

# PEUGEOT

CLUB  
BELGIUM

MAGAZINE 03/04 2022



**NATIONAAL SECRETARIAAT**  
**SECRETARIAT NATIONAL**

Statiestraat 31  
2547 Lint  
België

**MAATSCHAPPELIJKE ZETEL**  
**SIÈGE SOCIAL**

Leugstraat 103  
2630 Aartselaar  
België

**ONDERNEMINGSNUMMER**  
**NUMÉRO D'ENTREPRISE**

887617603

FRANK DE REU

# VOORWOORD

Beste leden,

We hopen dat jullie nog in goede gezondheid verkeren en we nu eindelijk vertrokken zijn voor een "gewoon jaar", waarin we ten volle kunnen genieten van uitstapjes/bijeenkomsten/beurzen tezamen met jullie allemaal. We zijn er klaar voor en kijken er alvast naar uit.

Ons clubjaar is goed gevuld, we starten met de algemene vergadering op 6 maart. Nadien volgt de clubstand Beurs Genk 19/20 maart en de clubstand Beurs Ath 2/3 april.

Openingsrit op 24 april, georganiseerd door Hendrik Van Der Plancken.

Volgende clubevenementen/info in de agenda en in het magazine.

Tot op onze activiteiten in 2022, waar we tezamen veel Peugeot plezier kunnen beleven.

'Peugeot un jour, Peugeot toujours'

PS: De beurzen van Gent en Antwerpen zijn verplaatst naar 2023!

Frank De Reu  
Voorzitter

FRANK DE REU

# AVANT-PROPOS

Chers membres,

Nous espérons que vous êtes toujours en bonne santé et que nous sommes enfin partis pour une "année normale", où nous pourrions profiter pleinement des sorties/réunions/foires avec vous tous. Nous sommes prêts et avons hâte d'y être.

Notre année de club est bien remplie, nous commençons par l'assemblée générale le 6 mars. Ensuite le stand du club à Genk les 19/20 mars en le stand du club à Ath 2/3 avril.

Randonnée d'ouverture 24 avril, organisée par Hendrik Van Der Plancken.

Prochains événements du club/informations dans l'agenda et dans le magazine.

Rendez-vous à nos activités en 2022, où nous pourrions vivre ensemble beaucoup de plaisir Peugeot.

'Peugeot un jour, Peugeot toujours'.

PS: Les Bourses de Gand et d'Anvers ont été déplacées à 2023!

Frank De Reu  
Président

# MAGAZINE

VOORWOORD

3

AVANT-PROPOS

AGENDA 2022

6

PROGRAMME 2022

WOONPLAATS LEDEN  
REDACTIE

10

LIEU DE RÉSIDENCE  
REDACTION

50 JAAR PEUGEOT 104  
REDACTIE

12

50 ANS PEUGEOT 104  
REDACTION

TECHNISCHE INFO  
REDACTIE

19

INFO TECHNIQUE  
REDACTION

BEDRIJFSVOERTUIGEN  
REDACTIE

22

UTILITAIRES  
REDACTION

**DE VROEGE JAREN VAN PEUGEOT**  
JOS SCHIPHORST

**33**

**LES PREMIÈRES ANNÉES DE PEUGEOT**  
JOS SCHIPHORST

**BOETIEK**

**34**

**BOUTIQUE**

**BESTUURSORGaan**

**44**

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

# 2022

6 MAART 2022  
**ALGEMENE VERGADERING**

1

6 MARS 2022  
**ASSEMBLEE GENERALE**

~~11-12-13 MAART 2022~~  
~~**ANTWERP CLASSIC SALON**~~  
VERPLAATST NAAR 3-4-5 MAART 2023

2

~~11-12-13 MARS 2022~~  
~~**ANTWERP CLASSIC SALON**~~  
REPROGRAMMÉ POUR LE 3-4-5 MARS 2023

19-20 MAART 2022  
**BEURS GENK**  
CLUBSTAND

3

19-20 MARS 2022  
**BOURSE GENK**  
STAND DU CLUB

2-3 APRIL 2022  
**BEURS ATH**  
CLUBSTAND

4

2-3 AVRIL 2022  
**BOURSE ATH**  
STAND DU CLUB

24 APRIL 2022  
**OPENINGSRONDRIT**  
HENDRIK VAN DER PLANCKEN  
KLIK **HIER** VOOR HET INSCHRIJVINGSFORMULIER

5

24 AVRIL 2022  
**RANDONNÉE D'OUVERTURE**  
HENDRIK VAN DER PLANCKEN  
CLIQUEZ **ICI** POUR LE FORMULAIRE D'INSCRIPTION

7-8 MEI 2022  
**BEURS LIBRAMONT**  
CLUBSTAND

6

7-8 MAI 2022  
**BOURSE LIBRAMONT**  
STAND DU CLUB

15 MEI 2022  
**RONDRIT**  
JOS & HANNAH



15 MAI 2022  
**RANDONNÉE**  
JOS & HANNAH

22 MEI 2022  
**PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY**  
KLIK **HIER** VOOR HET INSCHRIJVINGSFORMULIER



22 MAI 2022  
**PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY**  
CLIQUEZ **ICI** POUR LE FORMULAIRE D'INSCRIPTION

4-5-6 JUNI 2022  
**BEURS CINEY**  
CLUBSTAND



4-5-6 JUIN 2022  
**BOURSE CINEY**  
STAND DU CLUB

12 JUNI 2022  
**RONDRIT**  
NICO DE SMET



12 JUIN 2022  
**RANDONNÉE**  
NICO DE SMET

17-18-19 JUNI 2022  
**RIAP DUITSLAND**



17-18-19 JUIN 2022  
**RIAP ALLEMAGNE**

19 JUNI 2022  
**RONDRIT CLERMONT**  
RUDI DE BELS



19 JUNI 2022  
**RANDONNÉE CLERMONT**  
RUDI DE BELS

10 JULI 2022  
**RONDRIT**  
TONY & STEFANIE



10 JUILLET 2022  
**RANDONNÉE**  
TONY & STEFANIE

13-14 AUGUSTUS 2022  
**OLDTIMER FLY-IN SCHAFFEN**  
CLUBSTAND



13-14 AOÛT 2022  
**OLDTIMER FLY-IN SCHAFFEN**  
STAND DU CLUB

15 AUGUSTUS 2022  
**RONDRIT**  
JO NIJS



15 AOÛT 2022  
**RANDONNÉE**  
JO NIJS

20 AUGUSTUS 2022  
**TRACKDAY**



20 AOÛT 2022  
**TRACKDAY**

11 SEPTEMBER 2022  
**RONDRIT**



11 SEPTEMBRE 2022  
**RANDONNÉE**

23-24-25 SEPTEMBER 2022  
**DRIEDAAGSE HOUFFALIZE**



23-24-25 SEPTEMBRE 2022  
**TROIS JOURS HOUFFALIZE**



16 OKTOBER 2022  
**SLUITINGSRONDRIT**  
GUY & PEGGY



16 OCTOBRE 2022  
**RANDONNÉE DE CLÔTURE**  
GUY & PEGGY

5 NOVEMBER 2022  
**BABELAVOND**  
FRANS & FILIP



5 NOVEMBRE 2022  
**SOIRÉE DE CAUSERIE**  
FRANS & FILIP

18-19-20 NOVEMBER 2022  
**INTERCLASSICS BRUSSEL**  
CLUBSTAND



18-19-20 NOVEMBRE 2022  
**INTERCLASSICS BRUXELLES**  
STAND DU CLUB

4 DECEMBER 2022  
**SINT-ELOOI DINER**



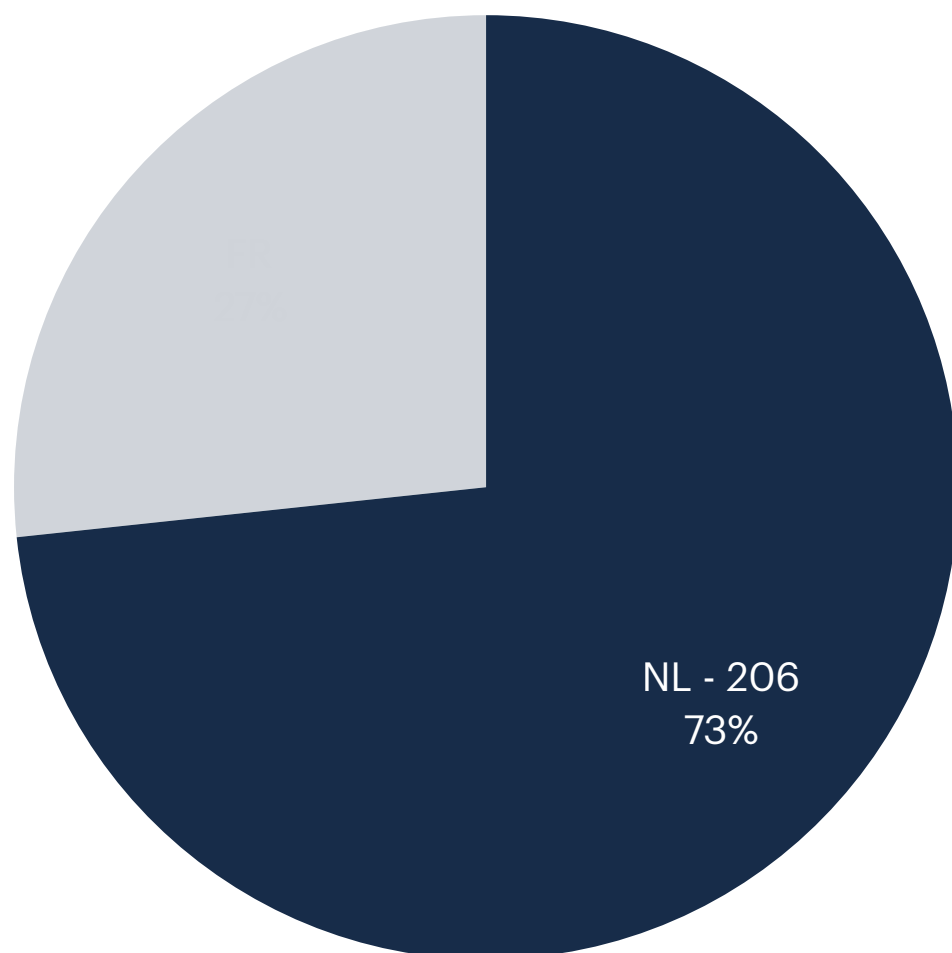
4 DÉCEMBRE 2022  
**SAINT-ELOY DINER**

CLUB

## WOONPLAATS LEDEN

Altijd al nieuwsgierig geweest naar hoeveel leden van onze club in uw regio wonen?

Hieronder een overzicht!

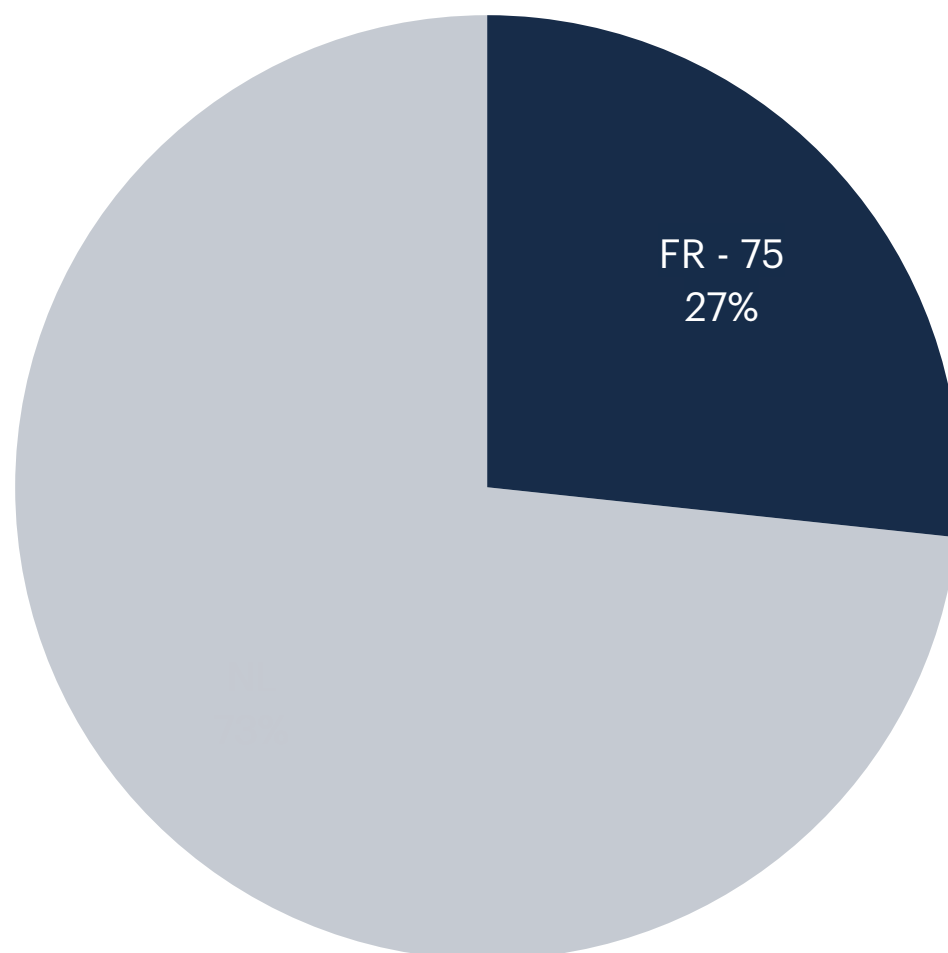


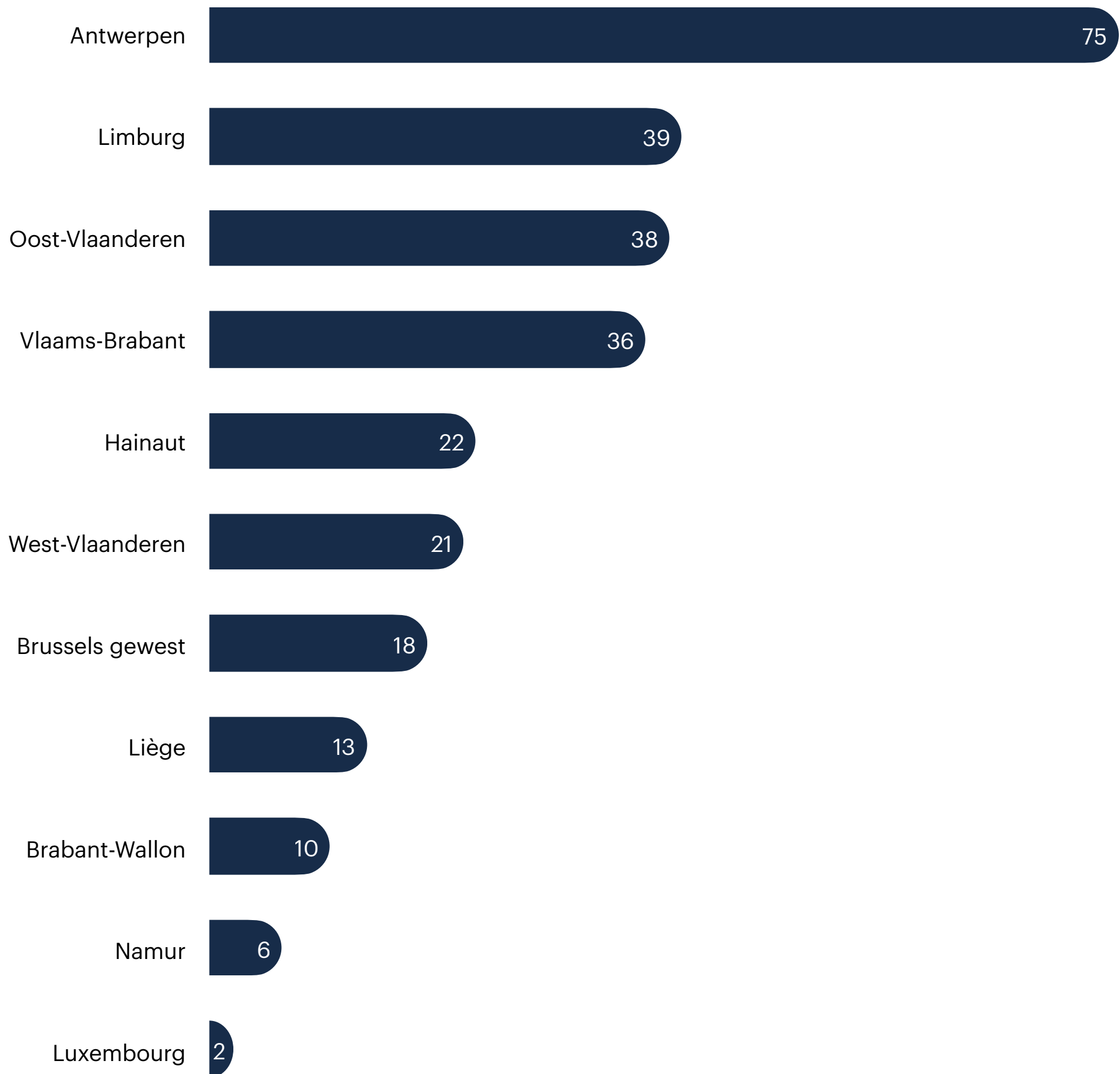
CLUB

## LIEU DE RÉSIDEN- CE MEMBRES

Avez-vous toujours été curieux de savoir combien de membres de notre club vivent dans votre région?

En voici un aperçu!





REDACTIE

# 50 JAAR PEUGEOT 104

De nieuwe 104 wordt in 1972 voorgesteld op het Parijse Autosalon als vierdeurs, later ook beschikbaar als driedeurs coupé.

Dankzij zijn extreme compactheid, is de nieuwe 104 maar 3,58 meter lang.

Genoeg om beloond te worden met de meest attractieve lanceringslogan "de kleinste vierdeurs ter wereld"

De nieuwe X motor bevindt zich tussen de voorwielen, de eerste versie (XV3) 954cc levert 46pk bij 6000 t/m, er volgen nog upgrades van 1126cc (57,66,80 pk), 1360cc (71,78,92 pk).

De X motor is volledig in aluminium, en de 4cilinder ligt onder een hoek van 72° naar achter gekanteld voor een betere gewichtsverdeling, en een lagere motorkap, en om het reservewiel een plaats te geven onder de motorkap.

De productie liep van 1972 tot 1988.

REDACTION

# 50 ANS PEUGEOT 104

La nouvelle 104 est présentée en 1972 au Mondial de l'Automobile de Paris en quatre portes, puis également disponible en coupé trois portes.

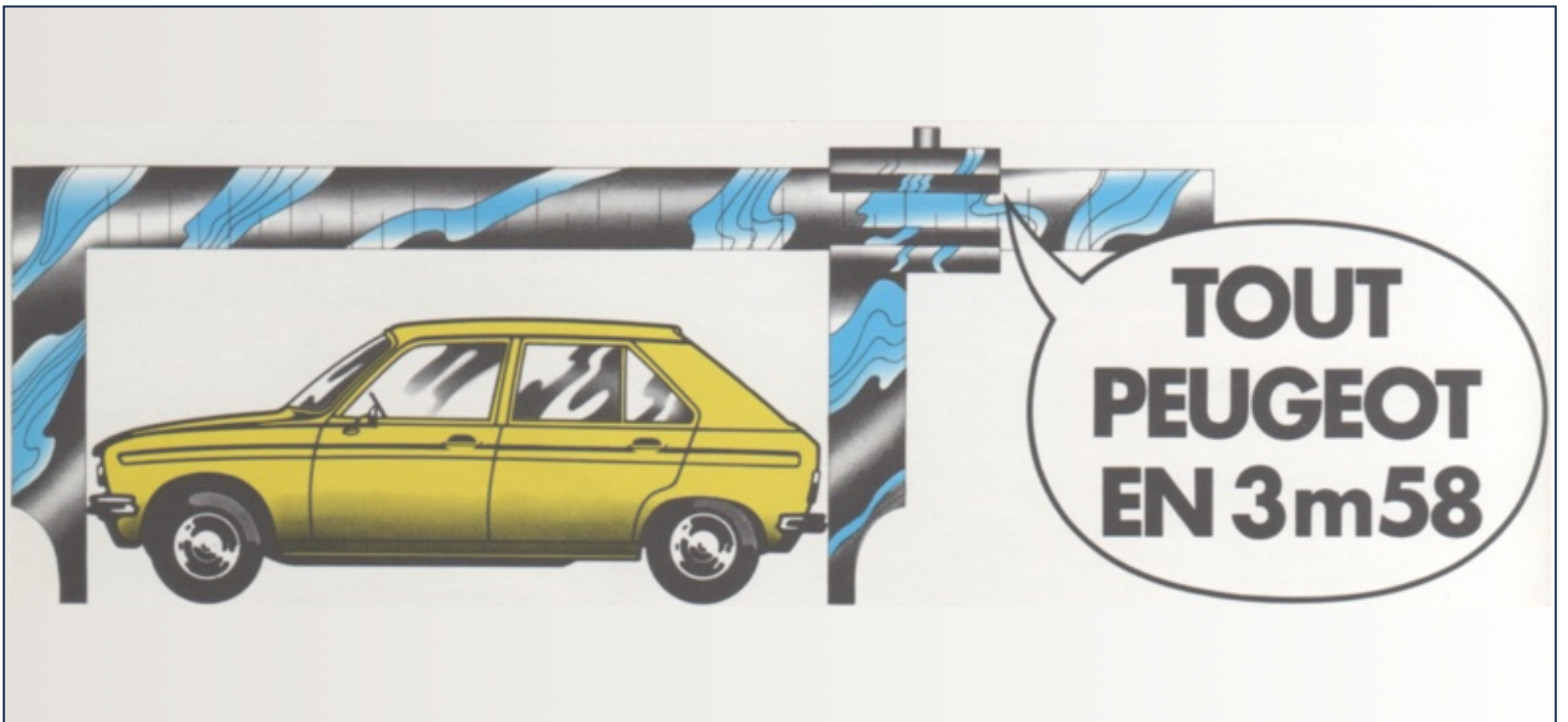
Grâce à son extrême compacité, la nouvelle 104 ne mesure que 3,58 mètres de long.

De quoi être récompensé par le slogan de lancement le plus attractif "le plus petit quatre portes dans le monde".

Le nouveau moteur X est situé entre les roues avant, la première version (XV3) 954cc délivre 46 ch à 6000 tr/min, les évolutions suivent de 1126cc (57,66,80 ch), 1360cc (71,78,92 ch).

Le moteur X est tout aluminium, et le 4 cylindres est incliné vers l'arrière à 72° pour une meilleure répartition du poids, un capot plus bas, et pour loger la roue de secours sous le capot.

La production a duré de 1972 à 1988.













REDACTIE

## TECHNISCHE INFO

Informatie over velgen.

### NAAFDIAMETER VAN VELGEN

De naafdiameter van een velg heeft voor de meeste Peugeots een diameter van 65,1mm.

De juistheid van een naafdiameter is zeer belangrijk voor de veiligheid, hier zijn afwijkingen taboe.

Op elke as van de wagen steekt een naaf uit van +/- 10mm, met een diameter van 65mm.

De velg wordt hierop gecentreerd en dit zorgt ervoor dat de velg steeds in het midden van de as wordt vastgezet, dit is de enige constructie die instaat om het gewicht van de wagen over te brengen naar de wielen.

Het is dus verkeerd te denken dat de bouten het gewicht van de wagen dragen, zij dienen enkel om weerstand te creëren tussen velg en as en om het wiel tegen de auto te houden.

### E.T.-WAARDE VELGEN

Dit is de afstand dat het bevestigingsvlak van de middenlijn van de velg aflight, de ET-waarde wordt uitgedrukt in mm.

REDACTION

## INFO TECHNIQUE

Infos de jantes.

### DIAMÈTRE DU MOYEU DE ROUE

Le diamètre du moyeu d'une jante a un diamètre de 65,1 mm pour la plupart des Peugeot.

L'exactitude d'un diamètre du moyeu est très importante pour la sécurité, les écarts sont tabous ici.

Sur chaque essieu de la voiture un moyeu d'un diamètre de 65mm dépasse de +/- 10mm.

La jante est centrée dessus et cela garantit que la jante soit toujours bien centrée sur l'essieu, et c'est la seule construction qui permette de transférer le poids de la voiture sur les roues.

Il est donc faux de penser que les boulons supportent le poids de la voiture, ils ne servent qu'à créer une résistance entre la jante et l'essieu, et à maintenir la roue contre la voiture.

### E.T. DÉPORT DE JANTE

Il s'agit de la distance entre la surface d'appui et l'axe de la jante, la valeur E.T. est exprimée en mm.

Dit bevestigingsvlak van de velg, dat tegen de as komt bij het vastzetten, ligt niet altijd in het midden van de velg breedte, meestal meer naar buiten toe en dit noemt dan positieve ET.

B.V. ET 20: het bevestigingsvlak van de velg ligt 20mm tegenover de middenlijn van de velg naar buiten toe.

Door een verandering aan te brengen tegenover de standaardwaarde (andere velgen) gaat men ook de spoorbreedte veranderen.

Wettelijk is het toegestaan om de spoorbreedte te verhogen met 2% (terreinwagens 4%).

## **SPOORBREEDTE**

Deze wordt gemeten van midden band links tot midden band rechts.

De autofabrikant laat een afwijking van 2% toe op de standaardwaarde.

De spoorbreedte ligt meestal tussen 1,4m en 1,5m, 2% hiervan is 28-30mm = 14-15mm per wiel.

B.V.: bij standaard ET 20 en spoorbreedte 1,4m mag men wettelijk gezien overgaan naar ET 6, hierdoor komen de velgen meer naar buiten. Er zijn echter zaken die het gebruik van de 2% regel niet toelaten. Wettelijk moeten wielen en banden binnen de carrosserie blijven.

De banden zouden de wielbogen van de carrosserie kunnen raken (bij zware belasting).

Le surface d'appui de la jante, qui touche le moyeu lors du serrage, n'est pas toujours au milieu de la largeur de la jante, généralement plus à l'extérieur et c'est ce qu'on appelle l'E.T. positif.

Ex: E.T. 20: la surface de montage de la jante est à 20mm de l'axe de la jante vers l'extérieur.

En faisant un changement par rapport à la valeur standard (autres jantes), vous changerez également la voie.

Selon la loi, il est permis d'augmenter la largeur de voie de 2"% (véhicules tout-terrain 4"%).

## **LARGEUR DE VOIE**

Celle-ci est mesurée du centre de la jante gauche au centre de celle de droite .

Le constructeur automobile autorise un écart de 2"% par rapport à la valeur standard.

La largeur de voie est généralement comprise entre 1,4 m et 1,5 m, 2"% de celle-ci correspond à 28-30 mm = 14-15 mm par roue.

Ex: Avec l'E.T. 20 standard et une largeur de voie de 1,4 m, vous pouvez légalement passer à l'E.T. 6, de ce fait les jantes sortent davantage. Cependant, il existe des cas qui ne permettent pas l'utilisation de la règle des 2"% . Selon la loi, les roues et les pneus doivent rester à l'intérieur de la carrosserie. Les pneus pourraient toucher les passages de roue de la carrosserie (avec de lourdes charges).

## **WIELOMTREK BAND-VELG COMBINATIE**

Door andere banden of bandvelg combinatie te monteren kan de wielomtrek van de banden veranderen. Wettelijke afwijking hierop toegestaan: 2% kleiner en 1,5% groter.

Aan de hand van de bandenmaat kan men de wielomtrek of wieldiameter berekenen.

B.V.: 195-65-15" geeft wielomtrek 1993mm (15" in mm = 634 + 65% van 195mm x2) en 215-40-18" geeft wielomtrek 1976mm (18" in mm = 629 + 40% van 215mm x 2)

De 18" combinatie is dus 0,8% kleiner dan de 15" en is wettelijk toegestaan.

## **CIRCONFÉRENCE DE ROUE COMBINAISON PNEU-JANTE**

En montant d'autres pneus ou combinaisons de jantes et pneus, la circonférence des roues peut changer. L'écart légal autorisé par rapport à cela: 2% plus petit, 1,5% plus grand.

La circonférence du pneu ou le diamètre de la roue peut être calculé sur la base de la taille du pneu.

Ex: 195-65-15" donne une circonférence de roue de 1993 mm (15" en mm = 634 + 65% de 195 mm x2) et 215-40-18" donne une circonférence de roue de 1976 mm (18" en mm = 629 + 40% de 215 mm x 2)

La combinaison 18" est donc 0,8% plus petite que la 15" et est légalement autorisée.

**REDACTIE**

# **BEDRIJFSVOER- TUIGEN**

Vervolg magazine 9/10 2021.

## **TYPE 163 - 1923**

Deze auto is een van de eerste Peugeot's met het stuur aan de linkerkant. Het is waar dat naarmate het verkeer drukker werd, de bestuurdersplaats aan de kant van het midden van de weg logisch werd. Het is gemakkelijker om op tegenliggers te letten, achter u te kijken door uit de deur te leunen en op voorhand de auto's te zien die links en rechts van u komen.

We noteren dat de 163 in serie al uitgerust was met een starmotor, koplampen, en elektrische achterlichten.

De 163 werd geproduceerd van 1919 tot 1924 in 13 332 exemplaren.

Technische gegevens: 4 cilinder motor 1437 cc, vermogen: 10pk en vier versnellingsbak.

Topsnelheid: 65 km/h

**REDACTION**

# **UTILITAIRES**

Suite de magazine 9/10 2021.

## **TYPE 163 - 1923**

Ce véhicule est une des premières Peugeot avec le volant à gauche. Il est vrai que le trafic devenant important, la place du chauffeur du côté de milieu de la route devenait logique. Il est plus facile de surveiller le trafic venant en sens inverse, de voir derrière vous en vous penchant à la portière et de voir à l'avance les voitures qui arrivent à votre gauche comme à votre droite.

Notez également que la 163 est équipée en série d'un démarreur et des phares et de feux arrière électriques.

Le type 163 fut produit de 1919 à 1924 en 13 332 exemplaires.

Caractéristiques techniques: moteur 4 cylindres de 1437 cm<sup>3</sup>, puissance 10 ch, boîte de vitesses à 4 rapports.

Vitesse maximale: 65 km/h







Peugeot

Peugeot





Marque: PEUGEOT  
Type: 201  
Année: 1924  
Moteur: 4 cyl. 1500 cm<sup>3</sup>  
Transmission: A.R. 5 vitesses  
Autre:

## TYPE 172 5CV

Om de aanschaf van auto's te vergemakkelijken, voerde de Franse regering in het begin van de jaren twintig stimuleringsmaatregelen in voor de categorie van de cyclecars, kleine auto's van minder dan 6 pk en 350 kg. De Peugeot "Quadrilette" type 161 valt in deze categorie, aangeboden sinds 1920, het is een eenvoudige maar slimme auto, twee inzittenden die achter elkaar zitten, gebouwd op een chassis met een geplooid plaatwerk platform, een vier-cilinder motor en een drie-versnellingsbak zonder differentieel.

Dankzij zijn lage prijs en de kwaliteit van de Peugeot-productie was de Type 161 een succes, maar sommige klanten werden afgeschrikt door de tandemconstructie van de Type 161. Daarom ontwikkelde Peugeot in 1921 zijn kleine auto tot het type 161 E, voor Elargie, met een carrosserie waarin de twee zitplaatsen bijna naast elkaar konden worden geplaatst, de passagiersstoel stond een klein beetje naar achter.

Om de trend te volgen, lanceerde Peugeot in 1923 het type 172, dat in de voetsporen trad van de Quadrilette, met grotere spoorbreedte waardoor twee zetels naast elkaar konden worden geplaatst, en een krachtigere motor.

De motor is een viercilinder-in-lijn (type NE 2) van 667cm<sup>3</sup> waardoor de auto in de 4Cv-categorie valt, de 172 heeft een maximumsnelheid van 60km/u. Wat de prijs betreft, wordt de 172 aangeboden vanaf 7.700 Francs voor het kale

## TYPE 172 5CV

Aux débuts des années 1920, pour faciliter l'acquisition d'automobiles, le gouvernement français prend des mesures incitatives pour la catégorie des cyclecars, des petites voitures de moins de 6Cv et 350Kg. La Peugeot "Quadrilette" type 161 rentre dans cette catégorie, proposée depuis 1920, il s'agit d'une voiture sommaire mais astucieuse, embarquant deux occupants l'un derrière l'autre, construite sur un châssis dont la plateforme est en tôle pliée, un moteur quatre cylindres et une boîte-pont à trois rapports sans différentiel.

Avec son prix contenu et la qualité de fabrication Peugeot, la Type 161 est un succès qui ne se dément pas, mais une partie de la clientèle est rebutée par la disposition en tandem de la Type 161. C'est pourquoi, au cours de l'année 1921, Peugeot fait évoluer sa petite voiture en Type 161 E, pour Elargie, avec une caisse permettant de disposer les deux fauteuils quasiment l'un à côté de l'autre, avec un léger recul pour le fauteuil passager.

Pour suivre la tendance, Peugeot lance au cours de l'année 1923 la Type 172 qui s'inscrit dans la lignée des Quadrilette, elle dispose de voies plus larges qui permet d'offrir véritablement deux places cote à cote, et le moteur est plus puissant.

Le moteur est un quatre cylindres en ligne (type NE 2) de 667cm<sup>3</sup> qui permet à la voiture de s'inscrire dans la catégorie des 4Cv, la Type 172 affiche une vitesse maximale à 60km/h. Quant au

chassis en tot 11.300 Francs voor de Sport versie.

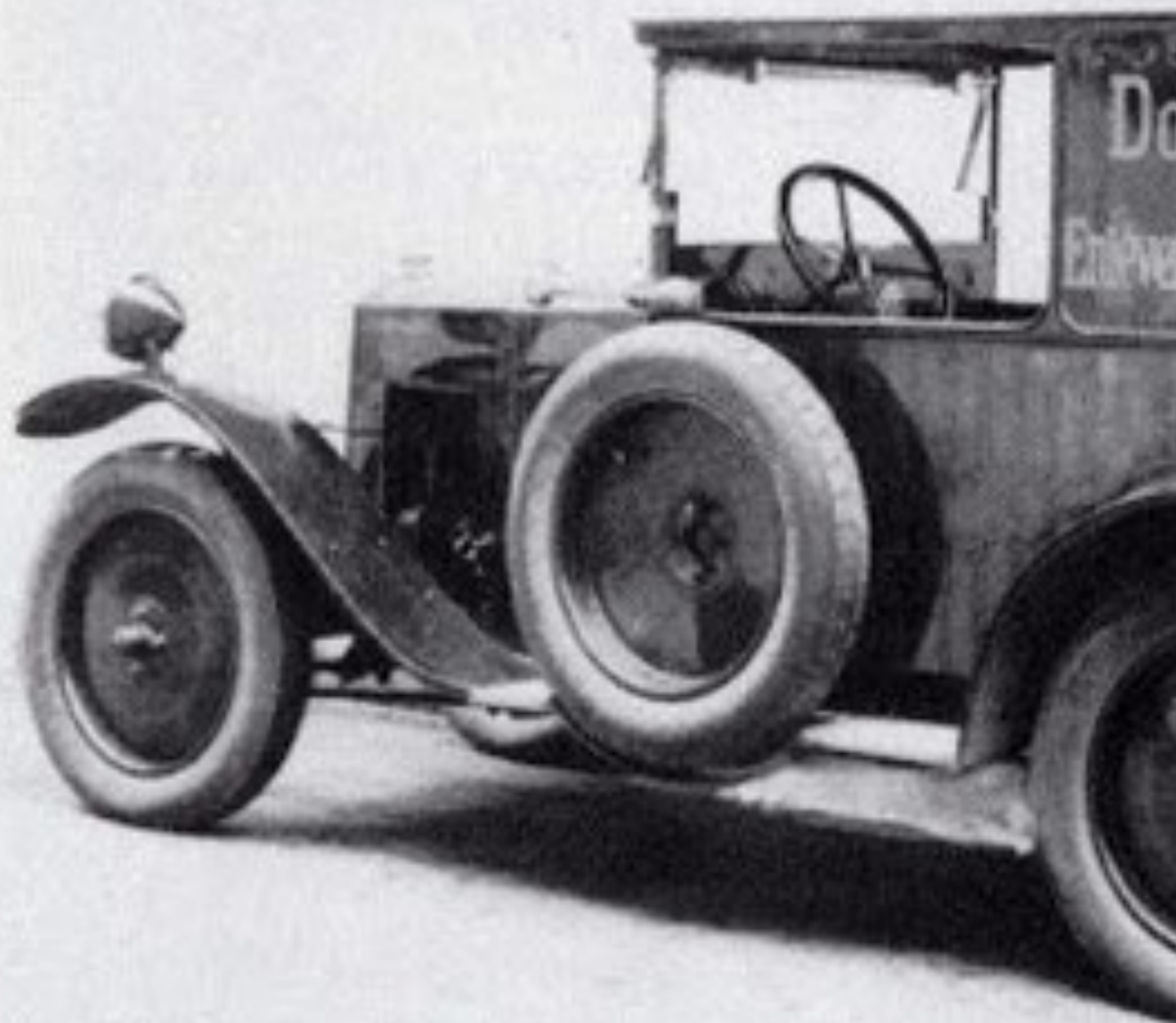
Aan het einde van 1925 kwam het type 172R en deze werd in grote series geproduceerd. In 1926 werd het type 172 BC in de catalogus aangeboden en vervolgens stelde Peugeot op het Autosalon van Parijs het type 172 RE voor, die was uitgerust met een viercilinder-in-lijn motor die was opgevoerd tot 950 cm<sup>3</sup> en met remmen op alle vier de wielen.

Op de Autosalon van 1928 stelde Peugeot zijn nieuwe modellen voor het modeljaar 1929 voor. Het type 190 S, een nieuw type dat de 172 R verving, die standaard was uitgerust met vierwielremmen en een nieuw tijdperk opende in het Peugeot 5CV-gamma. In oktober 1929, toen Peugeot de 201 onthulde, verdween het type 172 na zeven jaar en 57.932 geproduceerde auto's.

prix, la Type 172 est proposée à partir de 7.700 Francs en châssis-nu et jusqu'à 11.300 Francs pour la version Sport.

En toute fin d'année 1925, la Type R la remplace et fut produite en grande série. En 1926, la Type 172 BC proposées au catalogue puis, lors du salon de l'automobile de Paris, Peugeot présente la Type 172 RE qui s'équipe du moteur quatre cylindres en ligne poussé à 950cm<sup>3</sup> et de freins sur les quatre roues.

Au salon de l'automobile 1928, Peugeot présente ses nouveautés pour le millésime 1929. Et puis, il y a la Type 190 S, un nouveau type qui replace la 172 R qui s'équipe d'un freinage aux quatre roues, qui ouvre un nouvelle ère dans la gamme des 5CV Peugeot. En octobre 1929, alors que Peugeot dévoile la 201, la Peugeot Type 172 s'efface après sept années aux compteur et 57.932 d'exemplaires produits.



on de Peugeot  
ment des CIVETS BLESSÉS



## TYPE 177

De 177 B, gelanceerd in 1923, was een evolutie van het type 163 om te voldoen aan de actuele normen. Hij had dezelfde robuuste mechaniek, viercilinder motor van 1525cc, remmen enkel op de achteras, vierversnellingsbak. De wielen niet meer in hout, maar in metaal.

In 1926 verschijnt de versie 177M, de cilinderinhoud verkleint naar 1393cc, remmen op de 4 wielen zijn standaard uitrusting .

De 177R was de laatste versie en werd geproduceerd van 1928 tot 1929, met een vergrote 1655 cc motor en verkrijgbaar in verschillende versies. Van de 177 zijn er 34236 gebouwd.

Voor dit model, dat zijn reclame hoofdzakelijk wilde toespitsen op het "utilitaire" aspect (werken transportvoertuig), besteedde Peugeot bijzondere aandacht aan de beheerskosten van deze auto, aan de billijke verdeling ervan en in het bijzonder aan de beheersing van de vaste en variabele kostprijzen per kilometer.

De verdeling van deze vaste kosten is gebaseerd op een afstand van 20.000 kilometer per jaar, wat voor die tijd nogal opmerkelijk was.

Als we daar de variabele kosten bij optellen, komen we uit op een kostprijs per kilometer van 0,158 ff per 100 kilo vervoerde goederen.

De grote verscheidenheid aan modellen en versies van deze middenklasser doet vermoeden dat de auto zich thans ontwikkelt van een "object" dat voorbehouden is aan enkele welge-

## TYPE 177

Lance en 1923, le 177 B est une évolution du 163 pour répondre aux normes actuelles. Elle avait la même mécanique robuste, un moteur quatre cylindres de 1525 cm<sup>3</sup>, des freins uniquement sur l'essieu arrière, une boîte de vitesses à quatre rapports. Les roues n'étaient plus en bois, mais en métal.

En 1926, la version 177M apparaît, sa capacité est réduite à 1393cc, les freins sur quatre roues sont de série.

Le 177R est la dernière version et est fabriqué de 1928 à 1929, avec un moteur agrandi de 1655cc et disponible en plusieurs versions. Sur les 177, 34236 exemplaires ont été construits.

Pour ce modèle, souhaitant essentiellement axer sa publicité sur l'aspect "utilitaire" (véhicule de travail et de transport) Peugeot portera une attention toute particulière aux coûts de gestion de cette voiture, à leur juste répartition, et veillera notamment à la maîtrise de ses prix de revient kilométriques fixes et variables.

Cette répartition de ces coûts fixes sera basée sur un parcours de 20.000 kilomètres annuels , ce qui, pour l'époque, était assez remarquable.

Si l'on ajoute à ces derniers les coûts variables, cela nous amène alors à un coût de revient kilométrique de 0,158 ff, pour 100 kilos de marchandises transportés.

L'importante gamme de modèles et de versions réalisée pour cette voiture de milieu de gamme

stelde klanten tot een vervoermiddel dat zich thans richt tot een steeds breder clientele.

Het bewijs van dit “modernisme” is onder meer te vinden in het feit dat Peugeot zijn klanten voortaan rechtstreeks een aankoopkrediet kan aanbieden: het is inderdaad mogelijk om een financiering over een periode van 12 of 15 maanden te verkrijgen voor het volledige gamma aangeboden voertuigen. Wij zijn aan het einde van de jaren twintig en een heel tijdperk staat op het punt afgesloten te worden, terwijl voor onze deur, vanuit de Verenigde Staten, de grote wereldcrisis alle grondslagen van onze Europese economie zal doen wankelen.

Om dat het hoofd te bieden, zullen we nieuwe, moderne, zuinige en steeds betrouwbaardere auto's nodig hebben.

laisse à penser que l'automobile est bien désormais en train de passer de l'état “d'objet” réservé à quelques clients fortunés à celui d'un moyen de transport qui s'adresse dorénavant une clientèle de plus en plus large.

La preuve de ce “modernisme” se retrouve entre autres dans le fait que Peugeot puisse maintenant proposer directement un crédit d'achat à sa clientèle : il est en effet possible d'obtenir un financement sur une durée de 12 ou 15 mois sur toute la gamme des véhicules proposée. Nous sommes alors à la fin des années vingt et c'est toute une époque qui va bientôt se refermer sur elle-même, tandis qu'à nos portes, partie des Etats Unis, la grande crise mondiale viendra bouleverser toutes les bases de notre économie européenne.

Pour l'affronter, il va falloir de nouvelles voitures, modernes, économiques et toujours plus fiables.



LECOQ

Boutique  
du Salon







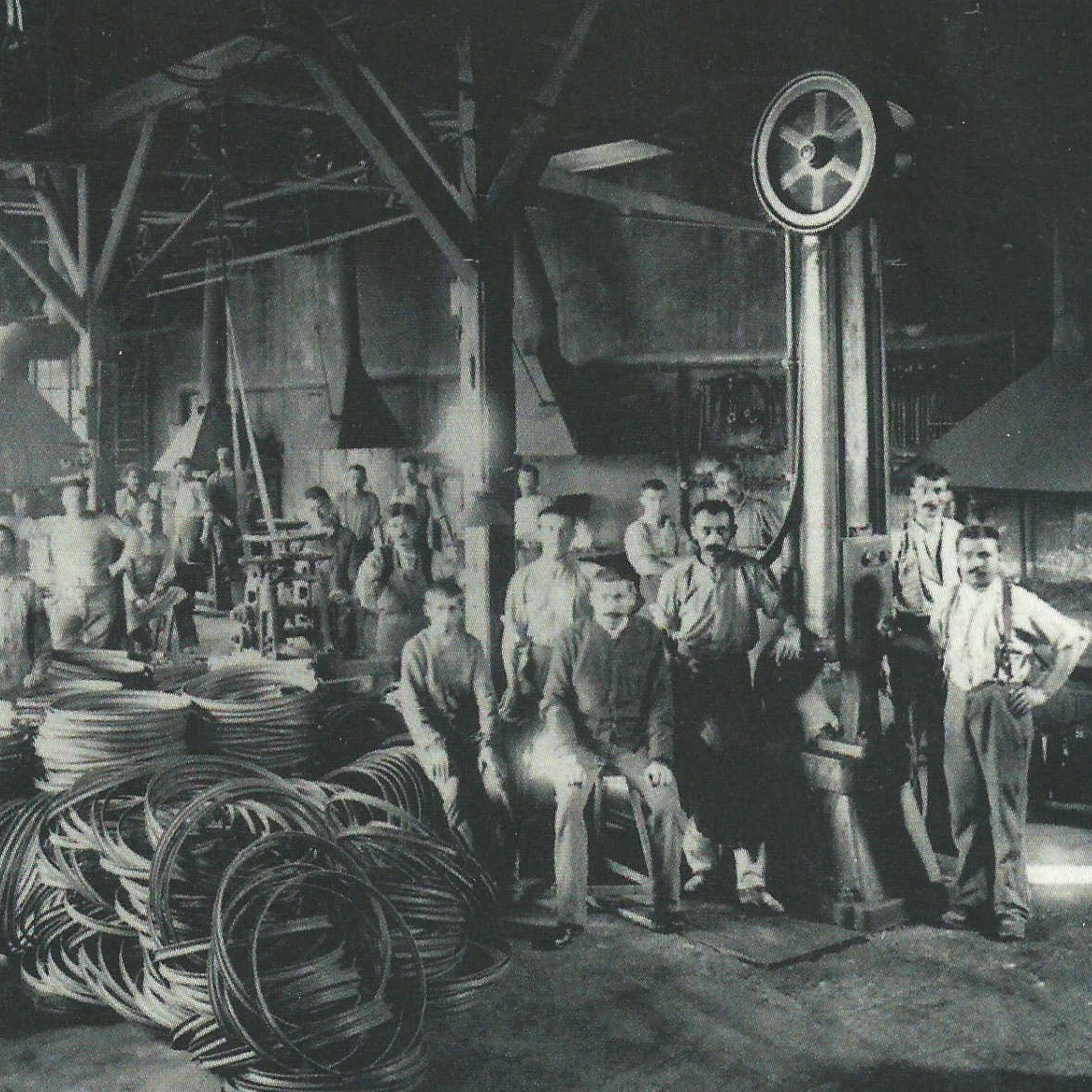




ACCUEIL  
L'AVENTURE PEUGEOT







JOS SCHIPHORST

# DE VROEGE JAREN VAN PEUGEOT

Artikel van Frank Jacobs.

Lang voordat de eerste automobielen reden, was Peugeot al een begrip in het oosten van Frankrijk. Hennep, meel, wol; zolang het geld opleverde, kon je er bij de Peugeotjes voor aankloppen. Wanneer het minder gaat en Peugeot zelfs failliet dreigt te gaan, zijn het de Victori-aanse lades of leisure die ervoor zorgen dat wij vandaag een 208 kunnen rijden.

[\*\*Klik hier om het volledige artikel te lezen.\*\*](#)



ijven.  
le  
d  
leze

eerste  
eot met een  
viel is de  
36, gebouwd  
1 en 1902.

**Gered door hoepeljurk en korset**

# DE VROEGE JAREN VAN PEUGEOT

JOS SCHIPHORST

# LES PREMIÈRES ANNÉES DE PEUGEOT

Article de Frank Jacobs.

Bien avant que les premières automobiles ne roulent, Peugeot était déjà un nom connu dans l'est de la France. Chanvre, farine, laine; tant que cela rapportait de l'argent, on pouvait se tourner vers les Peugeot. Lorsque les choses sont devenues difficiles et que Peugeot...

[\*\*Cliquez ici pour lire l'article complet.\*\*](#)

De nombreuses usines automobiles sont ou étaient des entreprises familiales. Par exemple, Fiat est depuis longtemps aux mains de la famille Agnelli, Ford aux mains de la famille Ford, et Toyota aux mains de la famille Toyoda. Dans cette série, nous mettons en lumière certaines de ces familles.



↻ La première Peugeot équipée d'un volant est le Type 36, construit en 1901 et 1902.

**Sauvé**  
**LES**  
**ANN**







## **POLO**

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

Te verkrijgen in de maten:

S - M - L - XL - XXL

**€20,00** per stuk

## **PIQUE**

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

Disponible dans les tailles:

S - M - L - XL - XXL

**€20,00** à pièce





## HEMD

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

Te verkrijgen in de maten:

S - M - L - XL - XXL

**€25,00** per stuk

## CHEMISE

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

Disponibile dans les tailles:

S - M - L - XL - XXL

**€25,00** à pièce





## **FLEECE**

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

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

**€35,00** per stuk

## **FLEECE**

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

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

**€35,00** à pièce





## REGENJAS

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

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

**€50,00** 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

**€50,00** à pièce





## AUTO STICKER

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

**€4,00** per stuk

## PIN

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

**€5,00** per stuk

## BESTELLEN

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

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

## AUTOCOLLANT

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

**€4,00** à pièce

## PIN

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

**€5,00** à pièce

## COMMANDER

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

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

**BESTUURSORGaan**



**VOORZITTER  
PRÉSIDENT**

DE REU Frank  
0472 876 054

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

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**



**ONDERVOORZITTER  
VICE-PRÉSIDENT**

PIEFORT Alain  
0474 898 000

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



**BESTUURDER  
ADMINISTRATEUR**

POSTELMANS Donny  
0495 443 371

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



**SECRETARIS  
SECRÉTAIRE**

JANSSENS Johan  
0475 454 550

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



**SCHATBEWAARDER  
TRÉSORIER**

PIERANTONI Gino  
0495 162 270

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



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

VANWINCKEL Paul  
0475 543 453

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



**MATERIAALMEESTER BOETIEK  
MATÉRIAUX & BOUTIQUE**

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)**



**BESTUURDER  
ADMINISTRATEUR**

BOSSCHAERTS Guy  
0492 731 921

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



**BESTUURDER  
ADMINISTRATEUR**

DE DONCKER Axel  
0473 873 889

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



VOOR U  
GAAN WE  
DOOR HET  
VUUR



**AUTOMOTIVE**  
ROESELARE - WAREGEM *Group*



PEUGEOT



CITROËN

**AUTOMOTIVE**  
ROESELARE - WAREGEM *Group*



KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

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

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB





**CLUBREKENING**  
**COMPTE DU CLUB**

IBAN BE74 7512 0282 3707  
BIC AXABBE22

**RONDRITTEN**  
**RANDONNÉES**

IBAN BE30 7512 0391 0511  
BIC AXABBE



vzw | **BCOP-CBAP** | asbl

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

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