

PEUGEOT

CLUB BELGIUM

MAGAZINE 11/12 2024



NATIONAAL SECRETARIAAT
SECRÉTARIAT 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,

Het einde van 2024 is alweer in zicht, wat gaat de tijd toch snel.

We zijn daarom al volop aan het plannen voor het volgende clubjaar en laten jullie zo snel als mogelijk de data weten. Indien er nog kandidaten zijn die een rondrit willen organiseren, mag je dat altijd laten weten aan iemand van het bestuur, al bedankt op voorhand.

We kijken terug op een rijkgevuuld 45ste clubjaar en kijken al uit naar 2029 waar onze club 50 jaar wordt en dan worden we ook "Koninklijke Peugeot club Belgium"!

Wij hebben, en ik hoop jullie ook, genoten van de voorbije clubactiviteiten, het mooie weer had hier zeker een aandeel in, maar uiteraard ook de enthousiaste deelnemers aan deze clubactiviteiten.

Op 8 september was er de rondrit voor het goede doel te Anthisnes, bedankt David en Annette Colinet voor de organisatie.

20-22 september 3-daagse Zeeland, bedankt Wim en Nancy voor deze zeer leuke 3-daagse.

5/6 oktober namen we deel aan de RIAP in Avignon.

27 oktober was er onze sluitingsrit met aansluitend viering 45 jaar club.

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

La fin de l'année 2024 est déjà en vue, comme le temps passe vite.

Nous sommes donc déjà en train de planifier la prochaine année du club et nous vous communiquerons les dates dès que possible. S'il y a encore des candidats qui aimeraient organiser un randonnée, vous pouvez toujours le faire savoir à quelqu'un du conseil d'administration, merci d'avance.

Nous jetons un regard rétrospectif sur une 45ème année de club richement remplie et nous nous réjouissons déjà de l'année 2029 où notre club aura 50 ans et où nous deviendrons également le « Royal Peugeot club Belgium »!

Nous avons, et j'espère que vous aussi, apprécié les activités passées du club, le beau temps y étant certainement pour quelque chose, mais aussi, bien sûr, les participants enthousiastes à ces activités du club.

Le 8 septembre a eu lieu le tour de charité à Anthisnes, merci à David et Annette Colinet pour l'organisation.

20-22 septembre 3 jours en Zélande, merci à Wim et Nancy pour ce très bel événement de 3 jours.

Bedankt aan alle rondrit organisators (vanuit 5 vertrekpunten).

Alle verslagen en info vind je verder in dit magazine.

Bedankt aan alle verslaggevers!

Nog te komen activiteiten:

- 15-16-17 november clubstand op Interclassics Brussel
- 8 december Sint-Elooidiner te Barbençon.

Alle info en inschrijving vind je in de agenda.

Tot op onze volgende clubactiviteiten.

Graag tijdig inschrijven.

Uw voorzitter
Frank De Reu

5/6 octobre nous avons participé au RIAP à Avignon.

Le 27 octobre, nous avons organisé notre randonnée de clôture suivi d'une célébration des 45 ans du club.

Merci à tous les organisateurs de tours (à partir de 5 points de départ).

Tous les rapports et informations se trouvent plus loin dans ce magazine.

Merci à tous les rapporteurs!

Activités à venir:

- 15-16-17 novembre stand du club aux Interclassics de Bruxelles
- 8 décembre dîner Saint-Eloi à Barbençon.

Toutes les informations et inscriptions se trouvent dans l'agenda.

Nous vous donnons rendez-vous pour les prochaines activités du club.

Merci de vous inscrire à temps.

Votre président,
Frank De Reu

2024

23 FEBRUARI 2024
BABELAVOND KALMTHOUT
FILIP & EEF DE WIT



23 FÉVRIER 2024
CAUSERIE DE SOIR KALMTHOUT
FILIP & EEF DE WIT

10 MAART 2024
ALGEMENE VERGADERING BORCHTLOMBEEK



10 MARCH 2024
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE BORCHTLOMBEEK

23-24 MAART 2024
BEURS GENK
CLUBSTAND



23-24 MARCH 2024
BOURSE GENK
STAND DU CLUB

6-7 APRIL 2024
BEURS ATH
CLUBSTAND



6-7 AVRIL 2024
BOURSE ATH
STAND DU CLUB

14 APRIL 2024
OPENINGSRIT ANTWERPEN
ANN & FRANK



14 AVRIL 2024
RANDONNÉE ANTWERPEN
ANN & FRANK

5 MEI 2024
RONDRIT DESTELBERGEN
CHRIS VAN DE VELDE



5 MAI 2024
RANDONNÉE DESTELBERGEN
CHRIS VAN DE VELDE

9-10-11-12 MEI 2024
4-DAAGSE SOCHAUX
WOUTER & KRISTEL CROQUEY-DEPREZ
VOLZET



9-10-11-12 MAI 2024
4-JOURS SOCHAUX
WOUTER & KRISTEL CROQUEY-DEPREZ
COMPLET

17-18-19 MEI 2024
BEURS CINEY
CLUBSTAND



17-18-19 MAI 2024
BOURSE CINEY
STAND DU CLUB

2 JUNI 2024
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY
BIJ D&O AUTOMOTIVE ROESELARE



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

16 JUNI 2024
RONDRIT CLERMONT
RUDI DE BELS



16 JUIN 2024
RANDONNÉE CLERMONT
RUDI DE BELS

23 JUNI 2024
CARS & PARTS ON THE GRASS PUTTE
JEAN-MARIE HEMELINGS



23 JUIN 2024
CARS & PARTS ON THE GRASS PUTTE
JEAN-MARIE HEMELINGS

29 JUNI 2024
FRANSE AUTODAG KASTERLEE



29 JUIN 2024
JOURNÉE DE LA VOITURE
FRANÇAISE À KASTERLEE

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
INFO VOLGT VIA MAIL

15

4 AOÛT 2024
RANDONÉE RÉGION TONGEREN
JOS & HANNAH
LES INFORMATIONS PAR MAIL

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
KONTICH
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
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

22

15-17 NOVEMBRE 2024
INTERCLASSICS BRUSSELS
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

8 DECEMBER 2024
SINT-ELOOI DINER
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

23

8 DÉCEMBRE 2024
DÎNER SAINT-ELOY
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

All About Details



www.allaboutdetails.be

Mathias Arron
St-Truidersteenweg 301A K1
Borgloon 3840



Leather Repair
Company.



www.lrcbelgium.be

+32 498 44 32 74
allaboutdetails@telenet.be

C&CParts
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



DONNY POSTELMANS

WEEKEND LANAKEN

Het Schiphorst-weekend, Lanaken 31/08 & 01/09

Traditiegetrouw zorgen de gebroeders Jos & Ludo Schiphorst op het laatste weekend van augustus steeds voor een clubstand op het 2-jaarlijkse Internationaal Oldtimer treffen in Lanaken – Jos is immers ook goede maatjes met organisator Denis. Ook dit jaar hadden ze hun zinnen er al op gezet.

Maar... traditiegetrouw vertrekken ze steeds de 1e september samen op vakantie, en de zondag van dit treffen in Lanaken viel op 1 september... Probleempje, maar problemen trekken problemen aan.

Bovendien nemen ze jaarlijks deel aan de "Memorial rally van Looi ", en deze viel nu toch niet op 31 augustus zeker...

Enfin, tijdens de rondrit van 14 juli in Bissegem, kwamen ze erachter: dubbel geboekt... Er volgde een kleine mededeling aan Frank en Frank heeft me meteen gevraagd om dit een jaartje over te nemen.

In Schaffen ben ik dan mensen beginnen ronspelen om mee te helpen: Jos (Mertens), René en Hervé waren onmiddellijk paraat om te helpen,

DONNY POSTELMANS

WEEK-END LANAKEN

Le week-end Schiphorst, Lanaken 31/08 & 01/09

Fidèles à la tradition, les frères Jos et Ludo Schiphorst tiennent toujours un stand pour le club lors de la rencontre internationale bisannuelle des Oldtimer à Lanaken le dernier week-end d'août - après tout, Jos est aussi un bon copain de l'organisateur Denis. Cette année encore, ils avaient l'intention d'y participer.

Mais... par tradition, ils partent toujours en vacances ensemble le 1er septembre, et le dimanche de cette rencontre à Lanaken tombait le 1er septembre... Problème, mais les problèmes attirent les problèmes.

De plus, ils participent chaque année au "Memorial rally van Looi ", et celui-ci ne tombait sûrement pas le 31 août...

Quoi qu'il en soit, lors de la randonnée du 14 juillet à Bissegem, ils se sont aperçus qu'il y avait double réservation... Frank a rapidement été averti et il m'a immédiatement demandé de prendre la relève pour un an.

A Schaffen, j'ai alors commencé à recruter des gens pour m'aider: Jos (Mertens), René et Hervé étaient immédiatement prêts à aider, mais Her-

maar Hervé was even vergeten dat ook hij die zaterdag mee deed aan de Rally van Looi. Geen nood echter: Paul wou zaterdag inspringen voor Hervé. U leest het goed, wat Jos en Ludo al jaren met hun tweetjes deden gingen wij met zijn vieren doen.

Afspraken werden gemaakt, de tent die we gratis aangeboden kregen door de organisatie gingen we vrijdag wat aankleden, 2 uurtjes en het was gefikst.

Zaterdagmorgen spraken we vroeg af om naar Lanaken te vertrekken om hier en daar nog wat te regelen – de finishing touches van Nicole en Tiny maakten het werk af. Zondag waren dan Tiny en Gerda de gastvrouwjes van dienst.

Nu, dit treffen in Lanaken zelf is eigenlijk fel toegespitst op vooroorlogse auto's, maar onze jongere wagens hadden toch ook best wat beziens, auto's tot 1995 zijn toegelaten op dit evenement. Er kwamen veel bezoekers langs aan de clubtent en we kregen ook enkele vragen over het lidmaatschap – top allemaal!

Zaterdag mochten we onze leden Dominique en Peter ontvangen en zondag Marc, Alexander, Jean en tussendoor vele mensen die de gebroeders kwamen opzoeken.

Zaterdagavond bracht Herve dan nog zijn 104 rally (helemaal onder de modder) om op de clubstand te zetten, en aan de verhalen die Herve vertelde konden we opmaken dat de Peugeot's op de rally van Looi ook zeker gezien werden.

vé avait momentanément oublié qu'il participait lui aussi au Rally van Looi ce samedi-là. Pas de souci: Paul a bien voulu remplacer Hervé le samedi. Vous avez bien lu, ce que Jos et Ludo faisaient depuis des bien années à deux, nous allons le faire à quatre.

Les accords sont pris, la tente que l'organisation nous offre gratuitement est montée le vendredi, 2 heures et c'est fait.

Le samedi matin, nous nous sommes mis d'accord pour partir tôt à Lanaken afin de prendre des dispositions ici et là - les touches finales de Nicole et Tiny ont achevé le travail. Le dimanche, Tiny et Gerda étaient donc les hôtes de service.

Cette réunion à Lanaken est en fait fortement axée sur les voitures d'avant-guerre, mais nos voitures plus jeunes ont également pu être vues, les voitures jusqu'à 1995 étant autorisées à participer à cet événement. De nombreux visiteurs se sont arrêtés à la tente du club et nous avons également eut quelques demandes concernant l'adhésion - génial!

Le samedi, nous avons accueilli nos membres Dominique et Peter et le dimanche Marc, Alexander, Jean et entre-temps beaucoup de gens sont venus voir les frères.

Le samedi soir, Hervé a apporté sa 104 rallye (toute couverte de boue) pour le mettre sur le stand du club, et d'après les histoires qu'il a racontées, on peut dire que les Peugeot ont été vues au Rally van Looi aussi.

Buiten onze Peugeot's in Lanaken waren er ook enkele Nederlandse vooroorlogse aanwezig: een 202 découvrable, een 201 en een zeer mooie 601 coupé. Deze laatste had bij de concours d'élégance ook één van de hoofdprijzen gewonnen.

Zo Jos, je had in het verleden reeds tweemaal gevraagd om eens af te zakken naar Lanaken, maar telkens werd ik verhinderd. Nu ik er geweest ben moet ik bevestigen dat het me zeer goed bevallen is, mede ook natuurlijk dankzij het goede gezelschap, zoals dat altijd het geval is in onze club.

Outre nos Peugeot de Lanaken, il y avait aussi quelques Peugeot néerlandaises d'avant-guerre: une 202 découvrable, une 201 et un très beau coupé 601. Ce dernier a d'ailleurs remporté l'un des premiers prix du concours d'élégance.

Jos, tu m'avais demandé à deux reprises de venir à Lanaken, mais j'en ai été empêché à chaque fois. Maintenant que j'y suis allé, je dois confirmer que j'ai beaucoup apprécié, en partie grâce à la bonne compagnie, comme c'est toujours le cas dans notre club.





PEUGEOT

PEI

EOT

WWW.PEUGEOTCLUBB



PEUGEOT

PEUGEOT

PEUC

TEOT















AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE



AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE – WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE



GARAGE KENENS



GARAGE KENENS

PAALSESTEENWEG 239 3583 PAAL

WWW.GARAGEKENENS.BE



SINCE 1957



PAUL VAN WINCKEL

RONDRIJ ANTHINES

08/09/2024

Het betreft al de elfde editie intussen.

Na een lekker ontbijt kon iedereen op eigen tempo vertrekken voor de ongeveer 100 km lange rondrit door een prachtige streek

Het roadbook was perfect in orde, geen enkele fout en ook geen onvoorziene omleidingen op het parcours.

Rond 14u30 waren wij terug op de plaats van vertrek

Dit jaar namen een 80-tal voertuigen deel aan de rondrit, daar waar er gewoonlijk slechts een zestigtal voertuigen deelnemen.

Na de maaltijd nog een wandeling door de straat om de oude tractoren en de plaatselijke standjes te bewonderen en daarna opnieuw huiswaarts.

Hopelijk nemen er volgend jaar iets meer clubleden deel aan dit mooie evenement.

PAUL VAN WINCKEL

RANDONNÉE ANTHINES

08/09/2024

Il s'agit déjà de la 11ème édition.

Après un bon petit déjeuner, chacun a pu partir à son rythme pour une randonnée d'environ 100 km à travers une belle région

Le road book était parfaitement en ordre, pas d'erreur et pas de déviation imprévue sur le parcours non plus.

Vers 14h30, nous étions de retour au point de départ.

Environ 80 véhicules ont participé au tour cette année, alors que d'habitude une soixantaine seulement y participent.

Après le repas, une nouvelle promenade dans la rue pour admirer les vieux tracteurs et les stands locaux, puis retour à la maison.

Espérons que l'année prochaine, un peu plus de membres du club participeront à ce bel événement.

















GRAN BARÓN

GRAN BARÓN
BRUT
Joven

MDI / PELLETS MDI \



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

FRANS VAN DER VEKEN

DRIEDAAGSE ZEELAND

Vrijdag 20 september : de dag waar we al lang naar uitkijken, we hadden reeds lang geleden ingeschreven voor deze meerdaagse rit met de club. Ik weet zelfs niet meer hoe lang geleden.

Om de mogelijke vrijdagnamiddag en -avond drukte op de Antwerpse ring te vermijden, rijden we langs gewone banen richting Bergen op Zoom. Het gaat over Putte-Kapellen, bekend van de jaarlijkse sluitingsprijs van het wielerseizoen, en Hoogerheide. Eens in Bergen op Zoom gebruiken we de Waze app om op het adres van Wellnes-Hotel Stadspark te arriveren. We zijn duidelijk niet de eersten, op het terras zit al een hele delegatie van de club te genieten van de zon (en de Nederlandse pilsjes).

Eens kennis gemaakt met een aantal leden welke wij nog niet kenden en de bagage naar de kamer gebracht, is het tijd voor het diner, een koud en warm buffet, gevolgd door een dessertenbuffet. We krijgen van Wim en Nancy een goodiebag met het roadbook. Ook worden de aanpassingen, netjes geprint op een extra blad, uitgedeeld. Alles wordt uitgebreid toegelicht door Wim. Na het diner zoeken wij onze kamer op, sommigen nemen nog een slaapmutsje in de bar.

FRANS VAN DER VEKEN

TROIS JOURS EN ZÉLANDE

Vendredi 20 septembre: le jour que nous attendions avec impatience depuis longtemps, nous nous étions inscrits à cette randonnée de plusieurs jours avec le club il y a longtemps. Je ne sais même plus depuis combien de temps.

Pour éviter la foule du vendredi après-midi et du soir sur le ring d'Anvers, nous roulons sur des voies normales en direction de Bergen op Zoom. Nous passons par Putte-Kapellen, connu pour le prix de clôture annuel de la saison cycliste, et Hoogerheide. Une fois à Bergen op Zoom, nous utilisons l'application Waze pour arriver à l'adresse du Wellnes-Hotel Stadspark. Nous ne sommes évidemment pas les premiers, sur la terrasse une délégation entière du club profite déjà du soleil (et des bières hollandaises).

Après avoir rencontré quelques membres que nous ne connaissions pas encore et porté nos bagages à la chambre, il est temps de dîner, un buffet chaud et froid, suivi d'un buffet de desserts. Wim et Nancy nous remettent un goodie bag contenant le roadbook. Les modifications de dernières minutes, soigneusement imprimées sur une feuille supplémentaire, sont également distribuées. Tout est expliqué en détail

Zaterdagmorgen : iedereen gaat voor of na het ontbijt zijn stalen ros inspecteren. Hier en daar dient de neergeslagen nevel met een poetsdoek verwijderd te worden. Onze 203 stond onder de bomen en heeft hiervan maar enkele blaadjes en zaadjes te «verduren» gekregen. Dat zal er onder het rijden wel afwaaien. Anderen hebben minder geluk en hun wagen is getrakteerd met enkele vogelscheten.

We vertrekken en rijden langs grote en kleinere banen richting Zierikzee. We rijden de stad binnen door een statige toegangspoort en via de oude haven naar de nieuwe haven. We vinden een parkeerplaats op een parking voor vergunninghouders. Maar ook daar is door onze organisatoren aan gedacht : we leggen een kopij met de toelating aan de voorruit van onze auto. Kwestie van geen boete op te lopen. Er wacht ons een schip van Frisia Rondvaarten voor een zeehondensafari. Aan boord hebben we gereserveerde plaatsen. Men serveert belegde broodjes en koffie en thee, ons aangeboden door de inrichters Wim en Nancy. Waarvoor onze dank. Van ons mogen zij elk jaar hun 25e huwelijksverjaardag vieren en mag Wim elk jaar 50 jaar worden. We varen onder de indrukwekkende Zeelandbrug door en na enige tijd maant de kapitein ons aan tot stilte, want wij naderen een zandbank waarop zeehonden liggen te rusten. Bij lawaai duiken zij dadelijk het water in.

Hij draait het schip enkele malen om iedereen te kans te geven deze dieren te bekijken. Er worden met de smartphones veel foto's genomen, en ook de huisfotografen van de club laten zich

par Wim. Après le dîner, nous nous retirons dans notre chambre, certains prenant encore un dernier verre au bar.

Samedi matin: avant ou après le petit déjeuner, tout le monde va nettoyer son cheval d'acier. Ici et là, la rosée doit être enlevée avec un chiffon de nettoyage. Notre 203 était sous les arbres et n'a eu à "supporter " que quelques feuilles et graines. Ils s'envoleront pendant la conduite. D'autres ont eu moins de chance et leurs voitures ont dû supporter quelques pets d'oiseaux.

Nous nous mettons en route et roulons sur des voies principales et secondaires en direction de Zierikzee. Nous entrons dans la ville par une porte d'entrée majestueuse et traversons le vieux port jusqu'au nouveau port. Nous trouvons une place dans un parking réservé aux abonnés. Mais nos organisateurs y ont pensé: nous mettons une copie d'une autorisation communale sur le pare-brise de notre voiture pour ne pas encourir d'amende. Un bateau Frisia Rondvaarten nous attend pour un safari phoque. A bord, nous avons des places réservées. Sandwichs, café et thé sont servis, offerts par les organisateurs Wim et Nancy. Nous les en remercions. En ce qui nous concerne, ils peuvent fêter ainsi chaque année leur 25e anniversaire de mariage et Wim fêter chaque année ses 50 ans. Nous avons navigué sous l'impressionnant pont de Zélande et, au bout d'un moment, le capitaine nous a demandé de ne pas faire de bruit, car nous approchions d'un banc de sable où se reposent des phoques. Au moindre bruit, ils plongent immédiatement dans l'eau.

met hun (semi-) professionele apparatuur volledig gaan.

Als iedereen de kans op mooie foto's heeft gehad, zet de kapitein terug koers richting Zierikzee.

Wij gebruiken deze tijd om nog iets te consumeren. Eens terug in de haven, starten we onze auto's om verder op pad te gaan. We rijden over de 5 kilometer lange Zeelandbrug via Kamperland naar de afsluiting van de Oosterschelde, de Deltawerken. We passeren het eiland Neeltje Jans.

Op de Brouwersdam wordt het halt gehouden voor een groepsfoto. Gelukkig werken alle handremmen heel goed. Hierna is nog een kort tochtje naar ons tweede hotel, Boutique Hotel Ter Zand. De kamers zijn heel ruim. Na het aperitief, waarvan wij buiten op het terras in het zonnetje kunnen genieten, wacht ons een vijfgangendiner. Het is een diner een Gault Millau vermelding waardig. De exclusieve gerechten worden telkens door de bediening toegelicht.

Met daarbij een goede wijn is dit een meer dan geslaagde avond!

Moe maar voldaan zoeken we onze kamer op.

Zondagmorgen staan we goed uitgeslapen op. Het waren zeer goede bedden, daar was iedereen het mee eens. Alle wagens dienen opnieuw vrijgemaakt van de dauw.

Na een uitgebreid ontbijt (je kan zelfs je eigen wafeltjes bakken) vertrekken we na een korte

Il fait tourner le bateau plusieurs fois pour donner à chacun la possibilité d'observer ces animaux. De nombreuses photos sont prises avec les smartphones, et les photographes du club se lâchent aussi avec leur matériel (semi-) professionnel.

Une fois que tout le monde a eu l'occasion de prendre de belles photos, le capitaine reprend la mer en direction de Zierikzee.

Nous en profitons pour consommer encore un peu. De retour au port, nous démarrons nos voitures pour poursuivre notre route. Nous traversons le pont de Zélande, long de 5 kilomètres, en passant par Kamperland, jusqu'à la fermeture de l'Escaut oriental, le Delta Works. Nous passons l'île de Neeltje Jans.

Au Brouwersdam, nous nous arrêtons pour une photo de groupe. Heureusement, tous les freins à main fonctionnent très bien. Nous nous rendons ensuite à notre deuxième hôtel, le Boutique Hotel Ter Zand. Les chambres sont très spacieuses. Après l'apéritif, que nous pouvons déguster sur la terrasse en plein soleil, un dîner à cinq plats nous attend. C'est un dîner digne d'une mention du Gault Millau. Chacun des plats exclusifs est expliqué par le service.

Accompagné d'un bon vin, c'est une soirée plus que réussie! Fatigués mais satisfaits, nous nous retirons dans notre chambre.

Dimanche matin, nous nous sommes réveillés bien reposés. Tout le monde était d'accord pour dire que c'était de très bons lits. Toutes les voi-

briefing. En dan gebeurt er toch iets onverwacht, ondanks een controletocht van de donderdag voor het weekend, dient de route aangepast te worden door juist gestarte wegenwerken. Gelukkig staan Wim en Nancy iedereen op te wachten, om dan samen in colonne te vertrekken. Enkele kilometers verder bemerken we dat we, op de kilometerstanden na, het uitgeschreven parcours verder kunnen volgen.

Op de baan naar Philipinne wordt er gegroepeerd en bereiken we allen samen het restaurant "In Den Vlaemschen pot". De uitbater heeft voor parkeerplaatsen op het plein voor het restaurant gezorgd. We genieten van een lekker voorgerecht of soep, gevolgd door een grote pot mosselen of een lekker stuk vlees.

Na de lunch worden de inrichters bedankt voor een zeer geslaagd en tot in de puntjes verzorgd weekend. Wim zet zijn vrouw Nancy letterlijk en figuurlijk in de bloemetjes. De definitieve afsluiting wordt gegeven door een fiere en dolgelukkige Tibo met:

Niveau Contact Moteur
Brrrr
Peugeot un jour
Peugeot toujours
Santé!

tures doivent à nouveau être débarrassés de la rosée.

Après un petit déjeuner complet (vous pouviez même faire vos propres gaufres), nous nous sommes mis en route après un bref briefing. Malgré un contrôle routier effectué le jeudi précédant le week-end, l'itinéraire doit être modifié en raison de travaux routiers qui viennent de débiter. Heureusement, Wim et Nancy attendent tout le monde, et nous partons ensemble en colonne. Quelques kilomètres plus loin, nous constatons que, hormis les relevés kilométriques, nous pouvons continuer à suivre l'itinéraire balisé.

Sur la route de Philipinne, nous nous regroupons et arrivons ensemble au restaurant "In Den Vlaemschen pot ". Le gérant a prévu des places de parking sur la place devant le restaurant. Nous dégustons une bonne entrée ou une soupe, suivie d'une grande marmite de moules ou d'un bon morceau de viande.

Après le déjeuner, les organisateurs sont remerciés pour ce week-end très réussi et soigné dans les moindres détails. Wim met sa femme Nancy sous les feux de la rampe, au sens propre comme au sens figuré. Le bouquet final est donné par un Tibo fier et ravi avec:

Niveau Contact Moteur
Brrrr
Peugeot un jour
Peugeot toujours
Santé!





ENTREE



















































GUY

RIAP AVIGNON

Tijdens het weekend van 05 en 06 oktober ll., werden we verwelkomd in de historische stad Avignon, voor een "Rassemblement International l'Aventure Peugeot "; dus een RIAP.

De uitnodiging hiervoor werd wel laat in 't voorjaar verstuurd, maar toch zijn we met een flinke delegatie enthousiaste Belgen naar ginder getrokken.

De vroegere werknemers bij l'Aventure werken er niet meer, waardoor de nieuwe medewerkers voor een enorme uitdaging stonden. Zij hebben er alleszins toe bijgedragen dat er dit jaar een editie mocht plaatsvinden. We merkten wel op dat er nog wat dient bijgeschaafd, maar dat zal ongetwijfeld beteren in de toekomst.

Iedereen vertrok op een verschillend moment naar Avignon – meerderen verlengden het weekend tot een heuse week vakantie – men koos om zowel enkele dagen extra vóór het evenement te nemen, als enkele dagen erna.

Ikzelf vertrok vrijdagvoormiddag en reed ineens tot aan het hotel. Hier dronken we nog enkele biertjes met de vrienden van de club en gingen dan slapen. De volgende morgen werden we van harte verwelkomd door de organisatoren van l'Aventure en we ontmoetten er ook alle andere deelnemers, die dikwijls prachtige bolides

GUY

RIAP AVIGNON

Le week-end des 5 et 6 octobre, nous avons été accueillis dans la ville historique d'Avignon pour un "Rassemblement International de l'Aventure Peugeot ", c'est-à-dire un RIAP.

L'invitation a été envoyée tardivement au printemps, mais nous nous sommes tout de même rendus sur place avec une grande délégation de Belges enthousiastes.

Les anciens employés de l'Aventure n'y travaillant plus, la nouvelle équipe a dû relever un défi de taille. Ils ont tous contribué à l'édition de cette année. Nous avons constaté qu'il y a encore des ajustements à faire, mais cela s'améliorera sans aucun doute à l'avenir.

Tout le monde est parti pour Avignon à des moments différents - plusieurs ont prolongé le week-end pour en faire une véritable semaine de vacances - d'autres ont choisi de prendre quelques jours de plus avant l'événement et quelques jours après.

Pour ma part, je suis parti le vendredi matin et j'ai conduit d'une traite jusqu'à l'hôtel. Là, nous avons encore bu quelques bières avec les amis du club, puis nous sommes aller dormir. Le lendemain matin, nous avons été chaleureusement accueillis par les organisateurs de l'Aventure et nous avons fait la connaissance de tous

bij hadden. Bovendien begon de dag met een stralende zon met een heerlijke staalblauwe lucht; perfect dus voor een oldtimerrit.

Het roadbook telde 13 Belgische wagens. Da's net eentje meer dan Italië, dus na Frankrijk waren wij de grootste club.

Onder onze leden zie ik de volgende auto-eigenaars: Peter Bleeckx, Guy Bosschaerts, Frank De Reu, Tony De Roeck, Nico De Smet, Johan Janssens, Jos Mertens, Rik Peck, Alain Piefort, Donny Postelmans, Marc Sabbe, Walter Sestig en Julien Vandeneynde; voor een totaal van 21 personen.

Na de lunch reden we in 'Le Lubéron' met een stop in Oppède voor een bezoek aan het olijfolie-museum 'Domaine La Royère'. Bij aankomst ontvingen we direct een papieren tasje met enkele lokale producten in. Dit olijfolie-museum biedt de bezoeker een reis door de geschiedenis van de olijfoliewinning, van de oogst tot de productie, waar de mediterrane cultuur bekend om staat. 't Is niet echt mijn ding, maar goed; je bent er met de maten en zo maak je de dag tot een succes.

We vervolgden onze route via de smalle schilderachtige wegen over glooiende heuvels en wijngaarden van de Provence, terwijl de zon langzaam hoger aan de lucht rees, naar het hotel waar we ons snel omkleedden. Er werd ons gevraagd om het witte clubhemd met strikje te dragen voor de geplande riviercruise op de Rhône. Deze cruise gaf ons alvast een mooi zicht op de indrukwekkende muren, schitterende bruggen, met de beroemde Pont Saint-Béné-

les autres participants, dont beaucoup avaient de beaux bolides avec eux. De plus, la journée a commencé sous un soleil radieux et un ciel bleu acier, parfait pour une balade en voiture de collection.

Le road-book mentionnait 13 équipages belges. C'est juste un de plus que l'Italie, ce qui fait de nous le deuxième club le plus important après la France.

Parmi nos membres, je vois les propriétaires de voitures suivants: Peter Bleeckx, Guy Bosschaerts, Frank De Reu, Tony De Roeck, Nico De Smet, Johan Janssens, Jos Mertens, Rik Peck, Alain Piefort, Donny Postelmans, Marc Sabbe, Walter Sestig et Julien Vandeneynde ; soit un total de 21 personnes.

Après le déjeuner, nous avons pris la route du Lubéron avec un arrêt à Oppède pour visiter le musée de l'huile d'olive "Domaine La Royère ". A notre arrivée, nous avons reçu un sac en papier contenant des produits locaux. Ce musée de l'huile d'olive propose aux visiteurs un voyage à travers l'histoire de l'extraction de l'huile d'olive, de la récolte à la production, qui fait la renommée de la culture méditerranéenne. Ce n'est pas vraiment mon truc, mais bon, on est là avec les copains et c'est comme ça qu'on passe une bonne journée.

Nous avons poursuivi notre route par les routes étroites et pittoresques qui traversent les collines et les vignobles de Provence, tandis que le soleil montait lentement dans le ciel, jusqu'à l'hôtel où nous nous sommes rapidement chan-

zet en het iconische middeleeuwse "Palais des Papes ", dat fier boven de stad uittorent.

Het cruiseschip voer eerst stroomopwaarts en nadien stroomafwaarts. Ondertussen werd het pikdonker, waardoor foto's nemen al een hele kunst werd. Het diner was op zich soms wel gewaagd, maar bon; iedereen had toch lekker gegeten.

Bij aankomst in het hotel bleek de bar al gesloten. Dan maar direct slapengaan...

Zondag vertrokken we vroeg naar de voor ons exclusief gereserveerde parking naast de Rhône. Van daaruit ondernamen we een korte wandeling doorheen de pittoreske straatjes van Avignon, langs ambachtelijke winkeltjes en knusse terrasjes, om uiteindelijk het overweldigende "Palais des Papes " te bereiken. Onze gids leerde ons tijdens de rondleiding dat dit indrukwekkende paleis toch wel een buitengewone geschiedenis heeft gekend.

Avignon werd namelijk in 1309 de verblijfplaats van de pausen, tijdens hun ballingschap uit Rome. Deze duurde tot 1376. Paus Benedictus XII en paus Clemens VI lieten het paleis tussen 1335 en 1352 bouwen op een uitstekende rots boven de Rhône. Toen de Paus terugkeerde naar Rome bleef het Schisma echter bestaan – het Schisma is de periode van 1378 tot 1417 in de kerkgeschiedenis, waarin pausen en tegenpausen elkaar tegenwerkten. Hierdoor kwamen nu de tegenpausen Clemens VII en later Benedictus XIII in het paleis wonen. Deze laatste tegenpaus werd in 1398 door Geoffrey Boucicaut

gés. On nous a demandé de porter la chemise blanche et le nœud papillon pour la croisière prévue sur le Rhône. Cette croisière nous a déjà permis de voir les murs impressionnants, les ponts magnifiques, le célèbre Pont Saint-Bénézet et l'emblématique Palais des Papes médiéval qui domine fièrement la ville.

Le bateau de croisière a d'abord navigué en amont, puis en aval. Pendant ce temps, il faisait nuit noire, ce qui faisait de la prise de photos un art. Le dîner en lui-même était parfois audacieux, mais bon; tout le monde a bien mangé de toute façon.

À l'arrivée à l'hôtel, le bar s'est avéré fermé. Nous sommes donc allés directement nous coucher...

Le dimanche, nous sommes partis tôt pour rejoindre le parking qui nous était exclusivement réservé à proximité du Rhône. De là, nous avons entrepris une courte promenade dans les rues pittoresques d'Avignon, en passant devant des boutiques d'artisans et des terrasses accueillantes, avant d'arriver à l'impressionnant "Palais des Papes ". Au cours de la visite, notre guide nous a appris que ce palais impressionnant avait une histoire extraordinaire.

En effet, Avignon devient la résidence des papes en 1309, lors de leur exil de Rome. Cela dura jusqu'en 1376. Les papes Benoît XII et Clément VI font construire le palais entre 1335 et 1352 sur un rocher en saillie au-dessus du Rhône. Le schisme est la période de 1378 à 1417 de l'histoire de l'Église, au cours de laquelle les pa-

gevangengenomen en kreeg verbod om zijn paleis te verlaten. In 1410 werd het paleis nogmaals belegerd. In 1433 kwam het weer in handen van de Rooms-Katholieke Kerk, waarna het in verval geraakte.

Tijdens het bewind van Napoleon Bonaparte werd het gebruikt als kazerne en gevangenis.

In 1906 werd het een museum en sindsdien wordt het gerestaureerd. Vanaf 1995 is het Pausenpaleis opgenomen op de lijst van het Werelderfgoed, samen met het direct omliggende deel van het historische centrum van de stad. Dat was een flink stukje geschiedenis, hé? 😊

Onmiddellijk na het betreden, ontwaarden we de zuidelijke binnenplaats (Cour d'honneur), die regelmatig wordt gebruikt voor het opvoeren van toneelstukken. Alleen al de gebouwde tribune op dit binnenplein was al heel indrukwekkend. We betraden verschillende zalen in het paleis, tot de privé vertrekken van de toenmalige pausen. Ik kreeg alleszins de indruk dat de telkens aangestelde paus van toen een soort alleenheerser moet zijn geweest; hij stond en zat altijd op een verhoogje, boven anderen uitstekend: dus boven zijn ondergeschikten.

We verlieten het paleis aan de zuidkant via het smalle steegje "Rue de la Peyrolierie " naast het paleis, en wandelden onder een indrukwekkende steunpilaar door. Nadien werd nog een groepsfoto met alle deelnemers van l'Aventure Peugeot 2024 genomen op de trappen van de ingang, wat hiervoor een perfect decor bood.

pes et les antipapes se sont opposés. En conséquence, les antipapes Clément VII et, plus tard, Benoît XIII s'installent dans le palais. Ce dernier antipape fut capturé par Geoffrey Boucicaut en 1398 et il lui fut interdit de quitter son palais. En 1410, le palais est à nouveau assiégé. En 1433, il revient à l'Église catholique romaine, après quoi il tombe en ruine.

Sous le règne de Napoléon Bonaparte, il sert de caserne et de prison.

En 1906, il est devenu un musée et a été restauré depuis. Depuis 1995, le Palais des papes est inscrit au patrimoine mondial de l'humanité, ainsi que la partie du centre historique qui l'entoure immédiatement. Voilà un peu d'histoire, n'est-ce pas? 😊

Dès l'entrée, nous avons découvert la cour d'honneur, qui est régulièrement utilisée pour des représentations théâtrales. Les tribunes construites dans cette cour sont très impressionnantes. Nous sommes entrés dans plusieurs salles du palais, jusqu'aux chambres privées des papes de l'époque. J'ai eu l'impression que le pape de l'époque devait être une sorte d'autocrate ; il se tenait toujours, assis ou debout, sur une estrade, au-dessus des autres, c'est-à-dire au-dessus de ses subordonnés.

Nous avons quitté le palais du côté sud par l'étroite ruelle "Rue de la Peyrolierie " qui jouxte le palais, et nous sommes passés sous un impressionnant contrefort. Ensuite, une photo de groupe avec tous les participants de l'Aventure

Die foto nam wel wat tijd in beslag, omdat er telkens nog deelnemers uit het paleis kwamen, die dus eigenlijk te laat waren. Als allerlaatste verscheen dan ook Thierry Peugeot himself, niets vermoedend. Dat was even gezellig lachen.

Tegen lunchtijd begaven we ons voor onze laatste maaltijd naar restaurant "Le Bercail " aan de andere oever van de Rhône.

Het weekend naar Avignon met oldtimers was zeker een succes, omdat we dat er zo zelf ook van maken. De vraag blijft echter of de prijs wel verantwoord was voor wat we hiervoor "kregen " tijdens anderhalve dag organisatie. Maar goed: het prachtige weer van zaterdag en de adembenemende omgeving, hebben ons alleen maar gunstig gestemd.

We kijken alleszins uit naar het volgend evenement, georganiseerd door een gastland voor l'Aventure Peugeot – met hopelijk een iets meer professionele aanpak (zonder echter afbraak te willen doen: we zijn eigenlijk meer gewoon van hen)...

Ik ben uiteindelijk in één rit naar huis gereden, alhoewel ik origineel een overnachting zou boeken – maar ik voelde me heel fit. Peter reed de hele tijd achter mij, zoals we hadden afgesproken.

Op naar de volgende RIAP dus.
Tot later.

Peugeot 2024 a été prise sur les marches de l'entrée, qui offrait un décor parfait pour cela.

Cette photo a pris du temps, car à chaque fois que des participants sortaient du palais, ils arrivaient trop tard. Le dernier à apparaître était Thierry Peugeot lui-même, sans méfiance. Nous avons bien ri.

A midi, nous sommes allés au restaurant "Le Bercail " de l'autre côté du Rhône pour notre dernier repas.

Le week-end à Avignon avec des voitures anciennes a certainement été un succès, car c'est ainsi que nous le concevons nous-mêmes. Cependant, la question reste de savoir si le prix était justifié pour ce que nous avons "obtenu " en un jour et demi d'organisation. Quoi qu'il en soit, le beau temps du samedi et l'environnement à couper le souffle nous ont favorisés.

En tout cas, nous attendons avec impatience le prochain événement, organisé par un pays d'accueil pour l'Aventure Peugeot - avec, je l'espère, une approche un peu plus professionnelle (sans vouloir trop critiquer, cependant: nous sommes en fait habitués à plus)...

J'ai fini par rentrer chez moi en une seule fois, alors que j'avais initialement prévu de réserver une nuitée - mais je me sentais très en forme. Peter est resté derrière moi tout le temps, comme nous l'avions convenu.

Rendez-vous au prochain RIAP.
À plus tard.































0A0 55







































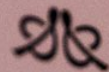
Cava & hapjes
Cava & amuse-bouche



Gerookte zalm met tapenade van romanesco,
saffraanmayonaise en quenelle van mascarpone
*Saumon fumé et sa tapenade de romanesco,
mayonnaise au safran et quenelle de mascarpone*



Varkenshaasje met een graanmosterdsausje,
salade van peultjes
en puree van zoete aardappel
*Mignon de porc, sauce à la moutarde aux grains,
salade de mange-tout
et purée de patates douces*



Gelegenheidsijs met verse vruchten en z'n coulis
Glace de circonstance aux fruits frais et son coulis



Mokka
Moka

LYDIE ANNECOUR

SLUITINGSRIT EN VIERING 45 JAAR

Op zondag 27 Oktober was het eindelijk zover "ons brullend leeuw-tje" stond klaar om uit te rijden voor de sluitingsrit van het jaar 2024, aansluitend met een feest om het 45 jarig bestaan te vieren.

We hadden er al een tijdje naar uitgekeken want onze dochter Inday was ook van de partij en samen met een vriendin Sitha ging ze samen met ons deze viering tegemoet.

Zo reden we eerst van Westerlo naar Aartselaar waar we hadden afgesproken met mijn broer Firmin en schoonzus Linde om de rondrit samen te beginnen.

We kregen van Roland de roadbook en kletsten nog wat gezellig samen met onze Peugeot vrienden tot iedereen er was.

Met Guy op kop, die de bende bij elkaar hield en Roland aan het staartje zodat er geen leeuw-tje kon ontsnappen, reden we langs mooie plekken en mooie wegen naar onze bestemming.

Toch waren er enkele leeuwen uit de troep ontsnapt. Gelukkig kwamen we al brullend samen op de parking aan.

LYDIA ANNECOUR

RANDONNÉE DE CLÔTURE ET CÉLÉBRATION 45 ANS

Le dimanche 27 octobre, "notre lion rugissant" était enfin prêt à sortir pour la randonnée de clôture de l'année 2024, suivie d'une fête pour célébrer le 45ème anniversaire.

Nous l'attendions avec impatience depuis un certain temps car notre fille Inday était également présente et, avec une amie Sitha, qui s'est jointe à nous pour cette célébration.

Nous avons donc commencé par rouler de Westerlo à Aartselaar, où nous avons convenu de rencontrer mon frère Firmin et ma belle-sœur Linde pour commencer le voyage ensemble.

Nous avons obtenu le roadbook de Roland et avons continué à discuter avec nos amis de Peugeot jusqu'à ce que tout le monde soit là.

Avec Guy en tête, gardant le groupe uni et Roland à la queue pour qu'aucun lion ne s'échappe, nous avons traversé des endroits magnifiques et des routes pittoresques jusqu'à notre destination.

Onze leeuwjes deden hun best en blonken uit tijdens de rondrit en kregen zoals altijd de nodige belangstelling.

Toch ook even vermelden dat er maar liefst 5 vertrekpunten werden voorzien met de desbetreffende organisatoren die de rondrit naar de feestzaal hadden uitgestippeld.

Voor Aartselaar werd die verzorgd door Roland & Emilia, voor Hasselt door Jos & Hannah, voor Waterloo door Jean-Marie & Els, voor Sart-Eustache door Alain en voor de Pinte door Frans & Filip.

Aangekomen aan de feestzaal "Salons de Romree" te Grimbergen, werden we hartelijk ontvangen met een aperitief en hapjes.

Onze voorzitter Frank en ondervoorzitter Alain verwelkomden ons met een mooie speech over het ontstaan van de club 45 jaar geleden.

Daarna werden we culinair verwent met een 4 gangen feestmaaltijd om U tegen te zeggen.

Na het lekkere eten nam Frank het woord en werd iedereen uitvoerig bedankt.

Eerst alle organisatoren van de dag, om iedereen zo goed te begeleiden naar de feestzaal.

Ook de fotograaf Tony en cameraman Cois kregen een cadeaubon om alles en iedereen altijd zo mooi in beeld te brengen.

Malgré tout, quelques lions ont réussi à s'échapper de la troupe. Heureusement, nous sommes arrivés au parking en rugissant tous ensemble. Nos petits lions ont fait de leur mieux et ont excellé pendant la visite et, comme toujours, ils ont reçu l'intérêt nécessaire.

Il convient également de mentionner que pas moins de 5 points de départ ont été prévus par les organisateurs respectifs qui ont planifié une randonnée vers la salle de banquet. Pour Aartselaar, il s'agit de Roland & Emilia, pour Hasselt de Jos & Hannah, pour Waterloo par Jean-Marie & Els, pour Sart-Eustache par Alain et pour De Pinte par Frans & Filip.

Arrivés à la salle des "Salons de Romree" à Grimbergen, nous avons été chaleureusement accueillis avec un apéritif et des amuse-gueules.

Notre président Frank et notre vice-président Alain nous ont accueillis avec un discours sympathique sur les origines du club il y a 45 ans.

Nous avons ensuite eu droit à un festin culinaire composé de quatre plats alléchants.

Après ce délicieux repas, Frank a pris la parole et tous les participants ont été remerciés en détail.

Tout d'abord, les organisateurs de la journée, pour avoir si bien guidé tout le monde jusqu'à la salle de banquet. Le photographe Tony et le cameraman Cois ont également reçu un bon d'achat pour avoir toujours si bien photographié tout et tout le monde.

Alle bestuursleden kregen een geschenkdoo met wijn aangeboden door onze voorzitter, waarmee hij hen hartelijk dankte voor hun inzet.

En last but not least nam Frank ook even de gelegenheid om Ann, Valérie en Tom in de bloemen te zetten voor alles wat ze doen achter de schermen en om te zorgen dat alles mooi in het online magazine komt en zoveel meer.

Toen ik dacht: "wanneer wordt onze voorzitter in de bloemen gezet? " nam Guy het voortouw om Frank te bedanken, voor alles wat hij doet en om zo'n goede voorzitter te zijn. Hierop volgde een staande ovatie van iedereen.

Zo kwam er een einde aan een fijne dag en namen we afscheid van onze leuke bende "De Peugeot vrienden".

Op de terugweg werd op de achterbank gezellig gekletst over de fijne dag, het lekkere eten, de prachtige auto's maar vooral over de leuke bende en er werd al gedroomd over nieuwe leeuwjes.

Ik dacht: yes yes yes, missie volbracht de microbe heeft ook hen te pakken.

Het is zoals Frank zegt: "oud ijzer verbindt ons".

Met dank aan onze vaders Marcel en Leon die ons deze microbe hebben doorgegeven.

Tous les membres du conseil d'administration ont reçu un coffret de vin de la part de notre président, qui les a chaleureusement remerciés pour leurs efforts.

Enfin, Frank a profité de l'occasion pour offrir des fleurs à Ann, Valérie et Tom pour tout ce qu'ils font dans les coulisses et pour s'assurer que tout est bien publié dans le magazine en ligne et bien plus encore.

Pensant: "Quand notre président sera-t-il mis en fleurs? ", Guy a pris la parole pour remercier Frank pour tout ce qu'il fait et pour être un si bon président. Ce remerciement a été suivi d'une ovation de la part de tout le monde.

C'est ainsi que s'est terminée cette belle journée et que nous avons dit au revoir à notre sympathique gang "Les amis de Peugeot".

Sur le chemin du retour, sur la banquette arrière, on discutait de la belle journée, du délicieux repas, des belles voitures, mais surtout de la belle bande et ils rêvaient déjà de nouveaux lions.

Je me suis dit: oui oui oui oui, mission accomplie, le microbe s'est emparé d'elles aussi.

Comme le dit Frank: "la vieille ferraille nous relie".

Merci à nos pères Marcel et Léon qui nous ont transmis ce microbe.











B 1-OBE-006


















WAARDEBON
Ter waarde van : €20
vrij te besteden in de clubboetiek


WAARDEBON
Ter waarde van : €20
vrij te besteden in de clubboetiek















H. HARDERON

THE HALLMARK CLUB - 1910
1172 St. Andrews, St. John's, NL





C&CParts

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



GUY

NOG EVEN GEDULD

We moeten nog vijf jaar geduld uitoefenen...

2029 = 50 jaar BCOP-CBAP & 140 jaar

Peugeot (als automerk)

Onze Peugeot Club bestaat dit jaar (2024) 45 jaar en dat vierden we op 27 oktober in Grimbergen.

Enkele gepassioneerde Peugeotliefhebbers richtten op 25 oktober 1979 de "Belgische Club voor Oude Peugeots – Club Belge des Anciennes Peugeot " op, nabij de Leeuw van Waterloo. Gelukkig maar, want tot op vandaag betreft het nog steeds een grote bloeiende club waar vriendschap centraal staat en waar de passie voor het automerk Peugeot op de absolute nummer één staat!

Jawel, 45 jaar is al een eeuwigheid. Maar dat wil zeggen dat we binnen vijf jaar – in 2029 – 50 jaar zullen worden. Dus dan worden we koninklijk: "Koninklijke Peugeot Club Belgium ".

Als taalvereenvoudiging NL/FR naar EN zal dat dan "Royal Peugeot Club Belgium " worden, vermoed ik. Klinkt goed toch? 😊

Uiteraard zullen wij dan ook in 2029 opnieuw een Internationale oldtimermeeting organiseren in België voor l'Aventure Peugeot.

GUY

UN PEU DE PATIENCE

Nous devons encore patienter cinq ans...

2029 = 50 ans BCOP-CBAP & 140 ans Peugeot (comme marque automobile)

Notre Club Peugeot a 45 ans cette année (2024) et nous l'avons fêté le 27 octobre à Grimbergen.

Quelques passionnés de Peugeot ont fondé le "Club Belge des Anciennes Peugeot" le 25 octobre 1979, près du Lion de Waterloo. Heureusement, car aujourd'hui encore, c'est un grand club florissant où l'amitié est primordiale et où la passion pour la marque Peugeot est absolue!

Oui, 45 ans, c'est déjà une éternité. Mais cela signifie que dans cinq ans, en 2029, nous aurons 50 ans. Nous deviendrons alors royaux: "Royal Peugeot Club Belgium".

En guise de simplification linguistique, NL/FR vers EN cela deviendra alors "Royal Peugeot Club Belgium", je suppose. Cela sonne bien, n'est-ce pas? 😊

Évidemment, en 2029, nous organiserons également à nouveau un meeting international pour l'Aventure Peugeot en Belgique.

Nous avons déjà commencé les préparatifs, car il faut commencer à temps.

En natuurlijk zijn we al begonnen met de voorbereidingen, want daar moet je op tijd mee beginnen.

Het zou de bedoeling zijn om ergens "rond het Brusselse " een locatie vast te leggen. Het hotel wordt reeds onderhandeld en zal voor ons gereserveerd worden, alhoewel ik vermoed dat dit 'al' in orde is terwijl u dit leest... 😊

De routes zullen uitgestippeld worden voor die regio, met stopplaatsen en/of locaties voor lunchpauzes. Een heel interessante mogelijkheid zou kunnen zijn om bv naar Autoworld te trekken, om daar eventueel een lunch te kunnen benutten en het museum te bezoeken – dit vergt wel heel veel voorbereiding i.v.m. de LEZ – toch vooral voor de buitenlandse deelnemers. Hoe dan ook; alles dient nog bekeken en geregeld te worden. Er worden bewust geen geheimen achter gehouden, want we willen graag dat al onze 325 leden van Peugeot Club Belgium er dan ook effectief aan kunnen en willen deelnemen! Noteer daarom maar in je agenda dat er in het jaar "2029 " iets groots te gebeuren staat

Vooraleer echt van start te kunnen gaan, moesten wijzelf beginnen bij het begin: wanneer werd de allereerste Peugeot automobiel precies gefabriceerd? Daar moeten we 100% zeker van zijn! Wanneer heeft Armand Peugeot zijn "Type 1 " voorgesteld?

We weten dat alle persmedewerkers die begin-datum zeker zullen opzoeken en controleren, dus het moet echt wel juist zijn. En waar kunnen

L'objectif serait de trouver un lieu quelque part "autour de Bruxelles". L'hôtel est déjà en cours de négociation et sera réservé pour nous, bien que je soupçonne que cela soit déjà fait au moment où vous lisez ces lignes... 😊

Les itinéraires seront tracés pour cette région, avec des arrêts et/ou des lieux pour les pauses déjeuner. Une possibilité très intéressante serait de se rendre à Autoworld, par exemple, et éventuellement de déjeuner et de visiter le musée - bien que cela nécessite beaucoup de préparation en rapport avec la LEZ - en particulier pour les participants étrangers. Quoi qu'il en soit, tout doit encore être examiné et organisé. Aucun secret n'est gardé, car nous voulons que les 325 membres du Peugeot Club Belgium puissent et veuillent participer! Notez donc dans votre agenda que quelque chose de grand va se passer en 2029"....

Avant de nous lancer dans l'aventure, il nous fallait commencer par le commencement: quand la toute première automobile Peugeot a-t-elle été fabriquée? Il faut en être sûr à 100%! Quand Armand Peugeot a-t-il présenté son "Type 1"?

Nous savons que tous les journalistes ne manqueront pas de rechercher et de vérifier cette date de début, il faut donc qu'elle soit exacte. Et où pouvons-nous nous adresser pour cela? Bien sûr, auprès de notre membre du club et génie de l'histoire: Wouter Croquey!

Lorsque je lui ai posé cette question, il a immédiatement entamé un travail de détective intensif. Une semaine plus tard, le verdict est tombé:

we hiervoor terecht? Uiteraard bij ons eigen clublid en historisch genie: Wouter Croquey!

Toen ik hem deze vraag stelde, startte hij onmiddellijk met intensief speurwerk. Eén week later kwam dan het verdict; een super uitgebreid verslag waarin alle details stonden die we nodig hebben, om te kunnen bevestigen dat in 2029 het 140 jaar geleden zal zijn dat Armand Peugeot zijn eerste automobiel voorstelde: het Type 1 (weliswaar op stoom en niet op benzine). Lees hierna het uitgebreid verslag van Wouter, waarbij hij op het einde ook nog een "conclusie" toevoegde. Dit schitterend verslag willen we u niet onthouden. Enjoy!

Wij zijn er gerust in; 2029 wordt een topjaar voor Royal Peugeot Club Belgium!

Ziehier het geschiedkundig naslagwerk van Wouter:

Wie exact de eerste was en hoe het in de jaren 1885-1890 is gelopen, heeft blijkbaar al veel inkt doen vloeien. Als ik een cross-check maak van alle info die ik heb kunnen terugvinden, dan lijkt onderstaande een plausibele historiek:

1885

- Gottlieb Daimler en Wilhelm Maybach bouwen hun eerste benzinemotor in 1885.

un rapport très complet contenant tous les détails nécessaires pour confirmer qu'en 2029, il y aura 140 ans qu'Armand Peugeot a présenté sa première automobile: la Type 1 (mais à vapeur et non à essence). Lisez ci-dessous le rapport détaillé de Wouter, qui a également ajouté une "conclusion" à la fin. Nous ne voulons pas vous priver de ce brillant reportage. Bonne lecture!

Nous sommes confiants: 2029 sera une année exceptionnelle pour le Royal Peugeot Club Belgium!

Voici la référence historique de Wouter:

Qui a été le premier et comment cela s'est passé dans les années 1885-1890 a apparemment fait couler beaucoup d'encre. En recoupant toutes les informations que j'ai pu trouver, l'histoire suivante semble plausible:

1885

- Gottlieb Daimler et Wilhelm Maybach construisent leur premier moteur à essence en 1885.

1886

- Edouard Sarazin acquiert les droits sur les moteurs Daimler pour la France.

1886

- Edouard Sarazin verwerft de rechten voor de Daimler motor voor Frankrijk.

1887

- Daimler legt de eerste ritten af met zijn eerste auto – de "American " – op 4 maart 1887. De auto wordt "présentable " op het einde van de zomer van 1888. De "American " is een door Daimler gekochte koets waarop hij zijn ééncilindermotor heeft gemonteerd.

1888

- Armand interesseert zich in de beginjaren (1888-1889) zowel in de stoommotor als in de opkomende benzinemotor. 'Peu après mai 1888' bezoekt Armand Peugeot het atelier van Léon Serpollet in Montmartre. Hij maakt een rit met Serpollet op de driewieler die zich in het atelier bevindt. Armand sluit een overeenkomst met Léon Serpollet en bestelt 4 stoomketels en 4 motoren.
- Louis Rigoulot (ingenieur bij Peugeot) ontwerpt het chassis voor het Type 1 (driewieler met Serpollet-stoommotor). De bouw start in november 1888. Het eerste chassis wordt gefabriceerd in Valentigney (Beaulieu), de motor gemonteerd in het atelier van Serpollet in Parijs.
- In oktober 1888 brengt Emile Levassor samen met de weduwe Louise Sarazin een bezoek aan Daimler in Cannstatt. Daar ontdekken ze

1887

- Daimler effectue les premiers trajets avec sa première voiture - l'"Américaine" - le 4 mars 1887. La voiture devient "présentable" à la fin de l'été 1888. L'"Américaine" est une voiture achetée par Daimler sur laquelle il a monté son moteur monocylindre.

1888

- Dans les premières années (1888-1889), Armand s'intéresse à la fois à la machine à vapeur et au moteur à essence naissant. 'Peu après mai 1888' Armand Peugeot visite l'atelier de Léon Serpollet à Montmartre. Il fait un tour avec Serpollet sur le tricycle situé dans l'atelier. Armand conclut un accord avec Léon Serpollet et commande 4 chaudières à vapeur et 4 moteurs.
- Louis Rigoulot (ingénieur chez Peugeot) dessine le châssis du type 1 (trois roues avec moteur à vapeur Serpollet). La construction débute en novembre 1888. Le premier châssis est fabriqué à Valentigney (Beaulieu), le moteur assemblé dans les ateliers de Serpollet à Paris.
- En octobre 1888, Emile Levassor et sa veuve Louise Sarazin rendent visite à Daimler à Cannstatt. Ils y découvrent le prototype du moteur V2. Note: Le mari de Louise (Edouard Sarazin, décédé le 24/12/1887) avait acquis le contrat de licence des moteurs Daimler pour la France, voir ci-dessus 1886. Edouard Sarazin était un ami d'Emile Levassor.

het prototype van de V2-motor. Noot: De overleden man van Louise (Edouard Sarazin, gestorven 24/12/1887) had de licentieovereenkomst voor de Daimlermotoren voor Frankrijk verworven, zie hoger 1886. Edouard Sarazin was bevriend met Emile Levassor.

- Armand Peugeot nodigt Emile Levassor en Gottlieb Daimler uit in Valentigney in november 1888. Daimler demonstreert zijn "American " uitgerust met de oude ééncilindermotor. Armand vindt hem te zwaar en te weinig performant (kan geen hellingen van 3% beklimmen).

1889

- Daimler ontwerpt een nieuwe, lichtere auto die hij uitrust met zijn V2-motor. De eerste plannen van de "Stahlrad" getekend door Wilhelm Maybach, ingenieur bij Daimler, dateren van 2 januari 1889 (noot: de blauwdruk van het plan van de "Stahlrad" die door Gottlieb Daimler opgestuurd werd naar Armand Peugeot en in de Archieven van Terre-Blanche bewaard wordt, zou dateren van eind 1888-begin 1889 ; de datum van 2 januari 1889 kan dus kloppen). Het patent op de V2-motor wordt neergelegd op 18 juni 1889, wat door een auteur wordt aangegeven als de reden waarom de auto niet getoond wordt op de Wereldtentoonstelling van Parijs van 1889, deze start immers al in mei (5 mei tot 31 oktober 1889). Anderzijds wordt er op deze Expo al een boot (of zelfs twee) op de Seine getoond aangedreven door de V2-motor.

- Armand Peugeot invite Emile Levassor et Gottlieb Daimler à Valentigney en novembre 1888. Daimler fait une démonstration de son "Américaine" équipée de l'ancien moteur monocylindre. Armand la trouve trop lourde et peu performante (elle ne peut pas monter des côtes de 3%).

1889

- Daimler conçoit une nouvelle voiture plus légère qu'il équipe de son moteur V2. Les premiers plans de la "Stahlrad" dessinés par Wilhelm Maybach, ingénieur chez Daimler, datent du 2 janvier 1889 (note: le plan de la "Stahlrad" envoyé par Gottlieb Daimler à Armand Peugeot et conservé aux archives de Terre-Blanche daterait de fin 1888-début 1889 ; la date du 2 janvier 1889 pourrait donc être correcte). Le brevet du moteur V2 est déposé le 18 juin 1889, ce qui est donné par un auteur comme la raison pour laquelle la voiture n'est pas présentée à l'Exposition universelle de Paris de 1889, puisque celle-ci commence déjà en mai (du 5 mai au 31 octobre 1889). En revanche, un bateau (voire deux) sur la Seine propulsé par le moteur V2 est déjà présenté à cette exposition.
- 5 février 1889: contrat entre Gottlieb Daimler et la veuve Sarazin sur l'accord de licence pour la construction de moteurs. Louise Sarazin vend à son tour ses droits à P&L.
- Les essais du premier Type 1 ont lieu à Valentigney en mai 1889. Trois autres châssis sont produits par Horne & Buire à Lyon en

- 5 februari 1889: contract tussen Gottlieb Daimler en de weduwe Sarazin over de licentieovereenkomst voor de bouw van motoren. Louise Sarazin verkoopt op haar beurt haar rechten aan P&L.
- De testen met het eerste Type 1 vinden plaats in Valentigney in mei 1889. Drie andere chassis worden geproduceerd door Horne & Bui-re in Lyon in 1889. Het eerste exemplaar van in totaal 4 geproduceerde Type 1's (dus de-gene gebouwd in Beaulieu) wordt door Peu-geot voorgesteld op de Wereldtentoonstel-ling van Parijs. Deze geniet echter geen be-langstelling van het publiek.
- Na de Wereldtentoonstelling, op 29 oktober 1889, test Louis Rigoulot in het bijzijn van Wilhelm Maybach de "Stahlradwagen" van Daimler bij P&L in Parijs. Deze is uitgerust met de Daimler V2 (reeds te zien op een boot op de Seine tijdens de Wereldtentoonstelling). De "Stahlrad" werd per trein naar Parijs ge-transporteerd. Hij lijkt op twee aan elkaar ge-bouwde fietsen en is niet voorzien van vering. Dit geeft mogelijk aan dat het zeker niet Daimlers bedoeling was om auto's te gaan produceren, maar wel om via dit prototype de mogelijkheden van zijn motor aan te tonen. Rigoulot legt 15 en 25 km af op 29 oktober. Op 31 oktober en 1 november test Armand op zijn beurt de auto en is deze keer wel over-tuigd. Armand zal de chassis bouwen, P&L de motoren leveren.

1889. La première des quatre Type 1 produi-tes (celle construite à Beaulieu) est présen-tée par Peugeot à l'Exposition Universelle de Paris. Mais celle-ci ne suscite pas l'inté-rêt du public.

- Après l'Exposition universelle, le 29 octobre 1889, Louis Rigoulot teste la "Stahlradwa-gen" de Daimler chez P&L à Paris en pré-sence de Wilhelm Maybach. Elle est équi-pée du Daimler V2 (déjà vu sur un bateau sur la Seine lors de l'Exposition Universelle). Le "Stahlrad" est transporté à Paris par train. Il ressemble à deux bicyclettes assemblées et n'a pas de suspension. Cela indique peut-être que Daimler n'avait certainement pas l'intention de produire des voitures, mais plutôt de démontrer les capacités de son moteur à travers ce prototype. Rigoulot parcourt 15 et 25 km le 29 octobre. Le 31 octobre et le 1er novembre, Armand teste à son tour la voiture et est cette fois-ci con-vaincu. Armand construira le châssis, P&L fournira les moteurs.

1890

- Le 20 janvier 1890, Peugeot envoie à P&L le dessin du premier châssis tubulaire conçu par Rigoulot. La conception est inspirée de la "Stahlrad", mais améliorée sur plusieurs points (notamment la direction, la suspen-sion).
- Trois moteurs Daimler V2 produits par P&L sont facturés aux "Fils de Peugeot Frères" entre le 17 mars et le 11 juillet 1890. Les

1890

- Op 20 januari 1890 stuurt Peugeot de tekening van het eerste buizenchassis ontworpen door Rigoulot naar P&L. Het ontwerp is geïnspireerd door de “Stahlrad”, maar is op meerdere punten verbeterd (o.a. stuurinrichting, vering).
- Drie Daimler V2-motoren geproduceerd door P&L worden aan de “Fils de Peugeot Frères” gefactureerd tussen 17 maart en 11 juli 1890. De eerste twee motoren worden in Valentigney (Beaulieu) geleverd op 15 en 17 maart 1890.
- Op 2 juli 1890 maakt het magazine “Le Cycliste” gewag van het bestaan van de eerste Peugeot vierwieler.
- In Valentigney slaagt men er niet in om het eerste Type 2 naar behoren te doen functioneren (de motor haalt zijn toeren niet). Mayade, ingénieur (of ‘contremaître’ volgens de bron) bij P&L, gaat naar Valentigney. In juli 1890 rijdt de auto (het eerste Type 2), maar de problemen duiken opnieuw op en de auto wordt in augustus 1890 naar P&L in Ivry gestuurd met de vraag “de la faire fonctionner”.
- Op dat moment is Levassor zelf het prototype van zijn eerste auto aan het afwerken. In een brief van 11 september 1890 nodigt hij Daimler uit om de twee auto’s – de auto van Levassor en het eerste Type 2 van Peugeot aanwezig in Ivry – te komen bekijken.

deux premiers moteurs sont livrés à Valentigney (Beaulieu) les 15 et 17 mars 1890.

- Le 2 juillet 1890, la revue "Le Cycliste" mentionne l'existence du premier quatre-roues Peugeot.
- A Valentigney, on ne parvient pas à faire fonctionner correctement le premier type 2 (le moteur n'atteint pas son régime). Mayade, ingénieur (ou contremaître selon la source) chez P&L, se rend à Valentigney. En juillet 1890, la voiture (la première Type 2) roule, mais les problèmes réapparaissent et la voiture est envoyée à P&L à Ivry en août 1890, en demandant "de la faire fonctionner".
- A cette époque, Levassor termine lui-même le prototype de sa première voiture. Dans une lettre datée du 11 septembre 1890, il invite Daimler à venir voir les deux voitures - celle de Levassor et la première Type 2 de Peugeot - présentes à Ivry.

1891

- 5 et 6 avril 1891: Armand invite des agents (organisation de la vente des bicyclettes) et des journalistes pour une visite à Beaulieu à l'occasion de l'agrandissement de l'usine. Rigoulot fait la démonstration d'un quatre-roues, vraisemblablement le deuxième Type 2 construit présent dans les locaux de Beaulieu à ce moment-là (le premier se trouve chez P&L à Ivry à ce moment-là).
- Le premier Type 2 reste chez P&L à Ivry pendant 10 mois jusqu'à ce que P&L le vende à une société de Stockholm (la firme

1891

- 5 en 6 april 1891: Armand nodigt agenten (verkooporganisatie van de fietsen) en journalisten uit voor een bezoek in Beaulieu ter gelegenheid van de uitbreiding van de fabriek. Rigoulot demonstreert een vierwieler, vermoedelijk het tweede gebouwde Type 2 dat op dat moment in de gebouwen van Beaulieu aanwezig is (het eerste exemplaar bevindt zich op dat moment bij P&L in Ivry).
- Het eerste Type 2 blijft 10 maand bij P&L in Ivry totdat P&L hem op 9 juni 1891 verkoopt aan een bedrijf uit Stockholm (de firma Zacco, Bruhn & Cie). Armand zal al te veel met toekomstige modellen bezig geweest zijn, en heeft daarom nooit zijn prototype teruggevraagd. Het tweede Type 2 wordt door Peugeot aan M. Eldin uit Lyon verkocht (mogelijks in mei 1891, wat zou maken dat het tweede Type 2 de eerste Peugeot met benzinemotor is die aan een klant wordt verkocht). Noot: het is niet duidelijk of er ooit een Type 1 is verkocht.
- September: een Type 3 (4 zitplaatsen in vis-à-vis) met V2-Daimler rijdt mee met de wielervedstrijd Parijs-Brest-Parijs en rijdt daarbij op eigen kracht van Valentigney naar Parijs en daarna terug van Parijs naar Valentigney. Uit de teksten leid ik af dat het mogelijks het tweede gebouwde Type 3 is, dat ingezet wordt voor deze wedstrijd.
- Noot: de ontwikkelingen van de eerste auto bij Peugeot en bij P&L lopen parallel over 1890 en 1891. Volgens een bron zou P&L zijn eerste auto verkocht hebben in begin 1891 (dus eerder dan Peugeot), maar andere bron-

Zacco, Bruhn & Cie) le 9 juin 1891. Armand devait déjà être trop préoccupé par les modèles à venir, et n'a donc jamais demandé à récupérer son prototype. Le second Type 2 est vendu par Peugeot à M. Eldin de Lyon (peut-être en mai 1891, ce qui ferait du second Type 2 la première Peugeot à essence vendue à un client). Note: il n'est pas certain qu'un type 1 ait jamais été vendu.

- Septembre: une Type 3 (4 places vis-à-vis) avec V2-Daimler participe à la course cycliste Paris-Brest-Paris, allant par ses propres moyens de Valentigney à Paris et revenant de Paris à Valentigney. D'après les textes, j'en déduis qu'il s'agit peut-être de la deuxième Type 3 construite pour cette course.
- Note: les développements de la première voiture chez Peugeot et chez P&L se déroulent parallèlement en 1890 et 1891. Selon une source, P&L aurait vendu sa première voiture au début de 1891 (c'est-à-dire avant Peugeot), mais d'autres sources (j'en ai trouvé deux) parlent d'octobre 1891 (c'est-à-dire après Peugeot). P&L aurait vendu 6 voitures en 1891.

1894

- Juillet: Peugeot remporte ex-aequo avec P&L la première compétition automobile ("Concours de voitures sans chevaux", course d'endurance) sur la distance Paris-Rouen.

nen (ik het er twee gevonden) spreken van oktober 1891 (dus na Peugeot). P&L zou 6 auto's verkocht hebben in 1891.

1894

- Juli: Peugeot wint ex-aequo met P&L de eerste automobiëlwedstrijd ('Concours de voitures sans chevaux', uithoudingswedstrijd) over de afstand Parijs-Rouen

1895

- Juni: Peugeot wint de eerste snelheidswedstrijd (Parijs-Bordeaux-Parijs). De "Eclair" van de gebroeders Michelin (Peugeot uitgerust met luchtbanden) eindigt 10de.

1897

- Vanaf het Type 14 worden alle nieuwe Peugeot's voorzien van een eigen motor (2 cilinders horizontaal opgesteld). De testen vinden plaats vanaf begin 1895.

CONCLUSIE

Het Type 1, voorgesteld in 1889 op de Wereldtentoonstelling in Parijs van dat jaar, is de aller-eerste automobiël gebouwd door Peugeot. Weliswaar met stoommotor en niet met benzinemotor. Er zijn 4 exemplaren van gebouwd, waarvan

1895

- Juin: Peugeot remporte la première course de vitesse (Paris-Bordeaux-Paris). L'Eclair des frères Michelin (Peugeot équipée de pneumatiques) termine à la 10e place.

1897

- A partir de la Type 14, toutes les nouvelles Peugeot sont équipées de moteurs de la marque (2 cylindres disposés horizontalement). Les essais ont lieu à partir du début de l'année 1895.

CONCLUSION

La Type 1, présentée en 1889 à l'Exposition Universelle de Paris, est la toute première automobile construite par Peugeot. Certes avec un moteur à vapeur et non à essence. Quatre exemplaires ont été construits, dont l'un est exposé au Musée du Conservatoire des Arts et Métiers de Paris.

On peut affirmer avec certitude que la première Peugeot à moteur à essence de pétrole a été construite en 1890. Il s'agit de la Type 2 équipée d'un moteur V2 de Daimler. La plupart des sources parlent de 4 exemplaires. Au moins 2 ont certainement été construits. Le premier certainement en 1890, le second très probablement aussi en 1890. Ce sera la raison pour laquelle Peugeot a célébré 100 ans de

er één wordt tentoongesteld in het Museum van het Conservatoire des Arts et Métiers in Parijs.

We kunnen met zekerheid stellen dat de eerste Peugeot met benzinemotor (of petroleummotor zoals die toen werd genoemd, “moteur à essence de pétrole”) gebouwd is in 1890. Dit betreft het Type 2 uitgerust met een V2-motor van Daimler. De meeste bronnen spreken van 4 exemplaren. Er zijn er zeker minstens 2 gebouwd. De eerste zeker in 1890, de tweede hoogstwaarschijnlijk ook in 1890. Dit zal de reden zijn waarom Peugeot 100 jaar automobiellbouw in 1990 heeft gevierd (met o.m. een internationale meeting in Sochaux).

Deze twee exemplaren van het Type 2 zijn verkocht in 1891 (periode mei/juni). De ene door P&L aan een firma uit Stockholm, de andere door Peugeot aan een persoon uit Lyon.

Of er daarna nog Type 2's gebouwd zijn, durf ik niet stellen. Uit wat ik lees is mogelijks de derde door P&L aan Peugeot geleverde V2-motor al voor een Type 3 gebruikt. Een aantal bronnen vermelden ook 5 prototypes – 2 met de motor voorin en 3 met de motor achterin – gebouwd in de periode 1889-1890. Mogelijks zijn dit prototype chassis gebouwd door Peugeot in voorbereiding van het Type 2 en die nooit zijn uitgerust met een motor (de eerste P&L-motoren zijn pas in maart 1890 aan Peugeot geleverd). Ofwel komen de 3 met de motor achterin overeen met de twee Type 2's en het eerste Type 3 die dan allen in 1890 zouden zijn gebouwd (omwille van hun artisanale, nog niet georganiseerde

construction automobile en 1990 (y compris une réunion internationale à Sochaux).

Ces deux exemplaires du type 2 ont été vendus en 1891 (période mai/juin). L'un par P&L à une firme de Stockholm, l'autre par Peugeot à un particulier de Lyon.

Je n'ose pas dire si des types 2 ont été construits par la suite. D'après ce que j'ai lu, le troisième moteur V2 livré par P&L à Peugeot avait peut-être déjà été utilisé pour un Type 3. Un certain nombre de sources mentionnent également 5 prototypes - 2 avec le moteur à l'avant et 3 avec le moteur à l'arrière - construits dans la période 1889-1890. Il s'agit peut-être de châssis prototypes construits par Peugeot en préparation du type 2 et qui n'ont jamais été équipés d'un moteur (les premiers moteurs P&L n'ont été livrés à Peugeot qu'en mars 1890). Soit les 3 avec le moteur à l'arrière correspondent aux deux Type 2 et au premier Type 3 qui auraient donc tous été construits en 1890 (en effet, du fait de leur production artisanale et non encore organisée, ils peuvent être considérés comme des prototypes).

La première Peugeot produite de manière organisée et industrielle est la Type 3. Le Type 3 est la version 4 places (vis-à-vis) du Type 2 (c'est-à-dire équipée du même moteur Daimler V2). Au total, 64 exemplaires du Type 3 ont été construits de 1891 à 1894.

productie kunnen deze inderdaad wel als prototypes beschouwd worden).

De eerste Peugeot geproduceerd op een georganiseerde, industriële manier is het Type 3. Het Type 3 is de 4-zits versie (vis-à-vis) van het Type 2 (dus uitgerust met dezelfde Daimler V2-motor). In totaal zijn er van 1891 tot 1894 64 exemplaren van het Type 3 gebouwd.

De fabriek van Armand in Audincourt is opgericht in 1897. Alle Peugeots daarvoor zijn dus per definitie in een afdeling van de fietsenfabriek van Beaulieu (Valentigney) gebouwd.

Hoewel Hervé Charpentier (l'Aventure Peugeot) in een video beweert dat Peugeot het eerste merk wereldwijd is dat een auto verkoopt, lijkt dit me zeer onwaarschijnlijk. Benz is gestart met de commercialisering in 1888 en zal dus hoogstwaarschijnlijk eerder auto's verkocht hebben dan Peugeot of P&L. Ook P&L zou zijn eerste auto verkocht hebben in 1891 (ook met de Daimler V2), maar in functie van de bron heeft die verkoop eerder (begin 1891) dan wel later (oktober 1891) plaats gevonden dan de verkoop van de twee exemplaren van het Type 2 (mei/juni 1891). De datum van oktober lijkt wel de meest waarschijnlijke, wat zou betekenen dat Peugeot eerder was. Daimler was vooral gericht op de productie van motoren en is pas in 1892 gestart met de verkoop van auto's. Onder de Franse constructeurs behoort Peugeot dus zeker tot de pioniers en is zeer waarschijnlijk effectief de eerste constructeur om een auto te

L'usine Armand d'Audincourt a été créée en 1897. Par définition, toutes les Peugeot antérieures à cette date ont donc été construites dans un département de l'usine de bicyclettes de Beaulieu (Valentigney).

Bien qu'Hervé Charpentier (l'Aventure Peugeot) affirme dans une vidéo que Peugeot a été la première marque au monde à vendre une voiture, cela me semble très improbable. Benz a commencé à commercialiser des voitures en 1888 et est donc plus susceptible d'avoir vendu des voitures avant Peugeot ou P&L. P&L aurait également vendu sa première voiture en 1891 (également avec la Daimler V2), mais selon la source, cette vente a eu lieu plus tôt (début 1891) ou plus tard (octobre 1891) que la vente des deux exemplaires du Type 2 (mai/juin 1891). La date d'octobre semble la plus probable, ce qui impliquerait que Peugeot était antérieure. Daimler se concentrait principalement sur la production de moteurs et n'a commencé à vendre des voitures qu'en 1892. Ainsi, parmi les constructeurs français, Peugeot fait certainement partie des pionniers et il est très probable qu'il ait été effectivement le premier constructeur à vendre une voiture, globalement, je pense qu'il y a de fortes chances que Benz l'ait précédé.

Les affirmations d'Hervé selon lesquelles Peugeot a remporté la première course d'endurance automobile au monde (Paris-Rouen) en 1894 (ex-æquo avec P&L) et la première course de vitesse automobile au monde (Paris-Bordeaux-Paris) en 1895 sont probablement

verkopen, wereldwijd lijkt me de kans heel groot dat Benz hem is voor geweest.

Mogelijks wel juist zijn de beweringen van Hervé dat Peugeot de wereldwijd eerste uithoudingswedstrijd voor auto's (Paris-Rouen) heeft gewonnen in 1894 (ex-aequo met P&L) en de wereldwijd eerste snelheidswedstrijd voor auto's (Paris-Bordeaux-Paris) in 1895. Daarnaast weet Hervé in dezelfde video te vertellen dat de 1e auto die wereldwijd gestolen wordt, eveneens een Peugeot is.

Vele groetjes, Wouter.
Peugeot un jour, Peugeot toujours!

correctes. De plus, dans la même vidéo, Hervé réussit à nous dire que la 1ère voiture volée dans le monde était aussi une Peugeot.

Toutes mes salutations, Wouter.
Peugeot un jour, Peugeot toujours!



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46

BELANGRIJKE BOODSCHAP

Dankzij de vrijgevigheid van onze geadverteerde sponsors in ons Clubmagazine, op de website, forum en Facebook, kunnen wij belangrijke stappen ondernemen om onze doelen te verwezenlijken.

Deze sponsors geven ons niet alleen de nodige middelen en ademruimte, ze geven ons ook de nodige motivatie om door te gaan en ons beste beentje te blijven voorzetten.

Daarvoor bedanken wij uitdrukkelijk onze sponsors:

- D&O Automotive Group, Roeselare-Waregem
- Garage Nova, Lier
- Garage Kenens, Paal-Beringen
- PDK pellets, Avelgem
- All About Details, Borgloon
- Le Vin Du Bâché, Kalmthout
- C&C Parts, Luik en Baarlo
- Autobekleding Vanwijk, Pelt

Bovendien danken we ook van harte de bedrijven die een ontbijt aanbieden, drankjes serveren, goederen en diensten voorstellen, en praktische zaken regelen.

MESSAGE IMPORTANT

Grâce à la générosité de nos sponsors annoncés dans notre Magazine du Club, sur le site Internet, le forum et Facebook, nous pouvons franchir des étapes importantes pour atteindre nos objectifs.

Ces sponsors nous donnent non seulement les ressources et le répit nécessaires, mais ils nous donnent également la motivation nécessaire pour continuer et continuer à faire de notre mieux.

Nous remercions expressément nos sponsors pour cela:

- D&O Automotive Group, Roeselare-Waregem
- Garage Nova, Lier
- Garage Kenens, Paal-Beringen
- PDK pellets, Avelgem
- All About Details, Borgloon
- Le Vin Du Bâché, Kalmthout
- C&C Parts, Luik en Baarlo
- Autobekleding Vanwijk, Pelt

Nous tenons également à remercier les entreprises qui proposent des petits-déjeuners, qui servent des boissons, proposent des biens et services, et organisent des affaires pratiques :

- Peugeot D&O Automotive Group
Roeselare en Waregem
- Drankenhandel Gos Heers
- Peugeot Nova Lier
- All About Details Borgloon
- Peugeot Van Gansen Ekeren
- Crelan Finansura Lier
- Peugeot Traxxion Deinze
- a.a.v.ex auto expertise Diepenbeek
- Le Vin du Bâché Kalmthout
- Tim Coomans van Tilt design Tielt Winge
- Eurorepar De Smet Dentergem
- Quality Garage Meulemans Betekom
- Peugeot Schyns Namur
- Peugeot Van Mossel Van Kelst Diest
- Peugeot ECB cars Essen
- Peugeot Van Mossel Tongeren
- Peugeot Lavrijsen Herentals

Dank aan al onze leden voor het vertrouwen. Ook aan diegenen die helpen op evenementen, rondritten organiseren, wagens ter beschikking stellen, een babbelavond organiseren,...

Tot slot nog onze speciale dank aan Tom en Valérie voor het beheren van ons clubmagazine!

Dit jaar bestaan we 45 jaar! Op naar de 50 jaar in 2029, waarin we Koninklijk worden!

Iedereen van harte bedankt!

Het bestuur

- Peugeot D&O Automotive Group
Roeselare en Waregem
- Commerce de boissons Gos Heers
- Peugeot Nova Lier
- All About Details Borgloon
- Peugeot Van Gansen Ekeren
- Crelan Finansura Lier
- Peugeot Traxxion Deinze
- a.a.v.ex expertise automobile Diepenbeek
- Le Vin du Bâché Kalmthout
- Tim Coomans de Tilt design Tielt Winge
- Eurorepar De Smet Dentergem
- Quality Garage Meulemans Betekom
- Peugeot Schyns Namur
- Peugeot Van Mossel Van Kelst Diest
- Peugeot ECB cars Essen
- Peugeot Van Mossel Tongeren
- Peugeot Lavrijsen Herentals

Merci à tous nos membres pour leur confiance. Également à ceux qui aident lors d'événements, organisent des visites, mettent à disposition des voitures, organisent une soirée de discussion, etc. Enfin, nos remerciements particuliers à Tom et Valérie pour la gestion du magazine de notre club!

Cette année, nous célébrons notre 45ème anniversaire! En route vers le 50e anniversaire en 2029, lorsque nous deviendrons Royal!

Merci beaucoup à tous!

Le conseil d'administration.

100 JAAR 177

Het was in 1923, ruim voor het verdwijnen van het 163-model, dat Peugeot een nieuw model op de markt bracht dat voorbestemd was om de 163 op te volgen: de 177 B.

In werkelijkheid was de 177 B niets meer dan een Peugeot 163 die was bijgewerkt, niet alleen technisch, maar ook qua styling resoluut moderner was, zonder de spreekwoordelijke robuustheid en betrouwbaarheid van het Type 163 in vraag te stellen. Mechanisch profiteerde de 177 B van de motor uit de "PG"-serie waarmee de Peugeot 173 S al was uitgerust met een cilinderinhoud van 1.525 cc. Alleen de achterwielen werden geremd, en de versnellingsbak heeft vier versnellingen. De wielen zijn niet langer van hout zoals de 163 maar van staal en zijn altijd in het zwart gespoten.

Voor het model 177, vond de eerste wijziging pas plaats in 1926, toen de "M" serie uitkwam om de 177 B te vervangen. Vanuit mechanisch oogpunt werd de motorinhoud van dit model iets verminderd, aangezien de 177 M was uitgerust met een "PG 5" motor van 1.393 cc. De 177 M zou worden geproduceerd in twee series, de M1 en de M2. Op het vlak van mechanische verbeteringen kreeg de 177 M in serie de toepassing van remmen op de vier wielen, en dit op alle varianten van de M-serie.

100 ANS 177

C'est en 1923, bien avant la disparition de son modèle 163, que Peugeot mettra en parallèle sur le marché un nouveau modèle destiné à lui succéder par la suite: la 177 B.

En réalité, le modèle 177 B ne sera rien d'autre qu'une Peugeot 163 remise au goût du jour, non seulement sur le plan technique, mais aussi sur celui de sa ligne, résolument plus actuelle, sans toutefois toucher aux qualités proverbiales de robustesse et de fiabilité du Type 163. Au plan mécanique, la 177 B bénéficie du moteur série «PG» qui équipait déjà la Peugeot 173 S, dont la cylindrée est de 1.525 cc. Le freinage n'est assuré que sur les roues arrière et la boîte de vitesses est à quatre rapports. Les jantes ne sont plus en bois comme sur la 163 mais en acier, et uniquement peintes en noir.

Pour le modèle 177, la première modification n'interviendra qu'en 1926, lors de la sortie de la série «M» qui viendra en fait remplacer la 177 B. Du point de vue mécanique, ce modèle connaîtra une légère baisse de cylindrée, puisque la 177 M sera dotée d'un moteur «PG 5» de 1.393 cc seulement. Puis à son tour, la 177 M fera l'objet de deux séries, la M1 et la M2. Au chapitre des améliorations d'ordre mécanique, il ne faut pas oublier l'adoption en série de freins sur les quatre roues, et ce, sur toutes les voitures de la série M.

Bij het lezen van de specificaties van de 177 M 9CV, geproduceerd van 1926 tot 1928 zijn we onder de indruk van het modernisme van het oorspronkelijke project, vooral van de ongelooflijke verscheidenheid aan carrosserie-uitvoeringen, van familiale tot bestelwagen, maar ook door het “panoramische” dak met zijn scherpe hoeken van doorzichtig stijf celluloid, of de optie om de tweede zit-rij te verwijderen en te vervangen door een uitneembare houten kist die als “optie” verkrijgbaar is, zodat we onze stoffen bekleding niet beschadigen bij het vervoeren van goederen.

En het is zelfs mogelijk om het hele dak open te klappen om bijzonder lange of grote voorwerpen te vervoeren.

In de jaren twintig zullen vele auto's gebouwd worden onder de licentie “Weymann” in een speciale stijl van carrosserie die later de naam van zijn uitvinder zou krijgen. Dit type “flexibele” carrosserie was in die tijd erg in de mode en werd gemaakt van een heel specifiek soort waterdicht kunstleer, dat de plaatwerkbekleding van het voertuig verving. Behalve dat het veel goedkoper was, was het ook veel lichter dan een traditionele metalen carrosserie. Dit was een duidelijk voordeel, vooral als je maar een beperkte hoeveelheid motorvermogen had.

Vanaf het begin van de jaren twintig werd de carrosserie van de meeste auto's gebouwd met een houten frame dat erg leek op het frame dat voor boten werd gebruikt. Bij een carrosserie van het Weymann-type worden de metalen platen vervangen door een waterdichte kunstlede-

Dans le courant des années vingt, bien des automobiles furent fabriquées sous licence «Weymann», c'est à dire dans un style très particulier de carrosserie que l'on désignera par le nom de son inventeur. Très en vogue à l'époque, ce type de carrosserie dite «souple» est réalisé à partir d'une espèce de similicuir (ou skaï) particulier que l'on applique sur une couche de feutre elle-même posée autour et sur l'armature en bois de la caisse.

Grâce à ses qualités intrinsèques d'élasticité et à l'application de pièces de caoutchouc sur ses supports, ce genre de structure absorbe beaucoup mieux les irrégularités de la route tout en réduisant les risques de déchirement de la carrosserie.

A la lecture des caractéristiques de la 177 M 9CV, produite de 1926 à 1928, dont ce dépliant publicitaire nous vante les mérites, on est véritablement impressionné par le modernisme du projet initial, surtout par l'incroyable variété de carrosseries proposées qui nous fait passer de la familiale à la fourgonnette, mais aussi par ce toit «panoramique» aux angles vifs en celluloïd rigide «ultra transparent», ou encore par cette possibilité qui nous est offerte de démonter la deuxième rangée de sièges pour les remplacer par un caisson de bois amovible disponible «en option», afin de nous permettre de transporter des marchandises sans pour cela abîmer notre garnissage en tissu.

Et il est même possible de découvrir entièrement le toit pour pouvoir transporter des objets particulièrement longs ou volumineux!

ren bekleding waaronder het hele binnenframe wordt bekleed met paardenhaar of een soortgelijk materiaal, omwille van de isolatie en tegen de warmte.

De binnenkant werd dan verder afgewerkt met stof, similileder of leder afhankelijk van de uitvoering en het model.

Dankzij de intrinsieke kwaliteiten van elasticiteit en de toevoeging van rubberen steunen is dit type structuur veel beter in het absorberen van onregelmatigheden op de weg en verkleint het risico op carrosserievervorming.

Dit type carrosserie biedt een aantal voordelen: licht, zuinig en flexibel, dat wel, maar bij een ongeval kunnen de houten frameonderdelen (die nu geen metalen omhulsel hebben), beschadigd raken, zeer waarschijnlijk breken en scherpe punten vormen.

Het laatste productiejaar van de 177 ging gepaard met zijn allerlaatste innovatie: de 'R'-versie, die in de catalogus bleef tot 1929, het jaar waarin zijn aanwezigheid op de markt definitief ten einde kwam, om plaats te maken voor een nieuwe generatie auto's waarvan de nummering een nul in het midden zou bevatten.

Uitgerust met een zogenaamde "PG 6" 1.615 cc motor, zou de 177 R de krachtigste in zijn soort zijn.

De verschillende series van de 177 zijn verkrijgbaar in verschillende carrosserie uitvoeringen: torpedo, torpedo sport, berline (vierdeurs sedan) luxe en grand luxe, grand luxe cabriolet,

Dans les années vingt, bien des voitures seront fabriquées sous licence «Weymann», en fait, dans un style de carrosserie tout à fait spécial qui prendra par la suite le nom de son inventeur. Très en vogue à l'époque, ce genre de carrosseries dites «souples» sera réalisé à partir d'un type très spécifique de similicuir imperméable qui viendra remplacer l'habillage tôle du véhicule. Indépendamment du fait que cela soit bien meilleur marché, c'est surtout beaucoup plus léger qu'une carrosserie métallique traditionnelle, ce qui est un avantage évident, surtout si l'on ne dispose que d'une puissance moteur limitée.

A partir du début des années trente la carrosserie de la plupart des automobiles était construite en partant d'une armature bois très similaire à celle des bateaux, sur laquelle était ensuite formées et rapportées des plaques de métal qui lui donnaient la forme de la carrosserie. Dans le cas d'une carrosserie de type Weymann, les plaques métalliques seront remplacées par un revêtement de similicuir imperméable sous lequel la totalité de l'armature intérieure sera double de crin ou d'un matériau similaire, dans un souci d'isolation sonore et thermique. A l'intérieur de la voiture, l'armature en bois encore visible, sera alors couverte d'un garnissage classique en tissu, similicuir ou cuir véritable, selon les versions et les modèles.

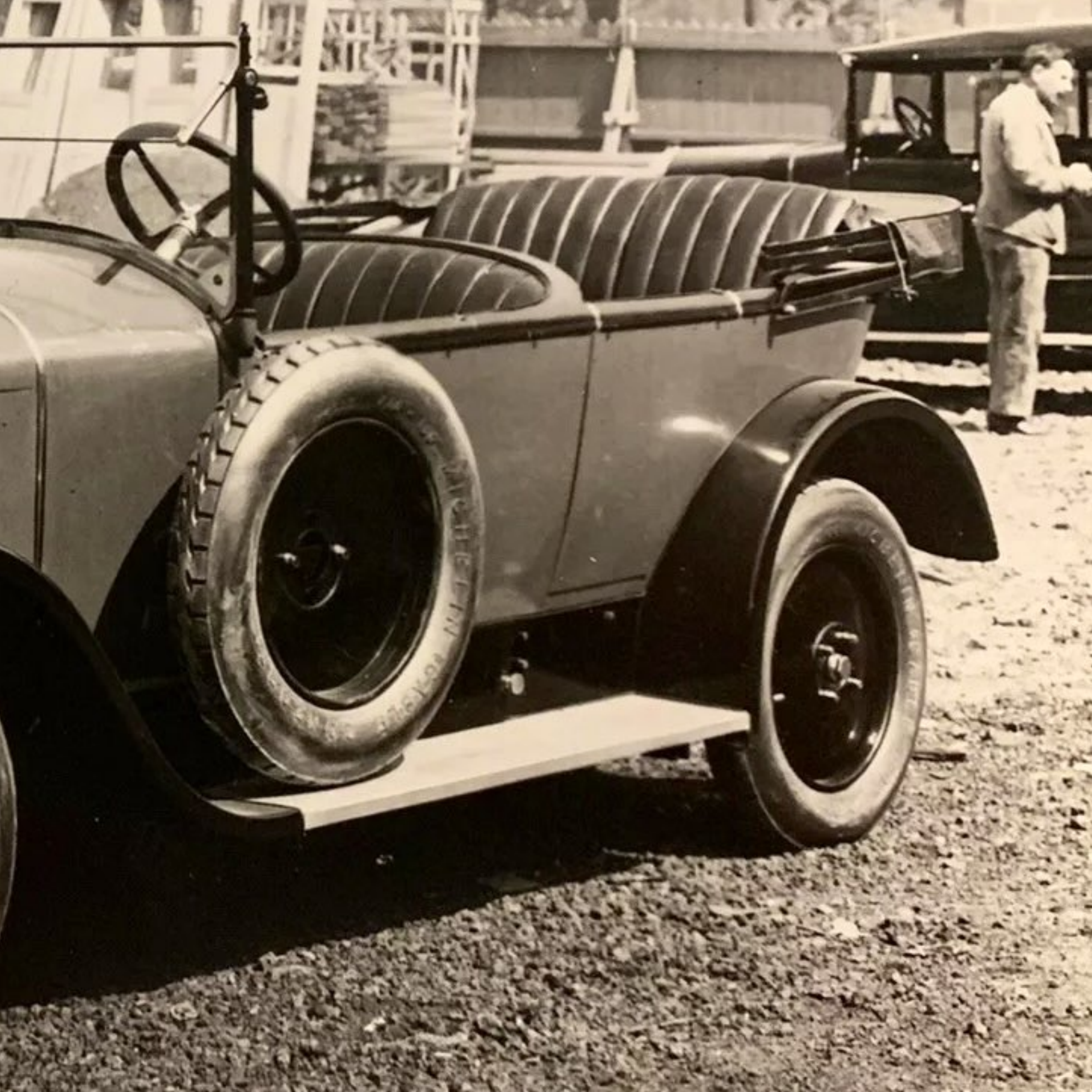
Grâce à ses qualités intrinsèques d'élasticité d'une part, et à l'adjonction de supports en caoutchouc d'autre part, ce genre de structure absorbe bien mieux les irrégularités de la route tout en réduisant les risques de déformation de

open en gesloten bestelwagen, bakkerswagen en charette normande.

la carrosserie. Nombreux sont donc les points positifs dus à ce type de carrosserie, légèreté, économie, souplesse, oui, mais... en cas d'accident, les éléments de l'armature en bois, alors privées de leur carcan de tôle, risquent bien souvent de se rompre, se transformant alors en pointes acérées.

La dernière année de fabrication de la 177 s'accompagnera de sa toute dernière innovation: ce sera la version «R» qui demeurera au catalogue jusqu'en 1929, année qui sonnera définitivement le glas de sa présence sur le marché pour faire place à une nouvelle génération d'automobiles dont la numérotation intégrera un zéro en son milieu. Étant en fait dotée d'un moteur dit «PG 6» de 1.615 cc, la 177 R sera la plus puissante de ce type. Les différentes séries de 177 se déclinent en fonction de leur type de carrosserie; pour la série B, BL, BH: torpédo, conduite intérieure (berline quatre portes) luxe et grand luxe, cabriolet grand luxe et cabriolet grand luxe (non décapotable), camionnette tôle, boulangère, coffre de livraison et charette normande.





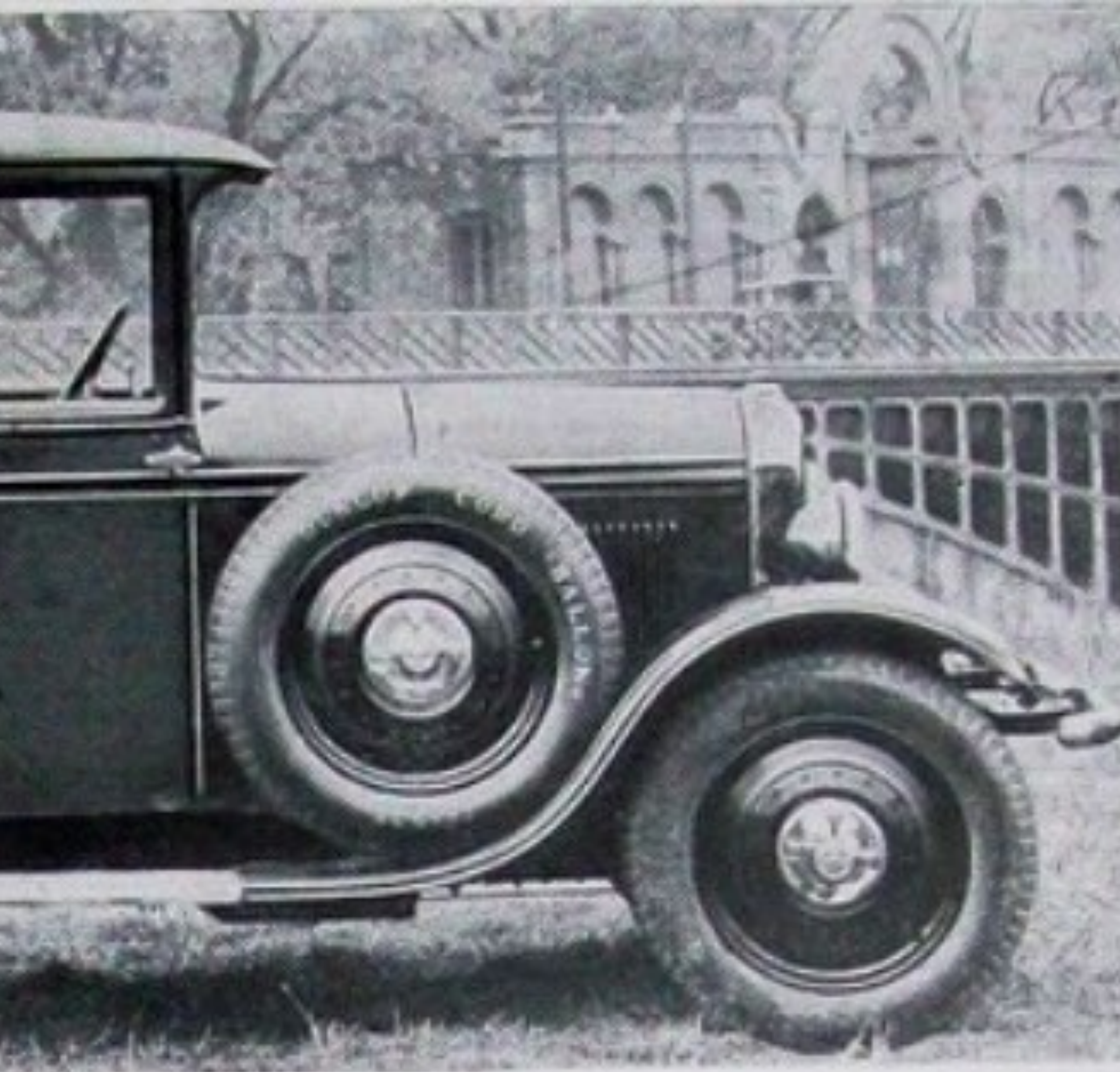






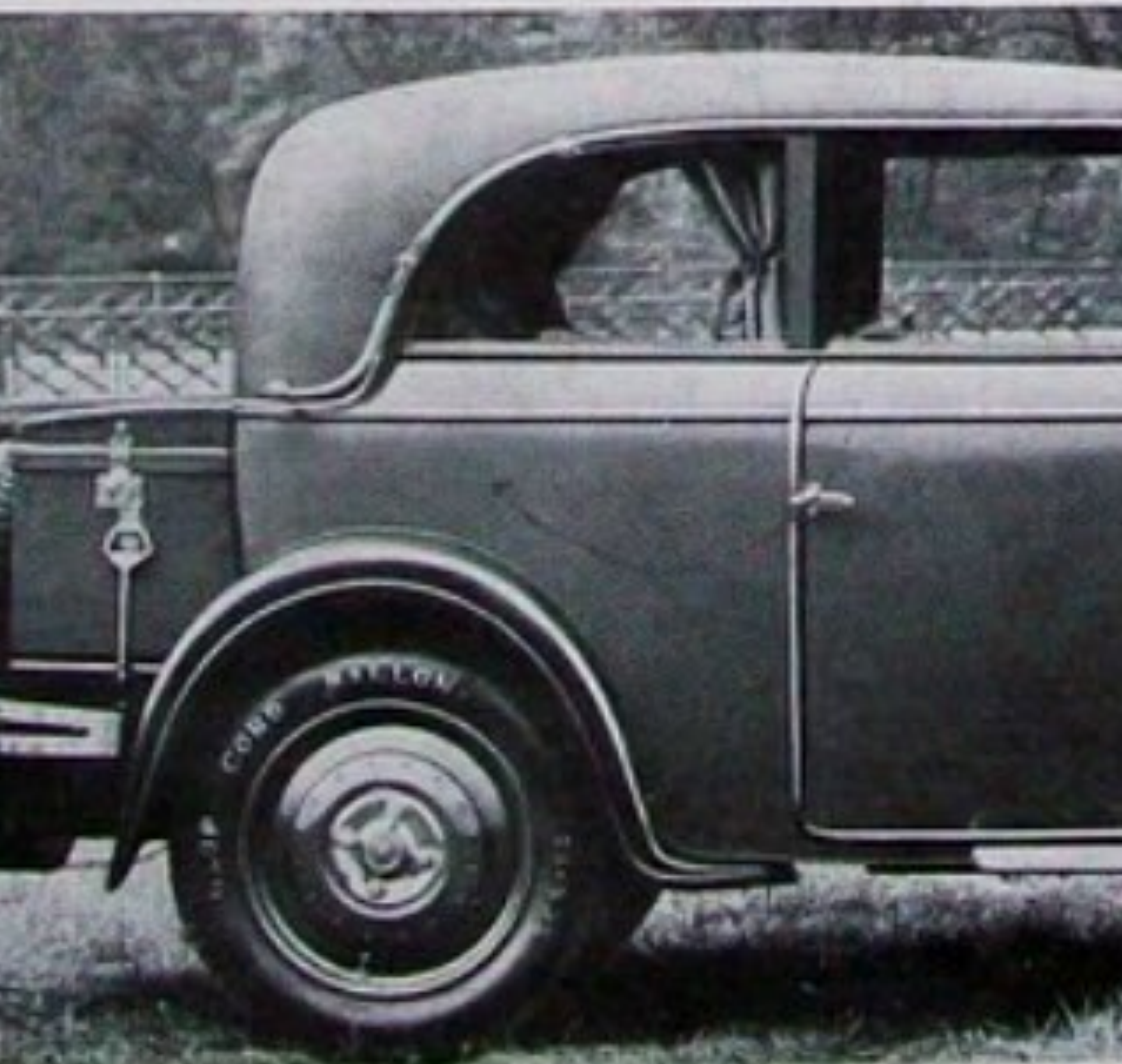






























WELSHMAN CLUB BOON OOK PEGGATY'S - CLUB BELGE DES ANCIENS PELAGIOT





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.

€18,00 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.

€18,00 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.

€30,00 per stuk

Op bestelling: zelfde hemd met lange mouwen
€32,00 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.

€30,00 € l'unité

Sur commande: même chemise avec manches longues **€32.00** 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

€40,00 per stuk

FLEECE

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

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

€40,00 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

€60,00 per stuk

VESTE

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

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

€60,00 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.

Disponible 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

€18,00 per stuk

CAP

Casquette de base Navy, 250 g/m², 100% coton, boucle en métal.

Logo brodé sur fond gris sur le devant.

Taille unique

€18,00 la pièce



Falcone



PARAPLU

Blauw, automaat, 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





PARAPLU

Blauw, wind/stormproof, automaat, 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

SLEUTELHANGER

€4,00 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

PORTE-CLÉS

€4,00 la pièce



TRECHTER

Zolang de voorraad strekt...

€10,00 per stuk

ENTONNOIR

Dans la limite des stocks disponibles...

€10,00 la pièce



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 2630
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