

PEUGEOT CLUB BELGIUM

MAGAZINE 03/04 2025



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,

We zijn vertrokken voor een zeer goed gevuld clubjaar en ik hoop dat jullie er evenveel zin in hebben om samen met ons een heel leuk en plezierig “Peugeot-club” jaar te beleven.

Onze algemene vergadering vond plaats op 23 februari op een nieuwe locatie te Boom.

Het was naar gewoonte een leuk weerzien na de lange wintermaanden en er werd gezellig bijgepraat.

Niet minder dan 39 leden kwamen in aanmerking om hun diploma voor “X” aantal jaren lidmaatschap te ontvangen.

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

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

We starten op 29/30 maart met onze clubstand op de beurs van Genk.

5/6 april clubstand op de beurs van Ath.

De openingsrit op 27 april wordt georganiseerd door Yannick De Wael, regio Zulte.

18 mei rondrit regio Zwalmstreek georganiseerd door Danny en Veronique Hanssens.

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

Nous sommes partis pour une année de club très bien remplie et j'espère que vous êtes également impatients de passer avec nous une année de « club Peugeot » très amusante et agréable.

Notre assemblée générale s'est tenue le 23 février dans un nouveau lieu à Boom.

Comme d'habitude, ce fut une belle réunion après les longs mois d'hiver et nous avons pu nous retrouver.

Pas moins de 39 membres ont pu recevoir leur diplôme pour un nombre « X » d'années d'adhésion.

Nous tenons à les féliciter encore une fois et à les remercier pour leur contribution au fonctionnement de notre club.

Vous trouverez les activités à venir et leurs formulaires d'inscription dans l'agenda, pour cela vous pouvez cliquer sur le lien fourni avec l'activité.

Nous commençons les 29/30 mars avec notre stand à la bourse de Genk.

Les 5 et 6 avril, le club sera présent à la bourse d'Ath.

7/8/9 juni clubstand op de oldtimerbeurs te Ciney.

14 juni rit in samenwerking met Luxemburgse Club. Info volgt later nog.

15 juni rondrit Clermont. Info volgt later nog.

20-22 juni IAPM te Nederland.

29 juni Peugeot Club Belgium day te Waregem. Info volgt later nog.

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

Tot binnenkort op onze clubactiviteiten.

Graag tijdig inschrijven

Frank De Reu

Voorzitter

La randonnée d'ouverture du 27 avril sera organisée par Yannick De Wael, région de Zulte.

18 mai randonnée dans la région de Zwalm organisé par Danny et Veronique Hanssens.

7/8/9 juin stand du club à la bourse de Ciney.

14 juin visite en coopération avec le club luxembourgeois. Les informations suivront plus tard.

15 juin Randonnée à Clermont. Info à suivre plus tard.

20-22 juin IAPM aux Pays-Bas.

29 juin journée du Peugeot Club Belgium à Waregem. Les informations suivront plus tard.

Comme vous pouvez le constater, nous avons un agenda bien rempli et il y en a pour tous les goûts!

A bientôt lors de nos activités de club.

Veuillez vous inscrire à temps

Frank De Reu

Président

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
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

5

27 AVRIL 2025
RANDONNÉE RÉGION ZULTE
YANNICK & ANNELEEN DE Wael
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

18 MEI 2025
RONDRIT REGIO WETTEREN
DANNY & VERONIQUE HANSSENS
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

6

18 MAI 2025
RANDONNÉE RÉGION WETTEREN
DANNY & VERONIQUE HANSSENS
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

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

30 AUGUSTUS 2025
BABELAVOND DENTERGEM
NICO DE SMET



30 AOÛT 2025
CAUSERIE DU SOIR DENTERGEM
NICO DE SMET

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



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

19 OKTOBER 2025
SLUITINGSRIT REGIO BILZEN
JO NIJS



19 OCTOBRE 2025
RANDONNÉE DE CLÔTURE RÉGION BILZEN
JO NIJS

14-15-16 NOVEMBER 2025
INTERCLASSICS BRUSSELS



14-15-16 NOVEMBRE 2025
INTERCLASSICS BRUSSELS

7 DECEMBER 2025
SINT-ELOOI DINER REGIO IEPER
WIM & NANCY



7 DÉCEMBRE 2025
DÎNER SAINT-ELOY RÉGION YPRES
WIM & NANCY



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46

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



GERDA DE REU

ALGEMENE VERGADERING

23/02/2025.

Welkom in het buurthuis Pertsgad, Wetenschapstraat 3 te 2850 Boom

Vlakbij Boom Park gratis parking.

Zaterdag rond 16u badge ophalen en zaal klaarzetten, dachten we, volle auto mochten we uitladen, maar we konden de zaal nog niet klaarzetten mits extra te betalen verkeerde info van de vorige vrijwilligers, verdorie terug naar huis.

Dus zondag toch rond 8u van de partij, eerst koffie zetten voor de 76 koppige ploeg die we verwachten.

Gelukkig hadden we sterke vrijwilligers en in een mum van tijd was de zaal gezellig aangekleed.

Rond 10u30 druppelde iedereen binnen, madame Arabella (Gerdje dus) zorgde voor een lekker tasje koffie, met broodpudding of een havermout koekje.

Het was weer een blij weerzien en er werd goed getetterd! Tijd voor de vergadering.

GERDA DE REU

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

23/02/2025.

Bienvenue au centre communautaire Pertsgad, Wetenschapstraat 3 à 2850 Boom.

Près du Boom Park, parking gratuit.

Samedi vers 16h, nous avons récupéré le badge et préparé la salle, nous avons pensé que nous pouvions décharger la voiture pleine, mais que nous ne pouvions pas encore préparer la salle à condition de payer un supplément, nous avons reçu des informations erronées de la part des bénévoles précédents et nous sommes rentrés chez nous.

Dimanche, nous nous sommes donc présentés vers 8 heures du matin, en commençant par préparer le café pour l'équipe de 76 personnes que nous attendions.

Heureusement, nous avons des volontaires solides et en un rien de temps, la salle était déjà prête.

Vers 10h30, tout le monde est entré, Madame Arabella (c'est-à-dire Gerdje) a servi une bonne tasse de café, accompagnée d'un pudding ou d'un biscuit aux flocons d'avoine.

Na de goedkeuring van de notulen, verslagen, begroting en voorstelling van het programma 2025 was het tijd om de diploma's uit te reiken.

Toen iedereen voorzien was van een aperitief konden we klinken op een nieuw Peugeot clubjaar.

Het rook al goed in de keuken, bord soep tomaat met balletjes, Ardeens varkenshaasje met gratin, erwtjes en wortels (etjes en peekes op zijn Booms), gebakken witloof en boontjes.

Als dessert nog een duo javanais en miserable en de nodige liters koffie. Iedereen had zijn bordje leeggegeten dus het was lekker volgens mij.

Er werd nog goed nagebabbel, terwijl onze afwasploeg duchtig in de weer was in de keuken.

De zaal weer aan kant en de auto's weer vullen dankzij de ploeg vrijwilligers. BEDANKT. Op een snel weerzien, mogen we weer zalige ritjes voor de boeg hebben en duimen voor goed weer.

(Nee we kunnen geen eieren meer brengen naar de Klarissen te Boom, ze wonen er niet meer 😊)

Gerdje

C'était encore une fois une joyeuse réunion et les discussions allaient bon train! L'heure de la réunion a sonné.

Après l'approbation du procès-verbal, des rapports, du budget et de la présentation du programme 2025, il était temps de remettre les diplômes.

Une fois l'apéritif offert à tous, nous avons pu nous exprimer sur la nouvelle année du club Peugeot.

Ça sentait déjà bon la cuisine, assiette de soupe de tomates aux boulettes de viande, filet de porc ardennais au gratin, petits pois et carottes (etjes et peekes sur ses Booms), chicorée frite et haricots.

Pour le dessert un duo de javanais et miserable et les litres de café nécessaires. Tout le monde avait vidé son assiette, c'était donc bon à mon avis.

Une bonne discussion a suivi, tandis que notre équipe de plongeurs était à l'œuvre dans la cuisine.

La salle était à nouveau prête et les voitures se sont remplies grâce à l'équipe de bénévoles. MERCI. A bientôt les retrouvailles, à nouveau de belles balades en perspective et croisons les doigts pour le beau temps.

(Non, nous ne pouvons plus apporter d'œufs aux Clartés à Boom, ils n'y habitent plus 😊)

Gerdje



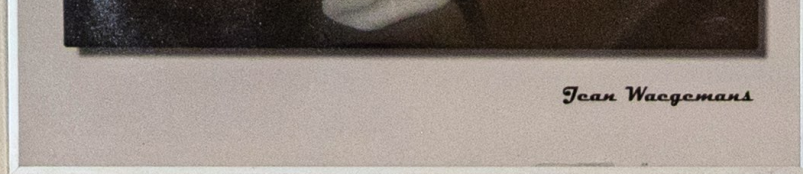




















Uitgaven / Dépenses

Algemene onkosten / Frais généraux
Beurzen / Bourses
Lidgelden Club / Cotisations du Club
Verzekeringen / Assurances
Bankkosten / Frais bancaires
Lidgelden BEHVA / Cotisation BEHVA
Internet
Boetiek / Boutique
Aankopen kantoorbenodigdheden / Achat matériel de bureau et de bux
Huur opslagplaats / Location stock

Totale uitgaven / Total des Dépenses





PEUGEOT CLUB BELGIUM

www.peugeotclubbelgium.be
info@peugeotclubbelgium.be









AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

MDI / PELLETS MDI \





THEO URLINGS

50 JAAR V6 PRV MOTOR

De geschiedenis begint in april 1966.

Een samenwerkingsakkoord tussen Peugeot en Renault wordt opgestart teneinde een V8 motor onder een hoek van 90° te ontwikkelen. Hetzelfde jaar lanceert Renault de ontwikkeling van een grote berline die dan deze motor zou ingebouwd krijgen.

1967 – Renault stopt het project van deze V8 motor in de koelkast vanwege te ambitieus, te duur en vooral de niet rentabiliteit hiervan. De directie van de 2 merken beslist dan om parallel aan deze V8 een V6 motor te ontwikkelen. Dit om de productiekost te verdelen zodat het project financieel haalbaar wordt.

1973 - De Jom Kippour oorlog in het Midden-Oosten breekt los met als gevolg de eerste petroleumcrisis. In 4 maanden tijd stijgt de prijs van een vat olie met een factor x4. Dit betekent sowieso het einde van het V8 project. Onder-tussen draaiden de respectievelijke V8 en V6 motoren al proef op de verschillende testbanken. Te laat om de V6 motor gebouwd onder een hoek van 90° te herzien (hoek van 90° is niet ideaal voor een V6 in tegenstelling tot een V8 motor)

THEO URLINGS

50 ANS DU MOTEUR V6 PRV

L'histoire commence en avril 1966.

Un accord de coopération entre Peugeot et Renault est initié afin de développer un moteur V8 à 90°. La même année, Renault lance le développement d'une grande berline qui serait alors équipée de ce moteur.

1967 - Renault met en sommeil le projet de ce moteur V8 car il est trop ambitieux, trop coûteux et surtout non rentable. La direction des 2 marques décide alors de développer un moteur V6 en parallèle de ce V8. Ceci afin de partager le coût de production pour que le projet devienne financièrement viable.

1973 - La guerre du Yom Kippour au Moyen-Orient éclate, entraînant la première crise pétrolière. En 4 mois, le prix du baril de pétrole est multiplié par 4. Cela signifie de toute façon la fin du projet V8. Entre-temps, les moteurs V8 et V6 respectifs étaient déjà à l'essai sur les différents bancs d'essai. Il est trop tard pour revoir le moteur V6 construit à un angle de 90° (l'angle de 90° n'est pas idéal pour un V6, contrairement à un moteur V8).

1974 – Opstart productie V6 motor in Douvrin (Pas de Calais) “motoren-fabriek” La Française de Mécanique. Doordat de motor problemen gaf i.v.m. het evenwichtig - niet uitgebalanceerd ronddraaien, moest het concept aangepast worden. Door de “offset” van de krukpenen (op de krukas) te wijzigen werd dit probleem opgelost. Wijziging toegepast vanaf 1985.

Deze V6 PRV motor werd gebouwd gedurende een periode van 24 jaar. Einde van de productie noteren we in het jaar 1998 met een totaal productieaantal van 970.315 exemplaren.

Hierna wordt de PRV- motor vervangen door de V6 ESL met cylinder-inhoud van 2946 cc en het motorblok onder een hoek van 60° ipv 90°, motorcode ES bij PSA en L bij Renault. De eerste motoren worden ingebouwd bij de Peugeot 406 coupé/berline V6 (ES9J4 met 194 Din pk en later in het jaar 2000 met 210 Din pk en de motorcode ES9J4S. De laatste versie van deze motor kreeg een update bij Porsche in 2004 met een vermogen van 211 Din pk en als motorcode ES9/A. 2009 is het einde van de productie van de V6 ESL motor. Vanaf dan vinden we deze motoren ook niet meer terug in de Peugeot 407, 607 en in de Citroën C5 en C6.

V6 MOTOR IN DE AUTOSPORT COMPETITIE

Dank zijn de betrouwbaarheid van deze V6 PRV motor vinden we deze vaak terug in verschillende autosportprojecten.

1974 - Démarrage de la production du moteur V6 à l'usine de Douvrin (Pas de Calais) La Française de Mécanique. Le moteur posant des problèmes liés à la rotation équilibrée - déséquilibrée, le concept a dû être modifié. En changeant le « décalage » des manetons (sur le vilebrequin), ce problème a été résolu. Cette modification a été appliquée à partir de 1985.

Ce moteur V6 PRV a été construit sur une période de 24 ans. La fin de la production se situe en 1998, avec une production totale de 970 315 unités.

Par la suite, le moteur PRV a été remplacé par le V6 ESL d'une cylindrée de 2946 cc et dont le bloc moteur est incliné à 60° au lieu de 90°, code moteur ES pour PSA et L pour Renault. Les premiers moteurs sont montés sur la Peugeot 406 coupé/berline V6 (ES9J4 avec 194 Din ch et plus tard dans l'année 2000 avec 210 Din ch et code moteur ES9J4S. La dernière version de ce moteur a été mise à jour par Porsche en 2004 avec 211 Din ch et sous le code ES9/A. L'année 2009 marque la fin de la production du moteur V6 ESL. A partir de cette date, nous ne trouvons plus ces moteurs dans les Peugeot 407, 607 et dans les Citroën C5 et C6.

V6 DANS LES COMPÉTITIONS DE SPORT AUTOMOBILE

Grâce à sa fiabilité, on retrouve souvent ce moteur V6 PRV dans divers projets de sport automobile.

De motor werd gebruikt gedurende 12 edities van de 24 H race in Le Mans door de renstal WM Peugeot (écurie Gérard Welter en Michel Meunier). Zij zijn ook houder van het snelheidsrecord van 407 km/h in 1988 op het rechte gedeelte van Hunaudières (voor wijziging circuit na aanleggen van chicanes) en dit met een WM Peugeot (WM P 88) voorzien van een V6 Biturbo met 2975 cc en 910 Din pk. Deze motor werd ook ingebouwd in Venturi 400 Gt en Trophy evenals in de Alpine A310 Groupe 4 in rally uitvoering en in de Alpine A 610.

BELANGRIJKSTE DATA IN DE GESCHIEDENIS VAN DE V6 MOTOR

- 1966
 - April: Start samenwerking tussen Peugeot en Renault teneinde de fabricatie en de opstart van de ontwikkeling van een gemeenschappelijke V8 motor.
- 1967
 - December: Beslissing om een gemeenschappelijk V6 motor te ontwikkelen.
- 1969
 - Januari: Oprichting van de onderneming 'La Francaise de Mecanique', 50/50 verdeeld tussen Peugeot en Renault.
- 1971
 - Juni: Volvo treedt toe tot het V6 project.
 - Oktober: Eerste motor in de nieuwe fabriek te Douvrin (Pas-de-Calais) wordt gebouwd.
 - (4 cyl. 954 cc voor de Peugeot 104 – XV-motor met 46 Din pk).

Le moteur a été utilisé lors de 12 éditions des 24 H du Mans par l'écurie WM Peugeot (écurie Gérard Welter et Michel Meunier). Ils détiennent également le record de vitesse de 407 km/h en 1988 sur la ligne droite des Hunaudières (circuit modifié après avec construction de chicanes) et ce avec une WM Peugeot (WM P 88) équipée d'un V6 Biturbo de 2975 cc et 910 Din ch.

Ce moteur a également été monté sur les Venturi 400 Gt et Trophy ainsi que sur l'Alpine A310 Groupe 4 en version rallye et sur l'Alpine A 610.

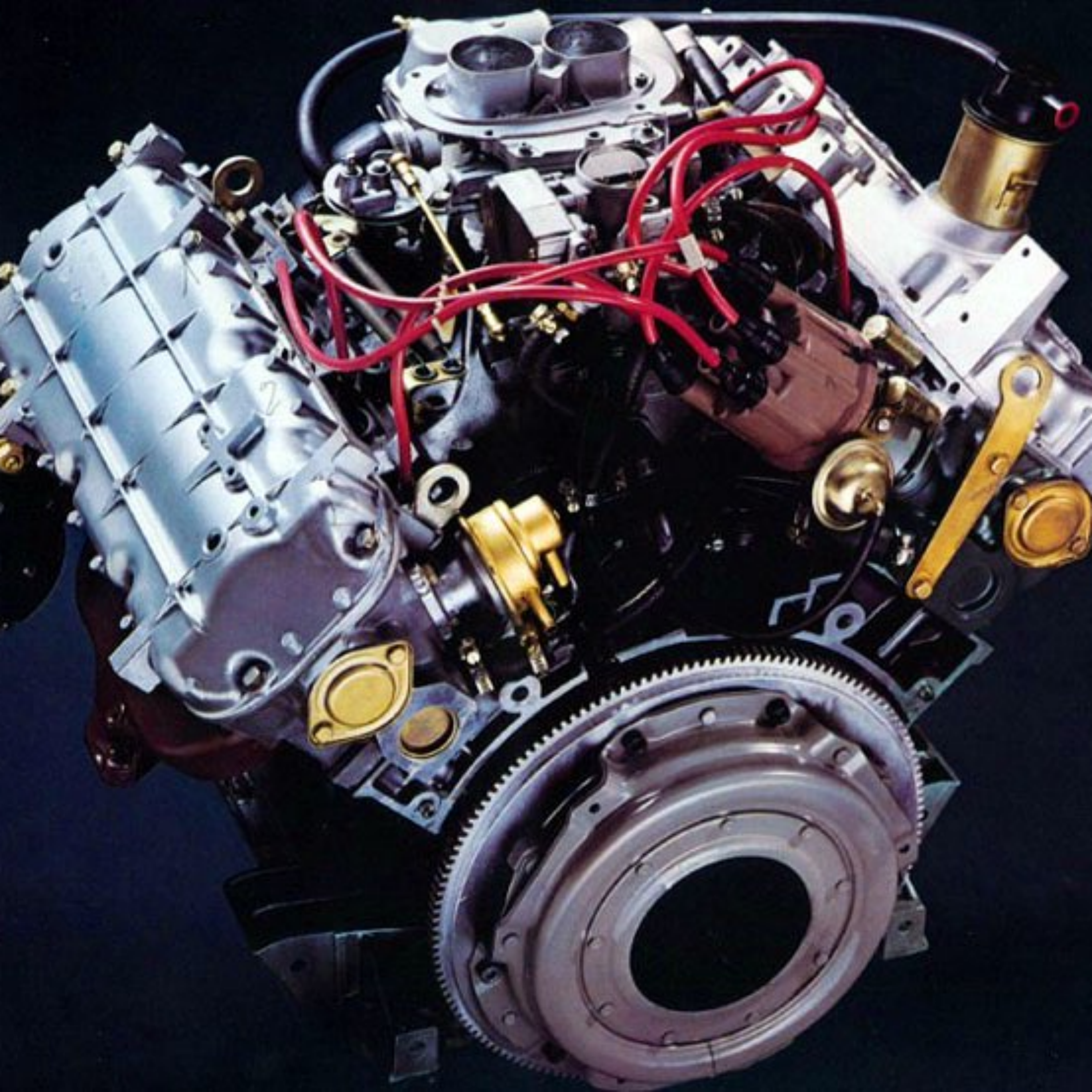
DATES CLÉS DE L'HISTOIRE DU MOTEUR V6

- 1966
 - avril: Début de la collaboration entre Peugeot et Renault pour mener à bien la fabrication et le démarrage du développement d'un moteur V8 commun.
- 1967
 - décembre: Décision de développer un moteur commun V6 au lieu d'un V8.
- 1969
 - janvier: Création de la société « La Française de Mécanique », partagée à 50/50 entre Peugeot et Renault.
- 1971
 - Juin: Volvo rejoint le projet V6.
 - Octobre : Premier moteur construit dans la nouvelle usine de Douvrin (Pas-de-Calais).
 - (4 cyl. 954 cc pour la Peugeot 104 - moteur XV de 46 Din ch).



- 1973
 - Oktober: Vanwege de oliecrisis stopzetten van de ontwikkeling van het V8 project.
- 1974
 - Oktober: Voorstelling op het autosalon van Parijs: Peugeot 504 Coupe/Cabriolet V6 met een dubbele carburator en een cyl.inhoud van 2664 cc (code ZM en 136 Din pk). Eveneens voorstelling van de Volvo 264 met V6 motor van 2664 cc en 125 Din pk en een V6 injectiemotor met 140 Din pk.
- 1975
 - Maart: Voorstelling Salon van Geneve van de Renault 30 TS met een V6 carburateur motor met 2664 cc en 131 Din pk. In oktober van dit jaar wordt de Peugeot 604 SL voorgesteld met een carburateur versie van 2664 cc-code ZM en 136 Din pk.
- 1976
 - Juli: De Renault 30 TS wordt uitgerust met een V6 enkele carburator – 125 Din pk - deze versie teneinde het brandstofverbruik te verminderen. In oktober wordt de Alpine A 310 V6 met dubbele carburator voorgesteld – cyl.inhoud 2664 cc en 150 Din pk.
- 1977
 - Maart: Voorstelling van de Volvo 262 C met een V6 motor van 2849 cc uitgerust met een lambda sonde om te voldoen aan de Amerikaanse uitstootnorm – 155 Din pk. In oktober wordt de Peugeot 604 V6 TI voorgesteld in Parijs evenals

- 1973
 - octobre: En raison de la crise pétrolière, le développement du projet V8 est interrompu.
- 1974
 - Octobre: Présentation au Salon de l'Automobile de Paris : Peugeot 504 Coupé/Cabriolet V6 avec un double carburateur et une cylindrée de 2664 cc (code ZM et 136 Din ch). Présentation également de la Volvo 264 avec un moteur V6 de 2664 cc et 125 Din ch et un moteur V6 à injection de 140 Din ch.
- 1975
 - Mars : Présentation au Salon de Genève de la Renault 30 TS avec un moteur V6 à carburateur de 2664 cc et 131 Din ch. En octobre de cette année, la Peugeot 604 SL est présentée avec une version à carburateur de 2664 cc-code ZM et 136 Din ch.
- 1976
 - Juillet : La Renault 30 TS est équipée d'un V6 à simple carburateur – 125 Din ch - cette version permettant de réduire la consommation de carburant. En octobre, l'Alpine A 310 V6 à double carburateur est présentée - cylindrée 2664 cc et 150 Din ch.
- 1977
 - mars: Introduction de la Volvo 262 C avec un moteur V6 de 2849 cm³ équipé d'une sonde lambda pour répondre à la norme d'émission américaine - 155 Din ch. En octobre, la Peugeot 604 V6 TI est présentée à Paris ainsi que la 504 Cou-

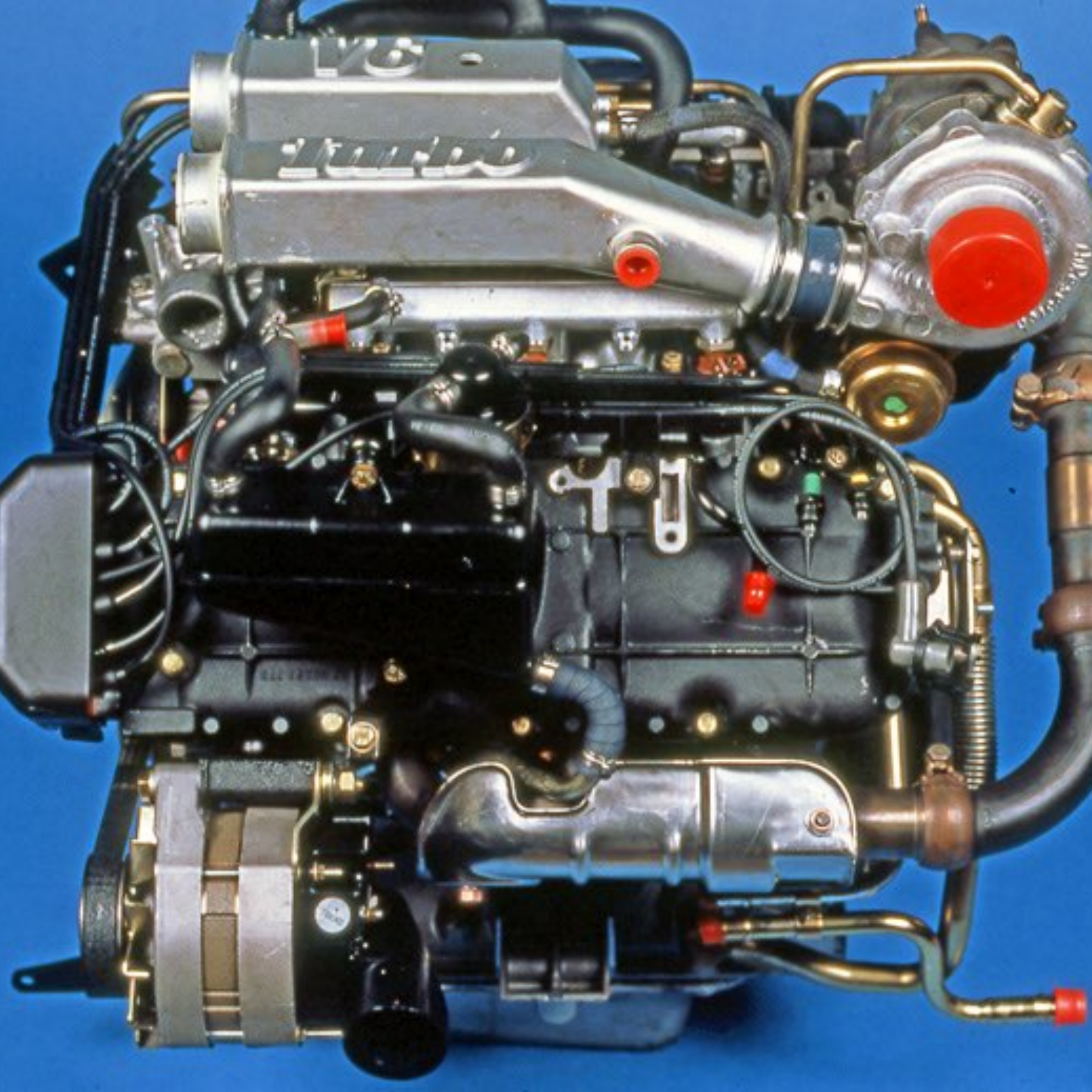


de 504 Coupe V6 TI met 2664 cc, motorcode ZMJ en 144 Din pk.

- 1978
 - Oktober: Presentatie van de Renault 30 TX – V6 Injectie – 2664 cc en 142 Din pk.
- 1980
 - Oktober: Volvo presenteert in Parijs de nieuwe 260 met V6 injectie – 2849 cc en 155 Din pk.
- 1981
 - Januari: Productie in de USA van de eerste DeLorean DMC-12 – V6 injectie -2949 cc-130 en Din pk. In de maand Julie komt de Talbot Tagora SX V6 op de markt. Motor met een cyl.inhoud van 2664 cc en carburator triple-corps.
- 1982
 - Maart: Presentatie van de Volvo 760 die de Volvo 264 vervangt – Salon van Genève – V6 injectie en 165 Din pk.
- 1983
 - Oktober: Voorstelling Peugeot 604 GTI - V6 injectie-2849 cc-code ZNJ en 155 Din pk. In november wordt de Renault 25 voorgesteld (vervangt de R20/R30) V6 injectie-2664 cc en 144 Din pk.
- 1984
 - November: Op het salon van Turijn wordt de Lancia Thema V6 voorgesteld – V6 injectie met 2849 cc en 150 Din pk.
- 1985
 - Februari: Voorstelling Alpine GTA (vervangt de A310 V6) V6 dubbele carburator-2949 cc en 160 Din pk. In mei komt de Renault 25 V6 Turbo op de markt - eerste motor met gewijzigde hoek van

pé V6 TI de 2664 cc, code motor ZMJ et 144 Din ch.

- 1978
 - Octobre: Présentation de la Renault 30 TX - V6 Injection - 2664 cc et 142 Din ch.
- 1980
 - Octobre: Volvo présente à Paris la nouvelle 260 avec V6 Injection - 2849 cc et 155 Din ch.
- 1981
 - Janvier: Production aux USA de la première DeLorean DMC-12 - V6 injection -2949 cc-130 et Din ch. Au mois de juillet, la Talbot Tagora SX V6 fait son entrée sur le marché. Moteur d'une cylindrée de 2664 cc et carburateur triple-corps.
- 1982
 - Mars: Présentation de la Volvo 760 remplaçant la Volvo 264 - Salon de Genève - V6 à injection et 165 Din ch.
- 1983
 - Octobre: Présentation de la Peugeot 604 GTI -V6 injection-2849 cc code ZNJ et 155 Din ch. En novembre, présentation de la Renault 25 (remplace la R20/R30) V6 injection-2664 cc et 144 Din ch.
- 1984
 - Novembre: Au Salon de Turin, la Lancia Thema V6 est présentée - V6 injection de 2849 cc et 150 Din ch.
- 1985
 - février: introduction de l'Alpine GTA (qui remplace l'A310 V6) V6 à double carburateur - 2949 cc et 160 Din ch. En mai, la Renault 25 V6 Turbo fait son entrée sur

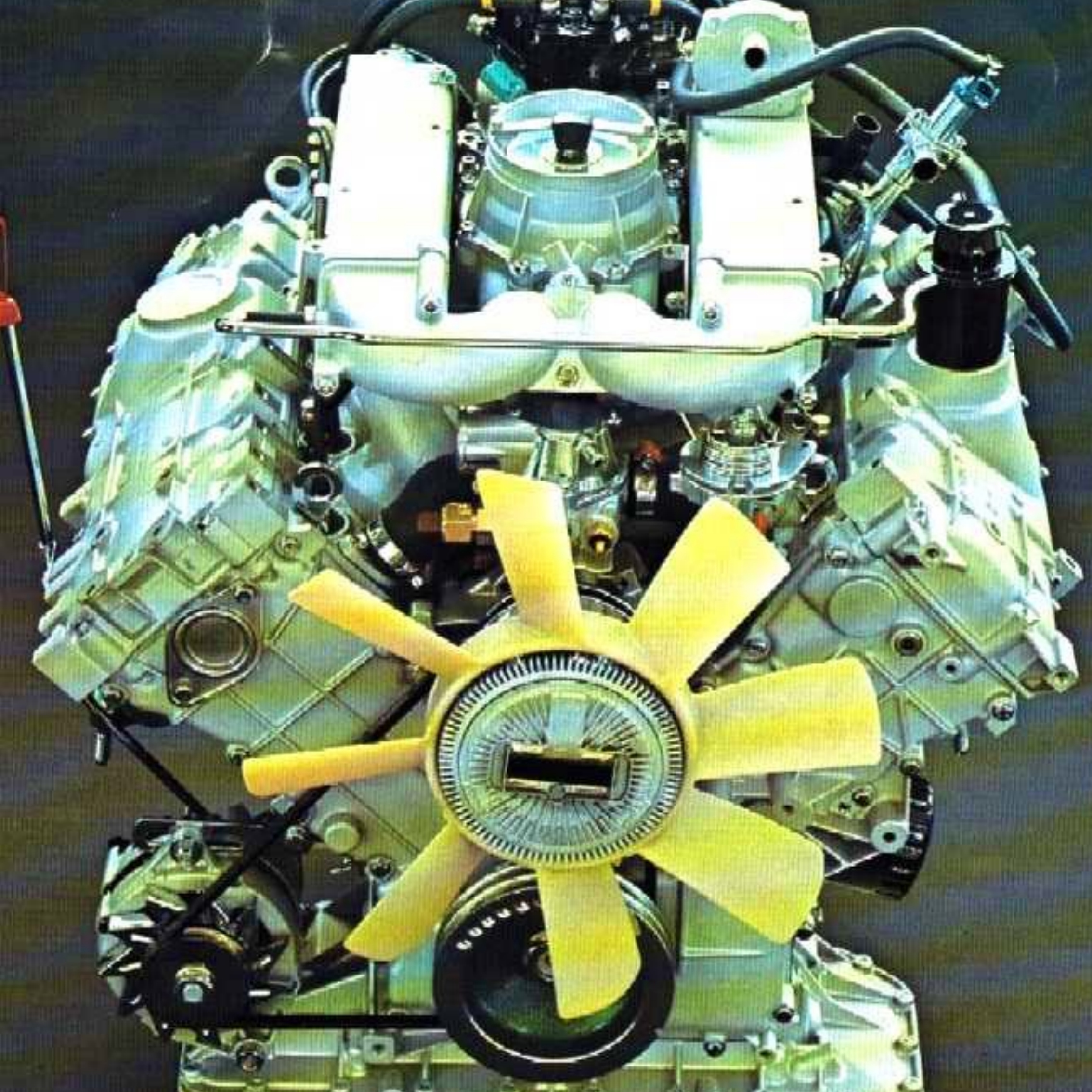


de krukappen – 2458 cc en 182 Din pk.
In oktober verschijnt de Alpine V6 Turbo met de V6 Injectie – 2458 cc en 200 Din pk.

- 1986
 - Oktober: Presentatie salon van Parijs van de Peugeot 505 V6 – motor met gewijzigde hoek krukappen-2849 cc -code ZN3J en 170 Din pk.
- 1987
 - Oktober: Introductie van de MVS Venturi -V6 injectie turbo- 2458 cc -200 Din pk.
- 1988
 - Juni: Presentatie Renault 25 Restylée – V6 injectie – gewijzigde hoek krukappen – 2849 cc en 160 Din pk. Op het einde van dit jaar productiestop V6 – 2664 cc met carburator.
- 1989
 - Mei: Voorstelling Citroen XM Ambiance – V6 12 kleppen-2963 cc-170 Din pk. In juli komt de Peugeot 605 SV 3 op de markt met eenzelfde motor - motorcode ZPJ. Eveneens verschijnt dan ook de Peugeot 605 SV 24 – V6 injectie – 24 kleppen – 2975 cc - ZPJ 4 en 200 Din pk.
- 1990
 - Maart: Renault 25 V6 met 205 Din pk. In juli voorstelling van de Citroen XM Exclusive - motor V6- 24 kleppen- 2975cc en 200 Din pk.
- 1991
 - Maart: Op het salon van Geneve voorstelling van de Alpine A 610 – V6 Turbo - 2975 cc en 250 Din pk. In maart ver-

le marché - premier moteur à villebrequin modifié - 2458 cc et 182 Din ch. En octobre, l'Alpine V6 Turbo apparaît avec le V6 Injection - 2458 cc et 200 Din ch.

- 1986
 - Octobre: Présentation au Salon de Paris de la Peugeot 505 V6 - moteur à villebrequin modifié - 2849 cc - code ZN3J et 170 Din ch.
- 1987
 - Octobre: Présentation du MVS Venturi - V6 à injection turbo- 2458 cc -200 Din ch.
- 1988
 - Juin: Présentation de la Renault 25 Restylée - V6 injection -villebrequin modifié- 2849 cc et 160 Din ch. A la fin de cette année la production s'arrête V6 - 2664 cc avec carburateur.
- 1989
 - mai: Introduction de la Citroën XM Ambiance - V6 12 soupapes-2963 cc-170 Din ch. En juillet, la Peugeot 605 SV 3 arrive sur le marché avec le même moteur - code moteur ZPJ. C'est également à cette époque qu'apparaît la Peugeot 605 SV 24 - V6 injection - 24 soupapes - 2975 cc - ZPJ 4 et 200 Din ch.
- 1990
 - mars: Renault 25 V6 avec 205 Din ch. En juillet, introduction de la Citroën XM Exclusive - moteur V6 - 24 soupapes - 2975cc et 200 Din ch.
- 1991
 - Mars: Au Salon de Genève, présentation de l'Alpine A 610 - V6 Turbo - 2975 cc et



schijnt de Renault Espace 2 – V6 – 2849 cc en 153 Din pk.

- 1992
 - Maart: Renault Safrane komt op de markt – V6 met 2963 cc en 170 Din pk.
- 1993
 - Maart: Presentatie salon van Geneve van de Renault Safrane Biturbo – v6 Biturbo met 2963 cc en 268 Din pk. In november wordt ook de Renault Laguna voorgesteld met een V6 met 2963 cc en 170 Din pk.
- 1994
 - Juni: Voorstelling van de Venturi 400 GT (15 exemplaren) – V6 Biturbo – 2975cc – 408 Din pk. In oktober wordt in Parijs de Venturi Atlantique (44 exemplaren) voorgesteld – V6 Biturbo – 2975cc en 281 Din pk.
- 1996
 - Oktober: Renault Espace 3 wordt in Parijs voorgesteld met een V6 – 2963 cc en 170 Din pk.
- 1998
 - Einde van de productie PRV- motor voor de Peugeot 605, Renault Safrane en de Renault Espace 3.

250 Din ch. En mars, la Renault Espace 2 - V6 - 2849 cc et 153 Din ch apparaît.

- 1992
 - Mars: Entrée sur le marché de la Renault Safrane - V6 de 2963 cc et 170 Din ch.
- 1993
 - Mars: Salon de présentation de Genève de la Renault Safrane Biturbo - v6 Biturbo de 2963 cc et 268 Din ch. En novembre, la Renault Laguna est également présentée avec un V6 de 2963 cc et 170 Din ch.
- 1994
 - Juin: Présentation de la Venturi 400 GT (15 exemplaires) - V6 Biturbo - 2975cc - 408 Din ch. En octobre, la Venturi Atlantique (44 exemplaires) est présentée à Paris - V6 Biturbo - 2975cc et 281 Din ch.
- 1996
 - Octobre: Renault Espace 3 est présenté à Paris avec un V6 - 2963cc et 170 Din ch.
- 1998
 - Fin de production du moteur PRV pour la Peugeot 605, la Renault Safrane et la Renault Espace 3.



AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE – WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

Le Vin du Bâché

Biologische & Biodynamische
Wijnen & Proeverijen

Wijnen & Spirits
Aperitieven & Oliën

...

Proeverijen
Wijnopslag

Kelderschutting

Sommelier Service

Horeca opleidingen en Menukaarten service

www.viduba.be

Filip & Eef De Wit – Konings
Statielei 11
2920 Kalmthout



KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

REDACTIE

60 JAAR 204

Peugeot stond bekend om zijn solide maar klassieke 403 en 404, Peugeot verraste iedereen in 1965 met zijn 204, die over zeer geavanceerde technologie beschikte: een dwarsgeplaatste motor, voorwielaandrijving en volledig onafhankelijke ophanging - allemaal primeurs voor het merk au Lion!

De Peugeots van de jaren 1950, een beetje statig en sober, verkochten goed. Hun klanten, die graag verstandige investeringen deden, waardeerden hun stevigheid en redelijke prijzen. Maar toen, veranderde de wereld. En snel. De Dertig Glorieuze Jaren waren in volle gang, de levensstandaard steeg in Frankrijk en bovenal, naast Renault en Citroën, was er een merk met een brutale dynamiek dat Peugeot inhaalde in termen van verkoop: Simca. Ah, maar we hebben het over afmetingen! Sochaux begreep ook de behoefte aan een kleiner model dan het sinds het Pons-plan gewend was te maken, om bijvoorbeeld als tweede auto te gebruiken. Het werk aan dit project begon langzaam in 1955.

In die tijd gebruikte Peugeot vroegere modellen voor zijn instapgamma - modellen die grotendeels afgeschreven en beproefd waren, maar ouderwets. De introductie van de 403 in 1955 betekende bijvoorbeeld dat de 203 werd gedegradeerd tot een goedkoop model.

REDACTION

60 ANS 204

Réputé pour ses 403 et 404 solides mais d'architecture classique, Peugeot prend tout le monde à revers en 1965 avec sa 204, à la technologie très avancée: moteur transversal tout en alliage, traction, suspension entièrement indépendante, autant de premières pour la marque au Lion!

Un rien statutaires et austères, les Peugeot des années 1950 se vendent bien. Leur clientèle, éprise d'investissements prudents, en apprécie la robustesse et les prix raisonnables. Mais voilà,

à cette époque, le monde change. Et vite. Les Trente Glorieuses battent leur plein, le niveau de vie augmente en France et surtout, outre Renault et Citroën, une marque à l'insolent dynamisme dépasse Peugeot dans les ventes: Simca. Ah, mais il s'agit de prendre des mesures! À Sochaux, on comprend aussi le besoin d'un modèle plus petit que ce qu'il a l'habitude de fabriquer, depuis le plan Pons, et qui servira par exemple de seconde voiture. On commence tranquillement à réfléchir à ce projet en 1955.

À l'époque, le Lion se sert en entrée de gamme de modèles remplacés, donc largement amortis et éprouvés mais vieillots. Ainsi, la sortie de la 403 en 1955 a renvoyé la 203 à ce rôle de modèle peu cher.

Maar toen het tijdperk in een razend tempo moderniseerde, begonnen klanten genoeg te krijgen van deze verouderde oude auto's.

Dus werd onder impuls van de baas, Jean-Pierre Peugeot, die al op leeftijd was, besloten om een compleet nieuwe auto te ontwerpen, een moderne, leefbare 5CV, die in 1957 zou evolueren naar een 6CV met vier onafhankelijke wielen. Vanaf dat moment had Marcel Dangauthier de leiding over het ontwerp bureau en hij was niet bang voor zijn taak. Zelfs niet in 1959, toen een enorme bom de markt bereikte. De British Motor Corporation lanceerde zijn revolutionaire duo Morris Mini/Austin Seven, met een dwarsgeplaatste motor vooraan die voor een uitzonderlijke ruimte-gewichtsverhouding zorgde.

De auto-industrie was geschokt, Peugeot inbegrepen. Geïnspireerd door de BMC verfijnde Peugeot zijn project, dat de codenaam D12 kreeg, en koos voor voorwielaandrijving, die het bedrijf al kende van zijn D3 bedrijfsvoertuig, zij het ontworpen door Chenard & Walcker. Marcel Jordan, die nu aan het roer stond van de firma uit Sochaux, geloofde heilig in deze nieuwe kleine 6 CV en trok alle nodige middelen uit voor de ontwikkeling ervan.

EEN XK-MOTOR VAN PEUGEOT

Peugeot ging op technisch gebied veel verder dan de Britten en ontwierp een motor volledig in aluminium - een primeur voor een in massa geproduceerde Franse auto - en een motor met bovenliggende nokkenas. Niet meer gezien in

Mais l'époque se modernisant à la vitesse grand V, la clientèle se lasse de ces vieilleries déclassées.

Alors, sous l'impulsion du grand patron Jean-Pierre Peugeot, pourtant déjà âgé, on se décide pour un projet d'auto 100% nouvelle, une 5 CV habitable et moderne, qui évoluera en 1957 vers une 6 CV dotée de quatre roues indépendantes. Désormais, c'est Marcel Dangauthier qui dirige le bureau d'études, et la tâche ne lui fait pas peur. Pas plus qu'en 1959 quand éclate un énorme coup de ton-nerre. La British Motor Corporation lance son révolutionnaire duo Morris Mini/Austin Seven, signalé par son moteur avant transversal qui lui confère un rapport encombrement/habitabilité exceptionnel.

L'industrie automobile est sous le choc, y compris Peugeot. Celui-ci, inspiré par la BMC, précise alors son projet, codé D12, et se décide pour la traction, qu'il connaît déjà via son utilitaire D3, certes conçu par Chenard & Walcker. Marcel Jordan, désormais aux manettes de la firme sochaliennne, croit dur comme fer en cette nouvelle petite 6 CV et alloue tous les crédits nécessaires à son développement.

UN MOTEUR XK CHEZ PEUGEOT

En conséquence, Peugeot ira techniquement bien plus loin que les Anglais, en concevant un moteur tout en alliage, une première pour une Française de grande série, qui plus est doté d'un arbre à cames en tête. Du jamais-vu à Sochaux depuis la L76 de course de 1912. Coulé en alu-

Sochaux sinds de L76 racewagen van 1912. Dit blok, in gegoten aluminium, was in eerste instantie bedacht met een riemaandrijving distributie. Uiteindelijk werd de voorkeur gegeven aan een conventioneelere ketting voor deze supervierkante 4-cilinder met de codenaam XK, waarvan de cilinderinhoud van 1.130 cm³ eind 1962 werd vastgesteld. Net als bij Austin-Morris deelde de versnellingsbak zijn carter met de motor. Deze unit nam behoorlijk wat ruimte in onder de motorkap en de ophanging week opnieuw af van de gebruikelijke stijl van het bedrijf. Aan de voorkant koos het bedrijf voor ruimtebesparende McPherson veerpoten, die al eerder bij Ford waren toegepast, maar nog nooit eerder gecombineerd met aandrijving. Nog een primeur!

Hetzelfde principe zal gelden voor de achterkant.

Natuurlijk vereist al deze nieuwe Peugeot-technologie een speciale monocoque-structuur, die wordt ontworpen met het oog op passieve veiligheid. Een zeldzaamheid in die tijd! Op het gebied van design was het ook tijd voor innovatie. Paul Bouvot, aan het hoofd van Peugeot styling, bedacht een enorm aantal carrosseriestijlen, soms met een omgekeerde achterraut, soms met drie volumes, soms met twee volumes en een achterklep, zijn favoriete formule! Het management liet zijn eigen teams echter concurreren met Pinin-Farina, die al de 403 en 404 had ontworpen. De Italiaan won met een klassiek ontwerp, maar de stylisten van Bouvot corregeerden het Italiaanse ontwerp om het aerodynamischer te maken en gebruikten voor het

minium sous pression, ce bloc a initialement été imaginé avec une courroie de distribution. Finalement, on préfère une plus classique chaîne pour ce 4-cylindres supercarré, codé XK, dont la cylindrée de 1 130 cm³ est fixée fin 1962. En revanche, comme chez Austin-Morris, la boîte partagera son carter avec le moteur. Cet ensemble occupe une certaine place sous le capot, aussi pour la suspension, là encore, on tranche avec les habitudes de la maison. À l'avant, on opte pour des jambes de force de type McPherson, très peu encombrantes, déjà vues chez Ford mais jamais associées à une traction. Et encore une première!

On retrouvera le même principe à l'arrière.

Évidemment, toute cette technologie inédite chez Peugeot a besoin d'une structure monocoque spécifique, qui sera conçue en intégrant des contraintes de sécurité passive. Rare à l'époque! Pour le design, l'heure est aussi à l'innovation. Paul Bouvot, à la tête du style Peugeot, imagine énormément de carrosseries, parfois à lunette arrière inversée, parfois à trois volumes, parfois à deux volumes avec un hayon, sa formule favorite! Toutefois, la direction met ses propres équipes en concurrence avec Pinin Farina, déjà auteur des 403 et 404. L'Italien l'emportera, imposant une classique formule tricorps dont la face avant sera révélée l'air de rien en 1961 sur le concept Cadillac Jacqueline. Les stylistes de Bouvot corrigeront le projet italien pour le rendre plus aérodynamique, et adopteront pour la première fois chez eux des feux arrière horizontaux. Décidément, tous les codes maison sont cassés! Pour la dénominati-

eerst horizontale achterlichten. Alle codes van het bedrijf waren gebroken! Voor de naam, denken we aan de succesvolle 200-serie, die begon met de 201 in 1929.

DE 200-SERIE HERREZEN

Na de 202 uit 1938 en de 203 uit 1948 (die verdween in 1960) maakte de 200-serie een spectaculaire comeback met de 204, die in april 1965 aan de pers werd voorgesteld.

De auto zag er relatief klassiek uit en was ruimer dan de 403, met een goede rijpositie, veel comfort, een soepele loop en goede prestaties. Met iets minder dan 140 km/u, wat in die tijd een redelijke snelheid was, accelereerde de 204, die het moest doen met een 1100 cc motor van 53 pk, sneller dan bijvoorbeeld een Simca 1300. Maar L'Auto-Journal wijst op het gebrek aan grip van de vooras, wat resulteert in een perfecte rijeigenschappen en voortijdige wielblokkering bij het remmen, evenals een buitensporige neiging tot onderstuur.

Ook de uitrusting wordt bekritiseerd: Peugeot is nog steeds een zuinig bedrijf! De prijs van 8.950 F voor de unieke Grand Luxe versie is echter goed te noemen: 1.000 F meer dan voor een 403-7 en 1.000 F minder dan voor een 404

Aan de andere kant zijn andere vergelijkbare auto's duurder: F10.750 voor een MG 1100 en F9.990 voor een Autobianchi Primula.

on, on pense à la série à succès des 200, initiée avec la 201 en 1929.

LA SÉRIE 200 RESSUSCITÉE

Après la 202 de 1938 et la 203 de 1948 (disparue en 1960), la série 200 opère un retour spectaculaire avec la 204, présentée en avril 1965 à la presse.

Relativement classique d'apparence, elle séduit par son habitabilité supérieure à celle de la 403, sa bonne position de conduite, son confort, sa douceur mécanique et ses bonnes performances. Frôlant les 140 km/h, ce qui est estimable alors, la 204, qui se contente d'un 1,11 de 53 ch DIN, accélère plus fort qu'une Simca 1300 par exemple. Mais L'Auto-Journal pointe le manque d'adhérence du train avant, qui se traduit par une motricité perfectible et des blocages de roue prématurés au freinage, ainsi qu'une tendance sous-vireuse trop marquée.

L'équipement est, lui aussi, critiqué: Peugeot demeure une maison économe! Toutefois, le prix de 8 950 F pour la version unique Grand Luxe se révèle correctement placé ce sont 1 000 F de plus que pour une 403-7 et 1 000 F de moins que pour une 404.

Par ailleurs, les autres tractions comparables sont plus chères: 10 750 F pour une MG 1100 et 9 990 F pour une Autobianchi Primula.

Mais face aux Françaises, certes archaïques techniquement en comparaison, la 204 reste chère: par exemple, une Renault 10 Major,

Maar in vergelijking met de Franse auto's, die weliswaar technisch archaïsch waren, was de 204 nog steeds duur: een Renault 10 Major bijvoorbeeld, die bijna even krachtig en zuiniger was, kostte slechts F7.800. De verkoop van de Peugeot kwam dan ook traag op gang, alvorens geleidelijk op te bouwen. Op de Autosalon van Parijs van 1965 begon de presentatie van de stationwagon, die zeer ruim was omdat hij tot 1,5 kubieke meter laadruimte bood, de zaken te veranderen. In 1966 gebeurde er veel. Peugeot kreeg al kritiek te horen over de uitrusting. Als gevolg daarvan kreeg de 204 Grand Luxe een chromen afwerking extra, zetels met nieuwe bekleding, ventilatie met twee snelheden en rembekrachtiging... De prijs steeg tot 9.050 frank, wat gecompenseerd werd door het verschijnen van een vereenvoudigde Luxury-versie (8.650 frank). In september kreeg de 204 een vernieuwde achterkant, met een nieuwe bumper uit één stuk en langwerpige lampen die deden denken aan die van de Ferrari 330 GTC die in maart in Genève werd gelanceerd...

EEN COUPÉ EN EEN CABRIOLET

Bovenal is de 204, volgens een traditie die teruggaat tot de 203, verkrijgbaar als coupé en als cabriolet.

Op basis van een wielbasis die met 29 cm is ingekort, zijn deze twee varianten niet sportiever (hun motoren stagneren op 53 pk DIN), maar wel iets dynamischer en stijlvoller met hun instrumentenpaneel dat in drie ronde wijzerplaten is verdeeld. Bovendien profiteert de coupé van

presque aussi performante et plus frugale, s'en tient à 7 800 F. Aussi, les ventes de la Peugeot débutent-elles doucement, avant de progressivement monter en puissance. Des le Salon de Paris 1965, la présentation du break, très spacieux car offrant jusqu'à 1,5 mètre cube de chargement, commence à changer la donne. Puis, bien des événements vont se produire en 1966. Déjà, Peugeot entend les critiques concernant l'équipement.

Conséquence, la 204 Grand Luxe gagne des chromes supplémentaires, des sièges-couchettes dotés de nouveaux revêtements, une ventilation à deux vitesses et des freins assistés... Le prix grimpe à 9050 F, ce que compense l'apparition d'une version simplifiée Luxe (8 650 F). En septembre, la 204 bénéficie d'une poupe redessinée, dotée d'un pare-chocs désormais en une pièce et de feux oblongs, rappelant ceux de la Ferrari 330 GTC lancée en mars à Genève...

UN COUPÉ ET UN CABRIOLET

Surtout, conformément à une tradition remontant à la 203, la 204 se décline en coupé et en cabriolet.

Établies sur un empattement raccourci de 29 cm, ces deux variantes ne sont pas plus sportives, leur moteur stagnant à 53 ch DIN, juste un poil plus dynamiques, plus chics aussi avec leur instrumentation répartie en trois cadrans ronds. Par ailleurs, le coupé bénéficie du hayon refusé la berline. On aurait espéré une puissance nettement plus élevée pour ces deux versions,

de achterklep, die voor de berline werd verworpen. We hadden gehoopt dat deze coupé aanzienlijk meer vermogen zou hebben en in 1967 liet de tuner Autobleu zien hoe je 70 pk uit de kleine 1,1-litermotor kon halen.

Maar Peugeot gaf de voorkeur aan de tegenovergestelde richting, door opnieuw te innoveren. Maar hoe? Door zijn 204 aan te bieden... als diesel! Peugeot Sochaux is inderdaad de Franse specialist in dit type motor. Met een cilinderinhoud van 1.255 cm³ wordt de XLD-motor de kleinste productiediesel ter wereld. Dit heeft uiteraard gevolgen voor het vermogen, dat nu slechts 40 pk bedraagt, en deze eenheid, die alleen op de stationwagon wordt aangeboden, vraagt 1.450 frank extra (meer dan 10% van de prijs). Dat is veel geld om uit te geven aan een topsnelheid van 125 km/u, zelfs als je bespaart op brandstofkosten, wat destijds geen grote zorg was. In eerste instantie zouden klanten niet massaal op de auto afkomen.

ZWARE CONCURRENTIE

Daarna nam het tempo van de veranderingen af en hoewel de 204's eind 1968 werden uitgerust met stabilisatorstang voor en achter, was 1969 het laatste echt belangrijke jaar. Aan het begin van het nieuwe academische jaar werd de motor, die nu de codenaam XK4 kreeg, opgewaardeerd naar 55 pk DIN, terwijl het coupé/cabriolet dashboard werd geïnstalleerd op sedans en stationcars. Het moet gezegd worden dat de nieuwe 304, die in feite een langere, krachtigere en luxueuzere 204 is, nu een groter markt-

d'autant que le préparateur Autobleu montre en 1967 comment tirer 70 ch du petit 1,1 l.

Mais Peugeot préfère le chemin inverse, en innovant à nouveau. Comment ? En proposant sa 204... en Diesel ! Il est vrai que le Sochalien est le spécialiste français de ce type de moteur. Avec une cylindrée portée à 1 255 cc, le moteur XLD devient le plus petit Diesel de série au monde. Évidemment, la puissance s'en ressent, s'établissant à 40 ch seulement, et ce bloc, proposé uniquement sur le break, réclame une rallonge de 1 450 F (plus de 10 % du prix). Beaucoup pour plafonner à 125 km/h, même si on économise sur les frais de carburant, ce dont on ne se soucie guère à l'époque. La clientèle ne va initialement pas se bousculer!

RUDE CONCURRENTIE

Par la suite, les évolutions vont ralentir, et si, fin 1968, les 204 bénéficient de barres antiroulis avant et arrière, 1969 constituera la dernière année réellement importante. En effet, à la rentrée, le moteur, désormais codé XK4, passe à 55 ch DIN, alors que la planche de bord des coupés/cabriolets est installée sur les berlines et breaks. Il faut dire que la nouveauté, la 304, qui est en fait une 204 rallongée, plus puissante et luxueuse, accapare désormais l'attention. Néanmoins, même si en avril 1970 les coupés et cabriolets disparaissent, remplacés par les 304 de même carrosserie, la 204 continue son petit bonhomme de chemin désormais, et s'octroie la première place du marché français de 1969 à 1971 inclus. Un sacré exploit vu la concurrence

aandeel veroverd dan ooit tevoren aandacht. Hoewel de coupés en cabriolets in april 1970 verdwenen en werden vervangen door de 304 met dezelfde carrosserie, ging de 204 vrolijk verder en veroverde van 1969 tot en met 1971 de eerste plaats op de Franse markt. Dit was geen geringe prestatie gezien de steeds hardere concurrentie, waaronder de Simca 1100 uit 1967 (hoewel hij de Simca in 1973 van de troon stootte), de Fiat 128 in 1969 en de Citroën GS in 1970. In september 1972 kreeg de 204 berline niet alleen een lichte vermindering van de uitstootwaarden, maar ook grotere achterlichten en stoelbekleding van stof en simili, terwijl in mei 1974 de dieselmotor werd gewijzigd. Gecodeerd XL4D, vergrote tot 1.357 cc en 45 pk, goed voor een topsnelheid van 130 km/u.

In oktober 1974 werd de 204 niet alleen de best verkochte auto in Frankrijk, maar kreeg hij ook een zwarte plastic grille. Eind 1975 kreeg hij zelfs een radiogleuf en een gewijzigde motor. Terwijl de cilinderinhoud van deze XK5 daalde tot 1.127 cc, steeg het vermogen tot 59 pk. Dit was de zwanenzang voor de kleine auto van het merk, die in mei 1976 van het toneel verdween.

1.604.296 exemplaren rolden van de productielijnen, geen uitzonderlijke score maar een zeer respectabele als je bedenkt dat de 204 zijn fabrikant een nieuwe klantenkring had bezorgd en dus voor een aanzienlijke stijging van de totale verkoop had gezorgd!

toujours plus rude, nommée Simca 1100 dès 1967 (elle lui ravira toutefois le trône en 1973), Fiat 128 en 1969 et Citroën GS en 1970. En septembre 1972, outre une légère dépollution du moteur, la 204 berline bénéficie de feux arrière agrandis et de revêtements de sièges mixtes en tissu et simili, alors qu'en mai 1974, le moteur Diesel change. Codé XL4D, il grimpe à 1 357 cm³ pour 45 ch, portant la vitesse maximale à 130 km/h.

En octobre 1974, la 204 récupère, à défaut de la première place des ventes françaises, une grille de calandre en plastique noir, alors que fin 1975, elle a même droit à un emplacement

radio et un moteur modifié. Si la cylindrée de ce XK5 chute à 1 127 cm³, la puissance grimpe à 59 ch. C'est là le chant du cygne pour la petite de la marque au Lion, qui quitte la scène en mai 1976.

1 604 296 exemplaires sont tombés des chaînes, un score pas exceptionnel mais des plus estimables si l'on considère que la 204 a amené à son constructeur une clientèle nouvelle, donc enclenché une hausse appréciable des ventes totales!

PRODUCTIE AANTALLEN

- Berline: 1020209: 1965-1976
- Break: 485336: 1965-1976
- Fourgonnette: 37994: 1965-1976
- Cabriolet: 18181: 1965-1970
- Coupe: 42756: 1965-1970

NOMBRE D'EXEMPLAIRES

- Berline: 1020209: 1965-1976
- Break: 485336: 1965-1976
- Fourgonnette: 379984: 1965-1976
- Cabriolet: 18181: 1965-1970
- Coupe: 42756: 1965-1970























77855

124

km/h



































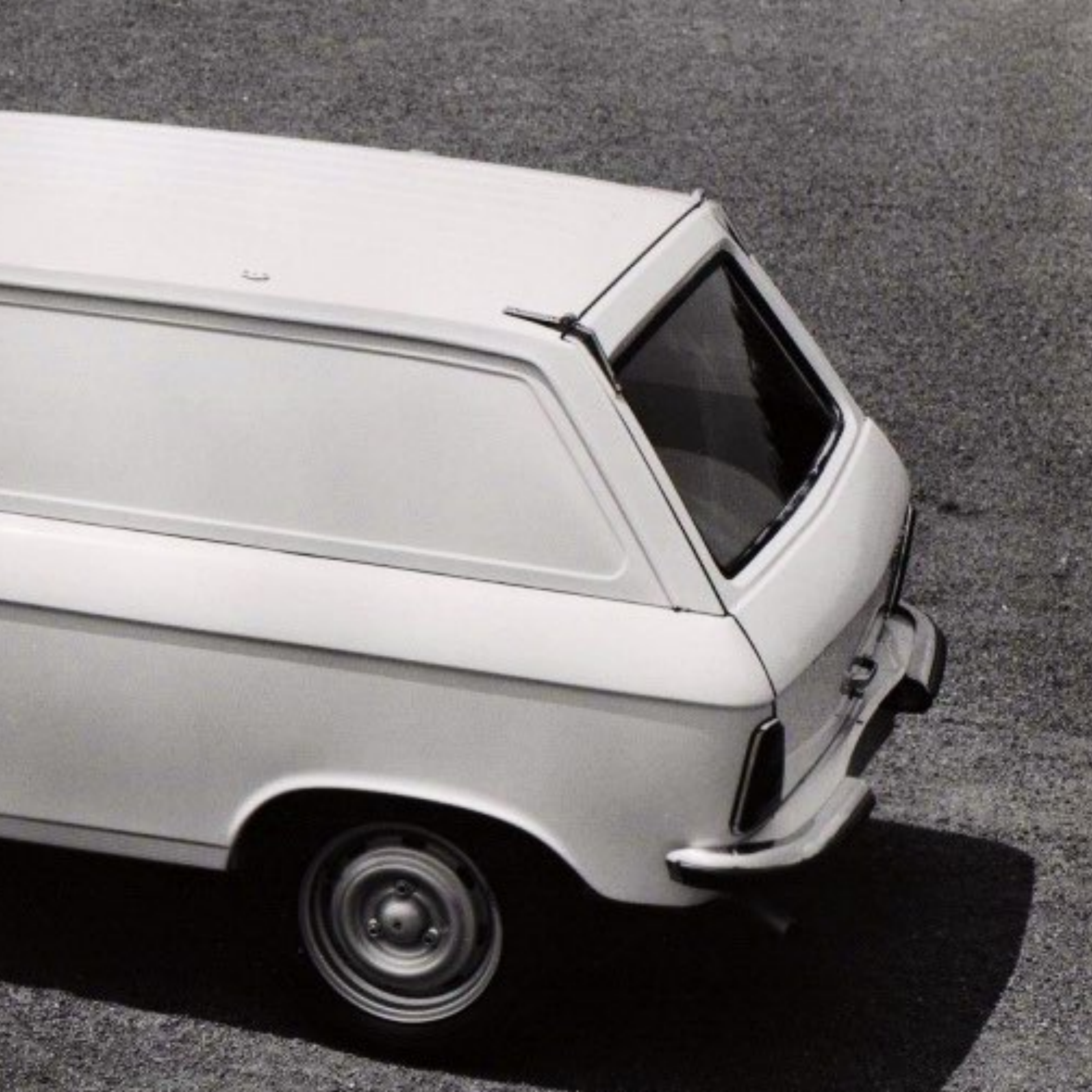












REDACTIE

60 JAAR J7

J7 BESTELWAGEN

Het was in mei 1965, toen de allerlaatste exemplaren van de D4B en D4BD net de productielijn hadden verlaten, maar nog steeds aanwezig waren in de opslagruimtes, dat de eerste exemplaren van de nieuwe Peugeot bestelwagen, de J7, een paar dagen later verschenen en zich bij hen voegden in dezelfde opslagruimtes, waarmee de opvolging werd bevestigd, maar op een heel andere manier!

Het contrast tussen de twee modellen is duidelijk. De algemene lijnen van de D4B hadden al te lijden onder het gewicht van zijn twintigjarig bestaan, waarin hij niet was geëvolueerd en geen echte restyling had ondergaan, terwijl de J7, met zijn enorme voorruit en twee schuifdeuren, de uitstraling van modernisme vertegenwoordigde. Om zich te onderscheiden van de concurrentie van zijn directe rivalen, met name Renault, had het een zeer multifunctioneel voertuig nodig met veel betere prestaties op het gebied van volume, laadvermogen en andere kenmerken.

Na het bestuderen van een aantal relatief onbevredigende externe projecten, besloten de programmamanagers om de taak toe te vertrouwen aan het nieuwe commerciële ontwerpbureau van de interne projectafdeling.

REDACTION

60 ANS J7

FOURGON J7

C'est en mai 1965, alors que les tous derniers exemplaires de D4B et de D4BD venaient just de quitter la chaîne, mais étaient encore présents sur les éres de stockage, qu'apparurent, quelques jours plus tard, les premiers exemplaires du nouveau fourgon Peugeot, le J7, qui viendra les rejoindre sur ces mêmes éres de stockage, attestant ainsi de la succession, mais de bien différente façon!

Le contraste entre les deux modèles est une évidence. La ligne générale du D4B souffrait déjà du poids de ses quelques vingt ans d'existence au cours desquels elle n'aura plus évolué ni subi de véritable restylage, alors que le J7, avec son immense pare-brise et ses deux portes coulissantes représentait alors la quintessence du modernisme. Assurer cette succession ne s'avérera cependant pas si simple car pour se différencier de la concurrence de ses rivaux directs, et tout particulièrement de celle de Renault, il fallait un véhicule très multifonctionnel doté de performances nettement supérieures quant à son volume, sa charge utile et autres prestations.

Les responsables des programmes, après avoir étudié divers projets externes relativement peu satisfaisants et non validés, décidèrent d'en confier la tâche au nouveau bureau d'études

En zo werd zonder veel fantasie de J7 geboren, geflankeerd door extreem eenvoudige lijnen, grote verticale panelen en een naar voren geschoven cabine om zowel de laadcapaciteit als de lengte te vergroten. Voor extra stijfheid is het onderste deel van de carrosserie gemaakt van gestempelde panelen met acht ribben die over de lengte van de zijkanten en over de twee achterdeuren lopen, met uitzondering van de voorkant van het voertuig. Het bovenste deel van de zijpanelen is glad, waardoor ze ideaal zijn voor reclame of voor het uitsnijden van grote ramen, die essentieel zijn voor personenvervoer, zoals bij de 4-persoons minibus of de 29-persoons schoolbus. In het onderste deel van het grote afneembare voorpaneel onder de voorruit bevindt zich een groot geperforeerd rooster. Net als bij de DB3- en DB4-serie is de rest van de aandrijflijn toegankelijk via het interieur van de cabine, nadat de bagageruimte net naast de bestuurdersstoel is opgetild.

In de geavanceerde cabine, die groot en vrij hoog van de grond is, hebben we het probleem opgelost door schuifdeuren te kiezen die aan de buitenkant in de tegenovergestelde richting van de rijrichting schuiven om te voorkomen dat de deuren per ongeluk opengaan. Als het voertuig moest worden gebruikt met de deuren wijd open, werd een metalen ketting toegevoegd om te voorkomen dat de deur per ongeluk openviel. De ketting werd eenvoudig bevestigd aan of verwijderd van de haak aan de voorkant van de deur. Dit type deur, dat zeer gewaardeerd werd door iedereen die van deur tot deur werkte, was op zich zeker geen noviteit in de auto-industrie, maar de installatie ervan was een echte primeur

commerciales du département «projets» interne.

Et c'est ainsi que, sans trop de fantaisie il est vrai, naquit le J7, flanqué d'une ligne extrêmement simple faite de grands panneaux verticaux, d'une cabine avancée pour en augmenter et la capacité de charge et la longueur. Pour parfaire sa rigidité, la partie basse de la carrosserie est faite de panneaux emboutis à huit nervures qui s'étalent tout le long des flancs et sur les deux portes arrière, exception faite uniquement de l'avant du véhicule. La partie supérieure des panneaux latéraux est lisse, ce qui est parfait pour y accoler une publicité ou pour y découper de vastes fenêtres, indispensable au transport de personnes, comme par exemple pour le minibus à 4 places ou le bus scolaire à 29 places. Dans la partie inférieure du grand panneau avant amovible situé sous la pare-brise, s'inscrit une calandre largement ajourée. Il faut donc la démonter pour accéder à la mécanique par l'avant, mais on se retrouve alors devant le radiateur, tandis que l'accès au reste de la mécanique se fait, comme pour la série DB3 et DB4, en passant par l'intérieur de l'habitacle après avoir soulevé le coffre qui se trouve juste à côté du poste de conduite.

Dans la cabine avancée de grandes dimensions et d'une assez bonne hauteur au sol, pour éviter tout danger d'ouverture intempestive des portes qui pourrait poser problème en cas d'ouverture accidentelle ou d'intrusion, on aura solutionné la question en faisant le choix de portières coulissantes qui, extérieurement, glissent dans le sens inverse de la marche. Dans le cas d'utili-

voor Peugeot. Als optie was het echter mogelijk om te kiezen voor conventionele zwenkdeuren voor de cabine of om de achterklep te vervangen.

Tijdens de studie van het project waaruit de J7 zou ontstaan, is er uiteraard veel aandacht besteed aan het trekken van lessen uit alle eerdere ervaringen, met name met de D3A en D4A, zodat de J7 niet alleen meteen twee brede achterdeuren heeft die op verzoek 180 graden kunnen openen, maar ook een schuifdeur aan de zijkant om het laden te vergemakkelijken. Net als bij de D3B is de algehele structuur en in het bijzonder de vloer gebouwd met behulp van luchtvaarttechnieken, met een licht maar stijf geraamte dat ook zonder grote problemen kan worden omgebouwd.

Een gesloten basisframe moet worden vermeden omdat het zeker een bron van zware corrosie zou zijn, blijft de hele structuur, en meer in het bijzonder die onder de vloer, open en luchtig, gemakkelijk schoon te maken. Binnenin zijn de ruimte en het laadvolume dankzij de verticale wanden en de gereduceerde omvang van de zijverstevingen zeer royaal, zelfs op de versies met korte wielbasis.

Vanaf het ontwerpstadium is de J7 ontworpen om aan alle eisen te voldoen, met een grote verscheidenheid aan versies in de catalogus: korte wielbasis, lange wielbasis, bestelwagen, open Pick-Up stijl, met of zonder rolbeugel, platformcabine, en zeer binnenkort ook beschik-

sation du véhicule les portes grandes ouvertes, par souci de sécurité, on aura ajouté une chaîne métallique barrant l'ouverture, afin d'éviter toute chute accidentelle, chaîne qu'il suffisait d'apposer ou d'ôter de son crochet fixé sur l'avant de la portière. Ce type de portière, très apprécié de tous ceux qui travaillaient en porte à porte, n'était certainement pas une nouveauté en soi dans le milieu de l'automobile, mais son installation sera alors chez Peugeot une véritable première. Il était cependant possible, en option, de choisir pour la cabine, ou pour remplacer le hayon arrière, des portes classiques à ouverture battante.

Lors de l'étude du projet qui devait donner naissance au J7, on avait évidemment pris grand soin de tirer les leçons de toutes les expériences passées particulièrement avec les D3A et D4A si bien qu'en fait, le J7 disposera immédiatement non seulement de deux larges portes arrière s'ouvrant à 180 degrés à la demande, mais aussi d'une porte latérale coulissante pour faciliter les opérations de chargement. La structure d'ensemble et notamment son plancher ont été réalisés, comme déjà avec succès sur le D3B, selon les techniques de l'aéronautique, avec une ossature légère mais rigide qui puisse également se prêter sans difficulté majeure à toutes formes de transformation.

Une ossature de base fermée étant à proscrire car elle serait certainement source d'une forte corrosion, la structure toute entière, et plus particulièrement celle qui se trouve sous le plancher restera ouverte et aérée, facile à nettoyer. A l'intérieur, grâce aux parois verticales et à

baar in een bestelwagenversie met een polyester dak, waardoor het nuttige laadvolume aanzienlijk toeneemt tot 10,1 m³ en de binnenhoogte 2,13 m bedraagt.

Op verzoek kan zelfs een scheidingswand tussen de cabine en de laadbak worden gemonteerd. In eerste instantie zal de bestelwagen verkrijgbaar zijn met een laadvermogen van 1.400 of 1.800 kg, maar het werkelijke laadvermogen zal in de loop der jaren variëren naarmate er wijzigingen worden aangebracht; zo zal het laadvermogen met een 1618 cc benzinemotor toenemen tot 1.520 kg en met de 1796 cc motor van de 504 tot 1.900 kg. Op dezelfde manier bedraagt het laadvermogen met de XDP 90 2112cc dieselmotor 1.420 kg, terwijl het met de XD2P 2304cc motor overeenkomt met de aangekondigde 1.800 kg. Er zijn twee speciale versies: de gesloten bestelwagen en de Comfort bestelwagen, waarbij de laatste meer geschikt is voor het soort conversies dat zal worden uitgevoerd op ambulances, kampeerwagens en voertuigen die zijn uitgerust voor analyse of andere doeleinden. Standaard zijn er slechts twee kleuren beschikbaar: Caribbean blauw en Beige, met de optie van Pistache Groen, koraal Rood of Alaska Wit, en niet te vergeten de verschillende metallic tinten. Er zal ook een groot aantal conversies worden uitgevoerd door carrosseriebouwers met verschillende reputaties, voor gebruik in campers of als depannagevoertuig.

BESTELWAGEN POLYESTER DAK

l'encombrement réduit des renforts latéraux, l'espace et le volume de chargement sont très généreux, même sur les versions à empattement court, et seuls les passages de roues arrière encombrant un peu la caisse.

Dès le stade du projet, le J7 avait été conçu pour répondre à toutes les exigences, avec au catalogue une grande variété de versions, empattement court, empattement long, fourgon, découvert style Pick-Up, avec ou sans arceau, plateau-cabine, et sera très rapidement disponible aussi dans sa version fourgon avec toit en vitro résine, augmentant alors considérablement son volume utile de chargement qui passera à 10,1 m³ et offrant 2,13m de hauteur intérieure. On pourra même, sur commande, faire monter une cloison de séparation entre la cabine et la caisse.

Au départ, le Fourgon tôlé sera disponible avec une charge utile de 1.400 ou de 1.800 Kg, mais en fait, sa charge utile réelle variera au fur et à mesure des années qui suivront, et au gré des modifications qui y seront apportées ; par exemple, avec un moteur essence de 1.618 cc, la charge utile passera à 1.520 Kg et avec le moteur de 1796 cc de la 504, la charge utile passera à 1.900 Kg. De la même façon, avec le moteur diesel XDP 90 de 2.112cc, la charge utile est de 1.420 Kg, alors qu'avec le moteur XD2P de 2304cc, elle correspond bien aux 1.800 Kg annoncés. Les préparations spéciales sont au nombre de deux: Le Fourgon tôlé et le Fourgon confort, ce dernier étant plus particulièrement adapté aux transformations du genre de celles qui seront apportées à l'ambulance, au camping-

Vooraf gewild op de Noord-Europese markten, is het belangrijkste kenmerk van deze versie het zeer grote glasoppervlak van ongeveer vijf vierkante meter, dat ook kan worden gebruikt als een rijdende vitrine, terwijl er binnenin een grote laadcapaciteit van 8,7 m³ overblijft.

VRACHTBUS

Dit is een zeer speciale versie die rechtstreeks is afgeleid van de bestelwagen met ruiten, waarvan twee rijen stoelen zijn toegevoegd aan weerszijden, in de lengterichting, om plaats te bieden aan zestien personen, inclusief de chauffeur. De twee rijen stoelen kunnen natuurlijk worden verwijderd om terug te keren naar de oorspronkelijke configuratie, die precies overeenkomt met die van de bestelwagen met ruiten. Als er slechts 9 personen vervoerd moeten worden, kan er met rijbewijs B gereden worden, anders is er een rijbewijs personenvervoer nodig.

MINIBUS MET 14 ZITPLAATSEN

Dit is een versie die speciaal is ontworpen voor toerisme- en horecabedrijven, met een elegante tweekleurige kleurstelling, verkrijgbaar met 13 zitplaatsen plus bestuurder en met alle zitplaatsen naar voren gericht voor een uitstekend zicht. Er kan zowel via de achterkant als via de voorste zijdeuren worden ingestapt. Deze versie is standaard uitgerust met een nooduitgang en een tachograaf.

car et aux véhicules équipés à des fins d'analyses ou autres. Il n'y aura que deux coloris disponibles en série à savoir: Bleu caraïbe et Beige, et, en option possible un Vert pistache, un Rouge corail ou le Blanc Alaska, sans oublier les diverses teintes en métallisé. Nombreuses seront aussi les transformations réalisées par des carrossiers plus ou moins réputés dans le cadre d'aménagements divers en camping-cars ou en véhicules de dépannage pour les automobiles «en panne».

FOURGON VITRÉ

Tout particulièrement recherché sur les marchés 'Europe du nord, ce qui caractérise principalement cette version est la présence d'une très grande surface vitrée de cinq mètres carré environ qui peut aussi servir de vitrine 'exposition itinérante, tout en laissant à l'intérieur une large capacité de chargement de 8,7 m³.

CARGO BUS

C'est une version très spéciale directement dérivée du Fourgon Vitré auquel on aura rajouté deux rangées de sièges sur les deux côtés, dans le sens de la longueur, pour permettre, à l'occasion, d'accueillir seize personnes conducteur compris, les deux rangées de sièges étant évidemment démontables pour revenir à la configuration d'origine qui est exactement celle du Fourgon Vitré. S'il n'y a que 9 personnes à transporter, on peut le conduire avec un permis

DUBBELE CABINE

Dit model biedt twee mogelijke indelingen: twee/driezits of vijf/zes�its, met een laadvermogen van 1.785 kg tot 1.910 kg afhankelijk van de motor. De vijf/zespersoons versie heeft een tweede zitrij in de cabine en is gemakkelijk te herkennen aan het tweede (vaste) zijraam. De vloer ligt slechts 35 cm boven de grond, wat bijzonder handig is voor het laden en lossen van goederen, vooral zeer zware of volumineuze goederen. Bovendien kan als optie een horizontaal houten platform worden gemonteerd boven de rechter- en linkerwielkasten, waardoor de gebruiker een nuttige laadruimte van 5,6 m² krijgt, evenals een extra 50 cm hoge ruimte tussen deze twee vlakken. Naast deze optie zijn er nog vele andere manieren waarop dit model kan worden aangepast en getransformeerd, zoals het vergroten van de capaciteit van de laadruimte.

CHASSIS CABINE

Een versie die is ontworpen om te worden voltooid en voorbereid door carrosseriebouwers die gespecialiseerd zijn in de sector van kampeeruitrusting, magazijntrucks met of zonder directe verkoop van levensmiddelen, of koelwagens, het is precies op deze basis dat de 21 m³ nuttig volume kan worden bereikt, voor een totaal laadvermogen van 2.030 tot 2.100 kg, variabel afhankelijk van de gekozen motor.

B, sinon, un permis «Transports en Commun» s'avère nécessaire.

MINIBUS 14 PLACES

C'est une version tout particulièrement préparée pour les sociétés de tourisme et d'hôtellerie, en toute élégance avec sa livrée deux tons disponible en 13 places assises plus chauffeur, et dont tous les sièges tournés vers l'avant offrent une excellente visibilité, et à bord de laquelle il est possible de monter soit par l'arrière, soit par les portes latérales avant. Cette version est équipée d'une issue de secours et d'un chronotachygraphe de série.

CHASSIS-CABINE

Ce modèle offre deux aménagements possibles: à deux/trois places assises ou à cinq/six places assises et une charge utile passant de 1.785 Kg à 1.910 Kg en fonction de sa motorisation. La version à cinq/six places offre à l'intérieur de sa cabine une deuxième rangée de sièges et se reconnaît facilement à sa deuxième glace latérale (fixe). Le plancher ne se trouvant seulement qu'à 35 cm du sol, il est particulièrement commode pour le chargement et le déchargement des marchandises, surtout s'il s'agit de marchandises très lourdes ou volumineuses, sachant qu'en plus, en option, on peut disposer d'un plateau horizontal en bois, fixé au-dessus des passages de roues droite et gauche, ce qui offre alors à l'utilisateur une superficie de chargement utile de 5,6 m², ainsi qu'un space sup-

DIERENVERVOER

Dit J7-model, dat erg populair is bij veehouders, is een van de allereerste versies van lichte bedrijfsvoertuigen die speciaal zijn voorbereid en uitgerust in grote series voor het vervoer van levende dieren. Hij is volledig gebouwd op een stalen frame dat aan de binnenkant bekleed is met aluminium panelen, is gemakkelijk te wassen en heeft een enkele achterklep aan de achterkant die als een ophaalbrug naar beneden kan worden geklapt om de toegang voor dieren naar binnen te vergemakkelijken. Hij wordt ook uitgerust met een scharnierende zijdeur, wat betekent dat de twee voordeuren op dezelfde manier opengaan. Specifieke accessoires voor het vervoer van kleine dieren kunnen op verzoek als optie worden toegevoegd.

AMBULANCE

De versie voor ambulances zal ontworpen zijn om plaats te bieden aan twee brancards.

Net als bij andere vergelijkbare modellen in het Peugeot-gamma zal het worden voorbereid door Peugeot erkende bedrijven die gespecialiseerd zijn in deze specifieke niche. De bestellingen gaan niettemin door de Peugeot-filter, die ze vervolgens doorgeeft aan het bedrijf dat voor de opdracht is geselecteerd, met dien verstande dat in dit specifieke geval de belangrijkste preparateur het bedrijf Carrier is.

DUIZEND LEVENS VAN DE J7

plémentaire de 50 cm de haut, entre ces deux plans. Indépendamment de cette option, nombreuses et diverses auront été les possibilités d'adaptation et de transformation de ce modèle comme par exemple l'augmentation de surface de sa plate-forme de chargement pour tel ou tel usage, la faisant passer de 2 ,93 à 4,36m, sans parler de l'installation d'arceaux coulissants..... et même de l'ajout de deux coffres latéraux fermés, accessibles de l'intérieur par les ouïes situées à l'arrière de la cabine, et où l'on pourra loger l'outillage et autres matériels.

CHÂSSIS-CABINE

Version destinée à être complétée et préparée par des carrossiers spécialisés dans le secteur de équipementiers du camping, des camions-magasins avec ou sans vente alimentaire directe ou des frigorifiques, c'est précisément sur cette base que l'on atteindra les 21 m3 de volume utile pour une charge utile globale de 2.030 à 2.100 Kg, variable au gré de la motorisation choisie.

TRANSPORT D'ANIMAUX

Très apprécié des éleveurs, ce modèle de J7 est une des toutes premières versions de véhicules utilitaires légers spécialement préparés et équipés en grande série pour le transport d'animaux vivants. Entièrement construit sur la base d'une charpente acier doublée intérieurement de panneaux en aluminium, il est facilement lavable et est muni à l'arrière d'un unique hayon qui

Zoals altijd, en gezien hun veel grotere laadvermogen dan dat van gewone auto's, worden bedrijfsvoertuigen verondersteld zich te lenen voor allerlei modificaties en transformaties, die meestal een integraal onderdeel van hun DNA worden, waardoor het moeilijk te geloven is dat een van deze bedrijfsvoertuigen nooit in meerdere versies is ontwikkeld. In navolging van de lonende ervaring met de D3A, D4A en D4B, gingen de ontwerp- en conceptafdelingen veel verder in het creëren van een extreem veelzijdige bestelwagen die relatief eenvoudig om te bouwen was en die zonder twijfel niet zo mooi zou zijn, maar aan de andere kant zonder twijfel veel praktischer.

In heel Europa zouden deze elementen niet ontsnapt zijn aan de aandacht van vele industriële carrosseriebouwers die gespecialiseerd zijn in de aanpassing en transformatie van dit type voertuigen. Het moet trouwens gezegd worden dat sommige modellen die regelmatig in de Peugeot-catalogus werden opgenomen, al waren aangevraagd door bedrijven die hierin gespecialiseerd waren, zoals bijvoorbeeld de firma Heuliez uit Surirey, en dat het maar een korte stap was van project naar productie. Een van de meest voorkomende en bekendste Heuliez-uitvoeringen is de 'carrosserieverlenging', een modificatie die zo succesvol was dat deze later werd voortgezet op basis van de J9. Vanaf 1968 verschilde Durisotti's project en de uitvoering ervan in zijn eigen werkplaatsen echter nog meer. Durisotti begon met het verhogen van de hoogte van de bestelwagens met behulp van zijn eigen mallen die hem, samen met polyester, in staat stelden om nieuwe daken te maken die,

se rabat vers le sol comme un pont-levis pour faciliter l'accès des animaux vers l'intérieur. Il sera également équipé d'une portière latérale battante sur charnières, ce qui par voie de conséquence entraînera le même mode d'ouverture pour les deux portes avant. Il sera en outre possible d'ajouter sur demande et en option des accessoires spécifiques destinés au transport d'animaux de petite taille.

L'AMBULANCE

La version ambulance du 17 aura été conçue pour accueillir deux civières, et, comme pour les autres modèles analogues de la gamme Peugeot, elle sera préparée au sein d'entreprises homologuées par Peugeot et spécialisées dans ce créneau particulier. Les commandes passeront malgré tout par le filtre Peugeot qui les transmettra ensuite à la société pressentie pour cet ouvrage, sachant que dans ce cas précis, le principal préparateur sera la société Carrier.

LES MILLE VIES DU J7

Comme toujours et compte-tenu de leur capacité de chargement bien supérieure à celle des automobiles normales, les véhicules à usage commercial sont censés se prêter à toutes sortes de modifications et de transformations qui finissent la plupart du temps à faire partie intégrante de leur ADN, ce qui fait qu'il soit aujourd'hui difficile de croire qu'un de ces utilitaires n'ait jamais été décliné en de multiples versions.

afgezien van de voor de hand liggende toename in volume die ze genereerden, een veel bevredigender resultaat gaven in termen van functionaliteit en esthetiek. Van daaruit ging hij snel verder met de ontwikkeling van 'winkelwagens', vervolgens koelwagens en ten slotte zeer grote wagens (tot 23 m³).

Dankzij het gebruik van geavanceerde materialen zoals polyester en sandwichpanelen kon hij de J7's (maar niet alleen) omtoveren tot de Panoramic, een model dat enorm succesvol was op de markt en bij veel publiciteitswagen, in die mate dat het vandaag de dag nog steeds niet zo zeldzaam is om een J7 in deze configuratie tegen te komen. Maar Durisotti's bekendste producten op basis van de J7 waren de 22- en 33-zits minibussen die hij vanaf 1972 op de markt bracht. Op het gebied van personenvervoer herinneren we ons de belangrijke uitvinding van de minibus voor het vervoer van passagiers in een rolstoel of met beperkte mobiliteit, een project dat in nauwe samenwerking met Peugeot werd uitgevoerd.

Dankzij deze speciale modellen werd Durisotti jarenlang de Europese leider op dit gebied en speelde het een directe rol bij het opstellen van de eerste verkeersreglementen voor de ontwikkeling en het gebruik van dit type bedrijfsvoertuig.

Pour faire suite à l'enrichissante expérience qui avait été menée avec les D3A, D4A et D4B. les bureaux d'études et de projets allèrent beaucoup plus loin dans 'élaboration d'un utilitaire extrêmement polyvalent et relativement simple à transformer, et qui certes, sans conteste, ne sera pas très beau mais par contre, et sans aucun doute, bien plus pratique.

Dans l'Europe entière, ces éléments n'auront évidemment pas échappé à de nombreux carrossiers industriels spécialisés dans la personnalisation et la transformation de ce genre de véhicules. Il faut bien dire en outre que certaines réalisations régulièrement présentées au catalogue Peugeot avaient d'ores et déjà été réclamées après d'entreprises spécialisées dans ce domaine, comme à la Sté Heuliez de Surirey par exemple, et que de là à passer du projet à la réalisation, il n'y aurait qu'un tout petit pas. Une des versions les plus courantes et des plus connues de chez Heuliez est sa réalisation dite «Rallongement de carrosserie», modification qui connaîtra un tel succès qu'elle se poursuivra ensuite sur la base du J9. Mais bien différent encore, à partir de 1968, sera le projet de Durisotti et sa mise en œuvre en ses propres ateliers. Durisotti commencera par surélever les fourgons en créant ses propres moules qui, avec de la vitro résine, lui permettront de recréer de nouveaux toits qui, indépendamment de l'évidente augmentation de volume qu'ils génèrent, donnaient un résultat bien plus satisfaisant en termes de fonctionnalité et d'esthétique. Partant de là, il passera rapidement au développement des fourgons dits «magasins» puis

aux réfrigérés et enfin à des fourgons de très grands volumes (jusqu'à 23 m³).

Ce sera grâce à l'utilisation de matériaux toujours d'avant-garde tels que le polyester et les panneaux «sandwich» qu'il arrivera à transformer des J7 (mais pas seulement) jusqu'à inventer le «Panoramique», modèle qui connaîtra un immense succès sur les marchés et auprès de nombreux publicitaires, à un point tel qu'aujourd'hui il ne soit encore pas si rare de croiser un J7 revisité dans cette configuration. Mais, sur base J7, les réalisations qui apporteront à Durisotti sa plus grande notoriété seront celles qu'il mettra en œuvre à partir de 1972 avec les minibus à 22 ou 33 places. S'agissant de transports de personnes, on ne peut s'empêcher de garder en mémoire cette invention d'importance capitale qu'est le minibus destiné au transport de passagers en chaise roulante ou à mobilité réduite, réalisation menée en étroite collaboration avec Peugeot.

Ces modèles spéciaux auront permis à Durisotti de devenir leader européen dans son domaine pour de nombreuses années et de participer directement à la rédaction de la première réglementation du code de la route concernant l'élaboration et à la circulation de ce type d'utilitaires.





























**TRANSPORT
D'ENFANTS**

RENAULT







**S. KRÜGER
TRANSPORTE**
5303 BORNHEIM-KARDORF
TEL. 02227/2046

PEUGEOT

J7

















18

Centre de Première Intervention
Sologny - Berzé

161-75



ISSUE DE SECOURS





Centre de Première Intervention
Sologny - Berzé

161-75



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







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.

€25,00 per stuk

PIQUE

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

Disponibile dans les tailles small à 4XL.

€25,00 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.

€32,00 per stuk

Op bestelling: zelfde hemd met lange mouwen
€35,00 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.

€32,00 € l'unité

Sur commande: même chemise avec manches longues **€35.00** 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

€25,00 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

€25,00 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



Falcone



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