

PEUGEOT CLUB BELGIUM

MAGAZINE 01/02 2025



vzw | **BCOP-CBAP** | asbl

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,

Om te beginnen wil ik jullie namens het bestuursorgaan een heel gelukkig en vooral een heel gezond 2025 toewensen met heel veel mooie momenten.

Onze gezondheid is het allerbelangrijkste en we hopen dat iedereen het goed stelt.

Het afgelopen jaar was een zeer goed gevuld clubjaar met vele leuke activiteiten, de steeds grote opkomst was hier het bewijs van.

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

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

We willen jullie ook bedanken voor het vertrouwen in onze club en trouw lidmaatschap.

15, 16 en 17 november stonden we met onze clubstand op Interclassics te Brussel.

Ditmaal was het thema 90 jaar 601 en 100 jaar 177. Bedankt aan alle helpers en bezoekers om dit mogelijk te maken.

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

Tout d'abord, au nom du conseil d'administration, je tiens à vous souhaiter une très bonne année 2025 et surtout une très bonne santé, avec de nombreux moments merveilleux.

Notre santé est primordiale et nous espérons que tout le monde se porte bien.

L'année écoulée a été une année de club très bien remplie, avec de nombreuses activités amusantes, comme en témoigne le nombre toujours élevé de participants.

Un grand merci à tous ceux qui y ont contribué, car sans tous ces efforts, l'année aurait certainement été moins amusante.

La participation à ces activités renforce le sentiment d'appartenance au groupe et nous incite à nous dépasser et à profiter de notre hobby.

Nous tenons également à vous remercier pour la confiance que vous accordez à notre club et pour la fidélité de vos membres.

Les 15, 16 et 17 novembre, nous étions présents à Interclassics à Bruxelles avec notre stand.

Op 8 december was de afsluiter van ons clubjaar met het traditionele Sint-Elooidiner. Bedankt Alain om dit te organiseren.

Beide verslagen, en de reeds goed gevulde agenda, vind je verder in dit magazine.

In 2025 hebben we veel jarigen: 120 jaar type 69, 100 jaar type 181, 90 jaar 401, 70 jaar 403, 60 jaar J7 en 204, 50 jaar 604, 40 jaar 309 en 30 jaar 406, aan thema's voor onze beursstanden geen gebrek!

De eerstvolgende clubactiviteit is onze Algemene Vergadering op 23 februari.

Verdere info volgt via mail.

Tot op onze clubactiviteiten in 2025!

Uw voorzitter
Frank De Reu

Cette fois-ci, le thème était 90 ans 601 et 100 ans 177. Merci à tous ceux qui nous ont aidés et aux visiteurs qui ont rendu cela possible.

Le 8 décembre, nous avons clôturé l'année du club par le traditionnel dîner de la Saint Eloi. Merci à Alain pour son organisation.

Les deux rapports, ainsi que l'agenda déjà bien rempli, se trouvent plus loin dans ce magazine.

Nous aurons de nombreux anniversaires en 2025 : 120 ans de Type 69, 100 ans de Type 181, 90 ans de 401, 70 ans de 403, 60 ans de J7 et 204, 50 ans de 604, 40 ans de 309 et 30 ans de 406, autant de thèmes qui ne manqueront pas pour nos stands d'exposition!

La prochaine activité du club est l'assemblée générale du 23 février.

De plus amples informations vous seront communiquées par courrier électronique.

Rendez-vous aux activités du club en 2025

Votre président,
Frank De Reu

2025

23 FEBRUARI 2025
ALGEMENE VERGADERING REGIO BOOM

1

23 FEVRIER 2025
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE REGION BOOM

8 MAART 2025
BABELAVOND

2

8 MARCH 2025
CAUSERIE DE SOIR

29-30 MAART 2025
OLDTIMERBEURS GENK
CLUBSTAND

3

29-30 MARCH 2025
BOURSE GENK
STAND DU CLUB

5-6 APRIL 2025
BEURS ATH
CLUBSTAND

4

5-6 AVRIL 2025
BOURSE ATH
STAND DU CLUB

27 APRIL 2025
OPENINGSRIT REGIO ZULTE
YANNICK & ANNELEEN DE Wael

5

27 AVRIL 2025
RANDONNÉE RÉGION ZULTE
YANNICK & ANNELEEN DE Wael

18 MEI 2025
RONDRIT REGIO WETTEREN
DANNY & VERONIQUE HANSSENS

6

18 MAI 2025
RANDONNÉE RÉGION WETTEREN
DANNY & VERONIQUE HANSSENS

7-8-9 JUNI 2025
BEURS CINEY
CLUBSTAND



7-8-9 JUIN 2025
BOURSE CINEY
STAND DU CLUB

14 JUNI 2025
RONDRIT LUXEMBURG
MARC LUCHE



14 JUIN 2025
RANDONNÉE LUXEMBOURG
MARC LUCHE

15 JUNI 2025
RONDRIT CLERMONT
RUDY DEBELS



15 JUIN 2025
RANDONNÉE CLERMONT
RUDY DEBELS

20-21-22 JUNI 2025
INTERNATIONAL AVENTURE PEUGEOT
PEUGEOT CLUB NEDERLAND



20-21-22 JUIN 2025
INTERNATIONAL AVENTURE PEUGEOT
PEUGEOT CLUB NEDERLAND

29 JUNI 2025
CLUBDAG WAREGEM



29 JUIN 2025
JOURNÉE DU CLUB WAREGEM

5-6 JULI 2025
BEURS LIBRAMONT
CLUBSTAND



5-6 JUILLET 2025
BOURSE LIBRAMONT
STAND DU CLUB

13 JULI 2025
RONDRIT WESTERLO
FAM. ANNECOUR



13 JUILLET 2025
RANDONNÉE WESTERLO
FAM. ANNECOUR

19-20 JULI 2025
HAPPENING D4B REGIO DOORNIK



19-20 JUILLET 2025
HAPPENING D4B REGION TOURNAI

3 AUGUSTUS 2025
RONDRIT REGIO HERK DE STAD
MARNIK DEMEER



3 AOÛT 2025
RANDONNÉE RÉGION HERK DE STAD
MARNIK DEMEER

16-17 AUGUSTUS 2025
OLDTIMER FLY/DRIVE-IN SCHAFFEN



16-17 AOÛT 2025
OLDTIMER FLY/DRIVE-IN SCHAFFEN

24 AUGUSTUS 2025
RONDRIT REGIO IEPER
LIONEL & MARLEEN TYTGAT



24 AOÛT 2025
RANDONNÉE RÉGION YPRES
LIONEL & MARLEEN TYTGAT

7 SEPTEMBER 2025
RONDRIT TELEVIE ANTHISNES
DAVID COLINET



7 SEPTEMBRE 2025
RONDRIT TELEVIE ANTHISNES
DAVID COLINET

11-12-13-14 SEPTEMBER 2025
VIERDAAGSE RONDRIT YFELGEBERGTE
JOS & NICOLE MERTENS
VOLZET

19

11-12-13-14 SEPTEMBRE 2025
RANDONNÉE EN EYFEL
JOS & NICOLE MERTENS
COMPLET

19 OKTOBER 2025
SLUITINGSRIT

20

19 OCTOBRE 2025
RANDONNÉE DE CLÔTURE

14-15-16 NOVEMBER 2025
INTERCLASSICS BRUSSELS

21

14-15-16 NOVEMBRE 2025
INTERCLASSICS BRUSSELS

7 DECEMBER 2025
SINT-ELOOI DINER

22

7 DÉCEMBRE 2025
DÎNER SAINT-ELOY



GARAGE KENENS



GARAGE KENENS

PAALSESTEENWEG 239 3583 PAAL

WWW.GARAGEKENENS.BE



SINCE 1957



KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

HIER UW ADVERTENTIE? VOTRE ANNONCE ICI?

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

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



FRANK DE REU

INTERCLASSICS BRUSSEL

15-16-17 november 2024.

Op donderdag 14 november was het weer zo-
ver, we vertrekken met 2 vol geladen remorqen
richting de Heyzel-paleizen in Brussel.

We hadden op een voorgaande bestuursverga-
dering besproken dat we nog iets gingen doen
met de oudste jarigen van dit jaar, ons thema
werd dan ook de 100 jaar 177 en de 90 jaar 601.

We hadden dezelfde standplaats als vorig jaar
zodat we met ons vooraf gemaakte maquette
het heel gemakkelijk was om de stand op te
bouwen. De bakstenen achterwand paste ge-
weldig bij dit thema.

We konden beschikken over 2 speciale uitvoe-
ringen: de 177 "Charette Normande" van mezelf
en de 601 "berline aerodynamique" van garage
ECB Cars te Essen.

Deze twee auto's hadden veel belangstelling
van zowel de bezoekers als de jury. Dit resul-
teerde in een "special award" en beker, als dank
voor onze steeds mooie standen van de voor-
bije jaren op Interclassics Brussel.

FRANK DE REU

INTERCLASSICS BRUXELLES

15-16-17 novembre 2024.

Le jeudi 14 novembre, nous sommes repartis
avec deux remorques entièrement chargées en
direction des palais Heyzel à Bruxelles.

Nous avons discuté lors d'une réunion précé-
dente du conseil d'administration que nous alli-
ons faire quelque chose avec les anniversaires
les plus anciens de cette année, donc notre
thème est devenu les 100 ans 177 et les 90 ans
601.

Nous avons le même emplacement de stand
que l'année dernière, donc avec notre maquette
préfabriqué, il a été très facile de construire le
stand. Le mur arrière en briques convenait par-
faitement à ce thème.

Nous avons deux modèles spéciaux à notre
disposition: la 177 « Charette Normande » de
moi-même et la 601 « berline aérodynamique »
du garage ECB Cars à Essen.

Ces deux voitures ont suscité beaucoup d'inté-
rêt de la part des visiteurs et du jury. Cela nous
a valu un « special award » et une coupe, en
guise de remerciement pour nos stands tou-
jours magnifiques à Interclassics Brussels ces
dernières années.

Onze dank gaat uit naar al de helpers en de leden die ons een bezoekje brachten.

De positieve commentaren en leuke gesprekken, deden ons heel veel deugd.

Zondagavond werd de stand terug ontmanteld om 's maandags terug alles op te pikken.

We blikken terug op een geslaagd weekend!

Nous remercions tous les assistants et les membres qui nous ont rendu visite.

Les commentaires positifs et les conversations agréables nous ont fait très plaisir.

Le dimanche soir, le stand a été à nouveau démonté pour tout reprendre le lundi.

Nous nous souvenons d'un week-end couronné de succès.



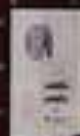




Peugeot



Peugeot











WHEN AU
ART E

AUTO

UTOMOTIVE DESIGN B

EXPO 06.09 15.12.2







**C CLASSIC
CORNER**
CLASSIC CARS AND MORE







Peugeot





AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

MDI / PELLETS MDI \



ANN NAUWELAERTS

SINT-ELOOI DINER

Te Barbencon.

Op 8 december was er ons jaarlijks Sint-Elooi diner in “La Brousse” aan het meer van Barbençon, georganiseerd door Alain.

Ondanks het voor velen toch even rijden was, waren we toch met 51 personen.

Het restaurant was gelegen aan het mooie meer van Barbençon, wat prachtig was om te zien.

Na het voorgerecht nam Alain het woord om deze keer Frank te bedanken voor zijn inzet bij de club, waarvan hij ondertussen al 11 jaar voorzitter is.

Na het hoofdgerecht werd Alain bedankt als organisator van deze afsluiter van ons clubjaar en konden we nog genieten van een heerlijk dessert.

De sfeer was zoals altijd heel gemoedelijk, zodat iedereen weer tevreden huiswaarts keerde.

ANN NAUWELAERTS

DINER SAINT-ELOI

A Barbencon.

Le 8 décembre, nous avons eu notre dîner annuel de Saint-Eloi à « La Brousse » sur le lac de Barbençon, organisé par Alain.

Bien que la route soit longue pour beaucoup, nous étions tout de même 51 personnes.

Le restaurant était situé sur le magnifique lac de Barbençon, ce qui était très beau à voir.

Après l'entrée, Alain a pris la parole pour remercier Frank pour son engagement au sein du club, dont il est le président depuis maintenant 11 ans.

Après le plat principal, Alain a été remercié en tant qu'organisateur de cette soirée de clôture de l'année de notre club et nous avons pu déguster un délicieux dessert.

Comme toujours, l'ambiance était très conviviale et tout le monde est rentré chez soi satisfait.



Bienvenue

**PEUGEOT
CLUB**



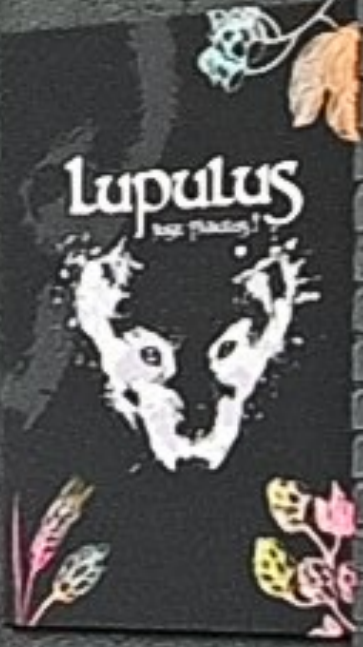
BELGIUM

























Delta W Beer
Second Edition
Lupulus
Just Fabulous!

GEOT
CLUB



BEI



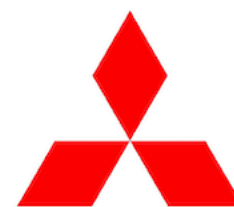


AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE – WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

Le Vin du Bâché

Biologische & Biodynamische
Wijnen & Proeverijen

Wijnen & Spirits
Aperitieven & Oliën

...

Proeverijen
Wijnopslag

Kelderschatting

Sommelier Service

Horeca opleidingen en Menukaarten service

www.viduba.be

Filip & Eef De Wit – Konings
Statielei 11
2920 Kalmthout



KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

ROLAND DHONDT

CIRCULAIRE ECONOMIE

Een circulaire economie in de beginjaren van de automobiel.

Om de planeet te redden draait vandaag alles rond circulaire economie, er mag geen CO2 meer uitgestoten worden tenzij deze vooraf uit de atmosfeer gehaald werd.

In de beginjaren van de automobiel waren we eigenlijk op het goede pad, we zijn daar echter van afgeweken.

De oudste geschiedschrijvers maken melding van aardolie die aan de aardoppervlakte opwelt.

- Herodotus (5de eeuw voor Christus): Ionische eilanden
- Aristoteles (4de eeuw voor Christus): Albanië
- Dioscorides (1ste eeuw na Christus): Sicilië
- Ook in Myanmar (Rangoon), China en Japan kwamen bronnen voor.

Putten werden gegraven om de aardolie te kanaliseren en aardolie werd aangestoken voor verlichting en religieuze doeleinden in de tempels.

Bakoe (hoofdstad van de huidige Republiek Azerbeidzjan aan de Kaspische zee) leverde reeds in de 13de eeuw aardolie aan Bagdad voor

ROLAND DHONDT

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Une économie circulaire dans les premières années de l'automobile.

Aujourd'hui, pour sauver la planète, tout tourne autour de l'économie circulaire, il ne faut plus émettre de CO2 s'il n'a pas été retiré de l'atmosphère au préalable.

Dans les premières années de l'automobile, nous étions sur la bonne voie, mais nous nous en sommes écartés.

Les historiens les plus anciens mentionnent l'apparition du pétrole à la surface de la terre.

- Hérodote (5e siècle av. J.-C.): îles Ioniennes
- Aristote (4e siècle av. J.-C.): Albanie
- Dioscoride (1er siècle ap. J.-C.): Sicile
- Des puits ont également été découverts au Myanmar (Rangoon), en Chine et au Japon.

Les puits ont été creusés pour canaliser le pétrole et il a été allumé pour l'éclairage et à des fins religieuses dans les temples.

Bakou (capitale de l'actuelle République d'Azerbaïdjan sur la mer Caspienne) a fourni du pétrole à Bagdad pour l'éclairage dès le 13e siècle. En 1801, Bakou a été incorporée à la Russie et en 1849, Bakou comptait 130 puits et la Russie est

verlichting. In 1801 werd Bakoe ingelijfd bij Rusland en in 1849 telde Bakoe 130 putten en werd Rusland een belangrijke leverancier van aardolie.

In 1859 boort Kolonel Drake in Amerika naar aardolie waarmee de productie en export van petroleum in Amerika aanvangen.

Ruwe aardolie is een mengsel van koolwaterstoffen, dit zijn verbindingen tussen koolstof en waterstof en deze verbindingen variëren van zeer vluchtige bestanddelen tot zeer zware residu's.

Ruwe aardolie werd gescheiden in fracties door destillatie. Daarbij werd de ruwe aardolie opgewarmd, verdampt tussen twee temperatuurgrenzen en terug gecondenseerd. De fractie waar men in feite geïnteresseerd in was, was de "lampolie" bruikbaar voor verlichting met olielampen, deze werd verdampt tussen 120 en 140°C. De eerste olielampen met wiek verschenen dan ook rond 1855. Voor de fracties die voordien vrijkwamen had men in feite weinig toepassing. Als fractie onder de 70°C bekwaam men nafta, een uitermate ontvlambare stof. Tussen 70 en 120°C bekwaam men een volatiele fractie en na condensatie noemde men deze fractie benzine (in Frankrijk essence, in Duitsland Benzin, in Groot-Brittannië petrol en in Amerika gasoline genaamd). Men ontdeed zich in feite van deze fracties en benzine werd enkel gebruikt als vlekkenverwijderaar. De zwaarste fractie noemde men mazout en deze vond stilaan toepassing voor het stoken van stoomketels ter vervanging van de kolen.

ainsi devenue un important fournisseur de pétrole.

En 1859, le colonel Drake a foré en Amérique, lançant ainsi la production et l'exportation de pétrole en Amérique.

Le pétrole brut est un mélange d'hydrocarbures, qui sont des composés de carbone et d'hydrogène, et ces composés vont de composés très volatils à des résidus très lourds.

Le pétrole brut est fractionné par distillation. Dans ce processus, le pétrole brut était chauffé, évaporé entre deux limites de température et condensé à nouveau. La fraction qui intéressait les gens était le « pétrole lampant » utilisé pour l'éclairage avec des lampes à huile, qui était évaporée entre 120 et 140°C. C'est ainsi que les premières lampes à huile à mèche sont apparues vers 1855. En fait, pour les fractions libérées avant ces températures, il n'y avait qu'une seule application. La fraction inférieure à 70°C produisait du naphte, une substance extrêmement inflammable. Entre 70 et 120°C, on obtenait une fraction volatile qui, après condensation, était appelée essence (en France essence, en Allemagne Benzin, en Grande-Bretagne petrol et en Amérique gasoline). En fait, les gens se sont débarrassés de ces fractions et l'essence n'était utilisée que comme détachant. La fraction la plus lourde, appelée mazout, a été progressivement utilisée pour alimenter les chaudières en remplacement du charbon.

Vers 1885, les moteurs stationnaires fonctionnant au gaz ont tenté de fonctionner au pétrole

Rond 1885 poogt men stationaire motoren die op gas draaiden, te laten draaien op lampolie. Deze brandstof was goed voorradig en een vloeibare brandstof was een startvoorwaarde voor een “automobiel”. Deze was echter niet vluchtig genoeg voor de ontsteking en zo ontstond ineens interesse voor de benzine. Gottlieb Daimler en Carl Benz maakte dan ook voor hun automobielen in 1886 dankbaar gebruik van benzine en in de jaren daarop overtrof de vraag naar benzine sterk deze naar lampolie. De koolwaterstoffen in benzine waren voornamelijk heptane C_7H_{16} en octane C_8H_{18} . De verhouding van het aantal atomen waterstof tot atomen koolstof was dus ongeveer 2,3.

Er was echter een alternatief: alcohol. Alcohol kon men maken van rietsuiker, suikerbieten, aardappelen..., allen gewassen die suiker bevatten. Bij hun groei nemen deze CO_2 op uit de atmosfeer, bij verbranding van de alcohol geeft men de CO_2 terug aan de natuur. Dit was echter niet de reden waarom men op alcohol wou overgaan, men wou een importproduct vervangen door een product van eigen bodem. Terzelfdertijd zou men de relatie tussen de automobilisten en de boeren verbeteren gezien de vraag naar gewassen zou toenemen.

Vanaf 1898 werden proeven uitgevoerd om benzine te vervangen door alcohol. De chemische benaming van alcohol is ethanol met formule C_2H_5OH . De verhouding tussen het aantal atomen waterstof en koolstof is hier 3,0 zodat we een weinig opschuiven naar de waterstofmotor.

lampant. Ce combustible était facilement disponible et un combustible viable constituait une condition préalable pour une « automobile ». Cependant, il n'était pas assez volatile pour permettre l'allumage, d'où l'intérêt soudain pour l'essence. Gottlieb Daimler et Carl Benz ont donc utilisé avec succès l'essence pour leurs automobiles en 1886, et dans les années qui ont suivi, la demande d'essence a largement dépassé celle de l'huile lampante. Les hydrocarbures contenus dans l'essence sont l'heptane C_7H_{16} et l'octane C_8H_{18} . Le rapport entre le nombre d'atomes d'hydrogène et le nombre d'atomes de carbone était donc d'environ 2,3.

Il existait cependant une alternative: l'alcool. L'alcool peut être fabriqué à partir de sucre de canne, de betteraves sucrières, de pommes de terre..., et toutes les cultures qui contiennent du sucre. En poussant, celles-ci absorbent le CO_2 de l'atmosphère; lorsque l'alcool est brûlé, le CO_2 est restitué à la nature. Toutefois, ce n'est pas pour cette raison que l'on est passé à l'alcool, mais pour remplacer un produit importé par un produit local. En même temps, ils voulaient améliorer les relations entre les automobilistes et les agriculteurs, car la demande de récoltes augmenterait.

Dès 1898, des essais sont réalisés pour remplacer l'essence par de l'alcool. Le nom chimique de l'alcool est l'éthanol et sa formule est C_2H_5OH . Le rapport entre le nombre d'atomes d'hydrogène et de carbone est ici de 3,0, ce qui nous rapproche un peu plus du moteur à hydrogène.

Een verschil dat men onmiddellijk merkte was dat een wagen op alcohol helemaal geen hinderlijke geur gaf zoals een wagen op benzine. De verneveling van benzine en menging met lucht in de juiste verhouding in de carburator was toen verre van optimaal zodat heel wat onverbrand van benzine de uitlaat verliet met een onaangename geur tot gevolg. Gezien een molecule alcohol eveneens een atoom zuurstof bevat, brengt alcohol reeds 14% van de nodige zuurstof voor de verbranding met zich mee, zodat die menging reeds gebeurd is en de carburator nog de bijmenging moet verzorgen. Vierendertig procent van het gewicht van alcohol is zuurstof, deze komt mede met de brandstof zodat de brandstoftank wel groter moet zijn dan bij benzine. Gezien zuurstof ook geen brandstof is, is het calorisch vermogen per kg van alcohol ook slechts de helft van het calorisch vermogen van benzine en moet men dus rekenen met een dubbel verbruik in liters per km. De zuurstof komt dus reeds ten dele mee met de brandstof en de hoeveelheid lucht om een kg alcohol te verbranden is dan ook beduidend lager dan om een kg benzine te verbranden. Minder verbrandingslucht was ook een voordeel gezien lucht voor 80% uit stikstof bestaat en deze stikstof steeds als ballast in de motor diende meegenomen te worden.

Met zuivere alcohol startte de motor wel moeilijker in koude toestand. De industrie had daar een oplossing aan gegeven door "Alcool carburé" op de markt te brengen. Aan alcohol werd 10% benzol toegevoegd, een volatiele brandstof bekomen als destillaat van kolen bij de productie van kooks, waardoor de ontvlambaarheid in

Une différence immédiatement perceptible était qu'une voiture fonctionnant à l'alcool ne sentait pas aussi mauvais qu'une voiture fonctionnant à l'essence. La pulvérisation de l'essence et son mélange avec l'air dans le bon rapport dans le carburateur étaient loin d'être optimal, de sorte qu'une grande quantité d'essence non brûlée sortait des gaz d'échappement, ce qui provoquait une odeur désagréable. Étant donné qu'une molécule d'alcool contient également un atome d'oxygène, l'alcool contient déjà 14 % de l'oxygène nécessaire à la combustion, de sorte que le mélange a déjà été effectué et que le carburateur doit seulement s'occuper de l'adjonction. Trente-quatre pour cent du poids de l'alcool est constitué d'oxygène, qui vient avec le carburant, de sorte que le réservoir doit être plus grand que pour l'essence. L'oxygène n'étant pas non plus un carburant, la puissance calorifique par kg d'alcool n'est que la moitié de celle de l'essence, de sorte qu'il faut compter le double comme consommation en litres par km. L'oxygène vient donc déjà en partie avec le carburant et la quantité d'air pour brûler un kg d'alcool est donc nettement inférieure à celle pour brûler un kg d'essence. La réduction de la quantité d'air de combustion est également un avantage, car l'air est composé à 80 % d'azote et cet azote doit toujours être transporté comme lest dans le moteur.

Avec l'alcool pur, le moteur démarrait plus difficilement à froid. L'industrie avait résolu ce problème en commercialisant l'« Alcool carburé ». Le benzol, un combustible volatil obtenu comme distillat de la houille lors de la fabrication du coke, était ajouté à l'alcool à raison de 10%, ce

koude toestand gevoelig steeg. Wegens de beperkte beschikbaarheid van benzol voegde men vrij vlug ook benzine toe. Terzelfdertijd was deze alcohol niet meer geschikt voor consumptie zodat men een “alcool dénaturé” bekwam en de accijnzen op alcohol kon vermijden.

Vanaf 1901 werden in Frankrijk door het Ministerie van Landbouw “concours” georganiseerd met wagens die enkel op “alcool carburé” reden. Het Franse Ministerie van Landbouw promootte de productie en aanwending van alcohol en zag dat men in Duitsland op dat vlak reeds heel wat verder stond. In 1902 wordt een “Critérium de consommation” gehouden van Parijs naar Corbeil. Een Georges Richard reed als enige tussen wagens op benzine op een mengsel 50% alcohol/50% benzine en won de tweede prijs.

Op het “Congrès de l’ Alcool” in maart 1903 stelde men vast dat “alcool carburé” een volwaardig technisch alternatief voor benzine was doch dat het gebruik ervan zich niet doorzette gezien de prijs voor benzine lager was dan deze voor “alcohol carburé”.

Een punt was ook de afstelling der carburatoren. De aanpassing die men onder meer moest doen was: het gewicht van de vlotter in de vlotterkamer verhogen. De dichtheid van benzine was 700 en van alcohol 850 zodat de vlotter hoger steeg in alcohol en hij afsloot op een lager vloeistofniveau in de vlotterkamer en dus ook in de sproeier. Gezien per volume aangezogen lucht de carburator meer alcohol diende te debiteren dan benzine bij een benzinemotor,

qui augmentait considérablement son inflammabilité à froid. En raison de la disponibilité limitée du benzol, l'essence a été ajoutée assez rapidement. En même temps, cet alcool était devenu impropre à la consommation, ce qui permettait d'obtenir un « alcool dénaturé » et d'éviter les droits d'accises sur l'alcool.

À partir de 1901, le ministère de l'agriculture organise en France des « concours » de voitures fonctionnant uniquement à l'« alcool carburé ». Le ministère français de l'agriculture encourage la production et l'utilisation de l'alcool et constate que l'Allemagne est déjà très en avance dans ce domaine. En 1902, un « Critérium de consommation » est organisé de Paris à Corbeil. Un certain Georges Richard est le seul à rouler, parmi des voitures à essence, avec un mélange 50% alcool / 50% essence et remporte le deuxième prix.

Au Congrès de l'Alcool en mars 1903, on constate que l'alcool carburé est une alternative technique à part entière à l'essence mais que son utilisation ne décolle pas, car le prix de l'essence est inférieur à celui de l'alcool carburé.

Un autre problème concernait le réglage des carburateurs. L'un des ajustements à effectuer consistait à augmenter le poids du flotteur dans la chambre du flotteur. La densité de l'essence étant de 700 et celle de l'alcool de 850, le flotteur montait plus haut dans l'alcool et se fermait à un niveau de liquide plus bas dans la chambre du flotteur et donc aussi dans la buse. Comme le carburateur devait débiter plus d'alcool que d'essence par volume d'air aspiré sur un moteur

dienden ook grotere sproeiers gemonteerd te worden.

“Alcool carburé” kon men zoals benzine kopen bij de kruidenier in ‘bidons plombés” (met lood verzegelde bussen om de samenstelling te garanderen) van 5 of 10 liters. Het gehalte benzine In “alcool carburé” verhoogt men wel tot 25 à 50% om alle problemen bij een koude start te vermijden en de aanpassingen aan de carburator te beperken.

In 1905 schrijft Baudry de Saunier (een autoriteit in automobiel technologie) dat met een aangepaste carburator wagens evengoed met alcohol kunnen rijden als met benzine en dat uit een aantal proeven zou blijken dat met alcohol het motorvermogen met 5 tot 10% stijgt. Een algemene consensus daarover was er wel niet.

Rond 1910 stelde men vast dat men door hogere compressieverhoudingen het vermogen en het rendement van de motoren gevoelig kan doen stijgen. Met benzine stelde er zich echter een probleem, deze was zo vluchtig dat er zich bij compressieverhoudingen boven 5,5 voortijdige zelfontsteking voordeed waardoor de motor niet meer functioneerde. Met “alcool carburé” kon men echter zonder problemen tot compressieverhouding 9,0 gaan, wat de interesse voor alcohol terug deed stijgen. De overtuiging nam toe dat men motoren met hoge compressieverhouding, specifiek voor “alcool carburé”, diende te ontwerpen en dat deze met een specifieke carburator de benzinemotoren zouden overtreffen.

à essence, il fallait également prévoir des gicleurs plus grands.

« L'alcool carburé s'achetait comme l'essence chez l'épicier dans des bidons plombés de 5 ou 10 litres. La teneur en essence de l'alcool carburé est augmentée jusqu'à 25-50% pour éviter tous les problèmes de démarrage à froid et limiter les modifications des carburateurs.

En 1905, Baudry de Saunier (une autorité en matière de technologie automobile) écrivait qu'avec un carburateur adapté, les voitures pouvaient fonctionner aussi bien avec de l'alcool qu'avec de l'essence, et qu'un certain nombre d'essais avaient montré que l'alcool augmentait la puissance du moteur de 5 à 10%. Il n'y a pas eu de consensus général à ce sujet.

Vers 1910, on a découvert que des taux de compression plus élevés pouvaient augmenter de manière significative la puissance et l'efficacité des moteurs. L'essence posait toutefois un problème: elle était si volatile qu'à partir d'un taux de compression de 5,5, un auto-allumage prématuré se produisait, ce qui rendait le moteur inutilisable. Avec l'« alcool carburé », en revanche, il était possible d'atteindre sans problème un taux de compression de 9,0, ce qui a relancé l'intérêt pour l'alcool. L'idée s'est répandue qu'il fallait concevoir des moteurs à taux de compression élevé spécifiquement pour l'alcool carburé et qu'avec un carburateur spécifique, ils seraient plus performants que les moteurs à essence.

De eerste wereldoorlog vertraagt de technische ontwikkelingen en benzine blijft overheersen op “alcool carburé”. In 1926 doet Eugène Weiss “Ingénieur des Arts et Manufactures” een oproep: “Het interessant om algemeen aan de benzine die duur kost en die we moeten invoeren een percentage alcohol dat we zelf kunnen produceren toe te voegen”. Dit zou voor benzinemotoren eveneens hogere compressieverhoudingen toelaten. Het was een zuiver economische overweging, aan de opbrengst voor het milieu werd toen nog niet gedacht. Het resultaat was dat de twee brandstoffen in Frankrijk versmelten tot “Le carburant national”: 50% benzine en 50% alcohol. De aanwezigheid van benzine liet een koude start van de motor toe, de aanwezigheid van alcohol liet hogere compressieverhoudingen toe en deed de kost aan invoer van benzine dalen. Eind de jaren twintig kennen we dan ook de ontwikkeling van motoren met hogere kompressieverhouding,

Dit mengsel houdt men aan tot november 1931. Men realiseert zich eind 1931 dat te veel landbouwgrond zou moeten opgegeven worden om de stijgende vraag naar “carburant national” te kunnen volgen en de Franse regering besluit het alcoholgehalte te verlagen tot 25% en in de raffinaderijen de destillatiegrenzen wat naar hogere temperaturen te verschuiven zodat de benzine minder vluchtig wordt. In die tijd komen er ook stemmen op om in de koloniën grote suikerrietplantages te openen in het kader van alcoholproductie.

La Première Guerre mondiale ralentit les développements techniques et l'essence continue de dominer l'alcool carburé. En 1926, Eugène Weiss, “ingénieur des Arts et Manufactures”, lance un appel: « Il est intéressant d'ajouter généralement à l'essence qui coûte cher et que nous devons importer un pourcentage d'alcool que nous pouvons produire nous-mêmes ». Cela permettrait également d'obtenir des taux de compression plus élevés pour les moteurs à essence. Il s'agissait d'une considération purement économique, l'avantage environnemental n'étant pas pris en compte à l'époque. Les deux carburants ont donc fusionné en France pour former « Le carburant national »: 50% d'essence et 50% d'alcool. La présence d'essence permettait un démarrage à froid du moteur, la présence d'alcool permettait des taux de compression plus élevés et diminuait le coût d'importation de l'essence. À la fin des années 1920, des moteurs avec des taux de compression plus élevés ont été développés,

Ce mélange a été conservé jusqu'en novembre 1931. Constatant fin 1931 qu'il faudrait abandonner trop de terres agricoles pour répondre à la demande croissante de « carburant national », le gouvernement français décide de réduire la teneur en alcool à 25% et, dans les raffineries, de déplacer un peu les limites de distillation vers des températures plus élevées afin que l'essence soit moins volatile. À cette époque, il est également question d'ouvrir de grandes plantations de canne à sucre dans les colonies dans le cadre de la production d'alcool

In de jaren dertig ontdekt men in Amerika dat men door tetra-ethyl-lood aan de benzine toe te voegen het probleem van voortijdige ontsteking kan oplossen en alcohol toevoegen aan benzine niet meer nodig is.

Midden de jaren dertig wordt over alcohol niet meer gesproken en rijdt men uitsluitend met “gelode benzine”. Met de ontdekking van petroleum in Saoedi- Arabië in 1938 is het alcohol-verhaal volledig voorbij. Daardoor heeft de automobiel wel heel veel benzine omgezet in CO₂ en deze de atmosfeer ingestoten met zijn aandeel in de klimaatsverandering tot gevolg.

Tetra-ethyl-lood bleek dan heel schadelijk voor de volksgezondheid te zijn zodat het in de jaren negentig uit de benzine verwijderd werd en we op “loodvrije benzine” reden met weliswaar andere additieven.

Met de petroleum crisis van 1974 stijgt terug de interesse voor alcohol. In Brazilië, het land van de suikerrietplantages, schakelt men geleidelijk over op mengsels van benzine en ethanol. Vandaag tankt 75% van de wagens E85, een mengsel van 85% ethanol en 15% benzine. Alle automobielconstructeurs leveren er hun wagens met een aangepast brandstofinjectie systeem. Deze omschakeling gebeurde om economische redenen doch was wel goed voor het milieu. Gezien suikerriet voor de fotosynthese van suiker onder invloed van de zon, zeer grote hoeveelheden CO₂ opneemt is deze brandstof zo goed als circulair.

Dans les années 1930, des Américains ont découvert qu'en ajoutant du plomb tétra-éthyle à l'essence, ils pouvaient résoudre le problème de l'allumage prématuré et qu'il n'était plus nécessaire d'ajouter de l'alcool à l'essence.

Au milieu des années 1930, on ne parlait plus d'alcool et les gens conduisaient exclusivement avec de l'« essence plombée ». Avec la découverte du pétrole en Arabie Saoudite en 1938, l'histoire de l'alcool s'est complètement arrêtée. En conséquence, l'automobile a transformé une grande partie de l'essence en CO₂ et l'a rejeté dans l'atmosphère, contribuant ainsi au changement climatique.

Le plomb tétra-éthyle s'est ensuite avéré très nocif pour la santé publique, si bien que dans les années 1990, il a été retiré de l'essence et nous avons roulé avec de l'« essence sans plomb », avec des additifs certes différents.

Avec la crise pétrolière de 1974, l'alcool connaît un regain d'intérêt. Au Brésil, pays des plantations de canne à sucre, on passe progressivement à des mélanges d'essence et d'éthanol. Aujourd'hui, 75% des voitures font le plein avec de l'E85, un mélange de 85% d'éthanol et de 15% d'essence. Tous les constructeurs automobiles y livrent leurs voitures avec un système d'injection modifié. Ce changement a été opéré pour des raisons économiques, mais il est bénéfique pour l'environnement. Comme la canne à sucre absorbe de très grandes quantités de CO₂ pour la photosynthèse du sucre sous l'influence du soleil, ce carburant est aussi bon pour l'économie circulaire.

In 2009 keert men in Europa ook wat op zijn stappen terug door 5% bio-ethanol aan de benzine toe te voegen, E5 genaamd. In 2019 volgt dan een tweede variant E10 met 10% bio-ethanol zodat het alcoholverhaal wat terugkomt. Ditmaal wel om reden van het milieu.

De Braziliaanse brandstof E85 heeft intussen ook haar intrede gedaan in Frankrijk en Zweden.

De Nederlandse minister van Milieu deed in 2023 een voorstel om het alcoholgehalte in de benzine verder te laten stijgen tot 15% om de Europese emissienormen te halen, doch zonder succes.

Een nieuwe terugweg naar de circulaire economie biedt zich aan met E85 of E-Fuels.

En 2009, l'Europe revient quelque peu sur ses pas en ajoutant 5% de bioéthanol à l'essence, appelée E5. En 2019, une deuxième variante E10 avec 10% de bioéthanol suivra, de sorte que l'histoire de l'alcool reprendra un peu son cours. Mais cette fois, c'est pour des raisons environnementales.

Entre-temps, le carburant brésilien E85 a également fait son apparition en France et en Suède.

En 2023, le ministre néerlandais de l'environnement a proposé d'augmenter encore la teneur en alcool de l'essence à 15% afin de satisfaire aux normes européennes en matière d'émissions, mais sans succès.

Une nouvelle voie vers l'économie circulaire s'offre à nous avec l'E85 ou les E-Fuels.



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46



PEUGEOT



REDACTIE

30 JAAR 406

De nieuwe 406 sedan werd voorgesteld in 1995 en was direct leverbaar met vier motorvarianten

Allereerst de 1.8-16v benzinemotor, die 112 pk leverde. Met deze motor waren twee types beschikbaar, de 406 SL, dat het basismodel was, en de 406 ST, die wat meer extra luxe had, en meer kostte. Dan was er een model met de 2.0-16v benzinemotor die 136 pk leverde.

Daarnaast waren er de uitvoeringen met de 1.9-8v Turbo Diesel, die 90 pk leverde en die in twee varianten kwam, namelijk de SLdt en de STdt, en tot slot de 2.1-12v Turbo Diesel, die 110 pk leverde.

Later kwamen er meerdere types uit met deze eerder genoemde motoren, waarin extra opties zaten, en er werden ook automaten geïntroduceerd. Ook besloot Peugeot nog vijf motortypes toe te voegen, namelijk een 3.0-24v V6 benzinemotor, een herziene versie van de 2.0 benzinemotor, die 150 PK leverde, een 1.6-8v benzinemotor met 90 PK, een 1.8-8v benzinemotor, ook met 90 PK, en een 2.0-8v HDi turbo diesel die ook 110 PK leverde en in 1998 de 2.1-12v zou vervangen.

In 1999, na ruim drie en half jaar, was het tijd voor een facelift van de 406. Zo werd de complete motorkap vernieuwd; de koplampen wer-

REDACTION

30 ANS 406

La nouvelle berline 406 a été introduite en 1995 et a été immédiatement disponible avec quatre variantes de moteur.

Tout d'abord, le moteur à essence 1.8-16v, qui produisait 112 ch. Deux types étaient disponibles avec ce moteur, la 406 SL, qui était le modèle de base, et la 406 ST, qui offrait un peu plus de luxe et coûtait plus cher.

Ensuite, il y avait un modèle avec le moteur à essence 2.0-16v qui produisait 136 ch. Ensuite, il y avait les versions avec le 1.9-8v Turbo Diesel, qui produisait 90 ch et existait en deux variantes, à savoir le SLdt et le STdt, et enfin le 2.1-12v Turbo Diesel, qui produisait 110 ch.

Par la suite, plusieurs types ont été produits avec les moteurs susmentionnés, avec des options supplémentaires, et des boîtes automatiques ont également été introduites. Peugeot a également décidé d'ajouter cinq autres types de moteurs, à savoir un moteur V6 essence 3.0-24v, une version révisée du moteur essence 2.0, qui développait 150 ch, un moteur essence 1.6-8v de 90 ch, un moteur essence 1.8-8v, également de 90 ch, et un turbo diesel 2.0-8v HDi, qui développait également 110 ch et remplaçait le 2.1-12v en 1998.

En 1999, après plus de trois ans et demi, il est temps de procéder à un lifting de la 406. Ainsi,

den helderder en smaller. Aan de achterkant van de auto werden de reflectorbanden in de achterlichten meegespoten in de carrosseriekleur en er kwamen dunne reflecterende horizontale streepjes in de achterlichten. Verder werd de achterklep ontdaan van een horizontale rimpel en de bumper werd gewijzigd, waardoor een mooie, vloeiende lijn ontstond tot aan de stootstrip.

Deze vernieuwde 406 was in 1999 leverbaar met de oude 1.8-8v benzinemotor, de oude 1.8-16v, met nog altijd 112 pk wederom in twee verschillende types ST en SR, beide leverbaar met een automaat. Een vernieuwde motor in lichtmetaal (de XU-motor werd vervangen door de EW-motor) de 1.8 leverde 117 pk, de 2.0-16v leverde 138 pk, wat 3 pk meer was dan de vorige versie. Ook van deze motorvarianten waren zowel een handbak met vijf versnellingen als een viertraps automaat te verkrijgen.

Ook de 3.0-24v V6 benzinemotor was beschikbaar, en ook deze kon worden geleverd met automaat. De dieselluitvoering werd geleverd met de nieuwe 2.0-8v HDi motor, met 90 of 110 PK. Later zou een 2.2-16v benzinemotor volgen die 160 PK leverde, en een 2.2-16v HDi dieselmotor die 136 PK leverde, welke beide overgenomen waren uit de 607.

Er kwamen nog twee varianten van de 406 uit:

- De break, die was leverbaar vanaf 1997 met dezelfde motorvarianten als de berline.
- De coupé, alleen met de zwaardere motoren; de 2.0-16v, 2.2-16v en de 3.0-24v V6 als ben-

l'ensemble du capot a été revu, les phares sont devenus plus lumineux et plus étroits. À l'arrière de la voiture, les bandes réfléchissantes des feux arrière ont été peintes avec la couleur de la carrosserie et de fines bandes horizontales réfléchissantes ont été ajoutées aux feux arrière. En outre, le hayon a été dépouillé d'une ride horizontale et le pare-chocs a été modifié, créant une belle ligne fluide jusqu'à la bande de pare-chocs.

Cette 406 rénovée était disponible en 1999 avec l'ancien moteur à essence 1.8-8v, l'ancien 1.8-16v, avec encore 112 CV en deux types différents ST et SR, tous deux disponibles avec une boîte automatique, une version actualisée du 2.0-16v, qui était en alliage, ce qui rendait la voiture beaucoup plus légère, et donc plus rapide. Cette version 2.0-16v développait 138 CV, soit 3 CV de plus que la version précédente.

Une boîte manuelle à cinq vitesses et une boîte automatique à quatre vitesses étaient également disponibles pour cette variante du moteur. Le moteur à essence V6 3.0-24v était également disponible, et pouvait lui aussi être équipé d'une transmission automatique. La version diesel était équipée du nouveau moteur 2.0-8v HDi, de 90 ou 110 ch. Plus tard, un moteur essence 2.2-16v, développant 160 ch, et un moteur diesel 2.2-16v HDi, développant 136 ch, suivront, tous deux repris de la 607.

Deux autres variantes de la 406 ont vu le jour:

- Le break, disponible à partir de 1997 avec les mêmes motorisations que la berline.

zinemotoren, na 2001 was ook de 2.2-16v-HDi dieselmotor beschikbaar.

De 406 berline werd geproduceerd van 1995 tot 2004, de break van 1997 tot 2004 en de coupé van 1997 tot 2005.

- Le coupé, uniquement avec les moteurs les plus lourds: 2.0-16v, 2.2-16v et le V6 3.0-24v comme moteurs à essence. Après 2001, le moteur diesel 2.2-16v-HDi était également disponible.

La berline 406 a été produite de 1995 à 2004, le break de 1997 à 2004 et le coupé de 1997 à 2005.



PEU



U G E O T



















6859 W 75







REDACTIE

40 JAAR 309

C28: dat was de codenaam van wat de laatste Simca had kunnen zijn, maar wat uiteindelijk een Peugeot met een zeer ongebruikelijke voornaam werd.

Het ontwerpwerk aan de C28, de vervanger van de Horizon, begon in 1980 in een economische en sociale context die met de maanden zwavelachtiger zou worden. In Poissy, de historische Simca-fabriek, waren de vakbonden en de lokale bevolking bezorgd over het lot van de werknemers en de productie-eenheid.

De eerste minister, Pierre Mauroy, stelde hen (kort na zijn benoeming) gerust dat de fabriek nog een toekomst had, aangezien PSA van plan was om er een nieuw model in grote aantallen te produceren.

En het wordt een Talbot, wat veel betekent voor de gezinnen en de families die al heel lang geïnvesteerd hebben in de sociale strijd die hier heeft plaatsgevonden. Deze auto zal het merk in staat stellen om weer gezond te worden, hopen ze.

Maar de C28 wordt geen Talbot. Gebouwd op het vergrote platform van een 205, zal hij uiteindelijk de naam "Peugeot" dragen, een merk dat worstelde om uit de rode cijfers te komen in het begin van de jaren 80 en er alles aan deed

REDACTION

40 ANS 309

C 28: tel était le nom de code de celle qui aurait pu être la dernière Simca, mais qui sera finalement une Peugeot au prénom bien peu commun.

L'étude de la C28, remplaçante de l'Horizon, a débuté en 1980 dans un contexte économique et social qui sera de plus en plus sulfureux au fil des mois. A Poissy, l'usine historique Sima, les syndicats et la population sont inquiets du sort des salariés et de l'unité de production.

Le Premier ministre, Pierre Mauroy, les réconfortera peu après sa nomination: l'usine a encore de l'avenir puisque, PSA projette d'y produire un nouveau modèle de grande diffusion. Et il s'agira(it) d'une Talbot, ce qui importe beaucoup dans le cur des familles pisciacaises durablement investies dans les lutes sociales qui se succèdent ici. Cette

voiture permettra(it) à la marque de se refaire une santé, ainsi l'espère-t-on. Mais la C28 ne sera pas une Talbot. Bâtie sur la plateforme d'une 205 agrandie, elle s'appellera finale-

ment Peugeot, marque qui peine à sortir du rouge au début des années 80 et cherche partout les moyens à se débarrasser du "boulet" Talbot dont les deniers véhicules seront vendus avec les pires difficultés jusqu'en 1986.

om van de Talbot 'ketting' af te komen en waarvan de laatste voertuigen met de grootste moeite verkocht geraakten. (tot 1986)

De auto die een tijd lang de Talbot Arizona had kunnen heten werd uiteindelijk de Peugeot 309. Waarom 309 en niet 306?

Ten eerste omdat deze auto, een 'two and a half body', niet bedoeld was als opvolger van de sedan 305. En omdat de Horizon, die hij gaat vervangen, geen equivalent heeft bij Peugeot.

De 309 is van plan om tussen de 205 en de 305 in te komen en een "4-meter niche" te bezetten die goed was voor bijna een derde van het aantal inschrijvingen in Europa in 1985.

Gezien het duizelingwekkende succes van de 205, is het inderdaad bemoedigend om te denken dat een "grote 205" de cijfers van PSA zou kunnen opkrikken.

En dat zou het geval zijn vanaf de herfst van 1985. Met zijn Renault 11-achtige achterkant voorzien van een "ronde achterklep" die rechtstreeks vanaf het raam scharnierde, onderscheidde de 309 zich van zijn voorganger.

Mechanisch is hij gebaseerd op zowel Peugeot als Simca.

De uitstekende ophanging van de 205 werd gebruikt, terwijl twee van de motoren afkomstig waren van de motoren uit Poissy, in dit geval de 1118 cc en 1294 cc van het blok dat in 1967 onder de motorkap van de Simca 1100 lag. Men

Celle qui, un temps, aurait pu se nommer Talbot Arizona sera finalement la Peugeot 309. Pourquoi 309 et pas 306?

Déjà parce que cette auto, une "deux corps et demi", ne se destine pas à succéder à la tricarpe qu'est la 305. Ensuite parce que l'Horizon, qu'elle va remplacer, n'a pas d'équivalent chez Peugeot.

La 309 projette de s'intercaler entre la 205 et la 305 afin d'occuper un « créneau des 4 mètres » qui représente près du tiers des immatriculations en Europe en 1985.

Considérant le démarrage fulgurant de la 205, il est en effet encourageant de se dire qu'une "grosse 205" pourrait venir doper les chiffres de PSA. Et c'est le cas dès l'automne 1985. Avec son arrière à la façon des Renault 11 muni d'un hayon "bulle" directement articulé depuis le vitrage, la 309 se démarque de sa devancière dont elle se contente de reprendre le format et la silhouette générale. Mécaniquement, elle pioche à la fois chez Peugeot et Simca. Les excellentes liaisons au sol de la 205 sont récupérées alors que les deux tiers des moteurs proviennent de Poissy, en l'occurrence les 1118 cc et 1294 cc issus du bloc apparu en 1967 sous le capot de la 1100. Sy ajoute un "XU", le 1580 cc de 80 ch, le XUD 1905 cc diesel suivra courant 1986.

En décembre 1986, la sortie d'une carrosserie trois portes est le prétexte à l'arrivée de la 309 GTi, la GTi des pères de famille dotée du même moteur 130 ch que la toute nouvelle

voegde er een 'XU' aan toe, de 1580 cc met 80 pk en de XUD 1905 cc diesel volgde in 1986.

In december 1986 is de lancering van een drie-deurs carrosserie het voorwendsel voor de komst van de 309 GTi, met dezelfde 130 pk motor als de gloednieuwe 205 GTi 1.9. Gestimuleerd door het verbazingwekkende succes van de GTi, werd in juli 1988 een vijfdeurs versie uitgebracht.

Voordien, in maart 1987 werd de 309 Automatic gelanceerd, met zijn ZF-versnellingsbak met mechanische blokkering van de koppelomvormer in de vierde versnelling en 60% in de derde versnelling. Deze versnellingsbak had veel meer te bieden dan de 80 pk motor, die niet krachtig genoeg was en te veel brandstof verbruikte.

In 1988 werd de vernieuwing van het gamma voortgezet met de 309 SX en XS uitgerust met de 1580 cc 92 pk of de 1905 cc met 105 pk, die allemaal de 309 GT vervingen.

De 309 kreeg een complete restyling in juli 1989. Naast het opgeven van de Simca motoren ten gunste van de PSA "TU" motoren in het instapmodel, werd de carrosserie voorzien van een nieuwe achterklep in één enkele unit, waardoor de kofferdrempel lager kwam te liggen, een grille met drie staven in 205-stijl en zwart getinte achterlichten die doen denken aan die op de 405. Het dashboard is opnieuw vormgegeven, er zijn hoogwaardige interieurmaterialen gebruikt en er is een nieuw interieurdesign.

205 GTi 1.9. Boostée par un succès étonnant, la GTi aura droit, en juillet 1988, à sa déclinaison cinq portes. Avant cela, au mois de mars 1987, est apparue la 309 Automatic

dont la boîte ZF avec verrouillage mécanique du convertisseur de couple en quatrième et 60 % en troisième avait bien plus d'arguments à faire valoir que le moteur de 80 ch, insuffisamment puissant et trop gourmand.

En 1988, la dynamisation de la gamme se poursuit par le biais des 309 SX et XS équipées du 1580 cc de 92 ch ou du 1905 cc de 105 ch, toutes ces versions remplaçant la seule 309 GT.

La 309 bénéficie d'un restylage complet en juillet 1989. Outre l'abandon des moteurs Simca au profit des PSA "TU" en entrée de gamme, la carrosserie se pare d'un nouveau

hayon arrière en un seul bloc abaissant le seuil de coffre, d'une grille de calandre à trois barrettes style 205 et de feux arrière teintés de noir rappelant ceux des 405. La planche

de bord est redessinée, des matériaux intérieurs de meilleure qualité sont utilisés et l'ambiance de l'habitacle est rendue plus feutrée du fait de l'emploi de tons plus foncés.

Et 1990, une variante sportive ultime vient comme un chant du cygne : la GTi 16, munie d'un moteur de 405 Mi 16 et de liaisons au sol modifiées, le train arrière étant élargi. Forte de 160 ch, cette bombe fonce à 220 km/h. L'obligation du catalyseur en 1990 va progressive-

In 1990 komt de ultieme sportieve variant als zwanenzang: de GTi 16, uitgerust met een 405 Mi 16-motor, aangepaste ophanging en verbrede achteras. Met 160 pk accelereerde deze “bom” tot 220 km/u. De introductie van katalysatoren in 1990 betekende geleidelijk het einde van dit model, dat werd vervangen door de 306!

De 309 werd geproduceerd van 1985 tot 1994.

ment mettre un terme à l'existence de ce modèle qui sera remplacé par la... 306!

La 309 a été produite de 1985 à 1994.

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





CONCESSIONNAIRES PEUGEOT

SPARCO

176

SNTAF

CREDIPAR



GEFCO

MICHELIN

B 1-ZAV-176



GEFCO

MICHELIN

gutmann

O-ABL-650



MICHELIN

Shell

sparco



infotec

SNTAF
TATOUAGE

CREDIPAR



PIECES PEUGEOT ORIGINE















PEUGEOT

309 GL *Peugeot*

2826 SW 25













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



**ONDERVOORZITTER
VICE-PRÉSIDENT**

PIEFORT Alain
0474 898 000
[**alain@bcop-cbap.be**](mailto:alain@bcop-cbap.be)

CONSEIL D'ADMINISTRATION



**MATERIAALMEESTER BOETIEK
MATÉRIAUX & BOUTIQUE**

POSTELMANS Donny
0495 443 371
[**donny@bcop-cbap.be**](mailto:donny@bcop-cbap.be)



**SCHATBEWAARDER
TRÉSORIER**

JANSSENS Johan
0475 454 550
[**johan@bcop-cbap.be**](mailto:johan@bcop-cbap.be)



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

PIERANTONI Gino
0495 162 270
[**gino@bcop-cbap.be**](mailto:gino@bcop-cbap.be)



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

VANWINCKEL Paul
0475 543 453
[**paul@bcop-cbap.be**](mailto:paul@bcop-cbap.be)



**RAADGEVER ONDERDELEN
ADVISEUR PIÈCES**

HEMELINGS Jean-Marie
0471 817 201

jean-marie@bcop-cbap.be



**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