit te laden en de stand op te bouwen. Roland vertrekt terug naar Aartselaar om de 301 van Guy op te pikken, die we op de stand gaan plaatsen tezamen met de 301 van Theo Kerckhofs, omdat ons thema "90 jaar 301" is.

Jef, Alain en ik zorgen dat de stand zo goed als klaar is als de auto's toekomen en zo kunnen we ze direct op hun plaats zetten. Na de laatste aanpassingen is onze stand klaar en kunnen we met een gerust gemoed naar huis vertrekken. Er waren veel bezoekers op vrijdag en zaterdag, maar zondag was het met momenten heel druk, heel veel bezoekers, het slechte weer had hier waarschijnlijk enige invloed op.

Op onze stand was het ook gezellig druk, vele clubleden die langskwamen en vele mensen die info vroegen over de club, met als resultaat dat we 8 nieuwe leden konden maken.

Bedankt aan alle helpers om de stand mee op te zetten, op te ruimen, te bemannen en natuurlijk aan alle clubleden die langskwamen.

FRANK DE REU

INTERCLASSICS

Avec une remorque entièrement chargée, Frank, Jef et Roland sont partis jeudi matin vers les palais du Heysel.

Pour construire le stand du club à l'occasion de l'Interclassics de Bruxelles. Après les obligations administratives nécessaires, nous nous rendons dans le hall 7 pour décharger notre remorque et monter le stand. Roland retourne à Aartselaar pour récupérer la 301 de Guy, que nous placerons sur le stand avec la 301 de Theo Kerckhofs, puisque notre thème est "90 ans 301".

Jef, Alain et moi s'assurent que le stand est à peu près prêt lorsque les voitures arrivent et que nous pouvons les mettre en place immédiatement. Après les derniers réglages, notre stand est prêt et nous pouvons repartir chez nous l'esprit tranquille. Il y a eu beaucoup de visiteurs le vendredi et le samedi, mais le dimanche a été très fréquenté à certains moments, beaucoup de visiteurs, le mauvais temps a probablement eu une certaine influence sur cela.

Notre stand a également été très fréquenté, de nombreux membres du club s'y sont arrêtés et de nombreuses personnes ont demandé des informations sur le club, ce qui nous a permis de recruter 8 nouveaux membres. Merci à tous ceux qui ont participé à l'installation, au nettoyage, à la tenue du stand et, bien sûr, à tous les membres du club qui sont passés.





GUY-01

Alfa Romeo Club
Quadrifoglio
allclub.be

SHOW



peugeotclubbe...m.be
www.peugeotf...



Jeune

DE
PEUGEOT





PLACE PEUGEOT

www.peugeotbelgium.be



B O-AYT-005



ANN NAUWELAERTS

SINT-ELOOI DINER

Op zondag 4 december, was het naar jaarlijkse gewoonte ons Sint-Elooidiner.

Deze keer waren we te gast bij "T Verschil" in Bissegem, bij de dochter en schoonzoon van Lionel en Marleen Tytgat.

Daarbinnen was het heel gezellig aangekleed met een warm retro-interieur.

Om 12u hadden we afgesproken voor het aperitief, gevolgd door een heerlijk diner.

Er werd gezellig bijgebabbeld, en zo sloten we ons clubjaar mooi af.

ANN NAUWELAERTS

DINER SAINT-ELOY

Le dimanche 4 décembre, c'était notre dîner annuel de Saint-Eloy.

Cette fois, nous étions les invités de "T Verschil" à Bissegem, chez la fille et le gendre de Lionel et Marleen Tytgat.

L'intérieur était très confortable, avec un décor rétro chaleureux.

Nous avons convenu de midi pour l'apéritif, suivi d'un délicieux dîner.

Il y a eu une belle conversation, et nous avons ainsi terminé notre année de club en beauté.



TOILETS

"It's impossible"

LOVE
is like
WINE
it gets
better
with
TIME

**PEUGEOT
CLUB**



feestacties

Woensdag 21/12

Vol au vent of stoofvlees aubonvé
met peerbelle feertjes

18€

Woensdag 28/12

Steak met saus naar keuze
+ peerbelle feertjes

20€

Woe 21/12 - 28/12

do 22/12 - 29/12

vrij 23/12 - 30/12

Zaterdag 24 x 31 dec





LIFE
IS
LIKE RIDING
A BICYCLE.
IN ORDER
TO KEEP
YOUR BALANCE,
YOU MUST
KEEP MOVING.




Coffee is
ALWAYS
a good
IDEA





A smile is the prettiest thing you can wear

LIFE is what HAPPENS to you while you are busy MAKING other PLANS

Freestående spiseplass
Lørdag 20.11.18 kl. 18.00
Søndag 21.11.18 kl. 18.00
Mandag 22.11.18 kl. 18.00
Tirsdag 23.11.18 kl. 18.00
Onsdag 24.11.18 kl. 18.00
Torsdag 25.11.18 kl. 18.00
Fredag 26.11.18 kl. 18.00
SABOTAGE!!

Carlsberg





Wensdag 28/12

Steak met saus naar keuze
+ geïmporteerde feuzijs

Woe 21/12 - 28/12

do 22/12 - 29/12

vrj 23/12 - 30/12

Zaterdag 24 & 31





DRINKEN • TABAKS

EET • & PRAAAT

Uitgever des Tijds. Weg. "Nieuwland" (1872) Antwerpen

"Ik vraag voor Vlaanderen niets, en Katoen K...
vel, "zoolang er aldaar velden zijn om er vlas o...
te bereiken, en vingers om het te spinnen, en arm...
om het te werven; de Vlamingen zullen altijd rij...



Bissegem krijgt eerste avondmarkt

In vroeg het geloven of niet, maar in deze heiligenmaand is de fidele bijdrage nog niet dood. Wijkermissen worden opnieuw in het uitdendend van de heiligenstelling gebracht. Een van deze vastelavonden is op te merken bij het trio Willy, Karel, Lucien. De drie heren in zwarte kostuumen, geslagen om van de kerst van de Stillemaand, en Goffigens, streekt nu vroege te maken, de maats waard om voortaan te worden. Wij hadden dat ook naar aanleiding van Bissegem eerste avondmarkt ten interview met hen doen, nu dat rijk en vast van maanden weer.

De drie heren die nu vroeg om te komen, vroege om het feest te vieren. De drie heren die nu vroeg om te komen, vroege om het feest te vieren. De drie heren die nu vroeg om te komen, vroege om het feest te vieren.

De drie heren die nu vroeg om te komen, vroege om het feest te vieren. De drie heren die nu vroeg om te komen, vroege om het feest te vieren. De drie heren die nu vroeg om te komen, vroege om het feest te vieren.



Koninkrijk Ferras - DE LEIEGALM - BISSEGM

GOLDE
RUBICUM





REDACTIE

55 JAAR 504

De nieuwe 504 wordt in 1968 voorgesteld als berline en wordt in 1969 al bekroond met de titel Auto van het jaar.

De 504 werd gelanceerd met een 1796cc carburator of injectie motor, handgeschakelde of automatische versnellingsbak.

In de loop van de productie jaren zijn er nog benzinemotoren van 1971cc, V6 van 2664cc en dieselmotoren van 1948cc, 2112cc en 2304cc beschikbaar.

De Peugeot 504 werd geleverd in verschillende carrosserievarianten. Hij was er als respectievelijk berline en break, familiale (zeven persoons) of commerciale, coupé, cabriolet en pick-up. De breaks en pick-ups zijn ook in 4x4 uitvoering geleverd, die door Dangel werden omgebouwd.

In Europa is de productie in 1983 gestopt, maar in Zuid-Amerika en Afrika is de productie nog jaren doorgegaan. In Kenia werd de 504 tot 2004 gebouwd als sedan, pick-up en stationwagon. In Nigeria werd de auto gebouwd als sedan en break tot medio 2006. De laatste zes exemplaren schijnen bij opbod te zijn verkocht.

Hiermee kwam na 38 jaar een einde aan de productie van deze legendarische Peugeot.

REDACTION

55 ANS 504

La nouvelle 504 a été présentée comme une berline en 1968 et a reçu le titre de voiture de l'année dès 1969.

La 504 a été lancée avec un moteur de 1796 cm³ à carburateur ou à injection, une transmission manuelle ou automatique.

Pendant les années de production, des moteurs à essence de 1971cc, V6 de 2664cc et des moteurs diesel de 1948cc, 2112cc et 2304cc étaient encore disponibles.

La Peugeot 504 a été déclinée en plusieurs carrosseries. Elle se déclinait respectivement en berline et break, familiale (sept places) ou commerciale, coupé, cabriolet et pick-up. Les breaks et les pick-up existaient également en version 4x4, qui ont été convertis par Dangel.

En Europe, la production s'est arrêtée en 1983, mais elle a continué en Amérique du Sud et en Afrique pendant de nombreuses années. Au Kenya, la 504 a été construite en tant que berline, pick-up et break jusqu'en 2004. Au Nigeria, la voiture a été construite en tant que berline et break jusqu'à la mi-2006. Les six derniers exemplaires semblent avoir été vendus aux enchères.

Cela a mis fin à la production de cette Peugeot légendaire après 38 ans.





























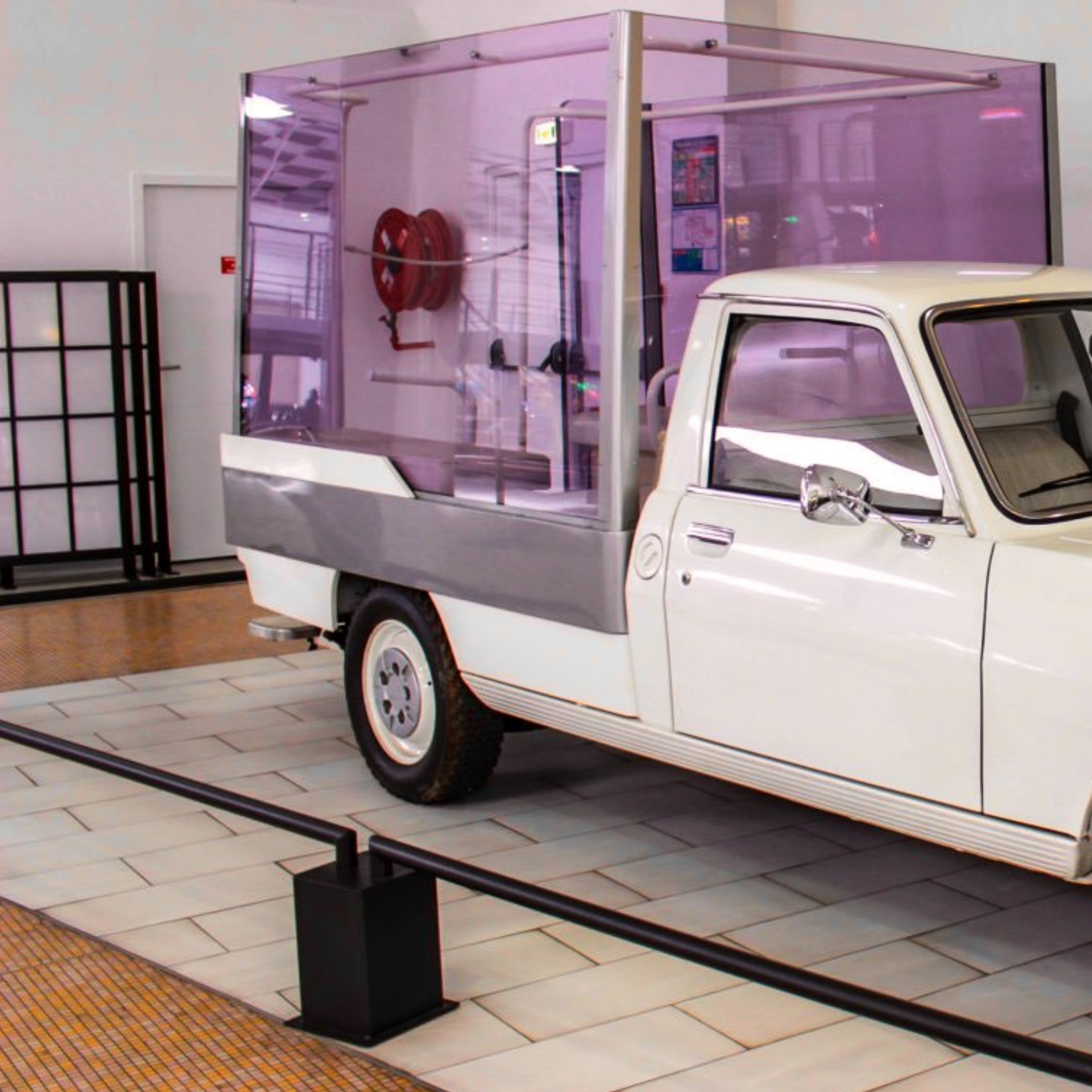






SB-M 8948







REDACTIE

40 JAAR 205

De 205 mag met recht en rede de redder van Peugeot genoemd worden.

Na overname van Citroën en Chrysler France (met de merken Simca en Sunbeam, die werden samengevoegd tot Talbot), bleef Talbot een verlieslatend onderdeel van het bedrijf.

Peugeot geraakte daardoor in begin jaren tachtig zelf in de financiële problemen. Daarop besloten ze een model te maken dat tussen de 104 en de 305 paste.

De 205 kwam op de markt in 1983 als vijfdeurs, een jaar later volgde de driedeurs versie en in 1986 de cabriolet en de XA bestelwagen/multi.

De beschikbare motoren bij lancering waren 954cc, 1124cc, 1360cc benzine en 1769cc diesel. Er volgden nog upgrades naar 1580cc carburatie en injectie, 1905cc injectie en 1900cc diesel.

Maar als klap op de vuurpijl bracht Peugeot de 205 Turbo 16 Rally versie uit, die zijn debuut maakte in 1984 in het wereldkampioenschap rally groep B. Hiermee werden ze kampioen in 1985 en 1986.

REDACTION

40 ANS 205

La 205 peut à juste titre être appelée le sauveur de Peugeot.

Après avoir racheté Citroën et Chrysler France (avec les marques Simca et Sunbeam, qui ont été fusionnées dans Talbot), Talbot reste une partie déficitaire de l'entreprise.

En conséquence, Peugeot a connu ses propres problèmes financiers au début des années 1980. A partir de là, ils ont décidé de fabriquer un modèle qui se situe entre le 104 et le 305.

La 205 est arrivée sur le marché en 1983 en tant que cinq portes, suivie un an plus tard par la version trois portes et en 1986 par le cabriolet et le van/multi XA.

Les moteurs disponibles au lancement étaient 954cc, 1124cc, 1360cc essence et 1769cc diesel. Des mises à niveau vers 1580cc carbu et injection, 1905cc injection et 1900cc diesel ont suivi.

Mais pour couronner le tout, Peugeot sort la 205 Turbo 16 version Rallye, qui fait ses débuts dans le championnat du monde des rallyes Groupe B en 1984. Avec elle, ils deviennent champions en 1985 et 1986.

Na het wegvallen van de groep B in het kampioenschap, besliste Peugeot om mee te doen in de woestijnrally Parijs-Dakar, en wonnen ze in 1987 en 1988.

Het verplichte homologatie model, standaardversie (om te kunnen rijden in groep B, was men verplicht minimum 200 stuks te maken) had een vermogen van 200pk, de competitie versie 1 had 350pk, evolutie 2 had 500pk.

Après l'élimination du groupe B du championnat, Peugeot décide de participer au rallye du désert Paris-Dakar, qu'il remporte en 1987 et 1988.

Le modèle d'homologation obligatoire, version standard (pour concourir dans le groupe B, ils étaient obligés de faire un minimum de 200) avait une puissance de 200cv, la version compétition 1 avait 350cv, l'évolution 2 avait 500cv.

PEUG

PEUGEOT

MICHELIN

205

MICHELIN

GEOT

90

F

2.0 turbo 16

T16

MICHELIN

MICHELIN



LIN



PEUGEOT sport
Official Owners CLUB

1



B12

WA

Lom

RAC RALLY



31

K. FORBER
P. MEDLICOTT



aerospaziale

MICHELIN

LES RALLY GB

Subaru
Rally

SKF

Valeo

BILSTEIN-speedline

FACOM











PEUGEOT

PIONEER

PIONEER

Shell

PEUGEOT

















D628 CVC











PEUGEOT

205 GRD

SB-D 1440

REDACTIE

30 JAAR 306

De 306 werd gecommercialiseerd tussen 1993 en 2003 en was de opvolger van de 309.

Hij kwam op de markt in 1993 als drie en vijfdeurs versie, de cabrio en de sedan vanaf 1994 en de break in 1997.

De beschikbare motoren bij de lancering in benzine 1400cc, 1600cc en 1900cc diesel.

Later volgden nog een groot aantal versies: 1800cc, 1800cc 16kleppen, 2000cc, 2000cc 16 kleppen met 155pk en 167pk, en de 2000cc hdi.

REDACTION

30 ANS 306

Commercialisée entre 1993 et 2003, la 306 a succédé à la 309.

Elle est entrée sur le marché en 1993 en version trois et cinq portes, le cabriolet et la berline à partir de 1994 et le break en 1997.

Les moteurs disponibles au lancement en essence 1400cc, 1600cc et 1900cc diesel.

Un grand nombre de versions ont suivi par la suite : 1800cc, 1800cc 16 soupapes, 2000cc, 2000cc 16 soupapes avec 155hp et 167hp, et le 2000cc hdi.











SB PE 129



914 NEV 75

PEUGEOT

306 Break







914NEV75

PEUGEOT

306 Break





F 523 MJA 75









REDACTIE

25 JAAR 206

De 206 werd geïntroduceerd in 1998 als drie-
deurs en vijfdeurs hatchback, in 2001 ver-
scheen de 206cc waarbij de cc staat voor
coupe/cabriolet.

De SW (stationwagon) verscheen in 2002, voor
een aantal markten werd een sedan model ge-
maakt en voor de Zuid-Amerikaanse markten
werd er een pick-up gemaakt, de Hoggar.

Bij de introductie was de 206 beschikbaar met
1100cc, 1400cc en 1600cc benzine, 1900cc
diesel.

Tijdens de productie jaren volgden nog wijzigin-
gen: 1400cc 16V, 1600cc 16V, 2000cc16V ben-
zine, ook de diesel evolueerde 1400cc HDI,
1600cc HDI, 2000cc HDI.

De productie in Europa: van 1998 tot 2013, Zuid-
Amerika: van 1999 tot 2016, Iran: van 2001 tot
op heden.

Tot op heden is de 206, met inmiddels 10 mil-
joen geproduceerde exemplaren, de meest ver-
kochte Peugeot en tevens de meest verkochte
Franse auto aller tijden.

REDACTION

25 ANS 206

La 206 a été introduite en 1998 en tant que bi-
corps à trois et cinq portes, en 2001 la 206cc
est apparue où le cc signifie coupé/cabriolet.

La SW (break) est apparue en 2002, un modèle
de berline a été fabriqué pour certains marchés
et un pick-up, le Hoggar, a été fabriqué pour les
marchés sud-américains.

Au lancement, la 206 était disponible en
1100cc, 1400cc et 1600cc essence, 1900cc
diesel.

Les changements ont suivi au cours des années
de production: 1400cc 16V, 1600cc 16V,
2000cc16V essence, également le diesel évolué
1400cc HDI, 1600cc HDI, 2000cc HDI.

Production en Europe: de 1998 à 2013, en Amé-
rique du Sud: de 1999 à 2016, en Iran: de 2001 à
ce jour.

A ce jour, avec 10 millions d'unités produites, la
206 est la Peugeot la plus vendue et aussi la voi-
ture française la plus vendue de tous les temps.

De 206 WRC (World Rally Car) werd door Peugeot ingezet in het Wereldkampioenschap Rally tussen 1999 en 2003 en bezorgde Peugeot de wereldtitel in 2000, 2001 en 2002 met winst in 24 WK-rally's.

De 206 WRC is een 4 wiel aangedreven drie-deursversie met 300pk 2000cc 16V motor.

La 206 WRC (World Rally Car) a été engagée par Peugeot dans le Championnat du Monde des Rallyes entre 1999 et 2003 et a permis à Peugeot de remporter le titre mondial en 2000, 2001 et 2002 avec des victoires dans 24 Championnats du Monde des Rallyes.

La 206 WRC est une version trois portes à quatre roues motrices avec un moteur 2000cc 16V de 300 ch.







RALLY 3

AUTOCOLOR

RACC CLUB
A

Telefónica Movistar

1

RACC CLUB

MAGNETI MARELLI

sparco

MONDI ASSIST



www.peugeot.com

alech

 BURNS
REID

PPG

clarion
CAR AUDIO & BEYOND

206

TOTAL

AL
ANCE

Garrett

O-Z
RACING

devil

NGK
SPARK PLUGS



www.peugeot

PPG

TOTAL

330 NQZ 75

MICHELIN

20



st.com

REID
BURNS

06

Clarion
CAR AUDIO & BEYOND

Telefonica Movistar

1

RACC CLUB

RACC

A

AUTOCOLOR

TOTAL

NGK

devil

OZ
RACING

Garrett

MONDIAL
ASSISTANCE

sparco

MAGNETI
MARELLI





206 Sedan

206 Sedan















206





PEUGEOT

AP-009-CN

206 +







Hoggar

REDACTIE

BEDRIJFS- VOERTUIGEN

Vervolg.

SERIE DMA

Het juiste gereedschap op het juiste moment - zo kunnen we de komst van de nieuwe lichte vrachtwagen met een laadvermogen van 2000 kg op de markt in één zin samenvatten.

De ontwerpers werken al enige tijd aan de voortzetting en ontwikkeling van het gamma bedrijfsvoertuigen van Peugeot.

Voor dit werk zijn er enkele basiscriteria: eenvoud van fabricage, robuustheid, gekoppeld aan spreekwoordelijke betrouwbaarheid. Deze criteria mag niemand uit het oog verliezen zelfs niet voor de studie van een mogelijke aërodynamische realisatie.

Maar de zaken zullen zeer snel evolueren onder de druk van tegenstrijdige gebeurtenissen. Wanneer men weet wat de orders van het Ministerie van Oorlog inhouden, zal de nieuwe DMA effectief klaar moeten zijn om in 1940 in productie te gaan. Anderzijds zullen het de Duitse autoriteiten zijn die dan het bevel geven aangezien zij ondertussen, sinds de wapenstilstand

REDACTION

UTILITAIRES

Suite.

SERIE DMA

Le bon outil au bon moment, c'est ainsi que l'on peut résumer en une phrase l'arrivée sur le marché du nouveau camion léger de 2000 kg de charge utile.

Les concepteur-projecteurs travaillent déjà depuis un certain temps sur la pérennisation et le développement de la gamme des utilitaires de la maison Peugeot.

Pour ce travail, quelques critères de fond devaient constituer l'épine dorsale de ces projets: simplicité de fabrication, robustesse liée à une fiabilité proverbiale seraient des critères qu'en tout état de cause personne ne devrait ignorer ou perdre de vue même pour l'étude d'une éventuelle réalisation aérodynamique.

Mais les choses évolueront très rapidement sous la pression d'événements d'ordre conflictuels et quand on sait ce que peuvent représenter les commandes du Ministère de la Guerre, si bien que le nouveau DMA sera effectivement prêt à entrer en fabrication en 1940, mais par contre, ce seront les autorités allemandes qui déclencheront alors la commande puis qu'entre-temps, depuis l'armistice de juin 1940, elles auront pris possession des usines françaises.

van juni 1940, bezit hebben genomen van de Franse fabrieken.

De DMA, die in maart 1941 in productie ging, had een wielbasis van 2,80 m en deze maat zou een constante blijven, zelfs op de volgende modellen, tot hij in 1948 werd stopgezet. Het chassis was van het inmiddels beroemde en uiterst robuuste Bloctube-type. De in de DMA gebruikte motor is de THU3 van 2142cc met 45pk of 50pk.

Het andere bijzonder interessante technische kenmerk is het gecentraliseerde smeersysteem, waardoor u om de 100 kilometer slechts een pedaal hoeft in te drukken om elk onderdeel van de nodige hoeveelheid vet te voorzien.

Het aantal DMA's dat tussen 1941 en 1948 is geproduceerd is 35023.

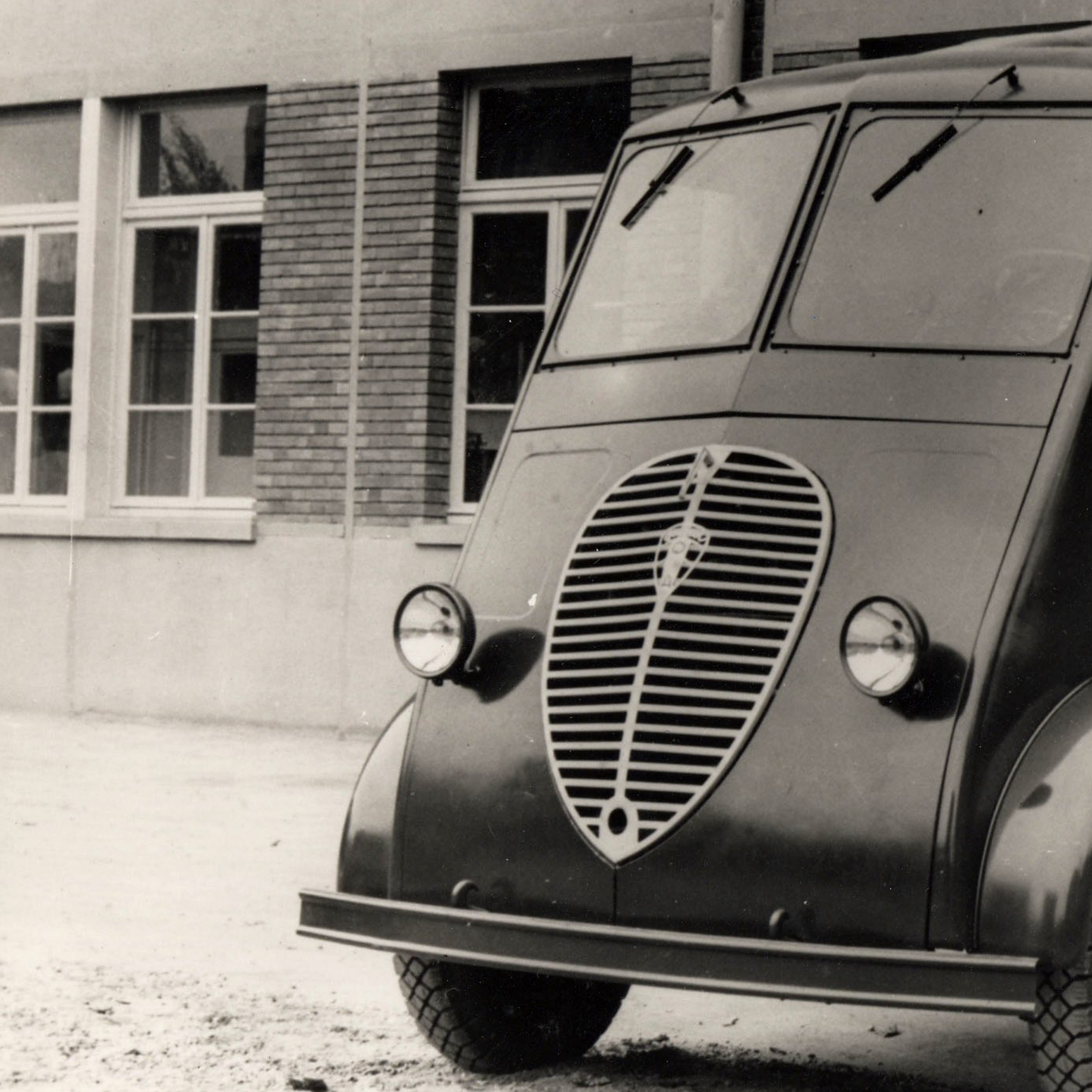
Le DMA qui entrera en fabrication en mars 1941 aura un empattement de 2,80m et cette dimension sera comme une constante et ne variera plus y compris sur ses dérivés jusqu'à l'arrêt en 1948.

Son châssis sera du type Bloctube désormais très renommé et extrêmement robuste.

Le moteur qui équipe le DMA est le THU3 de 2142cc avec 45pk ou 50pk.

L'autre spécificité technique particulièrement intéressante est le système de graissage centralisé grâce auquel, tous les 100 kilomètres, il suffira de faire pression sur une pédale pour donner à chaque organe la dose de graisse qui lui est nécessaire.

Le nombre exemplaires produits de la DMA entre 1941 et 1948 est 35023.







PEUGEOT
DMA-H
de 1951
carrossé par la
Carrosserie Dauphinoise
des Abrets (prêt de M. Yves ROUX)

556 W 38

sens de l-





ALIMENTATION

TUYAUTEUR

ECELLIER

24 SERVANT

LANCES

CORDA



BETHONCOURT



SOUS-CHEF

24 CHEF

AGES



TRANSPORT LAMY
TEL - 7 - 92
MONTBELIARD DOUBS



SE AUDITIVE

Place de la P
Office de Tourisme



CHENARD 1500 WALCKER

The image shows the front of a green vintage car. At the top, there are two round headlights. Below them is a central circular emblem. The main focus is a large, rectangular badge with a red background and white text that reads "CHENARD 1500 WALCKER". The "1500" is written vertically in a central column. Below the badge is a smaller circular emblem, and at the bottom, there is a large, rectangular grille with horizontal slats.

CHENARD EN WALCKER

Zoals zo vaak in de geschiedenis van de automobiëlindustrie is gebeurd, zorgen de omstandigheden, of meer bepaald de noodzaak, voor toevallige oorzaken of na onderhandelingen en zakelijke berekeningen, ervoor dat twee ondernemingen, die aanvankelijk concurrenten waren, nader tot elkaar komen om samen te werken aan een bepaald project dat hen later veel verder zal brengen dan zij aanvankelijk dachten; dit is precies wat er is gebeurd tussen Chenard et Walcker en Peugeot.

Het verhaal dat de wegen van deze twee autobedrijven zal doen kruisen is verbonden met dat van deze kleine bestelwagen, bedacht en ontworpen door Chenard en Walcker, gepresenteerd in 1940, dus midden in de oorlog, met de hoop, helaas tevergeefs, niet alleen te kunnen voldoen aan de eisen van een bepaalde clientèle, maar ook aan die van het Ministerie van Oorlog.

Toen de oorlog voorbij was, besloten de ontwerpers in Gennevilliers hun studie te hervatten en de wagen nieuw leven in te blazen met een motor die was afgeleid van de vorige, maar met een grotere capaciteit; de wagen kreeg toen de naam CHT.

Maar daar bleef het niet bij, want bij Chenard en Walcker begrepen ze het belang van de buitenlijn van een bedrijfswagen, essentieel voor elk succes op de vrije markt van de auto, en ze besloten hem een nieuw uiterlijk te geven, voortaan niet meer hoekig en veel zachter, conform

CHENARD ET WALCKER

Comme cela s'est souvent vu dans l'histoire de l'automobile, les circonstances, ou plus précisément les nécessités font que pour des causes fortuites, ou suite à des tractations et des calculs d'entreprises, deux sociétés d'abord concurrentes finissent par se rapprocher pour s'engager ensuite dans une collaboration sur un projet précis qui, plus tard, les entraînera bien plus loin qu'elles ne le pensaient au départ; C'est exactement ce qui s'est passé entre Chenard et Walcker et Peugeot.

L'histoire qui fera se croiser les chemins de ces deux maisons d'automobiles est liée à celle de ce petit fourgon imaginé et projeté par Chenard et Walcker, présenté en 1940, donc en pleine guerre, avec l'espérance, hélas vaine, de pouvoir répondre non seulement aux exigences d'une clientèle particulière, mais aussi à celles du Ministère de la guerre.

La guerre terminée les concepteurs-projecteurs de Gennevilliers décident de reprendre leur étude et de le revitaliser au moyen d'un moteur dérivé du précédent mais de cylindrée supérieure, le fourgon prenant alors le nom de CHT.

Mais les modifications ne s'arrêteront pas là car chez Genard et Walcker on aura bien compris l'importance de la ligne extérieure d'un utilitaire, indispensable à toute réussite sur le marché libre de l'automobile, et l'on prendra donc la décision de lui offrir également un nouveau look, non anguleux désormais et bien plus doux, conforme aux standards de l'époque. L'ensem-

de normen van die tijd. De hele operatie "nieuw voertuig met zachtere hoeken" was succesvol en het busje werd omgedoopt tot CHV. De restyling was succesvol, maar het mechaniek bleef ontoereikend, vooral bij volle belading.

Het bedrijf beschikte echter niet over de nodige economische middelen om een nieuwe viertaktmotor te ontwerpen en te fabriceren waarmee de problemen van dit bedrijfsvoertuig met onmiskenbare gebreken definitief konden worden opgelost, zodat bij Chenard et Walcker werd besloten rechtstreeks een kant-en-klare viertaktmotor te voorzien, zoals reeds in het verleden, vóór de oorlog, was gedaan voor bepaalde auto's die met Citroën- en Ford-motoren waren uitgerust. Na een reeks tests en technische evaluaties koos de kleine groep technici van Gennevilliers voor de Peugeot 202 motor, een moderne motor in die tijd (we zijn begin 1947), met zijn Alpax cilinderkop, die vooral alle traditionele betrouwbaarheid bood die men van Peugeot kon verwachten. De overeenkomst met Peugeot allereerst, de onontbeerlijke technische aanpassingen van de bestelwagen aan zijn nieuwe motor, dat alles zal veel tijd in beslag nemen, evenals de belangrijke esthetische wijziging die de behuizing van de verticale radiator van de vloeistofgekoelde viertaktmotor zal inhouden: het zal de komst zijn van de nieuwe metalen grille prominent aanwezig op het voorste en gladde deel van de CHT. Hetzelfde geldt voor het interieur van de cabine, waar toegang tot de motor wordt verkregen door de motorkap op te tillen die deze afdekt en tussen de bestuurder en de passagier in zit. Zo veranderde

ble de cette opération "nouveau véhicule aux angles adoucis" aura du succès et le fourgon changera encore de nom pour s'appeler CHV. Le restylage aura certes du succès, mais la mécanique restera malgré tout inadaptée, surtout en pleine charge.

Mais voilà, l'entreprise n'ayant pas des moyens économiques nécessaires à la conception et à la fabrication d'un nouveau moteur à quatre temps capable de régler définitivement les problèmes de cet utilitaire aux défauts indéniables, on décidera, chez Chenard et Walcker, d'approvisionner en direct une motorisation quatre temps toute prête comme on l'avait déjà fait dans le passé, avant la guerre, pour certaines automobiles équipées de moteurs Citroën et Ford. Après toute une série d'épreuves et d'évaluations techniques le petit aréopage de techniciens de Gennevilliers choisira le moteur de la Peugeot 202, moteur moderne à l'époque, (nous sommes au début 1947), avec sa culasse en Alpax, ses tête et qui, surtout, offre toute la fiabilité traditionnelle que l'on peut attendre de la part de Peugeot. L'accord avec Peugeot d'abord, les adaptations techniques indispensables du fourgon à son nouveau moteur, tout cela prendra beaucoup de temps, ainsi d'ailleurs que l'importante modification esthétique qu'entraînera le logement du radiateur vertical du moteur quatre temps à refroidissement liquide: ce sera l'avènement de cette nouvelle calandre métallique emboutie et proéminente sur la partie frontale et lisse du CHT. Il en est de même également à l'intérieur de la cabine, où l'accès au moteur se fait en soulevant le capot qui le recouvre et qui trône entre le chauffeur et

het Chenard et Walcker busje voor de vijfde keer van naam en werd het CPV.

In oktober 1948 presenteerde Peugeot de 203, een gloednieuwe auto die de eerste was van het merk Lion met een zelfdragende carrosserie en een geheel nieuwe motor. De dagen van de 202 waren geteld en hij zou spoedig uit de catalogus verdwijnen, wat uiteraard betekende dat de productie van 202-motoren werd stopgezet. Bovendien werden de technici van Chenard en Walcker, na een periode van redelijke verkoopgroei van de CPV, deels dankzij zijn structurele kenmerken maar ook dankzij zijn betrouwbare en adequate 202 motor, opnieuw geconfronteerd met een nieuw dilemma.

Peugeot wilde de nieuwe 203 motor niet verkopen om verschillende redenen: deze motor is ontegensprekelijk zijn tijd vooruit, van een volledig nieuw ontwerp, de evolutie van het 203 gamma gaat snel (nieuwe modellen volgen elkaar snel op), en de verkoop van de nieuwe auto is zo succesvol dat er een zeer lange wachttijd is tussen bestelling en ontvangst van de auto. Maar tegelijkertijd wilde Peugeot ook zijn gamma bedrijfsvoertuigen vernieuwen, de concurrentie van Renault en nog meer van Citroën, dat net zijn Type H (bekend als de "Tube") had gelanceerd, was zeer agressief en Peugeot had geen bestelwagens die in de nabije toekomst konden concurreren.

Een overeenkomst tussen Peugeot en Chausson, eigenaar van het merk Chenard en Walcker, leek dus onvermijdelijk tussen de twee merken, aangezien de ene eigenaar was van de

le passager. C'est donc ainsi que le fourgon de chez Chenard et Walcker changera de nom pour la cinquième fois et deviendra le CPV.

En octobre 1948 Peugeot présente la 203, une toute nouvelle voiture qui sera la première de la Marque au Lion à coque autoportantes et à la motorisation entièrement nouvelle. Les jours de la 202 seront alors comptés, elle disparaîtra bientôt du catalogue, ce qui entraînera bien sûr l'arrêt de la fabrication des moteurs de 202. Par ailleurs, après une période de raisonnable progression des ventes du CPV en partie due à ses caractéristiques structurelles mais aussi à son moteur de 202, fiable et adéquat, les techniciens de chez Chenard et Walcker devront à nouveau faire face à un nouveau dilemme.

Peugeot ne souhaitait pas vendre le nouveau moteur de la 203 pour diverses raisons: ce moteur est indéniablement avant-garde, d'une conception entièrement nouvelle, l'évolution de la gamme 203 est rapide (de nouveaux modèles se succéderont en un tour de main), et les ventes de la nouvelle voiture connaissent un succès tel que les délais sont très longs entre commande et réception de la voiture. Il est par conséquent très compréhensible que Peugeot ne veuille céder ces moteurs à un concurrent... Mais en même temps, Peugeot souhaite aussi renouveler sa gamme d'utilitaires, la concurrence de Renault et plus encore de Citroën qui vient de mettre sur le marché son Type H (appelé "Tube") est très agressive, et l'on ne dispose dans l'immédiat chez Peugeot d'aucun fourgon susceptible de soutenir la compétition.

carrosserie en de andere van de motor, en eenmaal verenigd zouden zij een gezamenlijk bestelwagenproject op de markt kunnen brengen dat de concurrentie met de sterkste rivalen aankon. Helaas is deze overeenkomst niet zo gemakkelijk te sluiten als het lijkt en vereist zij een nieuwe naam. Daarom zullen de allerlaatste exemplaren van de CPV die met het mechaniek van de Peugeot 203 worden geassembleerd, maar nog steeds met het logo van Chenard en Walcker op de markt worden gebracht als CP3, wat zijn laatste naamsverandering onder het teken van de adelaar zal zijn, maar niet de laatste in het absolute want in feite zal hij binnenkort, vanaf 1950 en in overeenstemming met de tussen de twee merken gesloten overeenkomsten, de naam "Peugeot D3A" aannemen.

SERIE D3A

Met enkele essentiële wijzigingen als gevolg van de aanpassing van de 203 motor, behoudt de nieuwe D3A de carrosserie van de vorige versie. Op dezelfde manier, en zoals gebruikelijk bij Peugeot, wanneer men van een bedrijfsmodel overgaat op een ander door de motor van een berline te lenen, moet men het vermogen verminderen, met 10 CV voor de D3A, met het idee een maximale levensduur te kunnen bieden en garanderen.

Maar net als in het verleden zullen de klanten de beperkings-elementen van de motor verwijderen, waardoor het oorspronkelijke vermogen wordt hersteld. Van buitenaf gezien kunnen we hem aan de hand van enkele details identifice-

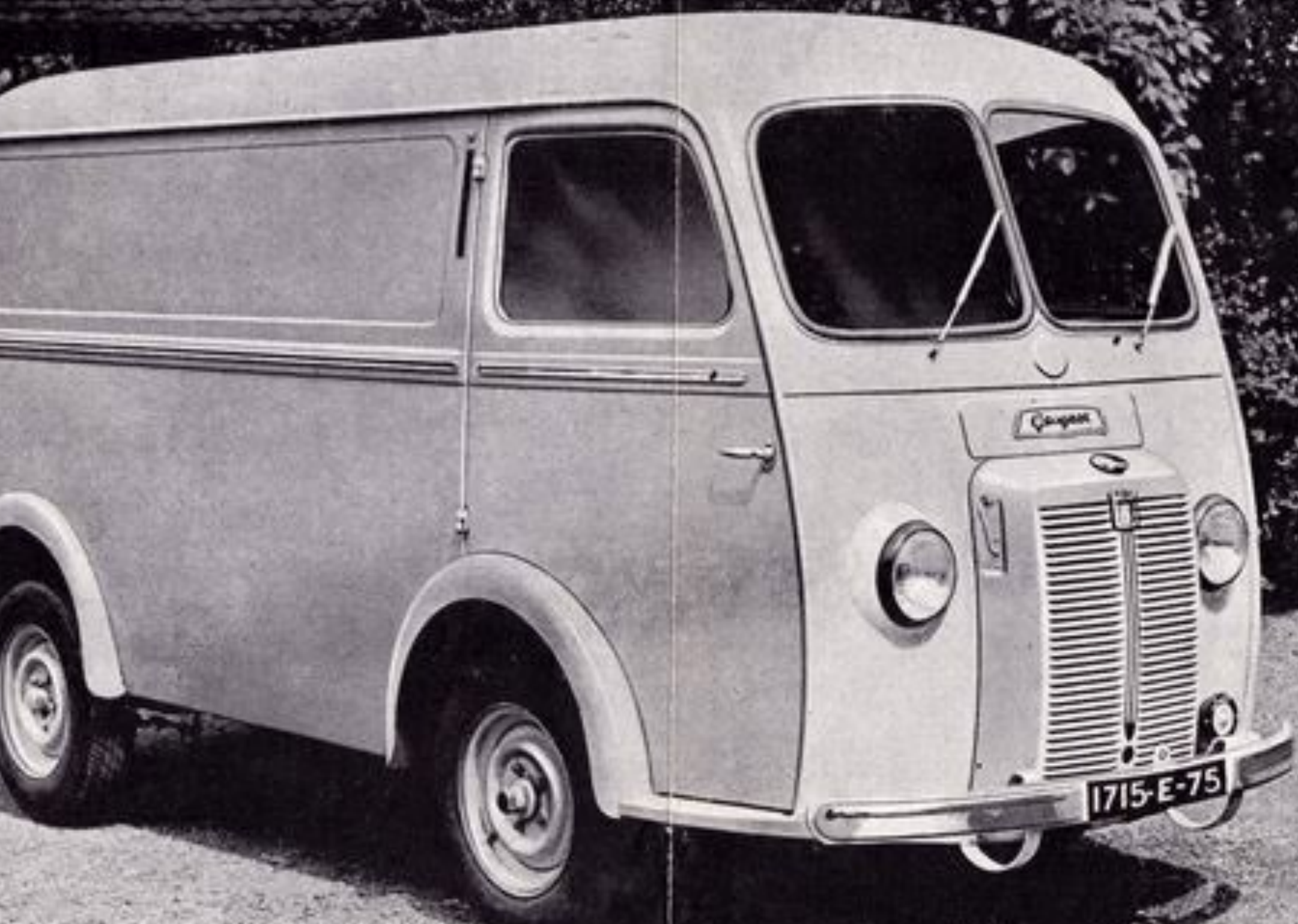
Un accord entre Peugeot et Chausson, propriétaire de la marque Chenard et Walcker, apparaît dès lors comme inévitable entre les deux marques, puisque l'une possède la carrosserie et l'autre le moteur, et qu'une fois réunies elles pourront lancer sur le marché un projet commun de fourgon capable de concurrencer les plus puissants rivaux. Mais cet accord n'est malheureusement pas aussi facile à conclure qu'il y peut paraître et il impose une appellation nouvelle. C'est pourquoi les tous derniers exemplaires du CPV montés avec la mécanique de la Peugeot 203, mais encore commercialisés avec le logo Chenard et Walcker, deviendra le CP3, ce qui sera son ultime changement de patronyme sous le signe de l'aigle, mais pas le dernier dans l'absolu puisqu'en fait sous peu, dès 1950 et conformément aux accords signés entre les deux marques, il prendra le nom de "Peugeot D3A"

SERIE D3A

Aquelques indispensables modifications près dues à l'adaptation du moteur de la 203, le nouveau D3A conservera la caisse de la version précédente. De la même façon et comme de coutume chez Peugeot lorsque l'on passe d'un modèle d'utilitaire à un autre en empruntant le moteur d'une berline, on se doit d'en réduire la puissance, de 10 CV pour D3A, cela dans l'idée de pouvoir alors offrir et garantir une longévité maximale.

Mais exactement comme par le passé, les clients supprimeront les éléments de brigade

Le Fourgon tôlé
D3A **Geugeot** 1.400 KG.



ren: de grote Peugeot-plaat onder de voorruit vervangt het logo van Chenard en Walcker, de toegang tot de brandstofvulpijp die vroeger net onder de voorruit was geplaatst (de brandstoftank die oorspronkelijk aan de voorzijde was geplaatst, bevindt zich nu op een veiliger plaats onder de vloer en is verdeeld in twee tanks van elk 20 liter).

De drierversnellingsbak blijft dezelfde als op de Chenard en Walcker, evenals de plaatsing van de schakelpook aan het stuur, 203 stijl, en alleen de remmen zijn vervangen door een hydraulische versie.

De D3A was verkrijgbaar in vijf basisversies: bestelwagen met een laadvermogen van 1.400 kg, bestelwagen met beglazing met een laadvermogen van 1.400 kg, minibus met 13 zitplaatsen, minibus met 14 zitplaatsen en ambulance.

De jaren vijftig en zestig waren jaren van intense creativiteit door vele carrosseriebouwers, niet alleen op het gebied van sportwagens, en de D3A is een voertuig dat zich goed leent voor deze handgemaakte creaties, die in de meeste gevallen verband houden met de praktische realiteit, zoals de creatie van ramen aan de zijkan-ten van de beglaasde versie of andere atypische maar fantasierijke reclame, die door zijn extra-vagantie beroemd zal worden.

Productiecijfers: D3A: 18.351
Bouwjaar: 1950-1955

du motor, restaurant de fait sa puissance d'origine. Vu de l'extérieur, quelques détails nous permettent son identification: la grosse plaque Peugeot sous le pare-brise y remplace le sigle Chenard et Walcker, l'accès à la trappe de carburant précédemment placée juste en dessous du pare-brise (le réservoir de carburant qui était à l'origine placé à l'avant se retrouve maintenant dans une position plus sécuritaire sous le plancher et se divise en deux réservoirs de 20 litres chacun).

La boîte de vitesses à trois rapports est restée celle qui équipait le Chenard et Walcker, tout comme le positionnement du levier, au volant, genre 203, et seuls les freins auront été remplacés par un équipement hydraulique. Le D3A sera décliné par Peugeot en cinq versions de base: fourgon à charge utile de 1.400 kg, fourgon vitré à charge utile de 1.400 kg, minibus 13 places, minibus 14 places et ambulance.

Les années cinquante et soixante seront des années d'intense créativité chez de nombreux carrossiers, pas seulement pour ce qui concerne les voitures de sport, et le D3A est un véhicule qui se prête bien à ces créations artisanales qui sont, dans la plupart des cas, liées à des réalités pratiques, comme par exemple à la création de vitrines sur les côtés de la version vitrée ou comme autre publicitaire atypique mais d'une imagination débordante, que son extravagance rendra célèbre.

Chiffres de production: D3A: 18.351
Années de fabrication: 1950-1955











SERIE D4A

In april 1955 stelde Peugeot het oudere zusje van de 203 voor en wel de 403, een auto met veel vernieuwingen, niet alleen wat betreft het ontwerp, want de nieuwe motor van de 403, hoewel rechtstreeks afgeleid van die van de 203, bevatte veel meer dan een toename van de cilinderinhoud en het vermogen, maar vooral een hele reeks verbeteringen waardoor hij plotseling het ideale instrument bleek om een sterke impuls te geven aan bedrijfsvoertuigen, en met name aan de eerste daarvan, de D3A.

Wanneer de nieuwe motor wordt geïntroduceerd, zal de D3A een algehele revisie ondergaan, wat onvermijdelijk zal leiden tot weer een naamsverandering naar de D4A. De D3A heeft zijn grote kwaliteiten als bedrijfsvoertuig ruimschoots bewezen en is erin geslaagd zijn marktaandeel terug te winnen zonder zelfs maar te hoeven vrezen voor de concurrentie van Citroën en Renault, die hun exemplaren op het gebied van mechanica en carrosserie zullen moeten herzien.

De wettelijke beperkingen die eerder de productie van auto's met dieselmotor hadden verboden, waren eindelijk achterhaald en Peugeot, dat al in 1928 met dit type motor voor auto's had geëxperimenteerd, bracht in 1959 de 403 Diesel op de markt, uitgerust met een nieuwe motor die rechtstreeks door een van zijn dochterondernemingen was geleverd.

Deze dieselmotor was een 1.816 cc. Hij had 48 pk en een iets lager brandstofverbruik dan de

SERIE D4A

Avril 1955, Peugeot présente la soeur aînée de la 203 et voilà la 403, voiture aux innovations multiples, pas uniquement au niveau de assigné, car le nouveau moteur de la 403, bien que directement dérivé de celui de la 203, porte en lui bien plus qu'une augmentation de cylindrée et de puissance, mais surtout toute une série d'améliorations qui la font subitement apparaître comme étant l'outil idéal qui pourra donner une forte impulsion aux véhicules utilitaires, et tout particulièrement au premier d'entre eux, le D3A.

A l'occasion de la mise ne service de sa nouvelle motorisation, le D3A sera soumis à une révision générale, ce qui ne manquera pas de pré-supposer pour lui un énième changement de dénomination pour arriver alors au D4A. Le D3A largement démontré ses grandes qualités d'utilitaire et aura réussi à reprendre sa part de marché sans même avoir à craindre la concurrence pourtant aguerrie de Citroën et de Renault, qui, pour cela devront revoir leurs copies sur les plans mécanique et carrosserie.

Caducues étaient enfin devenues les contraintes légales qui interdisaient autrefois la production d'automobiles à moteur diesel, et Peugeot, qui avait expérimenté ce genre de motorisation sur des voitures dès 1928, lancera la 403 Diesel en 1959, équipée d'une nouvelle mécanique fournie directement par l'une de ses filiales.

Ce moteur diesel est un 1.816 cc. De 48 CV à la consommation légèrement inférieure à celle

benzinemodellen, maar het belangrijkste was natuurlijk de brandstofkosten, die veel lager waren. De combinatie van deze kwaliteiten van lange levensduur en verbruik maakte hem bijzonder geschikt voor bedrijfsvoertuigen, dus werd deze nieuwe motor aangepast aan de D4A-carrosserie, waardoor de D4AD ontstond, een echt overgangsmoedel waarvan de productie niet meer dan 165 eenheden bedroeg.

Chiffres de production: D4A-D4B: 46.035
Années de fabrication: 1955-1960

des modèles essence, mais le plus important reste évidemment le coût de carburant, alors très nettement inférieur. La conjonction de telles qualités de longévité et de consommation fera qu'il sera particulièrement indiqué à des véhicules utilitaires, si bien que ce nouveau moteur videra s'adapter à la caisse du D4A, créant ainsi le D4AD, réel modèle de transition dont la fabrication ne dépassera pas les 165 exemplaires.

Chiffres de production: D4A-D4B: 46.035
Années de fabrication: 1955-1960

ATELIER de RESTAURATION

MUSÉE

Visites de l'usine

BRASSERIE

Bien plus qu'un
Musée...
une Aventure!

MUSÉE
SOCHAUX
DOUBS-
www.musee-peugeot.com



de L'AVENTURE PEUGEOT

BRASSERIE

Peugeot

BOITIERE
SOUVENIR

988-AP25

SERIE D4B

Vanaf januari 1960 gebruikte Peugeot een viercijferige code om de verschillende carrosserietypes te identificeren. In januari 1960 verliet de D4A de assemblagelijns en werd vervangen door het laatste van de "100 levens" van dit bedrijfsvoertuig, onder de naam D4B in benzineversie en D4BD in dieserversie. Uiterlijk waren de laatste wijzigingen nauwelijks merkbaar, aan de voorzijde werd de grille versierd met een enkele verticale chromen strip die de geschilderde lamellen van de D3A verving en de voorbumper verloor zijn twee stalen strips, waardoor slechts een enkele in de kleur van de carrosserie geschilderde lamel overbleef, de grote Peugeot badge verdween om plaats te maken voor een gewone ruimte waarop het klassieke Peugeot opschrift te lezen was dat op alle modellen van de jaren zestig en zeventig te vinden was.

Productiecijfers: D4B: 11.846

Bouwjaar:

D4B: 1960-1965

D4BD: 1960-1965

D4D: 1959-1960

SERIE D4B

A partir de janvier 1960 Peugeot aura recours à un code à quatre chiffres pour identifier ses différents types de carrosseries.

En janvier 1960, le D4A quittera la chaîne de montage et cédera sa place à celui qui sera la toute dernière des "100 vies" de cet utilitaire, sous le nom de D4B en version essence et D4BD en version diesel. Extérieurement, les dernières modifications seront à peine perceptibles, à l'avant, la calandre sera décorée d'une seule baguette verticale chromée en remplacement des filets peints du D3A et le pare-choc avant perdra ses deux baguettes en acier, ne conservant ainsi qu'une simple lame peinte de la couleur de la caisse, la grande plaque marquée Peugeot disparaîtra pour laisser sa place à un emplacement ordinaire sur lequel on peut lire l'inscription Peugeot classique que l'on retrouvera sur tous les modèles des années soixante et soixante-dix.

Chiffres de production: D4B: 11.846

Années de fabrication:

D4B: 1960-1965

D4BD: 1960-1965

D4D: 1959-1960







DS AUTOMOBILES

Quappes Garage & Sud
Rue de la Gare 10110



OPENED
WEEKEND

B 0-AFX-198

car tv

25

Peugeot

ACCES PISTE









POLO

Steel grey. 100% katoen. Peugeot Club Belgium logo geborduurd op de borst.

Te verkrijgen in de maten:

S - M - L - XL - XXL

€22,00 per stuk

PIQUE

Steel grey. 100% coton. Logo Peugeot Club Belgium brodé sur la poitrine.

Disponible dans les tailles:

S - M - L - XL - XXL

€22,00 à pièce





HEMD

Wit. 100% gekamd katoen. borstzakje links onder het geborduurd Peugeot Club Belgium logo.

Te verkrijgen in de maten:

S - M - L - XL - XXL

€25,00 per stuk

CHEMISE

Blanc. 100% cotton peigné. Poche poitrine à gauche sous le logo brodé Peugeot Club Belgium logo.

Disponibile dans les tailles:

S - M - L - XL - XXL

€25,00 à 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 à 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.

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

€55,00 à pièce



AUTO STICKER

2 soorten: voor binnenkant en buitenkant raam.
Hoogte 6 cm en breedte 4,5 cm.

€4,00 per stuk

PIN

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

€5,00 per stuk

BESTELLEN

Verzenden kan en gebeurt naar het adres van betaling. €1,5 (enkel stickers) of €2,5 (met pin). Stort het bedrag op de clubrekening. Mededeling: x pin, x sticker. (binnen of buiten).

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

AUTOCOLLANT

2 types: pour la fenêtre intérieure et pour l'extérieur. Hauteur 6 cm et largeur 4,5 cm.

€4,00 à pièce

PIN

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

€5,00 à pièce

COMMANDER

Envoyer est possible. Livraison à l'adresse de paiement. €1,5 (seulement stickers) ou €2,5 (avec broche). Déposez le montant sur le compte du club. Communication: x broche, x autocollant (intérieur ou extérieur).

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION



**ONDERVOORZITTER
VICE-PRÉSIDENT**

PIEFORT Alain
0474 898 000

alain@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

POSTELMANS Donny
0495 443 371

donny@bcop-cbap.be



**SECRETARIS
SECRÉTAIRE**

JANSSENS Johan
0475 454 550

johan@bcop-cbap.be



**SCHATBEWAARDER
TRÉSORIER**

PIERANTONI Gino
0495 162 270

gino@bcop-cbap.be



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

VANWINCKEL Paul
0475 543 453

paul@bcop-cbap.be



**RAADGEVER ONDERDELEN
ADVISEUR PIÈCES**

HEMELINGS Jean-Marie
0471 817 201

jean-marie@bcop-cbap.be



**MATERIAALMEESTER BOETIEK
MATÉRIAUX & BOUTIQUE**

WUYTS Roland
0475 650 428

roland@bcop-cbap.be



**REDACTIE
RÉDACTION**

DE REU Valérie
0472 337 493

valerie@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

BOSSCHAERTS Guy
0492 731 921

guy@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

DE DONCKER Axel
0473 873 889

axel@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

VUYLSTEKE Wim
0472 359 453

wim@bcop-cbap.be

**IN MEMORIAM
ERE-VOORZITTER
PRÉSIDENT D'HONNEUR**

DE REU Marcel



VOOR U
GAAN WE
DOOR HET
VUUR



AUTOMOTIVE
ROESLARE - WAREGEM *Group*



PEUGEOT



CITROËN

AUTOMOTIVE
ROESLARE - WAREGEM *Group*



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46

MAISON *du* FREIN

automotive & industrial brakes

Spécialiste des pièces de freins !

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

Réparation dans notre atelier:



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

KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

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

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

**CLUBREKENING
COMPTE DU CLUB**

IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

**RONDRITTEN
RANDONNÉES**

IBAN BE30 7512 0391 0511
BIC AXABBE



vzw | **BCOP-CBAP** | asbl

www.Peugeotclubbelgium.be

info@Peugeotclubbelgium.be