

PEUGEOT CLUB BELGIUM

MAGAZINE 05/06 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,

De lente is in het land, het mooie lenteweer van de voorbije weken doet ons verlangen naar leuke en plezierige rondritten/bijeenkomsten.

Niets is leuker dan gezellig samen zijn met vrienden die dezelfde passie delen, en laat die passie nu toevallig Peugeot zijn.

Onze clubstand op de beurs van Genk (29/30 maart) was wederom een succes!

Bedankt Hervé en Fabienne voor jullie hulp en merci aan alle bezoekers.

De week nadien stonden we op de beurs in Ath (5/6 april), ten voordele van het goede doel.

Bedankt aan alle helpers en bezoekers van onze stand.

De openingsrit (27 april) werd georganiseerd door Yannick De Wael.

We bedanken hem voor deze leuke zondag.

Van al deze activiteiten vind je verder in dit magazine de verslagen.

Volgende activiteiten:

- 18 mei: rondrit Zwalmstreek, organisatie Danny en Veronique Hanssens (inschrijvingen reeds afgesloten)
- 7/8/9 juni: clubstand beurs Ciney
- 14 juni: meeting i.s.m. Luxemburgse club

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

Le printemps est dans le pays, le beau temps printanier de ces dernières semaines nous donne envie de balades et de rencontres agréables.

Rien n'est plus agréable que d'être ensemble avec des amis qui partagent la même passion, et que cette passion soit Peugeot.

Le stand du club à la bourse de Genk (29/30 mars) a de nouveau été un succès !

Merci à Hervé et Fabienne pour leur aide et merci à tous les visiteurs.

La semaine suivante, nous étions à la bourse d'Ath (5/6 avril), au profit d'une association caritative.

Merci à tous ceux qui nous ont aidés et qui ont visité notre stand.

La randonnée d'ouverture (27 avril) a été organisée par Yannick De Wael.

Nous le remercions pour ce dimanche de plaisir.

Vous trouverez les rapports de toutes ces activités plus loin dans ce magazine.

Prochaines activités:.

- 15 juni: rondrit Clermont – 20e editie
- 20-22 juni: IAPM Nederland
- 29 juni: Peugeot Club Belgium day te Waregem
- 5/6 juli: clubstand beurs Libramont (info volgt later)
- 13 juli: rondrit regio Westerlo, organisatie familie Annecour

Info en inschrijvingen via de “LINKS” in de agenda!

Tot binnenkort op onze clubevenementen.

Frank De Reu
Voorzitter

- 18 mai: Randonnée de la région de Zwalm, organisé par Danny et Véronique Hanssens (inscriptions déjà clôturées)
- 7/8/9 juin: stand du club à la bourse de Ciney
- 14 juin: réunion en collaboration avec le club luxembourgeois
- 15 juin: Randonnée Clermont - 20ème édition
- 20-22 juin: IAPM Pays-Bas
- 29 juin: journée du Peugeot Club Belgium à Waregem
- 5/6 juillet: stand du club à la bourse de Libramont (les informations suivront plus tard)
- 13 juillet: randonnée de la région de Westerlo, organisation de la famille Annecour

Info et inscription via les « LIENS » dans l'agenda!

A bientôt lors des événements du club.

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

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
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



14 JUIN 2025
RANDONNÉE LUXEMBOURG
MARC LUCHE
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

15 JUNI 2025
RONDRIT CLERMONT
RUDY DEBELS
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



15 JUIN 2025
RANDONNÉE CLERMONT
RUDY DEBELS
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

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
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



29 JUIN 2025
JOURNÉE DU CLUB WAREGEM
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

5-6 JULI 2025
BEURS LIBRAMONT
CLUBSTAND



5-6 JUILLET 2025
BOURSE LIBRAMONT
STAND DU CLUB

13 JULI 2025
RONDRIT WESTERLO
FAM. ANNECOUR
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

13

13 JUILLET 2025
RANDONNÉE WESTERLO
FAM. ANNECOUR
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

19-20 JULI 2025
HAPPENING D4B REGIO DOORNIK

14

19-20 JUILLET 2025
HAPPENING D4B REGION TOURNAI

3 AUGUSTUS 2025
RONDRIT REGIO HERK DE STAD
MARNIK DEMEER

15

3 AOÛT 2025
RANDONNÉE RÉGION HERK DE STAD
MARNIK DEMEER

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

16

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

24 AUGUSTUS 2025
RONDRIT REGIO IEPER
LIONEL & MARLEEN TYTGAT

17

24 AOÛT 2025
RANDONNÉE RÉGION YPRES
LIONEL & MARLEEN TYTGAT

30 AUGUSTUS 2025
BABELAVOND DENTERGEM
NICO DE SMET

18

30 AOÛT 2025
CAUSERIE DU SOIR DENTERGEM
NICO DE SMET

7 SEPTEMBER 2025
RONDRIT TELEVIE ANTHISNES
DAVID COLINET

19

7 SEPTEMBRE 2025
RONDRIT TELEVIE ANTHISNES
DAVID COLINET

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

20

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

19 OKTOBER 2025
SLUITINGSRIT REGIO BILZEN
JO NIJS

21

19 OCTOBRE 2025
RANDONNÉE DE CLÔTURE RÉGION BILZEN
JO NIJS

14-15-16 NOVEMBER 2025
INTERCLASSICS BRUSSELS

22

14-15-16 NOVEMBRE 2025
INTERCLASSICS BRUSSELS

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

23

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

WIE DOET WAT IN HET BESTUURSORGaan, HIERBIJ EEN DUIDELIJK OVERZICHT.



**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



**BOETIEK & MODERATOR SOCIALE MEDIA
BOUTIQUE & MODÉRATEUR MEDIA SOCI-
AUX**

POSTELMANS Donny
0495 443 371

donny@bcop-cbap.be



**BOEKHOUDING
COMPTABILITÉ**

JANSSENS Johan
0475 454 550

johan@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

PIERANTONI Gino
0495 162 270

gino@bcop-cbap.be



**LEDENBEHEER & WEB- & POSTMASTER
ADMINISTRATION MEMBRES & WEB- & POSTMASTER**

VANWINCKEL Paul
0475 543 453

paul@bcop-cbap.be

QUI FAIT QUOI AU SEIN DE CONSEIL D'ADMINISTRATION, AVEC UNE VUE D'ENSEMBLE CLAIRE.



**ADVISEUR ONDERDELEN
& SOCIALE MEDIA
ADVISEUR PIÈCES &
MEDIA SOCIAUX**

HEMELINGS Jean-Marie
0471 817 201

jean-marie@bcop-cbap.be



**MATERIAALMEESTER & STANDEN
RESPONSABLE MATÉRIAUX &
CONSTRUCTION DE STANDS**

WUYTS Roland
0475 650 428

roland@bcop-cbap.be



**REDACTIE
RÉDACTION**

DE REU Valérie
0472 337 493

valerie@bcop-cbap.be



**PR MANAGER
RP MANAGER**

BOSSCHAERTS Guy
0492 731 921

guy@bcop-cbap.be



**ADVISEUR RONDRITTEN &
SOCIALE MEDIA
ADVISEUR RANDONNÉES &
MEDIA SOCIAUX**

VUYLSTEKE Wim
0472 359 453

wim@bcop-cbap.be

C&CParts

The specialist in brake parts



Reparaties in eigen werkplaats!
Réparations dans notre atelier!

Remonderdelen voor al uw klassieke auto's en meer! Hebben we iets niet? Dan maken we het!

Pour tous vos véhicules classiques et plus encore ! Si nous ne l'avons pas, nous le ferons.

Neem contact op! / Contactez-nous!

 **Nederland**

De voort 5A
5991dc Baarlo
tel: 077-477 24 54
info@ccparts.nl

 **Belgique**

Rue de L'île monsin
9/13 4020 Liège
tel: 0032-471274943
serge@ccparts.nl



JEAN-MARIE

BABELAVOND

08/03/2025.

Een zomerse zaterdagavond (8 maart), ja bij onze clubevenementen loopt het klimaat soms effe fout. We herinneren ons de sneeuw in Houffalize in mei 2019.

Aan de chicane van de Langlaarsteenweg staat gastvrouw Gerdje De Reu ons op te wachten als vrijwillig gemachtigd opzichtster om ons veilig over te loodsen .

Leo, ons Els en ik krijgen te horen dat we blijkbaar een uurtje te laat zijn. Ja ik word er niet jonger op he, op de mail staat wel degelijk 19u, ook ik als bestuurslid lees soms een mailtje fout haha .

De sfeer zit direct goed, een super gezellige avond met een hapje en een drankje. De tijd vloog snel door. Babbeltje hier grapje daar traditie bij ons in de club.

Bij deze dikke merci aan Gerdje en gasten voor de gezellige babbelavond!

JEAN-MARIE

CAUSERIE DE SOIR

08/03/2025.

Un samedi soir d'été (8 mars), oui lors de nos événements de club le climat se dérègle parfois. On se souvient de la neige à Houffalize en mai 2019.

A la chicane du Langlaarsteenweg, l'hôtesse Gerdje De Reu nous attend en tant que superviseur autorisé bénévole pour nous guider en toute sécurité à travers.

Leo, Els et moi sommes informés que nous avons apparemment une heure de retard. Je ne rajeunis pas, l'e-mail dit bien 19h, même moi, en tant que membre du conseil d'administration, il m'arrive de mal lire un e-mail haha .

L'ambiance était tout de suite bonne, une soirée super agréable avec des snacks et des boissons. Le temps a passé très vite. Des bavardages par-ci, des blagues par-là, c'est la tradition dans notre club.

Un grand merci à Gerdje et à ses invités pour cette agréable soirée de causerie!









MDI

PELLETS

MDI





NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46

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

BEURS GENK

29 en 30 maart.

Ter gelegenheid van de Genkse oldtimerbeurs op 29 en 30 maart, kozen we de 60e verjaardag van de 204 en de 70e verjaardag van de 403 als thema.

Ik had afgesproken met Hervé, Roland en Jos om de stand op te zetten op vrijdagmiddag.

Zowel de “echte” als de miniatures vonden hun plaats op onze standruimte.

We kregen vanaf het openingsuur op zaterdag veel volk over de vloer en vele clubleden kwamen langs op gezellig te babbelen.

De dag vloog voorbij en net zoals de vorige jaren kon ik terecht in een gezellige B&B in de buurt.

Zondag ook veel volk en veel geïnteresseerden in onze tentoongestelde 204 break en 403 familiale.

Het opruimen van onze stand ging zeer vlot, en moe maar voldaan keerden we huiswaarts.

Bedankt Hervé, Fabienne, Roland en Jos voor jullie inzet en het leuke weekend, en merci aan alle bezoekers van onze clubstand.

REDACTION

BOURSE DE GENK

29 et 30 mars.

A l'occasion du bourse de Genk les 29 et 30 mars, nous avons choisi comme thème le 60ème anniversaire de la 204 et le 70ème anniversaire de la 403.

J'avais convenu avec Hervé, Roland et Jos de monter le stand le vendredi après-midi. Tant les « vrais » que les miniatures ont trouvé leur place sur notre stand. Nous avons eu beaucoup de monde dès l'heure d'ouverture du samedi et de nombreux membres du club sont passés nous voir pour discuter.

La journée a filé à toute allure et, comme les années précédentes, j'ai pu loger dans un confortable B&B à proximité.

Le dimanche, il y avait également beaucoup de monde et de nombreuses personnes intéressées par notre exposition 204 break et 403 familiale.

Le nettoyage de notre stand s'est déroulé sans encombre et nous sommes rentrés chez nous, fatigués mais satisfaits.

Merci à Hervé, Fabienne, Roland et Jos pour leurs efforts et pour ce superbe week-end, et merci à tous les visiteurs du stand de notre club.





www.peugeotclubbelgium.be

www.peugeotclubbelgium.be

BEHVA
MEMBER 2025

PEUGEOT CLUB BELGIUM











MMMBENCEO

Rusto-Ration Garage

Onderhoud
Remontages
Lanceringen
Motoren
Carburatoren



Commissie
Remontages
Totaal projecten
Zandvallen
Aanpakken

Restauratie bedrijf voor klassieken en...



Old Volvo's op de

VOLVO



ROLAND

BEURS TE ATH

5 en 6 april

De beurs van Genk was nog maar een paar dagen voorbij of we konden al voor de volgende beurs plannen maken, namelijk die van Ath.

Vrijdagnamiddag na al het nodige materiaal te hebben ingeladen, vertrokken we met 2 auto's naar de beurs, waar Wim ons al stond op te wachten om zo samen onze clubstand op te bouwen en de auto's van hun standplaats te voorzien.

Zaterdag waren er enorm veel bezoekers en daarvan hebben we toch verschillende, zowel leden als niet leden, op onze stand mogen ontvangen om vragen over de werking van onze club te beantwoorden of een gezellig babbeltje te doen . Deze dag is voorbij gevlogen .

Zondag waren er iets minder bezoekers (zou de ronde van Vlaanderen er voor iets tussen hebben gezeten?) En toch hebben we de nodige vragen moeten beantwoorden van bezoekers over onze club en de tentoongestelde auto's (403 Pick-up van Wim & Nancy en de 204 Sedan van Frans & Filip).

Deze 2 auto's waren ook fotogeniek aan het aantal malen te hebben gezien dat er foto's werden genomen gedurende het hele weekend .

ROLAND

BOURSE D'ATH

5 et 6 avril

Quelques jours seulement après la bourse de Genk, nous étions déjà en train de faire des plans pour la bourse suivante, celle d'Ath.

Le vendredi après-midi, après avoir chargé tout le matériel nécessaire, nous sommes partis avec 2 voitures vers la bourse où Wim nous attendait déjà pour que nous puissions construire notre stand de club ensemble et fournir les voitures avec leurs stands.

Samedi, il y avait beaucoup de visiteurs et nous avons accueilli plusieurs d'entre eux, membres et non-membres, à notre stand pour répondre aux questions sur le fonctionnement de notre club ou pour avoir une conversation agréable. Cette journée est passée très vite.

Le dimanche a eu un peu moins de visiteurs (le Tour des Flandres y serait-il pour quelque chose?) Et pourtant nous avons dû répondre aux questions nécessaires des visiteurs sur notre club et les voitures exposées (le Pick-up 403 de Wim & Nancy et la Berline 204 de Frans & Filip).

Ces 2 voitures étaient également photogéniques à en juger par le nombre de fois où des photos ont été prises tout au long du week-end.

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



De opbrengst van deze beurs is volledig om de instelling te steunen voor hulpbehoevenden, prachtig initiatief.

Wij willen iedereen nog eens bedanken voor het bezoek en de vlotte samenwerking.

Tot de volgende
Roland

Les recettes de cette bourse sont entièrement destinées à soutenir l'institution pour les nécessiteux, une excellente initiative.

Nous tenons à remercier encore une fois tout le monde pour la visite et la bonne coopération.

Jusqu'à la prochaine édition
Roland

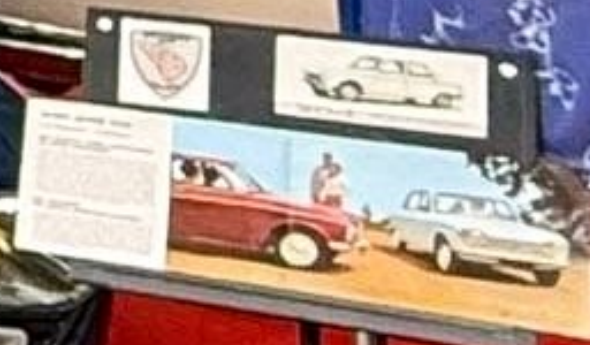


D-BYA-727

www.peug
www.pe



peugeotclubbelgium.be
peugeotforum.be







BJORN & JORAN

OPENINGSRIT

27 april

Zondagmorgen 27 april trokken we met 45 mooie Peugeot auto's, naar een kleine maar zeer mooi gerestoreerde kapel in Machelen Oost Vlaanderen, waar we werden verwelkomd door Yannick.

Het mooie weer was er al vroeg bij dus konden we in de zon genieten van een koffiekoek.

Na een kort woordje uitleg gingen we op pad. Langs kleine kronkelende wegen, over heuvels en hier een daar een oude heerweg met kasseien kwamen we aan bij het automuseum Mahy. Er was plaats genoeg om onze auto's netjes naast elkaar te parkeren en een bezoekje te brengen aan het mooie museum waar er toch enkele zeer oude Peugeots staan.

Na het bezoek werden we uitgenodigd voor een lunch, een lekker broodje met beleg.

Voor sommige drupte hun broodje, meer dan hun auto. Om twee uur gaf Yannick het sein dat we konden vertrekken voor de namiddag rit, hij deelde nog enkele waterflesjes uit en we gingen op pad.

Op de route beschrijving met foto's, wat eens een ander idee was stond er een afleidingsweg die enkele leden dan ook hebben gebruikt. Maar

LAURENCE, JEAN FRANÇOIS & MAXIME

RALLYE D'OUVERTURE

Dimanche 27 avril à Zulte

Vous savez ce que nous avons tous fait ce samedi 26 avril (je dis bien tous ..)? Un indice ... il fait beau .. ET ce dimanche .. il y a un rallye Peugeot .. Et oui, nous l'avons aspirée, bichonnée, astiquée, fait briller ...

Qui? je vous le donne en 1000 ... notre super Peugeot ... nous, c'est une 404, vous c'est ... Ce dimanche, il fait toujours beau ... le ciel est bleu, les feuilles vert tendre. Maxime notre super fils parti ce 4 décembre dernier, souffle de là-haut tous les nuages qui oseraient à se pointer à l'horizon. Il était toujours avec nous au rallye. Il sait que cette journée doit être radieuse. Il veille.

Un excellent rallye de printemps se prépare.

102 km/h sur l'autoroute en direction de Zulte, notre 404 sent le rassemblement de notre grande famille Peugeot. Jean Marie nous dépasse à toute allure dans sa Peugeot 205, un signe de la main ... c'est bien par là ... nous le voyons disparaître au loin ...

Au départ ... un café, une couque au chocolat et nous voilà parti ... direction soleil ? heu non...car il est partout ... alors suivons Roland et Emy.

er waren er ook die voor de volledige rit zijn gegaan en over terug zeer mooie wegen richting eindbestemming “ ‘t hof van commerce “ zijn gereden.

Na een zeer geslaagde rit, konden we onder elkaar nog een leuke nabespreking hebben op het terras. We werden terug uitgenodigd om aan tafel te gaan waar we konden genieten van een lekker Breugelmaal in een leuk kader. Teveel te zien om het allemaal te beschrijven.

Na het eten en het dank woordje van onze voorzitter konden we allemaal terug richting huis.

Natuurlijk willen we Yannick en zijn helpende handen bedanken voor deze zeer mooie en geslaagde rit.

We kijken alvast uit naar de volgende ritten en laat ons hopen dat het mooie weer er dan terug bij is, net als de alle sympathieke leden.

Bjorn en Joran

Les routes se faufilent au travers un paysage magnifique, paisible. Nous sommes sereins.

Que c'est bon de « se laisser » vivre ... tout simplement. Des glycines et des lilas en fleurs ... le mois de mai approche. Sur le bord de la route des enfants se retournent, sourient et nous font signe de la main. Direction Renaix. Nous sommes dans le Hainaut à 15km de Tournai.

Nous traversons Frasnes les Hanvoing,...

Nous sommes une quinzaine de Peugeot à nous suivre ... un tracteur recule et nous laisse passer. Il ne fait pas le poids devant tous ces lions. Des travaux ... les Peugeot passent au compte-goutte ... de l'autre côté tout le monde s'est attendu. Chez Peugeot la solidarité n'est pas un vain mot. Elle se vit au km.

Nous voilà repartis ... plusieurs demi-tours. Tout le monde s'arrête ... nous cherchons le Nord ou le Sud ? disons plutôt le dernier buffet froid! Repus ... nous voilà repartis pour nos garages respectifs.

442 km sur la journée...

Nous ... des ancêtres ? De la 1er jeunesse vous voulez dire !

Chez Peugeot .. il y en a sous le capot!

MERCI Yannick De Wael, Julien et René, fidèles aide de camp de leur papa.

Laurence, Jean François, la Peugeot 404 et Maxime (dans sa station météo du jour).





































Small, dense text columns on the left side of the image, likely a newspaper clipping or document page.









ABATTOIRS ET MARCHES
Anderlecht
HUIZEN EN MARKTEN
ET Fokking van de
"VETTEN OS"
RIJZEN









AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE



AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE – WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE



L'AVENTURE
PEUGEOT



70 ANS
Peugeot 403

GUY

70 JAAR PEUGEOT 403

Verslag van het verlengd weekend in Riom,
Frankrijk 30/04/25 – 04/05/2025.

Woensdag: On the move. Hotelovernachting
onderweg in Beaune.

**Donderdag: Aankomst en Bezoek aan de Indian
Saloon**

Het eerste weekend van Mei was een bijzondere
ervaring voor enkele leden van onze club. Met
drie auto's reisden we naar Riom in Frankrijk,
waar we samen kwamen met 89 Peugeots 403
(of +/- 180 personen) om het 70-jarig bestaan
van dit iconische model te vieren. Ondanks toch
dit hoge aantal deelnemers en de vele auto's,
kon alles vlot verlopen, zonder noemenswaardige
incidenten - ikzelf kreeg onderweg wel een
lekke band, maar ook dat euvel werd snel ver-
holpen.

Op donderdagmiddag bezochten we de Indian
Saloon, een moto museum met een indrukwek-
kende collectie motorfietsen. Hier genoten we
van een aperitief en een heerlijk diner (we
moesten er wel een beetje voor vechten...), om-
ringd door de geschiedenis van de motorwe-
reld. De sfeer was gezellig en het was een ge-
weldige gelegenheid om bij te praten met ande-
re oldtimerliefhebbers.

GUY

70 ANS DE LA PEUGEOT 403

Rapport du week-end prolongé à Riom, France
30/04/25 – 04/05/2025.

Mercredi: On the move: séjour en route à l'hôtel
à Beaune.

Jeudi: Arrivée et visite à l'Indian Saloon.

Le premier week-end de Mai a été une expé-
rience particulière pour certains membres de
notre club. Avec trois voitures, nous avons voy-
agé à Riom en France, où nous avons rejoint 89
Peugeots 403 (ou +/- 180 personnes) pour célé-
brer le 70e anniversaire de ce modèle emblé-
matique. Malgré le nombre élevé de partici-
pants et les nombreuses voitures, tout s'est dé-
roulé sans problème, sans incident notable – j'ai
moi-même eu un pneu crevé en chemin, mais
ce problème a été rapidement résolu.

Le jeudi après-midi, nous avons visité l'Indian
Saloon, un musée de motos avec une collection
impressionnante de motocyclettes. Nous avons
apprécié un apéritif et un délicieux dîner (on a
dû se battre un peu pour l'avoir...), entourés par
l'histoire du monde de la moto. L'ambiance était
conviviale et c'était une excellente occasion de
discuter avec d'autres amateurs de voitures an-
ciennes.

Vrijdag: Michelin Museum, Volcan de Lemptégy en Puy de Dôme

Op vrijdag stond een bezoek aan het Michelin museum op het programma. Dit museum biedt een uitgebreide rondleiding door de geschiedenis van het beroemde bandenmerk, met interessante tentoonstellingen en interactieve displays. We leerden over de evolutie van banden en de innovaties die Michelin door de jaren heen heeft geïntroduceerd, waaronder de radiaalbanden en de actueel geteste banden zonder luchtkamers. Ook een bezoek aan het ASM Museum stond op de planning, maar in het stadion zelf konden we niet rondlopen.

Na een informatieve ochtend genoten we van een lunch, waarna we onze reis voortzetten naar de site du Volcan de Lemptégy. Hier namen we een treintje doorheen de vulkaan, wat een unieke ervaring was. De tour omvatte ook een simulatie van een vulkaanuitbarsting tijdens een treinrit, die echt indrukwekkend was.

Later die dag reden we naar de Puy de Dôme, een indrukwekkende vulkaan in het Centraal Massief van Frankrijk. We namen een bergtrein naar de top, waar we werden beloond met een adembenemend uitzicht op het omliggende landschap. Na nog een korte wandeling tot aan het hoogste punt, genoten we van het prachtige uitzicht. Het avondmaal werd hier ook benut, terwijl we de schoonheid van de natuur in ons opnamen.

Vendredi: Musée Michelin, Volcan de Lemptégy et Puy de Dôme

Le vendredi, nous avons visité le musée Michelin. Ce musée offre une visite complète de l'histoire de la célèbre marque de pneus, avec des expositions intéressantes et des affichages interactifs. Nous avons appris l'évolution des pneus et les innovations que Michelin a introduites au fil des ans, y compris les pneus radiaux et les pneus actuellement testés sans chambres à air. Une visite au musée de l'ASM était également au programme, mais nous n'avons pas pu nous promener dans le stade lui-même.

Après une matinée instructive, nous avons déjeuné, puis nous avons poursuivi notre voyage vers le site du Volcan de Lemptégy. Là, nous avons pris un petit train à travers le volcan, ce qui était une expérience unique. La visite comprenait également une simulation d'éruption volcanique, qui était vraiment impressionnante.

Plus tard dans la journée, nous avons conduit jusqu'au Puy de Dôme, un volcan impressionnant dans le Massif Central de la France. Nous avons pris un train de montagne jusqu'au sommet, où nous avons été récompensés par une vue imprenable sur le paysage environnant. Après une autre courte marche jusqu'au point le plus élevé, nous avons profité de la belle vue. Nous avons également apprécié le dîner ici, tout en admirant la beauté de la nature.

Zaterdag: Circuit de Charade en Ferme de l'Oiseau

Ook zaterdag werd een opwindende dag het voorbije weekend. We bezochten het Circuit de Charade, een legendarisch racecircuit waar we de kans kregen om met onze bejaarde oldtimers drie rondjes te rijden. Het geluid van gillende claxons en schreeuwende kermistoeters vulde de lucht, wat zorgde voor een feestelijke sfeer waarbij iedereen de auto's enthousiast toeriep. Het was een unieke ervaring om met onze Peugeots 403 over het circuit te "racen" – weliswaar aan beperkte snelheid met Pace-car voorop, maar toch. De adrenaline en het enthousiasme waren voelbaar, en iedereen genoot met volle teugen van deze bijzondere kans.

Na het circuitbezoek gingen we naar de Ferme de l'Oiseau, een charmante boerderij waar de beroemde Saint-Nectaire kaas wordt gemaakt. We kregen een rondleiding en leerden over het productieproces van deze speciale kaas. Vooral de vele boerderijdieren trok onze aandacht. Het was een ontspannen en informatieve afsluiting van ons weekend en genoten van de rustieke charme van een boerderij. De vele koeien (met de automatische melkmachines), schapen en varkens, maakten het bezoek extra speciaal. De kippen zullen allemaal ontsnapt zijn, want die konden we niet vinden.

Zondag: terugreis: Regen en Pech

Op zondagvoormiddag begonnen we aan onze terugreis naar huis, die toch vlot een uur of 10 zou duren. Helaas werden we onderweg gecon-

Samedi: Circuit de Charade et Ferme de l'Oiseau

Le samedi était également une journée très intéressante du week-end. Nous avons visité le Circuit de Charade, un circuit de course légendaire où nous avons eu la chance de faire trois tours. Le bruit des klaxons et des sifflets de fête remplissait l'air, créant une atmosphère festive. C'était une expérience unique de faire rouler les Peugeot 403 sur le circuit – bien que ce soit à une vitesse limitée avec une voiture de sécurité en tête, mais quand même. L'adrénaline et l'enthousiasme étaient palpables, et tout le monde a pleinement profité de cette opportunité spéciale.

Après la visite du circuit, nous sommes allés à la Ferme de l'Oiseau, une charmante ferme où le célèbre fromage Saint-Nectaire est fabriqué. Nous avons eu une visite guidée et avons appris le processus de production de ce fromage spécial. Les nombreux animaux de la ferme ont particulièrement attiré notre attention. C'était une fin de week-end détendue et informative, et nous avons apprécié le charme rustique de la ferme. Les nombreuses vaches (avec les machines à traire automatiques), les moutons et les cochons, ont rendu la visite encore plus spéciale. Les poules avaient probablement toutes échappé, car nous n'avons pas pu les trouver.

Dimanche: Retour: Pluie et Panne

Le dimanche matin, nous avons commencé notre voyage de retour à la maison, qui devait durer environ 10 heures. Malheureusement, nous

fronteerd met gietende regen, wat resulteerde in een opgebrand ruitenwissermotortje van mijn 403. Ondanks deze tegenslag was de rit naar huis nog steeds aangenaam, met herinneringen aan een fantastisch weekend dat ons gezelschap en de liefde voor de Peugeot 403 versterkte. De regen kon onze stemming niet drukken, en we lachten om de kleine ongemakken die bij het rijden met oldtimers horen. Het werd een heel geslaagd weekend. Als enige minpunt zou ik de vele lange wachttijden aanhalen, maar bon; niemand was dan ook gehaast hé.

We zullen opnieuw present zijn tijdens de viering van het 75-jarig bestaan van de Peugeot 403.

avons été confrontés à une pluie battante en cours de route, ce qui a entraîné la panne du moteur d'essuie-glace: complètement brûlé. Malgré ce contretemps, le voyage de retour a été agréable, avec des souvenirs d'un week-end fantastique qui a renforcé notre camaraderie et notre amour pour la Peugeot 403. La pluie n'a pas pu gâcher notre humeur, et nous avons ri des petits désagréments qui accompagnent la conduite de voitures anciennes. Ce fut un week-end très réussi. Le seul point négatif serait les nombreuses longues attentes, mais bon, personne n'était pressé, n'est-ce pas ?

Nous serons une fois de plus présents à la célébration du 75ème anniversaire de la Peugeot 403.





RESTAURANT OUVERT
LES MIDIS
Formule du midi à partir de 12€90
04 73 63 19 09







Julius Bär
SWISS PRIVATE BANKING

BCN
WORLD

RENAULT

BCN
WORLD

Qualcomm®

TK
HELLER

ZHL

Bre 14 B²
N° 169-42
PC 310
PU 220

NOUAGES
LE PROJET OUBLIÉ

F-AZE

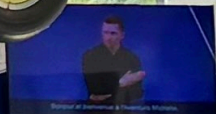
42



BP



Audioguide 2 €
Smartguide 3 €
Casque à induction magnétique



BIENVENUE
À L'AVENTURE
MICHELIN



















403
AAA 38



PEUGEOT CLUB BELGIUM

www.peugeotclubbelgium.be
info@peugeotclubbelgium.be





A.B.S.

Randonnée **QUAD**
à 10 m. →

REDACTIE

ETHANOL IN BENZINE

Naar aanleiding van ons artikel in magazine 3 van 2023 over dit onderwerp kwam de vraag van enkele leden of er een update is betreft de beschikbaarheid van ethanolvrije benzine.

We hebben dan maar onze stoute schoenen aangetrokken en alle grote benzineleveranciers opnieuw aangeschreven. We zijn zelfs wat verdergegaan en hebben ook grote verdelers met meerdere tankstations aangeschreven.

In ons magazine met de rode 205 op de frontpagina kan u het vorige artikel nog eens nalezen.

Delen van deze tekst moeten we hier herhalen, met daarbij ook de info van de leveranciers die ons wilden antwoorden.

Ethanol voegt men dus aan benzine toe vanwege de verplichting van de Europese overheid om de CO₂ uitstoot te verminderen. In geval van de benzine 95 E10 voegt elke leverancier ethanol toe: het maximum is 10%, minimum 8.5%.

In geval van benzine 98 E5 is de vraag om tot 5% ethanol toe te voegen of – en nu komt het – andere additieven toe te voegen, waardoor de beoogde doelstelling van 5% CO₂-besparing kan bekomen worden. Makkelijke oplossing is

REDACTION

L'ÉTHANOL DANS L'ESSENCE

Suite à notre article dans le magazine 3 de 2023 sur ce sujet, plusieurs membres ont demandé s'il y avait une mise à jour concernant la disponibilité de l'essence sans éthanol.

Nous avons alors pris notre courage à deux mains et avons de nouveau écrit à tous les principaux fournisseurs d'essence. Nous sommes même allés plus loin et avons également contacté de grands distributeurs disposant de plusieurs stations-service. Vous pouvez relire l'article précédent dans notre magazine avec le 205 rouge en première page. Des parties de ce texte doivent être reprises ici, y compris les informations des fournisseurs qui ont souhaité nous répondre.

L'éthanol est ajouté à l'essence en raison de l'obligation du gouvernement européen de réduire les émissions de CO₂. Dans le cas de l'essence 95 E10, chaque fournisseur ajoute de l'éthanol: le maximum est de 10 %, le minimum de 8,5 %. Dans le cas de l'essence 98 E5, la question est de savoir s'il faut ajouter jusqu'à 5 % d'éthanol ou – et c'est là que ça se passe – d'autres additifs, afin d'atteindre l'objectif visé de 5 % d'économie de CO₂. La solution facile est donc d'ajouter 5 % d'éthanol, mais plusieurs fournisseurs optent pour une solution différente sans éthanol.

dus om 5% ethanol toe te voegen, maar verschillende leveranciers kiezen voor een andere oplossing zonder ethanol.

Waarom vitten we zo op deze ethanol? Wel dat heeft verschillende redenen:

- Ethanol heeft een lagere energiedichtheid. Daardoor heeft die minder vermogen uit dezelfde hoeveelheid brandstof. Da's met een wetenschappelijk onderschreven resultaat met dus een hoger verbruik tot 3.3% tegenover E10.
- Ethanol kan zich binden met condenswater in de tank. De kwaliteit gaat dan opmerkelijk achteruit. Benzine met ethanol zou binnen drie maand na productie 'op' moeten zijn. Door deze binding met water kan er azijnzuur ontstaan wat ijzeren benzinetanks kan doen roesten en het kan ook andere metalen onderdelen, zoals koper, aantasten.
- Ethanol is agressief voor natuurrubber en andere plastic onderdelen. Rubberen darmen of dichtingen kunnen gaan lekken, plastic kan sneller sprog worden.
- Omdat ethanol ook van organische oorsprong is kan het microbiële groei/schimmels doen ontstaan die leidingen en/of andere onderdelen van het brandstofsysteem kunnen doen verstopen.

Op verschillende oldtimer websites en -forums raadt men dus ook aan om enkel E5 te tanken en dan nog liefst deze die geen ethanol bevatten.

Pourquoi sommes-nous si critiques envers cet éthanol ? Eh bien, il y a plusieurs raisons à cela:

- L'éthanol a une densité énergétique plus faible. Par conséquent, il produit moins d'énergie à partir de la même quantité de carburant. Il s'agit d'un résultat scientifiquement prouvé avec une consommation supérieure allant jusqu'à 3,3% par rapport à l'E10.
- L'éthanol peut se lier à l'eau de condensation dans le réservoir. La qualité se dégrade alors considérablement. L'essence contenant de l'éthanol doit être « consommée » dans les trois mois suivant sa production. Cette liaison avec l'eau peut créer de l'acide acétique, qui peut faire rouiller les réservoirs d'essence en fer et peut également corroder d'autres pièces métalliques, comme le cuivre.
- L'éthanol est agressif pour le caoutchouc naturel et d'autres pièces en plastique. Les tuyaux ou joints en caoutchouc peuvent fuir, le plastique peut se casser plus rapidement.
- Étant donné que l'éthanol est également d'origine organique, il peut provoquer une croissance microbienne/moisissure qui peut obstruer les conduites et/ou d'autres parties du système de carburant.

Sur divers sites Web et forums de voitures classiques, il est donc recommandé de ne faire le plein qu'avec de l'E5, de préférence ceux qui ne contiennent pas d'éthanol.

Bijkomend willen we ook nog meegeven dat bij de huidige moderne motoren, waaronder ook zeker de Stellantis 1.2 EB motor, men ook beter E5 tankt. Verschillende fabrikanten, waaronder ook Ford, Honda, oudere Opel, VW en nog anderen, hebben een zogenaamde “natte riem” voor aandrijving van de nokkenas en/of de olie-pomp. Via onverbrande gassen is er vervuiling van de motorolie, indien in de benzine veel ethanol zit. Dan komt een deel zo bij de olie. Bij opwarming van die olie gaat de ethanol terug verdampen in de carterdampen. Deze carterdampen worden dan afgezogen naar de motor, maar onderweg kan de Ethanol de natte riemen en andere rubbers aantasten. (sinds 2025 hebben de 1.2 EB motoren nu een ketting).

Er zijn ook mensen die de ethanol – of de gronden waar de planten groeien – liever gebruikt zien om voedsel te kweken om de hongersnood in de wereld in te perken.

Welke benzine heeft dan geen – of slechts sporen – van Ethanol? Hier vind je de verzamelde informatie die we terugkregen. Om te beginnen zouden we zeggen om altijd E5 te tanken. En we geven ook nog mee dat in Frankrijk altijd Ethanol in benzine zit.

Onze lijst met info bekomen via mail.

Bevatten geen Ethanol

- Shell: V-power -> geen Ethanol
- Esso: Supreme+ geen Ethanol
- Esso Expres: Supreme+ geen Ethanol
- Schell Expres: V-power -> geen Ethanol

De plus, nous tenons également à souligner qu'avec les moteurs modernes d'aujourd'hui, y compris le moteur Stellantis 1.2 EB, il est préférable d'utiliser l'E5. Plusieurs constructeurs, dont Ford, Honda, les anciens Opel, VW et d'autres, disposent d'une « courroie humide » pour entraîner l'arbre à cames et/ou la pompe à huile. Les gaz non brûlés peuvent contaminer l'huile moteur si l'essence contient beaucoup d'éthanol. Ensuite, une partie finit dans le pétrole. Lorsque l'huile est chauffée, l'éthanol s'évapore dans les fumées du carter. Ces fumées de carter sont ensuite extraites vers le moteur, mais en chemin, l'éthanol peut attaquer les courroies humides et autres caoutchoucs. (depuis 2025 les moteurs 1.2 EB ont désormais une chaîne).

Il y a aussi ceux qui préféreraient que l'éthanol – ou la terre où poussent les plantes – soit utilisé pour cultiver des aliments afin de contribuer à réduire la faim dans le monde.

Quelle essence ne contient pas – ou seulement des traces – d'éthanol ? Vous trouverez ici les informations collectées que nous avons reçues en retour. Pour commencer, nous dirions de toujours faire le plein avec de l'E5. Et nous tenons également à souligner qu'en France, l'essence contient toujours de l'éthanol.

Notre liste d'informations obtenues par courriel.

Ne contient pas d'éthanol

- Shell: V-power -> sans éthanol
- Esso: Supreme+ sans éthanol
- Esso Express: Suprême+ sans éthanol

- Gulf: i Geen Ethanol,
- Texaco: -> 98 Euro XL geen Ethanol
- Andre Celis: (Esso in de loop van 2025) 98 Supreme+ geen Ethanol
- Groep Bruno: (Esso) 98 Supreme+ geen Ethanol

Bevatten momenteel geen ethanol, Esso (leverancier is echter op te volgen)

- Power: -> Esso 98 Supreme+ geen Ethanol
- Vansevenant: Esso 98 Supreme+ geen Ethanol
- Gabriels: Esso 98 Supreme+ geen Ethanol

Geen info ontvangen

- Van Raak:
- TinQ.be: (In Nederland geen ethanol, in België ?)
- Taveniers:

Geen info ontvangen, vorige info 2 jaar geleden 5% ethanol

- Q 8:
- G&V group

Bevatten ethanol

- Total: (is TotalEnergies)
- Dats24: (is TotalEnergies)
- Maes: -> 5% ethanol (is TotalEnergies)
- T-expres: -> -> 5% ethanol (is TotalEnergies)
- Octa+ -> -> 5% ethanol (is TotalEnergies)
- Pollet: -> 5% ethanol
- PMO: -> 5% ethanol

- Schell Express: V-power -> sans éthanol
- Golfe: i Pas d'éthanol,
- Texaco: -> 98 Euro XL sans éthanol
- André Celis: (Esso courant 2025) 98 Supreme+ sans éthanol
- Groupe Bruno: (Esso) 98 Supreme+ sans éthanol

Ne contient actuellement pas d'éthanol, Esso (le fournisseur peut être suivi)

- Puissance: -> Esso 98 Supreme+ sans éthanol
- Vansevenant: Esso 98 Supreme+ sans éthanol
- Gabriels: Esso 98 Supreme+ sans éthanol

Aucune information reçue

- De Raak:
- TinQ.be: (Pas d'éthanol aux Pays-Bas, en Belgique ?)
- Taveniers:

Aucune information reçue, information précédente il y a 2 ans 5% d'éthanol

- Q 8:
- Groupe G&V

Contient de l'éthanol

- Total: (est TotalEnergies)
- Dats24: (est TotalEnergies)
- Maes: -> 5% d'éthanol (c'est TotalEnergies)
- T-expres: -> -> 5 % d'éthanol (est TotalEnergies)

- Avia: ontwijkend antwoord is ethanol
- Lukoil: bevat Ethanol

Website's met verwijzing dat hun benzine geen ethanol bevat.

Info Esso **Info Schell**

Er zijn ook alternatieven, vaak denk men dan aan **Aspen**, doch dit is meer geschikt voor tuinmachines. Bewerkte Aspen is echter wel geschikt. Dit noemt men dan Ecomax.

Ecomax

Ook **Gulf** heeft oldtimer benzine

Mogelijk zijn er nog andere.

Waarom geen Aspen: wel, o.a. benzeen in gewone brandstof zorgt voor rubberzwel, omdat Aspen dit niet doet gaan dichtingen terug wat krimpen en kunnen er lekken ontstaan. Daarom is uit Aspen o.a. Ecomax ontwikkeld en net als bij andere classic car fuels , oldtimer benzines, gaan de dichtingen nu wel de zwel blijven behouden.

- Octa+ -> -> 5% d'éthanol (est TotalEnergies)
- Pollet: -> 5% d'éthanol
- PMO: -> 5% d'éthanol
- Avia: la réponse évasive est l'éthanol
- Lukoil: contient de l'éthanol

Sites Web qui indiquent que leur essence ne contient pas d'éthanol.

Esso **Schell** **Aspen** **Ecomax** **Gulf**

Il existe également des alternatives, on pense souvent à **Aspen**, mais celui-ci est plus adapté aux machines de jardin. Cependant, le tremble transformé convient. Ceci s'appelle Ecomax.

Ecomax

Gulf propose également de l'essence pour voitures classiques

Il y en a peut-être d'autres.

Pourquoi pas Aspen: eh bien, le benzène présent dans le carburant ordinaire fait gonfler le caoutchouc, car Aspen ne le fait pas, les joints rétréciront un peu et des fuites peuvent se produire. C'est pourquoi Ecomax a été développé à partir d'Aspen et, tout comme avec d'autres carburants pour voitures classiques, les essences oldtimer, les joints conserveront désormais leur gonflement.



GARAGE KENENS



GARAGE KENENS

PAALSESTEENWEG 239 3583 PAAL

WWW.GARAGEKENENS.BE



SINCE 1957



70 JAAR PEUGEOT 403



REDACTIE

403 70 JAAR

De 403, ontworpen om klanten te begeleiden

Het was in 1950 dat ingenieur Dufresne zich tot taak stelde om “een middelgrote, zuinige, elegante, aerodynamische en snelle auto te creëren die kon voldoen aan de behoeften van een groot aantal kopers die zich zorgen maakten over het totale operationele budget van de auto van hun keuze”.

De creatie van wat de 403 zou worden, beantwoordde dus niet aan een echte behoefte om van model te veranderen (de 203, geboren in oktober 1948, was nog steeds populair), maar aan een verlangen om sommige klanten van het merk tevreden te stellen, die, meegesleept in de welvaart van de naoorlogse wederopbouwjaren, meer comfort, meer volume, meer vermogen en modernere lijnen wensten. Maar om deze klanten te behouden, moest de nieuwe auto even betrouwbaar, zuinig en robuust zijn als de 203. Dit is een van de redenen waarom Peugeot de 403 nooit als een geheel nieuw model heeft beschouwd, in tegenstelling tot de boodschap die het merk naar het publiek zou uitdragen. Deze boodschap werd natuurlijk en zichtbaar overgebracht door de innovatieve lijnen die waren ontworpen door de Italiaanse carrosseriebouwers Pinin Farina en Carli.

Eerstgenoemde ontwierp een 'model' dat tot ver in de jaren 1960 door veel fabrikanten zou wor-

REDACTION

403 70 ANS

La 403, étudiée pour accompagner la clientèle

C'est en 1950 que l'ingénieur Dufresne se donne pour mission de - créer une voiture moyenne, économique, élégante et aéro-dynamique, rapide, capable de répondre aux besoins d'un grand nombre d'acheteurs attentifs au budget total d'exploitation du véhicule de leur choix ».

La création de celle qui sera la 403 ne correspond donc pas à une véritable nécessité de changer de modèle (la 203 née en octobre 1948 est toujours appréciée) mais à un désir de satisfaire une partie de la clientèle de la marque, qui, prise dans la prospérité des années de reconstruction d'après-guerre, aspire à plus de confort, à plus de volume, à plus de puissance et à des lignes plus modernes. Mais, pour conserver cette clientèle, il faut que la nouvelle voiture soit aussi fiable, économique et robuste que la 203. C'est en partie pourquoi la 403 ne sera jamais considérée par Peugeot comme un modèle entièrement nouveau contrairement au message que la marque fera passer dans le public. Message qui sera naturellement et visiblement porté par une ligne innovante, conçue par les carrossiers italiens Pinin Farina et Carli.

Le premier est l'auteur d'un «modèle» qui sera décliné chez bien des constructeurs et jusque dans les années soixante. La nouvelle Peugeot sera en effet bien comparable, esthétiquement

den gebruikt. De nieuwe Peugeot leek sterk op, de Fiat 1400, de Austin of de Mercedes 180. Maar de mode was op zijn minst Europees. Er wordt zelfs gefluisterd dat de lijnen van de Peugeot gewoon die zijn van een project dat Lancia niet heeft behouden!

Hoe het ook zij, de 403 zou profiteren van een glasoppervlak en een interieur waar de trouwe klanten van het merk in hun 203 gefrustreerd over waren.

Bovendien zou de erfenis van een beproefde, nauwelijks gewijzigde aandrijflijn dit model tot een van de beste Franse gezinsberlines van de late jaren vijftig maken. Door te profiteren van de klanten van Citroën, (de Traction werd vervangen door de dure en onderontwikkelde DS), kon de 403 zonder al te veel moeite een benijdenswaardige positie op de Franse markt veroveren.

EEN MODERNE CARROSSERIE

Je zou geneigd kunnen zijn om de 403 te zien als een 203 met twee grote punten erbovenop. Maar hoewel de twee auto's erg op elkaar lijken, met uitzondering van de compleet verschillende carrosserie, zijn er veel details die ze van elkaar onderscheiden.

Nogmaals, de carrosserie moest absoluut leefbaarder zijn dan die van de 203. Hij was slechts 7 cm breder, maar 17 cm breder vanbinnen. De lengte werd met 10 cm vergroot, voornamelijk ten gunste van het passagierscompartiment en

à la Fiat 1400, aux Austin ou à la Mercedes 180. Mais, après tout, la mode était pour le moins européenne. On chuchote même que les lignes de la Peugeot sont tout simplement celles d'un projet que Lancia n'a pas retenu!

Quoi qu'il en soit, la 403 allait bénéficier d'une surface vitrée et d'une habitabilité dont les clients fidèles de la marque étaient frustrés dans leur 203.

De plus, l'héritage d'une mécanique éprouvée par cette dernière et à peine modifiée allait faire de ce modèle l'une des meilleures berlines familiales françaises de la fin des années cinquante. Empiétant sur la clientèle de la traction Citroën, en version légère (courte) ou normale (longue), qui n'était pas relayée par la DS trop chère et pas au point, la 403 a pu sans grande difficulté conquérir une place enviable sur le marché français.

UNE CARROSSERIE MODERNE

On pourrait être tenté de considérer la 403 comme une 203 avec deux pointures au-dessus. Or, si les deux voitures sont effectivement très voisines, à l'exception de la carrosserie toute différente, bien des détails les différencient.

La carrosserie, répétons-le, devait absolument être plus habitable que celle de la 203. Elle gagne seulement 7 cm de largeur hors tout mais 17 cm à l'intérieur, sa longueur est augmentée de 10 cm essentiellement au profit de l'habitacle et du coffre (500 dm³ au lieu de 435 dans la

de bagageruimte (500 dm³ in plaats van 435 in de 203), de hoogte is 4 cm kleiner. De 403 kon daarom worden beschouwd als een 5/6-zitter. Winst in passagiersruimte werd bereikt door de motor naar voren te verplaatsen onder de motorkap en door de vleugels te integreren (de "pontonlijn"), waardoor de volledige breedte van de auto kon worden gebruikt voor passagiers. De 403, was de eerste Peugeot met een gebogen voorruit, met een Cx van 0,33 ook aerodynamischer dan zijn voorganger (Cx = 0,36), wat het hogere gewicht gedeeltelijk compenseerde.

Binnenin kunnen de brede voorstoelen worden omgevormd tot slaapzetels en de achterbank heeft een opklapbare centrale armsteun. De bekleding is net als bij de 203 uitgevoerd in grijsblauw ribstof. Passagiers hebben een uitzonderlijk goed zicht, iets wat ze niet gewend waren van de 203.

MECHANISCH MOET HIJ PROBLEEMLOOS BLIJVEN

Mechanisch maakt de 403 gebruik van oplossingen die al vele jaren op de 203 zijn beproefd.

Hij kreeg echter een nieuwe gesynchroniseerde vierversnellingsbak met een vierde overdrive. Hoewel zuinig, werd deze laatste versnelling bekritiseerd om het gebrek aan levendigheid van de 403. Maar Peugeot had de overdrive in 1935 geïntroduceerd op de 402 en bestreed formeel de kritiek op het principe, door zich te verschuilen achter het feit dat Panhard deze net

203), et sa hauteur est réduite de 4 cm. La 403 peut être ainsi considérée comme une 5/6 places. Les gains en habitabilité ont été obtenus par l'avancée du moteur sous le capot et par l'intégration des ailes (la « ligne ponton - ») qui permettait d'utiliser toute la largeur de la voiture pour les passagers. Contrairement aux apparences, la 403, première Peugeot au pare-brise bombe, avec un Cx de 0,33 est aussi plus aérodynamique que sa devancière (Cx = 0,36), ce qui compense en partie l'augmentation de son poids.

À l'intérieur, les larges sièges avant sont transformables en couchette et la banquette arrière dispose d'un accoudoir central relevable. Les garnitures sont en drap côtelé gris-bleu comme celles de la 203. Les passagers découvrent une visibilité exceptionnelle à laquelle la 203 ne les avait pas habitués.

LA MÉCANIQUE DOIT RESTER SANS HISTOIRES

Sur le plan mécanique, la 403 adopte des solutions qui ont été longuement éprouvées sur la 203.

Toutefois, elle reçoit une nouvelle boîte à quatre rapports synchronisés avec quatrième surmultipliée. Économique, ce dernier rapport était cependant mis en cause lorsqu'on reprochait son manque de vivacité à la 403. Mais Peugeot avait lancé la surmultiplication en 1935 sur la 402 et contestait formellement les critiques sur le principe, s'abritant derrière le fait que Panhard

had overgenomen op de Dyna 54 en Renault op de Frégate. Deze versnellingsbak was uitgerust met “stille” tandwielen met schuine vertandingen.

De achteras blijft - een traditie in het bedrijf - een wormwielas. De as was aangepast om de kracht van de motor te absorberen, maar had in zijn begindagen last van zwakke plekken. De fabrikant herstelde dit euvel snel, hoewel de lichte vracht versies van de 403 in dit opzicht altijd kwetsbaar zouden blijven. De as is voorzien van een stalen worm met die overgaat in een bronzen kroonwiel met drieëntwintig tanden; de as wordt gesmeerd met 'extra-hogedruk'-olie. De koppeling van de 403 is voorzien van een nieuwe 'Dentel'-plaat, die progressiever is dan die van de 203.

De motor groeide van 1.290 cm³ naar 1.468 cm³ door een nieuwe boring naar 80 mm in plaats van 75 mm (maar de slag van 73 mm bleef hetzelfde). De inlaatpoort in de Alpax (aluminiumlegering) cilinderkop werd vereenvoudigd en ingekort.

De zuigers hebben drie segmenten voorzien van een “chromen coating” met een betere weerstand tegen wrijving.

Hoewel de motor van de 403 niet erg nieuw lijkt, was het de enige motor ter wereld met zo'n laag specifiek brandstofverbruik in die tijd: 210 g/pk bij normale compressie (7,10 tot 1). Hij ontwikkelde 58 pk, dat wil zeggen tussen 3.500 en 4.000 tpm, 30% meer vermogen dan de

venait de l'adopter sur la Dyna 54 et Renault sur la Frégate. Cette boîte reçoit des pignons à taille hélicoïdale silencieuse.

Le pont arrière reste - c'est une tradition dans la maison - un pont à vis sans fin. Redimensionné pour absorber la puissance du moteur, il n'en souffrira pas moins à ses débuts de faiblesses dans la couronne. Le constructeur remédiera rapidement à ce défaut; pourtant, les versions utilitaires de la 403 seront toujours fragiles de ce côté-là. Le pont comporte une vis à quatre filets en acier qui engrène sur une couronne en bronze de vingt-trois dents; il est lubrifié par une huile « extra-haute pression ». L'embrayage de la 403 est muni d'un nouveau disque dit « Dentel », plus progressif que celui de la 203.

Le moteur passe de 1. 290 cm³ à 1 468 cm³ par réalésage à 80 mm au lieu de 75 mm (mais la course de 73 mm reste identique). Dans la culasse en Alpax (alliage d'aluminium), le conduit d'admission est simplifié et raccourci.

Les pistons comptent trois segments dont le coupe-feu à périphérie chromée offre une moindre résistance aux frottements.

Bien que paraissant donc peu nouveau, le moteur de la 403 est cependant le seul au monde à offrir une consommation spécifique aussi basse à l'époque: 210 g/ch/h pour une compression normale (7,10 à 1). Il développe 58 ch, soit, entre 3 500 et 4 000 tr/min, 30 % de puissance de

203, bij een cilinderinhoudstoename van slechts 13%.

De vooras is gebaseerd op die van de 203, maar is aangepast en de tandheugel-en-pignonbesturing biedt nog steeds een extreem kleine draaicirkel. Hij is niet overstuurd om de precisie niet in gevaar te brengen, hij is niet te zwaar, zelfs niet bij stilstand.

VOOR PEUGEOT IS DE 403 EEN AANVULLING OP DE 203

Bij het creëren van de 403 wilde Peugeot, klanten behouden die op zoek waren naar comfort en klanten overtuigen die uitgekeken waren op verouderde modellen of geïntimideerd werden door flitsende modellen. Maar het merk wilde ook de toekomst van de 203 veiligstellen. Hoewel de 203 tot 1960 in de catalogus bleef, kreeg hij het vanaf 1956 zwaar te verduren. De productie daalde van 70.760 auto's in 1955 tot 40.672 in 1956, terwijl de productie van de 403 (gelanceerd in april 1955) steeg van 21.326 tot 71.551 stuks.

Hoe dan ook, Peugeot nam het risico: er moest een nieuwe auto komen en in 1954 werden de contouren van het 403 prototype vastgelegd. Talloze exemplaren reisden door Europa om in het voorjaar van 1955 een model te presenteren dat de klant niet zou teleurstellen.

In de handen van fabriekstesters werden de 403's door Zwitserland gereden om de geschiktheid voor bergachtig terrein, de over-

plus que la 203 pour une augmentation de cylindrée de 13% seulement.

Le train avant est issu de celui de la 203 mais redimensionné et la direction à crémaillère offre toujours un rayon de braquage extrêmement réduit. Pas trop démultipliée pour ne pas nuire à la précision, elle n'est cependant pas trop dure, même à l'arrêt.

POUR PEUGEOT, LA 403 EST UN COMPLÉMENT À LA 203

En créant la 403. Peugeot avait le souci de conserver une clientèle avide de confort et de conquérir celle qui était lassée par des modèles désuets ou intimidée par des modèles tape-à-l'œil. Mais la marque voulait aussi préserver l'avenir de la 203. Or, si cette dernière resta bien au catalogue jusqu'en 1960, elle accusa sévèrement le coup dès 1956. En effet, sa production tomba de 70 760 voitures en 1955 à 40 672 en 1956 alors que, dans le même temps, celle de la 403 (née en avril 1955) bondissait de 21 326 exemplaires à 71 551.

En tout cas, Peugeot prend le risque : il lui faut une nouvelle voiture et les grandes lignes du prototype de la 403 sont arrêtées en 1954. De nombreux exemplaires parcourent l'Europe afin de présenter au printemps 1955 un modèle qui ne fera pas • essuyer les larmes • au client; ça ne se fait pas, chez Peugeot!

Aux mains d'essayeurs de l'usine, les 403 roulent en Suisse, pour apprécier l'aptitude du vé-

brengingsverhouding en de efficiëntie van het koelsysteem te beoordelen. Ze reden kriskras door het noorden van Frankrijk (waar de wegen nog geplaveid waren) en België om de wegligging, de vering en het comfort te testen; ze vertrokken naar het uiterste zuiden van Europa, aan het einde van de Italiaanse 'laars', waar ze aanhoudend hoge snelheden reden op de beroemde autostrades waar de Fransen hun burens om benijden.

Al deze tests werden omwille van de discretie meestal 's nachts uitgevoerd.

Zoals de auteur van de persmap van de auto het in onmiskenbare stijl uitdrukte: * [...] om foutieve en ontijdige informatie te vermijden waarvan het precaire en kortstondige 'sensationalisme' zou kunnen hebben om het commerciële evenwicht en vervolgens het sociale evenwicht van de fabrikant en zijn verkoopnetwerk aan te tasten, zonder dat de klanten daar baat bij hebben.

Er waren tweehonderdvijftigduizend werkuren nodig in het ontwerpbureau van het merk om de lay-out van de nieuwe carrosserie te bestuderen, de accessoires te maken, de modellen te produceren en de stempel- en lasgereedschappen te vervaardigen en het nieuwe model met moderne processen te assembleren.

“Wat uit Sochaux komt, is traditioneel beproefd”

hicle en montagne, la démultiplication de la transmission et l'efficacité du refroidissement. Elles sillonnent le nord de la France (aux routes encore pavées et la Belgique pour éprouver la tenue de route, la suspension et le confort; elles partent à l'extrême sud de l'Europe, au bout de la « botte - italienne, roulant à des vitesses élevées soutenues sur les fameuses autostrades que les Français envient à leurs voisins transalpins.

Tous ces essais ont lieu le plus souvent la nuit, par souci de discrétion.

Comme l'écrivait dans un style incomparable l'auteur du dossier de présentation de la voiture à la presse: * [...] afin d'éviter les informations erronées et intempestives dont le "sensationnel" precaire et éphémère aurait pu porter préjudice à l'équilibre commercial et, par la suite, à l'équilibre social du constructeur et de son réseau commercial, sans aucun profit pour la clientèle •.

Au bureau d'étude de la marque, deux cent cinquante mille heures de travail ont été nécessaires pour étudier le tracé de la nouvelle carrosserie, la réalisation des accessoires, l'exécution des maquettes et la mise en fabrication des outillages d'emboutissage et de soudure, de montage et d'assemblage du nouveau modèle selon des procédés modernes.

“Ce qui sort de Sochaux est, par tradition, éprouvé”

EEN GROEIEND GAMMA

Het is een principe bij Peugeot: een basis personenauto leidt systematisch tot afgeleiden. Toen de 403 in 1955 verscheen, was zijn oudere zus, de 203, verkrijgbaar als sedan in een aantal uitvoeringen, als cabriolet en als coupé; hij was ook verkrijgbaar in lange versies: een gezinsauto of een bedrijfswagen met ramen. En Peugeots zijn ook lichte bedrijfsvoertuigen: de 203 is heel gewoon als pick-up met of zonder dekzeil; je vindt hem ook als bedrijfsvoertuig met volledige beglazing. Hij wordt zelfs aangeboden als ambulance.

Dus toen de 403 berline verscheen, was het Auto-Journaal in zijn uitgave van 15 april 1955 niet bang om naast de berline ook een stationwagon aan te kondigen.

DE CABRIOLET

De eerste 403 cabriolets werden in 1956 in Rueil gebouwd door carrosseriebouwer Pourtout, naar een ontwerp van Peugeot dat het productieplatform en de meeste onderdelen van de berline bevatte. Er werden een aantal pre-productie exemplaren gebouwd, met presentatiedetails die zouden evolueren tot de auto in industriële productie ging. Zoals veel cabriolets uit die tijd had de 403 drie zitplaatsen en de achterbank bood zelfs plaats aan twee kinderen of twee kleine volwassenen. Gepresenteerd in heldere, glinsterende kleuren, werden de strakke lijnen van de 403 cabriolet bewonderd door de massa. Helaas, zoals de krant l'Automobile

LA GAMME S'ÉTOFFE

C'est un principe chez Peugeot: une voiture de tourisme de base donne systématiquement naissance à des dérivés. Quand la 403 apparaît, en 1955, sa sœur aînée, la 203, existe en berline avec plusieurs présentations, en cabriolet décapotable, en coupé; elle est disponible en versions longues : familiale ou commerciale vitrée. Et les Peugeot sont aussi des utilitaires légers: la 203 est assez répandue en plateau à ridelles, avec ou sans bâche; on la rencontre aussi en commerciale tolée. Elle est même proposée en ambulance.

Donc, lorsque la berline 403 paraît, l'Auto-Journal, dans son numéro du 15 avril 1955, ne craint pas d'annoncer, en plus de la berline, une familiale

DISTINGUÉ, LE CABRIOLET

Les premiers cabriolets 403 sont réalisés, en 1956, à Rueil par le carrossier Pourtout, sur un dessin de Peugeot qui reprend la plate forme de série et la plupart des composants de la berline. Plusieurs exemplaires de présérie seront construits avec des détails de présentation qui évolueront jusqu'à la mise en production industrielle. Comme beaucoup de cabriolets de l'époque, la 403 offre trois places, la banquette arrière pouvant même accueillir deux enfants ou deux adultes de petit gabarit. Présenté avec des couleurs vives et chatoyantes, les lignes dépouillées du cabriolet 403, d'une grande pureté, ont fait l'admiration des foules. Malheureusement,

opmerkte, was hij met 1.250.000 frank een beetje te duur. - Verkocht voor 1 miljoen, zou het volgens iedereen een ongekend succes zijn”, schreef het destijds. L'Auto-Journal versloeg in zijn gebruikelijke stijl de prijs van de auto als “schandalig”.

Naast de radicale wijzigingen aan de carrosserie, werd voor de 403 cabriolet, om zich nog meer te onderscheiden van de berline, de volumeverhouding van de motor verhoogd van 7 naar 7,4 op 1, waardoor hij een vermogen van 60 pk in plaats van 58 kreeg. Deze technische originaliteit zou echter niet lang standhouden. Deze truc werd in augustus 1957 afgeschaft en gecompenseerd door een uitschakelbare koelventilator (model 1958). Met dit laatste apparaat kon ongeveer 5 km/u worden gewonnen. Hij werd aangestuurd door een elektromagneet die hem vanaf 85° activeerde.

AUTOMATISCHE JAEGER KOPPELING

Op het Autosalon van Parijs in oktober 1957 presenteerde Peugeot voor het modeljaar 1958 een 403 met een elektromagnetische Jaeger-koppeling, waardoor het koppelingspedaal kwam te vervallen.

De uitrusting werd getest op een aantal Parijse taxi's.

Deze uitrusting, die een antwoord was op de Ferlec (Ferodo) automatische koppeling op de Renault Dauphine, Simca Aronde en die ook op

comme le soulignait le journal l'Automobile, à 1 250 000 francs, il était un peu trop cher. • Vendu 1 million, il connaîtrait, de l'avis de tous, un succes sans précédent », écrivait-il alors. L'Auto-Journal/renchérissait dans son style habituel et qualifiait le prix de la voiture de « scandaleux».

Outre les profondes modifications de la carrosserie, le cabriolet 403, pour se différencier un peu plus encore de la berline, voyait le rapport volumétrique de son moteur porté de 7 à 7,4 à 1, ce qui lui donnait une puissance de 60 ch au lieu de 58. Cette originalité technique durera en fait bien peu de temps puisque cette astuce sera abandonnée en août 1957 et compensée par l'adoption d'un ventilateur de refroidissement débrayable (modèle 1958). Ce dernier dispositif permettait de gagner environ 5 km/h. Il était commandé par un électro-aimant qui le mettait en service à partir de 85°

L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE JAEGER

Au Salon de Paris, en octobre 1957, donc pour le millésime 1958, Peugeot présente une 403 avec un coupleur électromagnétique Jaeger, qui supprime la pédale d'embrayage.

L'équipement a été testé sur de nombreux taxis parisiens.

Cet équipement, qui est une réponse à l'embrayage automatique Ferlec (Ferodo) des Dauphine Renault et Simca Aronde et qui peut aussi

de Panhard Dyna kon worden gemonteerd, werd in februari 1958 op de markt gebracht tegen een meerprijs van ongeveer 40.000 frank.

De relatief weinige 403's die met dit systeem waren uitgerust, moesten een speciaal monogram op de achterklep dragen; gezien het gebrek aan succes werden deze versies in oktober 1960 uit de catalogus gehaald.

Het systeem, dat werd bediend door een schakelaar op de versnellingspook - het koppelingspedaal werd dus verwijderd - was verkrijgbaar op sedans en cabriolets.

PEUGEOT HERINTRODUCEERT DE DIESELMOTOR IN EEN 403

In november 1958, voor het modeljaar 1959, stelde Peugeot de 403 Diesel voor, het model dat dit type motor voor personenwagens in Frankrijk zou lanceren. Diesel was niet echt nieuw voor Peugeot. Voor de oorlog produceerde het merk al een dieselmotor voor zijn bestelwagens, de HL 50. Sinds 1928 produceerde een dochteronderneming, CGM, in Lille ook dieselmotoren voor industrieel en maritiem gebruik.

De motor die de 403 en D4 bestelwagens aandreef was een 1.816 cc "TMD 4" gebouwd door Indénor, een dochteronderneming van Peugeot.

être monté sur les Dyna Panhard, sera commercialisé effectivement en février 1958 pour un supplément de prix de 40 000 francs environ.

Les 403 qui en seront pourvues, relativement peu nombreuses, porteront un monogramme spécial sur le coffre arrière; devant leur peu de succès, ces versions seront retirées du catalogue en octobre 1960.

Le dispositif, commandé par un contact actionné en posant la main sur le levier de changement de vitesses — la pédale d'embrayage est donc supprimée — était livrable sur les berlines et sur les cabriolets.

C'EST SUR UNE 403 QUE PEUGEOT RELANCE LE MOTEUR DIESEL

C'est en novembre 1958, donc pour le millésime 1959, que Peugeot présente la 403 Diesel, modèle qui va lancer en France ce type de moteur pour les voi-

tures de tourisme. Le Diesel n'est pas vraiment nouveau pour Peugeot. En effet, avant guerre, la marque avait fabriqué un moteur à huile lourde à régime rapide pour ses camionnettes, le HL 50. Depuis 1928, une filiale, la CGM, à Lille, fabriquait également

des moteurs à huile lourde à usage industriel et marin.

403 7 CV BENZINE

In maart 1960 presenteerde Peugeot een vereenvoudigde 403 met minder vermogen dan de 8 pk, bedoeld als opvolger van de 203, die op dat moment uit de catalogus verdween. De nieuwe versie werd geproduceerd op dezelfde lijnen als de 203.

De 403-7 was herkenbaar aan de eenvoudige grille met een centrale badge, de afwezigheid van openklappende driehoekruitjes op de voorportieren en bumpersporen, en de kleine 203-stijl wieloppen. De motor van de 203 (203 blok en 403 cilinderkop), is een 1.290 cm' motor met een vermogen van 54 pk, slechts vier minder dan de 403-8 in zijn begindagen (verhoogd tot 65 pk in 1958), en waarvan het lage vermogen wordt gecompenseerd door de installatie van een uitschakelbare ventilator en een gewicht van slechts 1.005 kg. Alle andere essentiële kenmerken van deze auto (behalve de overbrengingsverhoudingen en de kleinere wielen) en in het bijzonder het koetswerk, waren identiek aan de 8 pk.

PRODUCTIECIJFERS

- **type:** Berline (7 en 8 pk benzine en diesel):
datum: april 1955 tot december 1966
aantal: 856886
- **type:** Cabriolets:
datum: juni 1956 tot juli 1961
aantal: 2050

Le moteur qui équipe la 403 et les fourgons D4 est un TMD 4 de 1 816 cm' construit par Indénor, filiale de Peugeot.

403 7 CV ESSENCE

C'est au mois de mars 1960 que Peugeot présente une 403 simplifiée et moins puissante que la 8 CV, destinée à succéder à la 203 qui disparaît du

catalogue à cette époque. La production de la nouvelle version sera effectuée sur les chaînes de la 203.

La 403-7 est reconnaissable à sa calandre simplement grillagée avec un écusson central, à son absence de déflecteurs aux portes avant et de butoirs de pare chocs. ainsi qu'à ses petits enjoliveurs de roue du type 203. Son moteur, étroitement dérivé de celui de la 203 (bloc 203 et culasse 403), est un 1 290 cm' qui développe 54 ch, soit seulement quatre de moins que la 403-8 à ses débuts (passée depuis 1958 à 65 ch) et dont la faible puissance est compensée par le montage du ventilateur débrayable et par un poids de 1 005 kg seulement. Toutes les autres caractéristiques essentielles de cette voiture (à part les rapports de transmission et les roues, plus petites) et, en particulier, la carrosserie, sont identiques à la 8 CV.

- **type:** Coupe
datum: juli 1955
aantal: 1
- **type:** Familiale (benzine en diesel):
datum: april 1956 tot september 1962
aantal: 34928
- **type:** Commercial (benzine en diesel):
datum: juni 1956 tot september 1962
aantal: 112601
- **type:** Gesloten bestelwagens (benzine en diesel):
datum: september 1956 tot september 1962
aantal: 6892
- **type:** Plateau-cabine (benzine en diesel)
datum: november 1956 tot april 1967
aantal: 27066
- **type:** Pick-up (benzine en diesel):
datum: september 1956 tot april 1967.
aantal: 155709
- **type:** Ambulances (benzine)
datum: juni 1957 tot april 1967.
aantal: 826
- **Totale productie (benzine en diesel)**
datum: april 1955 tot april 1967
aantal: 1196958

NOMBRE D'EXEMPLAIRES

- **type:** Berlines (essence 7 et 8 CV, et diesel)
date: avril 1955 à décembre 1966
chiffres: 856886
- **type:** Cabriolets
date: juin 1956 à juillet 1961
chiffres: 2050
- **type:** Coupé
date: juillet 1955
chiffres: 1
- **type:** Familiales (essence et diesel)
date: avril 1956 à septembre 1962
chiffres: 34928
- **type:** Commerciales (essence et diesel)
date: juin 1956 à septembre 1962
chiffres: 112601
- **type:** Fourgonnettes tôlées (essence et diesel)
date: septembre 1956 à septembre 1962
chiffres: 6892
- **type:** Plateaux-cabines (essence et diesel)
date: novembre 1956 à avril 1967
chiffres: 27066
- **type:** Camionnettes-bâchées (essence et diesel)
date: septembre 1956 à avril 1967
chiffres: 155709
- **type:** Ambulances (essence)
date: juin 1957 à avril 1967
chiffres: 826
- **Production totale (essence et diesel)**
date: avril 1955 à avril 1967
chiffres: 1196958























PV 12251
PTC2025













En souvenir de

Jean-Pierre Lanhove

veuf de madame Nelly Van Moer

né à Watermael Boitsfort le 29 septembre 1942
et décédé à Lombardsijde le 16 avril 2025.

“J’ai bien profité de la vie,
mais tout a une fin.”

Jean-Pierre







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.

Disponible 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



**BOETIEK & MODERATOR SOCIALE MEDIA
BOUTIQUE & MODÉRATEUR MEDIA SOCI-
AUX**

POSTELMANS Donny
0495 443 371
donny@bcop-cbap.be



**BOEKHOUDING
COMPTABILITÉ**

JANSSENS Johan
0475 454 550
johan@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

PIERANTONI Gino
0495 162 270
gino@bcop-cbap.be



**LEDENBEHEER & WEB- & POSTMASTER
ADMINISTRATION MEMBRES & WEB- & POSTMASTER**

VANWINCKEL Paul
0475 543 453
paul@bcop-cbap.be



**ADVISEUR ONDERDELEN
& SOCIALE MEDIA
ADVISEUR PIÈCES &
MEDIA SOCIAUX**

HEMELINGS Jean-Marie
0471 817 201

jean-marie@bcop-cbap.be



**MATERIAALMEESTER & STANDEN
RESPONSABLE MATÉRIAUX &
CONSTRUCTION DE STANDS**

WUYTS Roland
0475 650 428

roland@bcop-cbap.be



**REDACTIE
RÉDACTION**

DE REU Valérie
0472 337 493

valerie@bcop-cbap.be



**PR MANAGER
RP MANAGER**

BOSSCHAERTS Guy
0492 731 921

guy@bcop-cbap.be



**ADVISEUR RONDRITTEN &
SOCIALE MEDIA
ADVISEUR RANDONNÉES &
MEDIA SOCIAUX**

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