

PEUGEOT

CLUB BELGIUM

MAGAZINE 09/10 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,

Ik hoop dat jullie hebben genoten van een welverdiende vakantie en de zeer zonnige voorbije maanden. Onze clubactiviteiten vonden dan ook plaats in een zomerse sfeer.

Op 10 juli was er de rondrit van Tony en Stefanie, bedankt voor de organisatie van deze rit.

13/14 augustus bracht ons naar Schaffen, Oldtimer Fly-In. Bedankt aan alle helpers en bezoekers.

15 augustus was er de rondrit in Heers, bedankt Mathias en Jo om deze rondrit te verzorgen.

21 augustus Trackday circuit Zolder, bedankt Donny en Gerda om dit alles te regelen.

De verslagen vind je verderop in het magazine.

De komende activiteiten en hun inschrijvingsformulier, vind je in de agenda.

Graag tijdig inschrijven aub!

Frank De Reu
Voorzitter

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

J'espère que vous avez profité de vacances bien méritées et de ces derniers mois très ensoleillés. Les activités de notre club se sont déroulées dans une ambiance estivale.

Le 10 juillet il y avait la randonnée de Tony et Stefanie, merci d'avoir organisé cette randonnée.

Les 13 et 14 août, nous nous sommes rendus à Schaffen, Oldtimer Fly-In. Merci à tous les assistants et visiteurs.

Le 15 août il y avait le tour à Heers, merci à Mathias et Jo pour s'occuper de ce tour.

21 août Trackday circuit Zolder, merci Donny et Gerda pour l'organisation de tout cela.

Vous trouverez les rapports plus loin dans le magazine.

Vous trouverez les activités à venir et leur formulaire d'inscription dans le magazine.

Veillez vous inscrire à temps!

Frank De Reu
Président

MAGAZINE

VOORWOORD

3

AVANT-PROPOS

AGENDA 2022

6

PROGRAMME 2022

TUNGRI RALLY
ELS & GINO

10

TUNGRI RALLY
ELS & GINO

SCHAFFEN
ANN

20

SCHAFFEN
ANN

HEERS
NICK VAN DER PAD

36

HEERS
ALAIN

TRACKDAY
FRANK & ANN

46

TRACKDAY
FRANK & ANN

MIJN PEUGEOT & IK
ALAIN DELANGHE

58

PEUGEOT & MOI
ALAIN DELANGHE

**PAARDENKRACHT WAT WAS
DAT OOK ALWEER?**
GUY

68

**PUISSANCE DU MOTEUR
QU'EST-CE QUE C'ÉTAIT DÉJÀ?**
GUY

BEDRIJFSVOERTUIGEN DOOR DE JAREN HEEN
REDACTIE

73

VÉHICULES UTILITAIRES PENDANT DES ANNÉES
REDACTION

90 JAAR 301
REDACTIE

88

90 ANS 301
REDACTION

BOETIEK

98

BOUTIQUE

BESTUURSORGAAN

108

CONSEIL D'ADMINISTRATION

2022

6 MAART 2022
ALGEMENE VERGADERING

1

6 MARS 2022
ASSEMBLEE GENERALE

19-20 MAART 2022
BEURS GENK
CLUBSTAND

2

19-20 MARS 2022
BOURSE GENK
STAND DU CLUB

2-3 APRIL 2022
BEURS ATH
CLUBSTAND

3

2-3 AVRIL 2022
BOURSE ATH
STAND DU CLUB

24 APRIL 2022
OPENINGSRONDRIT
HENDRIK VAN DER PLANCKEN

4

24 AVRIL 2022
RANDONNÉE D'OUVERTURE
HENDRIK VAN DER PLANCKEN

7-8 MEI 2022
BEURS LIBRAMONT
CLUBSTAND

5

7-8 MAI 2022
BOURSE LIBRAMONT
STAND DU CLUB

15 MEI 2022
RONDRIT
JOS & HANNAH

6

15 MAI 2022
RANDONNÉE
JOS & HANNAH

22 MEI 2022
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY

7

22 MAI 2022
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY

4-5-6 JUNI 2022
BEURS CINEY
CLUBSTAND

8

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

12 JUNI 2022
RONDRIT
NICO DE SMET

9

12 JUIN 2022
RANDONNÉE
NICO DE SMET

17-18-19 JUNI 2022
RIAP DUITSLAND

10

17-18-19 JUIN 2022
RIAP ALLEMAGNE

19 JUNI 2022
RONDRIT CLERMONT
RUDI DE BELS

11

19 JUNI 2022
RANDONNÉE CLERMONT
RUDI DE BELS

10 JULI 2022
RONDRIT
TONY & STEFANIE

12

10 JUILLET 2022
RANDONNÉE
TONY & STEFANIE

13-14 AUGUSTUS 2022
OLDTIMER FLY-IN SCHAFFEN
CLUBSTAND

13

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

15 AUGUSTUS 2022
RONDRITNDRIT
JO NIJS

14

15 AOÛT 2022
RANDONNÉE
JO NIJS

21 AUGUSTUS 2022
TRACKDAY

15

21 AOÛT 2022
TRACKDAY

11 SEPTEMBER 2022
RONDRIT
JOHAN & KRISTINE

16

11 SEPTEMBRE 2022
RANDONNÉE
JOHAN & KRISTINE

23-24-25 SEPTEMBER 2022
DRIEDAAGSE HOUFFALIZE

17

23-24-25 SEPTEMBRE 2022
TROIS JOURS HOUFFALIZE

16 OKTOBER 2022
SLUITINGSRONDRIT
GUY & PEGGY

18

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

ELS & GINO

TUNGRI RALLY

We hadden de wekker ingesteld op 6.30 u maar ik had hem vergeten op te zetten.

Om 7.15u werden we wakker en moesten we ons haasten om rond 9u in Tongeren te zijn. In restaurant "De pauze" werden we door Stefanie en Tony goed ontvangen en we konden ineens aan het ontbijtbuffet mee aanschuiven. Stefanie gaf ons de road-book samen met flesjes water, bier en lekkere koekjes. Om 10u zijn we vertrokken met +/- 25 leeuwen en +/- 50 personen voor een rit van 40 km. Onderweg was er een apero-stop voorzien. Rond de middag hebben we ons geparkeerd op de "Velinx" parking waar we onze boterhammetjes hebben opgegeten, een pic-nic aan de rand van het water en in gezelschap van de eendjes. Na een korte wandeling langs de oude stadswal en langs de "Moerenpoort" konden we de "velinxtoeren" beklimmen en had je een mooi zicht over de stad Tongeren. Na de teller terug op "0" gezet te hebben reden we door de stad waar we Ambiorix tegen kwamen. Een rit van 61 km door een prachtig landschap, rustige wegen, het was een top dag. Deze prachtige rit eindigde waar hij begonnen was in "De pauze" waar we verwacht werden voor het avondmaal dat zeer goed verzorgd was en ons goed gesmaakt heeft.

Na Stefanie en Tony bedankt te hebben voor deze mooie dag zijn we voldaan naar huis gereden. Nogmaals bedankt!

ELS & GINO

TUNGRI RALLY

Nous avons réglé le réveil pour 6h30 mais j'avais oublié de l'activer.

Nous nous sommes réveillés à 7h15 et avons dû nous dépêcher pour arriver à Tongres à 9h. Au restaurant "De pauze", Stefanie et Tony nous ont très bien accueillis et nous avons pu prendre le buffet du petit-déjeuner. Stefanie nous a donné le road-book ainsi que des bouteilles d'eau, de la bière et de délicieux biscuits. A 10 heures, nous sommes partis avec +/- 25 lions et +/- 50 personnes pour une balade de 40 km. Le long du chemin, il y avait un arrêt apéritif. Vers midi nous nous sommes garés sur le parking "Velinx" où nous avons mangé nos sandwiches, un pique-nique au bord de l'eau et en compagnie des canards. Après une courte promenade le long de l'ancien mur de la ville et de la "Moerenpoort", nous avons pu monter sur la "tour Velinx" et avoir une belle vue sur la ville de Tongres. Après avoir remis le compteur à "0", nous avons traversé la ville où nous avons rencontré Ambiorix. Une balade de 61 km à travers un paysage magnifique, des routes tranquilles, c'était une belle journée. Cette belle balade s'est terminée là où elle avait commencé, à "De pauze", où nous étions attendus pour le repas, qui était très bien présenté et était très bon.

Après avoir remercié Stefanie et Tony pour cette belle journée, nous sommes rentrés satisfaits. Merci encore, cela vaut la peine de le répéter!



PEUGEOT TALBOT SPORT

B 2-CDJ-198

CASINO

P













HNQ-223

D-AGG-524

1-LUE-293

PEUGEOT ESSO





PEUGEOT ESSO

82

0-AGG-52

2-CDJ-198

DQE-805



D-AE0-165

1-OAB-374

ANN

SCHAFFEN

Op vrijdag 12 augustus vertrekken we met een volgestouwde J9 richting Schaffen.

We arriveren precies in de Savanne, zo droog is het.

Met z'n achten gaat het snel om op te bouwen zodat we na een dik uur ons kunnen neervlijen bij een lekker zelfgemaakt "smoske".

De zon is gaan slapen en we genieten van een mooie zomeravond met een supermaan.

Alain, Frank en ik blijven ter plaatse overnachten, wij in de tent en Alain in de J9.

Na een koude nacht, ja écht koud!, worden we 's morgens al snel verwend met koffiekoeken en croissants van Hervé.

Ondanks de hoge temperaturen komen er veel clubleden langs. Sommigen brengen lekkers mee, wat natuurlijk plezant is 😊

We genieten van het weerzien en zoveel mooie verhalen.

De bbq 's avonds georganiseerd aldaar, valt best te smaken, want zelf mochten we geen bbq aansteken wegens brandgevaar.

Onze tweede nacht is beter meegevallen, minder koud en toch redelijk goed geslapen.

ANN

SCHAFFEN

Le vendredi 12 août, nous partons pour Schaffen avec un J9 entièrement chargé.

Nous arrivons exactement dans la Savanne, c'est aussi sec que ça.

A huit l'installation à été rapide et après une heure, nous pouvons nous installer avec un délicieux sandwich "club" fait maison.

Le soleil s'est couché et nous profitons d'une belle soirée d'été avec une super lune.

Alain, Frank et moi passons la nuit sur place, nous dans la tente et Alain dans le J9.

Après une nuit froide, oui vraiment froide, le matin nous sommes gâtés par les gâteaux et les croissants d'Hervé.

Malgré les températures élevées, les membres du club sont nombreux à passer. Certains d'entre eux apportent des gateaux, ou des amuses bouches, ce qui est plaisant, bien sûr.

Nous sommes heureux de les revoir et d'entendre tant de belles histoires.

Le bbq organisé le soir est assez savoureux, car nous n'étions pas autorisés à l'allumer nous-mêmes en raison des risques d'incendie.

Alweer is 's morgens Hervé daar! Deze keer met twee heerlijke taarten.

Vandaag, zondag, krijgen we weer veel bezoekers, allemaal komen ze af met hun mooie Peugeot oldtimer/youngtimer.

De "Red Devils" brengen een spectaculaire luchtshow, naast zo'n 200 andere ingeschreven toestellen die komen en gaan.

Er is van alles te zien in Schaffen, oude tractoren, retro caravans en woonwagens, legervoertuigen, moto's, oldtimers,....

Er hangt een gemoedelijke en gezellige sfeer en al snel is het tijd om op te kramen. Ook dit gaat vlot en na nog een drankje in de bar is het tijd om afscheid te nemen en huiswaarts te keren.

Moe maar voldaan was dit een editie om nooit te vergeten!

Bedankt aan al onze helpers, bezoekers en de organisatie aldaar!

Notre deuxième nuit a été meilleure, moins froide et nous avons quand même assez bien dormi. Encore une fois, Hervé est là le matin! Cette fois, avec deux délicieuses tartes.

Aujourd'hui, dimanche, nous avons à nouveau de nombreux visiteurs, tous venus avec leur belle Peugeot oldtimer/youngtimer.

Les "Diabes rouges" offrent un spectacle aérien spectaculaire, à côté des quelque 200 autres avions enregistrés qui vont et viennent.

Il y a beaucoup à voir à Schaffen, de vieux tracteurs, des caravanes et des remorques rétro, des véhicules de l'armée, des motos, des voitures anciennes,

L'ambiance est amicale et conviviale et bientôt il est temps de remettre en place le stand. Tout se passe bien et après un dernier verre au bar, il est temps de se dire au revoir et de rentrer chez soi.

Fatigués mais satisfaits, ce fut une édition à retenir!

Merci à tous nos collaborateurs, aux visiteurs et à l'organisation sur place!







Peugeot
Reserved





Peugeot
Reserved



PEUGEOT
HALVE MAAN
DIERST

1-1EP-490

OCR-189

1-1EP-490





















NICK VAN DER PAD

HEERS

Het is lekker fris buiten wanneer de wekker zegt dat ik om 7.30u moet opstaan.

Tanden wassen, gel in de haren, geldzak, zonnebril, gsm op zak en ik stap in mijn sloffen.

De sleutels van mijn Peugeot 407 Coupé staken nog op het contact dus die draai ik om en ik vertrek. Richting Heers, even voltanken en na een uurtje rij ik langs de verkeerde kant het verzamelpunt op.

Onze gastheer Matthias Gos en een deel van de tuningclub Heersers zijn er al en ontvangen ons met verse koffiekoeken, koffie en koude chocolomelk. De rest van de Peugeotclub stroomt gestaag toe.

Er wordt gebabbeld, gelachen, gegeten, gedronken. gewoon supergezellig en relax. Gos en Jo beginnen uitleg te geven over het verloop van de dag, benadrukken dat het geen racewedstrijd is en dat we geen rekeningen mogen doorsturen. Ik heb zoals gewoonlijk geen bijrijder en vraag Donny en Gerda of ik mag volgen.

Dominique, Jos, Guy en Alain rijden ook in dezelfde trein. We vertrekken op het gemakje van de parking vol animo.

De rit begint rustig langs de nog slaperige dorpjes richting de Walen.

ALAIN

HEERS

Après un weekend de canicule à Schaffen, nous étions attendus à Heers ce lundi 15 août, fête de la Vierge, pour une randonnée en Hesbaye.

La météo, était totalement différente, temps gris, risque d'averses, et heureusement un peu moins chaud que le weekend.

Départ 8h30 de la maison pour arriver à Heers où Jo et les membres du Heers performance club, qui coorganisaient cette journée, nous ont accueillis.

Petit déjeuner succulent et copieux.

10h30 environ, et nous partons pour la randonnée à travers la campagne mais aussi en passant devant quelques « monuments » de l'industrie liégeoise dont le val saint Lambert et la FN de Herstal.

Arrêt prévu pour midi à Tilf, mais c'est la brocante et les places de parking sont bien peu nombreuses. Nous décidons donc de poursuivre un peu plus loin et nous nous arrêtons dans une boulangerie/sandwicherie pour y manger. Les sandwiches étaient vraiment très bon.

Nous repartons par les campagnes et passons devant les anciennes usines Impéria en ruines.

Ik maak er de sport van om zo weinig mogelijk te remmen en te schakelen tot op het punt dat we op een prachtige kronkelweg tussen de bomen en rotswanden omhoog rijden, even bekruipt mij de zin om plankgas de berg op te scheuren maar dan denk ik ook aan de mogelijke gevolgen en de rest van de trein dus ik blijf rustig van de pedalen af en laat de Coupé op cruise control naar boven gaan genietend van het zicht. Na de bergetappe komen we weer in dorpjes met heel afwisselende sfeer en flitspalen dus alles heel op gemakje. we stoppen ergens aan een bakkertje met tafeltjes voor een broodje. Wederom heel gezellig babbelen en lachen.

We bespreken ook het deel van de rit dat we al afgelegd hebben en Donny zit met zijn 406 Coupé 2.2HDI aan een verbruik van 5,5l/100 mijn 407 Coupé 2.0HDI zit aan 6.4l/100. Na de lunch gaat het weer verder tot het opeens heel druk word in een dorpje met een rommelmarkt. Na een tiental minuutjes zijn we hier doorheen en passeren een hoop dorpjes met verkeersremmers. Nog een kleine halte bij een café voor een drankje in goede sfeer. Guy laat zich ook even van zijn beste kant zien bij het restaurantje aan de overkant en dan gaat het weer verder. De laatste 30km is het rechtdoor en de regen komt erdoor.

We komen terug bij het vertrekpunt waar ondertussen een grote tent, springkasteel, podium en frietkraam staan te wachten.

De rest van de namiddag/avond verloopt in de grootste gezelligheid waar iedereen zichzelf kan

Un arrêt boisson bienvenu, et puis nous sommes de retours à Heers où la rue à été bloquée pour l'occasion. Il y avait même un podium pour un orchestre de blues.

Après avoir mangé un paquet de fritte et bu un dernier verre, il était temps de rentrer à la maison, mais avant cela, Guy et Donny ont chaleureusement remerciés les organisateurs(trices) pour leur accueil à Heers et l'organisation de cette journée.

À une prochaine fois.

zijn, de drank rijkelijk vloeit, de lucht naar friet ruikt, leuke muziek klinkt en het gejoel van kinderen die zich amuseren. Vanaf 19u beginnen de clubleden huiswaarts te keren tot ook Donny en Dominique zeggen dat ze hun auto naar huis brengen. Iedereen zegt uitgebreid tot ziens en ik sluit de rangen bij het uitrijden, eenmaal terug op de e313 laat ik de Coupé de vrije teugel tot in Tessenderlo.

Nog snel een ijsje oppikken en ik kom tevreden thuis met weer een hoop leuke herinneringen.

Bedankt Peugeot Club voor alles.



DRANKENHANDEL

GOS



HEERS
ANNO 1923













FRANK & ANN

TRACKDAY

Op 21 augustus kwamen we rond 8u30 aan bij Truckstop voor een heerlijk ontbijt.

We waren met een kleine groep, maar dat kon de pret niet bederven.

Om 10u vertrokken we richting het circuit Zolder en begaven ons naar de pitboxen die voor ons gereserveerd waren. Donny en Wesly waren al ter plaatse. Hun 205 was reeds klaargemaakt om te racen op het circuit.

Gerda zorgde ervoor dat we allemaal een lekker kopje koffie konden drinken.

Nadat we ons geregistreerd hadden voor de parade-rondes, konden we om 13u eindelijk het circuit oprijden via de pitboxen? :-).

Na de parade-rondes werden er nog verschillende sessies gereden door Wesly en Donny met telkens Jos Mertens als co-piloot.

Om 15u vertrokken we vanaf het circuit voor een rondrit van 40 km met tussenstop op Domein Bovy en lekker diner in Truckstop.

Bedankt Donny en Gerda voor de organisatie en de leuke dag!

FRANK & ANN

TRACKDAY

Le 21 août, nous sommes arrivés au Truckstop vers 8h30 pour un délicieux petit-déjeuner.

Nous étions avec un petit groupe, mais cela n'a pas gâché le plaisir.

A 10h nous sommes partis vers le circuit de Zolder et nous nous sommes dirigés vers les pit-boxes qui nous étaient réservés. Donny et Wesly étaient déjà là. Leur 205 était déjà préparée pour courir sur le circuit.

Gerda s'est assurée que nous ayons tous une bonne tasse de café.

Après s'être inscrits pour les tours de parade, nous avons enfin pu entrer sur le circuit à 13h? :-).

Après les tours de parade, il y a eu plusieurs sessions conduites par Wesly et Donny avec Jos Mertens comme co-pilote.

A 15h nous avons quitté le circuit pour un tour de 40 km avec un arrêt à Domein Bovy et un bon dîner au Truckstop.

Merci Donny et Gerda pour l'organisation et la belle journée!





20





geotforum.be

OMP

Levi's

RALLY DRIVERS BELGIUM

PEUGEOT

257





27

WOUTIM
SIGNALISATIE
IN PARKING

28

WOUTIM
SIGNALISATIE
IN PARKING

29



131

KDB-494

163

KIT

168

110

B 1-EZO-666

162

O-AGJ-759



CONGRESS CENTER

TOILETS

30

31

32

WOLUTIM
SIGNALISATE IN PARCINGE
PERMANENȚĂ
ECHIPĂ AȘC 2018

PEUGEOT

PEUGEOT

WOLUTIM
SIGNALISATE IN PARCINGE
PERMANENȚĂ
ECHIPĂ AȘC 2018

165

166

167

HN0-223

1-0YD-020







12

bude
combined food solutions
www.bude.de

D-AFY-236

XQB-494

CIRCUIT ZOLDER

budé

hands

hands.be

0-AGJ-759

PEUGEOT



ALAIN DELANGHE

MIJN PEUGEOT & IK

DAGELIJKSE AUTO

Peugeot Expert

EERSTE AUTO

Ford Escort mk2

BESTE AUTO

Peugeot 405 Furia 1900 diesel

MET SPIJT VERKOCHT

Peugeot 405 Furia 1900 diesel

DROOM

Peugeot 405 Le Mans

WANNEER EN HOE BEN JE BIJ ONZE CLUB TERECHT GEKOMEN?

In 2022, via Jean-Marie Hemelings, bij aankoop van onderdelen.

WELKE WAGENS/ITEMS HEB/HAD JE IN JE BEZIT?

25 x Peugeot 405, waaronder de volgende uitvoeringen?: Roland Garros, SRI fase 1 en 2, GL 1400, GR 1600, 1600 automatische, Vendome, mi16.

Peugeot 206 Roland Garros.

ALAIN DELANGHE

PEUGEOT & MOI

VOITURE QUOTIDIENNE

Peugeot Expert

PREMIÈRE VOITURE

Ford Escort mk2

MEILLEURE VOITURE

Peugeot 405 Furia 1900 diesel

VENDU À REGRET

Peugeot 405 Furia 1900 diesel

VOITURE DE RÊVE

Peugeot 405 Le Mans

QUAND ET COMMENT ÊTES- VOUS ARRIVÉ DANS NOTRE CLUB?

En 2022, via Jean-Marie Hemelings, lors de l'achat de pièces détachées.

QUELLES VOITURES/OBJETS POSSÉDEZ/POSSÉDIEZ-VOUS?

25 x Peugeot 405, dont les versions suivantes?: Roland Garros, SRI phases 1 et 2, GL 1400, GR 1600, 1600 automatique, Vendome, mi16.

Peugeot 206 Roland Garros.

NAAR WELKE ACTIVITEIT KIJK JE STEEDS HET MEESTE UIT?

Naar het bezoeken van oldtimerbeurzen en old-timermeetings.

WAT WENS JE ONZE CLUB TOE IN DE TOEKOMST?

Hopelijk kunnen we blijven rijden, ondanks de lage emissie-zone's.

Dat het ledenaantal nog mag groeien!

QUELLE ACTIVITÉ AVEZ-VOUS LE PLUS HÂTE DE RETROUVER?

Visiter des expositions et des réunions d'ancien voitures.

QUE SOUHAITEZ-VOUS À NOTRE CLUB À L'AVENIR?

Espérons que nous pourrons continuer à rouler, malgré les zones à faibles émissions.

Que le nombre de membres continue de croître!



PLAY WITH LEA
EMPORIO ARMANI
STYLE



NM
Blau

1900
NM
D
Wit

NM
S
1000
Rood
B





1600

2000

BRAN
BLAN

NM

1900
D
NM











GUY

PAARDENKRACHT WAT WAS DAT OOK ALWEER?

Niets spreekt meer tot de verbeelding dan het aantal pk's dat een auto heeft. En velen pakken daar dan ook graag mee uit. Maar hoe zit die theorie ook alweer in elkaar en wat zijn de normen?

De paardenkracht is een oude eenheid van arbeidsvermogen, waarvan het gebruik sinds 1978 – bij de invoering van het SI-stelsel – wettelijk zelfs niet meer is toegestaan, maar nog volop gebruikt wordt om het vermogen van een auto weer te geven. De naam paardenkracht is namelijk verwarrend, want het is geen eenheid van kracht maar een eenheid van vermogen.

Met de komst van de stoommachine – die het paard moest vervangen – was het vanzelfsprekend dat men het vermogen vergeleek met het vermogen van een paard. De paardenkracht was dan ook het arbeidsvermogen dat een gemiddeld paard langdurig kon leveren, bijvoorbeeld voor het aandrijven van een molen.

Rond de eeuwwisseling van de 19e en de 20e eeuw werd in advertenties de cilinderinhoud van voertuigen niet vermeld, alleen het motorvermogen was belangrijk.

GUY

PUISSANCE DU MOTEUR QU'EST- CE QUE C'ÉTAIT DÉJÀ?

Rien ne fait plus appel à l'imagination que le nombre de chevaux d'une voiture. Et beaucoup sont heureux de le faire. Mais comment cette théorie fonctionne-t-elle exactement et quelles sont les normes?

Le cheval vapeur est une ancienne unité de puissance de travail, dont l'utilisation n'est même plus légalement autorisée depuis 1978 - avec l'introduction du système d'unités internationales SI - mais qui est encore largement utilisée pour représenter la puissance d'une voiture. Le nom de puissance prête à confusion car ce n'est pas une unité de force mais une unité de puissance.

Avec l'avènement de la machine à vapeur – qui devait remplacer le cheval – il était évident de comparer la puissance à la puissance d'un cheval. La puissance était donc la capacité de travail qu'un cheval moyen pouvait fournir pendant longtemps, par exemple pour conduire un moulin.

De Schotse uitvinder James Watt definieerde zijn stelling in 1770 als "metric horsepower": "Eén paardenkracht (1PK) is het vermogen om 150 kilogram in een minuut tijd 30 meter hoog op te hijsen.", ofwel 33.000 metriek (of foot-pounds) per minute. Dit is de formule?:

$$1pk = \frac{mgh}{t} = \frac{150 \times 9,81 \times 30}{60} = 736$$

De paardenkracht werd ook gedefinieerd als het vermogen dat nodig is om een last van 75 kilogram stapvoets te hijsen (dat wil zeggen met een snelheid van 1 meter per seconde, ofwel 3,6 kilometer per uur).

Bij een valversnelling van 9,81 m/s² geldt dus het volgende:

$$1pk = 75kg \times 1 \frac{m}{s} \times 9,81 \frac{m}{s^2} = 736$$

Deze waarde is gelijk aan wat later in Engeland metric horsepower werd genoemd. 1 PK komt dus overeen met ongeveer 0,7355 kW, en 1 kW met ongeveer 1,3596 pk.

Zo komt dus 1 PK overeen met 736 Watt of 0,736 kW. Dus het vermogen van machines en motoren wordt nu in kW aangeduid, ongeacht de energiebron.

Neem het aantal PK (of HP – horse-power) van je oldtimer en vermenigvuldig dat met 0,736, dan weet je het vermogen in kW.

Internationaal gezien, zit het nog ietsje moeilijker in elkaar. De Belgische paardenkracht (PK) is

Au tournant des XIXe et XXe siècles, les publicités ne mentionnaient pas la cylindrée des véhicules, seule la puissance du moteur importait.

L'inventeur écossais James Watt a défini son théorème en 1770 comme "la puissance métrique": "Un cheval-vapeur (1HP) est la capacité de soulever 150 kilogrammes en une minute à 30 mètres de haut", soit 33 000 métriques (ou pieds-livres force) par minute. C'est la formule?:

$$1pk = \frac{mgh}{t} = \frac{150 \times 9,81 \times 30}{60} = 736$$

La puissance a également été définie comme la puissance nécessaire pour soulever une charge de 75 kilogrammes au pas (c'est-à-dire à une vitesse de 1 mètre par seconde ou 3,6 kilomètres par heure).

Ce qui suit s'applique à une accélération de pesanteur de 9,81 m/s²?:

$$1pk = 75kg \times 1 \frac{m}{s} \times 9,81 \frac{m}{s^2} = 736$$

Cette valeur est égale à ce qu'on a appelé plus tard la puissance métrique en Angleterre. 1 ch correspond à environ 0,7355 kW, et 1 kW à environ 1,3596 ch.

Donc 1 HP correspond à 736 Watt ou 0,736 kW. Ainsi, la puissance des machines et des moteurs est désormais indiquée en kW, quelle que soit la source d'énergie.

exact gelijk aan de Duitse Pferdestärke (PS) en de Franse cheval-vapeur (cv), terwijl de Engelse horse power (hp) iets groter is: 1 horse-power = 1 HP = 550 ft.lbf/s ~ 745,7 watt met andere basis-eenheden (1 ft = 1 foot = 0,3048 m en 1 lb = 1 pound = 0,4536 kg). Lbf is de zwaartekracht op 1 pound. In Engeland werd dus een iets andere definitie toegepast.

In België is de fiscale PK een middel tot belastingheffing bij motorvoertuigen. Deze eenheid wordt niet berekend op het werkelijk vermogen van de wagen, maar wel op de cilinderinhoud. Samen met het werkelijk vermogen bepaalt ze de hoogte van de verkeersbelasting.

En de paardenkracht moet niet worden verward met de CV (cheval fiscal), een eenheid die door de Franse fiscus wordt gebruikt om het vermogen van een voertuig aan te duiden en die in België vooral bekend is uit de naam van de 2CV. Het vermogen in chevaux fiscaux wordt berekend met:

$$CV = \frac{C}{45} + \left(\frac{P}{40}\right)^{1,6}$$

Hierin is 'C' de uitstoot aan CO2 en 'P' het vermogen in kW.

Er zijn verschillende manieren van meten...

- APK: het asvermogen: wordt gemeten aan de buiten het werktuig stekende as (as- of remvermogen).
- DIN pk (Deutsches Institut für Normung)? : deze wordt gemeten volgens normblad DIN

Prenez le nombre de chevaux (HP) de votre old-timer et multipliez-le par 0,736, vous connaîtrez alors la puissance en kW.

A l'international, c'est encore plus difficile. Le cheval-vapeur belge (HP) est exactement égal au Pferdestärke allemand (PS) et au cheval-vapeur français (cv), tandis que le cheval-vapeur anglais (hp) est légèrement supérieur?: 1 cheval-puissance = 1 HP = 550 ft.lbf / s ~ 745,7 watts avec d'autres unités de base (1 pi = 1 pied = 0,3048 m et 1 lb = 1 livre = 0,4536 kg). Lbf est la force de gravité à 1 livre. En Angleterre, par conséquent, une définition légèrement différente a été appliquée.

En Belgique, le cheval-vapeur fiscal est un moyen de taxation des véhicules à moteur. Cette unité n'est pas calculée sur la puissance réelle de la voiture, mais sur la cylindrée. Avec la puissance réelle, il détermine le montant de la taxe de circulation.

Et la puissance ne doit pas être confondue avec le CV (cheval fiscal), unité utilisée par le fisc français pour indiquer la puissance d'un véhicule et qui est surtout connue en Belgique par le nom de la 2CV. La « puissance » en chevaux fiscaux est calculée avec:

$$CV = \frac{C}{45} + \left(\frac{P}{40}\right)^{1,6}$$

Ici, 'C' sont les émissions de CO2 et 'P' est la puissance en kW.

Il existe aussi différentes manières de mesurer la puissance...

70020, met aangesloten hulpapparatuur, zoals luchtfilter, waterpomp, ventilator, brandstof- en inspuitspomp, onbelaste dynamo, uitlaatsysteem, enz.

- EPK: dat is het effectieve vermogen, dat op de proefstand gemeten wordt aan het vliegwiel of krukas. Het ontstaat uit het inwendig vermogen na aftrek van alle wrijvingsverliezen.
- IPK of IHP het inwendig- of indicatorvermogen?:

Dit is het theoretische, door de binnendruk opgebouwde, vermogen dat op de cilinder tijdens de gasexpansie ontstaat. Dit vermogen kan niet gemeten worden maar wordt berekend via het indicatordiagram. Het vermogen van stoomzeeslepers werd veelal uitgedrukt in IPK.

- NPK is het nominaal vermogen
- SAE gross pk (Society of Automotive Engineers) tot 1972: deze werd gemeten in de Engelse definitie van pk aan het vliegwiel, zonder de hulpapparatuur (alternator, uitlaat, luchtfilter,...) , waardoor de waarde veel hoger ligt dan in DIN pk.
- SAE net pk (Society of Automotive Engineers) vanaf 1972: deze wordt gemeten in de Engelse definitie van pk aan het vliegwiel, met de hulp-apparatuur, waardoor de waarde quasi gelijk is aan DIN pk.

- APK?: la puissance à l'essieu?: est mesurée sur l'essieu dépassant de l'outil (puissance à l'essieu ou au freinage).
- DIN pk (Deutsches Institut für Normung)?: elle est mesurée selon la norme DIN 70020, avec les équipements auxiliaires connectés, tels que filtre à air, pompe à eau, ventilateur, pompe à carburant et à injection, alternateur à vide, système d'échappement, etc.
- EPK?: c'est la puissance effective qui est mesurée au volant ou au vilebrequin sur le banc d'essai. Elle est issue de la puissance interne après déduction de toutes les pertes par frottement.
- IPK ou IHP est la puissance interne ou indicatrice?:

Il s'agit de la puissance théorique accumulée sur le cylindre pendant la dilatation des gaz en raison de la pression interne. Cette puissance ne peut pas être mesurée mais est calculée via le diagramme indicateur. La puissance des remorqueurs à vapeur était généralement exprimée en IPK.

- NPK est la puissance nominale
- SAE gross pk (Society of Automotive Engineers) jusqu'en 1972?: elle était mesurée dans la définition anglaise de la puissance au volant, sans les équipements auxiliaires (alternateur, échappement, filtre à air,...), ce qui rend la valeur beaucoup plus élevée qu'en DIN ch.

De opgave van het vermogen wordt door bedrijven meestal zo gunstig mogelijk voorgesteld. Soms sprak men ook wel van verkoop-pk's. Het vermogen van auto's en motorfietsen werd ook in PK uitgedrukt, maar de opgegeven getallen konden dus misleidend zijn. Als men het vermogen direct aan de krukas meet, zal het vermogen hoger uitvallen dan als men het aan de wielen meet of als motoren worden ontdaan van de hulpapparatuur, zoals de dynamo, versnellingsbak, hydraulische pompen en andere zaken die extra door de motor worden aangedreven. Daarnaast kan de motor op een zeer gunstige manier zijn afgesteld, waardoor men het hoogste vermogen meet.

Alleszins: wij dienen dus de paardenkracht van onze motoren uit te drukken in kiloWatt (kW) en daarvoor vermenigvuldigen we de gekende PK met 0,736.

- SAE net pk (Society of Automotive Engineers) de 1972?: elle est mesurée dans la définition anglaise de la puissance au volant, avec l'équipement auxiliaire, de sorte que la valeur est presque égale à la puissance DIN.

Les entreprises donnent généralement une représentation aussi favorable que possible de leur force. Parfois, les gens parlaient aussi de puissance commerciale. La puissance des voitures et des motos était également exprimée en chevaux-vapeur, mais les chiffres donnés pouvaient donc être trompeurs. Si vous mesurez la puissance directement au vilebrequin, la puissance sera plus élevée que si vous la mesurez aux roues ou si les moteurs sont dépouillés des équipements auxiliaires, tels que l'alternateur, la boîte de vitesses, les pompes hydrauliques et d'autres éléments alimentés en plus par le moteur. De plus, le moteur peut être réglé de manière très favorable, de sorte que la puissance la plus élevée puisse être mesurée.

Dans tous les cas?: il faut donc exprimer la puissance de nos moteurs en kiloWatt (kW) et pour cela on multiplie la puissance connue par 0,736.

REDACTIE

BEDRIJFSVOER- TUIGEN DOOR DE JAREN HEEN

Vervolg.

SERIE SK MK - 1933

Met uitzondering van de 201T en 301T, zijn de echte (lichte) bedrijfsvoertuigen van de 01-serie de SK en MK.

De productie van deze modellen begon in juni 1933 met de SK serie, die pas in maart 1938 werd stopgezet, na in september 1937 de nieuwe "look" te hebben aangenomen met de SK3 versie, die "Fuseau Sochaux" werd genoemd en in september 1935 het levenslicht zag met de 402 sedan.

De roosters waren niet langer vlak, maar enigszins "gestroomlijnd", en het laadvermogen varieerde van 600 tot 800 kg.

Vanaf het model 1938 was de grootste verandering de esthetiek, wat het geval zou zijn voor het hele commerciële gamma in de jaren 1930.

De superieure aerodynamische lijnen van de 402 werden overgenomen door het gamma bedrijfsvoertuigen.

REDACTION

VÉHICULES UTILITAIRES PEN- DANT DES ANNÉES

Suite.

SERIE KS MK - 1933

Si l'on exclue le 201T et 301T, les véritables séries d'utilitaires (légers) de la série 01 sont les SK et les MK.

La fabrication de ces modèles démarrera en juin 1933 avec la série SK qui ne s'éteindra seulement qu'en mars 1938 après avoir assumé avec sa version SK3, en septembre 1937, ce nouveau "look" désigné sous le nom "Fuseau Sochaux", né en septembre 1935 avec la berline 402.

Les calandres ne sont plus plates mais légèrement inclinées en "coupe vent", et la charge utile varie de 600 à 800 Kg.

A partir du modèle 1938 c'est au niveau esthétique que l'on peut constater le plus gros changement, ce qui sera d'ailleurs le cas pour toute la gamme commerciale des années trent.

La superbe ligne aérodynamique de la 402 a pris possession de la gamme des utilitaires.

De SK-serie is verkrijgbaar in chassis cabine, bakkerswagen en bestelwagen versies.

Cilinderinhoud varieert van 1307 cc tot 1991 cc. De MK-modellen zullen het 301T-model in de catalogus vervangen en zullen op hun beurt gebruik maken van de 301-mekaniek, hetgeen uiteraard een positief effect zal hebben op zijn laadvermogen, dat zal toenemen van 1000 tot 1200 Kg (1200 Kg met dubbele wielen).

De MK serie is beschikbaar in Chassis cabine, bakkerswagen en bestelwagen versies.

Cilinderinhoud varieert van 1465cc tot 2142cc.

SERIE DK - 1939

De DK-uitvoeringen zijn die welke de productie van de eerste oorlogsjaren weergeven. Hun productie begon in september 1939 en eindigde in november 1941.

Voor het eerst kan men, bij het observeren van de modellen die op de productielijn worden vervaardigd, zien dat de civiele en de utilitaire versies duidelijk en onderscheidend zijn naargelang van het beoogde gebruik.

Militaire modellen zullen ook herkenbaar zijn aan hun zeer specifieke voorbereidingen en uitrusting, waaronder een speciale versie die is voorbereid als ambulance.

In de "D"-serie hebben we ook de D5G die van augustus 1940 tot november 1941 werd geproduceerd, een model dat als bijzonderheid heeft

La série SK est disponibles en version Châssis cabine, Boulangère et Fourgon.

La cylindrée varie de 1307cc à 1991cc.

Les modèles MK remplaceront au catalogue le modèle 301T et utilisera à son tour la mécanique 301, ce qui aura bien entendu un impact positif sur sa charge utile qui passera de 1000 à 1200 Kg (1200Kg avec roues jumelées).

La série MK est disponibles en version Châssis cabine, Boulangère, Fourgon.

La cylindrée varie de 1465cc à 2142 cc.

SERIE DK - 1939

Les versions utilitaires DK sont celles qui représenteront la production de premières années de guerre. Leur fabrication démarrera en fait dès septembre 1939 pour s'éteindre en novembre 1941.

Pour la première fois, à l'observation des modèles en cours de fabrication sur la chaîne, on remarque que les versions civiles ou utilitaires sont clairement et distinctement différenciées selon l'usage auxquelles elles sont promises.

Des modèles militaires seront également repérables à leurs préparations et équipements très spécifiques, et parmi ceux-ci figurera une version spéciale préparée en ambulance.

Dans la série "D", nous avons aussi le D5G produit d'août 1940 à novembre 1941, modèle

dat het standaard is uitgerust met de "Gohin-Poulenc"-vergasser die zich net achter de bestuurdersstoel bevindt, verticaal, om de toegang tot de laadbak niet te belemmeren (hoewel dit de oppervlakte verkleint) en om de toegang te vergemakkelijken van de bestuurder of passagier die ook de taak zal hebben om het reservoir regelmatig aan te vullen. Het verbruik is 22-30 kg per 100 km, dus, wetende dat de vergasser 45 kg kan laden, geeft dit ons een bereik van een goede 100 km.

Het gebruik van min of meer zelfgemaakte gasgeneratoren was in de oorlogsjaren zeer gebruikelijk, bij alle soorten auto's en vrachtwagens. Maar wat moeten de optimale eigenschappen van een motor zijn om op gas te kunnen rijden?

In wezen twee: de eerste is dat de cilinderinhoud voldoende groot moet zijn (omdat het verlies aan vermogen nogal belangrijk is), de tweede is dat de motor in zeer goede staat verkeert, niet te zeer versleten is, de compressieverhouding voldoende hoog is en zo mogelijk met bovenliggende kleppen is uitgerust.

Deze uitrusting zal hoe dan ook omslachtig en relatief zwaar zijn, zonder te vergeten dat een flinke hoeveelheid kolen in de rug moet worden vervoerd... om nog maar te zwijgen van het risico van vergiftiging en brand...!

Beschikbaar in chassis cabine, camionette bâchée, fourgon en ambulance.

De cilinderinhoud was 2142 cc, dezelfde motor als de 402B.

qui à la particularité d'être équipé en série du gazogène de chez "Gohin-Poulenc" et qui se trouve juste derrière le poste de conduite, à la verticale, afin de ne pas gêner l'accès au plateau de chargement (bien que cela en réduise malgré tout la surface- et pour faciliter en même temps l'approche du conducteur ou du passager qui aura aussi pour tâche de l'alimenter régulièrement. La consommation de charbon de bois est de 22 à 30 kg au 100 kilomètres, donc, sachant que le gazogène peut charger 45 kg, cela nous donne une autonomie d'une bonne centaine de kilomètres. L'utilisation de gazogènes de fabrication plus ou moins artisanale sera très usuelle pendant les années de guerre, avec tous types de voitures et de camions. Mais quelles devaient être les caractéristiques optimales d'un moteur pour permettre son fonctionnement au gazogène?

Essentiellement deux: la première est d'avoir un cylindrée suffisamment conséquente (car la perte de puissance est assez importante), la deuxième est que le moteur soit en très bon état, pas trop usé, son taux de compression suffisamment élevé et si possible équipé de soupapes en tête. Cet équipement sera de toutes façons encombrant et relativement lourd, sans oublier le fait qu'il faille embarquer à l'arrière une bonne quantité de charbon... sans parler des piques d'intoxication et d'incendie...!

Disponibile en châssis-cabine, camionette bâchée, fourgon et ambulance.

La cylindrée était de 2142 cc, le même moteur que celui de la 402B.

SERIE MKH - 1938

Parallel aan de hoofdproductie werden enkele speciale modellen geproduceerd, uitsluitend afgeleid van productiemodellen, maar uitgerust met dieselmotoren, of nauwkeuriger gezegd met "zware olie"-motoren. Reeds in 1928 had Peugeot geëxperimenteerd met het gebruik van "zware olie"-motoren in auto's en de eerste daarvan was een torpedo van het type 175, maar in die tijd was de fabricage van personenauto's die door dergelijke motoren werden aangedreven verboden, zodat dit type motor in het prototype-stadium bleef. Pas in de jaren vijftig verschenen er 403 diesels in de catalogus. Maar om heel eerlijk te zijn moeten we hier melding maken van het verschijnen in 1938 van enkele Parijse MKH-taxi's die met deze zelfde "zware olie"-motor waren uitgerust, ingevolge een speciale ontheffing die door de Franse regering was verleend. Deze kleine serie utiliteitsmotoren, vervaardigd onder licentie van het Zwitserse bedrijf Oberhaensli, is een viercilinder, viertakt, bovenliggende nokkenas motor met een cilinderinhoud van 2300 cc. De motor ontwikkelt een vermogen van 55 PK, wat niet slecht is in het midden van de jaren dertig! Daar houdt het goede nieuws echter niet op: zijn brandstofverbruik bedraagt 10 liter per honderd, tegenover 15/16 liter per honderd van de 2142 cc THU2-motor. Van de 402B.

Diesel motor met cilinderinhoud van 2300cc.

Beschikbaar in châssis cabine, boulangère en fourgon.

SERIE KS MKH - 1938

Parallèlement à la grande production principale, seront mis en œuvre quelques modèles spéciaux uniquement dérivés de modèles de série, mais équipés de moteurs Diesel, ou plus exactement de moteurs à "huile lourde". Dès 1928, Peugeot avait expérimenté l'utilisation de moteurs à "huile lourde" sur des voitures et la première d'entre elles era un torpédo de type 175, mais à l'époque, la fabrication de voitures de tourisme mues par de tel moteurs ayant été interdite, ce genre de motorisation restera au stade de prototype. Il faudra attendre les années cinquante pour voir les 403 diesel paraître au catalogue. Mais pour être parfaitement honnêtes, il nous faut quand même parler ici de l'apparition, en 1938, de quelques taxis parisiens modèle MKH dotés de ce même moteur à "huile lourde", et ce, à la suite d'une dérogation spéciale délivrée par l'Etat Français. Cette petite série d'utilitaires à moteur, fabriqué sous licence de la Société suisse Oberhaensli, est un quatre cylindres quatre temps à arbre à cames en tête dont la cylindrée de 2300cc. Développe une puissance de 55 CV, ce qui n'est pas si mal au milieu des années trente! Ceci dit, les bonnes nouvelles ne s'arrêtent pas là: sa consommation de carburant est de 10 litres aux cent, en comparaison avec les 15/16 litres aux cent du moteur THU2 de 2142cc. De la 402B.

Moteur diesel d'une cylindrée de 2300cc.

Disponible en châssis cabine, boulangère et fourgon.

La Moutarderie
FALLOT





Moutarderie FALLOT
Beaune (Bourgogne)



La Moutarderie
FALLOT











CER

19 76 95 42

235 AMB





POLO

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

Te verkrijgen in de maten:

S - M - L - XL - XXL

€22,00 per stuk

PIQUE

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

Disponible dans les tailles:

S - M - L - XL - XXL

€22,00 à pièce





HEMD

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

Te verkrijgen in de maten:

S - M - L - XL - XXL

€25,00 per stuk

CHEMISE

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

Disponibile dans les tailles:

S - M - L - XL - XXL

€25,00 à pièce





FLEECE

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

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

€35,00 per stuk

FLEECE

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

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

€55,00 per stuk

VESTE

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

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

€55,00 à pièce



AUTO STICKER

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

€4,00 per stuk

PIN

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

€5,00 per stuk

BESTELLEN

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

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

AUTOCOLLANT

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

€4,00 à pièce

PIN

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

€5,00 à pièce

COMMANDER

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

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

BESTUURSORGaan



**VOORZITTER
PRÉSIDENT**

DE REU Frank
0472 876 054

frank@bcop-cbap.be

CONSEIL D'ADMINISTRATION



**ONDERVOORZITTER
VICE-PRÉSIDENT**

PIEFORT Alain
0474 898 000

alain@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

POSTELMANS Donny
0495 443 371

donny@bcop-cbap.be



**SECRETARIS
SECRÉTAIRE**

JANSSENS Johan
0475 454 550

johan@bcop-cbap.be



**SCHATBEWAARDER
TRÉSORIER**

PIERANTONI Gino
0495 162 270

gino@bcop-cbap.be



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

VANWINCKEL Paul
0475 543 453

paul@bcop-cbap.be



**RAADGEVER ONDERDELEN
ADVISEUR PIÈCES**

HEMELINGS Jean-Marie
0471 817 201

jean-marie@bcop-cbap.be



**MATERIAALMEESTER BOETIEK
MATÉRIAUX & BOUTIQUE**

WUYTS Roland
0475 650 428

roland@bcop-cbap.be



**REDACTIE
RÉDACTION**

DE REU Valérie
0472 337 493

valerie@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

BOSSCHAERTS Guy
0492 731 921

guy@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

DE DONCKER Axel
0473 873 889

axel@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

VUYLSTEKE Wim
0472 359 453

wim@bcop-cbap.be

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

DE REU Marcel



VOOR U
GAAN WE
DOOR HET
VUUR



AUTOMOTIVE
ROESELARE - WAREGEM *Group*



PEUGEOT



CITROËN

AUTOMOTIVE
ROESELARE - WAREGEM *Group*



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46

**CLUBREKENING
COMPTE DU CLUB**

IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

**RONDRITTEN
RANDONNÉES**

IBAN BE30 7512 0391 0511
BIC AXABBE



vzw | **BCOP-CBAP** | asbl

www.Peugeotclubbelgium.be

info@Peugeotclubbelgium.be