

# PEUGEOT

# CLUB BELGIUM

MAGAZINE 01/02 2024



vzw | BCOP-CBAP | asbl



**NATIONAAL SECRETARIAAT**  
**SECRETARIAT 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,

Om te beginnen wil ik jullie namens het bestuursorgaan een heel gelukkig en vooral gezond 2024 wensen. Want onze gezondheid is het belangrijkste en we hopen dat iedereen het goed stelt.

2023 was een zeer goed gevuld clubjaar met veel activiteiten en we hopen dat jullie hiervan hebben genoten.

Hartelijk dank aan allen die hier hun steentje hebben bijgedragen, want zonder die inspanningen zou het zeker minder leuk geweest zijn.

Deelname aan deze activiteiten versterkt het groepsgevoel en is een stimulans om er te zamen volop voor te gaan en te genieten van onze gezamenlijke hobby.

Bedankt voor het vertrouwen in onze club en jullie trouwe lidmaatschap.

17, 18 en 19 november stonden we met onze clubstand op Interclassics Brussel, bedankt aan alle helpers en bezoekers.

3 december vond ons St-Elooidiner, de afsluiter van onze clubactiviteiten, plaats. Bedankt Jos en Nicole om dit te organiseren.

Verslag van beide hiervan in dit magazine.

FRANK DE REU

# AVANT-PROPOS

Chers membres,

Tout d'abord, au nom du conseil d'administration, je voudrais vous souhaiter une très bonne année 2024 et surtout une bonne santé. Car notre santé est la chose la plus importante et nous espérons que tout le monde se porte bien.

L'année 2023 a été très bien remplie, avec de nombreuses activités, et nous espérons que vous l'avez appréciée.

Un grand merci à tous ceux qui y ont contribué, car sans ces efforts, cela aurait certainement été moins amusant.

La participation à ces activités renforce le sentiment de groupe et est une incitation à aller jusqu'au bout ensemble et à profiter de notre hobby commun.

Nous vous remercions de la confiance que vous accordez à notre club et de votre fidélité.

Les 17, 18 et 19 novembre, nous étions présents à Interclassics Brussels avec notre stand, merci à tous ceux qui nous ont aidés et aux visiteurs.

Le 3 décembre, le dîner de St-Eloy a clôturé les activités du club. Merci à Jos et Nicole pour l'organisation.

Vous trouverez leur rapport dans ce magazine.



Er zijn een aantal verschuivingen in het bestuursorgaan, volledige uitleg vind je verder in het magazine.

De voorlopige, maar al goed gevulde agenda vind je verder in het magazine, en 2024 is een speciaal jaar, want dit jaar vieren we 45 jaar Peugeot Club Belgium met jubileumfeest op 27 oktober!

We vieren ook de 45 jaar van de 505, de 90 jaar van de 601 en de 100 ste verjaardag van de 177.

PS: De agenda is makkelijk af te drukken vanaf onze website.

Voor de inschrijvingsformulieren van onze evenementen in het magazine dien je te klikken op de link die in de agenda staat.

Tot op onze clubactiviteiten in 2024!

Frank De Reu  
Voorzitter

Il y a quelques changements au sein du conseil d'administration, les explications complètes se trouvent plus loin dans le magazine.

L'agenda provisoire mais déjà bien rempli se trouve plus loin dans le magazine, et 2024 est une année spéciale, car cette année nous fêterons les 45 ans du Peugeot Club Belgium avec une fête d'anniversaire le 27 octobre.

Nous célébrons également les 45 ans du 505, les 90 ans du 601 et le 100e anniversaire du 177.

PS: L'agenda est facile à imprimer à partir de notre site web.

Pour les formulaires d'inscription à nos événements dans le magazine, vous devez cliquer sur le lien fourni dans l'agenda.

Rendez-vous aux événements du club en 2024!

Frank De Reu  
Président



# 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 ROESLARE



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

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

14 JULI 2024  
**RONDRIT REGIO BISSEGEM**  
LIONEL EN MARLEEN



14 JUILLET 2024  
**RANDONÉE REGION BISSEGEM**  
LIONEL EN MARLEEN



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

**13**

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

4 AUGUSTUS 2024  
**RONDRIT**

**14**

4 AOÛT 2024  
**RANDONÉE**

17-18 AUGUSTUS 2024  
**SCHAFFEN**

**15**

17-18 AOÛT 2024  
**SCHAFFEN**

8 SEPTEMBER 2024  
**TÉLÉVIE**  
ANTHISNES EN CHOEUR

**16**

8 SEPTEMBRE 2024  
**TÉLÉVIE**  
ANTHISNES EN CHOEUR

20-21-22 SEPTEMBER 2024  
**3-DAAGSE ZEELAND**  
WIM & NANCY  
VOLZET

**17**

20-21-22 SEPTEMBRE 2024  
**3-JOURS ZEELAND**  
WIM & NANCY  
COMPLET

29 SEPTEMBER 2024  
**DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE KONTICH**  
JOHAN

**18**

29 SEPTEMBRE 2024  
**DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE KONTICH**  
JOHAN

27 OKTOBER 2024  
**SLUITINGSRIT**  
**REGIO GRIMBERGEN**  
BESTUUR

**19**

27 OCTOBRE 2024  
**RANDONNÉE DE CLÔTURE**  
**REGION GRIMBERGEN**  
CONSEIL D'ADMINISTRATION

15-17 NOVEMBER 2024  
**INTERCLASSICS BRUSSELS**

**20**

15-17 NOVEMBRE 2024  
**INTERCLASSICS BRUSSELS**

8 DECEMBER 2024  
**SINT-ELOOI DINER**

**21**

8 DÉCEMBRE 2024  
**DÎNER SAINT-ELOY**

FRANK

# WIJZIGINGEN BESTUURSORGaan

Er zijn een aantal verschuivingen in ons bestuursorgaan, maar geen nood, alles blijft op de vertrouwde manier verdergaan en onze manier van werken verandert niet.

Axel De Doncker geeft om persoonlijke redenen zijn ontslag als bestuurslid, we bedanken hem voor zijn inzet ten voordele van onze club de voorbije jaren.

Gino Pierantoni geeft zijn taak als penningmeester door aan Johan Janssens, we bedanken hem ook voor zijn inzet als penningmeester de voorbije jaren, hij blijft lid van het bestuursorgaan.

Johan Janssens wordt dus penningmeester en zijn taak als secretaris zal ik (Frank De Reu) overnemen.

Hierdoor is er ook de verplaatsing van het secretariaat naar het adres van de maatschappelijke zetel: Leugstraat 103 te 2630 Aartselaar.

FRANK

# CHANGEMENTS CONSEIL D'ADMINISTRATION

Il y a un certain nombre de changements au sein de notre conseil d'administration, mais ne vous inquiétez pas, tout continuera comme avant et notre façon de travailler ne changera pas.

Axel De Doncker donne sa démission en tant que membre du conseil d'administration pour des raisons personnelles, nous le remercions pour son engagement au profit de notre club au cours des dernières années.

Gino Pierantoni transmet sa tâche de trésorier à Johan Janssens, nous le remercions également pour son engagement en tant que trésorier ces dernières années, il reste membre de conseil d'administration.

Johan Janssens devient donc trésorier et son poste de secrétaire sera repris par moi (Frank De Reu).

Par conséquent, le secrétariat est également transféré à l'adresse du siège social : Leugstraat 103 à 2630 Aartselaar.



WIJ WENSEN U  
EEN PRETTIGE REIS



NOVA  
VAN BREMPT

[www.novavanbrempt.be](http://www.novavanbrempt.be)

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46

PAUL

# INTERCLASSICS BRUSSELS

De Brussels Interclassics editie van 2023 had plaats van 17 tot en met 19 november.

Zoals al enkele jaren betaamd stonden wij ook dit jaar met een stand op het BEHVA VILLAGE in het gezelschap van onze vrienden van de overkoepelende Citroën Club. Het is immers al enkele jaren dat wij gezamenlijk elektriciteit afnemen om de steeds hoger oplopende kosten wat te delen en om onze standen toch van licht te kunnen voorzien en ook niet onbelangrijk, onze frigo en koffiemachine hun werk te kunnen laten doen.

De editie van 2023 zullen wij niet zo snel vergeten en zal voor altijd wel ergens in ons gezamenlijk clubgeheugen gegrift blijven. Dit jaar vierden wij namelijk het 40 jarig bestaan van de Peugeot 205. Dit is een model dat Peugeot in de late jaren 70 letterlijk uit het slop gehaald heeft toen het door allerlei omstandigheden, waaronder de oliecrisis en de overname van Citroën, eigenlijk niet zo goed ging met het merk. De 205 werd intussen door zijn succes zowaar een "heilig nummer" genoemd en ook nu is deze auto bij de piepjonge oldtimers aan een tweede succesreeks begonnen.

Zoals altijd wordt eerst in het bestuursorgaan besproken welk thema aangehaald wordt op

PAUL

# INTERCLASSICS BRUSSELS

L'édition 2023 des BRUSSELS INTERCLASSICS s'est déroulée du 17 au 19 novembre.

Comme c'est le cas depuis plusieurs années, nous étions également présents cette année avec un stand au VILLAGE BEHVA en compagnie de nos amis de l'association Citroën représentant les différents clubs Citroën. Depuis plusieurs années déjà, nous prenons l'électricité ensemble afin de partager les frais qui ne cessent d'augmenter et de pouvoir éclairer nos stands et surtout permettre à notre frigo et à notre machine à café de faire leur travail.

Nous n'oublierons pas de sitôt l'édition 2023 qui restera à jamais gravée dans notre mémoire collective. Cette année, en effet, nous avons fêté les 40 ans de la Peugeot 205. Un modèle qui a littéralement sorti Peugeot du marasme à la fin des années 1970, alors que, pour toutes sortes de raisons, dont la crise pétrolière et le rachat de Citroën, la marque ne se portait pas très bien. Entre-temps, la 205 a été qualifiée de "sacré numéro" en raison de son succès et, aujourd'hui encore, cette voiture connaît un second succès auprès des jeunes anciennes.

Comme toujours, le Conseil d'administration discute d'abord du thème qui sera abordé sur un stand du club. Il s'ensuit quelques dessins à

een clubstand. Nadien volgen enkele pennen-trekken op papier om vervolgens een kleine maquette uit de grond te stampen welke de eigenlijke clubstand gaat voorstellen. Daar zit Frank voorwaar altijd voor iets tussen. Op donderdag 16 november werd onze stand dus opgebouwd met drie 205's, waaronder een knal-rode basisversie en met enkel als optie een rechtse tweede spiegel. De auto werd pas enkele dagen geleden afgeleverd aan zijn fiere eigenaar na een bijna volledige restauratie en dat met amper 30.000 km op zijn teller. In het midden stond een witte GTI versie die met zijn 370.000 km al eventjes wat weg heeft afgelegd en toont dat een 205 echt ook zijn mannetje kan staan. Tot slot hadden wij, dank zij onze sponsor garage Nova Lier, een mooie, grootse 205 Turbo 16 op onze stand geplaatst. Dat deze wagen bijna alle aandacht voor zich opeiste is niet te verwonderen want er werden slechts 200 exemplaren van dit type voertuig gemaakt, dit was het minimum aantal "straatversies" die een constructeur moest maken om aan het rallykampioenschap groep B te kunnen deelnemen.

De 205 Turbo 16 was onmiddellijk een groot succes in de rally en behaalde 2 wereldtitels, won 2 maal Parijs-Dakar, enz...

De stand werd dus opgebouwd met een soort drieluik:

1. de verwijzing naar de donkere moeilijke jaren 70 door het gebruik van de zwarte doeken en de dito afbakeningen op de grond,

la plume sur papier, puis la réalisation d'une petite maquette du stand du club. Frank est toujours prêt à faire quelque chose. C'est ainsi que le jeudi 16 novembre, notre stand a été construit avec trois 205, dont une version de base rouge vif avec seulement un deuxième rétroviseur à droite en option. La voiture a été livrée à son heureux propriétaire il y a quelques jours seulement après une restauration presque complète et ce, avec à peine 30.000 km au compteur. Au milieu se trouvait une version GTI blanche qui, avec ses 370.000 km, a déjà fait de la route et montre qu'une 205 peut vraiment tenir la route. Enfin, grâce à notre sponsor, le garage Nova Lier, nous avons placé une magnifique 205 Turbo 16 sur notre stand. Le fait que cette voiture ait attiré presque toute l'attention n'est pas surprenant car ce type de véhicule n'a été fabriqué qu'à 200 exemplaires, ce qui était le nombre minimum de versions "route" qu'un constructeur devait produire pour participer au championnat des rallyes du groupe B.

La 205 Turbo 16 a connu un succès immédiat en rallye, remportant 2 titres mondiaux, deux Paris-Dakar, etc....

Le stand a donc été construit avec une sorte de triptyque :

1. la référence aux années 70 difficiles et sombres à travers l'utilisation des tissus noirs et des démarcations noirs au sol,
2. les tapis au sol qui font référence aux couleurs du drapeau français bien sûr,

2. de tapijten op de grond uiteraard verwijzend naar de kleuren van de Franse vlag,

3. de panelen met een schuine Franse vlag achter de Turbo 16, dit met een kwinkslag verwijzend naar de schuin gekleurde strepen op de radiatorgrille van de 205 rally-versies.

Ook onze vernieuwde kledinglijn en een mooie reeks miniatures alsook de publicitaire affiche voor het grote "l'Aventure Peugeot" mochten op onze stand niet ontbreken.

De kers op de taart moest toen nog komen! Voor vrijdag 17 november had de heer Thierry Peugeot, nog steeds een topman bij Peugeot en de Stellantis group, een bezoek aan onze stand en de beurs aangekondigd en warempel omstreeks 10:45 uur verscheen de heer Peugeot op onze stand. Het is een ware eer dat deze voorname persoon in zijn drukke agenda een ruimte heeft gecreëerd om ons vanuit Parijs te komen opzoeken. Dit is ook de eerste keer in de bijna 45 jaar oude clubgeschiedenis dat zo'n hooggeplaatst persoon bij ons langskomt op een beursstand!

Tijdens het bezoek van de heer Thierry Peugeot werd ook onze nieuwe slagzin bekend gemaakt. Hierbij gebruikten wij een oude reclame slogan uit de begin jaren tachtig samen met het nieuw woord verwijzend naar het "haut de gamme" in de huidige Peugeotwereld. Door verbinding van beide elementen ontstond onze nieuwe slagzin. Ook de heer Peugeot vond onze nieuwe slagzin een geslaagde zet:

3. le drapeau français incliné derrière la Turbo 16, avec un petit détail qui fait référence à la calandre rénovée de la 205 version rallye, qui était également placée en angle dans la calandre à l'époque avec les couleurs du rallye.

Notre ligne de vêtements renouvelée et un bel ensemble de miniatures ainsi que l'affiche publicitaire pour "l'Aventure Peugeot" étaient également présents sur notre stand.

La cerise sur le gâteau était ensuite à venir ! Pour le vendredi 17 novembre, Monsieur Thierry Peugeot, toujours haut dirigeant de Peugeot et du groupe Stellantis, avait annoncé une visite de notre stand et du salon, et effectivement vers 10h45, Monsieur Peugeot est apparu sur notre stand pour une véritable visite. C'est un véritable honneur qu'il ait trouvé un espace dans son emploi du temps chargé pour venir nous rendre visite depuis Paris. C'est également la première fois, en près de 45 ans d'histoire du club, qu'une personnalité aussi importante nous rend visite sur un stand d'exposition !

Lors de la visite de M. Thierry Peugeot, notre nouveau slogan a également été annoncé, associant un ancien slogan publicitaire du début des années 1980 au nouveau mot faisant référence au "haut de gamme" de l'univers Peugeot. M. Peugeot a également estimé que notre nouveau slogan était une réussite :

"Un club avec allure sort ses griffes".

Enfin, les juges sont également passés, comme chaque année, pour juger et commenter les



“Een club met allure toont zijn klauwen”

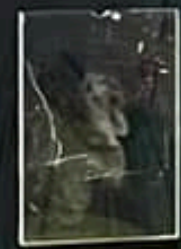
Tot slot kwam ook de jury langs om zoals elk jaar opnieuw de clubstands te beoordelen en te becommentariëren. Onze stand is ook in de smaak van de jury gevallen want wij hebben in de late namiddag de eerste prijs voor de mooiste clubstand binnengehaald.

Aan al diegenen die langskwamen, dank voor uw bezoek en dank u vooral voor jullie positieve commentaren, dit moet ons de kracht geven om nog vele jaren verder te gaan met onze club en het beleid dat wij momenteel voeren.

stands des clubs. Notre stand a également eu les faveurs des juges puisque nous avons remporté le premier prix du plus beau stand de club en fin d'après-midi.

A tous ceux qui sont passés, merci de votre visite et surtout merci pour vos commentaires positifs, cela devrait nous donner la force de continuer avec notre club et les politiques que nous menons actuellement pour de nombreuses années à venir.

**4 DAI**  
FESTIVAL  
Bicky Burger  
Cheeseburger  
Chickenburger  
Fristen / Frites / Fries  
Spitburger / Spekburger  
Pain bagnat Jambon / Bacon



2  
40





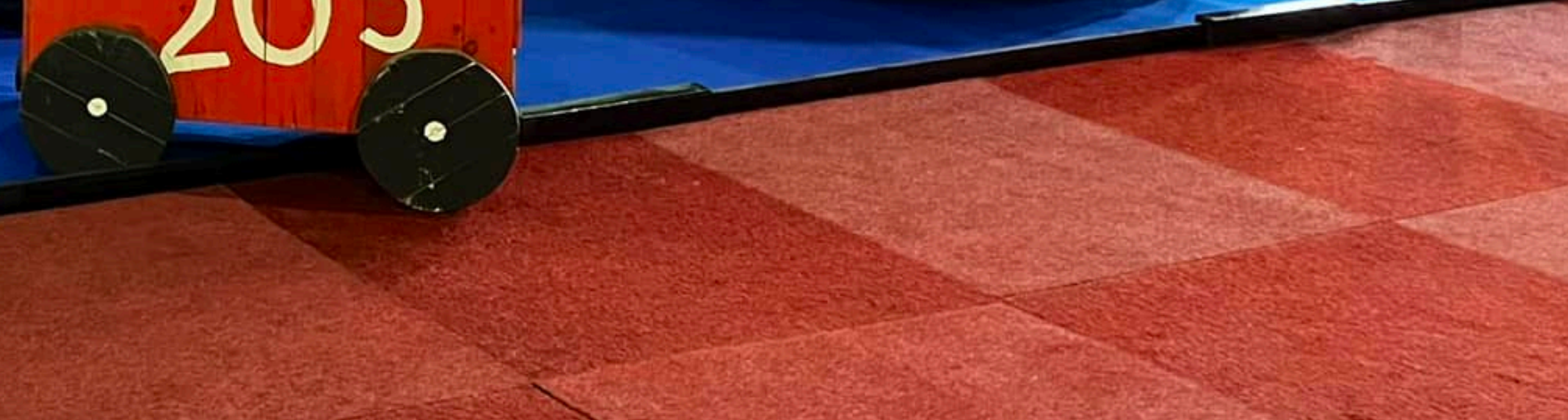
BEHVA VILLAGE

WWW.PEUGEOT CLUB

205  
JAAR / ANS



BEHVA





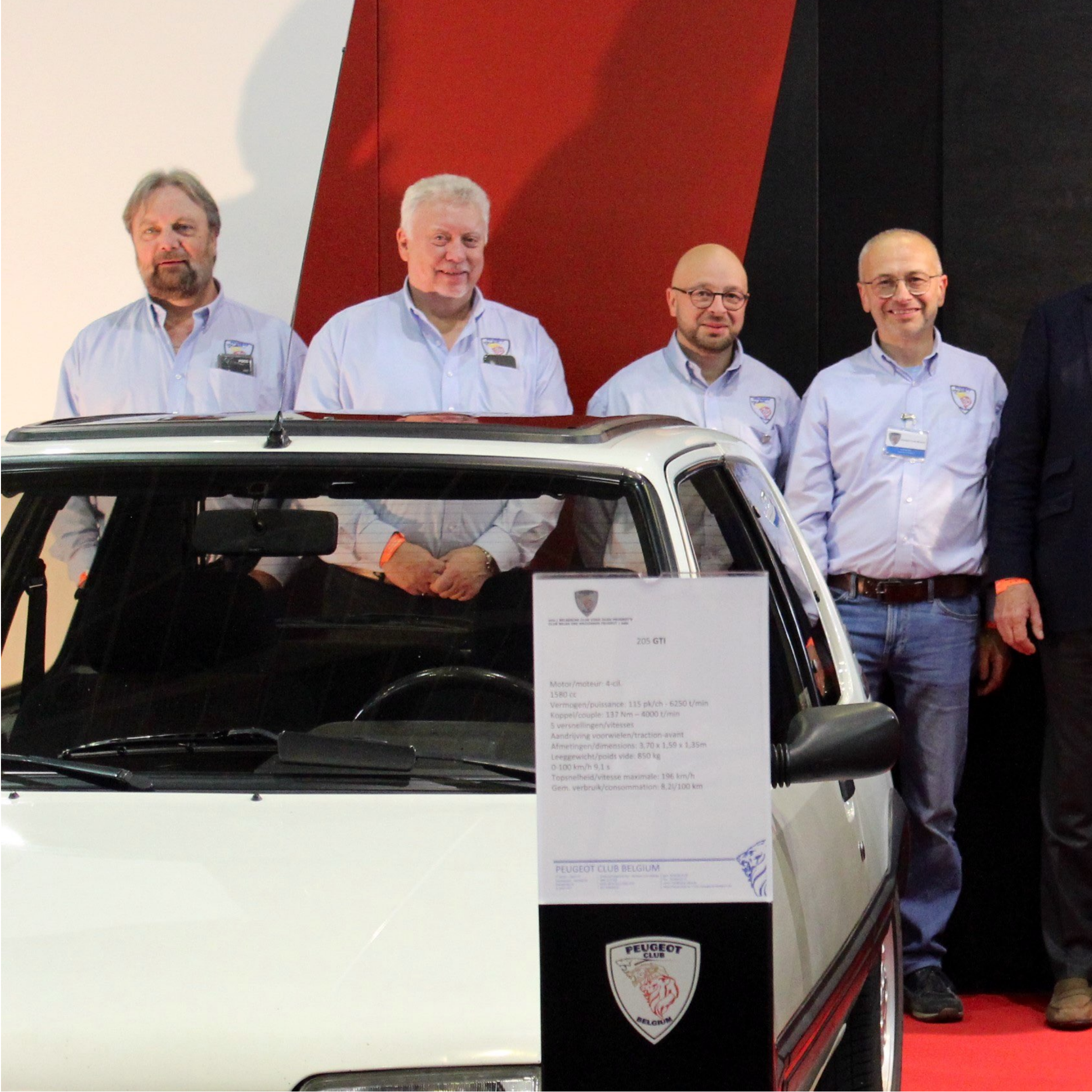





205  
0 JAAR / ANS








  
205 GTI

Motor/moteur: 4-cl.  
1580 cc  
Vermogen/puissance: 115 pk/ch - 6250 t/min  
Koppel/couple: 137 Nm - 4000 t/min  
5 versnellingen/vitesses  
Aandrijving voorwielen/traction-avant  
Afmetingen/dimensions: 3,70 x 1,59 x 1,35m  
Leeggewicht/poids vide: 850 kg  
0-100 km/h 9,1 s  
Topsnelheid/vitesse maximale: 196 km/h  
Gem. verbruik/consommation: 8,2l/100 km

PEUGEOT CLUB BELGIUM 





# 205

## 40 YEARS















VLAAMSE VEHIKEL KLUB  
De meest dynamische club

NL

RAUVERS CLUB





20!  
40 JAAR / A



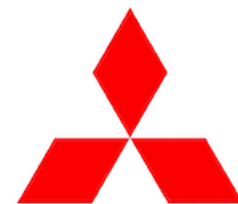


# AUTOMOTIVE GROUP

**BRUTE**



CITROËN



**FUSO**

---

**ROESELARE - WAREGEM**  
**WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE**



ANN

## SINT-ELOOI DINER

Dit jaar ging ons jaarlijkse Sint-Elooidiner door in de mooie schuur van het wandel-en fietscafé "Iverans" te Balen.

We genoten alweer van een lekker menuutje, voorafgegaan door een glaasje bubbels (niveau, contact,...).

We waren allemaal braaf geweest, want de Sint bracht voor ieder van ons speculaas en voor de dames een mooie sleutelhanger.

Het begon te sneeuwen, wat al een beetje kerstgevoel gaf maar wat er ook voor zorgde dat we op tijd terug naar huis vertrokken.

Bedankt Jos en Nicole voor het organiseren van deze editie! Het was weer heel leuk en gezellig.

ANN

## DINER SINT-ELOY

Cette année, notre dîner annuel de Saint-Eloy s'est déroulé dans la magnifique grange du café pédestre et cycliste "Iverans" à Balen.

Une fois de plus, nous avons dégusté un menu délicieux, précédé d'un verre de bulles (niveau, contact,...).

Nous avons tous été sages, car Saint Nicolas avait apporté des spéculoos pour chacun d'entre nous et un joli porte-clés pour les dames.

Il s'est mis à neiger, ce qui a déjà donné un petit air de Noël, mais qui nous a aussi permis de repartir à temps.

Merci à Jos et Nicole pour l'organisation de cette édition ! C'était très amusant et sociable à nouveau.













Suggestie  
Borrelborrel €12.50  
Hartemagout €2.50  
Soup €3.50















Partial view of a man in a light blue shirt and dark vest on the left side of the frame.

A woman with long brown hair and glasses, wearing a patterned top and a blue scarf, is smiling and looking towards the center of the table.

A woman with short blonde hair and glasses, wearing a dark top and a grey scarf, is looking towards the left side of the table.

The back of a man's head with short, light-colored hair is visible in the foreground, looking towards the other people at the table.

Hands of a person sitting at the table on the right side, with fingers clasped together.

Hands of a person sitting at the table in the bottom right corner, with fingers clasped together.











MARC EN VERA SABBE

## LONDON BRIGH- TON 2023

Eerste zondag van november, jaarlijkse London to Brighton Veteran Car Run!

Na een uitgerogende editie van vorig jaar hadden we toch weer zin om onze Type 49 over te brengen naar Engeland om ons te wagen aan onze derde London to Brighton.

Op 1 november hadden wij onze L to B in Belgium, die wij organiseren voor de RVCCB. Met een 14 tal wagentjes van voor 1905 reden we van (V)Lissegem naar Blankenberge en terug. Deze 70 kilometer lange rit was een goeie test voor ons Peugeotje, maar ook voor onze vriend Dirk, die in London de start zou nemen omdat ikzelf graag eens de start van alle 400 voertuigen wou meemaken in Hyde Park. Want het is toch wel eens de moeite om al dat moois te zien vertrekken.

Peugeot was heel goed vertegenwoordigd dit jaar, de eerste drie en ook de oudste wagens die vertrokken waren Peugeots van respectievelijk 1892 en 1895! De nr 17 was van 1898 en toen waren

Bij de vorige 2 edities waar we aan deelnamen (2019 en 2022), wonnen we telkens een prijs bij de concours d'elegance op zaterdag. Dit jaar deden we niet mee aan het concours, om eens

MARC EN VERA SABBE

## LONDON BRIGH- TON 2023

Premier dimanche de novembre, course annuelle de voitures vétérans de Londres à Brighton !

Après une édition pluvieuse l'année dernière, nous avons eu envie de ramener notre Type 49 en Angleterre pour participer à notre troisième London to Brighton.

Le 1er novembre, nous avons eu notre L to B en Belgique, que nous organisons pour la RVCCB. Avec environ 14 voitures pré-1905, nous avons roulé de (V)Lissegem à Blankenberge et retour. Ce trajet de 70 km a été un bon test pour notre Peugeot, mais aussi pour notre ami Dirk, qui a pris le départ à Londres, car je voulais voir le départ des 400 véhicules à Hyde Park. Après tout, cela vaut parfois la peine de voir partir toute ces beautés.

Peugeot était très bien représentée cette année, les trois premières et aussi les plus anciennes voitures à partir étaient des Peugeot datant respectivement de 1892 et 1895 ! La n°17 datait de 1898 et les suivantes étaient des Peugeot.

Lors des 2 précédentes éditions auxquelles nous avons participé (2019 et 2022), nous avons à chaque fois remporté un prix au concours

op ons gemak alles te bekijken en rond te wandelen in London. De zaterdagvoormiddag hebben we een beetje regen gehad, maar in de namiddag was het droog en gezellig om te shoppen in de Londense winkelstraten.

Vrijdag- en zaterdagavond hebben we gezellig gedineerd met enkele Engelse vrienden, zij zien ons heel graag komen naar de evenementen in the UK.

In september hadden we ook al een weekendje rondgetuft in de regio van Alton, niet zo ver van Portsmouth. Daar in 2 dagen zo'n 150 kilometer gereden, vooral bergop aan +/- 8 km/u. Gelukkig is er na de bergop de afdaling waar we de verloren tijd kunnen inhalen.

Dit was onze ultieme test voor London to Brighton. Als we deze rit, the "Snail Trail" genoemd, zonder problemen konden overleven, dan mocht de L to B zeker geen probleem zijn.

De rit:

Zondagmorgen 5 uur! Vroeg op voor ontbijt, valiezen in de moderne wagen, en vertrekken naar Hyde Park om zeker voor 7 uur daar te zijn om de eerste wagens te zien vertrekken.

Van hotel tot in Hyde Park reed ikzelf met ons Peugeotje, Dirk als co-piloot en Vera en Dirk z'n vrouw als passagiers achteraan. Na onze plaats toegewezen te krijgen in groep 5 nam Dirk het stuur over en vertrok ik te voet naar de start. Om 7 uur vertrokken de eerste wagens en ongeveer een klein halfuurtje later was het de beurt aan onze nr 104. Dirk had al heel wat

d'élégance du samedi. Cette année, nous n'avons pas participé au concours, pour prendre le temps de tout voir et de nous promener dans Londres. Le samedi matin, nous avons eu un peu de pluie, mais l'après-midi était sec et nous avons pu faire du shopping dans les rues commerçantes de Londres.

Vendredi et samedi soir, nous avons eu un bon dîner avec des amis anglais, qui aiment beaucoup nous voir participer à des événements au Royaume-Uni.

En septembre, nous avons également passé un week-end à rouler dans la région d'Alton, pas très loin de Portsmouth. Nous avons parcouru environ 150 kilomètres en 2 jours, principalement en montée à +/- 8 km/h. Heureusement, après la montée, il y a la descente où nous pouvons rattraper le temps perdu.

C'était notre ultime test pour le trajet Londres-Brighton. Si nous pouvions survivre à ce trajet, appelé "Snail Trail", sans aucun problème, alors le trajet de Londres à Brighton ne devrait certainement pas poser de problème.

Le trajet :

Dimanche matin 5 heures ! Debout de bonne heure pour le petit déjeuner, les bagages dans la voiture moderne, et en route pour Hyde Park afin d'être là au moins avant 7h pour voir les premières voitures partir.

De l'hôtel à Hyde Park, j'ai conduit notre petite Peugeot, Dirk en tant que copilote, Vera et la femme de Dirk en tant que passagères à l'arriè-

stress want toen hij vertrok op de standplaats was hij eerst stil gevallen, terug uitstappen en opnieuw aanzwengelen. Maar vanaf dan is alles heel vlot verlopen.

Rond 8 uur waren nog niet alle wagens vertrokken, maar dan ben ik te voet naar het hotel gegaan en onze moderne wagen met trailer gaan halen op de parking en ging ik proberen hen in te halen.

Ik was nog niet buiten Londen toen ik al telefoon kreeg dat ze heelhuids en zonder problemen aan de eerste stop waren. Dat klonk dus allemaal veel belovend.

Toen kwam de pech! Een platte band op onze moderne auto. Gelukkig met hulp van de aanwezige assistance allemaal redelijk vlot opgelost.

Door deze vertraging waren zij ondertussen al aan de grote tussenstop in Crawley en ben ik daar een groot halfuur later ook toegekomen. Vlug een kleinigheid gegeten en dan heb ik het stuur van de Peugeot overgenomen en zijn Vera en ik vertrokken voor het laatste, maar ook spannendste gedeelte naar Brighton. Dirk en z'n vrouw volgden dan met de moderne wagen.

Het is echt fantastisch om te zien hoeveel mensen er op en langs de baan staan om te komen kijken en ons aan te moedigen om toch boven te geraken op die lange hellingen!

We tuften verder en reden uiteindelijk om 14.30 uur de dijk op in Brighton. Twee uur vroeger dan bij onze eerste deelname in 2019.

re. Après avoir reçu notre place dans le groupe 5, Dirk a pris le volant et je suis parti à pied pour le départ. A 7 heures, les premières voitures sont parties et environ une demi-heure plus tard, c'était le tour de notre numéro 104. Dirk était déjà très stressé parce que lorsqu'il est parti du parking, le moteur s'est arrêté. Il est descendu et a recommencé à tourner la manivelle. Mais à partir de ce moment-là, tout s'est déroulé sans problème.

Vers 8 heures, toutes les voitures n'étaient pas encore parties, mais je me suis rendu à pied à l'hôtel et je suis allé chercher notre voiture moderne avec la remorque dans le parking pour essayer de les rattraper.

Je n'avais pas encore quitté Londres que je recevais déjà un appel téléphonique m'informant qu'ils étaient arrivés au premier arrêt en un seul morceau et sans aucun problème. Tout cela semblait donc très prometteur.

C'est alors que la malchance s'est abattue sur nous ! Un pneu crevé sur notre voiture moderne. Heureusement, avec l'aide de l'assistance présente, tout a été réparé en douceur.

En raison de ce retard, ils avaient atteint la grande escale de Crawley et j'y suis arrivé une bonne demi-heure plus tard. Nous avons pris une collation rapide, puis j'ai repris le volant de la Peugeot et Vera et moi sommes partis pour la dernière partie, mais la plus excitante, jusqu'à Brighton. Dirk et sa femme ont suivi avec la voiture moderne.



We hebben een prachtige editie gehad: prachtig weer, goed gezelschap, geen problemen met onze oudste, kon niet beter!

Zondagavond was er dan nog het jaarlijkse clubdiner en maandagmorgen dan op ons gemak terug naar België.

We kijken al uit naar volgend jaar, maar ondertussen staan er toch al weer enkele andere weekendjes gepland om onze Type 49 te laten bollen!

C'est vraiment génial de voir le nombre de personnes qui se tiennent sur et le long de la piste pour venir nous regarder et nous encourager à atteindre le sommet de ces longues pentes !

Nous nous sommes accrochés et avons finalement remonté le talus à Brighton à 14h30. Deux heures plus tôt que notre première participation en 2019.

Nous avons vécu une édition magnifique : beau temps, bonne compagnie, pas de problème avec notre aînée, on ne pouvait pas rêver mieux !

Le dimanche soir, il y avait ensuite le dîner annuel du club, puis le lundi matin à notre guise, retour en Belgique.

Nous nous réjouissons déjà de l'année prochaine, mais d'ici là, quelques autres week-ends sont déjà planifiés pour garder notre Type 49 sous pression !













LONDON TO B

10





BRIGHTON  
4

OAZM  
275





A 802

117

117

50X3 4PLY

UNIVERSAL

UNIVERSAL









# AUTOMOTIVE

## GROUP



**BRUTE**



**ROESELARE - WAREGEM**

[WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE](http://WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE)



DONNY

## **FREDERIK MET ZIJN 206 IN DE DNRT CUP 2023**

1 september, start van het nieuwe schooljaar, in Vlaanderen dan toch. Kindjes blij, ouders blij en opa ook blij want er is een DNRT race op circuit Zolder, dus uitstapje circuit kwam er aan, zeker ook omdat ik beloofd had aan ons clublid Frederik Corstjens om te komen supporteren voor hem.

Fast Fre, zoals we hem ook wel eens noemden, is al jaren lid van de club en ook automechaniker, interesse in alles wat ronkt is dus heel normaal.

Na en tijdens zijn karting jaren reedt hij ook regelmatig rally cross in Opgrimbie met zijn 205, door vergunning perikelen is de rally cross spijtig genoeg stil gevallen. Een zoektocht naar een alternatief stond op het plan, bouwen van een huis en starten eigen zaak hielden het even tegen, maar samen met zijn vrouwtje hebben ze vorig jaar een oplossing gevonden in de Nederlandse DNRT cup. Hierbinnen was er ook een cup voor alleen maar 206jes, en een Peugeot moest het zeker zijn, tot wel 50 stuks 206jes nemen deel aan de wedstrijden. De zoektocht naar een wagen kon beginnen, de basis is een

DONNY

## **FREDERIK AVEC SA 206 DANS LA COUPE DNRT 2023**

1er septembre, début de la nouvelle année scolaire, en Flandre en tout cas. Les enfants sont heureux, les parents sont heureux et grand-père est également heureux parce qu'il y a une course DNRT au circuit de Zolder, donc une visite au circuit s'imposait, d'autant plus que j'avais promis à notre membre du club Frederik Corstjens de venir le soutenir.

Fast Fre, comme nous l'appelions parfois, est membre du club depuis des années et mécanicien automobile, il est donc normal qu'il s'intéresse à tout ce qui tourne.

Après et pendant ses années de karting, il a également participé régulièrement à des courses de rallye-cross à Opgrimbie avec sa 205. Malheureusement, en raison de problèmes de permis, le rallye-cross s'est arrêté. La recherche d'une alternative était à l'ordre du jour, mais la construction d'une maison et la création d'une entreprise l'ont freiné pendant un certain temps, mais avec sa femme, ils ont trouvé une solution l'année dernière dans la coupe néerlandaise DNRT. Dans le cadre de cette coupe, il y avait également une coupe réservée aux 206,



206 GTI. Bij een Nederlandse 206 tuner stonden er enkele te koop, en bij deze Edwin Ilbrink kreeg hij goede uitleg, prijs en ook nog wat ondersteuning tijdens de eerste wedstrijden.

2023 bracht dus een nieuwe uitdaging en binnen de 206 cup haalde Frederik al snel mooie resultaten bij de rookie's. Zo ook vandaag met in de voormiddag tijdens een kletsnat circuit een mooie 4e plaats algemeen en 2e bij de rookie's, en op de droge baan namiddag een mooie 7e plaats algemeen en opnieuw 2e rookie (gebrek aan vermogen kwam bij het droge weer wat meer tot uiting).

Inmiddels is het seizoen ten einde en kunnen we Frederik enkel proficiat wensen, in de einduitslag bij de rookie's staat hij mooi op de eerste plaats. Ps: rookie's zijn de rijders die voor eerst deelnemen aan het kampioenschap.

We wensen Frederik en zijn team nog vele mooie momenten en successen in de 206 cup in 2024 en gaan zeker nog eens proberen om komen te supporteren.

et il fallait bien qu'il s'agisse d'une Peugeot. Jusqu'à 50 206 participaient aux courses. La recherche d'une voiture pouvait commencer, la base étant une 206 GTI. Chez un préparateur hollandais de 206, il y en avait à vendre, et Edwin Ilbrink a obtenu de bonnes explications, un bon prix et un soutien lors des premières courses.

L'année 2023 a donc apporté un nouveau défi et, dans le cadre de la coupe 206, Frederik a rapidement obtenu d'excellents résultats parmi les rookies. Ce fut également le cas aujourd'hui, avec une belle 4e place au général et une 2e place parmi les rookies le matin sur une piste très humide, et sur la piste sèche l'après-midi, une belle 7e place au général et à nouveau 2e rookie (le manque de puissance était plus apparent par temps sec).

Entre-temps, la saison s'est achevée et nous ne pouvons que féliciter Frederik, qui, dans les résultats finaux parmi les rookies, occupe la première place. Ps : les rookies sont les pilotes qui participent au championnat pour la première fois.

Nous souhaitons à Frederik et à son équipe de nombreux autres grands moments et succès dans la Coupe 206 en 2024 et nous essaierons certainement de venir les soutenir à nouveau.



# 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](http://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



**DNRT**











**GARAGE CORST**  
ONDERHOUD & HERSTEL  
ALLE MERKEN





109

F. CORSTJENS

JENS  
LINGEN









ROOKIE



ALAIN

## IAPM 2023

Vrijdag 10 november om 9:30 uur, vertrek naar RIAP 2023 in Lyon. Ik neem de snelweg naar Troye, daarna de nationale of departementale wegen, die veel aangenamer zijn.

Ik stop in Chablis voor een wijnproeverij en vul de auto met goede wijn, daarna steek ik het Morvan-massief over om te stoppen in een hotel in Gueugnon, een goede honderd kilometer voor Lyon.

Zaterdag 11 november, vertrek kort na 8.00 uur om het hotel Valpré in Lyon te bereiken via de Col des Echarmeaux in de heuvels van de Beaujolais Vert.

Bij aankomst in hotel Valpré word ik hartelijk ontvangen door Emmanuelle Flacus en Eric Barthelat. Diner in het hotel en dan met de bus naar de Epoqu'auto show. De reis was episch: onze chauffeur nam de verkeerde ingang en de aanwijzingen van de parkeerwachters waren allemaal tegenstrijdig. Na 20 minuten draaien en keren kwamen we eindelijk aan bij de Epoqu'auto beurs.

Zo veel mensen! Het leek groter dan de Rétromobile in Parijs, en misschien met meer onderdelen.

Er waren maar liefst 3 Peugeot stands op de beurs:

ALAIN

## IAPM 2023

Vendredi 10 november à 9:30, départ pour le RIAP 2023 à Lyon. Je prend l'autoroute jusque Troye, puis les nationales ou départementales, c'est bien plus agréable.

Arrêt à Chablis pour une dégustation et remplir la voiture de bon vin, puis je traverse le massif du

Morvan pour m'arrêter dans un hôtel à Gueugnon, une bonne centaine de kilomètre avant Lyon.

Samedi 11 novembre, départ peu après 8:00 pour rejoindre l'hôtel valpré à Lyon en passant par le col des Echarmeaux dans les hauteurs du beaujolais vert.

À l'arrivée à l'hôtel Valpré où je suis chaleureusement accueilli par Emmanuelle Flacus et Eric Barthelat. Dîner à l'hôtel puis départ en car jusque la bourse Epoqu'auto. Le trajet fut épique : Notre chauffeur(se)se trompe d'entrée et les indications des responsables des parking sont toutes contradictoires. Après 20 min de tours et détours, nous arrivons enfin à la bourse epoqu'auto.

Que de monde! Cela me parait plus grand que le Rétromobile de Paris, et peut-être avec plus de pièces.



Een stand van Peugeot Sport met rallyauto's, circuitauto's en de onvermijdelijke Dakar-auto's.

Een museumstand met auto's die bijna de hele geschiedenis van de Peugeot autoproductie weergeven.

En natuurlijk de Peugeot l'aventure stand, waar Françoise Dubois de bezoekers hartelijk verwelkomde.

Na afloop van het evenement kwamen we allemaal samen bij de Peugeot-stand voor een groepsfoto, waarna we naar het restaurant op het terrein van het evenement gingen voor een maaltijd in het aangename gezelschap van Klaas en een deel van het Italiaanse team. Terug naar het hotel met de bus, zonder omwegen deze keer.

Op zondag 12 november gingen we na een stevig ontbijt op weg voor een rit door de Beaujolais. We passeerden een aantal passen en genoten van prachtige landschappen. We stoppen op de top van de Col du Truges om het panoramische uitzicht vanaf het "Beaujolais Terras" te bewonderen, voordat we afdalen naar Fleurie en Romanèche-Thorin, de thuisbasis van de Hameau Duboeuf, een echt Beaujolais-museum.

Hier zie je al het gereedschap dat nodig is om wijnstokken te verbouwen en wijn te maken, evenals een evocatie van het lokale erfgoed.

In het proeflokaal worden de tafels gedekt voor het afsluitende diner.

Il n'y avait pas moins de 3 stands Peugeot sur le salon :

Un stand Peugeot Sport avec des voitures de rallye, des voitures de piste et les incontournables voitures du Dakar.

Un stand du musée, avec des voitures retraçant quasi intégralement l'histoire de la production automobile Peugeot

et bien évidemment, le stand de l'aventure Peugeot où se trouvait Françoise Dubois qui accueillais chaleureusement les visiteurs.

À la clôture de la bourse, nous nous retrouvons tous sur le Stand Peugeot pour une photo de groupe, puis direction le restaurant sur le site de la bourse pour un repas en agréable compagnie de Klaas et d'une partie du team italien. Retour en car, sans détours cette fois, jusqu'à l'hôtel

Dimanche 12 novembre, après un copieux petit déjeuner, nous partons pour une randonnée dans le Beaujolais. Nous franchirons quelques cols et profitons de magnifiques paysages. Arrêt au sommet du col du Truges pour admirer la vue panoramique depuis « la terrasse du Beaujolais » pour redescendre sur Fleurie puis Romanèche-Thorin où se trouve le Hameau Duboeuf, véritable musée du Beaujolais. On peut y voir tous les outils nécessaires à la culture de la vigne et de la réalisation du vin, mais aussi une évocation du patrimoine local.

Dans la salle de dégustation, les tables sont dressées pour le dîner de clôture.



Na het dessert is het tijd om afscheid te nemen van iedereen en op weg te gaan naar huis.

Ik maakte een tussenstop in Beaune en vervolgde mijn weg de volgende dag, niet zonder een paar mooie tochtjes door de Bourgondische heuvels.

Hoewel de internationale bijeenkomst dit jaar kleinschalig was, was de sfeer warm en vriendelijk en iedereen was benieuwd naar de volgende editie: .....

Maar we zullen geduld moeten hebben om daar achter te komen.

Après le dessert, il faut bien dire au revoir à tout le monde et se mettre en route pour rentrer à la maison.

Je fais escale à Beaune, et je poursuis ma route le lendemain non sans flâner quelques-peu dans les coteaux du Bourgogne.

Bien que cette année, le rassemblement international était une édition réduite, l'ambiance chaleureuse était bien au rendez-vous et tout le monde était impatient de connaître la destination de la prochaine édition, .....

Mais il faudra être patient pour le savoir.



# C&C Parts

**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



van **Wijk**  
bekleding  
Est. '19





HALL 55

elf

HALL 4  
SORTIE EXIT

L'exposition du magazine  
AUTODIVA

MEGA24

P.M. 1050 - H  
C.U. 550 - H





5.02

5.01

Recollecteur

Exclusivité ANC

ANC d'Alte

ANC d'Alte

Annances Automobile

Annances Automobile

Annances Automobile

épogu

Informational card with a red crest logo and text.





L'AVENTURE  
PEUGEOT



CLUB DE FRANCE

L'AVENTURE  
PEUGEOT

Club 604 International





CLUB  
**604**  
INTERNATIONAL



CLUB FEDERÉ À L'AVPCDS



PEUGEOT



98-LG 69

  
**L'AVVENTURA  
 PEUGEOT**  
**604 GTI Berline - 1983**  
 In un'età d'oro in cui si presentava un nuovo modello, la Peugeot 604 GTI, si rivolgeva al mercato delle berline di fascia alta, offrendo un'alternativa al "cavallo di battaglia" della casa francese, la 504. La 604 GTI era una berlina di 4 porte, con un motore 1600 cc, 160 CV, che permetteva di raggiungere i 200 km/h. La 604 GTI era una berlina di fascia alta, con un motore 1600 cc, 160 CV, che permetteva di raggiungere i 200 km/h. La 604 GTI era una berlina di fascia alta, con un motore 1600 cc, 160 CV, che permetteva di raggiungere i 200 km/h.



PEU



DIESEL TURBO  
DIESEL TURBO  
DIESEL TURBO



**COULÈME**  
**UIT DES**  
**EMPARTS**



MOBI  
LIANS  
*Véhicules  
Historiques*

TRANSMISSION  
DES SAVOIRS

**MARTELL**  
100% Blended Ginferton



www.peugeot.com

PPG  
AUTOCOLOR

RAUTIANEN  
GRONHOLM

SPARCO

**TOTAL**

Z-6935

**MICHELIN**

**206**

**elf**  
elf  
elf

**NESTÉ** 2

**TOTAL**  
NGK  
devit  
OZ  
DYNALWORK  
MONDIAL ASSISTANCE  
sparco  
MAGNET MARELLI



SORTIE  
EXIT  
PLACE  
DES LUMIÈRES



PEUGEOT

ESSO  
GCAP

PEUGEOT

TELEFORNE

PEUGEOT  
PIONEER  
939 GVL 75

PEUGEOT 405

PEUGEOT CAMEL

MICHELIN

ESSO

PEUGEOT SPORT

405  
SUPERTOURISME

MICHELIN











'UN ZEBR  
138 kr



PEUGEOT 27 200 F.\*  
Instinct de l'économie.  
5.1 L à 90 km/h - 6.8 L à 120 km/h - 6.8 L en circulation urbaine (Normes U.T.A.C.)



205 GTI  
Club de France  
www.club205gti.fr

1980 - 2025  
125 ans de passion  
de rencontres et d'amitié autour de la 205

205 GTI  
Club de France  
club205gti.fr - tél. : 06.74.43.11.11







Club de France  
205 GTI

Service  
de secours

5.09

Véhicules Anciens de Grenoble

Véhicules  
Anciens de

La tombola au 4  
GAGNEZ  
UNE 205 GTI  
205 GTI  
205gticlubdefrance.fr/tombola

205 GTI  
Club de France  
Caractéristiques techniques  
de la 205 GTI 1.6 (105 ch)

La tombola au 4005  
GAGNEZ  
UNE 205 GTI

205 GTI  
Club de France













BUVEZ du VIN  
vivez joyeux

GEO DUBŒUF  
LECTION  
GAUDIN & Co  
PAF... DRES

BEUCROT







PAUL

# JULES GOUX

Wie kent deze man niet?

Op 30 mei 1913, 110 jaar geleden, komt Jules Goux over de finish van de Grand Prix van Indianapolis na 200 ronden en 6 uur en 35 minuten racen, met een gemiddelde snelheid van 122,202 km/u. De Peugeot L76 die hem naar de overwinning leidde, is een ultramoderne race-machine die zijn tijdperk en een hele reeks overwinningen zal kenmerken ...

Dit is de derde editie van de Amerikaanse Grand Prix in Indianapolis die de organisator internationaal wilde maken door de beste coureurs ter wereld uit te nodigen. Laten we niet vergeten dat we aan het begin van de 20e eeuw staan, het vervoer is nog niet zoals we dat nu kennen, alles gaat per boot of per spoor, we zijn nog heel ver verwijderd van het gemak waarmee de F1-teams om de twee weken de Grand-Prix van het ene continent naar het andere kunnen rijden.

Het vergde veel organisatie om de twee Peugeot L76's, die enkele maanden eerder waren ontworpen en ontwikkeld, aan de start te krijgen. Nadat hij de dag voor de race een bezoek had gebracht aan een indianenreservaat enkele honderden kilometers verderop (het was een van zijn dromen), nam Jules de start van de beroemde 500 mijl. Hij domineerde de race voor 100.000 toeschouwers in verzengende hitte.

PAUL

# JULES GOUX

Qui ne connaît pas cet homme ?

Le 30 mai 1913, il y a 110 ans, Jules Goux franchissait la ligne d'arrivée du Grand Prix d'Indianapolis après 200 tours et 6 heures et 35 minutes de course, à la vitesse moyenne de 122,202 km/h. La Peugeot L76 qui l'a conduit à la victoire est une machine de course ultramoderne qui marquera son époque et toute une série de victoires ...

C'est la troisième édition du Grand Prix d'Amérique à Indianapolis, que l'organisateur a voulu internationaliser en invitant les meilleurs pilotes du monde. N'oublions pas que nous sommes au début du 20ème siècle, les transports ne sont pas encore ceux que nous connaissons aujourd'hui, tout se fait par bateau ou par train, nous sommes encore très loin de la facilité avec laquelle les écuries de F1 peuvent conduire les Grand-Prix d'un continent à l'autre tous les quinze jours.

Il a fallu beaucoup d'organisation pour que les deux Peugeot L76, conçues et développées quelques mois plus tôt, soient au départ. Après avoir visité une réserve indienne à quelques centaines de kilomètres la veille de la course (c'était un de ses rêves), Jules prend le départ des fameux 500 miles. Il domine la course devant 100 000 spectateurs et sous une chaleur torride.



De legende zegt (er zijn verschillende versies) dat hij bij elke pitstop champagne over zich heen spatte om af te koelen, een ander zegt dat hij het dronk (in kleine hoeveelheden), de geschiedenis zal zijn uitspraak bij de finish herinneren:

"Zonder de goede wijn had ik niet gewonnen". Hij nam het mooie bedrag van 20.000 dollar in ontvangst, de prijs die aan de winnaar werd uitgereikt. Hij werd de eerste buitenlander die zegevierde in wat een van de belangrijkste evenementen op de internationale kalender aan het worden is.

Jules Goux, kwam als winnaar over de finish van de Indianapolis 500 miles in 1913.

La légende dit (il y a des versions différentes) qu'il s'aspergeait de champagne à chaque arrêt au stand pour se rafraîchir, une autre dit qu'il en buvait (en petite quantité), l'histoire retiendra sa déclaration à l'arrivée :

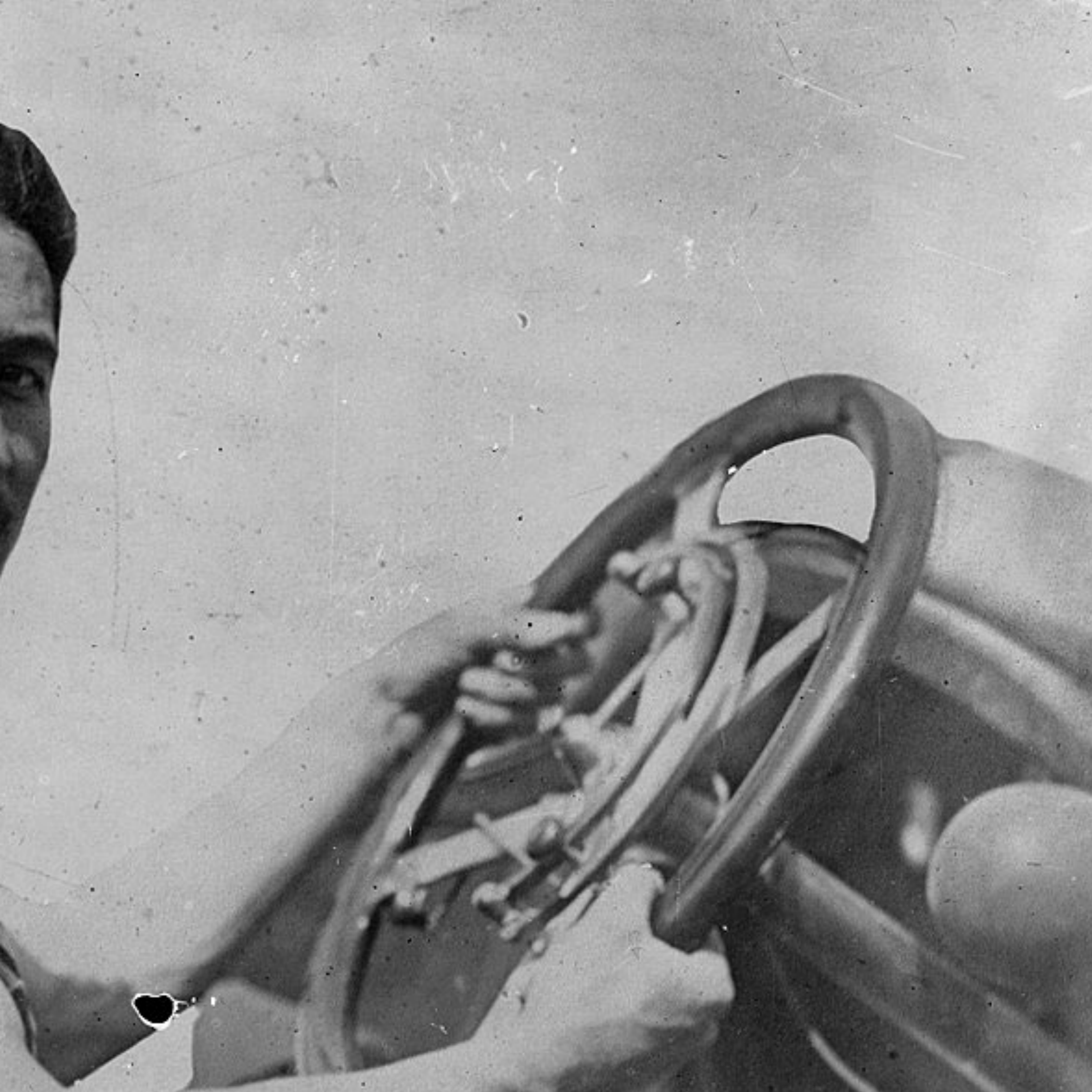
"Sans le bon vin, je n'aurais pas gagné". Il emporte la coquette somme de 20 000 dollars, prix attribué au vainqueur. Il devient le premier étranger à triompher dans ce qui est en train de devenir l'un des événements les plus importants du calendrier international.

Jules Goux, franchit en vainqueur la ligne d'arrivée des 500 miles d'Indianapolis 1913.

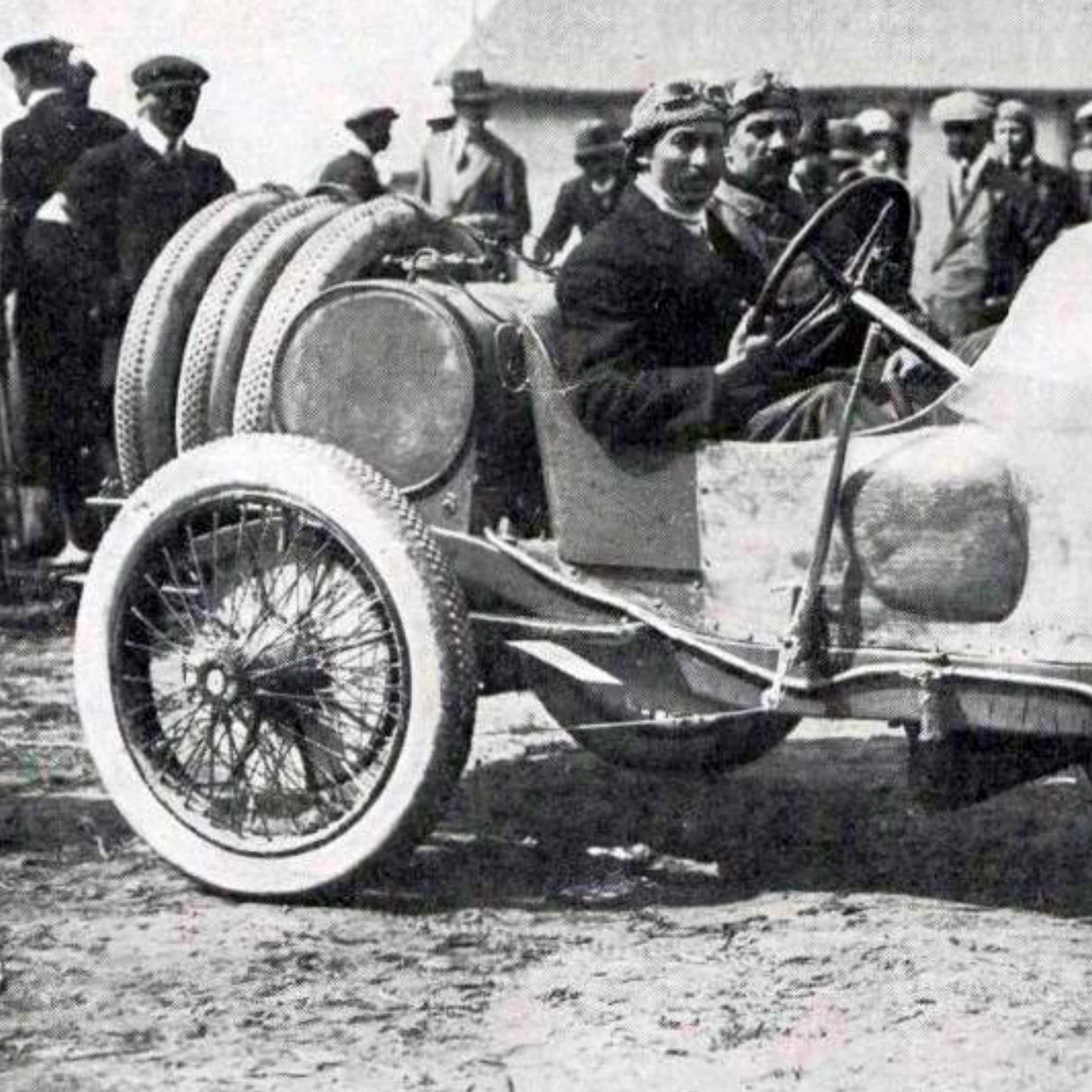




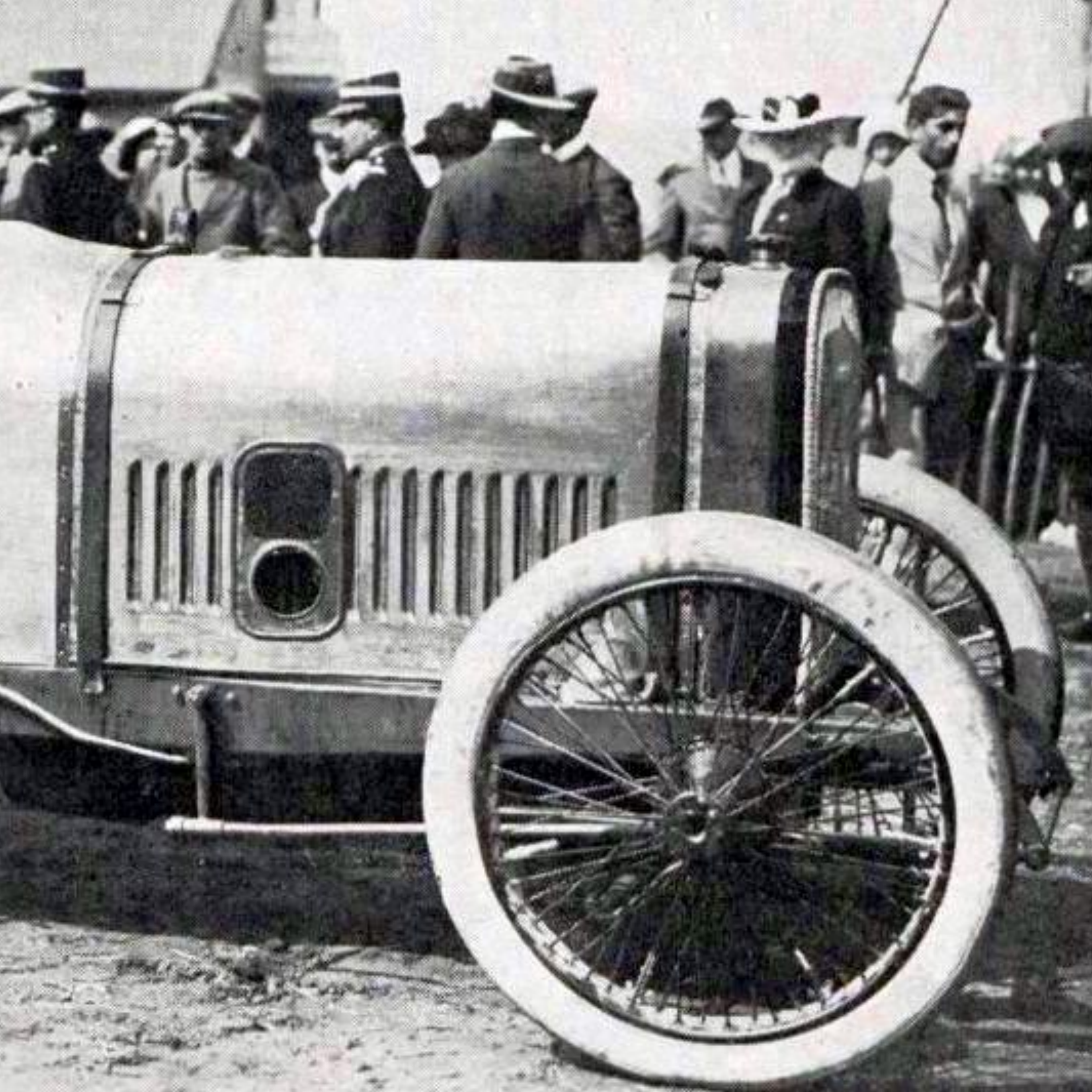














INDIA  
PELLETS  
INDIA







KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

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

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB



REDACTIE

# BEDRIJFS- VOERTUIGEN 504

Deel 1.

## 504

Met meer dan twintig jaar in de Peugeot-catalogus, een oneindig aantal modellen en zo'n 3.680.000 exemplaren in omloop, kan worden gezegd dat de 504 een plaats van de allerhoogste orde heeft ingenomen op de automarkt, in een eeuwig respect voor het perfecte evenwicht tussen innovatie en respect voor traditie.

Hoewel de berline voor het eerst verscheen in september 1968, moesten de commerciële versies wachten tot het voorjaar van 1971, in april om precies te zijn, toen eindelijk werd besloten om de 'Break' aan te bieden. Aanvankelijk was deze versie alleen verkrijgbaar met een benzinemotor, maar in september van dat jaar werden dieselmodellen aan de catalogus toegevoegd. In dezelfde maand, september 1971, werd de 504 Break met automatische versnellingsbak gelanceerd.

Deze langere versies van de 504 zijn 31 cm langer dan de berline (4,80 m tegenover 4,49 m voor de berline), waarvan de helft te danken is aan de verlenging van de wielbasis met 6 cm en de rest aan de aanwezigheid van brede stijlen

REDACTION

# UTILITAIRES 504

Partie 1.

## 504

On peut dire que la 504, avec plus de vingt années de présence au catalogue Peugeot, une infinie variété de modèles, et quelques 3.680.000 exemplaires mis en circulation, aura tenu une place de tout premier ordre sur le marché de l'automobile, et ce, dans l'éternel respect d'un parfait équilibre entre innovation et respect de la tradition. S'il est vrai que la berline fait sa première apparition dès septembre 1968, les versions commerciaux devront patienter jusqu'au printemps de 1971, en avril pour être précis, lorsque l'on se décidera enfin à proposer le «Break». Cette dernière version ne sera disponible au départ qu'avec d'une motorisation essence, mais dès le mois de septembre de cette même année, les modèles à moteurs «diesel» viendront s'ajouter au catalogue. Et ce sera encore au cours de ce même mois de septembre 1971 que nous assisterons à l'apparition sur le marché du Break 504 à boîte automatique.

Rallongées de 31 cm par rapport à la berline (4,80 m de long en comparaison des 4,49 m de la berline), modification due pour moitié à l'allongement de l'empattement de 16cm et pour le reste à la présence d'énormes cantilevers à l'arrière, ces versions longues de la 504 reprodui-







aan de achterzijde. Het design van deze langere versies van de 504 is precies hetzelfde als datgene wat de commerciële en gezinsversies van Peugeot in de voorbije jaren altijd heeft onderscheiden van de andere versies. De carrosserie is precies dezelfde als die van de berline, tenminste tot aan het uiteinde van de bestuurdersdeur, want dan verandert hij in een stationcar die na de achterdeur eindigt in een zeer elegante glazen achterraut die de stijgende lijn van de achterkant van de auto volgt.

Het enorme dak komt boven de bagageruimte uit en heeft drie functies: de stevigheid van de carrosserie garanderen, de bagageruimte meer capaciteit geven en tot slot bijdragen aan de algemene esthetiek. De versies voor de Amerikaanse markt maakten bijzonder gebruik van dit kleine detail door een bagagerek met verchromde stangen te monteren, een accessoire dat in die tijd bijzonder modieus was op grote SW's die in de VS werden gemaakt.

Last but not least biedt de enorme achterklep, voorzien van twee scharnierende veerscharen (vanaf 1974 vervangen door twee telescopische pompen), gemakkelijk toegang tot de koffer- en bagageruimte, die afhankelijk van de uitvoering gewoon uit gelakt plaatstaal kan bestaan, bekleed kan zijn met imitatieleer met viltstrips of beschermd kan worden door een elegante gelamineerde houten vloer versierd met rubberen strips, hoewel deze laatste optie natuurlijk alleen beschikbaar is op de topversies.

Technisch gezien mist hij helaas alle finesse van de berline, zoals het feit dat benzinemotoren al-

sent exactement dans leur conception un projet identique à celui qui aura toujours, chez Peugeot, dans les années passées, distingué les versions commerciales et familiales des autres versions. Nous y retrouvons donc exactement la même carrosserie que celle de la berline, du moins jusqu'à l'extrémité de la porte conducteur, puisqu'elle se transforme ensuite en un Break qui va se terminer, après la porte arrière, en une très élégante custode vitrée suivant la ligne montante postérieure de la voiture. Son immense toit se surélève au dessus du coffre à bagages et est chargé de trois fonctions: assurer la rigidité de la caisse, offrir au coffre à bagages une capacité supérieure et enfin participer à l'esthétique de l'ensemble. Les versions destinées au marché américains jouèrent tout particulièrement sur ce petit point de détail avec l'adaptation d'un porte-bagages à barres chromées, accessoire alors particulièrement à la mode sur les gros SW fabriqués aux USA. Et pour finir, le vaste hayon arrière, muni de deux compas de suspension articulés (remplacés à partir de 1974 par deux vérins télescopiques de coffre) autorise un accès aisé à l'ensemble du coffre et à l'emplacement des bagages qui pourra, selon la version, être tout simplement fait de tôles d'acier peintes, revêtu de similicuir et de barrettes de feutre, ou bien encore protégé par un élégant sole de bois stratifié agrémenté de baguettes caoutchouc, ce dernier équipement n'étant bien entendu disponible que sur les versions haut de gamme.

Du point de vue technique, nous n'y retrouvons malheureusement pas les finesses qu'offre la berline, à savoir par exemple que les moteurs



leen verkrijgbaar zijn in carburateurversies en dat de geavanceerde achteras van de berline is vervangen door een eenvoudige starre as.

In de loop van zijn lange carrière veranderde de commerciële 504 vele malen van naam om de verschillende uitrustingsniveaus te weerspiegelen, maar dat had nooit invloed op de algehele lijnen, want alle restylings die volgden, waren praktisch onbeduidend en het bewijs, voor zover dat nog nodig was, van de uitmuntendheid van het oorspronkelijke project. Dit geldt natuurlijk niet voor speciale versies zoals ambulances of open versies zoals pick-ups, en we kunnen hier stellen dat wanneer de zogenaamde 'long-wheelbase' modellen op de markt komen, er slechts drie mogelijke afwerkingsniveaus zullen zijn, allemaal gelijk in termen van standaarden, precies overeenkomend met hun verschillende uitrusting en kenmerken, en altijd in lijn met de aandrijflijnen die speciaal voor hen werden gekozen.

Er is ook een vierde versie, nog steeds gebaseerd op hetzelfde koetswerk, maar met een speciaal kenmerk dat hem absoluut uniek maakt: de zevenzits gezinsauto, erfgenaam van een lange traditie.

In de reclame promootte Peugeot de vier auto's samen als "vier intelligente, functionele en modulaire modellen die aan alle soorten gebruikerseisen kunnen voldoen, van de moeilijkste tot de meest uiteenlopende". Zoals gezegd is de 504 over de hele wereld geëxporteerd en dus zullen we bij het onderzoeken van een van de modellen, zoals meestal het geval is, altijd een

essence ne sont disponibles que dans leur version à carburateur et que le train arrière sophistiqué de la berline a fait place à un simple montage à essieu rigide.

Au cours de sa longue carrière, la 504 commerciale aura maintes fois changée dénomination au gré de ses différents niveaux de finition, finitions qui pour leur part n'affecteront jamais sa ligne générale, puisque tous les restylings qui se succédèrent furent pratiquement insignifiants, preuve s'il en est de l'excellence du projet initial. Cela ne concerne évidemment pas les versions spéciales que sont les ambulances ou les versions ouvertes comme le pick-up et nous pouvons affirmer ici que la mise sur le marché de modèles dits à «long empattement» ne connaîtra, en tout et pour tout, à égalité de normes que trois niveaux de finition possibles correspondant précisément à leurs divers équipement set caractéristiques toujours en adéquation avec une mécanique qui leur aura été spécialement choisie. Il existe encore, toujours sur la même base de carrosserie, une quatrième version mais dotée celle-ci d'une particularité qui la rend absolument unique; il s'agit de la Familiale sept places, héritière d'une lointaine et longue tradition. De fait, chez Peugeot, la publicité a déjà pour habitude de promouvoir les quatre voitures ensemble, «quatre modèles intelligents, fonctionnels et modulables permettant de répondre à toutes formes d'exigences de leurs utilisateurs, aux plus difficiles comme aux plus diverses». Comme déjà dit plus haut, la 504 aura été exportée dans le monde entier, et c'est pourquoi l'examen d'un des modèles, ce qui est habituellement le cas, nous placera toujours en







min of meer significant verschil tegenkomen dat verband houdt met de vereisten van het land van bestemming van de auto. Aangezien 504's op alle continenten te vinden zijn, is het van fundamenteel belang om bij het onderzoeken van een bepaalde auto onmiddellijk te verwijzen naar het land van herkomst, wat niet altijd het geval is...

## **504 COMMERCIALE**

Voor zijn allereerste presentatie, in 1971, werd het afwerkingsniveau van de Commerciale gekozen dat later, vanaf 1976, werd aangeboden voor de versies "L" of "LD", naargelang het een benzine- of dieselmotor was, versies die later, in 1978, gewoon de "Break"-versie zouden worden).

Deze auto was perfect geschikt voor kleine bedrijven en handelaars die tot vijf personen of zware of omvangrijke ladingen (max. laadvermogen 670 kg) moesten vervoeren, wat betekende dat de achterwielophanging van de Commerciale moest worden versterkt.

De stoelen van de Commerciale zijn bekleed met 'Teppluxe' en hebben geen hoofdsteunen aan de voorkant, terwijl de achterbank kantelt om de laadruimte gemakkelijk te kunnen vergroten, die helaas geen enkele bekleding heeft, en de vloer van de bagageruimte is gemaakt van eenvoudig plaatstaal in carrosseriekleur. Dit detail laat duidelijk zien dat voor een auto die wordt beschouwd als een werkinstrument, be-

face de telle ou telle différence plus ou moins significative liée aux exigences du pays de destination de la voiture. Sachant que l'on trouve des 504 sur tous les continents, il est d'une importance fondamentale, au moment d'examiner telle ou telle voiture, de se référer immédiatement à son pays d'immatriculation d'origine, ce qui risque de ne pas être toujours le cas...

## **504 COMMERCIALE**

Pour sa toute première présentation, en 1971, le degré de finition choisi pour la Commerciale sera celui proposé plus tard, à partir de 1976, pour les versions «L» ou «LD» selon qu'il s'agisse d'un modèle essence ou diesel, versions qui, par la suite, en 1978, deviendront tout simplement la version «Break».

Cette voiture répond parfaitement aux exigences exprimées par les petits commerçants et artisans devant transporter jusqu'à cinq personnes ou des charges lourdes ou volumineuses (charge utile maxi. 670 Kg), ce qui avait eu pour conséquence le renforcement de la suspension arrière de la Commerciale.

Les sièges de la Commerciale sont revêtus de «Teppluxe» et n'offrent pas de repose-tête à l'avant, tandis que les sièges arrière basculent pour pouvoir aisément rallonger le plateau de chargement, lui-même malheureusement dépourvu d'un quelconque revêtement, et quant au sol de l'espace réservé au chargement des bagages, il est fait d'une simple tôle d'acier peinte couleur carrosserie. Ce détail fait appa-



stemd voor intensief gebruik, dit heel snel kan leiden tot vroegtijdige slijtage van de vloer.

Er zijn vier manieren om de auto te beladen, maar om het maximale laadvolume te krijgen, moeten de passagiersstoelen voor en de achterbank worden neergeklapt. Buiten, onder de laadvloer, bevindt zich het opbergvak waarin het reservewiel is opgeborgen. Het instrumentenpaneel aan boord is lineair, net als dat van de eerste serie 304, en het dashboard bevat ook maar een deel van de instrumenten.

De beschikbare motoren zijn: de 1796 cc benzine carburateur met 73 pk voor een maximumsnelheid van 160 km/u en de XD88 diesel met 1948 cc en 50 pk, voor een maximumsnelheid van 118 km/u. De enige beschikbare optie is achterrautverwarming.

## **504 BREAK L**

In 1976 werden de allereerste wijzigingen doorgevoerd in het 504-gamma, zij het heel voorzichtig, want in het 'lange' gamma maakte de Commerciale plaats voor de 504 L Break, die - het moet gezegd - eerder een cosmetische dan een inhoudelijke wijziging was, aangezien de echte wijzigingen pas geleidelijk en vanaf het volgende modeljaar zouden worden doorgevoerd.

Dit model werd aangedreven door een carburatormotor met een cilinderinhoud van 1.796 cc en 73 pk voor de benzineversie met stuurschakeling, en door een XD 88-motor met een cilin-

raître avec évidence le fait que pour une voiture considérée comme étant un outil de travail, destinée à connaître un usage intensif, cela puisse très rapidement entraîner la dégradation précoce du dit plateau.

Il y a quatre solutions de chargement de la voiture mais pour obtenir un volume de chargement maximal il faut replier les sièges passagers avant et la banquette arrière. Au dehors, sous le plancher de chargement, se trouve le casier qui renferme la roue de secours afin de ne pas encombrer inutilement l'intérieur de la voiture. L'instrumentation de bord est de type linéaire, comme celui de la 304 première série et le tableau de bord ne regroupe également qu'une partie des instruments. Les motorisations disponibles sont: le 1796 cc essence à carburateur de 73 CV pour une vitesse maximale de 160 Km/h et le XD88 diesel de 1948 cc et 50 CV, pour une vitesse maximale de 118 Km/h. La seule option possible est le chauffage-dégivrage de la lunette arrière.

## **504 MODÈLE BREAK L**

C'est l'année 1976 qui amènera les toutes premières modifications de la gamme des 504, avec très grande timidité certes, puisque dans le domaine des «longues», la Commerciale laissera sa place au Break 504 L, ce qui, il faut bien le dire, est plus une modification de façade que de fond, sachant que les véritables changements ne se feront que progressivement et seulement qu'à partir du millésime suivant. La motorisation de ce modèle est assurée par le mo-



derinhoud van 1948 cc en 50 pk voor de dieselversie, eveneens met stuurschakeling. De topsnelheden bedragen 146 km/u voor de benzineversie en 118 km/u voor de dieselversie. De interieuruitrusting van deze versies blijft vrij spartaans, zowel wat uitrusting als comfort betreft, dat ongewijzigd is ten opzichte van de vorige versies. Alleen de laadvloer is bedekt met een imitatie van zwart vilt.

teur à carburateur de 1796 cc de cylindrée - 73 CV pour la version essence avec vitesses au volant, et par le moteur XD 88 de 1948 cc - 50 CV pour la version Diesel, toujours avec vitesses au volant. Les vitesses maximales sont respectivement de 146 Km/h pour la version essence et de 118 Km/h pour la version Diesel. L'équipement intérieur de ces versions reste plutôt spartiate tant en termes d'équipements que de confort, sachant que dans les faits sont absents la commande d'essuie-lave-glaces temporisé couplée au lave-glaces électrique à pression constante (petite manette située à droite du volant), les avertisseurs deux tons et la montre d'abord, elle aussi absente sur le tableau d'instrumentation linéaire. Il en est également ainsi du confort, inchangé par rapport aux versions précédentes, à savoir par exemple que les sièges et le tableau de bord sont strictement identiques et sans la moindre modification notable. Seul, le plancher de chargement aura été recouvert d'un simili noir sur base de feutre.





























P5B

623 XZ 75







## 504 BREAK

Met de komst van het modeljaar 1979 verloor de Break L zijn 'L' en werd hij simpelweg omgedoopt tot de 'Break'. Hoewel er geen noemenswaardige veranderingen aan het exterieur waren en het afwerkingsniveau ongewijzigd bleef, was het interieur voorzien van een nieuw, herzien dashboard dat identiek was aan dat van de andere versies.

Deze verandering was ongetwijfeld essentieel, want het interieur ziet er veel fraaier uit en maakt het ontbreken van een aantal accessoires en kleine afwerkingdetails van de andere versies een beetje goed, zoals de verlichting voor de verwarming/ontdooiing, hetverlichte afsluitbare handschoenvak, de ingebouwde klok en de make-up spiegel.

Dit zijn weliswaar kleine details, maar ze zouden de uiteindelijke verkoopprijs waarschijnlijk niet echt hebben beïnvloed. In dezelfde geest betreuren we ook de afwezigheid van andere accessoires die zeker nuttiger zijn, zoals hoofdsteunen voor, en iode koplampen. De interieurbekleding is 'Teppluxe' en de enige betalende optie is de ruitenwisser achter. De veiligheidsgordels voor waren oprolbaar en de veiligheidsgordels achter werden pas in oktober 1978 standaard gemonteerd, maar alleen op de Franse markt. Afgezien van deze paar veranderingen kunnen we zeggen dat deze versie, hoewel iets minder sober dan zijn voorgangers, zijn oorspronkelijke doel heeft behouden en in de eerste plaats een werkinstrument blijft.

## 504 MODÈLE BREAK

Avec l'arrivée de l'année modèle 1979, le Break L perd son «L» pour prendre tout simplement le nom de «Break». Si, extérieurement on ne remarque aucune modification notable et un niveau de finition inchangé, l'on découvre par contre à l'intérieur un nouveau tableau de bord revisité et identique à celui des autres versions. Cette modification aura sans doute été indispensable car cela rend l'habitacle bien plus agréable à l'œil et estompe un peu l'absence de tel ou tel accessoire ou petit détail de finition que l'on peut voir sur les autres versions, tels que l'éclairage de la commande de chauffage-dégivrage, le vide-poche lumineux fermant à clef, la montre de bord et le miroir de courtoisie. Ce ne sont là certes que petits détails mais ils n'auraient sans doute pas été vraiment de nature à influencer le prix de vente final. Dans le même esprit, l'on regrettera également l'absence d'autres accessoires certainement plus utiles tels que les appuies tête à l'avant, le rétroviseur spécial nuit, les phares à iode. Les revêtements intérieurs sont dits «en Teppluxe» et la seule option payante l'essuie-glace arrière. À l'avant, nous avons des ceintures de sécurité à enrouleur et les ceintures arrière ne seront montées en série qu'à partir d'octobre 1978, mais uniquement sur le marché français. Mis à part ces quelques aménagements, nous pouvons affirmer que cette version, bien qu'un peu moins austère que les précédentes, garde sa destination première et ne reste avant toute chose qu'un outil de travail. Ce ne sont là certes que petits détails mais ils n'auraient sans doute pas été vraiment de nature à influencer le prix de



In de jaren die volgden, en vooral in 1980 en 1983, bleef de Break 504 rustig evolueren, zonder noemenswaardige omwentelingen, met behoud van zijn originele 'ontwerp' waardoor hij uiteindelijk niets meer dan een puur werktuig werd en zal worden. Aan de buitenkant veranderde er in die jaren niets, maar in het interieur werden enkele interessante wijzigingen doorgevoerd, zoals de komst van nieuwe stoelen met een herzien profiel, duidelijk comfortabeler en met hoofdsteunen, die niet als optie werden aangeboden maar wel in de winkels te koop waren.

Daarnaast zullen de volgende opties nu verkrijgbaar zijn: voorbedrading van de autoradio, verlichting van de bedieningselementen voor verwarming/ontdooiing, sluiting van het dashboardkastje, ruitenwisser met twee snelheden en achteruitrijlichten. Naar verluidt kan de beschikbaarheid van bepaalde accessoires en opties variëren afhankelijk van het land waarnaar de auto wordt geëxporteerd. In België zijn bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, ook de volgende opties verkrijgbaar: zwarte carrosserie, gelamineerde voorruit of 'full option' getinte gelamineerde voorruit en getinte ruiten. Wat betreft de aandrijflijn zijn er geen noemenswaardige wijzigingen te melden voor de benzineversie met de komst van de 1798cc XM7-motor, terwijl de dieserversie nu is uitgerust met de 2:12cc XD90-motor.

Aangezien de 504 Commerciale zowel een illustratie was van de onderkant van het gamma, aangezien hij voornamelijk voor professioneel gebruik was geprogrammeerd, nam zijn tweede

vente final. Dans le même esprit, l'on regrettera également l'absence d'autres accessoires certainement plus utiles tels que les appuies tête à l'avant, le rétroviseur spécial nuit moules phares à iode. Les revêtements intérieurs sont dits «en Teppluxe» et la seule option payante est l'essuie-glace arrière. A l'avant, nous avons des ceintures de sécurité à enrouleur et les ceintures arrière ne seront montées en série qu'à partir d'octobre 1978, mais uniquement sur le marché français. Mis à part ces quelques aménagements, nous pouvons affirmer que cette version, bien qu'un peu moins austère que les précédentes, garde sa destination première et ne reste avant toute chose qu'un outil de travail. Au cours des années qui suivront, et particulièrement en 1980 et 1983, le Break 504 poursuivra tranquillement son évolution, sans bouleversements notoires, conservant son «imprinting» d'origine qui n'en fait et n'en fera en tout et pour tout qu'un pur outil de travail. Si, dans ces années là, l'on ne peut constater, extérieurement parlant, aucun changement, c'est par contre à l'intérieur que l'on découvre quelques modifications intéressantes tels que l'arrivée de nouveaux sièges au profil revisité, clairement plus confortables et aptes à recevoir les appuie-tête, non proposés optionnellement, mais cependant libres à la vente en magasin. Par ailleurs, les options suivantes seront désormais disponibles: pré-câblage de l'autoradio, éclairage des commandes de chauffage-dégivrage, fermeture de la boîte à gants, essuie glace à deux vitesses et feux de recul. Il reste entendu que la disponibilité de certains accessoires et options peut être différente selon le pays 'exportation de la voiture



uitrustingsniveau, dat vanaf het begin "Break" zou worden genoemd, enkele van de belangrijkste structurele kenmerken over die essentieel waren voor de Commerciale, terwijl er een reeks details aan werden toegevoegd die noch het comfort noch de prestaties verbeterden, maar hem meer geschikt maakten voor een veel breder potentieel publiek.

Qua voorbereiding en ontwikkeling leek de 504 Break, die in 1971 op de markt kwam, sterk op de SL-versie, die het topsegment van het gamma vertegenwoordigde, te beginnen met het interieur, dat hetzelfde dashboard had, maar met een paar accessoires minder. De zetels waren breder en comfortabeler dan die van de Commerciale en hun vorm deed denken aan die van de SL. Net als op de SL waren de voorzetels uitgerust met hoofdsteunen en de bekleding was gemaakt van Tepluxe, een dikker kunstleder dat veel beter bestand bleek tegen slijtage dan het leder dat oorspronkelijk voor de SL-versie was gekozen.

De grote bagageruimte is ook bekleed met afwasbaar zwart imitatieleer, bevestigd op een laag vilt, en heeft grote metalen beugels aan de zijkanten om de bagage met sterke, strakke riemen aan de vloer vast te maken, bijvoorbeeld bij het in- of uitladen. Achteraan is de ruit van het ontdooitype.

Aan de buitenkant is de carrosseriekleur gebaseerd op die van de Commerciale, maar in tegenstelling tot die laatste zijn de ruiten omgeven door chromen strips, die ook te vinden zijn op de portieromlijstingen.

re et par exemple en Belgique, mais pas seulement, sont aussi proposées les options suivantes: le noir pour la carrosserie, le pare-brise feuilleté ou 'option total pare-brise feuilleté teinté et vitres teintées. Pour ce qui est de la mécanique, aucun changement notable à signaler pour la version essence avec l'arrivée du moteur XM7 de 1798 cc, alors que la version Diesel est maintenant équipée du moteur XD90 de 2 | 12 cc. Si l'on considère que la 504 Commerciale est à la fois l'illustration du bas de la gamme, comme cela avait été programmé pour un usage principalement professionnel, son second niveau de finition, que l'on désignera sous le nom de «Break» dès le départ, reprend quelques unes des principales caractéristiques structurelles essentielles de la Commerciale, tout en s'accompagnant d'une série de détails qui n'amélioreront ni son confort ni ses prestations mais le rendront plus adapté à un bien plus large public potentiel. En termes de préparation et de mise au point, le Break 504 qui voit le jour en 1971, ressemble beaucoup à la version SL qui par contre représente le haut de gamme, à commencer par son intérieur, adoptant sa planche de bord par exemple, parfaitement identique mais comptant cependant quelques accessoires de moins. Les fauteuils sont plus amples et plus confortables que ceux de la Commerciale, leurs formes nous rappellent celles de la SL, et comme sur cette dernière, les sièges avant sont prévus pour recevoir des appuie-tête, les garnitures des sièges sont réalisées en Tepluxe, sorte de simili-cuir de meilleure épaisseur qui s'avèrera être bien plus résistant à l'usage et au temps que celui qui avait



De voorbumper is voorzien van twee zwarte rubberen buffers, maar zonder stalen beplating aan de zijkanten. Vanaf 1975, en gedurende de laatste twee jaar van zijn bestaan op de markt, bood de 504 Break voor het eerst in zijn geschiedenis de optie van een automatische versnellingsbak ZF, een gelamineerde voorruit en alle veiligheidsgordels zijn oprolbaar.

Deze versies worden aangedreven door een 1971 cc benzine motor met dubbele carburateur, ook wel "supervierkant" genoemd, die 93 pk en een topsnelheid van 160 km/u produceert, en door een 2112 cc XD90 dieselmotor met indirecte inspuiting die 65 pk en een topsnelheid van 128 km/u produceert, wat verklaart waarom deze twee motoren zijn uitgerust met hun beroemde koelventilatoren.

Voor dit model werd de dieselmotor niet opgenomen in de catalogus voor de Franse markt. De jaren die volgden zouden slechts een paar kleine veranderingen brengen, zoals de verwarmde achterraut.

été primitivement choisi pour la version SL. De son côté, le vaste coffre à bagages est également recouvert d'un simili de couleur noire, lavable et fixé sur une couche de feutre, et offre, sur ses cotés, de grosses boules métalliques qui permettent de bien arrimer les bagages au sol à l'aide par exemple de sangles solides et bien tendues lors des opérations de chargement ou déchargement. A l'arrière, la lunette est de type à dégivrage. Extérieurement, le nuancier de teintes de carrosserie reprend celui de la Commerciale mais à la différence de celle-ci, les vitres sont entourées de baguettes chromées, baguettes que l'on trouve également aux entourages des portes. Sur le pare-chocs avant, on a deux tampons de caoutchouc noirs, mais sans placage acier sur leurs flancs. A partir de 1975, et pour ses deux dernières années de sa commercialisation, le Break 504 Commercial proposera pour la première fois de son histoire l'option boîte automatique F, le pare-brise feuilleté et toutes les ceintures à enrouleur. Les motorisations de cette version sont assurées par le moteur de 1971 cc essence à carburateur double corps désigné comme «super carré» de 93 CV pour une vitesse maximale de 160 Km/h, et par le moteur Diesel XD90 à injection indirecte de 2112 cc pour 65 CV et une vitesse maximale de 128 Km/h ce qui explique que ces deux moteurs soient équipés de leurs fameux ventilateurs de refroidissement. A savoir que pour ce modèle, le moteur diesel ne sera pas inscrit au catalogue sur le marché français. Les années qui suivront l'apporteront que quelques modifications de détail tels que la lunette arrière dégivrante.









63260991

LA GARME





















PAQ BOY 1726  
COLUMBO  
ALL OTHERS ARRANGE  
BY MAIL ORDER







## 504 BREAK SL

Hij is onmogelijk te missen! U herkent de 504 Break Super Luxe op het eerste gezicht, zelfs van veraf, alleen al aan een van de beschikbare metallic lakken, of aan de talrijke chrome omlijstingen, en staalomrande zwarte bumpersteunen. De 504 SL Break vormt het neusje van de zalm van de 504 Breaks en is in niets te benijden ten opzichte van zijn tegenhanger in de 504 berline, afgezien van de brandstofinjectiemotor die in de TI berline zal worden ingebouwd.

Integendeel zelfs, want net als de vorige 404 SL biedt hij ons een veel grotere en elegantere bagageruimte, dankzij een vloer die bekleed is met gelamineerd hout en afgezet met rubberen strips die de dubbele functie hebben om een veel groter aantal koffers te herbergen en te beschermen. En zoals bij de commerciale kan de achterbank volledig neergeklapt worden om de bagageruimte te vergroten en bijna twee kubieke meter extra volume te bieden. Binnenin is de cabine zeer uitnodigend, met een dik tapijt op de vloer, amberkleurige Teppline bekleding op de stoelen en, voorin, de beroemde verstelbare hoofdsteunen die specifiek zijn voor de 504, verzonken in het bovenste deel van de rugleuningen van de stoelen en eenvoudig uit hun behuizing te halen.

En het is dankzij dit zeer speciale systeem van hoofdsteunen dat we, nadat we de voorstoelen volledig hadden neergeklapt, konden genieten van een vloer uit één stuk met de achterbank, waardoor we twee kleine slaappleatsen kregen

## 504 MODÈLE BREAK SL

Il est impossible de le rater! On reconnaît le Break 504 Super Luxe au premier coup d'œil, même de loin, rien qu'à l'une de ses peintures métallisées proposées au nuancier, ou à ses nombreux chromes et ses butoirs de caoutchouc noir à flancs d'acier qui viennent garnir son pare-chocs avant. Le Break 504 SL aura représenté le haut de gamme des Breaks 504 et il 'aura vraiment rien à envier à son homologue de la gamme des 504 berlines, si ce n'est le moteur à injection qui équipera la berline TI, et bien au contraire car, comme avec la 404 SL auparavant, il nous offre un coffre à bagages bien plus grand et plus élégant grâce à son plancher recouvert de bois stratifié et garni de baguettes de caoutchouc qui ont la double fonction de recevoir et de bien protéger un nombre de valises bien supérieur. C'est ce que nous pouvons voir aussi avec la commerciale, puisqu'en cas de nécessité, il est possible de rabattre complètement la banquette arrière pour augmenter la surface de chargement et obtenir ainsi un volume utile supplémentaire de quasi deux mètres cube. A l'intérieur, l'habitacle est très accueillant, une épaisse moquette recouvre le plancher, les sièges sont garnis d'une Teppline de couleur ambre et, à l'avant, les fauteuils sont équipés des fameux appuie-tête réglables spécifiques à la 504, encastrés dans la partie haute des dossiers des fauteuils et faciles à extraire de leur logement. Et c'est grâce à ce système très particulier d'appuie-tête que l'on put, après avoir complètement rabattu les sièges avant, bénéficier d'un plancher d'un seul tenant avec l'arrière et obtenir ainsi deux petites couchettes



om eventueel uit te rusten. Het dashboard is bekleed met een dik schuiminterieur dat ontworpen is om letsel bij een ongeval op te vangen, en hetzelfde geldt voor het stuurwiel, waarvan het grootste deel van het centrale gedeelte bekleed is om het risico op ernstig letsel bij een frontale botsing te voorkomen. Standaard zijn rol gordels gemonteerd en de voorruit is gelamineerd voor extra passieve veiligheid. Alle belangrijke accessoires en bedieningselementen zijn verlicht, inclusief de sigarettenaansteker, de asbak en het bedieningssysteem voor ventilatie en verwarming/ontdooiing.

De ruitenwissers voor zijn intermitterend, met twee snelheden die vanaf het stuur worden bediend. Een afsluitbaar handschoenvak en een plank onder het dashboard aan de passagierszijde die als tweede opbergvak kan worden gebruikt. De 2-tonige claxon is van het type stad-autostrade. De handremhendel is ondergebracht in een klein verzonken profiel dat plaats biedt aan een aantal kleine voorwerpen. In 1975, voor hun laatste jaar op de markt onder deze naam, werden de 504 SL Break modellen uitgerust met halogeen koplampen en de ZF automatische versnellingsbak was als optie beschikbaar op alle markten, maar alleen in benzineversies.

De Break 504 SL zou natuurlijk alle gedetailleerde wijzigingen volgen die in de loop der jaren werden doorgevoerd naarmate de 504 evolueerde; Zo werd in 1974, voor het modeljaar 1975, de oude verchromde zamak deurgreep vervangen door een verchromde stalen greep, verzonken in de deur, een detailwijziging die eveneens werd teruggevonden in het volledige

pour un éventuel repos. La planche de bord est bordée d'une épaisseur intérieure en mousse destinée à atténuer les traumatismes éventuels en cas d'accident, et il en est de même pour le volant dont la majorité de la partie frontale centrale a été rembourrée pour prévenir tous risques de graves traumatismes thoraciques en cas de choc frontal. Les ceintures à enrouleurs sont montées de série, et, toujours dans l'optique d'une meilleure sécurité passive, le parebrise est feuilleté. Tous les principaux accessoires et commandes diverses s'éclairent, y compris l'allume-cigare, le cendrier et le système de réglage de la ventilation et du chauffage-dégivrage. Les essuie-glaces avant sont à intermittence, avec deux vitesses avec commande au volant. Le vide-poches lumineux est muni d'un portillon fermant à clef et l'on peut voir, sous la planche de bord, côté passager, une étagère qui peut servir de second vide-poches. L'avertisseur deux tons est du genre ville route. Le levier du frein à main est placé dans un petit profil en creux qui peut accueillir quelques petites objets. Certains accessoires sont proposés et disponibles en magasin, comme par exemple la petite cuvette vide-poches prévue pour prolonger celle qui est mobile et placée sous le tunnel central, pour aller jusqu'à la planche de bord. La lunette arrière est dégivrante. En 1975, pour leur dernière année de commercialisation sous cette dénomination, les modèles de Break 504 SL seront équipés d'optiques à ampoules halogènes et la boîte automatique ZF sera disponible en option sur tous les marchés, mais en version essence seulement. Le Break 504 SL suivra bien entendu toutes les modifications de détails qui



Peugeot-gamma, niet alleen op de 504 (maar ook op de 604 en 104), evenals de toepassing van hydraulische cilinders die de achterklep in de open stand hielden, ter vervanging van de oude opklapbare metalen steunen. Officieel kwam er een einde aan de carrière van de 504 SL Break in juli 1976, toen hij de scepter van de top van het Breaks-gamma doorgaf aan de 504GL, maar zoals we later zullen zien, was dit niet bepaald een eerlijke overdracht. Vandaag de dag is de versie SL zeker nog steeds de meest gewilde versie onder liefhebbers, en zijn waarde blijft stijgen.

interviendront au cours des années d'évolution de la 504; en 1974 par exemple, pour l'année modèle 1975, on assiste au remplacement de l'ancienne poignée de porte proéminente en zamak chromé par une poignée en acier chromé, encastrée dans la porte, modification de détail que l'on retrouve par ailleurs sur toute la gamme Peugeot, non seulement sur celle de la 504 (mais aussi de la 604 et de la 104), ainsi que l'adoption de vérins hydrauliques qui maintiennent le hayon arrière en position ouverte, et viennent remplacer les anciens compas métalliques pliants. Officiellement le Break 504 SL verra sa carrière s'achever en juillet 1976 et passera alors le sceptre du haut de gamme des Breaks à la 504GL, mais, comme nous allons le voir par la suite, ce ne sera pas vraiment un passage de relais très équitable. De nos jours, la version SL reste certainement la version la plus recherchée par les passionnés du modèle et sa cote ne cesse de monter.















## 504 BREAK GL

In 1976, toen het gamma werd gereorganiseerd, verdween de SL Break-versie uit het landschap ten voordele van de GL-versie, maar dit was bijna uitsluitend een zogenaamd commerciële operatie, want in werkelijkheid ging dit niet gepaard met noemenswaardige wijzigingen. Uiterlijk viel slechts één ding op: de zwart-witte grille, eenvoudig versierd met twee chromen spijlen en het profiel van de zilverkleurige Leeuwerin verwerkt.

Binnenin de auto vinden we het nieuwe zwarte stuur, waarvan het grote voorste gedeelte is verwijderd om het risico op borstletsel bij een heftige botsing te verminderen, in het midden versierd met een gouden leeuw. De stoelbekleding is nu gemaakt van Teppluxe, een materiaal dat minder kwetsbaar en veel slijtvaster is dan de Tepline die eerder op de SL werd gebruikt.

De aandrijflijn blijft exact hetzelfde, met een 197cc motor van 96 pk die een topsnelheid van 162 km/u levert. Er is een handgeschakelde vierversnellingsbak met een versnellingspook aan het stuur en een ZF-automaat met drie versnellingen. In sommige exportmarkten is het ook mogelijk om de XD90 dieselversie te kopen met een motor van 2112 cc en 65 pk en een topsnelheid van 128 km/u. In het interieur doet de algehele uitrusting denken aan die van de 504 SL, met onder andere een ruitenwisser met twee snelheden en timer, te bedienen met één kleine hendel aan de rechterkant van het stuurwiel, een tweetonige claxon, een klok die deel

## 504 MODÈLE BREAK GL

En 1976, à l'occasion de la réorganisation de la gamme, la version Break SL va disparaître du paysage au profit de la version GL, mais cela ne restera presque exclusivement qu'une opération de type prétendument commercial puisque cela ne s'accompagnera, dans les faits, d'aucun changement notable. Extérieurement, une seule et unique chose se remarque d'emblée: c'est la calandre d'un noir opaque, simplement ornée de deux barrettes chromées et du profil du Lion Cabré couleur argent, inséré dans celle-ci. A l'intérieur de la voiture, nous découvrons le nouveau volant anti-choc noir caoutchouté dont la large partie frontale a été palliée pour réduire les risques de traumatismes thoraciques en cas de choc violent, et au centre duquel l'on retrouve le Lion Cabré, mais cette fois de couleur d'or. Les garnitures des sièges sont maintenant en Teppluxe, matériau moins délicat et bien plus résistant à l'usage que le Tepline qui avait précédemment été utilisé pour la SL.

La mécanique, quant à elle, reste exactement la même avec le moteur de 197 | cc de 96 CV pour une vitesse maximale de 162 Km/h. La boîte manuelle est à quatre rapports avec levier de changement de vitesses au volant, et l'on peut aussi avoir la boîte automatique ZF à trois rapports. Il est également possible, sur certains marchés à l'export, d'acquérir la version à moteur diesel de type XD90 de 2112 cc et de 65CV pour une vitesse maximale de 128 Km/h. A l'intérieur de l'habitacle, l'équipement d'ensemble n'est pas sans nous rappeler celui de la 504 SL et offre entre autres un essuie-lave-glaces à



uitmaakt van het boordinstrumentarium en een achterraut die kan worden ontdooid.

De bagageruimte behoudt zijn luxueuze gelamineerde houten bekleding die wordt beschermd door zwarte rubberen strips. Andere aanvullende opties zouden in 1977 beschikbaar komen, zoals getinte ruiten met gelamineerde voorruit en ruitenwissers achter, en zoals al vermeld was de optie van een ZF-automaat met drie versnellingen, die al sinds 1975 leverbaar was op de SL-versie, nog steeds beschikbaar.

## **504 BREAK GR**

Het jaar 1980 bracht een nieuwe naam voor de Break, als onderdeel van wat we de grote reorganisatie van de commerciële afkortingen van alle Maison Peugeot-series zouden kunnen noemen. Het resultaat is dat het topmodel van de 504 Break de 'Break GR' gaat heten, maar waarom dit nieuwe acroniem? Wel, eenvoudigweg omdat men de verschillende modellen van de 04-reeks die nog in de catalogus aanwezig waren, wilde afstemmen op die van de nieuwe 05-reeks, een reeks die het grootste deel van de jaren 1980 zou blijven bestaan, met de 305, 505, 205 en 309.

Als we de afkortingen van de sedan- en stationwagonmodellen gaan bestuderen, zien we al snel dat ze worden aangevuld met twee, en vervolgens drie, letters in het geval van een dieselversie. De eerste letter, 'G', geeft aan dat we te maken hebben met een vier- of vijfdeurs auto (sedan of stationcar). De tweede letter geeft een

deux vitesses temporisé dont la commande se réduit à une seule petite manette située à droite du volant à un avertisseur deux tons, à une montre incluse dans l'instrumentation de bord, et à une lunette arrière dégivrage. Le compartiment bagages garde, quant à lui, son luxueuse vêtement de bois stratifié protégé par des baguettes de caoutchouc noir. La présentation du Break 504 GL s'accompagnera des premières options payantes, dont par exemple la peinture métallisée vernie que 'on retrouvera ensuite en série sur la version SL. D'autres options complémentaires seront bientôt disponibles en cours d'année |977 telles que: les vitres teintées avec le pare-brise feuilleté, ou bien l'essuie-glaces arrière, et comme déjà dit plus haut, 'on retrouve toujours ici l'option de la boîte automatique ZF à trois rapports qui était déjà, depuis | 975, disponible sur la version SL.

## **504 MODÈLE BREAK GR**

L'année | 980 apportera au Break un nouveau changement de nom et ce, pour participer à ce que l'on pourrait appeler le grand remaniement dans le domaine des sigles commerciaux de toutes les gammes de la Maison Peugeot. Et du coup, l'on désignera le haut de gamme du Break 504 du nom de «Break GR», mais alors pourquoi l'affubler de ce nouveau sigle? Eh bien, cela s'explique tout simplement par cette volonté d'alignement numérique des différents modèles de la série 04 encore présents au catalogue avec ceux de la nouvelle série 05, série qui perdurera durant la quasi totalité des années quatre-vingt, y associant conséquemment les 305,



van de verschillende uitrustingsniveaus aan, en voor dit doel hebben we gekozen voor de letters L en R. De letter 'L' geeft ons het eerste niveau, d.w.z. het instapniveau, en vervolgens zal de 'R' de top van het gamma aanduiden. Bij dieselauto's worden de eerste twee letters gevolgd door een 'D'. Als je alle reeksen codes doorleest, kom je al snel een paar andere tegen met andere letters, maar geen van deze was ooit van toepassing op de 504 Break.

Om de schijnwerpers niet af te leiden van het nieuwste model, de 505, werd in 1979 besloten om een nieuwe codeschaal te kiezen voor de "Lange 504", die weliswaar niet al zijn kwaliteiten weerspiegelde, met name die van de 504 GR Break, maar toch gebaseerd was op de echte basis van het model. Het zal ook de bron zijn van de ongelukkige vergissing, die voor de hand lijkt te liggen als hij al geïdentificeerd is als de Break 504 GL, om hem gelijk te stellen met zijn basisversie, en als we de zaak in een bredere context bekijken dan die van dit algemene herontwerp, zou het een soort stap terug betekenen. Dit leidde tot het besluit dat de "onderkant van het gamma" voortaan gewoon "Break" zou worden genoemd.

Nu we deze evolutie kennen in de verschillende stadia die we hebben gevolgd, kunnen we zien dat dit alleen maar kan bevestigen wat is beschreven als een pure marketing- en product-presentatiestrategie gedurende een aantal jaren.

Maar laten we tot slot terugkomen op de 504GR Break die, zoals we hebben gezien, de laatste

505, 205 et 309. En poursuivant plus avant l'étude des sigles des berlines et des breaks, nous constatons rapidement qu'ils sont complétés de deux, et par la suite de trois lettres, s'il s'agit d'une version Diesel. La première lettre, le «G», indique que nous sommes en présence d'une voiture à quatre ou cinq portes (berline ou break), la seconde lettre nous indique l'un des différents niveaux de finition et, pour ce faire, on a décidé d'utiliser les lettres L et R. La lettre «L» nous donne le premier niveau, soit l'entrée de gamme et, par voie de conséquence, le «R» va désigner le haut de la gamme. Dans le cas des voitures à moteur Diesel, les deux premières lettres seront suivies d'un «D». Si l'on se livre à la fastidieuse lecture de toutes les séries de codes, on en rencontre évidemment très vite quelques autres, avec des lettres différentes, mais aucun de ceux-là n'aura jamais concerné le Break 504. En 1979, pour ne pas voler la vedette à la dernière née, la 505, l'on va décider de choisir, pour les «504 longues», une nouvelle échelle de codes qui certes, d'une certaine façon, ne reflète pas toutes ses qualités, surtout celles du break 504 GR, mais se base malgré tout sur ce qui fait le réel fondement du modèle et qui sera à l'origine d'autre part, ce qui semble évident au cas où il aurait été déjà identifié en tant que Break 346504 GL, de la regrettable erreur qui serait de l'assimiler à sa version de base, et si l'on considère la chose dans un contexte plus vaste que celui de ce remaniement général, constituerait alors une sorte de retour en arrière. 504 Le sigle «GL» qui permet dès lors de désigner avec justesse le bas de la gamme, devant au contraire disparaître, il est par consé-



fase is in de evolutie van de 504 SL en GL Breaks, en het was met deze GR-versie dat de marketing van deze topklasse 504 Break in Europa eindigde in 1983. Puur esthetisch gezien was er niets speciaals, afgezien van het verdwijnen van de 504 badge op de voorkant en de aanwezigheid van nieuwe badges en logo's op de achterklep: "Peugeot" en "504SR", deze laatste niet langer in zamac, maar nu in zilveren letters op een zwarte plastic achtergrond. Er zijn ook nieuwe stoelen, die qua vorm erg lijken op die van de 505, met dezelfde bekleding en hetzelfde type hoofdsteunen, niet langer verzonken in de bovenkant van de rugleuning, maar aan de buitenkant en omgekeerd gevormd. De bekleding daarentegen doet denken aan het typische 504-materiaal, zowel wat betreft de kleur als de kwaliteit van de gebruikte stoffen.

Maar wat meteen in het oog springt, is de komst van een volledig nieuw dashboard, helemaal anders dan het vorige, volledig bekleed met slagvast materiaal, met instrumenten die afkomstig zijn uit de O5-serie, en in het bijzonder uit de eerste 305-serie, maar nog steeds met het analoge dashboardklokje, geïntegreerd in het dashboard tussen de bestuurder en de passagier; en de voorbedrading van de autoradio, waarvan de geschikte behuizing net onder het klokje is geplaatst.

De lijst met beschikbare accessoires is lang en omvat ook die van de vorige versie, de 504 GL Break, zoals metallic lak, een verwarmde achterruit en een automatische ZF-versnellingsbak met drie versnellingen. Er zijn twee motoren beschikbaar: de klassieke 1971cc XN benzinemotor

quent décidé de ne plus l'utiliser. C'est ainsi que l'on en arrivera à cette décision selon laquelle le «bas de gamme» ne répondrait plus désormais qu'au simplisme nom de «Break»!. Voilà qui risquait certes, en 1971, de créer un gros risque de «confusion» des genres lors de la présentation du Break qui, de toutes façons, sera absent du catalogue pour les trois années qui suivront.

Après avoir ainsi pu retracer cette évolution au long des différentes étapes que nous avons suivies, nous constatons que cela ne peut que corroborer ce que l'on put désigner comme n'étant qu'une pure stratégie de marketing et de présentation d'un produit sur quelques années, stratégie de haute volée certes, mais très éloignée des petites subtilités et des attentions auxquelles nous, collectionneurs, sommes habitués couramment confrontés aujourd'hui. Mais, revenons finalement au Break 504GR qui, comme nous l'avons vu, est l'ul-time niveau de l'évolution en ligne directe des Breaks 504 SL et GL. C'est avec cette version GR qu'en 1983, prendra fin pour l'Europe, la commercialisation de ce haut de gamme des breaks 504. Du seul point de vue purement esthétique on ne note rien de particulier, si ce n'est la disparition du sigl504 sur la face avant et la présence des nouveaux sigles et logos apposés sur le hayon arrière: «Peugeot» et «504SR», ces deniers n'étant plus en zamac et agrafés sur l'acier du hayon, mais dorénavant faits de caractères argentés sur un fond de plastique noir collé, ce qui ne sera pas le cas à l'intérieur de l'habitacle. On a aussi de nouveaux sièges qui, dans leur forme, ressemblent beaucoup à ceux de la 505, avec le même rembourrage et le même genre



met 96 pk en dubbele carburateur, voor een topsnelheid van 162 km/u met een handgeschakelde vierversnellingsbak, en 156 km/u met de automatische ZF-versnellingsbak met drie versnellingen. Ook nieuw onder de motorkap van de dieserversies is de XD2-motor met 2302 cc en 70 pk, voor een topsnelheid van 130 km/u.

d'appuie-tête, non plus encastrés dans le haut du dossier, mais extérieurs et de formes diverses. A contrario, le tissu de garnissage nous rappelle le matériau typique des 504, tant par la coloris que par la qualité des tissus utilisés. Mais ce qui saute immédiatement aux yeux est l'arrivée d'une toute nouvelle planche de bord, totalement différente de la précédente, entièrement revêtue d'un matériau antichocs, dotée de l'instrumentation issue de la série 05, et particulièrement de la 305 première série, mais toujours et encore avec sa montre de bord analogique, intégrée à la planche de bord entre le conducteur et le passager; et le pré-cablage de l'autoradio dont le logement adéquat a été placé juste en dessous de la montre. Longe est la liste des accessoires disponibles qui reprend ceux de la précédente version, le Break 504 GL, dont entre autres: la peinture métallisée, le dégivrage de la lunette arrière et la boîte automatique ZF à trois rapports. Deux motorisations sont proposées: le classique moteur XNI à essence de 1971 cc qui offre 96 CV et est équipé d'un carburateur double-corps, pour une vitesse maximale de 162 Km/h avec une boîte manuelle à quatre rapports et une vitesse de 156 Km/h avec la boîte automatique ZF à trois rapports. A noter aussi la nouveauté que l'on trouve sous le capot des versions à motorisation diesel, à savoir le moteur XD2 de 2302 cc et 70 CV, pour une vitesse maximale de 130 Km/h.















## 504 BREAK FAMILIALE

Bij Peugeot was het ondenkbaar om een lange traditie te laten mislukken en het zou dan ook absoluut ondenkbaar zijn geweest om geen familieversie te maken van een model dat zo belangrijk en zo fortuinlijk is als de 504. Zoals we later zullen zien, verschilt de 504 Familiale hoewel hij strikt is afgeleid van de Break, ervan in een aantal belangrijke ontwerpdetails.

Het fundamentele kenmerk van deze versie is dat hij plaats biedt aan zeven personen op drie rijen zitplaatsen, waarbij het essentieel is dat alle passagiers altijd met het gezicht naar de weg in de rijrichting zitten. Dit lijkt misschien een onbelangrijk detail, maar in werkelijkheid was het van vitaal belang, vooral omdat andere fabrikanten in die jaren ook zevenzitsmodellen op de markt brachten, maar dan met de laatste twee passagiers tegen de rijrichting in, met hun rug naar de andere vijf zaten, hadden ze heel weinig ruimte om hun benen te strekken en bovendien ontnam deze installatie het voertuig zijn bagageruimte.

Het door Peugeot ontworpen en toegepaste systeem biedt echter niet alleen voldoende beenruimte voor de passagiers, maar reserveert ook een groot deel van de laadruimte voor de bagageruimte. Om dit resultaat te bereiken, had Peugeot van meet af aan gepland om de vloer aan de assemblagelijns zodanig te wijzigen dat het nu onmogelijk is om een 504 Break om te bouwen tot een 504 Familiale.

## 504 MODÈLE FAMILIALE

Chez Peugeot, il est hors de question de faillir à une longue tradition, et il aurait donc été absolument impensable de ne pas prévoir la création de la version familiale d'un modèle aussi important et aussi chanceux que la 504. Comme nous le verrons par la suite, bien qu'étant strictement dérivée du Break, la 504 Familiale en différencie par certains importants détails de conception. La caractéristique fondamentale de cette version est sa capacité à accueillir sept personnes sur trois rangées de sièges sachant que pour la bonne règle il s'avère indispensable que tous les passagers soient toujours installés dans le sens de la marche, face à la route. Cela pourrait nous sembler n'être qu'un petit détail mais cela revêt en réalité une importance capitale, surtout que, dans ces années là, les autres constructeurs s'étaient mis eux aussi à commercialiser des modèles à sept places, mais dans lesquels les deux derniers passagers, assis dans le sens contraire de la marche, tournaient le dos aux cinq autres, n'avaient en plus que très peu de place pour allonger leurs jambes, et que, par dessus le marché, cette installation avait pour effet de priver le véhicule de son compartiment à bagages. Il faut dire que le mode de fabrication de ces familiales à sept places, qui démarre toujours sur la base d'un break, n'exige somme toute qu'assez peu de modifications, par ailleurs assez simples à mettre en œuvre. Mais le système qui a été conçu et adopté par Peugeot ne se contente pas seulement d'offrir aux jambes des passagers une place suffisante, mais réserve aussi une grande partie de l'espace déchargement au coffre à bagages. Pour en arriver à



De 504 Familiale zou dus een auto zijn die ontworpen, geboren en gebouwd werd om zeven personen te vervoeren met het maximum aan comfort dat mogelijk is voor een auto van 4,80 meter lang, terwijl er toch een goede 435 kubieke decimeter vrije ruimte overbleef voor het opbergen van bagage alleen.

De tweede zitrij van de 504 Familiale heeft twee 90° opklapbare delen die toegang geven tot de derde zitrij, die indien nodig ook kan worden opgeklapt om zeer grote voorwerpen te vervoeren. Toegegeven, gezien de aanwezigheid van drie zitrijen is het totale nuttige volume van de Familiale iets minder dan dat van de stationwagon, maar het blijft absoluut respectabel. Deze bijzondere eigenschap maakt dit model zeer aantrekkelijk, niet alleen voor grote gezinnen, maar ook voor bedrijven en hun eigen personeel, of zelfs voor taxi's, waar het hebben van twee extra zitplaatsen met behoud van een zeer respectabele ruimte voor bagage natuurlijk het verschil kan maken.

Het afwerkingsniveau dat als basis voor deze versie werd gekozen, is uniek en zal dat ook blijven zolang dit model in productie is, ook al kan de referentie die op een bepaald moment wordt gekozen, variëren naargelang de evolutie van het gamma in de loop der jaren. Bij zijn lancering in 1971 werd de 504 Familiale eerst geproduceerd als Break, daarna als GL en ten slotte als GR.

Ook al was de derde zitrij volledig ingeklapt, toch was de 504 Familiale gemakkelijk te herkennen van de andere versies dankzij de twee

ce résultat, Peugeot avait prévu dès le départ, sur la chaîne demontage, de faire modifier le plancher, à tel point que' il est aujourd'hui impossible de transformer un Break 504 en 504 Familiale. La 504 Familiale sera donc une automobile conçue, née et réalisée pour transporter sept personnes avec le maximum de confort intérieur possible pour une voiture de 4,80m de long, tout en réservant quand même quelques bons 435 décimètres cube d'espace libre au seul rangement de leurs bagages. La deuxième rangée de sièges de la 504 Familiale est faite de deux éléments rabattables à 90° pour permettre l'accès à la troisième rangée de sièges qui, en cas de besoin, peuvent à leur tour se plier pour permettre le transport éventuel d'objets très volumineux. Certes, compte tenu de la présence des trois rangées de sièges, le volume utile total de la Familiale est quelque peu inférieur à celui du break, quoique restant malgré tout absolument respectable. Cette caractéristique particulière rendra ce modèle très attirant, non seulement pour les familles nombreuses, mais aussi pour les entreprises et les déplacements de leurs propres personnels, ou bien encore pour les taxis pour lesquels le fait de disposer de deux places assises supplémentaires tout en conservant un espace très honorable pour les bagages peut évidemment faire la différence. Le niveau de finition choisi comme base de réalisation de cette version est unique en son genre, et cela aussi longtemps que durera la production de ce modèle, même si la référence choisie à tel ou tel moment pourra varier selon les évolutions de la gamme au cours des années qui passeront. En 1971, au moment de son lancement,



ventilatieopeningen op de twee achterste stiplen, net achter de twee deuren. De Familiale is ook de enige versie van de 504 Break die kon profiteren van een gemengde bekleding voor zijn stoelen: centrale delen in stof en randen in Tepluxe. Alleen bij dit model vallen de achterruit naar beneden en verdwijnen ze volledig in de deuren, die ook zijn uitgerust met een kinderveiligheidssysteem.

Het ventilatiesysteem in de auto wordt verzorgd door twee buisvormige kanalen die langs de onderkant naar de vloer lopen en frisse lucht naar de achterbank brengen, en die er dankzij de twee externe afzuigers voor zorgen dat de lucht in de cabine constant wordt ververst en geregeld, zelfs met zeven personen aan boord.

Het gedeelte van de vloer dat is gereserveerd voor bagage, duidelijk korter dan dat van de break door de aanwezigheid van drie rijen stoelen in de rijrichting, is bekleed met imitatieleer op vilt, dat op de achterste vloer is gelijmd en past bij de interieurbekleding. Voor alle andere uitrustingen, zoals het boordinstrumentarium en een reeks kleine details, verwijzen we naar de Break, althans tot eind 1975.

In datzelfde jaar werden halogeen koplampen standaard op de Familiale gemonteerd, maar alleen op Familiales met benzinemotor. Standaard accessoires waren onder andere achteruitrijverlichting, een tweetonige claxon, intervalwissers en ruitenwissers met twee snelheden, een klok en ontdooiing van de voorruit (maar zonder de ruitenwischer achter). Het jaar daarop, in 1976, met de komst van de Break en de L- en GL-ver-

la 504 Familiale sera produite en partant de la version Break, puis passera ensuite à la version GL, pour finalement atteindre et terminer sa carrière au niveau de finition GR. Même si sa troisième rangée de fauteuils est entièrement repliée, il reste malgré tout extrêmement facile de reconnaître la 504 Familiale parmi les autres versions grâce aux deux bouches d'aération qu'elle possède sur ses deux montants arrière, juste derrière les deux portes. La Familiale est en outre la seule version de Break 504 à avoir pu profiter d'un garnissage de type mixte pour ses sièges: parties centrales en tissu et bords en Tepluxe. Sur ce modèle uniquement, les vitres arrière descendent et disparaissent complètement à l'intérieur de portières, qui sont, par ailleurs, équipées du système de sécurité enfants. Le système d'aération intérieur de la voiture est assuré par deux conduits tubulaires qui passent en bas, vers le plancher, et amènent l'air frais jusqu'aux places arrière, et qui, grâce aux deux extracteurs extérieurs, assurent le remplacement et la régulation permanente de l'air à l'intérieur de l'habitacle, même avec sept personnes à bord. Le morceau de plancher réservé aux bagages, plancher bien évidemment plus court que ce-lui du Break eu égard à la présence des trois rangées de sièges orientés dans le sens de la marche, est revêtu d'un simili-cuir posé sur feutrine, collé au plancher arrière, et assorti au garnissage intérieur. Pour ce qui est de tous les autres équipements, comme l'instrumentation de bord, par exemple, ainsi qu'une série de petits détails, il convient de se référer au Break, du moins jusqu'à la fin de l'année 1975, sans oublier que pour cette même année seront montés sur



sies, werd de 504 Familiale gebaseerd op de GL-versie, waarvan hij dezelfde standaarduitrusting en dezelfde betaalopties erfde, met uitzondering van de automatische versnellingsbak, die niet langer verkrijgbaar was, en de Teppluxe-bekleding, die alleen als optie kon worden verkregen in plaats van de stoffen bekleding.

Het gamma familiales werd verder uitgebreid met de komst van nieuwe versies uitgerust met dieselmotoren, wat betekende dat ze voortaan, gezien hun GL-uitrusting, GLD werden genoemd, uiteraard om alle speciale kenmerken te promoten die deze versie van familiales zo onderscheidend maken. In Frankrijk werden vanaf 1 oktober 1978 veiligheidsgordels verplicht, zelfs voor de achterbank, en alle 504 Familiales die in Frankrijk werden verkocht, maar niet alleen die, werden uitgerust met veiligheidsgordels voor elk van de zeven zitplaatsen, vooruitlopend op het modeljaar 1979.

Optionele extra's waren metallic lak, een gelamineerde voorruit of de volledige optie van getinte ruiten, gelamineerde voorruit en oprolbare veiligheidsgordels. Het modeljaar 1980 bracht een nieuwe commerciële naamsverandering met zich mee en Peugeot breidde de codes van de reeks 05 uit tot de wagens van de reeks 04 die nog in de catalogus zaten (zie het hoofdstuk GR), zodat de nieuwe referentiebasis voor de familiale de "GR Familiale" werd, die opnieuw dezelfde accessoires en opties erfde.

Mechanisch is hij uitgerust met dezelfde motoren als die in de topversies van de Breaks: de 1.971 cc benzine motor met dubbele carburateur

la Familiale des phares halogènes en série, mais cependant exclusivement sur les Familiales à moteur à essence. Au nombre des accessoires de série, nous avons: les feux de recul, l'avertisseur bi-tons, les essuie glace à intermittence et deux vitesses, la montre et le dégivrage de la lunette arrière mais sans l'essuie-glace arrière. Et toujours à la demande, mais pour les modèles essence uniquement, la boîte automatique ZF. L'année suivante, en 1976, avec l'arrivée du Break et des versions L et GL, la 504 Familiale-S'appuiera sur la version GL dont elle héritera des mêmes accessoires de série et des mêmes options payantes à l'exception toutefois de la boîte automatique, désormais indisponible, et du garnissage en Teppluxe que l'on ne pourra plus obtenir qu'en option à la place du garnissage en drap. La gamme des familiales s'étoffe encore avec l'arrivée des nouvelles versions équipées de moteurs diesel, ce qui implique qu'à partir de ce moment là et compte tenu de leur équipement de type GL, elles s'appelleront GLD, ceci pour assurer bien évidemment la promotion de l'ensemble des caractéristiques particulières qui font la typicité de cette version des familiales. En France, à partir du 1er octobre 1978, les ceintures de sécurité sont déclarées obligatoires, même pour les sièges arrière, et toutes les 504 Familiales vendues en France, mais pas que, vont être équipées, en prévision de la sortie de l'année-modèle 1979, de ceintures de sécurité pour chacune de leurs sept places assises. Sont disponibles en options: la peinture métallisée, le pare-brise feuilleté ou l'option complète vitres teintées .pare-brise feuilleté et les ceintures de sécurité à enrou-



en 93 pk voor een topsnelheid van 160 km/u en de XD90 dieselmotor met indirecte insputing en 2500 cc, Deze motor werd later voor het modeljaar 1980 vervangen door de XD2 2302 cc, 70 pk, voor een topsnelheid van 130 km/u. Al deze motoren waren nu uitgerust met de beroemde "uitschakelbare ventilator" gepatenteerd door Peugeot. In tegenstelling tot de andere versies heeft de 504 Familiale vier schijfremmen met servobesturing en stabilisatorstangen voor en achter.

Veel dingen zouden veranderen in de loop van de indrukwekkende carrière van de 504, zoals de komst van accessoires die in het begin niet gewild waren omdat ze te duur waren, maar die geleidelijk aan wel gewild werden en uiteindelijk werden toegevoegd als standaarduitrusting op sommige versies, zoals stuurbevestiging.

De automatische versnellingsbak, die in de jaren zeventig al werd beschouwd als een fundamenteel accessoire dat als optie moest worden aangeboden op auto's van een bepaald niveau en met een bepaalde cilinderinhoud, werd soms ook de sleutel tot het succes van een nieuw model op bepaalde buitenlandse markten, in de eerste plaats de Verenigde Staten, maar niet alleen dat, want dit type optie werd geleidelijk essentieel om mee te dingen naar het marktaandeel waarin de verschillende versies van de 504 familiale elkaar beconcurrerden.

Een andere, steeds meer gevraagde optie, die we standaard aantreffen op sommige versies van de 504 Export Familiale, is de airconditioning, hoewel het systeem dat in die jaren in de

leurs. L'année-modèle | 980 nous amène un nouveau changement de dénomination commerciale, et Peugeot étendra les codifications de la série 05 aux voitures de la série 04 qui sont encore présentes au catalogue (voir le chapitre GR), et 'est ainsi que la nouvelle base de référence pour la Familiale deviendra «le Break GR» qui, dans ce cas également, héritera des mêmes accessoires et des mêmes options. Au niveau mécanique, elle est dotée des mêmes moteurs que ceux qui équipent les versions haut de gamme des Breaks: le 1.971 cc. essence à carburateur double corps de 93 Cv pour une vitesse maximale de 160Km/h et le moteur Diesel XD90 à injection indirecte de 2. | |2 cc., 65CV, pour une vitesse maximale de 128 Km/h, moteur qui sera ensuite remplacé pour l'année-modèle |980 par le XD2 de 2.302 cc. de 70 CV pour une vitesse maximale de 130Km/h, sachant que ces moteurs sont maintenant tous équipés du fameux «ventilateur débrayable» breveté par Peugeot. Ala différence des autres versions, la 504 Familiale dispose de quatre freins à disques servo-assistés et de barres anti-roulis à l'avant comme à l'arrière.

Bien des choses changeront au cours de l'importante carrière de la 504, comme par exemple l'arrivée d'accessoires peu demandés à l'origine parce que trop coûteux, et qui progressivement le seront mons pour se voir finalement ajoutés en série sur quelques versions.comme le sera. par exemple, la direction assistée. La boîte automatique, qui sera déjà, dans les années soixante-dix, considéré comme un accessoire fondamental à proposer en option sur des voitures d'un certain niveau et d'une certaine cylin-



auto's werd ingebouwd duidelijk niet de finesse had van de systemen die we vandaag de dag kennen en zich tevreden stelde met het aanbieden van een min of meer grote stroom frisse lucht, die alleen kon worden aangepast door de elektrische intensiteit te variëren en vreemd genoeg verstoken was van enige echte controle over de luchtvochtigheid.

Maar desondanks, en ondanks het feit dat het een omslachtig accessoire was dat ongeveer vijf pk opslorpte, met duidelijke gevolgen voor het brandstofverbruik en de prestaties, zou dit airconditioningsysteem in de jaren zeventig een zeer dure optie zijn, mede doordat er toen bijna geen service na aankoop was voor deze airconditioningsystemen.

drée, deviendra aussi parfois la clef qui facilitera la pénétration d' un nouveau modèle sur certains marchés étrangers, Etats Unis entête, mais pas seulement, étant donné que ce type 'option sera désormais progressivement devenu indispensable pour affronter la concurrence sur la part de marché où venaient se positionner les différentes versions du Break 504. Une autre option toujours plus recherchée et que nous retrouvons en série sur quelques versions du Break 504 Export, est la climatisation, sachant que le système que 'on montait sur les voitures dans ces années là ne disposait évidemment pas de toutes les finesesses de régulation de ceux que nous connaissons maintenant, se contentant d'offrir un flot d'air frais plus ou moins important, uniquement réglable par le jeu d'une variation d'intensité électrique et singulièrement privé de tout véritable contrôle d'humidité. Mais malgré cela et malgré qu'il fut un accessoire de poids encombrant et qui l'absorbait à lui seul une puissance d'environ cinq chevaux, avec d'évidentes répercussions sur la consommation et sur les performances, cette climatisation sera, dans les années soixante-dix, une option de haut de gamme, surtout que, pour diverses raisons, il n'ya aura pas pour cet accessoire, de service après-vente.

















## 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/m<sup>2</sup>. 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/m<sup>2</sup>.  
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.

Disponibile 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.

Disponibile 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/m<sup>2</sup>, 100% cotton, boucle en métal.

Logo brodé sur fond gris sur le devant.

Taille unique

**€15,00** la pièce





PEUGEOT  
CLUB

BELGIUM

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, automatisch, 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

# 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





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 2630s  
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](mailto:jean-marie@bcop-cbap.be)**



**BESTUURDER  
ADMINISTRATEUR**

WUYTS Roland  
0475 650 428

**[roland@bcop-cbap.be](mailto:roland@bcop-cbap.be)**



**REDACTIE  
RÉDACTION**

DE REU Valérie  
0472 337 493

**[valerie@bcop-cbap.be](mailto:valerie@bcop-cbap.be)**



**PR & SPONSORING  
RP & SPONSORING**

BOSSCHAERTS Guy  
0492 731 921

**[guy@bcop-cbap.be](mailto:guy@bcop-cbap.be)**



**BESTUURDER  
ADMINISTRATEUR**

VUYLSTEKE Wim  
0472 359 453

**[wim@bcop-cbap.be](mailto:wim@bcop-cbap.be)**



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











**CLUBREKENING  
COMPTÉ 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](http://www.Peugeotclubbelgium.be)

[info@Peugeotclubbelgium.be](mailto:info@Peugeotclubbelgium.be)