

PEUGEOT

CLUB BELGIUM

MAGAZINE 03/04 2024



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,

We zijn vertrokken voor een goed gevuld clubjaar en hopen dat we tezamen met jullie veel "Peugeot" plezier kunnen beleven in 2024.

Onze algemene vergadering vindt plaats op 10 maart en niet minder dan 48 leden komen in aanmerking om een diploma van "x" aantal jaren lidmaatschap te ontvangen.

We wensen hen hierbij al te feliciteren en ook te bedanken voor hun bijdrage aan onze clubwerking.

Peeter Henning (CEO Behva) komt een lezing geven tijdens onze algemene vergadering.

We konden reeds genieten van de babbelavond op 23 februari die plaatsvond bij Filip en Eef De Wit, we bedanken hen voor de ontvangst en de leuke avond.

De komende activiteiten en hun inschrijvingsformulieren vind je in de agenda, hiervoor klik je op de link die bij de activiteit staat.

We starten met clubstand ter gelegenheid van de oldtimerbeurs te Genk op 23/24 maart.

Clubstand op de oldtimerbeurs te Ath 6/7 april.

De openingsrit op 14 april wordt door mezelf en Ann georganiseerd, regio Antwerpen.

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

Nous sommes partis pour une année de club bien remplie et espérons qu'avec vous, nous pourrions avoir beaucoup de plaisir "Peugeot" en 2024.

Notre assemblée générale aura lieu le 10 mars et pas moins de 48 membres sont éligibles pour recevoir un certificat de "x" nombre d'années d'adhésion.

Nous souhaitons d'ores et déjà les féliciter et les remercier pour leur contribution au fonctionnement de notre club.

Peeter Henning (PDG de Behva) viendra faire un exposé lors de notre assemblée générale.

Nous avons déjà pu profiter de la causerie de soir du 23 février qui a eu lieu chez Filip et Eef De Wit, nous les remercions pour leur accueil et cette agréable soirée.

Vous trouverez les activités à venir et leurs formulaires d'inscription dans l'agenda, pour ce faire, cliquez sur le lien fourni avec l'activité.

Nous commençons par le stand du club à l'occasion du bours à Genk les 23 et 24 mars.

Stand du club à la bourse de Ath les 6 et 7 avril.

5 mei rondrit georganiseerd door Christ Van De Velde, regio Destelbergen.

9/10/11/12 mei, 4-daagse Sochoux georganiseerd door Wouter en Kristel Croquey (is reeds volzet).

18/19/20 mei, clubstand op de beurs van Ciney.

2 juni Peugeot Club Belgium Day te Roeselare

16 juni rondrit Clermont memorial Claudy Debels

23 juni Cars en Parts on the grass organisatie Jean-Marie Hemelings

29 juni Franse Autodag te Kasterlee

Zoals je kan merken hebben we een goed gevulde agenda en voor ieder wat wils!

Tot binnenkort op onze clubactiviteiten.

PS: graag tijdig inschrijven

Frank De Reu
Voorzitter

La randonnée d'ouverture du 14 avril sera organisée par moi-même et Ann, région d'Anvers.

Randonnée du 5 mai organisée par Christ Van De Velde, région de Destelbergen.

9/10/11/12 mai, 4 jours à Sochoux organisés par Wouter et Kristel Croquey (déjà complet).

18/19/20 mai, stand du club à la bourse de Ciney.

2 juin journée du Peugeot Club Belgium à Roeselare.

16 juin randonnée Clermont memorial Claudy Debels

23 juin Cars and Parts on the grass organisation Jean-Marie Hemelings

29 juin Journée de la voiture française à Kasterlee

Comme vous pouvez le constater, le programme est bien rempli et il y en a pour tous les goûts !

A bientôt lors des activités du club.

PS: veuillez vous inscrire à temps

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
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

5

14 AVRIL 2024
RANDONNÉE ANTWERPEN
ANN & FRANK
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

5 MEI 2024
RONDRIT DESTELBERGEN
CHRIS VAN DE VELDE
INSCHRIJVEN TOT 27 APRIL
KINDEREN TOT 12 JAAR : €27,50
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

6

5 MAI 2024
RANDONNÉE DESTELBERGEN
CHRIS VAN DE VELDE
INSCRIPTION JUSQU'AU 27 AVRIL
ENFANTS JUSQU'À 12 ANS: €27,50
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

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
RONDRIET CLERMONT
RUDI DE BELS



16 JUIN 2024
RANDONNÉE CLERMONT
RUDI DE BELS

29 JUNI 2024
FRANSE AUTODAG KASTERLEE



29 JUIN 2024
JOURNÉE DE LA VOITURE
FRANÇAISE À KASTERLEE

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

13

14 JUILLET 2024
RANDONÉE REGION BISSEGEM
LIONEL EN MARLEEN

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

14

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

4 AUGUSTUS 2024
RONDRIT REGIO TONGEREN
JOS & HANNAH

15

4 AOÛT 2024
RANDONÉE RÉGION TONGEREN
JOS & HANNAH

17-18 AUGUSTUS 2024
SCHAFFEN

16

17-18 AOÛT 2024
SCHAFFEN

31 AUGUSTUS + 1 SEPTEMBER 2024
OLDTIMERTREFFEN LANAKEN
CLUBSTAND

17

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

8 SEPTEMBER 2024
TÉLÉVIE
ANTHISNES EN CHOEUR

18

8 SEPTEMBRE 2024
TÉLÉVIE
ANTHISNES EN CHOEUR

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

19

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

29 SEPTEMBER 2024
**DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE KON-
TICH**
JOHAN

20

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

27 OKTOBER 2024
**SLUITINGSRIT
REGIO GRIMBERGEN**
BESTUUR

21

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

15-17 NOVEMBER 2024
INTERCLASSICS BRUSSELS

22

15-17 NOVEMBRE 2024
INTERCLASSICS BRUSSELS

8 DECEMBER 2024
SINT-ELOOI DINER

23

8 DÉCEMBRE 2024
DÎNER SAINT-ELOY

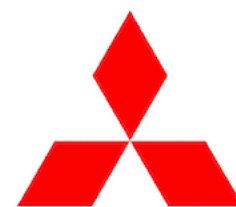


AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE - WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

INDIA
PELLETS
INDIA





KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

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

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

PEUGEOT

PERSARTIKELS

We kunnen nu beschikken over de nieuwste persartikels van Peugeot en dit dankzij de prettige samenwerking met Wim Verloy van Peugeot België.

- E lion day: [**klik hier**](#)
- I-cockpit: [**klik hier**](#)

PEUGEOT

COMMUNIQUE DE PRESSE

Nous avons maintenant accès aux derniers articles de presse de Peugeot et ceci grâce à l'agréable collaboration avec Wim Verloy de Peugeot Belgique.

- E lion day: [**cliquez ici**](#)
- I-cockpit: [**cliquez ici**](#)

FILIP EN EEF

BABELAVOND

De babbelavond bij Eef & Filip

Vrijdag 23 februari hadden we de eer om de Babbelavond bij ons in het 'Hoge Noorden' van Heide-Kalmthout te organiseren. We waren met een groepje van om en bij de 12+1 * personen en neen, voor zover ik weet bracht dit getal ons geen ongeluk. (*mensen met een beetje voetbalkennis weten waarom ik 12+1 schrijf ;-)).

Iedereen kon net aan onze lange tafel aanschuiven. Na een glaasje wijn kwamen de tongen los, al had niet iedereen de alcohol nodig, want er werd ook best veel koffie gedronken. Onze Espresso machine (waar George Clooney zoveel reclame voor maakt) gaf zelfs de geest tijdens de avond. Snel overschakelen dan maar naar de Bialetti Moka percolator voor echte Italian Style koffie. (Weliswaar met de koffie van Paul Van Himst, heerlijk).

Alle mogelijke onderwerpen kwamen aan bod, beginnende met het typisch Belgische 'klaaggedrag' over onze overheid en de politiek en wat die allemaal dan wel of niet uitvoeren voor de burger. Uiteraard, hoe kan het ook anders, kwamen ook onze geliefde Peugeots aan bod, deelnames aan Tour Amicale en de Mille Miglia (en hoe diep je daarvoor in je buidel moet tasten als je wil meedoen!).

We stonden ook kort even stil bij een aantal clubleden die ons onlangs ontvallen zijn en zo

FILIP EN EEF

CAUSERIE DU SOIR

Le causerie de soir chez Eef & Filip

Vendredi 23 février, nous avons eu l'honneur d'accueillir le causerie de soir chez nous, dans le "Grand Nord" de Heide-Kalmthout. Nous étions un groupe d'environ 12+1 * personnes et non, pour autant que je sache, ce nombre ne nous a pas porté malheur. (*les personnes qui connaissent un peu le football savent pourquoi j'écris 12+1 -)).

Tout le monde a pu rejoindre notre longue table. Après un verre de vin, les langues se sont déliées, même si tout le monde n'avait pas besoin de l'alcool, car beaucoup de café a également été consommé. Notre machine Espresso (dont George Clooney fait tant de publicité) a même rendu l'âme au cours de la soirée. Nous avons donc rapidement opté pour le percolateur Bialetti Moka pour un vrai café à l'italienne. (Mais avec le café de Paul Van Himst, délicieux).

Tous les sujets possibles ont été abordés, à commencer par les "plaintes" typiquement belges concernant notre gouvernement et nos politiques et ce qu'ils font ou ne font pas pour les citoyens. Bien sûr, comment pourrait-il en être autrement, nous avons également discuté de nos Peugeot bien-aimées, de la participation au Tour Amicale et à la Mille Miglia (et de la profondeur qu'il faut creuser pour y participer !)

leerde ik ook dat je op een rondrit blijkbaar niet per sé met een Peugeot moet langskomen, maar wel één of andere link met Peugeot moet kunnen aantonen of bij hebben, dus zouden we ook met een ander auto kunnen afkomen en daar bv. onze Peugeot pepermolen in leggen ... Niet dat we ooit zoiets van plan zouden zijn.

Ik kon het zelf ook niet laten om mij af en toe te laten gaan over ... wat denk je ... wijn ... en om tussentijds de beentjes te strekken zijn we ook even kort afgedaald naar onze wijnkelder.

Na nog wat verder keuvelen werd het toch redelijk laat tot iedereen huiswaarts keerde. Voor ons was het alvast een geslaagde avond en willen we dit graag nog organiseren. En een tip voor iedereen die het toch wat ver vindt: je kan er ook een leuk weekeind van maken, er zijn hier redelijk wat B&Bs en je kan hier de volgende dag mooi wandelen op de Kalmthoutse Heide of in het befaamde arboretum, gaan fietsen in de omgeving of een museum bezoeken? (Bijenteelt museum, Suske- en Wiske museum, Karrenmuseum, ...)

Groetjes,
Filip

Nous nous sommes aussi brièvement arrêtés pour penser à certains membres du club qui sont décédés récemment et j'ai appris que lors d'un tour, on ne doit pas nécessairement venir avec une Peugeot, mais on doit pouvoir montrer ou avoir un certain lien avec Peugeot, donc on pourrait aussi venir avec une autre voiture et y mettre notre moulin à poivre Peugeot, par exemple ... Non pas que nous aurions jamais planifié quelque chose comme ça.

Je n'ai pas pu m'empêcher non plus de parler de temps en temps de ... qu'en pensez-vous ... de vin ... et pour nous dégourdir les jambes, nous sommes aussi descendus brièvement dans notre cave à vin.

Après quelques conversations, il est encore assez tard pour que tout le monde rentre à la maison. Pour nous, ce fut une soirée réussie et nous aimerions l'organiser à nouveau. Et un conseil pour ceux qui pensent que c'est un peu loin : vous pouvez aussi en faire un week-end agréable, il y a pas mal de chambres d'hôtes ici et le lendemain vous pouvez faire une belle promenade sur la Kalmthoutse Heide ou dans le célèbre arboretum, faire du vélo dans la région ou visiter un musée (Bijenteelt Museum, Suske- en Wiske Museum, Karrenmuseum, ...).

Salutations,
Filip











AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

Le Vin du Bâché

Biologische & Biodynamische
Wijnen & Proeverijen

Wijnen & Spirits
Aperitieven & Oliën

...

Proeverijen

Wijnopslag

Kelderschatting

Sommelier Service

Horeca opleidingen en Menukaarten service



www.viduba.be

Filip & Eef De Wit - Konings
Statielei 11
2920 Kalmthout

KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

REDACTIE

90 JAAR 601

Brochure van 1935 met verkoopargumenten voor de 601. Een volledig nieuw ontwerp, comfortabel, stil en zuinig, dat in staat is tot de meest briljante prestaties op het gebied van pure klimsnelheid en gemiddelde snelheid.

601

Beste vrienden, vijf jaar geleden gaven we jullie de 201. Twee jaar geleden was het de 301.

Vandaag bieden we u een auto die niet beter is dan zijn voorgangers. Ontworpen door dezelfde mannen, gebouwd met dezelfde liefde voor perfectie, gesmeed en verfijnd met dezelfde ja-loersmakende zorg, heeft de 601 een reeks kenmerken die nog nooit eerder in één enkel model te vinden waren. Daarom is de 601 nu al een grote kans voor u om uw bedrijf verder te ontwikkelen.

In deze brochure leest u wat u van ons nieuwe model kunt verwachten en hoe het presteert.

Ik vertel u alleen over uw klanten voor wie de 601 is gemaakt. Er zullen altijd liefhebbers zijn voor een auto die alle voldoeningen biedt die moderne mechanica kan geven, door de nobele kwaliteiten van snelheid, acceleratie en stilte

REDACTION

90 ANS 601

Brochure de 1935 contenant des arguments de vente pour le 601. Une voiture de conception entièrement nouvelle confortable silencieuse économique capable des plus brillantes performances en vitesse pure en côte en moyenne horaire.

601

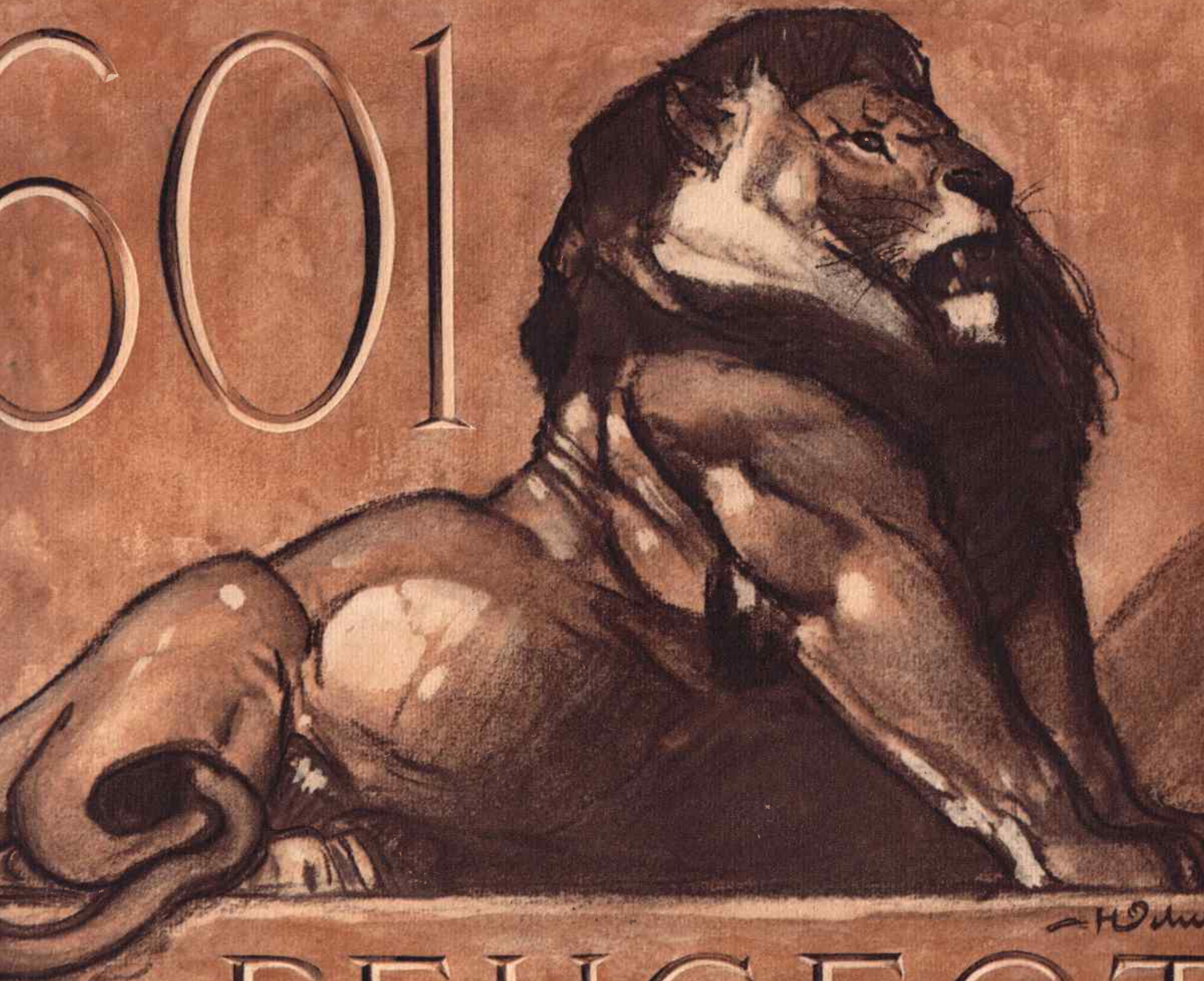
Mes Chers Amis, il y a cinq ans nous vous donnions la 201. Il y a deux' ans c'était la 301.

Aujourd'hui, nous vous offrons une voiture qui ne le cède en rien à ses aînées. Conçue par les mêmes hommes, réalisée avec le même amour de la perfection, forgée et affinée avec les mêmes soins jaloux, la 601 comporte un ensemble de caractéristiques qui jusqu'ici n'avaient jamais été réalisées sur un même modèle. Aussi la 601 est-elle, dès à présent, pour vous, une importante possibilité de développer encore vos affaires.

Cette brochure vous dira ce que vous pouvez attendre de notre modèle nouveau; elle vous indiquera ses performances.

Je vous parlerai seulement de ceux de vos clients pour lesquels la 601 a été créée. Il y aura toujours des amateurs pour une voiture qui procure toutes les satisfactions que peut donner

601



PEUGEOT

H. D. M.



— HOD
Symbole de courage
et d'indépendance

Le Lion est
l'emblème traditionnel
de Peugeot

Puisse mes clients
évoquer dignement
les nobles qualités
qui présideront depuis
cette cause destinées
de la grande marque

Relu

maximaal te combineren met de fijne eigenschappen van comfort, remmen en veiligheid.

Deze kenners, zou je kunnen zeggen, zijn vandaag de dag erg zeldzaam. Hoeveel voormalige klanten van grote luxewagens rijden niet in een 3.0-liter of zelfs 2.0-liter auto ~ Natuurlijk, als iedereen verleid is door onze beroemde modellen, dan is dat omdat ze onverslaanbaar zijn in termen van prijs.

Verfijning, die gisteren nog onbetaalbaar was, wordt nu betaalbaar met de 601, waarvan de prijs niet de minste van zijn attracties is.

De meest veeleisende klanten zullen enthousiast zijn over deze auto. Dat kan ik je met absolute zekerheid zeggen.

De 601 werd voor ons geboren in oktober 1932, maar werd pas enkele weken geleden definitief aanvaard pas een paar weken geleden, na het zwaar testen van 50 prototypes met in totaal meer dan 800.000 kilometer op snelheidsbanen en op de weg.

Op geen enkel moment heeft het ongeduld van onze verkoopafdeling de afronding van deze nauwgezette en methodische voorbereiding, waaraan meer dan 450 technici hebben gewerkt, versneld.

Het lijkt geen twijfel dat dit de hoofdoorzaak is van het succes van al onze producten. Ik zal u één voorbeeld geven: onze onafhankelijke voorwielen.

la mécanique moderne, en alliant, au maximum, les nobles qualités de vitesse, d'accélération et de silence, aux belles caractéristiques de confort, de freinage et de sécurité.

Ces connaisseurs, me direz-vous, sont aujourd'hui fort rares, Combien d'anciens clients de grosses voitures de luxe ne roulent-ils pas en 3.0 l, voire en 2.0 l ~ Certes, si tout le monde a été séduit par nos célèbres modèles de grande verité, c'est qu'ils sont imbattables par leurs prix.

Le raffinement qui, hier encore, était prohibitif, devient abordable aujourd'hui avec la 601 dont le prix n'est pas le moindre attrait.

Le plus exigeant des clients sera enthousiasmé par cette voiture. Cela, je puis vous l'affirmer avec la plus absolue certitude.

Née en effet pour nous depuis Octobre 1932, la 601 n'a été définitivement acceptée qu'il y a quelques semaines, après la sévère mise à l'épreuve de 50 prototypes qui totalisèrent plus de 800.000 kilomètres sur piste de vitesse et sur route.

A aucun moment l'impatience de notre service commercial n'a hâté la conclusion de cette minutieuse et méthodique préparation à laquelle se sont consacrés plus de 450 techniciens.

C'est là, n'en doutez pas, la cause profonde du succès de toutes nos fabrications. Je ne uous en citerai pour preuve que l'exemple de nos Roues Avant Indépendantes.

Vier jaar geleden waren wij de enigen die deze ophanging, na een rigoureuze fijnafstelling, in massaproductie namen en dat betekende een stap voorwaarts die niemand meer betwist.

Pas dit jaar begonnen de grote buitenlandse merken en veel Franse merken hun eerste auto's zo uit te rusten.

Als we vandaag trendsetter zijn geworden, dan is dat omdat we ons niet laten verleiden tot bluffen en omdat we onophoudelijk de weg volgen die we voor onszelf hebben uitgestippeld, namelijk "voortdurend creëren en altijd perfectioneren" om een aanzienlijke voorsprong te behouden op de rest van de autoproductie,

Daarom zeggen we vandaag: "In een Peugeot rijden is in de mode zijn". 201 ... 301 ... 601 ...

De derde telg van een beroemde dynastie, de 601, staat nu op de bevoorrechte lijst van luxewagens. In de prijsskolom staat hij op de tweede plaats.

Ik wens al uw klanten een 601.

Après une sévère mise au point, nous avons été seuls à donner en grande série, il y a quatre ans, cette suspension qui réalisait un progrès que personne ne discute plus.

C'est seulement cette année que les grandes marques étrangères et de nombreuses marques françaises ont commencé à [ivrer leurs premières voitures ainsi équipées.

Si aujourd'hui nous faisons école, c'est que, dédaignant le bluff, nous suivons inlassablement la route que nous nous sommes tracée et qui consiste à "créer sans cesse et perfectionner toujours" afin de conserver une avance importante sur l'ensemble de la production automobile,

C'est pourquoi l'on dit aujourd'hui: "Conduire une Peugeot, c'est être à la mode". 201 ... 301 ... 601 ...

Troisième descendante d'une dynastie célèbre, la 601 est désormais inscrite sur la liste privilégiée des voitures de grand luxe. Elle ne leur est inférieure que par le chiffre qu'on peut lire dans la colonne des prix.

Je souhaite à tous vos clients une 601.

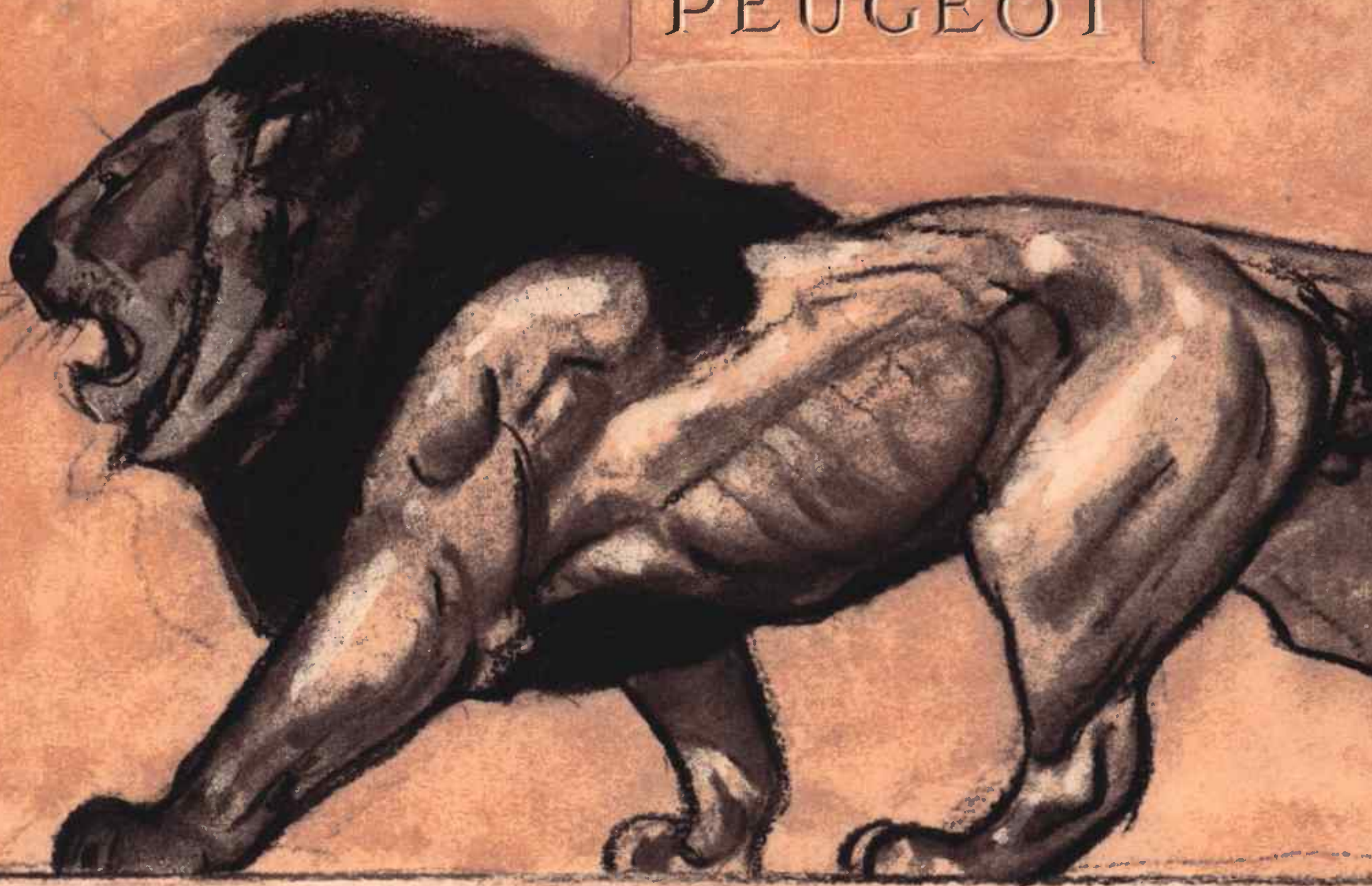
A LA PORTÉE DE TOUS



LA VOITURE DE GRAND RAID

601

PEUGEOT



PRESENTATIE

De essentiële taak van onze technici zit erop: ze hebben de 601 ontworpen en de onberispelijke productie ervan georganiseerd ... Nu is het aan u, onze dealers, agenten en verkopers, om de aangename taak op zich te nemen om de 601 te verkopen.

...Aangenaam, want nooit eerder werd klanten een auto aangeboden met zo'n opmerkelijke combinatie van topkwaliteiten voor een aankoop prijs en uitgavenbudget die vergelijkbaar zijn met die van een gewone 10 CV.

Het succes van de 601 staat vast.

Kopers die een 601 hebben gezien en getest, zijn stomverbaasd als ze horen over zijn aankoop prijs en lage kilometerkosten. We hebben deze brochure uitgegeven zodat je dat kunt ontdekken.

Niets onnauwkeurigs, niets nutteloos, maar een verzameling opmerkingen die je kunt gebruiken tijdens de presentatie in de winkel en de demonstratie op de weg.

DE CARROSSERIE LIJNEN

Peugeot beweert niet dat het de aerodynamica heeft uitgevonden. Geen enkele autofabrikant zou dit voorrecht willen claimen. Aerodynamica is een wetenschap die al lange tijd het onderwerp is van zeer interessante studies en experimenten, waarvan de eerste toepassingen in de luchtvaart plaatsvonden. Maar het was Peugeot

PRESENTATION

La tâche essentielle de nos techniciens est terminée, ils ont conçu la 601 et organisé son irréprochable fabrication ... C'est à vous maintenant, Messieurs les Concessionnaires, Agents et Collaborateurs de nos Services Commerciaux, qu'incombe l'agréable mission de vendre la 601 .

...Agréable, parce que jamais jusqu'à ce jour on n'avait offert à la clientèle pour un prix d'achat et un budget de dépense comparables à ceux d'une 10 CV ordinaire, une voiture possédant un ensemble aussi remarquable de qualités de grande classe.

Le succès de la 601 est certain.

L'acheteur qui a vu et essayé une 601 demeure stupéfait lorsqu'il en apprend le prix d'achat et le faible prix de revient kilométrique. C'est pour vous permettre de le documenter que nous avons édité cette brochure.

Rien d'inexact, rien d'inutile, mais un faisceau de commentaires tout prêts à être utilisés au cours de la présentation au magasin et de la démonstration sur la route.

LA LIGNE DES CARROSSERIES

Peugeot n'a pas la prétention d'avoir inventé l'aérodynamisme. Aucun constructeur d'automobiles ne songe, d'ailleurs, à revendiquer ce privilège. L'aérodynamisme est une science qui a fait, depuis longtemps, l'objet d'études et

dat als eerste met succes een aerodynamische carrosserie aan het grote publiek voorstelde die zowel comfortabel als hormonaal stijlvol was. Aangemoedigd door deze gunstige ontvangst bleef Peugeot deze nieuwe esthetiek bestuderen en creëerde een reeks uiterst elegante gestroomlijnde silhouetten voor de 601.

Hoewel de 601 carrosserieën ruim zijn, vallen ze op door hun strakke lijnen. Zelfs bij stilstand roept een 601 het idee van snelheid op.

De ogen worden nooit moe van het aanschouwen van de gelukkige balans van zijn vormen, en je voelt je net zo trots om achter het stuur van een 601 te zitten als om in deze prachtige, stille en snelle auto te zitten die alle blikken in de stad en op de weg naar zich toe trekt.

Dit zijn slechts sentimentele argumenten, maar ze spelen een des te actievare rol bij het afsluiten van een verkoop, aangezien de auto ook vanuit mechanisch oogpunt buitengewoon briljante positieve kwaliteiten bezit.

ALGEMENE KENMERKEN

Afgezien van de vormkenmerken en speciale accessoires die specifiek zijn voor elk model (opgesomd op de achterkant van de inzetstukken bij deze brochure), hebben de 601 carrosserieën een aantal kenmerken gemeen waarop u uw klanten graag zult wijzen.

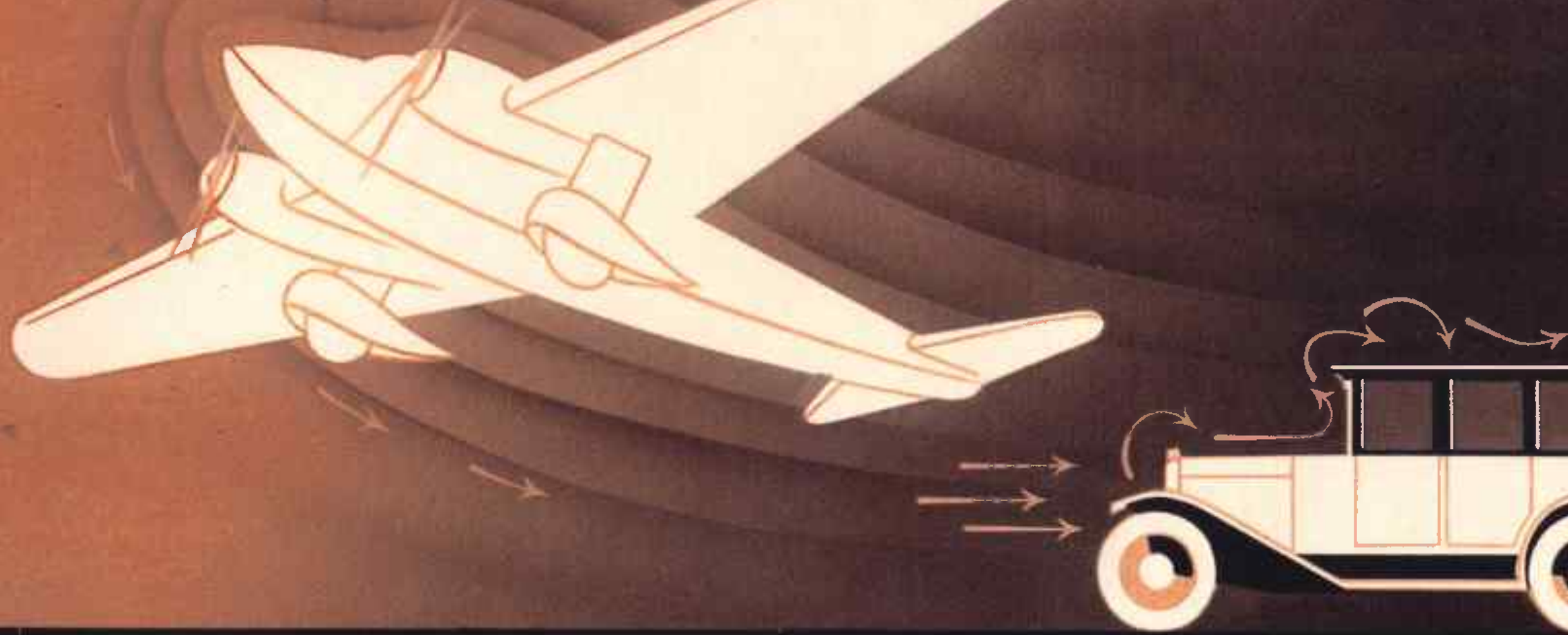
d'expériences fort intéressantes dont les premières applications furent réalisées dans l'aviation. Mais c'est Peugeot qui, le premier, a présenté avec succès au grand public une carrosserie aérodynamique confortable et d'un style harmonieux. Encouragé par cet accueil favorable, Peugeot a poursuivi l'étude de cette esthétique nouvelle et créé pour la 601 une gamme de silhouettes profilées d'une élégance extrême.

Quoique spacieuses, les carrosseries 601 frappent par leur allure élancée. Même arrêtée, une 601 évoque l'idée de la vitesse. Les yeux ne se lassent pas de contempler l'heureux équilibre de ses formes, et l'on se sent aussi fier de prendre le volant d'une 601 que de s'asseoir dans cette belle voiture silencieuse et rapide qui attire tous les regards en ville et sur la route.

Ce ne sont là que des arguments d'ordre sentimental mais qui jouent, dans la conclusion d'une vente, un rôle d'autant plus actif que la voiture possède, par ailleurs, des qualités positives extraordinairement brillantes, au point de vue mécanique.

CARACTÉRISTIQUE GÉNÉRALE

Indépendamment des particularités de forme et des accessoires spéciaux propres à chaque modèle (on les trouvera énumérés au dos des encarts joints à cette brochure), les carrosseries 601 présentent des caractéristiques communes que vous aurez le plus grand intérêt à faire connaître à votre clientèle.



INTERIEURCOMFORT

De vorm van de stoelen (gepatenteerd door Peugeot) en hun interne structuur zijn het onderwerp geweest van speciale studies op een groot aantal verschillende materialen en assemblageprocessen.

Wees niet bang om de afmetingen die we hebben samengevat in de twee diagrammen en de tabel hiernaast te laten controleren met een meetlint. Uw klant zal verbaasd zijn dat de binnenafmetingen van onze carrosserieën hetzelfde zijn of slechts enkele centimeters afwijken van die van de carrosserieën van grotere auto's.

Onze stoelen zijn zo ontworpen dat ze de vorm van het lichaam volgen, waardoor vermoeidheid tijdens lange ritten wordt voorkomen.

CARROSSERIE STRUCTUUR

De carrosseriestructuren van de 601 zijn gemaakt van metaal en de panelen zijn elektrisch gelast, waardoor ze een absolute stijfheid bekomen. Hout wordt alleen gebruikt waar het nodig is om het geluid van metaal te verminderen. Een speciaal product bedekt alle onderdelen die met elkaar in contact komen en voorkomt piepen.

Hermetische afdichtingen, gemaakt van materialen die geluid en warmte slecht geleiden, isoleren de passagiers volledig van de buitenkant.

Tijdens de proefrit zal uw klant zeker getroffen worden door de stilte die de carrosserie om-

CONFORT INTÉRIEUR

La forme des sièges (brevetés par Peugeot) ainsi que leur structure interne, a fait l'objet d'études spéciales sur un grand nombre de matières diverses et de procédés de montage.

Ne craignez pas de faire vérifier, Il mètre en main, les cotes que nous avons résumées dans les deux schémas et dans le tableau ci-contre. Votre client, ou votre cliente, constatera avec surprise que les dimensions intérieures de nos carrosseries sont les mêmes ou ne diffèrent que de quelques centimètres de celles des carrosseries de grosses voitures.

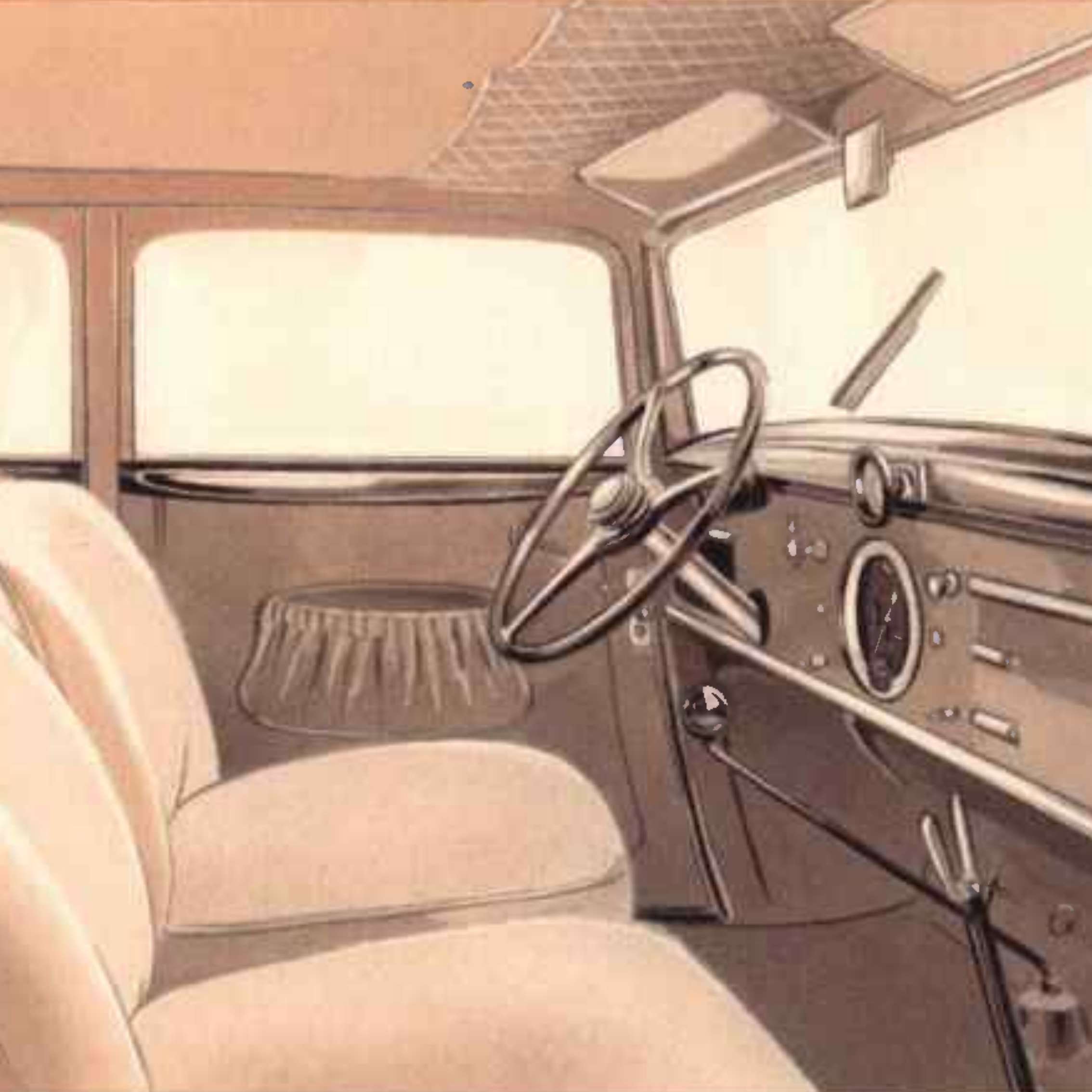
Nos sièges ont été conçus de façon à épouser la forme du corps, supprimant ainsi toute fatigue au cours des longues étapes.

STRUCTURE DE CARROSSERIE

Les caisses des carrosseries 601 sont métalliques et constituées de panneaux soudés électriquement, ce qui assure leur rigidité absolue. Le bois n'est utilement employé qu'aux endroits où il convient de réduire la sonorité du métal. Un produit spécial enduit toutes les pièces en contact et supprime les grincements.

Un calfeutrage hermétique, composé de matières mauvaises conductrices du son et de la chaleur, isole complètement les passagers de l'extérieur.

Au cours de l'essai que vous lui ferez faire, votre client sera certainement frappé par le silence



geeft bij de hoogste snelheden en op de slechtste wegen.

De zeer brede, volledig metalen deuren bieden een gemakkelijke toegang en een uitstekend zicht, aangevuld met de grote achterraut.

De combinatie van de centraal bediende verschuifbare voorruit en het Peugeot ventilatiesysteem (dat frisse buitenlucht onder de voorruit naar de voorvloer leidt) zorgt voor een constante verversing van frisse lucht in de auto, zonder enige turbulentie.

CARROSSERIELAKKEN

Ze zijn ontworpen met de hulp van gekwalificeerde kunstenaars. De talrijke kleurcombinaties die je je klant kunt aanbieden, passen bij de moderne, sobere stijl van de carrosserie; contrasterende effecten zijn weggelaten ten gunste van de mooie, klassieke kleuren die deze topauto de onderscheiding geven die hij verdient. De kwaliteit van de lakken, waarvan elke laag is gedroogd en geschuurd, is onberispelijk.

Voordat ze werden goedgekeurd, werden ze getest op uitzetting, bestendigheid tegen zuren en zandstralen, en tegen zeer hoge en zeer lage temperaturen.

qui rèquedons la carrosserie aux allures les plus rapides et sur les plus mauvaises routes.

Les portes, entièrement métalliques et très larges, permettent l'accès facile et assurent une excellente visibilité complétée par les grandes dimensions de la glace arrière.

Le renouvellement constant de l'air pur à l'intérieur de la voiture est assuré, sans aucun remous, par la combinaison du pare-brise coulissant à commande centrale et par le système de ventilation Peugeot (captation de l'air frais extérieur qui est dirigé sous l'auvent, vers le plancher avant).

PEINTURE DES CARROSSERIES

Elles ont été étudiées avec le concours d'artistes qualifiés. Les nombreuses combinaisons de nuances, que vous proposerez au choix de votre client, sont conformes au style moderne et sobre des carrosseries; les effets de contrastes ont été éliminés en faveur des beaux coloris classiques qui confèrent à cette voiture de grande classe une distinction de bon aloi. La qualité des laques, dont chaque couche est séchée et poncée, est irréprochable.

Celles-ci ont fait l'objet, avant leur adoption, d'essais de dilatation, de résistance aux acides, au jet de sable, ainsi qu'aux températures très élevées et très basses.



CARROSSERIE UITRUSTING

De bovengenoemde ontwerpkenmerken garanderen een lange levensduur van de carrosserie, die even stil en comfortabel blijft als op de dag dat hij werd gebouwd.

De luxe en zeer complete uitrusting, die we hieronder gedetailleerd beschrijven, combineert alle gemakken die een verfijnde automobilist zich kan wensen.

De deuren zijn voorzien van zwengelbediende ramen en speciale sloten met dubbele conische grendels die automatisch speling opvangen. De handgrepen binnen en buiten zijn van gepolijst metaal. De sloten zijn dubbele veiligheidssloten. De rechter voordeur is voorzien van een Yale-buitenslot met veiligheidssleutel. De andere deuren kunnen van binnenuit worden vergrendeld. Alle ramen zijn veiligheidsramen.

Alle apparaten om de werking van de auto te regelen zijn gegroepeerd op het dashboard dat constant zichtbaar is voor de bestuurder via het driespaaks stuurwiel. Het paneel omvat: choke-regeling, brandstofmeter, oliedrukmeter, ampèremeter, snelheidsmeter, klok, startbediening, dashboardverlichting en ontsteking.

Links van het dashboard is een opbergvak en rechts is een zeer ruim kastje met een afsluitpaneel. Het rolgordijn achterin kan vanaf elke zitplaats worden bediend. De interieurverlichting bevindt zich in het midden van het plafond.

De koplampen, parkeerlichten, voor- en achterbumpers en wielsierringen zijn verchromd.

ÉQUIPEMENT DE CARROSSERIE

Les particularités constructives que nous venons d'énumérer garantissent la longévité des carrosseries, qui demeurent indéfiniment aussi silencieuses et confortables qu'au premier jour.

L'équipement luxueux et très complet, dont nous allons donner le détail, réunit toutes les commodités que peut désirer un automobiliste raffiné.

Les portes sont munies de lève-glaces à manivelles et de serrures spéciales à double pêne conique rattrapant automatiquement leur jeu. Les poignées intérieures et extérieures sont en métal poli. Les serrures sont à double cran d'arrêt de sécurité. Un verrou extérieur Yale à clé de sûreté est placé sur la porte avant droite. Les autres portes sont condamnables intérieurement. Toutes les glaces sont des glaces de sécurité.

Tous les appareils permettant de contrôler la marche de la voiture ont été réunis sur un cadran unique constamment visible pour le conducteur à travers le volant à trois branches. Le tableau comprend: la commande de starter, l'indicateur d'essence, le manomètre d'huile, l'ampèremètre, le compteur de vitesse, la montre, la commande de démarreur, la commande d'éclaireur de tablier, la commande de contact.

A gauche du cadran se trouve un vide-poches et à droite un casier très spacieux avec panneau de fermeture. Le store arrière peut être commandé de toutes les places.

Andere uitrusting omvat een dubbele zonneklep, een dubbele elektrische ruitenwisser, een achteruitkijkspiegel en een complete gereedschapsset.

Aan de achterkant zijn twee krikgeleiders gemonteerd en de banden zijn van het supercomfort type 160x40, behalve op de roadster, de lichtere sportcarrosserie, die 150x40 banden heeft.

Wees tijdens dit gedetailleerde onderzoek in het bijzijn van de klant niet bang om de kenmerken van de auto te vergelijken met die van veel duurere luxe auto's. De vergelijking zal altijd gunstig uitvallen voor de 601.

ONDERWEG

De presentatie van de 601 carrosserieën geeft uw klant een treffend idee van de zorg die is besteed aan de keuze van de materialen, de bewerking en de assemblage.

Maar pas na een proefrit neemt u uw bestelling mee... Er is geen speciale voorbereiding van de auto nodig om er een briljante demonstratie van te maken, er hoeven geen voorzorgsmaatregelen genomen te worden tijdens de rit: integendeel, kies de route die moeilijkheden van allerlei aard oplevert. Dit is de beste manier om de opmerkelijke kwaliteiten van de 601 op het gebied van stilte, comfort, wegligging en veiligheid te demonstreren.

Un éclairage intérieur est placé au centre du plafond. Les phares, les feux de position, les pare-chocs avant et arrière, les enjoliveurs, sont chromés.

L'équipement comporte, en outre, un double pare-soleil intérieur, un double essuie glaces électrique, un rétroviseur et un outillage complet.

Deux guide-crics sont montés à l'arrière et les pneus sont du type super-confort 160x40, sauf sur le roadster, carrosserie sport plus légère qui comporte des pneus 150 x 40.

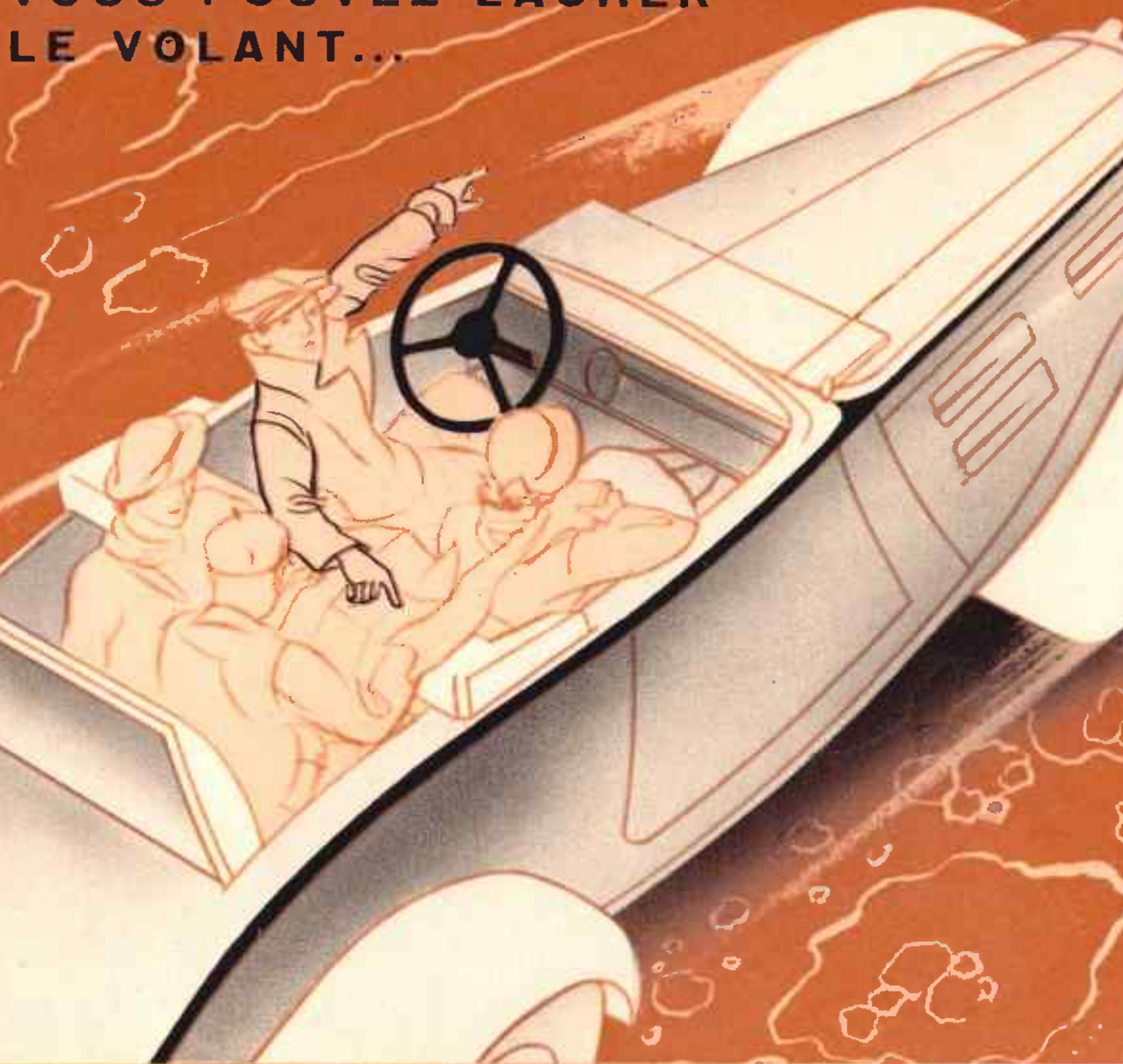
Au cours de cet examen détaillé en présence du client, ne redoutez pas la mise en parallèle avec les caractéristiques des voitures de grand luxe d'un prix beaucoup plus élevé. La comparaison sera toujours favorable à la 601.

SUR LA ROUTE

La présentation des carrosseries 601 donnera à votre client une idée saisissante du soin méticuleux qui a présidé aux choix des matières, à leur usinage et à leur montage.

Mais c'est après un essai sur la route que vous enlèverez la commande ... Aucune préparation spéciale de la voiture n'est nécessaire pour en faire une brillante démonstration, aucune précaution à prendre pendant la marche : choisissez au contraire l'itinéraire accumulant des difficultés de toutes sortes. C'est ainsi que vous mettrez le mieux en évidence les remarquables

**VOUS POUVEZ LACHER
LE VOLANT...**



Als u weet dat uw klant een andere auto op het oog heeft, moedig hem dan aan om die op dezelfde route uit te proberen. Dit is de beste manier om de superioriteit van de 601 overtuigend aan te tonen.

START

Hij start onmiddellijk, zelfs als hij koud is, dankzij de Solex carburateur met twee cilinders en choke, de verwarming van het gasmengsel en de kracht van de accumulatorbatterijen. Dankzij de aanzienlijke krachtreserve van de motor (bijna 60 effectieve pk op de testbank) kun je bij de geringste druk van je voet, zonder schokken of trillingen, bliksemsnel accelereren. Let ook op de absoluut stille werking van alle tussenversnellingen en de achteruit (speciale synchromesh).

REMMEN

Krachtig en vooruitstrevend, het geeft een totale indruk van veiligheid.

Mis nooit een kans om een klant achter het stuur te krijgen om te zien hoe responsief en effectief de remmen zijn.

RALENTI EN OPTREKKEN

qualités de silence, de confort, de tenue de route et de sécurité de la 601.

Si vous savez que votre client a des vues sur une autre voiture, incitez-le à en faire l'essai sur le même itinéraire, ce sera la meilleure manière de démontrer péremptoirement la supériorité de la 601.

DÉMARRAGE

Il est instantané, même à froid, grâce au carburateur Solex double corps à starter, au réchauffage du mélange gazeux et à la puissance des batteries d'accumulateurs. La réserve considérable de puissance dont on dispose dans le moteur (près de 60 cv effectifs au banc) permet d'obtenir à la moindre pression du pied, sans aucun à-coup, sans aucune vibration, une accélération foudroyante. Faites remarquer en passant le fonctionnement absolument silencieux de toutes les vitesses intermédiaires et de la marche AR (Synchromesh spécial).

FREINAGE

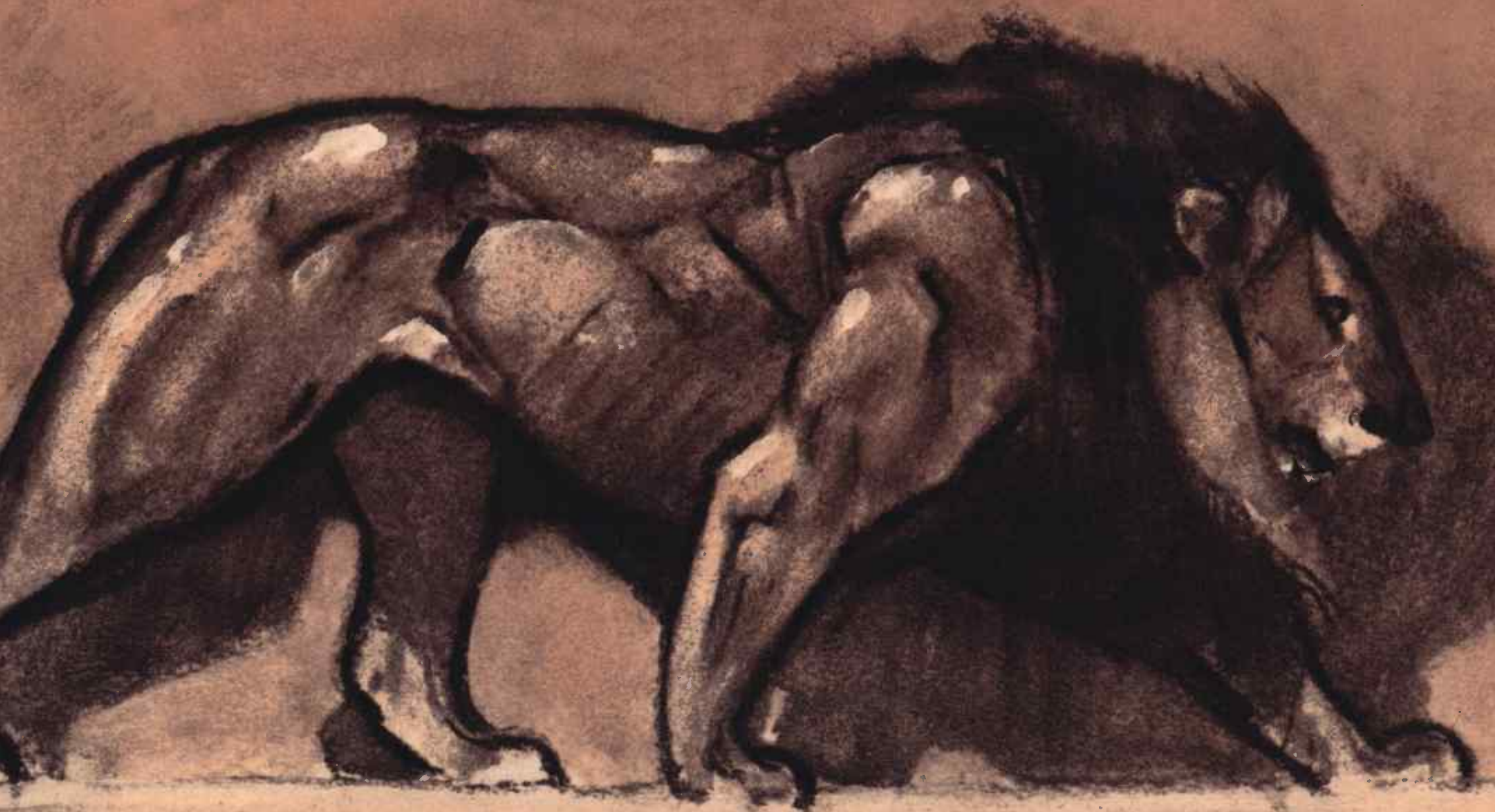
Puissant et progressif, il donne une impression totale de sécurité.

Ne perdez jamais l'occasion de faire prendre le volant à une cliente afin qu'elle se rende compte de la docilité et de l'efficacité du freinage.

RALENTI ET REPRISES

601

PEUGEOT



De perfecte balans van alle bewegende delen en het hoge vermogen van de motor, zelfs bij lage toerentallen, kan hij stationair lopen met de snelheid van een wandelaar. Opnieuw versnellen maakt een opvallende indruk

BEKLIMMING

Kies de moeilijkste heuvel van de race en in plaats van hem op topsnelheid te nemen, neem je hem op een gematigd tempo. Dit zal aantonen dat de auto versnelt terwijl hij de heuvel beklimt, een duidelijk teken van zijn hoge mechanische efficiëntie.

HANDELBAARHEID

Je maakt indruk op je klanten met een reeks pedaalslagen op de rem en het gaspedaal.

Snelheidsveranderingen gebeuren in dezelfde richting, zonder onaangename schokken. Maak een U-bocht op de weg om de zeer korte draaicirkel te demonstreren, evenals de precisie en extreme soepelheid van de besturing. Dit is een van de kwaliteiten die ons merk zo populair heeft gemaakt bij vrouwen. Vergelijk onze besturing met die van andere auto's

Vergelijk onze besturing met die van andere auto's, op snelheid en op ruw terrein, vooral met auto's met voorwielaandrijving waarvan de besturing constante aandacht vereist.

Le parfait équilibrage de tous les organes en mouvement et le rendement élevé du moteur, même aux basses allures, permet de tenir le ralenti à la vitesse d'un homme au pas. La reprise de l'accélération produit une impression saisissante.

COTES

Choisissez la côte la plus dure de la région et au lieu de l'attaquer à la vitesse maximum, prenez-la au contraire à une allure modérée. Vous montrerez ainsi que la voiture accélère en gravissant la pente, caractéristique probante de son haut rendement mécanique.

MANIABILITÉ

Vous impressionnerez client en procédant à une série de coups de frein et de coups d'accélérateur successifs. Les variations d'allure se font sans broutement, sans aucune secousse désagréable. Exécutez un demi-tour sur la route afin de montrer le braquage à très court rayon de courbure, ainsi que la précision et l'extrême douceur de la direction. Cette qualité est une de celles qui a valu à notre Marque sa grande vogue auprès de la clientèle féminine. Faites comparer notre direction avec celles des autres voitures, en vitesse et sur mauvais terrain, tout particulièrement avec les voitures à traction avant dont la direction exige une attention continue.

ONAFHANKELIJKE VOORWIELEN

De demonstratie is hier vooral welsprekend als de klant zelf in de auto rijdt. Zeg hem het stuur los te laten en hij zal zien dat het traject van de auto op geen enkele manier afwijkt tijdens het versnellen of remmen. Dit is een van de meest in het oog springende argumenten voor de veiligheid van onafhankelijke voorwielen. Geen nerveuze of spierversmoedigheid.

Wanneer je over een ruw wegdek of grote keien rijdt, wijs de bestuurder dan op de totale afwezigheid van trillingen en schokken van het stuurwiel. Wijs ook de andere passagiers erop dat zij geen last hebben van het slechte wegdek. Alle obstakels op de weg worden opgevangen en geëgaliseerd door de onafhankelijke voorwielen en de niet-verstelbare hydraulische schokdempers.

Het is in bochten dat de Onafhankelijke Voorwielen de bestuurder en passagiers het meest imponeren met hun onberispelijke wegligging. De grip op de weg is consistent en totaal. De indruk van veiligheid is des te groter naarmate de bocht scherper of de ondergrond ruwer is.

Ook hier help je je zaak door de klant uit te nodigen om een vergelijking te maken met een andere auto, vooral een met voorwielaandrijving.

Op gladde oppervlakken worden alle voordelen van de onafhankelijke voorwielen op het gebied van stabiliteit en wegligging nog duidelijker in vergelijking met andere auto's, vooral die met

ROUES AVANT INDÉPENDANTES

La démonstration est ici particulièrement éloquent si c'est le client lui-même qui conduit la voiture. Faites-le passer en vitesse et freiner sur des fragments de route défoncée et dites-lui de lâcher le volant, il constatera que la trajectoire du véhicule ne subit aucune déviation en vitesse ou au freinage, c'est là un des arguments les plus saisissants en faveur de la sécurité des Roues Avant Indépendantes. Toute fatigue nerveuse ou musculaire est supprimée.

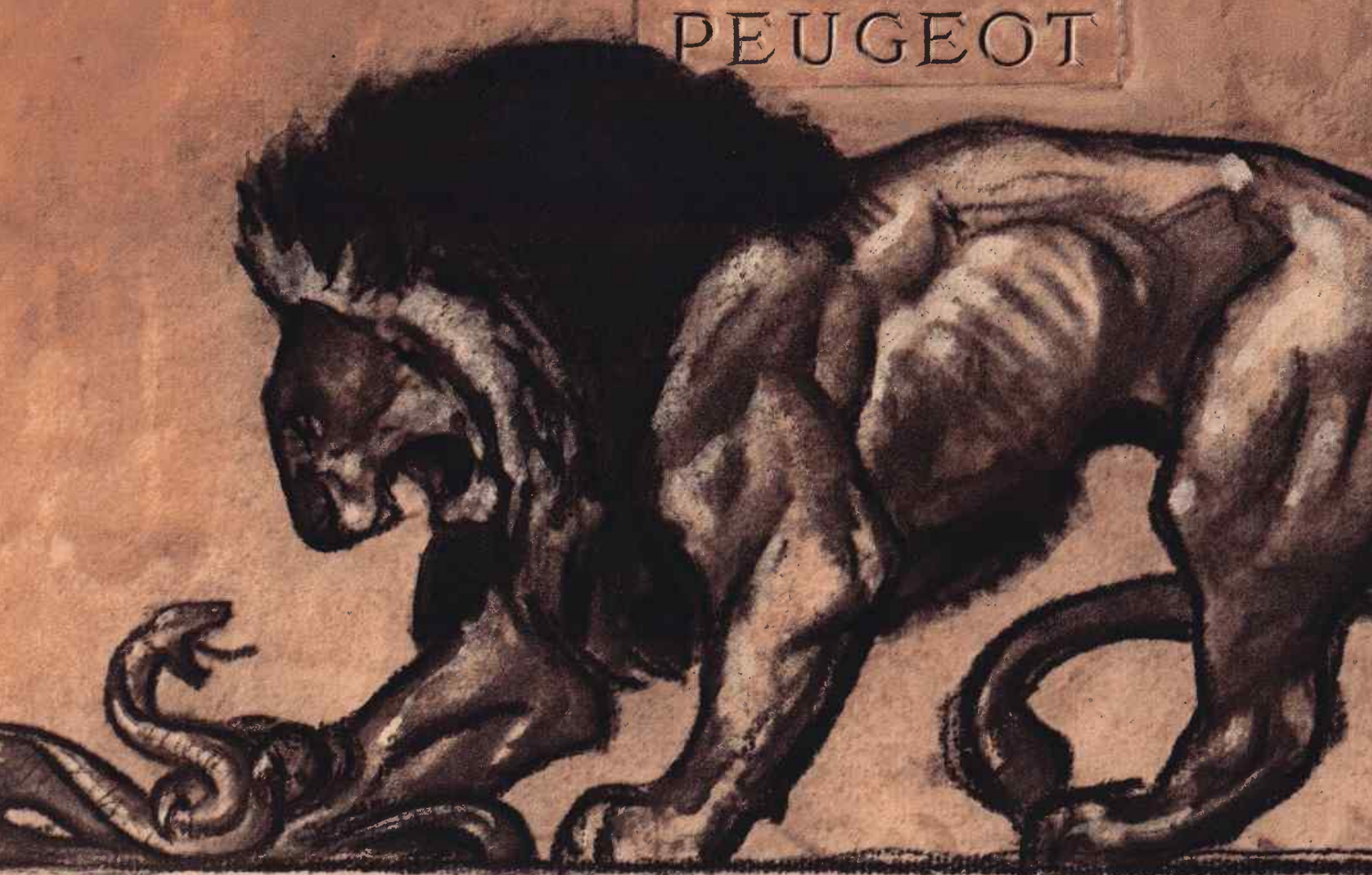
Chaque fois que vous passez sur une chaussée abîmée ou sur de gros pavés, faites remarquer au conducteur l'absence totale de vibrations et de secousses au volant. Faites aussi observer aux autres passagers qu'ils ne sont nullement incommodés par le mauvais état du sol. Tous les obstacles de la route sont absorbés et en quelque sorte nivelés par les Roues Avant Indépendantes et les amortisseurs hydrauliques indéréglables.

C'est dans les virages que les Roues Avant Indépendantes étonnent le plus le conducteur et les passagers par l'irréprochable tenue de route qu'elles assurent à la voiture. L'adhérence au sol est constante et totale. L'impression de sécurité est d'autant plus forte que le virage est plus aigu ou le sol plus abîmé.

Ici encore, vous servirez votre cause en invitant le client à faire la comparaison avec une autre voiture, surtout si elle est à traction AV. Sur terrain glissant tous les avantages de stabilité, de tenue de route des Roues Avant Indépendantes,

601

PEUGEOT



voorwielaandrijving, waarvan de grip en stabiliteit des te meer in het gedrang komen bij het accelereren en snelheid maken, hoe gladder het wegdek en hoe bochtiger de weg.

ECONOMIE

De gemiddelden van de 601 zijn onovertroffen als het gaat om veiligheid en comfort (stilte, vering). Dus de briljante reeks kwaliteiten die u tijdens de presentatie in de winkel en de proefrit hebt kunnen benadrukken, bereiden uw klant voor op oprechte verbazing wanneer hij hoort over de lage prijs van de 601-modellen.

Maar het is ook in het gebruik dat ze zullen zien dat de 601 een zeer zuinige auto is. Bij de hoge gemiddelden die hij kan halen, varieert het brandstofverbruik van ongeveer 13 tot 15 liter, afhankelijk van het uurgemiddelde.

De verbruiksgrafiek van de 601 steekt gunstig af bij die van zware, dure auto's met dezelfde snelheids- en acceleratie-eigenschappen.

De ongeëvenaarde kwaliteit van alle grondstoffen en de strenge productiecontroles garanderen dat de auto robuust is en bestand tegen de zwaarste gebruiksomstandigheden. Het onderhoudsbudget is onbeduidend. En de bandenslijtage is minimaal dankzij de constante grip van de onafhankelijke voorwielen.

De hoge prijs van tweedehands Peugeots is spreekwoordelijk. Dit is een zeer waardevol argument dat benadrukt moet worden, want ko-

deviennen encore plus sensibles par rapport aux autres voitures, notamment, celles qui comportent des Roues Avant Motrices dont l'adhérence au sol et la stabilité sont d'autant plus compromises, dans les reprises et aux allures rapides, que le terrain est plus glissant et la chaussée plus bombée.

ECONOMIE

Les moyennes dont la 601 est capable sont imbattables à égalité de sécurité et de confort (silence, suspension). Aussi, l'ensemble très brillant de qualités que la présentation au magasin et l'essai sur la route vous ont permis de mettre en évidence, préparera-t-il votre client à un étonnement sincère lorsqu'il apprendra le prix peu élevé des modèles 601.

Mais c'est aussi à l'usage qu'il constatera que la 601 est une voiture très économique. Aux moyennes élevées dont elle est capable, sa consommation varie de 13 à 15 litres environ selon la moyenne horaire. Le graphique de consommation 601 pourrait être avantageusement comparé à ceux des lourdes et coûteuses voitures possédant les mêmes qualités de vitesse et d'accélération.

La qualité hors pair de toutes les matières premières et le contrôle rigoureux des fabrications garantissent la robustesse de la voiture et sa résistance aux plus durs services. Son budget d'entretien est insignifiant. Et l'usure des pneus est infime, en raison de l'adhérence constante au sol des Roues Avant Indépendantes.

pers verliezen de kwestie van de afschrijving vaak uit het oog.

De enorme groei in de verkoop van de 201 en 301 is te danken aan hun veiligheid en lage kilometerkostprijs.

Het waren ook de opmerkelijke veiligheid en zuinigheid van de 601, die werd beschouwd als een luxe grand tourer, die zorgden voor zijn immense succes bij kenners.

CHASSIS

Het 601-chassis bevat alle technische verbeteringen die zo hebben bijgedragen tot het succes van de 301: Bloctube-chassis, onafhankelijke voorwielen, niet-verstelbare hydraulische dempers, Aector-stuurinrichting, synchromesh-versnellingsbak, enz.

Maar de bijzondere kwaliteiten op het gebied van prestaties, stilte en zuinigheid die de 601 zijn "persoonlijkheid" geven, zijn te danken aan een reeks technische innovaties die hieronder in detail worden beschreven. Paragrafen over deze nieuwe verbeteringen worden voorafgegaan door een speciale vermelding.

BLOCTUBE CHASSIS

Dit is al lange tijd standaard op alle Peugeot-modellen. Het frame bestaat uit twee diepgetrokken zijbalken in de vorm van een omgekeerde "U", aan de basis afgesloten door een

Le cours élevé des Peugeot d'occasion est d'ailleurs proverbial. C'est un argument de grande valeur sur lequel il convient d'insister particulièrement car l'acheteur perd souvent de vue cette question d'amortissement. Le développement prodigieux des ventes 201 et 301 est dû à leur sécurité et à leur faible prix de revient kilométrique. C'est également la sécurité et l'économie remarquables de la 601, considérée comme une luxueuse voiture de grand tourisme, qui assureront son immense succès auprès des connaisseurs.

CHÂSSIS

Le châssis 601 comporte tous les perfectionnements techniques qui ont si largement contribué au succès de la 301: châssis Bloctube, roues avant indépendantes, amortisseurs hydrauliques indéréglables, Aector de direction, boîte de vitesses synchromesh, etc.

Mais les qualités spéciales de rendement, de silence et d'économie, qui confèrent à la 601 sa "personnalité", sont dues à un ensemble d'innovations techniques dont on trouvera, ci-après, les descriptions détaillées. Les paragraphes concernant ces nouveaux perfectionnements sont précédés d'une mention spéciale.

CHASSIS BLOCTUBE

On sait qu'il est appliqué depuis longtemps en série sur tous les modèles Peugeot. Son cadre est formé de deux longerons emboutis en forme

elektrisch gelaste bodemplaat van plaatstaal. Drie dwarsbalken, ook buisvormig, verbinden deze langsbalken. De reactiedriehoek wordt aan de top ondersteund door een silentblock in het midden van de middelste dwarsbalk. Deze is extreem stijf en is bedoeld om horizontale reacties en remkrachten te weerstaan.

Het hele Bloctube-chassis is absoluut dimensionaal stabiel. Samen met de carrosserie vormt het een blok dat beschermd is tegen verschuivingen. Het fungeert ook als steun voor de onafhankelijke voorwielen.

ONAFHANKELIJKE VOORWIELEN

We weten dat ze al lang worden toegepast op alle Peugeot-modellen. We weten ook dat de grote Amerikaanse merken de onafhankelijke voorwielen hebben aangepast aan de serie, net als veel Franse merken (dit is een eerbetoon aan de vooruitziende blik van de technici van Peugeot), maar alleen de onafhankelijke voorwielen van Peugeot, die momenteel op meer dan 100.000 201 en 301 op de weg zijn gemonteerd, hebben hun voordelen en veiligheid in de praktijk bewezen.

Laten we kort het principe achter dit geweldige veersysteem bekijken.

De oude starre vooras is vervangen door twee verbindingstangen die aan de twee uiteinden scharnierend verbonden zijn met enerzijds het chassis en anderzijds elk van de voorwielen. De dwarse voorveer, bestaande uit 16 zeer flexibele

d' "U" renversé, fermé à la base par une semelle en tôle soudée électriquement. Trois traverses, également tubulaires, relient ces longerons. Le triangle de réaction prend appui à son sommet dans un silent bloc, au centre de la traverse du milieu. Extrêmement rigide, il a pour but de résister aux réactions horizontales et aux efforts de freinage.

L'ensemble du châssis Bloctube est absolument indéformable. Il forme, avec la carrosserie, un bloc protégé contre toute dislocation. Il sert, d'autre part, de point d'appui au dispositif des roues avant indépendantes.

ROUES AVANT INDÉPENDANTES

On sait qu'elles sont appliquées depuis longtemps à tous les modèles de Peugeot. On sait aussi que les grandes marques américaines ont maintenant adapté les roues avant indépendantes à la série, ainsi que de nombreuses marques françaises (c'est là un hommage à la clairvoyance des techniciens de Peugeot) mais seules les roues avant indépendantes Peugeot, qui équippent actuellement plus de 100.000 201 et 301 en circulation, ont fait pratiquement la preuve de leurs avantages et de leur sécurité.

Rappelons brièvement le principe de cette merveilleuse suspension.

l'ancien essieu avant rigide est remplacé par deux bielles articulées à leurs deux extrémités, d'une part sur le châssis et, d'autre part, sur chacune des roues avant. le ressort avant trans-



bladen die van elkaar gescheiden zijn door rollers, is in het midden verzonken en aan de twee uiteinden bevestigd aan de wielen. Het hele systeem heeft de vorm van een dubbele gelede vierhoek waarvan de korte gemeenschappelijke zijde vast is en waarvan elk van de andere twee evenwijdig aan zichzelf beweegt wanneer het wiel door een obstakel wordt opgeheven. Deze eigenschap elimineert alle gyroscopische effecten (shimmy, reacties op het stuurwiel).

De bewegingen van elk wiel zijn onafhankelijk van die van het andere wiel en van de auto als geheel. Tot slot maakt de mogelijkheid van een grotere verticale verplaatsing van elk wiel het gebruik van zeer soepele voorveren mogelijk. Deze worden aangevuld door dubbelwerkende hydraulische schokdempers, waarvan de werking automatisch en constant wordt aangepast aan de amplitude en snelheid van de lift van elk wiel ten opzichte van het chassis.

De twee achterveren zijn van het semi-cantilever schuine type en zijn gemonteerd op silentblock mounts. Ze hebben ook hydraulische schokdempers, net als de voorveren.

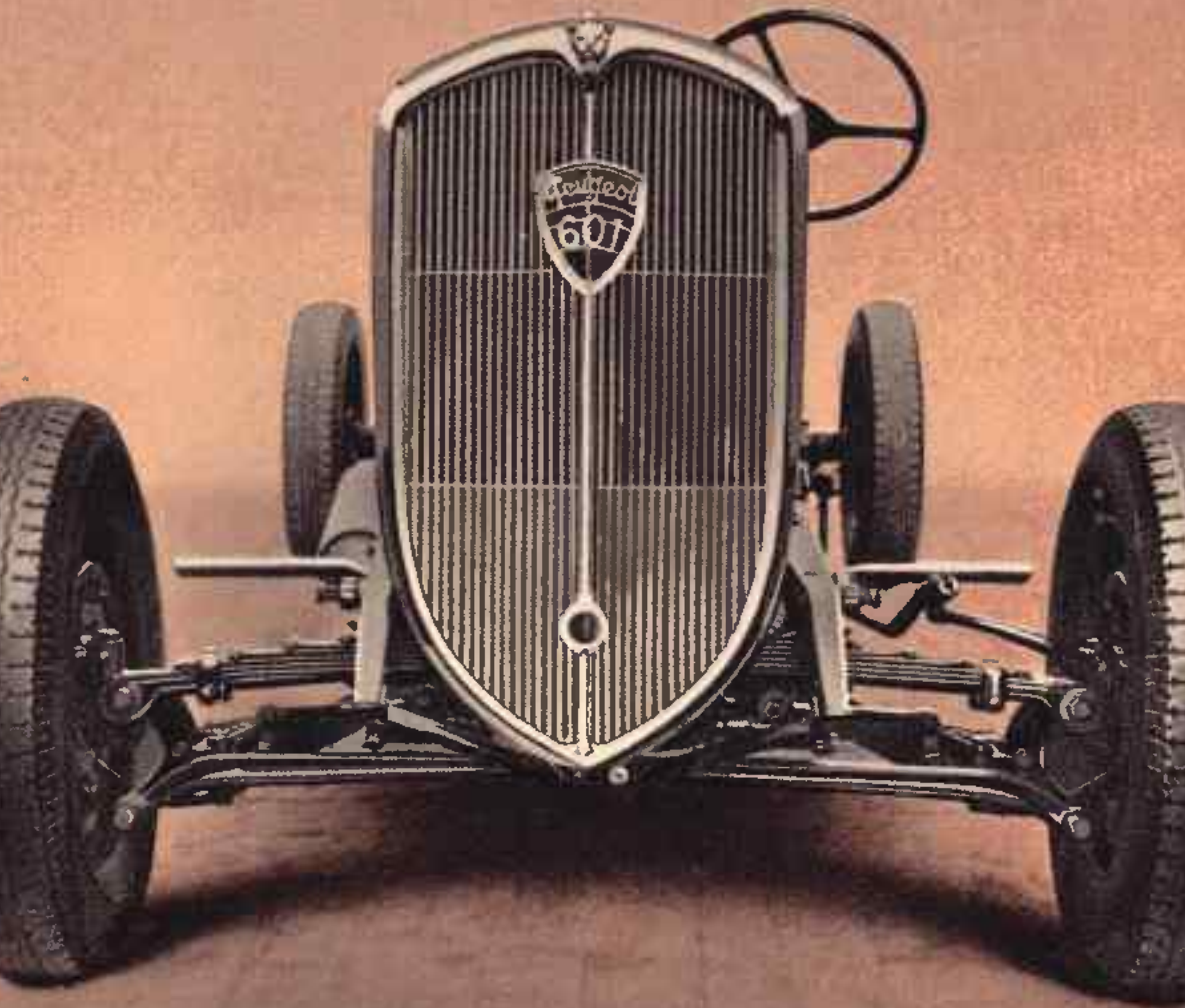
het volledige ophangingssysteem van Peugeot garandeert een continue en totale grip bij alle snelheden, zowel in rechte lijn als in bochten, en ongeacht de slechte staat van de ondergrond; er worden geen schokken of trillingen doorgegeven aan het stuursysteem, dat onaangestast blijft door de bewegingen die de wielen ondergaan de auto lijdt er niet onder. het comfort en de veiligheid van de passagier zijn veel beter dan wat een auto kan bieden, zelfs een

versal, comportant 16 lames très souples séparées par des rouleaux, est encastré en son milieu et fixé à ses deux extrémités sur les roues. L'ensemble du système se présente comme un double quadrilatère articulé dont le petit côté commun est fixe, chacun des deux autres se déplaçant parallèlement à lui-même chaque fois que la roue est soulevée par un obstacle. Cette particularité a pour effet de supprimer tous les effets gyroscopiques (shimmy, réactions au volant).

les déplacements de chacune des roues sont indépendants de ceux de l'autre roue ainsi que de l'ensemble de la voiture. Enfin, la possibilité d'un plus grand déplacement vertical de chaque roue permet l'adoption de ressorts avant très Aexibles. Ceux-ci sont complétés par les amortisseurs hydrauliques à double effet, dont l'action est automatiquement et constamment adaptée à l'amplitude et à la vitesse du soulèvement de chaque roue par rapport au châssis.

Les deux ressorts arrière sont du type demi-cantilever oblique et montés sur jumelle avec silentbloc. Ils comportent également des amortisseurs hydrauliques· comme les ressorts avant.

l'ensemble de la suspension Peugeot assure une adhérence continue et totale à toutes les vitesses, en ligne droite comme dans les virages, et quel que soit le mauvais état du sol; aucun choc, aucune vibration ne sont transmis à la direction, qui reste insensible aux déplacements subis par les roues la voiture ne souffre pas. le confort des voyageurs et leur sécurité sont très



zware auto met een zeer goede ophanging, maar zonder onafhankelijke voorwielen.

STUURINRICHTING

Zeer soepel, met behulp van een tandwiel en een wormwiel. De omkeerbaarheid is voldoende om de auto door scherpe bochten te sturen. Een Hector (flexibele verbinding) tussen de schroef en de stuurkolom absorbeert eventuele trillingen die niet volledig door de onafhankelijke voorwielen worden geabsorbeerd. Dankzij de Aector kan de stuurkolom aan het schutbord worden bevestigd zonder de soepelheid van de manoeuvres te verminderen. Drie spelingafstellingen: één op de verticale schroef, één op het zijwiel en een slijtageafstelling die wordt verkregen door het tandwiel te draaien om een deel van de omtrek dat nog onaangeroerd is, te grijpen.

REMMEN

Deze zijn van het type Bendix duo-servo met zwevende nokken voor de 4 wielen. De zeer brede bekken zijn van staal en bekleed met ferodo voor een perfecte klemming. De remkabels lopen in een zwevende mantel, waardoor slijtage onmogelijk is. Alle vier de remmen zijn pedaalbediend. De handremhendel bedient de achterremmen.

supérieurs à ce que peut leur offrir une voiture, même lourde et très bien suspendue, mais sans roues avant indépendantes.

DIRECTION

Très douce, par roue et vis sans fin. Sa réversibilité est suffisante pour ramener la voiture dans les virages accentués. Un Hector (joint Aexible) entre la vis et la colonne de direction amortit les vibrations qui n'auraient pas été entièrement absorbées par le dispositif des roues avant indépendantes. Le Aector permet de fixer la colonne de direction sur le tablier sans diminuer la douceur des manoeuvres. Trois réglages de reprise de jeu: un sur la vis en vertical, un sur la roue en latéral et un réglage d'usure obtenu en faisant tourner la roue dentée afin d'engager une partie de sa circonférence encore vierge.

FREINS

Ils sont du type Bendix duo-servo à cames flottantes pour les 4 roues. Les mâchoires, très larges sont en acier et garnies de ferodo, elles assurent une répartition parfaite du serrage. Les câbles de freins passent dans une gaine flottante, qui rend leur usure impossible. Les quatre freins sont commandés par la pédale. Le levier commande les freins arrière.

MOTOR

Het is een zescilindermotor uit één stuk met een cilinderinhoud van 2.150 liter en ontwikkelt bijna 60 pk op de testbank (zie grafiek). Het cilinderblok is gemaakt van gietijzer, dat na het gieten is behandeld om interne spanningen in het metaal te elimineren.

De motor is aan het chassis bevestigd met speciale Silentblocks die gebruikmaken van het 'zelfamortiserende' systeem, dat de motor isoleert van de hobbels in het wegdek en alle secundaire trillingen tussen de motor en de carrosserie dempt en absorbeert.

De zelfamortiserende motor is een van de belangrijkste elementen in de opmerkelijke stilte van de 601.

CILINDERKOP

De cilinderkop van de 601 motor is gemaakt van speciaal gietijzer. is van een nieuw ontwerp, dankzij de constructie, die het mogelijk maakt om een zeer hoge thermodynamische efficiëntie te bereiken met een proces dat veel beter is dan dat van aluminium cilinderkoppen, waarvan de ernstige gebreken het wijdverbreide gebruik hebben verhindert.

De nieuwe cilinderkop van de 601 motor is de belangrijkste factor in zijn buitengewone brandstofbesparing.

MOTEUR

Six cylindres monobloc, d'une cylindrée de 2 lit. 150, il développe, au banc, une puissance de près de 60 CV (voir graphique). Le bloc-cylindre est en fonte traitée après coulée, afin de supprimer les tensions internes du métal.

Le moteur est fixé au châssis au moyen de Silentblocks spéciaux par le système "self-amorti", qui isole le moteur des cahots de la route, amortit et absorbe toutes les vibrations secondaires entre le moteur et la carrosserie.

Le moteur "self-amorti" est un des éléments essentiels du silence remarquable de la 601.

CULASSE

En fonte spéciale, la culasse du moteur 601 est d'une conception nouvelle, par sa construction qui permet d'obtenir un rendement thermodynamique très élevé avec un procédé très supérieur à celui des culasses en aluminium dont les graves défauts ont empêché la diffusion.

Le rendement de la nouvelle culasse du moteur 601 est le facteur prépondérant de consommation de son extraordinaire économie de consommation.

ZUIGERS

Ze hebben een koude schacht en hun elliptische doorsnede neemt toe bovenaan de schacht. Deze langwerpige schacht zorgt voor een perfecte geleiding. De binnenkant van de zuigers is verstevigd met ribben aan de onderkant en aan de zijkanten.

Wanneer de motor draait, is het bovenste deel van de zuiger heter dan de schacht, waardoor de expansiespeling die door de ribben wordt doorgegeven niet gelijk is langs de twee assen van de ellips en de zuigers een precies cilindrische vorm aannemen.

KRUKAS

Het is gemaakt van speciaal staal met statisch en dynamisch gebalanceerde krukpenen. De vier lagers die de krukas ondersteunen, hebben een speciaal ontwerp en zijn drie tot vier keer groter dan bij conventionele motoren. De tussenlagers zijn afneembaar, waardoor de krukas in een tunnel kan worden gemonteerd en perfect uitgelijnd is.

Elk lager kan afzonderlijk worden afgesteld. De krukas is over de hele lengte geperforeerd voor druksmering. De olie wordt aangevoerd via de vier lagers, die elk de twee aangrenzende krukpenen smeren, waardoor drukschommelingen worden vermeden.

PISTONS

Ils sont à jupe froide et leur section elliptique va en augmentant à la partie supérieure de la jupe. Celle-ci, très allongée, assure un parfait guidage. L'intérieur des pistons est renforcé par des nervures, au fond et sur les côtés.

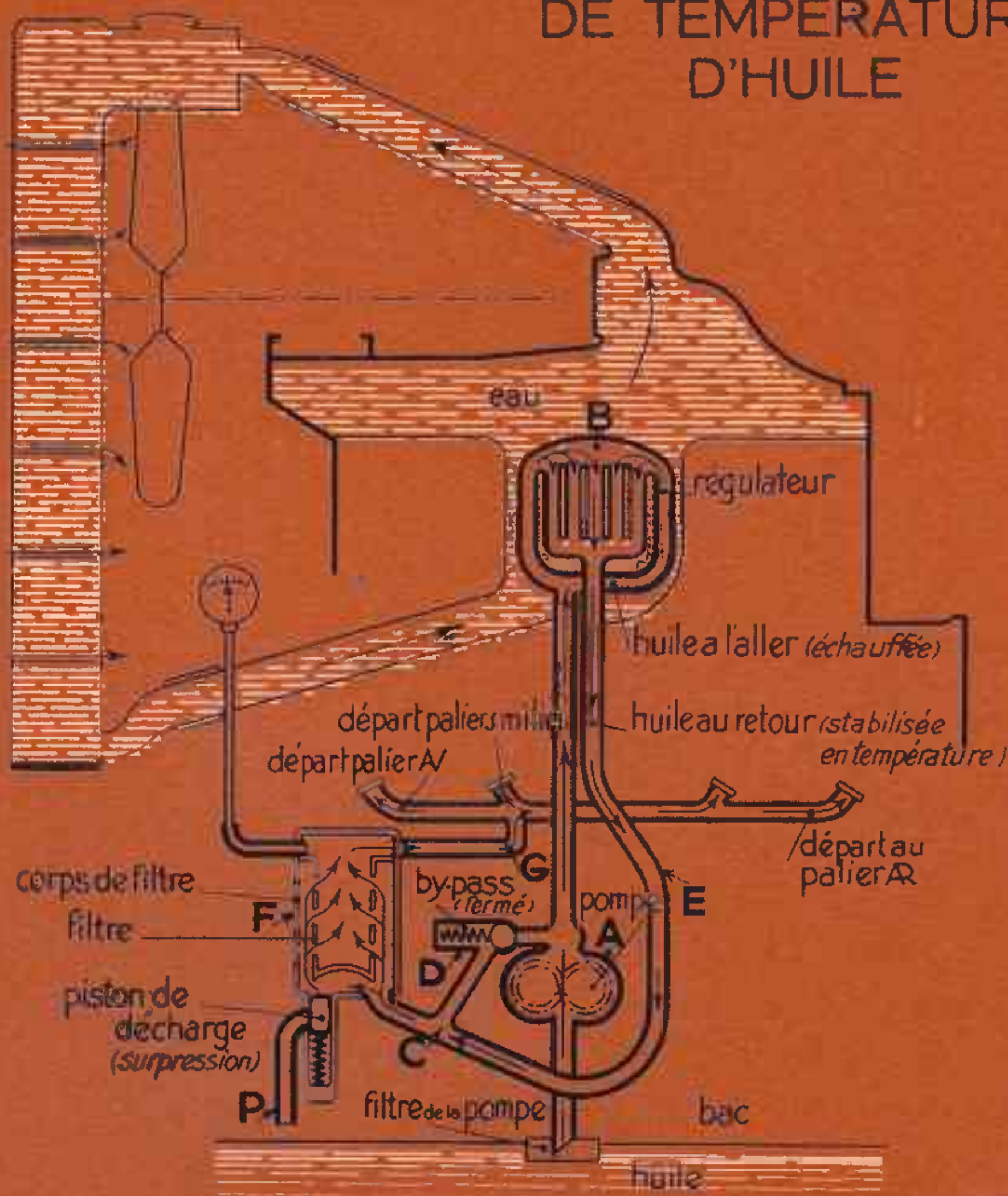
Lorsque le moteur tourne, la partie supérieure du piston étant plus chaude que la jupe, le jeu des dilatations transmis par les nervures n'est pas le même suivant les deux axes de l'ellipse et les pistons prennent une forme exactement cylindrique.

VILEBREQUIN

Il est en acier spécial avec manetons statiquement et dynamiquement équilibrés par contrepoids. Les quatre paliers qui le supportent sont d'une conception spéciale et leur assise est trois ou quatre fois plus grande que dans les moteurs habituels. Les paliers intermédiaires sont amovibles et permettent le montage en tunnel du vilebrequin dont l'alignement parfait est assuré.

On peut de la sorte régler isolément chaque palier. Le vilebrequin est perforé sur toute la longueur pour le graissage sous pression. L'huile arrive par les quatre paliers, chacun d'eux lubrifiant les deux manetons voisins, ce qui évite les variations de pression.

RÉGULATEUR DE TEMPÉRATURE D'HUILE



DISTRIBUTIE

De nokkenas is gemonteerd op vier gerectificeerde lagers. De klepstoters, gemonteerd op drie assen, zijn gemaakt van speciaal gietijzer met slijtvaste geharde gietijzeren koppen.

De hele kleppentrein wordt aangestuurd door een dubbele ketting om vermoeidheid en rek te beperken. Deze is volledig ondergedompeld in olie in een gesloten behuizing. Deze belangrijke verbetering zorgt voor absolute stilte in de hele kleppentrein, elimineert trillingen en 'jacht' op veren, evenals slijtage aan de lagers en bedieningselementen.

De klepveren zijn gemaakt van vanadium staal.

Kleppen met een grotere diameter bij de inlaat dan bij de uitlaat zijn gemaakt van 5% nikkelstaal bij de inlaat en S.I.M.O. bij de uitlaat.

DRUKSMERING

De schuine rondselpomp is gemonteerd op de nokkenas. Deze is voorzien van een zeef. De olie gaat via een afvoerventiel door een filter met een instelbaar debiet. De druk kan worden afgelezen op de manometer op het dashboard. De oliepan heeft een grote inhoud. De cilinders worden gesmeerd volgens het eclips-smeringsprincipe dat de 201 en 301 motoren hun ongehooflijke levensduur heeft gegeven.

DISTRIBUTION

L'arbre à cames est monté sur quatre portées rectifiées. Les poussoirs, fixés sur trois rampes démontables, sont en fonte spéciale, à tête en fonte trempée inusable.

Toute la distribution est commandée par double chaîne, afin de diminuer la fatigue et l'allongement. Elle est entièrement baignée dans l'huile au sein d'un carter fermé. Ce perfectionnement très important assure le silence absolu de toute la distribution, supprime les vibrations et "l'affolement" des ressorts ainsi que l'usure des portées et des commandes.

Les ressorts de soupapes sont en acier au vanadium.

Les soupapes d'un diamètre plus grand à l'admission qu'à l'échappement sont en acier à 5% de nickel à l'admission et S.I.M.O. à l'échappement.

GRAISSAGE SOUS PRESSION

La pompe à pignon hélicoïdal est montée sur l'arbre à cames. Elle est munie d'un tamis. L'huile passe à travers un filtre à débit réglable par clapet de décharge. La pression est lisible sur le manomètre de la planche de bord. Le bac d'huile est à grande capacité. Les cylindres sont lubrifiés suivant le principe de graissage à éclipse qui a donné aux moteurs 201 et 301 leur incroyable longévité.

OLIETEMPERATUURREGELING

Dit nieuwe apparaat, waarvan hiernaast een schema wordt getoond, beperkt de opwarming van de olie in de zomer en verwarmt deze in de winter, zodat de olie al zijn smerende eigenschappen behoudt, geurloos is, voor regelmatige motorprestaties zorgt en de levensduur van de motor verlengt.

BRANDSTOFTOEVOER

De volle tank, onder de motorkap, heeft een inhoud van 62 liter (zeer groot bereik in één trap). De verticale Solex-carburateur met dubbele lichaam en choke werkt met één enkele tank en één enkele motor, alsof er twee carburateurs zijn die elk drie cilinders voeden. Het resultaat is een perfecte balans en maximaal explosief vermogen in elke cilinder. De motor reageert onmiddellijk op het gaspedaal en de acceleratie is zeer responsief, zonder 'gaten'.

VERWARMEN VAN HET GASMENGSEL

Dit wordt bereikt door een dubbel apparaat:

1° Luchtfilter, zo georiënteerd dat warme lucht van de motorkap de carburateur binnenkomt;

2° Het inlaatspruitstuk wordt verwarmd door contact met het uitlaatspruitstuk.

RÉGLAGE DE LA TEMPÉRATURE

Ce nouveau dispositif, dont nous reproduisons, ci-contre, le schéma, limite en été l'échauffement de l'huile et la réchauffe, au contraire, en hiver; elle conserve ainsi toutes ses qualités lubrifiantes, ne dégage aucune odeur, assure le rendement régulier du moteur et en prolonge encore la durée.

ALIMENTATION D'ESSENCE

le réservoir en charge, placé sous l'auvent, contient 62 litres (très grand rayon d'action en une seule étape). le carburateur Solex vertical, double corps à starter agit avec une seule cuve et un seul Aotteur, comme s'il y avait deux carburateurs alimentant chacun trois cylindres. Il en résulte un équilibre parfait et une puissance d'explosion maximum dans chaque cylindre. le moteur obéit instantanément à l'accélérateur, et les reprises sont très nerveuses, sans aucun "trou".

RECHAUFFAGE DU MÉLANGE GAZEUX

Il est réalisé par un double dispositif:

1° Filtre à air, orienté de telle façon que c'est l'air chaud du capot qui pénètre dans le carburateur;

2° Réchauffage de la tubulure d'admission par contact avec la tubulure d'échappement. Un

Met een regelsysteem kan de verwarming van de gassen worden gematigd afhankelijk van het seizoen.

Al deze verbeteringen aan het ontwerp van de cilinderkop, de zuigers, het timingsysteem, de carburateur en de toevoer van het gasmengsel naar de cilinders hebben geleid tot een opmerkelijk hoog rendement van de motor en een stille werking bij alle toerentallen.

KOPPELING

Enkele droge schijf, met antivibratiesysteem en een progressief mechanisme bestaande uit een stervormige naaf met "ferodo" tussenstuk, zeer soepel te bedienen en niet verstelbaar, waardoor geen onderhoud nodig is.

VERSNELLINGSBAK

Speciale synchromesh met drie versnellingen vooruit en één achteruit, allemaal stil.

TRANSMISSIE

De geruisloosheid wordt bereikt door schuine tandwielen die altijd ingeschakeld zijn. Door absoluut slijtagevrije, onderhoudsvrije naaldaan-drijfassen. De transmissieas wordt in het midden van de duwbuis vastgehouden en geleid door een lager dat voor volledige stilte zorgt. Het druk- en reactiekogelgewricht draagt de kilometer-teller-controlebus.

système de réglage permet de modérer le réchauffage des gaz selon la saison.

L'ensemble des perfectionnements relatifs à la conception de la culasse, des pistons, de la distribution, du carburateur et du mode d'alimentation des cylindres en mélange gazeux, se traduit par un rendement du moteur remarquablement élevé et silencieux à toutes les allures.

EMBRAYAGE

A disque unique fonctionnant à sec, muni d'un système antivibratoire et d'un dispositif de progressivité constitué par un moyeu étoilé avec interposition de "férodo", très doux à manoeuvrer et indérégable, n'exige aucun entretien.

BOITE DE VITESSES

Synchromesh spécial à trois vitesses avant et une marche arrière, toutes silencieuses.

TRANSMISSION

le silence est obtenu par les pignons hélicoïdaux toujours en prise. Par l'intermédiaire de cardans à aiguilles absolument inusables et pour lesquels il n'y a besoin d'aucun entretien. Arbre de transmission maintenu et guidé au centre du tube de poussée par un roulement qui assure le silence le plus complet. La rotule de poussée et de réaction porte la prise de commande du compteur kilométrique.

ACHTERBRUG

Enkele overspanning, bestaande uit een centrale behuizing die aan twee buisvormige trompetten is gelast, aan de uiteinden waarvan de achterremsteunen en de veer- en schokdemperbevestigingen zijn vastgeklonken.

De behuizing bevat een tandwiel en wormwiel, die een bijzonder slijtvast en stil tandwielstelsel vormen waarmee de overbrengingsas omlaag kan worden gebracht. De worm is 4-tands, het bronzen wiel 21-tands voor het normale chassis en 23-tands voor het lange chassis.

ONTSTEKING

"Delco", aangedreven door dezelfde as als de oliepomp. De verdeler bevindt zich aan de kop van de cilinders. Automatische variabele vervroeging in de ontstekingskop. Met een knop op het paneel kan de initiële vervroeging door de bestuurder worden gewijzigd, afhankelijk van de wegomstandigheden en de gebruikte brandstof. Een spoel, die de laagspanningsstroom van de accu omzet in hoogspanningsstroom om de vonk bij de bougie te produceren, bevindt zich aan de linkerkant van de motor.

BATTERIJEN

12 volt, 60 ampère-uur, in twee gemakkelijk toegankelijke steunen onder de voorvloer.

PONT AR

D'une seule portée, constitué par un carter central soudé à deux trompettes tubulaires aux extrémités desquelles sont rivés les supports de freins AR et d'attaches de ressorts et d'amortisseurs.

Le carter contient un couple - roue et vis - constituant un système d'engrenages particulièrement inusable et silencieux et permettant de surbaïsser l'arbre de transmission. La vis est à 4 dents, la roue de bronze à 21 pour le châssis normal, 23 pour le châssis long.

ALLUMAGE

"Delco", commandé par le même arbre que la pompe à huile. le distributeur est placé en tête des cylindres. Avance variable automatique dans la tête de l'allumeur. Un bouton sur le tableau permet de modifier, depuis le siège, l'avance initiale suivant les conditions de route et le combustible employé. Une bobine, qui transforme le courant à basse tension de la batterie en haute tension, pour produire l'étincelle à la bougie, est placée sur le côté gauche du moteur.

ACCUMULATEURS

12 volts, 60 ampères-heure, en deux groupes très accessibles sous le plancher avant.'

DYNAMO

Dual-flow, veel beter dan de gebruikelijke types. Het debiet is evenredig met het verbruik, een groot voordeel in de winter tijdens lange nachtritten.

START

Een elektromotor drijft het vliegwiel aan door middel van een rondsel met 9 tanden. Dankzij een moer aan het uiteinde van de startas kan deze snel worden losgemaakt als de bendix per ongeluk vastloopt.

VERLICHTING

Twee 220% koplampen zorgen voor "weg en code"-verlichting. Twee positielichten op de vleugels zorgen voor verlichting. De achterste politieplaat is verlicht. Het "stop"-signaal wordt geactiveerd door het rempedaal. De dashboardverlichting wordt bediend met een knop op het instrumentenpaneel. Centrale plafondverlichting in de binnenstijlen. Stads- en grootlicht worden bediend door op de gekartelde knop op het stuurwiel te drukken, die draait om alle verlichting van de auto in vijf opeenvolgende standen te bedienen:

- 1° Linker stadslicht;
- 2° Rechter stadslicht;
- 3° beide positielichten en achterlicht;
- 4° knipperlichten en achterlicht;
- 5° Koplampen en achterlicht

DYNAMO

A double débit, très supérieure aux types habituels. Son débit est proportionnel à la consommation, avantage très appréciable en hiver pendant les longues étapes de nuit.

DÉMARREUR

C'est un moteur électrique qui actionne le volant-moteur au moyen d'un pignon à 9 dents. Un écrou, en bout d'arbre du démarreur, permet son déblocage rapide en cas de coincement accidentel du bendix.

ÉCLAIRAGE

Deux phares de 220% donnent l'éclairage "route et code". Deux feux de position, sur les sailes, donnent l'éclairage "lanterne". La plaque de police arrière est lumineuse. Le signal "stop" est actionné par la pédale de freins. L'éclairage du tableau de bord est commandé par un bouton sur la planche porte-appareils. Plafonnier central dans les conduites intérieures. Avertisseur de ville et avertisseur de route actionnés par pression du bouton moleté sur le volant. Celui-ci commande, par rotation, tout l'éclairage de la voiture, suivant cinq positions successives:

- 1° Feu de position gauche;
- 2° Feu de position droit;
- 3° les deux feux de position et feu arrière;
- 4° Les codes et feu arrière;
- 5° les phares et feu arrière.

BATTERIJSLOT

Hij is bipolair en bevindt zich op de vloer voor-aan. Hiermee kun je met één handeling de hele elektrische installatie aan- of afschakelen.

ONDERHOUD VAN DE 601

Het is net zo snel en eenvoudig als de 201 of 301. Técalémit-smering op de vooras en onder de motorkap;

Speciale smering bij de kop van de 'Delco' en bij de kruiskoppeling.

Alle algemene smeerpunten zitten aan de voorkant van de auto; geen smeernippels aan de achterkant. De motor, as en versnellingsbak worden op dezelfde manier afgetapt als bij de 201 en 301.

Begiftigd met een reeks kwaliteiten die nog nooit eerder in één model zijn gecombineerd, is de 601 echt een nieuwe auto.

CARROSSERIE

De ruime, laaggeplaatste, gestroomlijnde 601 carrosserieën zijn gemaakt van metaal, met grote elektrisch gelaste panelen voor absolute stijfheid.

Hout wordt alleen gebruikt als versterking op punten waar het nodig is om het geluid van het metaal te verminderen of de flexibiliteit te verminderen. Een speciaal product bedekt alle de-

ROBINET DE BATTERIE

Il est bi-polaire et placé sur le plancher avant. Il permet d'isoler, d'une seule manœuvre, toute l'installation électrique.

ENTRETIEN DE LA 601

Il est aussi simple et rapide, que celui de la 201 ou de la 301. Graissage Técalémit à l'essieu avant et sous le capot;

Graissage spécial à la tête du 'Delco' et au joint de cardan.

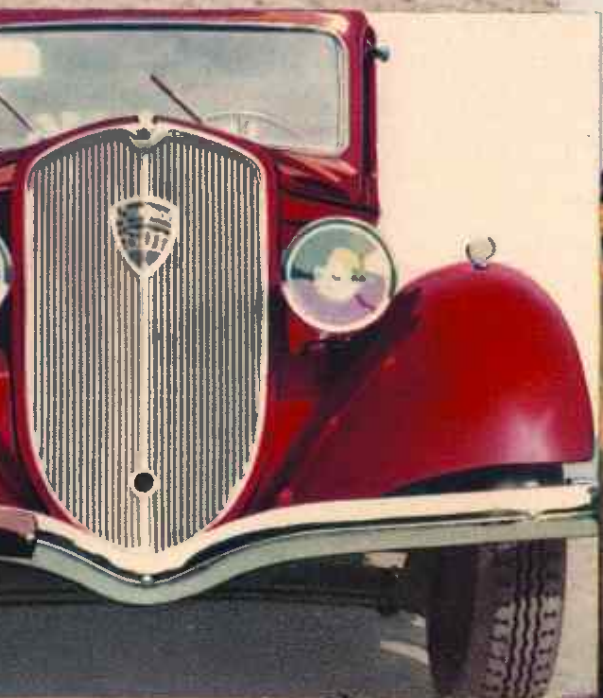
Tous les points de graissage général sont à l'avant de la voiture; aucun graisseur à l'arrière. Tout est monté sur silentbloc. la vidange du moteur, du pont et de la boîte, se fait comme pour la 201 ou la 301.

Dotée d'un ensemble de qualités jamais réunies jusqu'à ce jour sur un même modèle, la 601 est vraiment une nouvelle voiture.

CARROSSERIE

Les carrosseries 601, spacieuses, surbaissées et profilées, sont métalliques et constituées par de larges panneaux soudés électriquement ce qui leur assure une rigidité absolue.

Le bois est utilisé comme armature seulement aux points où il convient de réduire la sonorité du métal ou de diminuer sa flexibilité. Un



LIGNE
ET
CONFORT

DES CARROSSERIES 601

len die met elkaar in contact komen en voorkomt piepen.

De deuren, met krukbediende ramen, zijn voorzien van speciale dubbele conische grendelsloten die automatisch speling opvangen, en binnen en buiten verchromde metalen handgrepen. De sloten hebben een dubbele veiligheidspal. In gesloten auto's bevindt zich een Yale-slot met een veiligheidssleutel op de rechter voordeur, aan de buitenkant; de andere drie deuren zijn voorzien van een binnenslot.

De voorruit met chromen frame is van het schuiftype, waardoor hij waterdicht en stil is. Een gekartelde knop in het midden van het dashboard maakt het gemakkelijk om de auto in de versnelling te zetten.

Het ventilatiesysteem van Peugeot (dat frisse buitenlucht onder de voorruit naar de voeten van de passagiers leidt) wordt verder verbeterd door deze voorruit, waarmee het volume van de binnengelaten lucht nauwkeurig kan worden geregeld en wervelingen aan de zijkant worden geëlimineerd.

Het instrumentenpaneel bevat de volgende bedieningselementen: choke, starter, dashboardverlichting, ruitenwisser, vervroegingscorrector, ontsteking en geluidsomkeerder.

Een enkele wijzerplaat bevat een brandstofmeter, oliemeter, ampèremeter, klok en snelheidsmeter met totaalteiler.

Er is ook een open opbergvak aan de linkerkant van het instrumentenpaneel en nog een groot

produit spécial enduit toutes les pièces en contact et supprime tout grincement.

Les portes, à lève-glaces à manivelle, sont munies de serrures spéciales à double pène conique rattrapant automatiquement leur jeu, et de poignées intérieures et extérieures en métal chromé. Les serrures sont à double cran d'arrêt de sécurité. Dans les voitures fermées, un verrou Yale, à clef de sûreté, se trouve sur la porte AV droite, à l'extérieur; les trois autres portes sont munies d'une condamnation intérieure par la serrure.

Le pare-brise à encadrement chromé est du modèle coulissant, ce qui assure étanchéité et silence. Un bouton moleté placé au centre de la planche de bord permet la manœuvre en marche sans difficulté.

Le système de ventilation Peugeot (captation de l'air frais dirigé sous l'auvent vers les pieds des passagers), se trouve encore amélioré avec ce pare-brise qui permet de régler avec précision le volume d'air admis et supprime les remous latéraux.

Le tableau porte-appareils comprend les commandes suivantes: starter, démarreur, éclairer de tablier, essuie-glace, correcteur d'avance, contact et inverseur de sons.

Sur un cadran unique sont réunis: indicateur d'essence, manomètre d'huile, ampèremètre, montre et compteur de vitesse avec totalisateur.

opbergvak met een afsluitpaneel aan de rechterkant.

“GRAND LUXE” INTERIEUR

Carrosserie met 4 ramen, 4 zitplaatsen, 4 deuren, geheel van plaatstaal. Geprofileerde kofferschelp, in de carrosseriekleur, met daarin 2 grote koffers en gereedschap, en het reservewiel.

Zwart geëmailleerde spatborden; met rubber afgezette treeplanken; geprofileerde en verchromde koplampen en standlichten, standlicht achter, 'lûmineuse' politieplaat en Stop ingebouwd in het kofferdeksel; verchromde bumpers en sierlijsten; geëmailleerde en verchromde reservewielhoes. Overal veiligheidsglas.

Premium velours interieurbekleding; inlegwerk-friezen; 4 portiervakken; chromen raamuitzetters; deursloten; afzonderlijk verstelbare voorstoelen; achterbank met armleningen; voetsteunbeugel.

Borstel- of rubbermatten vooraan, tapijt achteraan. Zwart geëmailleerd dashboard met verlicht instrumentenpaneel, 5 eenheden en 2 opbergvakken, waarvan één groot en gesloten. Accukraan; schuifruit met dubbele ruitenwisser; achteruitkijkspiegel; dubbele zonneklep; daknet; rolgordijnen achterportieren en op afstand bedienbare rolgordijnen achter; plafondlamp; deurgrepen; kleppen.

Il y a en outre sur la planche d'auvent, à gauche du tableau porte-appareils, un vide-poches ouvert, et, à droite, un autre vide-poches de grandes dimensions avec panneau de fermeture.

INTÉRIEURE "GRAND LUXE"

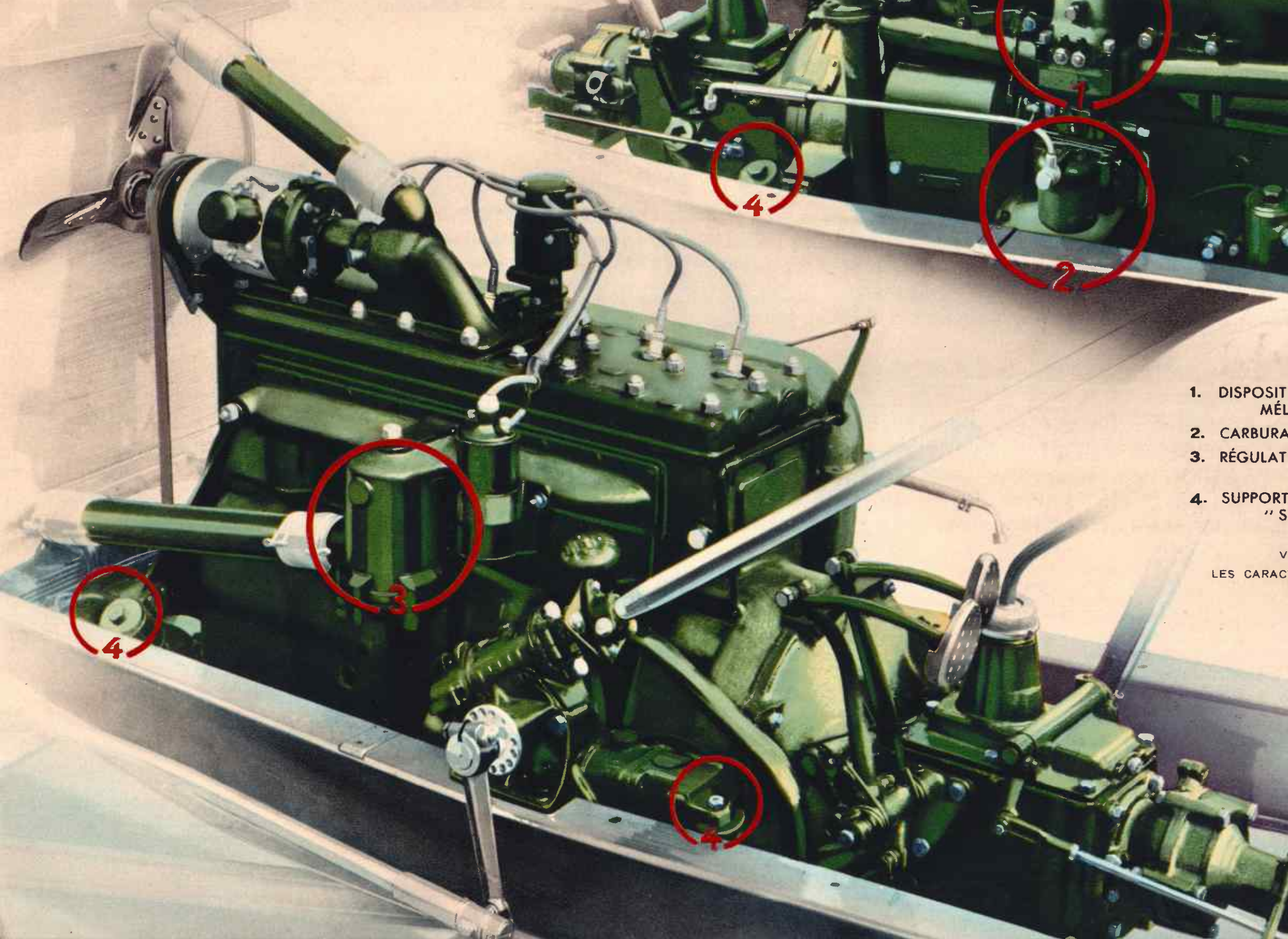
Carrosserie 4 glaces, 4 places, 4 portes, entièrement tôlée. Malle coquille profilée, à la couleur de la caisse, contenant 2 grandes valises et l'outillage, et portant la roue de secours garnie.

Ailes enveloppantes émaillées noir; marche-pieds garnis caoutchouc; phares et feux de position profilés et chromés; lanterne AR, plaque de police 'lûmineuse et Stop encas-trés dans le couvercle de la malle; pare-chocs et enjoliveurs chromés; housse de roue de secours émaillée et chromée. Glaces de sécurité partout.

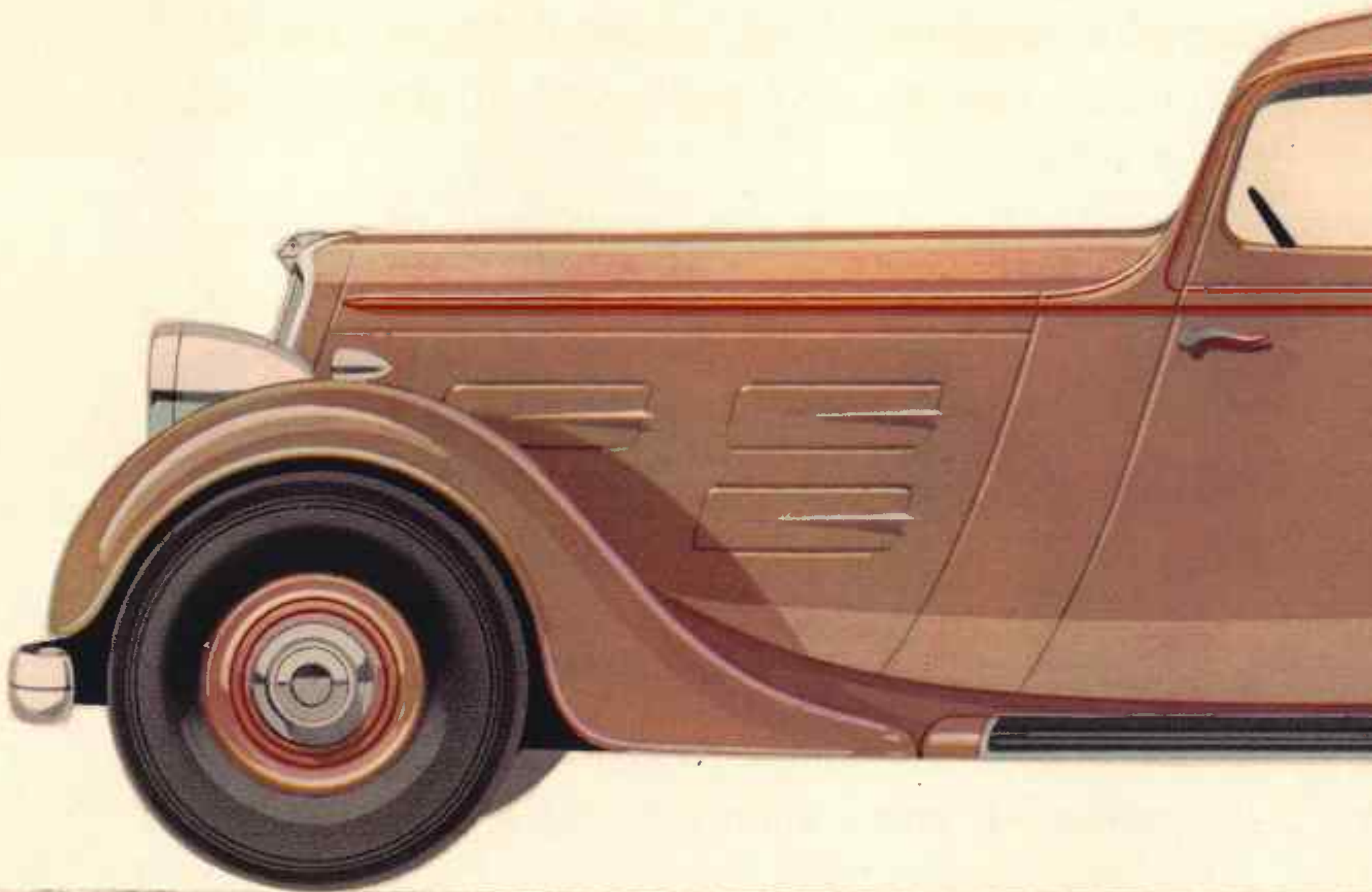
Garniture intérieure en velours de première qualité; frises en marqueterie; 4 poches de portières; lève-glaces chromés; serrures à condamnation; sièges AV séparés et réglables; banquette AR avec accoudoirs; barre-appui-pieds. Tapis-brosse ou tapis caoutchouc à l'AV, moquette à l'AR. planche d'auvent émaillée noir, portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un fermé de grandes dimensions. Robinet de batteries; pare-brise coulissant, avec essuie-glace double; rétroviseur; pare-soleil double; filet de pavillon; stores de portes AR et store AR commandé à distance; plafonnier; poignées montoir; cantines de custode.

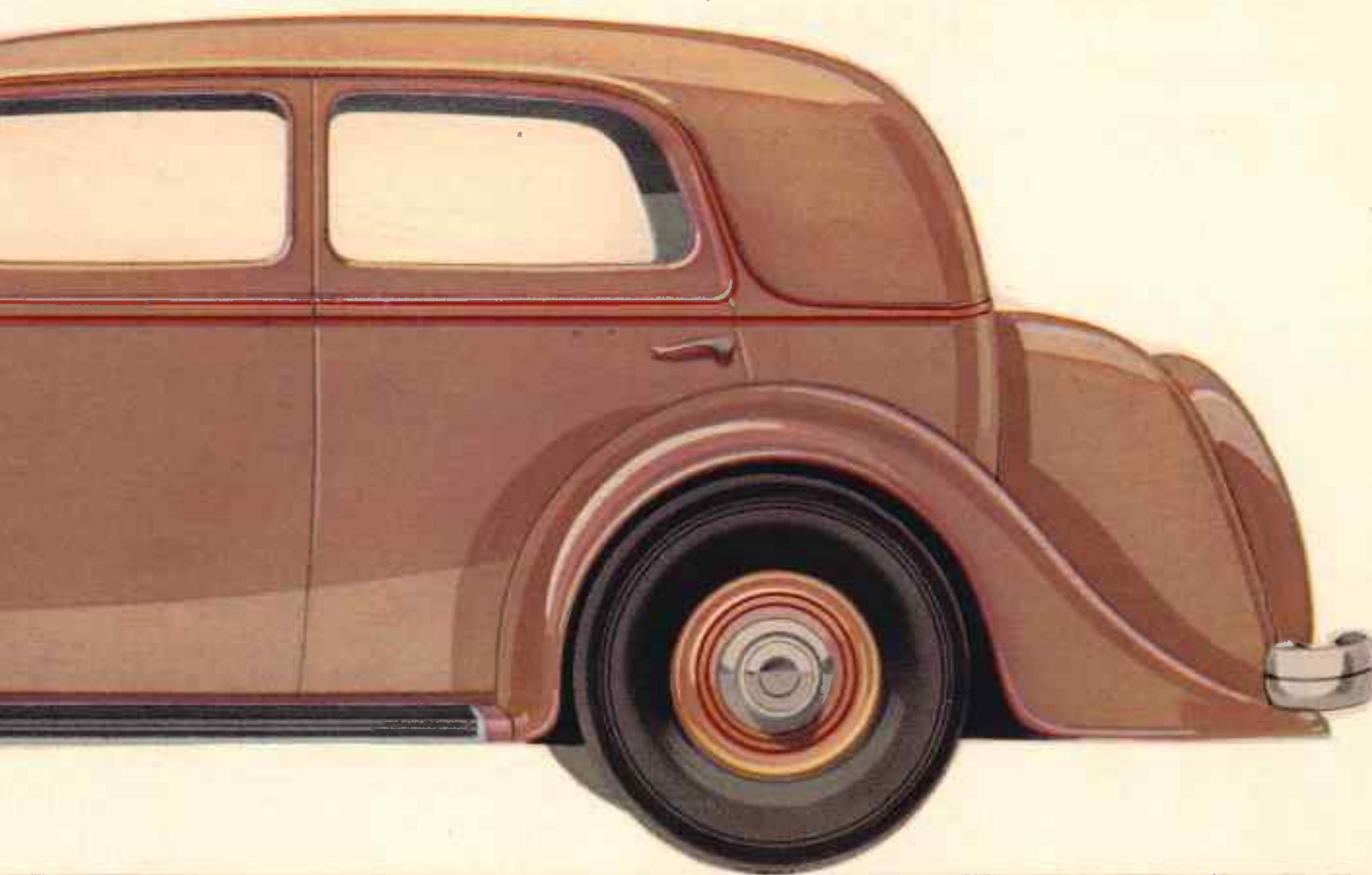


LE MOTEUR



1. DISPOSITIF MÉCANIQUE
 2. CARBURATEUR
 3. RÉGULATEUR
 4. SUPPORT "S"
- V
LES CARAC





BERLINE "GRAND LUXE"

Carrosserie met 4 ramen, 4 zitplaatsen, 4 deuren, geheel van plaatstaal. Geprofileerde kofferschelp, in de carrosseriekleur, met daarin 2 grote koffers en gereedschap, en het reservewiel.

Zwart geëmailleerde spatborden; met rubber afgezette treeplanken; geprofileerde en verchromde koplampen en standlichten; standlicht achter, 'lûmineuse' politieplaat en Stop ingebouwd in het kofferdeksel; verchromde bumpers en sierlijsten; geëmailleerde en verchromde reservewielhoes. Overal veiligheids-glas.

Premium velours interieurbekleding; inlegwerk-friezen; 4 portiervakken; chromen raamuitzetters; deursloten; afzonderlijk verstelbare voorstoelen; achterbank met armleningen; voetsteunbeugel.

Borstel- of rubbermatten vooraan, tapijt achteraan. Zwart geëmailleerd dashboard met verlicht instrumentenpaneel, 5 eenheden en 2 opbergvakken, waarvan één groot en gesloten. Accukraan; schuifruit met dubbele ruitenwisser; achteruitkijkspiegel; dubbele zonneklep; daknet; rolgordijnen achterportieren en op afstand bedienbare rolgordijnen achter; plafondlamp; deurgrepen; kleppen.

BERLINE "GRAND LUXE"

Carrosserie aérodynamique surbaissée, 4. glaces, 4. places, 2 très larges portes, entièrement tôlée.

l'extrémité AR de la caisse est constituée par un vaste coffre contenant 2 valises, 2 compartiments à outillage, 1 vide-poche et une roue de secours garnie.

Ailes enveloppantes, émoillées à la couleur de la caisse; marchepieds garnis caoutchouc; phares et feux de position profilés et chromés; lanterne AR, plaque de police et Stop encastrés dans la partie AR de la carrosserie; pare-chocs et enjoliveurs chromés. Glaces de sécurité partout.

Garniture intérieure en drap de luxe; frises en marqueterie; deux grandes poches de portières; lève-glaces chromés; serrures à condamnation. Sièges AV séparés et réglables; banquette AR avec 2 accoudoirs latéraux et 1 accoudoir central escamotable. Coussins système "Air-Flex", assurant une stabilité parfaite des sièges et supprimant les secousses.

Tapis-brosse à l'AV et moquette à l'AR; planche d'avant portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un de grandes dimensions fermant à clef; essuie-glace double; rétroviseur; pare-soleil double; store AR commandé à distance; plafonnier.

FAMILIALE

Carrosserie met 6 ramen, 7 zitplaatsen, 4 deuren, geheel van plaatstaal. Geprofileerde kofferschelp, in de carrosseriekleur, met daarin 2 grote koffers en gereedschap en het reservewiel.

Zwart geëmailleerde spatschermen; met rubber afgezette treeplanken; geprofileerde en verchromde koplampen en standlichten; standlicht achter, politieplaatje en Stop verzonken in het kofferdeksel; verchromde bumpers en wielranden; geëmailleerde en verchromde reservewielkap. Overal veiligheidsglas.

Premium velours interieurbekleding; inlegwerk friezen; 4 deurvakken; verchromde raamregelaars; sleutelsloten. Aparte, verstelbare voorstoelen; achterbank met armleuningen; 2 comfortabele klapstoelen.

Borstel- of rubbermatten voor, tapijt achter. Zwart geëmailleerd dashboard met verlicht instrumentenpaneel, 5 eenheden en 2 opbergvakken, waarvan één groot en gesloten. Accukraan; verschuifbare voorruit met dubbele ruitenwisser; achteruitkijkspiegel; dubbele zonneklep; daknet; op afstand bedienbare achteren achterkwartiergordijnen; plafondlamp; handgrepen.

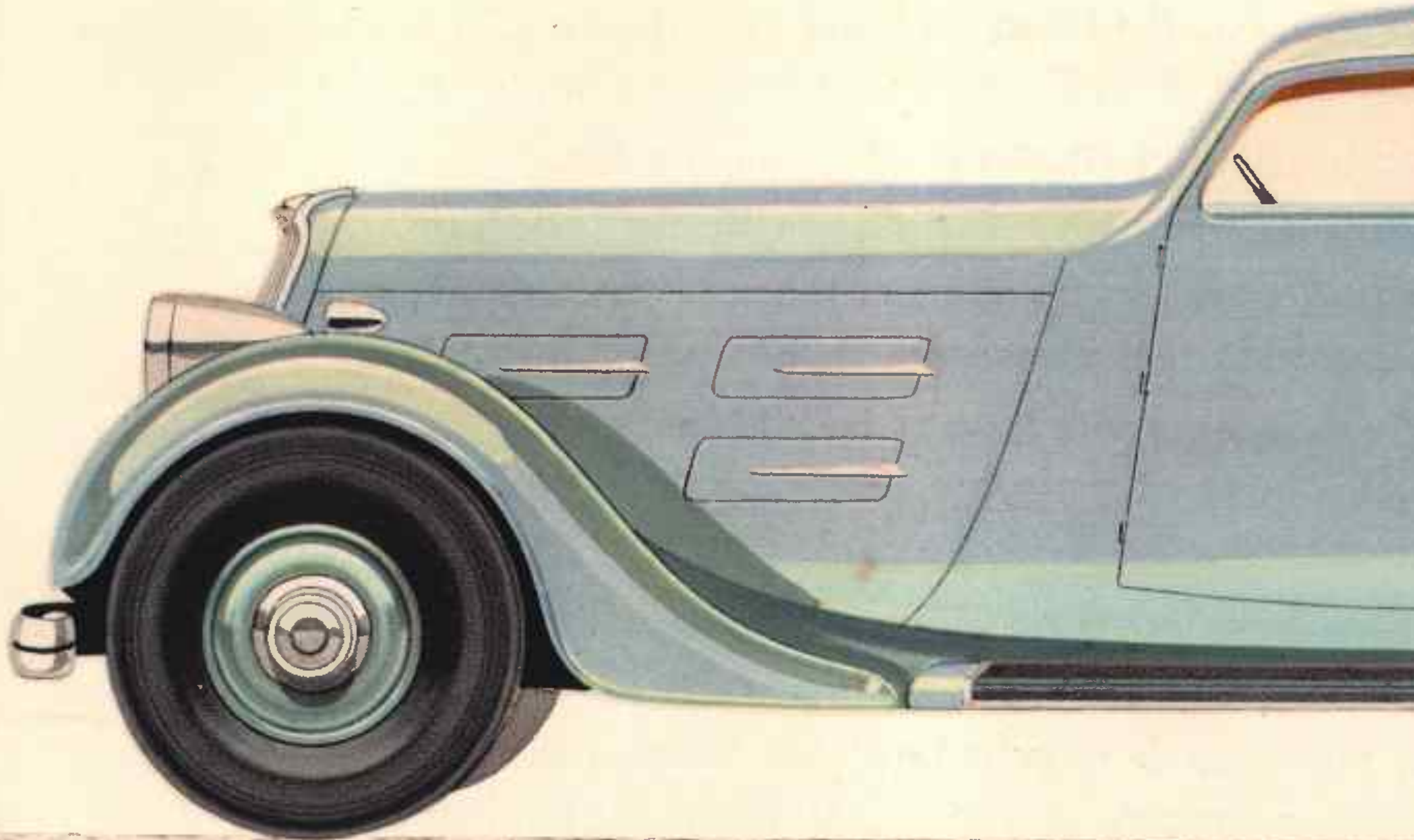
FAMILIALE

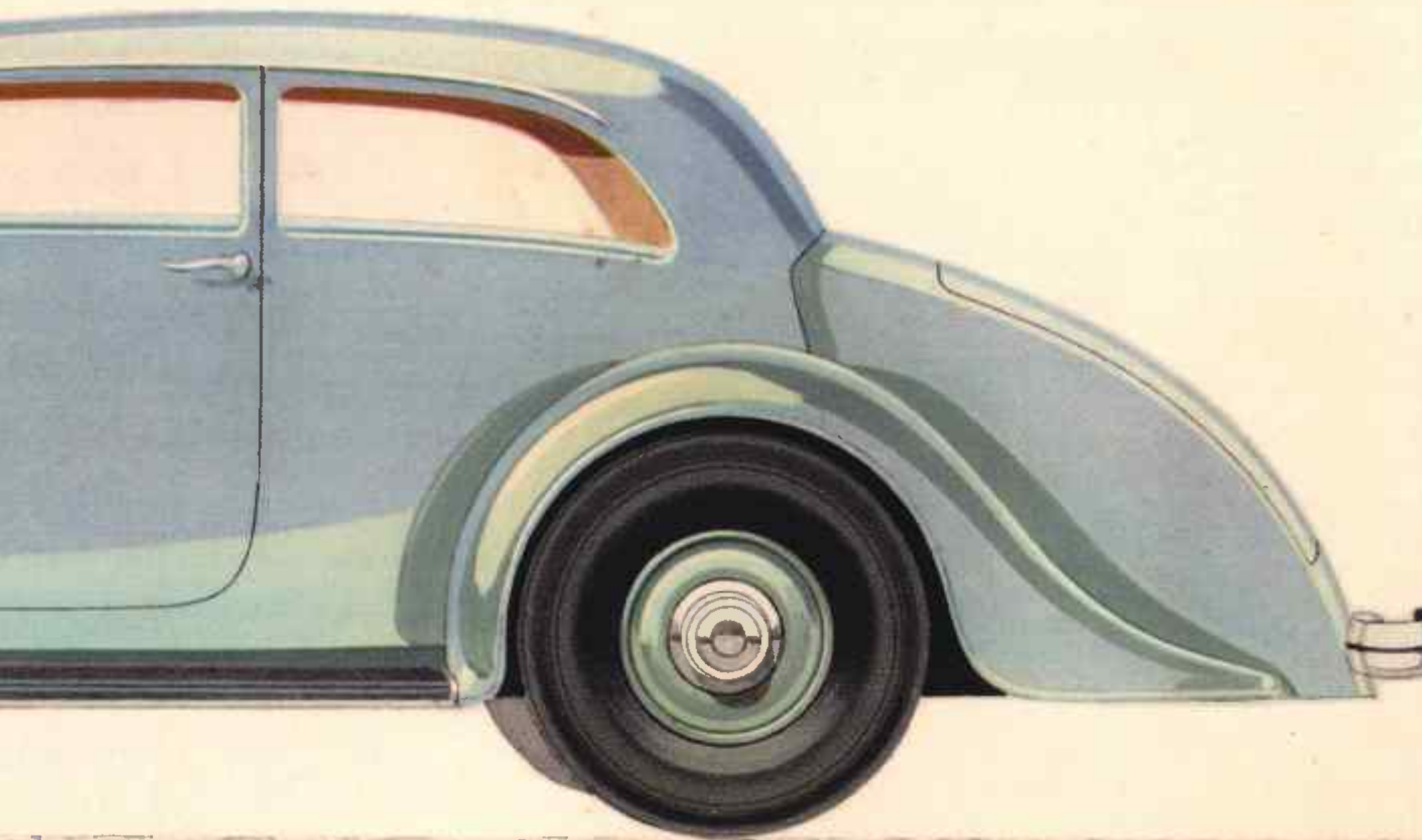
Carrosserie 6 glaces, 7 places, 4 portes, entièrement tôlée. Malle coquille profilée, à la couleur de la caisse, contenant 2 grandes valises et l'outillage, et portant la roue de secours garnie.

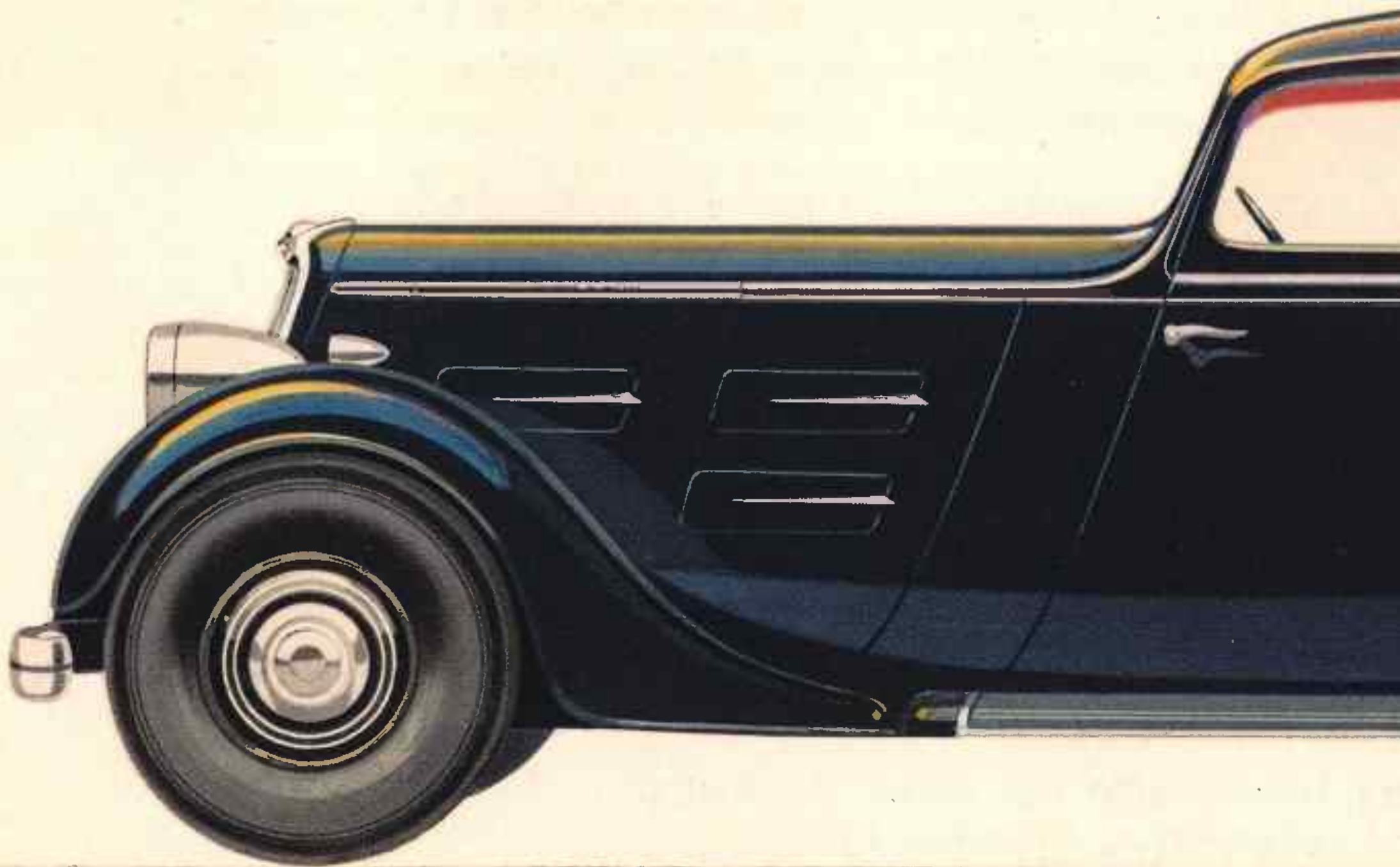
Ailes enveloppantes émaillées noir; marche-pieds garnis caoutchouc; phares et feux de position profilés et chromés; lanterne AR, plaque de police et Stop encastrés dans le couvercle de la malle; pare-chocs et enjoliveurs chromés; housse de roue de secours émaillée et chromée. Glaces de sécurité partout.

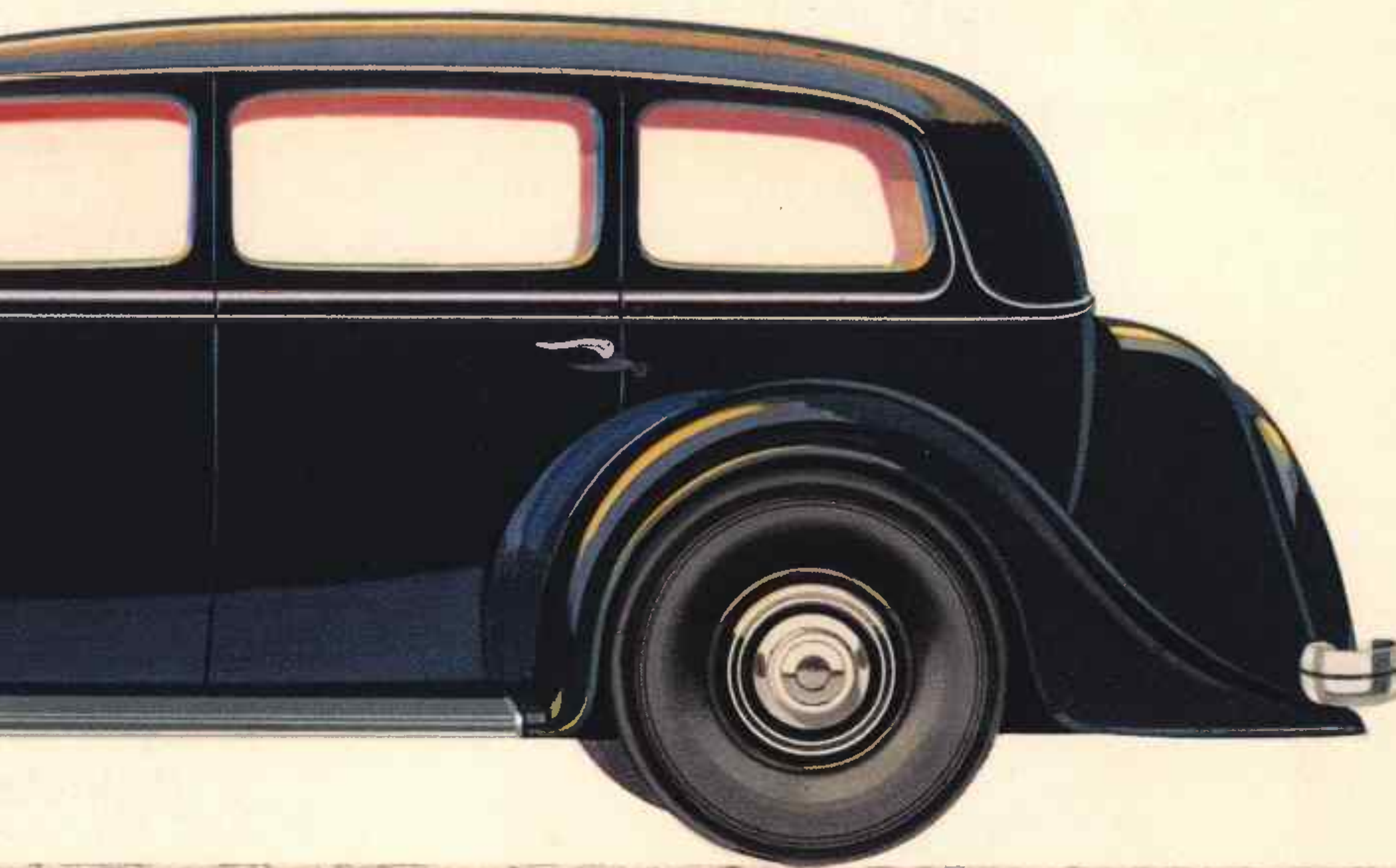
Garniture intérieure en velours de première qualité; frises en marqueterie; 4 poches de portières; lève-glaces chromés; serrures à condamnation. Sièges AV séparés et réglables; banquette AR avec accoudoirs; 2 strapontins confortables à dossier repliable.

Tapis-brosse ou tapis caoutchouc à l'AV, moquette à l'AR. Planche d'auvent émaillée noir, portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un fermé de grandes dimensions. Robinet de batteries; pare-brise coulissant, avec essuie-glace double; rétro-viseur; pare-soleil double; filet de pavillon; stores de custode et store AR commandés à distance; plafonnier; poignées montoir.









ROADSTER "GRAND LUXE"

Aerodynamische carrosserie, 2 zitplaatsen, 2 zeer brede deuren. Plaatstalen carrosserie; lichtgewicht softtop van gerubberde dubbele zweepkoordstof met chromen hoepels. Opklapbare voorruit. De achterkant van de carrosserie bestaat uit een lange gestroomlijnde spider een lange, gestroomlijnde spider met een extra afneembare zitbank. Extern reservewiel op spiderkap.

Carrosseriekleurig geëmailleerde spatschermen; geprofileerde chromen koplampen en sluitseinen; verlichte politieplaat achter met stop en standlicht; chromen bumpers en wielranden; geëmailleerde reservewielkap met chromen hiel. Overal veiligheidsglas.

Eersteklas echt lederen interieurbekleding;

2 portiervakken; chromen raamstijlen. Verstelbare voorbank met neerklapbare rugleuning voor het inladen van bagage.

Borstelmatten. Geëmailleerd dashboard in carrosseriekleur met verlicht 5-instrumentenpaneel en 2 opbergvakken, waarvan één groot en afsluitbaar met dubbele ruitenwissers; buitenspiegel.

ROADSTER "GRAND LUXE"

Carrosserie aérodynamique, 2 places, 2 très larges portes. Caisse tôlée; capote légère en toile double whip-cord caoutchoutée avec cerceaux chromés. Pare-brise rabattable. l'extrémité AR de la carrosserie est constituée par un long spider profilé, dans lequel est aménagée une banquette supplémentaire amovible. Roue de secours extérieure sur le couvercle du spider.

Ailes enveloppantes émaillées à la couleur de la caisse; phares et feux de position profilés et chromés; plaque de police lumineuse à l'AR avec Stop et lanterne; pare-chocs et enjoliveurs chromés; housse de roue de secours émaillée à jonc chromé. Glaces de sécurité partout.

Garniture intérieure en cuir véritable de premier choix;

2 poches de portière; lève-glaces chromés. Banquette AV réglable, à dossier rabattable pour le chargement des bagages.

Tapis-brosse. planche d'auvent émaillée à la couleur de la caisse, portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un de grandes dimensions fermant à clef essuie-glace double; rétroviseur extérieur.

DÉCAPOTABLE "GRAND LUXE"

Aerodynamische 4-zits carrosserie; 2 zeer brede deuren. Plaatstalen carrosserie; vouwdak in zweepkoord van topkwaliteit. De deur- en voorruitframes zijn vast en maken het mogelijk de ramen te bedienen, zelfs wanneer het dak is gevouwen. De achterkant van de carrosserie bestaat uit een lange geprofileerde kofferbak met daarin 2 grote koffers, gereedschap en een reservewiel.

Zwart geëmailleerde vleugels; met rubber afgezette treeplanken; geprofileerde en verchromde koplampen en positielichten; achterlantaarn, politieplaat en Stop verzonken in de achterkant van de carrosserie; verchromde bumpers en wielranden. Overal veiligheidsglas.

Luxe stoffen bekleding; merkfriezen; twee grote portiervakken; verchromde raamregelaars; sleutelsloten. Afzonderlijke, verstelbare voorstoelen; achterbank met 2 zijarmsteunen en 1 opklapbare centrale armsteun. Air-flex" kussens, voor een perfecte zitstabiliteit en het elimineren van schokken.

Borstelmat vooraan en tapijt achteraan. Voorruit met verlicht dashboard, 5 eenheden en 2 opbergvakken, waarvan één groot en afsluitbaar. Accukraan; dubbele ruitenwisser; achteruitkijkspiegel.

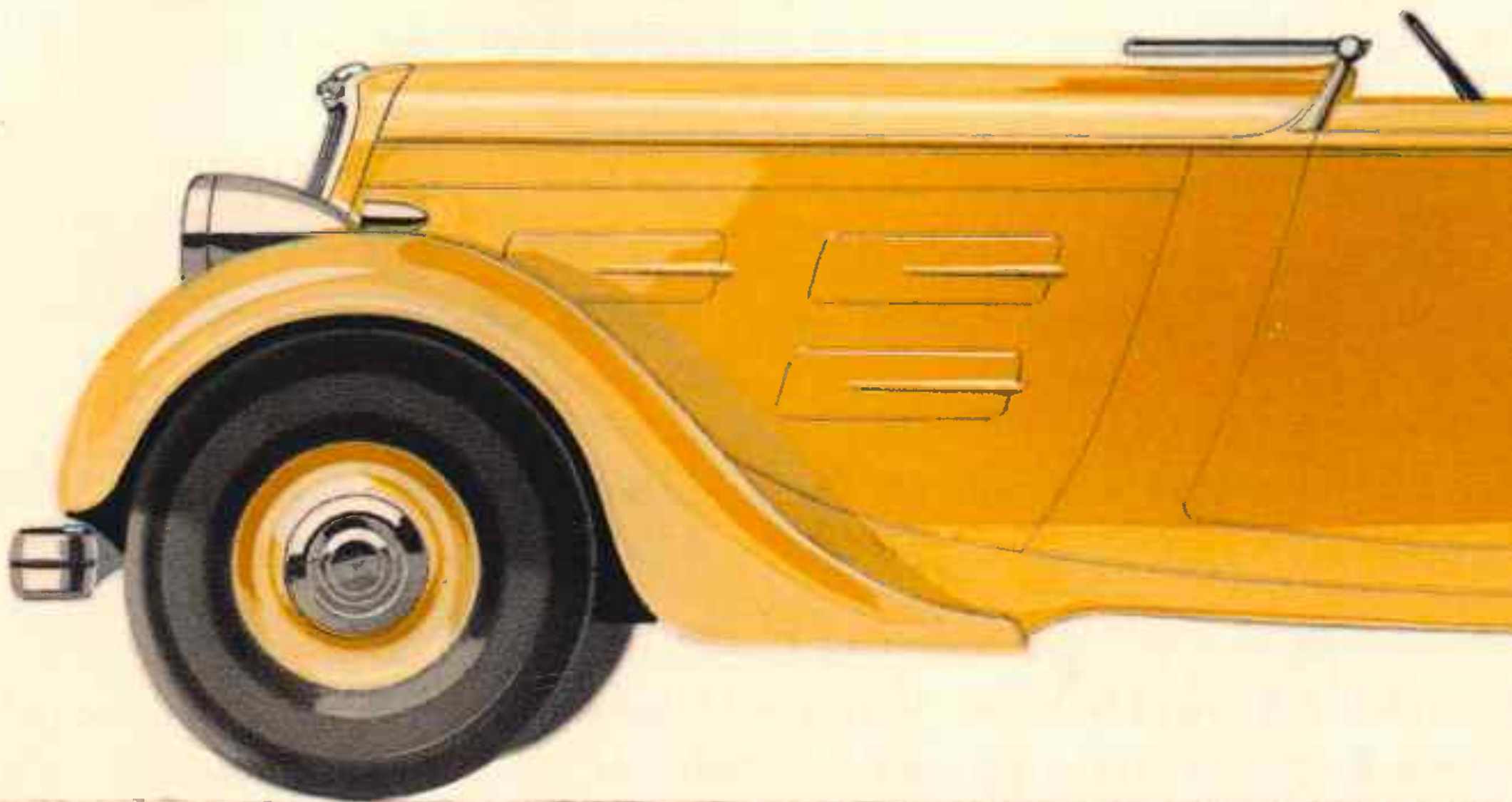
DÉCAPOTABLE "GRAND LUXE"

Carrosserie aérodynamique 4 places; 2 très larges portes. Caisse tôlée; capote repliable en whipcord de première qualité. Les encadrements de portes et de pare-brise sont fixes et permettent la manœuvre des glaces même quand la capote est repliée. L'extrémité AR de la carrosserie est constituée par un long coffre profilé contenant 2 grandes valises, l'outillage et une roue de secours garnie.

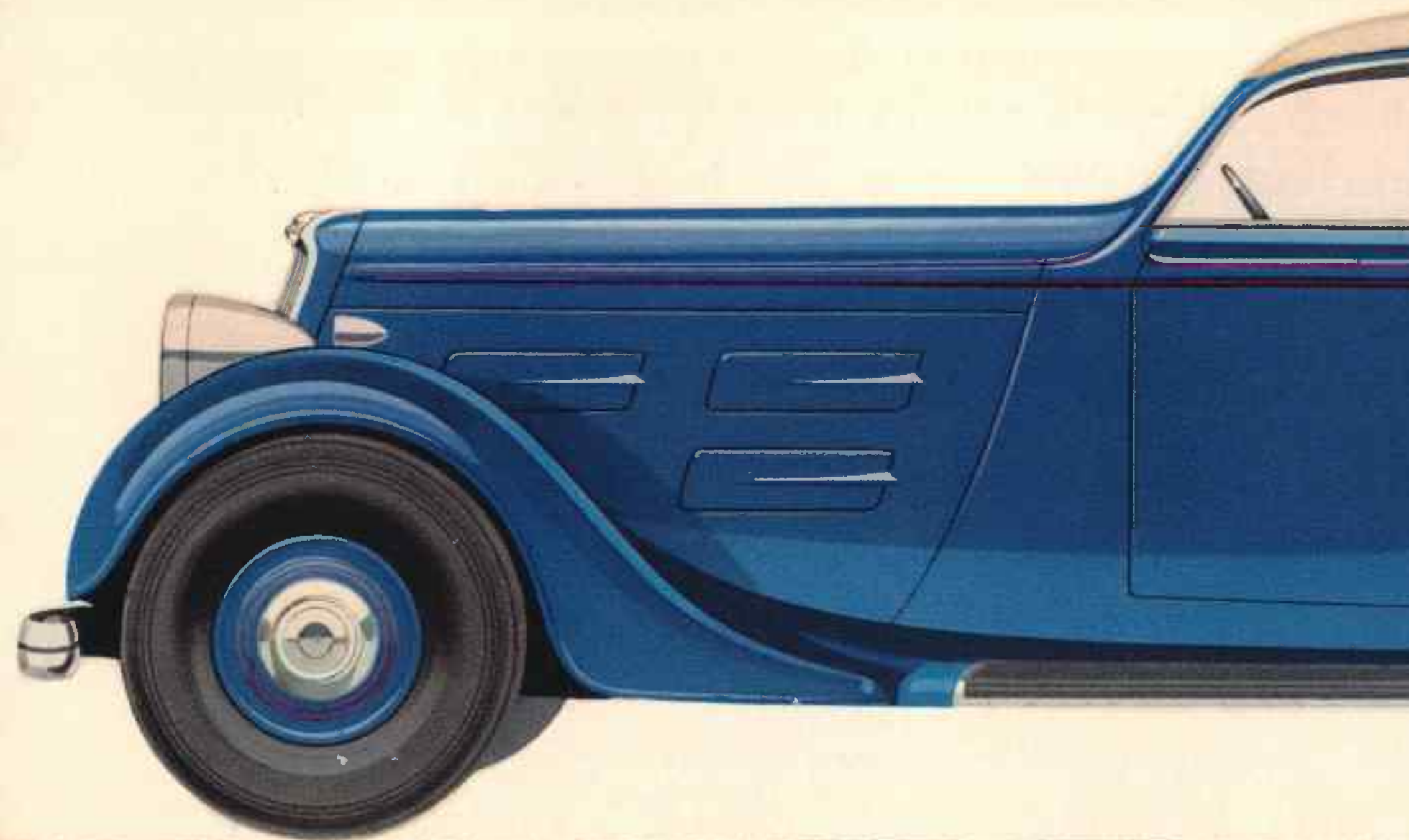
Ailes enveloppantes émaillées noir; marchepieds garnis caoutchouc; phares et feux de position profilés et chromés; lanterne AR, plaque de police et Stop encastrés dans la partie AR de la carrosserie; pare-chocs et enjoliveurs chromés. Glaces de sécurité partout.

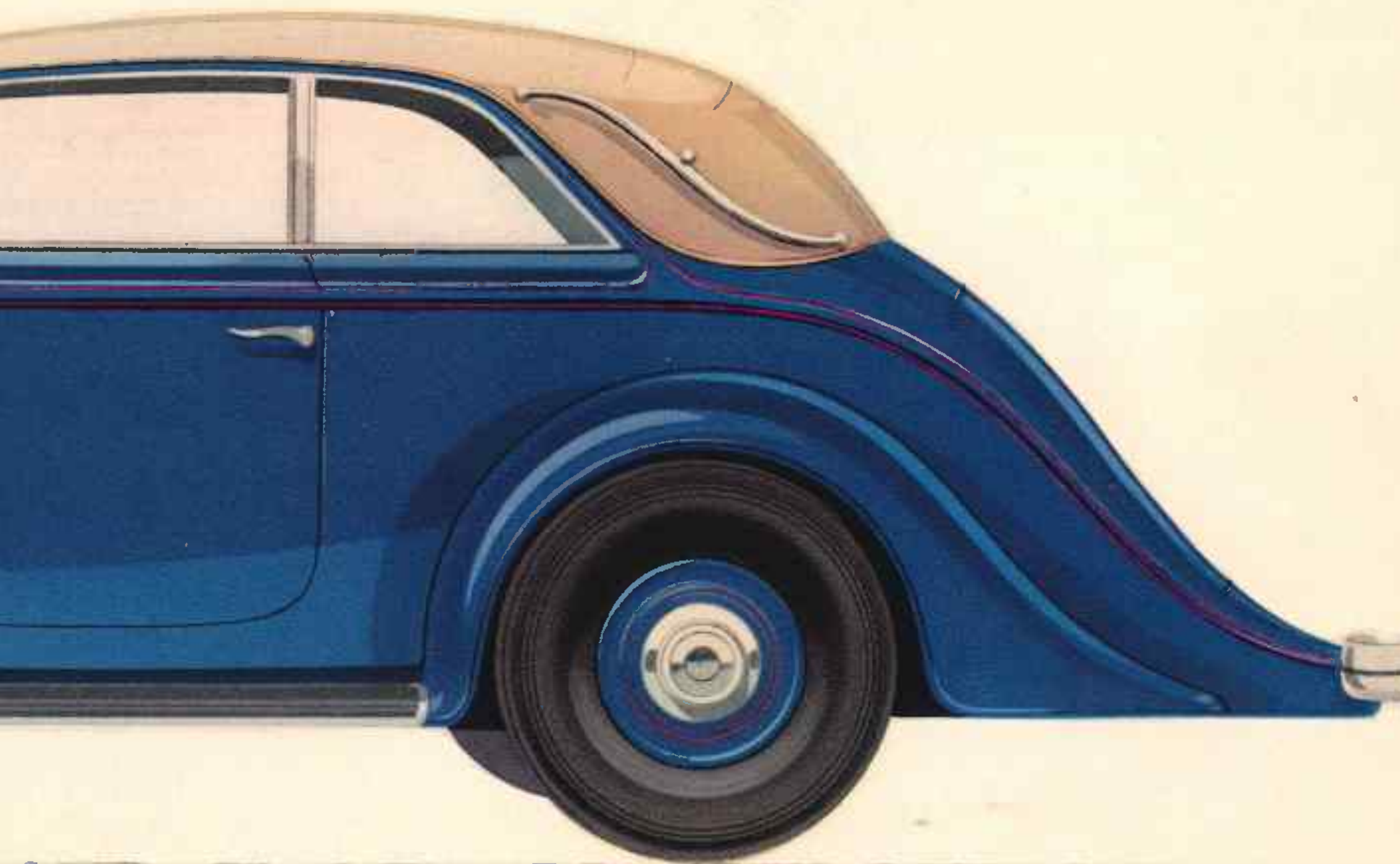
Garniture intérieure en drap de luxe; frises en marqueterie; deux grandes poches de portières; lève-glaces chromés; serrures à condamnation. Sièges AV séparés et réglables; banquette AR avec 2 accoudoirs latéraux et 1 accoudoir central escamotable. Coussins système "Air-Flex", assurant une stabilité parfaite des sièges et suppriment les secousses.

Tapis-brosse à l'AV et moquette à l'AR. Plaque d'avant portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un de grandes dimensions fermant à clef. Robinet de batteries; essuie-glace double; rétroviseur.









REDACTIE

BEDRIJFS- VOERTUIGEN 504

Deel 2.

504 AMBULANCE

Het 504-gamma omvatte ook een versie voor ambulances, waarvan het initiële project en ontwerp gebaseerd waren op de stationcar, hoewel het helaas niet de bedoeling was dat deze nicheversie exclusief in de Peugeot-fabrieken zou worden geproduceerd.

Het initiële project werd dus gelanceerd door Peugeot, dat zijn betrokkenheid jammer genoeg zal beperken tot deze eerste fase (die uiteraard ook alle administratieve werkzaamheden omvat die nodig zijn om de nodige goedkeuringen te verkrijgen in de verschillende landen waar deze vereist zijn) en tot de laatste fase, namelijk de commercialisering bij de dealernetwerken.

Tegelijkertijd zal het essentiële deel van het werk, namelijk alle wijzigingen die moeten worden aangebracht aan de Break 504 om er een ambulance van te maken, worden uitgevoerd door bedrijven buiten de Groep, zeer zorgvuldig geselecteerd door het moederbedrijf in Frankrijk of in samenwerking met buitenlandse filialen buiten Frankrijk. In feite zal deze methode, waarbij bedrijven van derden betrokken zijn,

REDACTION

UTILITAIRES 504

Partie 2.

504 MODÈLE AMBULANCE

On trouve également dans la gamme 504 une version ambulance dont le projet initial et la conception partiront de la base du Break, sans pour autant, malheureusement, envisager directement la réalisation de cette version de niche exclusivement au sein des usines Peu-geot.

En tant que tel, le projet initial aura bien été lancé par Peugeot qui malheureusement restreindra sa participation à cette première phase (qui comprend aussi, bien entendu, toute la partie administrative indispensable à l'obtention des homologations nécessaires dans les différents pays qui l'exigent) ainsi qu'à la dernière étape qui est celle du marketing auprès des réseaux de concessionnaires.

Dans le même temps, tout ce l'on peut considérer comme étant la partie essentielle du travail, c'est à dire, l'ensemble des modifications à apporter au Break 504 pour le transformer en ambulance, sera réalisé par des sociétés extérieures au Groupe, très soigneusement sélectionnées par la Maison Mère en France ou en collaboration avec des succursales étrangères siégeant hors du territoire français. En fait, cette méthode qui impliquait des sociétés tierces de-

een vaststaand feit worden en in elk geval over het algemeen de voorkeur genieten, aangezien ze een duidelijke beheersing van de productiekosten mogelijk maakt, evenals een grotere eenvoud en flexibiliteit in de productie, met name in geval van specifieke verzoeken van klanten. Wanneer de omstandigheden het toelaten, zal het dus verstandig worden geacht om bepaalde gespecialiseerde bedrijven toestemming te geven om zelf de nodige aanpassingen uit te voeren, zoals vereist door de verschillende landen waarvoor de ambulances bestemd zijn.

Dit sluit natuurlijk niet uit dat andere bedrijven Breaks 504's kopen, ze ombouwen tot ambulances en ze dan rechtstreeks op de markt brengen. Zoals je je kunt voorstellen, waren de carrosseriebouwers die door Peugeot werden gekozen en goedgekeurd om dit werk uit te voeren, altijd en alleen eersteklas bedrijven, waaronder Heuliez in Frankrijk, dat het leeuwendeel van het werk kreeg en verschillende versies van ambulances op basis van de 504 ontwikkelde.

De versies met een laag dak worden gewoon "Ambulance" genoemd en hebben standaard de volgende interieuruitrusting:

- een brancard met verstelbare hoofdsteun (gepatenteerd)
- een schuiflade voorzien van een vergrendelingssysteem om de brancard gemakkelijker te vervoeren en vast te zetten.
- gewatteerde, afwasbare bekleding vastgezet met klinknagels

viendra un état de fait bien établi et se révélera, en tout état de cause, généralement préférable compte tenu du fait qu'elle permet une évidente maîtrise des coûts de production ainsi qu'une plus grande simplicité et flexibilité de réalisation, particulièrement dans l'hypothèse de demandes spécifiques de la part de la clientèle. C'est ainsi que l'on estimera judicieux, quand les conditions le permettront, d'accorder à certaines entreprises spécialisées l'autorisation de réaliser d'elles même les modifications nécessaires et exigées par les différents pays auxquelles les ambulances étaient destinées.

Bien entendu, tout cela n'excluait pas la possibilité qu'avaient d'autres entreprises d'acquérir des Breaks 504, de les transformer en ambulances et de les commercialiser ensuite elles-même directement. Les carrossiers choisis et agréés par Peugeot pour mener à bien ces travaux seront, comme on peut l'imaginer, toujours et uniquement des entreprises de tout premier ordre, dont en France la Société Heuliez, à qui l'on attribuera d'ailleurs, si l'on peut dire, la part du lion, et qui mettra au point plusieurs versions d'ambulances sur base 504.

Les versions à toit bas seront tout simplement appelées "Ambulance" et seront dotées de l'équipement intérieur standard suivant:

- une civière avec appuie-tête réglable (brevetée)
- un plateau coulissant muni d'un système de blocage pour faciliter le transport et le verrouillage de la civière.



AMBULANSE

KJ295 22/23

- een set stalen handgrepen
- een stalen voetensteun
- een afneembare zitting naast de brancard
- ondoorzichtige zij- en achterruiten
- intrekbare koplampen en andere accessoires op aanvraag.

Net als de versie met een laag dak kan de gestandaardiseerde ambulance één patiënt op de brancard en drie andere begeleiders vervoeren, inclusief de chauffeur, maar de gestandaardiseerde naam komt van het feit dat hij voldoet aan de wetgeving die door de Franse Republiek is ingevoerd in het decreet van 27 maart 1973.

In feite is dit model uitgerust met een brancard die kan worden omschreven als gestandaardiseerd (vanwege de lengte en de vaste handgrepen), conform de bepalingen van norm S 90311, en dus vrijwel identiek aan de brancard die wordt gebruikt door de Civiele Bescherming en het leger.

In het geval van een grootschalige ramp was het gebruik van dit type brancard bedoeld om reddingsoperaties te vergemakkelijken doordat ze door elkaar konden worden gebruikt in de verschillende interventievoertuigen die op dat moment beschikbaar waren.

Van buitenaf gezien zijn de gestandaardiseerde 504 ambulances gemakkelijk te herkennen aan hun verhoogde dak en schijfvormige ventilatieopeningen die ventilatie bieden aan het achtercompartiment, bekend als de 'sanitaire cel', waar de patiënt ligt, en aan hun achterklep die

- un garnissage rembourré et lavable, fixé par rivets
- un ensemble de poignées en acier
- un repose-pieds en acier
- un fauteuil amovible placé à côté de la civière
- des vitres latérales et une lunette arrière opacifiées
- des projecteurs escamotables et d'autres accessoires éventuels sur demande.

Tout comme la version à toit bas, l'ambulance normalisée permet le transport d'un patient sur la civière et de trois autres accompagnants, chauffeur compris, mais son appellation de normalisée vient de sa mise en conformité avec la législation mise en place par la République Française par décret du 27 mars 1973.

Dans les faits, ce modèle est équipé d'une civière que l'on qualifie de normalisée (par sa longueur et ses poignées fixes), conforme aux dispositions de la norme S 90311, et par la même pratiquement identique à celle en vigueur auprès de la Protection Civile et de l'armée.

L'utilisation de ce type de civière devait donc, en cas de catastrophe de grande ampleur, faciliter les opérations de sauvetage en permettant, le cas échéant, de les utiliser indifféremment dans les différents véhicules d'intervention alors disponibles.

Vues de l'extérieur, il est aisé de reconnaître les ambulances 504 normalisées grâce à leur toit surélevé et leurs bouches d'aération en forme de disques qui assurent la ventilation du com-



in twee delen is verdeeld om het in- en uitrijden van brancards te vergemakkelijken.

Het onderste deel dient als steun en vergemakkelijkt het betreden van de brancard, terwijl het bovenste deel scharniert aan het verhoogde dak, een gecompenseerd openingsmechanisme heeft dat wordt ondersteund door twee hydraulische cilinders en speciaal is ontworpen om een maximale openingshoek mogelijk te maken.

Het idee om het scharnier van de achterklep direct in het verhoogde dak te integreren maakt het mogelijk voor de patiënt om zittend in of uit het voertuig te stappen, terwijl de infuuslang rechtop blijft staan.

De brancard is niet alleen gestandaardiseerd, maar heeft ook een gewatteerde matras bedekt met een wasbaar plastic laken, de stoel ernaast is verstelbaar en er is ook een opklapbare klapstoel in de onmiddellijke nabijheid. De ramen van de sanitaire cel zijn niet alleen mat, maar ook voorzien van kleine schuifgordijntjes. In het verhoogde deel van het dak is ruimte gereserveerd voor eerstehulpapparatuur.

Qua carrosserie-uitrusting heeft de standaardversie een gelamineerde voorruit en jodiumhoudende koplampen, maar alleen benzineversies.

Tot slot hebben alle "standaard" versies een speciaal voor dit doel ontworpen type ophanging. In zijn ambulanceversie zou de 504 in de Peugeot-catalogus blijven zolang de 504 Estateversies konden worden gebruikt als uitgangs-

partiment arrière, appelé "cellule sanitaire", là où le patient se trouve allongé, ainsi qu'à leur hayon arrière divisé en deux parties pour faciliter les opérations d'entrée et de sortie de la civière. Sa partie inférieure sert de support et facilite l'entrée de la civière, tandis que sa partie supérieure est articulée au niveau de la surélévation du toit, a été dotée d'un mécanisme d'ouverture compensé, soutenu par deux vérins hydrauliques et spécialement conçue pour permettre un angle d'ouverture maximal. L'idée de l'intégration directe de l'articulation du hayon arrière à la surélévation du toit permet au patient d'entrer ou de sortir du véhicule en position assise, tout en conservant son éventuel tube de perfusion à la verticale. La civière, outre le fait qu'elle soit normalisée, offre un matelas rembourré recouvert d'une toile plastique lavable, le siège qui est à côté est réglable et l'on trouve également dans son entourage immédiat, un strapontin pliant et rabattable. Les vitres de la cellule sanitaire sont non seulement dépolies, mais également dotées de petits rideaux coulissants. La partie surélevée du toit comporte des emplacements réservés aux équipements de première intervention.

Dans le cadre des équipements de carrosserie, la version normalisée est dotée d'un pare-brise feuilleté et de phares à iode, mais les versions essence uniquement. Enfin, sur toutes les versions dites normalisées, les suspensions sont d'un type particulier et spécifiquement conçues pour cet usage. Dans sa version ambulance, la 504 demeurera au catalogue Peugeot tant que les versions 504 Break pourront servir de point de départ au travail de transformation. Cette versi-



punt voor ombouwwerkzaamheden. Uiteindelijk heeft deze versie een vrij lang leven gehad, onderbroken door een voortdurende update van zijn technische en medische uitrusting, steeds in lijn met de snelle vooruitgang die de geneeskunde boekte op belangrijke momenten zoals die van een eerste interventie, na verwondingen of ernstige pathologieën.

Peugeot volgt hetzelfde evolutiepatroon als de 404 ambulance en gaat opnieuw uit van het ontwerp van zijn opvolger, de 504, maar nog steeds met de stationwagenversie. De motorkeuze voor de 504 ambulance kon zowel een diesel- als een benzinemotor zijn, waarbij de laatste in de beginjaren de voorkeur genoot.

De originele tweeliter benzinemotor met 93 pk werd in 1974 licht gewijzigd, waardoor hij 3 pk meer vermogen had en uiteindelijk 96 pk leverde. Vanaf 1977 waren ook de 2,1-liter dieselmotor met 65 pk en de 2,3-liter dieselmotor met 70 pk verkrijgbaar.

on aura eu, en définitive, une existence plutôt longue et émaillée d'une continuelle mise à jour de ses équipements techniques et médicaux, toujours en phase avec les rapides progrès que fera la médecine dans les moments si importants que sont ceux de toute première intervention, à la suite de blessures ou de lourdes pathologies.

Suivant le même schéma d'évolution que fut celui de la 404 ambulance, Peugeot va repartir de la conception de son héritière, la 504, mais toujours de la version Break. Le choix de motorisation de l'ambulance 504 pourra se faire indifféremment en version diesel ou essence, sachant que cette dernière sera favorite dans les premières années.

Présent à l'origine, le moteur essence de deux litres et 93CV se verra légèrement modifié en 1974 et gagnera 3 CV pour offrir finalement une puissance de 96 CV. D'autre part, à compter de 1977 seront également disponibles la version diesel 2,1 L de 65 CV et la version diesel 2,3L pour 70 CV.











ALPHONS / RUVL
fine classic cars

504 PICK-UP

Precies tien jaar na de voorstelling van de 504 berline, op het moment dat deze laatste zich opmaakte om geleidelijk aan de teugels over te geven aan de nieuwkomer, de 505, zou het laatste bedrijfsvoertuig op basis van dit model worden voorgesteld: de Pick-Up 504.

Het was onbewust voorbestemd om niet alleen het allerlaatste (in Europa geproduceerde) bedrijfsmodel van de 504 te zijn, maar ook om bij Peugeot de ultieme erfgenaam te zijn van een lange reeks "bestelwagens" die strikt waren afgeleid van de overeenkomstige berline.

Hoewel hij veel later werd gelanceerd dan de rest van het gamma, bleef de 504 Pick-Up toch extreem lang bestaan. Hij verliet de assemblage lijn in Kenia pas in 2005, na meer dan 26 jaar ononderbroken productie op alle continenten. En zelfs vandaag de dag, als je door het Franse platteland rijdt, kun je nog steeds een Pick-Up 504 tegenkomen, hard aan het werk, bezig met zijn moeizame missie.

Het was dan ook in september 1979 dat de Pick-Up 504 werd voorgesteld, als opvolger van de Pick-Up 404, die bijna aan het einde van zijn vervangingsperiode was gekomen, maar die uiteraard veel beter was omdat zijn lijnen veel te representatief waren voor de jaren 1960 om hem in staat te stellen het hoofd te bieden aan de nieuwe decennia die voor hem opengingen. Op het vlak van robuustheid en betrouwbaarheid was de Pick-Up 404 de hoeksteen van de Peugeot bestelwagens. Hij bevestigde en con-

504 PICK-UP

C'est très précisément dix ans après la présentation de la berline 504, au moment précis où cette dernière s'apprête à passer graduellement le relais à la nouvelle venue, la 505, que sera présentée la dernière commerciale issue de ce modèle: le Pick-Up 504.

Il est inconsciemment destiné à être non seulement le tout dernier modèle de 504 utilitaire (fabriqué en Europe), mais aussi à être, chez Peugeot, l'ultime héritier d'une longue lignée de "camionnettes" strictement dérivées de la berline correspondante.

Mais bien que son lancement ait eu lieu avec beaucoup de retard par rapport au reste de la gamme, le Pick-Up 504 demeurera malgré tout présent extrêmement longtemps pour ne quitter définitivement les chaînes de montage qu'en 2005, au Kenya, après plus de 26 années de production ininterrompue sur tous les continents. Et, aujourd'hui encore, si vous parcourez la campagne française, vous surprendrez peut-être encore un Pick-Up 504, en plein effort, en train de mener à bien sa laborieuse mission.

C'est donc en septembre 1979 qu'aura lieu la présentation de ce Pick-Up 504 qui prendrait le relais du Pick-Up 404, alors quasiment arrivé à la limite du délai accordé pour son remplacement, mais surtout et de toute évidence bien supérieur de par sa ligne bien trop représentative des années soixante, pour lui permettre d'affronter les nouvelles décennies qui allaient maintenant s'ouvrir devant lui. Sur le plan ro-

solideerde met niet aflatende vastberadenheid, voor zover dat nog nodig was, de geweldige reputatie die zijn recente en beroemde voorouder uit de 03 Serie had verworven. En als er een mooie, duidelijke, vlakke weg in het verschiet ligt, zoals bij alle vorige generaties Peugeot bestelwagens, zal deze "kleine" er zeker het beste van maken.

Net als bij zijn voorgangers maakt de Pick-Up 504 gebruik van een groot aantal onderdelen uit de berline en andere versies van de bestelwagen, zowel op het gebied van de carrosserie als, vooral, de aandrijflijn, wat het vooral op dit gebied veel eenvoudiger maakt om vandaag de dag een of ander onderdeel te vervangen.

De Pick-Up 504 zou afkomstig zijn van wat we kunnen definiëren als de 504 berline van de tweede reeks, d.w.z. degene die verscheen in 1976, d.w.z. de berlineversie met de handgrepen verzonken in de deuren en niet uitstekend zoals bij de vorige modellen, en hetzelfde geldt voor het dashboard, dat zal worden gemonteerd.

Comfort heeft nog steeds zijn kwarts instrumentenpaneel, H4 halogeen koplampen, interval ruitenwissers met twee snelheden, achteruitrijlichten, dag/nacht kantelbare achter-uitkijkspiegel, hoofdsteunen, sigarettenaansteker, vloermatten en afsluitbare tankklep. De tweed bekleding van de stoelen zou worden vervangen door stof met aan beide zijden een rand van imitatieleer, wat zeker minder aantrekkelijk maar zeker praktischer zou zijn, en tegelijkertijd zouden de twee deurpanelen worden voorzien van zakken. In

bustesse et fiabilité, le Pick-Up 404 aura été la pierre angulaire de la saga des utilitaires Peugeot, affirmant et consolidant encore avec une détermination sans faille, si cela avait été toutefois nécessaire, la grande réputation gagnée par son récent et célèbre ancêtre de la Série 03. Et si se profile devant lui une belle route dégagée et bien plate, de toutes les générations précédentes de camionnettes Peugeot, il est sûr que ce "petit dernier" saura parfaitement en profiter.

Comme cela aura été le cas pour ses prédécesseurs, le Pick-Up 504 utilise bon nombre de composants issus de la berline et d'autres versions d'utilitaires, au niveau carrosserie mais surtout mécanique, ce qui, dans ce domaine notamment, rend le remplacement de telle ou telle pièce bien plus facile aujourd'hui.

Le Pick-Up 504 est réputé être issu de ce que nous pouvons définir comme étant la Berline 504 deuxième série, donc celle qui apparaît en 1976, c'est à dire la version de berline aux poignées encastrées dans les portières et non proéminentes comme sur les modèles précédents, et de même pour son tableau de bord qui sera celui que l'on montera.

Confort dispose toujours de sa montre de bord à quartz, de ses projecteurs halogènes H4, de ses essuie-glace à deux vitesses et intermittence, de ses feux de recul, de son rétroviseur intérieur basculable jour-nuit, de ses appuie-tête, allume-cigare, de ses moquettes au sol et de sa trappe carburant fermant à clef. Le garnissage tweed des sièges sera remplacé par du drap bordé sur les deux côtes par du simili, ce qui

1994 werd de allerlaatste grote verandering in de lange carrière van het model doorgevoerd, waarbij het gamma werd samengevoegd tot één enkele versie voor alle Europese markten, die simpelweg de 'Pick Up 504' zou gaan heten. Deze fusie omvat ook de aanwezigheid in de catalogus van de enige overblijvende dieselversie, uitgerust met de 2.304 cc motor, maar gekoppeld aan de standaard vijfversnellingsbak.

Deze nieuwste versie van de Pick-Up 504 heeft weliswaar alle stalen onderdelen van zijn carrosserie behouden, maar profiteert van een aantal nieuwe kenmerken, zoals de hars voorbumper met ingebouwde oranje richtingaanwijzers en voor het eerst in zijn geschiedenis zijn de twee achterbumpers in de hoeken van de carrosserie bevestigd. Het radiatorrooster in het midden waarin de leeuw zit, is gemaakt van zwart plastic met drie spijlen. Als je meer in detail wilt treden, zul je zien dat het eigenlijk een mix is van de twee vorige versies, dat de wielen geen wioldoppen hebben, dat de tankklep niet langer vergrendelt en dat er nu een ladderrek op de kipper zit dat erg op een rolbeugel lijkt.

Binnenin het interieur vinden we de echte nieuwigheden, met een compleet ander dashboard en instrumentenpaneel, allemaal gloednieuw, gemaakt van schokbestendig materiaal en met enkele onderdelen van andere Peugeot-modellen die toen in productie waren aan het begin van de jaren negentig. De binnenkant van de deurpanelen is gemaakt van voorgevormd plastic, met armsteunen en zakken. De stoelen hebben hoofdsteunen (direct verbonden met het frame in plaats van de rugleuning) en zijn be-

sera certainement beaucoup moins attractif mais définitivement plus pratique, et en même temps, les deux panneaux de porte seront complètes de poches. L'année 1994 apportera la toute dernière modification notoire de la longue carrière de ce modèle avec, pour tous les marchés eutopéens, la fusion de la gamme en une seule et unique version que l'on désignera du nom de "Pick Up 504" en toute simplicité. Cette fusion incluera également la présence au catalogue de la seule version diesel restante, équipée du moteur de 2,304cc, mais couplé à la boîte à cinq rapports de série.

Cette dernière version du Pick-Up 504, tout en conservant toutes les pièces acier de sa coque, profitera de nombreux éléments nouveaux, tels le pare-chocs avant en résine avec ses feux clignotants orange incorporés, et pour la première fois de son histoire, les deux pare-chocs arrière sont fixés dans les angles de la caisse. La grille de calandre au centre de laquelle s'insère le lion est en plastique noir à trois barettes. Si l'on veut rentrer dans les détails, on se rend compte qu'il s'agit, en réalité, d'un mixage des deux versions précédentes, que les jantes sont privées d'enjoliveurs, que le clapet d'ouverture de la trappe à carburant ne ferme plus à clef, mais que l'on a maintenant sur la benne un porte-échelle de série qui ressemble fort à un roll-bar.

C'est à l'intérieur de l'habitacle que nous trouvons les véritables nouveautés, avec une planche et un tableau de bord complètement différents, tout neufs, faits d'un matériau antichoc et regroupant aussi certains composants issus

kleed met antraciet vinyl of stof en vinyl. De versnellingspookknop is dezelfde als op de 205 en het opbergvak onder het dashboard is afsluitbaar. Er zijn twee opties beschikbaar: metallic lak en een rolbeugel met afneembare hoes.

Toen de Pick-Up 504 niet meer in Europa werd verkocht, hield zijn leven daar niet op. Hij kende nog een vrij winstgevende carrière in Argentinië, Kenia en Nigeria, een carrière die in 2001 definitief ten einde kwam.

Net als bij de 504 berline had de Pick-Up versie een vooras met onafhankelijke wielen en een achteras met een starre as (hypoïde achteras) die was afgeleid van die van de berline. Vanaf modeljaar 1982 werd een sperdifferentieel gemonteerd om de tractie over te brengen naar het wiel met de beste grip op de grond.

De voorwielophanging was geveerd met spiraalveren en voorzien van schokdempers van het MacPherson-type en een stabilisatiestang, terwijl de achterwielophanging was voorzien van een balansdemper en telescopische schokdempers (dubbelwerkend vanaf 1983).

De Pick-Up 504 kwam uit met trommelremmen voor en achter, maar al snel, vanaf 1982 (ook dankzij het toegenomen motorvermogen), werden er schijfremmen voor gemonteerd.

Deze versie, die gewoon een versterkt en compleet chassis had, vormde een blanco vloer, klaar om elke vorm van opbouw te krijgen of om te worden aangepast aan elke kleine beperkte serie, maar essentieel voor veel carrosserie-

d'autres modèles Peugeot alors en fabrication au début de ces années quatre-vingt dix. L'intérieur des contre-portes est fait d'un matériau plastique moulé incluant des accoudoirs et des poches. Les fauteuils reçoivent des appuie-tête (directement reliés aux structures et non aux dossiers) et sont recouverts au choix d'un vinyle anthracite ou de tissu et vinyle. Le pommeau du levier de vitesses est le même que celui de la 205, et le vide-poche placé sous la planche de bord ferme à clef. Deux options sont possibles, la peinture métallisée et l'arceau et sa bâche amovible.

Quand sonnera l'arrêt de sa commercialisation en Europe, la vie du Pick-Up 504 ne s'arrêtera pas là et poursuivra une assez rentable fin de carrière en Argentine, au Kenya et au Nigeria, carrière qui prendra définitivement fin en 2001.

Comme pour la berline 504, la version Pick-Up possède un train avant à roues indépendantes et un train arrière à essieu rigide (pont arrière hypoïde) dérivé de celui de la berline bas de gamme. A compter de l'année-modèle 1982 on montera un différentiel à glissement limité qui transfère la traction sur la roue qui adhère le mieux au sol. Les suspensions avant sont à ressort hélicoïdaux équipés d'amortisseurs incorporés de type Mac Pherson et barre stabilisatrice, et les arrière sont à balestre et amortisseurs télescopiques (à double effet à partir de 1983).

Le Pick-Up 504 sortira avec des freins à tambours tant à l'avant qu'à l'arrière, mais très rapidement, à partir de 1982 (grâce aussi à l'aug-

bouwers, die hem gebruikten als basis voor het creëren van talloze versies die nu worden omschreven als 'niches', speciale versies die Peugeot niet of nauwelijks had kunnen presenteren.

Qua uiterlijk en mechanica zal hij exact identiek zijn aan de normale 504 Pick-Up versie, die alle verschillende evoluties in de loop der jaren heeft ondergaan.

De enige accessoires die vanaf 1990 als optie verkrijgbaar waren, waren de twee telescopische buitenspiegels, die onmisbaar waren voor specifieke indelingen zoals de Camping-Car of Flatbed versies, waarbij de breedte van de achterstructuur groter was dan die van de voorkant van deze voertuigen.

In 1991 werd de Chassis-Cabine versie ook uitgerust met een 2.304 cc dieselmotor, die vanaf dat moment de enige krachtbron zou blijven. De productie van deze multifunctionele versie eindigde definitief in 1995.

mentation de puissance moteur), il sera doté de freins à disques à l'avant.

Cette version, qui ne propose tout simplement qu'un châssis renforcé et complet, offre par contre un plancher vierge, prêt à recevoir n'importe quelle forme de superstructure ou à s'adapter à n'importe quelle petite série limitée, mais indispensable pour ne nombreux carrossiers, qui l'utiliseront comme base de transformation pour créer de nombreuses versions aujourd'hui décrites comme étant des "niches", versions spéciales que Peugeot n'aurait pu que très difficilement, voire tout simplement jamais, pu présenter. Au niveau de son esthétique et de sa mécanique, elle sera exactement identique à la version 504 Pick-Up normale dont elle aura de la même façon connu toutes les diverses évolutions au cours des ans. Seuls et uniques accessoires disponibles en option à partir de 1990 seront les deux rétroviseurs extérieurs télescopiques indispensables sur des aménagements spécifiques comme le sont les versions Camping-Car ou Plateau dont on sait que la largeur de la structure arrière est supérieure à celle de l'avant de ces véhicules. En 1991, la version Chassis-Cabine sera également dotée du moteur diesel de 2,304cc qui, dès lors, demeurera sa seule motorisation. La fabrication de cette version polyvalente s'arrêtera définitivement en 1995.



ALFA ROMEO
fine classic cars





PEUGEOT

more than
fine classic cars





P SB-26-13 79



PEUGEOT

1877SH24





504 BREAK DANGEL EN FAMILIALE DANGEL

De Tweede Wereldoorlog leidde tot de intensieve ontwikkeling van allerlei terreinvoertuigen met twee of meer aangedreven assen. Maar verspreid over de verschillende slagvelden moest er nog veel gebeuren.

Alle oorlogvoerende landen hadden hun best gedaan om deze voertuigen, die onmisbaar waren geworden in de moderne oorlogsvoering, te produceren en te ontwikkelen, of het nu ging om kleine terreinvoertuigen zoals jeeps, of grotere zoals troepen- of materiaaltransportvoertuigen.

Tot die tijd bleef de markt voor off-road voertuigen, en in het bijzonder lichte voertuigen, embryonaal, voornamelijk vanwege de hoge kosten van ontwerp, ontwikkeling en betrouwbaarheid.

In de volgende twee decennia ontwikkelde het onderwerp zich nauwelijks, deels vanwege de vele overtollige militaire voertuigen die nog steeds in omloop waren, maar vooral omdat deze voertuigen over het algemeen werden geassocieerd met bijzonder spartaans en oncomfortabel werkgereedschap.

In de jaren 1970 begon er iets te veranderen: de vraag nam toe en de investeringen ook, maar het was vooral duidelijk dat het productaanbod was gediversifieerd en dat er nieuwe producten op de markt kwamen die minder spartaans en veel comfortabeler waren.

504 BREAK DANGEL ET FAMILIALE DANGEL

La Seconde Guerre Mondiale génèrera le développement intensif de toutes sortes de véhicules tout-terrain à deux essieux moteurs ou davantage. Mais, disséminés sur les différents champs de bataille, il restait beaucoup à faire.

Tous les pays belligérants s'étaient essayés à la fabrication et au développement de ces véhicules devenus indispensables à une guerre moderne, qu'il s'agisse de petits véhicules tout-terrain tels que les jeeps, ou de taille supérieure comme des engins de transport de troupes ou de matériel.

Jusque là, le marché des véhicules tout-terrain, et en particulier celui des véhicules légers restait embryonnaire, eu égard principalement aux coûts élevés de conception, de développement et de fiabilité.

Au cours des deux décennies qui suivront, le sujet n'évoluera que très peu, en partie à cause des nombreux excédents d'engins militaires encore en circulation, mais surtout parce que ces véhicules étaient généralement associés à des outils de travail particulièrement spartiates et inconfortables.

Dans les années soixante-dix, les choses commencent à évoluer et comme la demande augmente, les investissements suivent; mais avant tout, il s'avère que l'offre s'est diversifiée avec l'arrivée sur le marché de nouveaux produits moins spartiates et bien plus confortables.



Op dat moment besloot Henry Dangel het beleid van zijn bedrijf in deze richting te sturen. Zijn plan was duidelijk: een chassis met vierwielaandrijving en een verhoogde, versterkte carrosserie installeren op een Franse auto die al in Frankrijk in massaproductie was.

Om dit te kunnen doen, was het essentieel om een goed uitgangspunt te hebben, universeel erkend om zijn bewezen kwaliteiten van robuustheid en betrouwbaarheid.

De keuze viel dan ook bijna onvermijdelijk op de Peugeot 504, die niet alleen volledig voldeed aan alle specificaties die Henry Dangel eiste, maar ook verkrijgbaar was in een complete reeks versies en motoren.

Het was de Dangel 504 Estate, met permanente vierwielaandrijving gekoppeld aan twee gedifferentieerde slipdifferentiëlen en voorzien van een versnellingsbak met twee gesynchroniseerde versnellingsbakken, die dit model zou kenmerken.

De 504 Estate was Dangels allereerste werkpaard. De eerste reacties waren meteen bevestigend en de productie volgde al snel. De mechanische transformatie, die het passagierscompartiment en alle uitrusting ongewijzigd liet, was gebaseerd op de installatie van een frame (met behulp van twee parallelle langsliggers en gevouwen en gelaste stalen dwarsliggers) onder de vloer van de auto, waarin de verschillende transmissiecomponenten werden ondergebracht.

C'est à ce moment précis que Henry Dangel décide d'orienter la politique de son entreprise dans cette voie. Son programme est clair: il s'agit d'installer un châssis à traction intégrale ainsi qu'une carrosserie surélevée et renforcée sur une voiture française dite de grande série, et déjà fabriquée dans l'hexagone.

Il était indispensable pour ce faire d'avoir un bon point de départ universellement reconnu pour ses qualités éprouvées de robustesse et de fiabilité.

Le choix se tourne donc presque inévitablement vers la Peugeot 504 qui, non seulement satisfait pleinement à toutes les spécifications requises par Henry Dangel, mais se décline aussi en une gamme complète de versions et de motorisations.

C'est le Break 504 Dangel, à quatre roues motrices permanentes couplées à deux différentiels à glissement différencié, et doté d'une boîte de transfert à deux gammes de rapports synchronisés qui va caractériser ce modèle.

La 504 Break sera le tout premier cheval de bataille de Dangel. Les premiers rests effectués seront immédiatement encourageants et la production suivra rapidement. La transformation mécanique, qui laissera l'habitacle ainsi que tout ses équipements inchangés, est basée sur la mise en place d'un cadre (à l'aide de deux longerons parallèles et des traverses en acier pliées et soudées) sous le plancher de la voiture qui accueille les divers éléments de la transmission.

De "transferbox", die in de transmissietunnel is geplaatst maar onafhankelijk is van de standaard BA7 vierversnellingsbak van de 504 (zonder wijziging van de overbrengingsverhoudingen), is hiermee verbonden door een korte tegenas die in een reactiebuis draait. Dit systeem biedt vier versnellingen voor gebruik op de weg en vier versnellingen voor gebruik op het terrein, met perfect gesynchroniseerd schakelen van de ene naar de andere versnelling.

Een ander sterk punt van de Dangel ingenieurs waren de twee voor- en achterassen, beide voorzien van een limited-slip systeem, een Peugeot ontwikkeling gebaseerd op een patent van het bedrijf. De geveerde vooras is van het PC7 type met een 8/37 verhouding, terwijl de standaard achteras van het PBI type zijn 8/37 verhouding behoudt.

Zowel de voor- als achterwielophanging bestaat uit schroefveren met stabilisatorstangen en dubbelwerkende hydraulische telescopische schokdempers.

De rijhoogte van de auto werd met 185 mm verhoogd en de elasticiteit van de wielen werd verhoogd tot 65 mm/100 kg; de geveerde vooras gebruikt dezelfde geometrie als de originele auto met onafhankelijke wielen, maar wordt versterkt door de aanwezigheid van twee wishbones. De speciale manier waarop de voorwielen zijn bevestigd, zorgt ervoor dat de geometrie van de vooras onveranderd en constant blijft.

De starre achteras behoudt zijn standaard ophanging, maar is met 160 mm verhoogd. is ver-

La "boîte transfert", insérée dans le tunnel de transmission mais indépendante de la boîte de vitesses standard du type BA7 à quatre vitesses de la 504 (sans modification des rapports), est reliée à cette dernière par un court arbre-cardan qui tourne à l'intérieur d'un tube de réaction. Grâce à ce système on dispose de quatre rapports de route et de quatre rapports en mode "tout-ter-rain", le passage de l'un à l'autre étant parfaitement synchronisé et pouvant s'effectuer sans problème en roulant.

L'autre point fort que l'on doit aux mécaniciens de chez Dangel réside dans les deux ponts avant et arrière, tous deux équipés d'un dispositif dit "à glissement limité", une réalisation Peugeot basée sur un brevet exploité par la Société. Le pont avant suspendu est du type PC7 avec un rapport 8/37, alors que le pont arrière standard du type PBI conserve son rapport de 8/37.

A l'avant comme à l'arrière, les suspensions sont à ressorts hélicoïdaux avec barre anti-roulis et amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet.

L'assiette de la voiture a été remontée de 185 mm et l'elasticité à la roue a été portée à 65 mm/100 Kg; le train avant suspendu reprend la géométrie de la voiture d'origine à roues indépendantes mais est renforcé par la présence de deux triangles. Le mode spécial de fixation des roues avant permet d'obtenir une géométrie invariable et constante au niveau du train avant.







DANGEL

4x4

TEAM
"PIC - PIC"

F BK-371-AG 33





TEAM
PIC - PIC

4x4

PEUGEOT

DP-187-NC

All-Terrain

BFGOODRICH



TEAM
PIC - PIC

DANIEL

PEUGEOT

BK-371-AG 33

504

hoogd à 20 mm/100 kg De stalen wielen zijn versterkt en verschillen daarom van die van de productieauto's. Ze zijn gemaakt door Michelin, met hetzelfde ontwerp als de eerste wielen.

TRX die van 1977 tot 1979 op de 504 coupé 6 werden gemonteerd,

Alle andere technische kenmerken, van sturen tot remmen, zijn dezelfde als die van de normale versies die als basis zullen dienen.

De uitrusting van de Dangel Breaks 504 is identiek aan die van de catalogus, ook al zal Dangel zijn 4x4's leveren aan drie soorten referentiemarkten: civiel, militair en industrieel, en niet te vergeten natuurlijk alle exportmarkten. De enige motor die oorspronkelijk gepland was, was de benzinemotor van 1971 cc met een carburateur van 96 pk bij 5200 tpm, waaraan later een dieselmotor van 2,3 liter zou worden toegevoegd.

De commerciële naam voor het burgermodel is GR, die de zeven opties van familiales groepeerd, allemaal gebaseerd op identieke uitrustingsniveaus. Auto's bestemd voor grote bedrijven zoals de elektriciteits- of gasbedrijven werden al snel goedgekeurd als "commercieel" en hadden slechts twee voorstoelen.

De ontwikkeling van de versies van de Breaks 504 Dangel volgde, wat uitrusting betreft, die van de gewone Breaks 504 op de voet, ook al verscheen de Break 504 Dangel in werkelijkheid maar relatief kort in de catalogus, vergeleken met het lange bestaan van het basismodel. Dat komt omdat de productie pas in 1981 begon.

Le pont arrière rigide garde ses suspensions de série, bien qu'il ait été relevé de 160 mm, et l'élasticité à la roue à été portée à 20 mm/100 Kg Les jantes acier on été renforcées, et sont donc différentes de celles des voitures de série et sont fabriquées Par Michelin, selon un dessin identique à celui des premières jantes.

TRX qui seront montées sur les 504 coupé 6, de 1977 à 1979,

Toutes les autres caractéristiques techniques, de la direction au freinage, sont les mêmes que celles des versions normales qui leur serviront de base.

Les équipements des Breaks 504 Dangel sont identiques à tous les équipements disponibles au catalogue, alors même que Dangel fournira ses 4x4 à trois types de marchés de référence, à savoir: civil, militaire et industriel, sans oublier évidemment tous les marchés à l'export La seule motorisation prévue à l'origine est le moteur essence de 1971 cc à carburateur de 96 CV à 5200 tours/minute, et à laquelle viendra s'ajouter par la suite le moteur diesel de 2.3 litres.

La dénomination commerciale du modèle civil est le sigle GR qui regroupe les sept options de familiales, toujours sur la base de niveaux d'équipements identiques. Les voitures destinées aux grandes entreprises comme celles de l'électricité ou du gaz seront rapidement homologuées comme "commerciales" et n'auront plus que deux places à l'avant.

Waarom zou je dan kiezen voor een Dangel 4x4? In de meeste gevallen kiest de klant de auto en de opties, zoals metallic lak, rechtstreeks bij zijn Peugeot-dealer, net als bij alle andere auto's in de catalogus. De basis 504, met al zijn originele functies, verlaat de Peugeot-fabriek en wordt naar Sentheim verscheept, in de afdeling 68, naar de Dangel-werkplaatsen waar hij wordt overgenomen en omgebouwd. Eenmaal voltooid en getest door de technici van Dangel, wordt de 504 overgedragen aan de dealer die de bestelling heeft geplaatst. Hoewel alles zorgvuldig was gepland en gecontroleerd door het management van Peugeot, was het duidelijk dat al deze handelingen de levertijd van de auto aanzienlijk verlengden.

504 PICK UP DANGEL

In termen van verkoop en uitdagingen zal de belangrijkste verbintenis van Peugeot de Pick Up versie 504 zijn, een voertuig dat ontworpen is voor intensief, vaak grensverleggend gebruik en bedoeld is om de internationale concurrentie aan te gaan, die bekend staat als zeer fel. In tegenstelling tot de stationwagen

504 Dangel, die ook bedoeld was om dit marktsegment te veroveren, gekoppeld aan klanten die op zoek zijn naar een manier om te ontsnappen, door de gladde, geasfalteerde wegen achter zich te laten en zich op moeilijke paden te wagen, De Pick Up is een puur commerciële versie, zeker bedoeld voor intensief gebruik, en omdat hij ook permanente vierwielaandrijving

L'évolution des versions des Breaks 504 Dangel, en termes d'équi-pement, suivra de près celle des Breaks 504 normaux, même si en réalité le Break 504 Dangel ne figurera qu'assez peu de temps au catalogue, en comparaison avec la longue existence du modèle de base. Tout cela est dû au fait que sa fabrication n'a commencé qu'à partir de 1981.

Mais alors, comment se fait-il que l'on choisisse un Dangel 4x4? Dans la plupart des cas, le client choisit la voiture et ses options, telle que la peinture métallisée, directement chez son concessionnaire Peugeot, exactement comme pour tous les autres véhicules au catalogue. La 504 de base, dotée de toutes ses fonctions d'origine, quitte l'usine Peugeot et est expédiée à Sentheim, dans le département 68, vers les ateliers Dangel où elle est reprise et transformée. Une fois terminée et testée par les techniciens de chez Dangel, la 504 est transférée chez le concessionnaire qui en a passé commande. Bien que tout ait été sérieusement planifié et suivi par les dirigeants de chez Peugeot, il est évident que l'ensemble de ces opérations prolonge nettement le délai de livraison de la voiture.

504 PICK UP DANGEL

En termes de ventes et de défi, l'engagement le plus important pour Peugeot sera sa version 504 Pick Up, véhicule conçu pour un usage intensif, souvent limité, et destiné à faire face à la concurrence internationale, concurrence que l'on sait très féroce. En effet, contrairement à la version Break 504 Dangel, qui visait également



2000 ème 4x4 DANGEL

 DANGEL

biedt, kan dit alleen maar dienen om zijn praktische bruikbaarheid te benadrukken.

Het transformatieproces van de Pick Up 504 zal dat van de Breaks volgen, met de twee zijbalken van het chassis die op 16 punten aan de vloer zijn verankerd om de transmissieonderdelen te ondersteunen, maar met enkele speciale kenmerken die specifiek zijn voor dit model, zoals de achterwielophanging die wordt ondersteund door klassieke dwarsbalken en stalen wielen.

De dieselmotor van de 504 Dangel onderscheidt zich door de volgende punten: het oliecarter is aan de rechterkant verzonken om plaats te maken voor de vooras en een tweede aftapplug vóór de standaardplug; de aan dit oliecarter aangepaste oliepomp en zeef zijn speciaal.

Vanaf ombouwnummer XX 00457 03 82 op station- en pick-upmodellen is het centrale differentieel van de tussenbak uitgerust met een mechanisme met beperkte slip dat identiek is aan dat op de voor- en achteras. Tussenbakken die op deze manier zijn uitgerust, zijn te herkennen aan de letters GL achter het onderdeelnummer.

la conquête de ce segment de marché lié à une clientèle à la recherche d'un moyen d'évasion en laissant derrière elle les routes lisses et goudronnées pour s'aventurer sur des sentiers difficiles, mais sans pour ce faire renoncer du confort, le Pick Up est issu d'une version purement commerciale, certainement destinée à un usage intensif, et comme il offre en plus quatre roues motrices permanentes, cela ne peut que mettre davantage en exergue sa fonctionnalité.

Le procédé de transformation des Pick Up 504 suivra celui des Breaks, avec les deux longerons de châssis ancrés en 16 points au plancher supportant les éléments de transmission, mais présentant quelques particularités propres à ce modèle, comme par exemple des suspensions arrière soutenues par des arbalètes classiques et des roues en acier. Le moteur Diesel qui équipe les 504 Dangel se distingue par les points suivants: le carter d'huile comporte un embouti coté droit pour laisser place au pont avant et un deuxième bouchon de vidange en avant de celui de série, la pompe à huile et la crépine adaptées à ce carter d'huile sont particulières.

A partir du numéro de transformation: XX 00457 03 82 sur Break et Pick Up le différentiel central de la boîte de transfert reçoit un mécanisme à glissement limité identique à celui des ponts avant et arrière. Les boîtes de transfert ainsi équipées sont identifiables par les lettres GL frappées à la suite du numéro d'organe.









PEUGEOT


Dax
4x4

1100
94









PEUGEOT

MI 4W6458

PEUGEOT ΑΥΤΟΝΟΜΟ ΔΙΧΩ (IMB) - Ν.Ι 5380635 - 93550032

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

WIJ WENSEN U
EEN PRETTIGE REIS



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46



Edgard Van Assche

1935 - 2024



We nemen afscheid van

de heer

Edgard Van Assche

echtgenoot van mevrouw

Carola Jansegers

Stichter en zaakvoerder Micheline Cars,

Depannage Edgard en Reisbureau Globe

Lid van FBAA

Lid van verschillende Oldtimer-verenigingen

geboren te Mechelen op 12 oktober 1935
en overleden in AZ Sint-Maarten te Mechelen
op 10 februari 2024.

De plechtige uitvaartliturgie, waartoe U vriendelijk wordt uitgenodigd
zal doorgaan in de Sint-Niklaaskerk te Willebroek
op **dinsdag 20 februari 2024 om 10.00 uur.**

Samenkomst en laatste groet in de kerk vanaf 9.30 uur.

Aansluitend volgt de plaatsing van de urne
in een columbarium op de begraafplaats van Willebroek.

Dit melden u:

zijn echtgenote

Carola Jansegers

zijn kinderen, kleinkinderen en achterkleinkind

Micheline Van Assche en Luc Van den Steen

Igone

Alejandro

Eric Van Assche en Chris Plettinckx

Tanya en Laurens

Nick en Lovely

Michel Van Assche en Nadia Verreth

De families Van Assche en Jansegers.

*Familie, vrienden, zorgverleners en allen, die er voor Edgard waren:
een welgemeende dankjewel !*

Rouwadres: Pastorijstraat 20 - 2830 Willebroek

Condoleren: www.uitvaartzorgderuyte.be



T-SHIRT

Lichtblauw "Kariban", 100% Enzym behandeld katoen, 180 gram. Bedrukt logo op linkerborst met grijze achtergrond.

Te verkrijgen in de maten small tot 4XL.

€15,00 per stuk

T-SHIRT

Bleu clair "Kariban", coton traité à l'enzyme, 180 g/m². Logo imprimé sur la poitrine gauche sur fond gris.

Disponible dans les tailles small à 4XL.

€15,00 la pièce





POLO

Lichtblauw "Kariban", 100% katoen, 220 gram.
Geborduurd logo op linkerborst zonder grijze
achtergrond.

Te verkrijgen in de maten small tot 4XL.

€22,00 per stuk

PIQUE

Bleu clair "Kariban"s, 100% coton, 220 g/m².
Logo brodé sur la poitrine gauche sans fond
gris.

Disponible dans les tailles small à 4XL.

€22,00 la pièce



HEMD

Lichtblauw "Russel Oxford". Korte mouw, 70% Oxford katoen en 30% polyester. Kreuk arm. Borstzakje onder het logo.

Te verkrijgen in de maten:
Small tot 6XL.

€28,00 per stuk

Op bestelling: zelfde hemd met lange mouwen
€31,00 per stuk.

CHEMISE

Bleu clair "Russel Oxford". Manches courtes, 70% coton Oxford et 30% polyester. Bras plissé. Poche poitrine sous le logo.

Disponible en tailles:
Petit à 6XL.

€28,00 € l'unité

Sur commande: même chemise avec manches longues **€31.00** la pièce.





FLEECE

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

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

€35,00 per stuk

FLEECE

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

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

€35,00 la pièce





REGENJAS

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

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

€55,00 per stuk

VESTE

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

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/m², 100% cotton, boucle en métal.

Logo brodé sur fond gris sur le devant.

Taille unique

€15,00 la pièce



PEUGEOT
CLUB
BELGIUM

Falke



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



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

WUYTS Roland
0475 650 428

roland@bcop-cbap.be



**REDACTIE
RÉDACTION**

DE REU Valérie
0472 337 493

valerie@bcop-cbap.be



**PR & SPONSORING
RP & SPONSORING**

BOSSCHAERTS Guy
0492 731 921

guy@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

VUYLSTEKE Wim
0472 359 453

wim@bcop-cbap.be

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



CLUBREKENING
COMPTE DU CLUB

IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

RONDRITTEN
RANDONNÉES

IBAN BE30 7512 0391 0511
BIC AXABBE



vzw | **BCOP-CBAP** | asbl

www.Peugeotclubbelgium.be

info@Peugeotclubbelgium.be