

PEUGEOT

CLUB BELGIUM

MAGAZINE 11/12 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,

Het einde van 2025 is alweer in zicht, wat gaat de tijd toch snel!

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

We kijken terug op een goed gevuld clubjaar, wij hebben er zeker van genoten, en we veronderstellen jullie ook.

Onze clubactiviteiten waren steeds een groot succes, met dank aan het mooie weer, maar vooral aan de enthousiaste deelnemers en de bereidwillige organisatoren van deze activiteiten.

- 11-14 september: 4daagse Eifel-gebergte, bedankt Jos en Nicole voor deze leuke 4-daagse.
- 14 september: Télémie Anthisnes, bedankt David en Anette.
- 19 oktober: bedankt Jo en Linde voor de sluitingsrit.

Al de verslagen en foto's vinden jullie verder in dit magazine.

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

La fin de l'année 2025 approche déjà à grands pas, que le temps passe vite!

Nous sommes donc déjà en train de planifier la prochaine année du club et nous vous communiquerons les dates dès que possible. Si certains d'entre vous souhaitent organiser une randonnée, une causerie de soir, etc., n'hésitez pas à en informer un membre du comité, de préférence Wim. Merci d'avance.

Nous avons passé une année bien remplie, que nous avons beaucoup appréciée, tout comme vous, nous l'espérons.

Nos activités ont toujours remporté un franc succès, grâce au beau temps, mais surtout grâce à l'enthousiasme des participants et à la bonne volonté des organisateurs.

- 11-14 septembre: 4 jours dans les montagnes de l'Eifel, merci à Jos et Nicole pour ces 4 jours très agréables.
- 14 septembre: Télémie Anthisnes, merci David et Anette.
- 19 octobre: merci Jo et Linde pour la randonnée de clôture.

Vous trouverez tous les rapports et les photos dans ce magazine.

Nog twee activiteiten te gaan:

- 14-16 november: clubstand op Interclassics Brussel
- 7 december: St-Elooidiner, regio Ieper, organisatie Wim en Nancy

Kijk zeker in de agenda! De inschrijvingsformulier(en) vind je onder **“KLIK HIER”**

Bedankt voor het slagen van onze clubactiviteiten, zonder jullie hulp en deelname was dit niet mogelijk.

Jullie voorzitter
Frank De Reu

PS. Kijk zeker eens in de boetiek, nieuw item toegevoegd, en vergeet zeker ons Forum niet, onder de rubriek Peugeot marktplaats staat misschien je droomauto!

Il reste encore deux activités:

- 14-16 novembre: stand du club à Interclassics Bruxelles
- 7 décembre: dîner St-Elooidiner, région d'Ypres, organisation Wim et Nancy

N'oubliez pas de consulter l'agenda! Vous trouverez le(s) formulaire(s) d'inscription sous **“CLIQUEZ ICI”**!

Merci d'avoir contribué au succès des activités de notre club. Sans votre aide et votre participation, cela n'aurait pas été possible.

Votre président,
Frank De Reu

PS. PS. N'oubliez pas de jeter un œil à la boutique, où un nouvel article a été ajouté, et ne manquez pas notre forum. Vous trouverez peut-être la voiture de vos rêves dans la rubrique marché Peugeot!

2025

23 FEBRUARI 2025
ALGEMENE VERGADERING REGIO BOOM

1

23 FEVRIER 2025
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE REGION BOOM

8 MAART 2025
BABELAVOND

2

8 MARCH 2025
CAUSERIE DE SOIR

29-30 MAART 2025
OLDTIMERBEURS GENK
CLUBSTAND

3

29-30 MARCH 2025
BOURSE GENK
STAND DU CLUB

5-6 APRIL 2025
BEURS ATH
CLUBSTAND

4

5-6 AVRIL 2025
BOURSE ATH
STAND DU CLUB

27 APRIL 2025
OPENINGSRIT REGIO ZULTE
YANNICK & ANNELEEN DE Wael

5

27 AVRIL 2025
RANDONNÉE RÉGION ZULTE
YANNICK & ANNELEEN DE Wael

18 MEI 2025
RONDRIT REGIO WETTEREN
DANNY & VERONIQUE HANSSENS

6

18 MAI 2025
RANDONNÉE RÉGION WETTEREN
DANNY & VERONIQUE HANSSENS

7-8-9 JUNI 2025
BEURS CINEY
CLUBSTAND



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

14 JUNI 2025
RONDRIT LUXEMBURG
MARC LUCHE



14 JUIN 2025
RANDONNÉE LUXEMBOURG
MARC LUCHE

15 JUNI 2025
RONDRIT CLERMONT
RUDY DEBELS



15 JUIN 2025
RANDONNÉE CLERMONT
RUDY DEBELS

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



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

29 JUNI 2025
CLUBDAG WAREGEM



29 JUIN 2025
JOURNÉE DU CLUB WAREGEM

5-6 JULI 2025
BEURS LIBRAMONT
CLUBSTAND



5-6 JUILLET 2025
BOURSE LIBRAMONT
STAND DU CLUB

13 JULI 2025
RONDRIT WESTERLO
FAM. ANNECOUR



13 JUILLET 2025
RANDONNÉE WESTERLO
FAM. ANNECOUR

19-20 JULI 2025
HAPPENING D4B REGIO DOORNIK



19-20 JUILLET 2025
HAPPENING D4B REGION TOURNAI

3 AUGUSTUS 2025
RONDRIT REGIO HERK DE STAD
MARNIK DEMEER



3 AOÛT 2025
RANDONNÉE RÉGION HERK DE STAD
MARNIK DEMEER

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



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

24 AUGUSTUS 2025
RONDRIT REGIO IEPER
LIONEL & MARLEEN TYTGAT



24 AOÛT 2025
RANDONNÉE RÉGION YPRES
LIONEL & MARLEEN TYTGAT

30 AUGUSTUS 2025
BABELAVOND DENTERGEM
NICO DE SMET



30 AOÛT 2025
CAUSERIE DU SOIR DENTERGEM
NICO DE SMET

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

19

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

14 SEPTEMBER 2025
RONDRIT TELEVIE ANTHISNES
DAVID COLINET

20

14 SEPTEMBRE 2025
RONDRIT TELEVIE ANTHISNES
DAVID COLINET

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
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

22

14-15-16 NOVEMBRE 2025
INTERCLASSICS BRUSSELS
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

7 DECEMBER 2025
SINT-ELOOI DINER REGIO IEPER
WIM & NANCY
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN

23

7 DÉCEMBRE 2025
DÎNER SAINT-ELOY RÉGION YPRES
WIM & NANCY
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

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

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





GARAGE KENENS



GARAGE KENENS

PAALSESTEENWEG 239 3583 PAAL

WWW.GARAGEKENENS.BE



SINCE 1957



WIM & NANCY

4-DAAGSE EIFELTOUR

Verslag 4-daagse Eifeltour – 10 t.e.m. 14 september

WOENSDAG 10 SEPTEMBER – VERTREK RICHTING COCHEM

We vertrokken 's morgens om 8u00 met onze rode Peugeot 205 XE richting Duitsland. Helemaal binnendoor, zonder snelwegen, genoten we van een mooie rit van zo'n acht uur. Aangekomen in Cochem checkten we in, in ons hotel. Er was geen privéparking, maar we kregen wel een kaartje om gratis in de straat te parkeren.

DONDERDAG 11 SEPTEMBER – START VAN HET EVENEMENT

Na een stevig ontbijt maakten we een stadswandeling door Cochem en genoten we van een boottocht op de Moezel. Rond 14u00 vertrokken we richting Hotel Ostermann, waar we als eerste deelnemers aankwamen. Jos en Nicole wachtten ons al op en samen dronken we iets op het terras.

Langzaam druppelden de andere deelnemers binnen: in totaal 22 wagens, waaronder pareltjes

WIM & NANCY

4 JOURS DANS L'EIFEL

Rapport de 4 jours dans l'Eifel – du 10 au 14 septembre

MERCREDI 10 SEPTEMBRE – DÉ- PART POUR COCHEM

Nous sommes partis à 8 heures du matin avec notre Peugeot 205 XE rouge en direction de l'Allemagne. En empruntant uniquement des routes secondaires, sans autoroutes, nous avons profité d'un beau trajet d'environ huit heures. Arrivés à Cochem, nous nous sommes enregistrés à notre hôtel. Il n'y avait pas de parking privé, mais nous avons reçu un ticket pour nous garer gratuitement dans la rue.

JEUDI 11 SEPTEMBRE – DÉBUT DE L'ÉVÉNEMENT

Après un copieux petit-déjeuner, nous avons fait une promenade dans la ville de Cochem et avons profité d'une excursion en bateau sur la Moselle. Vers 14h00, nous sommes partis en direction de l'hôtel Ostermann, où nous sommes arrivés en tant que premiers participants. Jos et Nicole nous attendaient déjà et

zoals een Peugeot 403 Cabrio, meerdere 304's, 203's, 205's (waaronder een CTI), 504 Coupés, 505's, 306 Cabrio's, een 309, 207 CC en een RCZ. Jos en Nicole waren met hun Peugeot Rifter, en één deelnemer verscheen uitzonderlijk met zijn Alpine.

Na een kleine technische interventie bij de 505 van Guy door Frank en Peter (remblokken vervangen met de hulp van Firmin op vrijdag) was iedereen geïnstalleerd. 's Avonds genoten we van een heerlijk viergangenmenu, voorafgegaan door een speech van Jos en de leuze van de club:

“Niveau, Contact, Moteur ... Peugeot un jour, Peugeot toujours, Santé!”

VRIJDAG 12 SEPTEMBER – BURG ELTZ

De dag begon regenachtig, maar al snel brak de zon door. Tijdens de eerste rit liet de gele 306 Cabrio van Ludo ons even wachten door een benzineslangprobleem, maar dat werd opgelost.

Via prachtige wegen en bochtige trajecten reden we met onze leeuwen naar Burg Eltz (32,7 km). Met de pendelbus gingen we naar het kasteel, waar een gids ons de rijke geschiedenis uitlegde. Ook de indrukwekkende schatkamer mocht natuurlijk niet ontbreken.

Na een hapje op het terras vertrokken we opnieuw voor een rit van 32,1 km richting ape-

nous avons pris un verre ensemble sur la terrasse.

Les autres participants sont arrivés petit à petit: au total, 22 voitures, dont des joyaux tels qu'une Peugeot 403 Cabrio, plusieurs 304, 203, 205 (dont une CTI), 504 Coupés, 505, des 306 Cabrio, une 309, une 207 CC et une RCZ. Jos et Nicole étaient là avec leur Peugeot Rifter, et un participant s'est présenté exceptionnellement avec son Alpine.

Après une petite intervention technique sur la 505 de Guy par Frank et Peter (remplacement des plaquettes de frein avec l'aide de Firmin vendredi), tout le monde était installé. Le soir, nous avons dégusté un délicieux menu à quatre plats, précédé d'un discours de Jos et de la devise du club:

« Niveau, Contact, Moteur... Peugeot un jour, Peugeot toujours, Santé ! »

VENDREDI 12 SEPTEMBRE – BURG ELTZ

La journée a commencé sous la pluie, mais le soleil a rapidement fait son apparition. Lors du premier trajet, la 306 Cabrio jaune de Ludo nous a fait attendre un moment en raison d'un problème de tuyau d'essence, mais celui-ci a été résolu.

Nous avons emprunté de magnifiques routes sinueuses pour nous rendre à Burg Eltz (32,7 km) avec nos lions. Une navette nous a con-

rostop, en daarna nog eens 22,8 km terug naar het hotel. Opnieuw was er een viergangenmenu, gevolgd door speeches en natuurlijk de clubleuze.

ZATERDAG 13 SEPTEMBER – MUSIK-SCHMIEDE EN COCHEM

Na het ontbijt vertrokken we om 10u00 voor een rit van 84,1 km door bossen, steile hellingen en natte wegen met talloze haarspeldbochten. Op één van die bochten begon de achterkant van onze 205 te schuiven – even waanden we ons in een 205 GTI!

We lunchten bij Musik-Schmiede, een prachtig gerestaureerd oud tankstation. Daarna volgde een tweede rit (81,2 km) richting Cochem, waar we nog genoten van koffie en Schwarzwalders Kirsch met enkele andere deelnemers.

's Avonds in het hotel volgde opnieuw een feestelijk diner. Jos en Nicole werden uitgebreid bedankt met een warm applaus, net als de hotel-eigenares.

ZONDAG 14 SEPTEMBER – ZYLINDERHAUS EN AFSCHIED

De laatste dag van de Eifeltour begon om 9u30 met een rit van 80,4 km naar Bernkastel-Kues, waar we het automuseum Zylinderhaus bezochten. Na een gezellige lunch werd het tijd om afscheid te nemen van de groep.

duits au château, où un guide nous a expliqué sa riche histoire. Nous n'avons bien sûr pas manqué de visiter l'impressionnante salle du trésor.

Après avoir pris un en-cas en terrasse, nous sommes repartis pour un trajet de 32,1 km en direction de l'apéritif, puis 22,8 km pour retourner à l'hôtel. Une fois de plus, un menu à quatre plats nous attendait, suivi de discours et, bien sûr, du slogan du club.

SAMEDI 13 SEPTEMBRE – MUSIK-SCHMIEDE ET COCHEM

Après le petit-déjeuner, nous sommes partis à 10h00 pour un trajet de 84,1 km à travers des forêts, des pentes raides et des routes mouillées avec d'innombrables virages en épingles à cheveux. Dans l'un de ces virages, l'arrière de notre 205 a commencé à dérapier – l'espace d'un instant, nous nous sommes cru dans une 205 GTI !

Nous avons déjeuné au Musik-Schmiede, une ancienne station-service magnifiquement restaurée. Ensuite, nous avons effectué un deuxième trajet (81,2 km) en direction de Cochem, où nous avons dégusté un café et une Schwarzwalders Kirsch avec quelques autres participants.

Le soir, à l'hôtel, un dîner festif nous attendait à nouveau. Jos et Nicole ont été chaleureusement remerciés par des applaudissements nourris, tout comme la propriétaire de l'hôtel.

Wij trokken nog even het historische stadsge-
deelte van Bernkastel in en genoten van een
drankje met enkele bekenden. Daarna keerden
we huiswaarts.

SLOT

Na 1.279 kilometer kwamen we weer thuis in
Torhout, moe maar voldaan.

**Jos en Nicole, een dikke merci voor de perfecte
organisatie van deze vierdaagse. Het was top
van begin tot einde!** 🚗🦁✨

DIMANCHE 14 SEPTEMBRE – ZY- LINDERHAUS ET DÉPART

Le dernier jour de l'Eifeltour a commencé à
9h30 par un trajet de 80,4 km vers Bernkas-
tel-Kues, où nous avons visité le musée auto-
mobile Zylinderhaus. Après un agréable dé-
jeuner, il était temps de dire au revoir au
groupe.

Nous avons fait un petit tour dans la partie
historique de Bernkastel et avons pris un verre
avec quelques connaissances. Puis nous
avons pris le chemin du retour.

CONCLUSION

Après 1 279 kilomètres, nous sommes rentrés
à Torhout, fatigués mais comblés.

**Jos et Nicole, un grand merci pour l'organisa-
tion parfaite de ces quatre jours. Tout était
parfait, du début à la fin!** 🚗🦁✨



9t

Anlieger
frei



↑ 2.5 km ↑



← Lütz 3 km

← Lützbachtal

← Schiefergrubenweg
Lütz





HOTEL-Restaurant
Ostermann

HOTEL
OSTERMANN

HOTEL
EINFABRT







































Coca-Cola
SERVE ICE COLD
Coke
Delicious and Refreshing
today!

1 Spiel DM -30
Restbetrag wird gespeichert
Bei grünem Licht Einwurfmöglichkeit!

PER-SPIELE
UND 3,- DM

STOP

PIELE UND 3,- DM

18
+7
9
10
+9

20/2

10, 11

love
26.7.25

100%

Handwritten red squiggle



13/9

In de
voetstap-
pen van
ons pap



Wimme-
nizer



Handwritten red signature

Handwritten red signature

Die
Nordlichter
ware auch
hier ☺
25. Mai 25
Moin
Moin

29-5-2025







A black rectangular sign with white text is positioned in the foreground. Above the sign, a bicycle wheel is mounted on a metal stand. The background features a scenic view of a valley with terraced vineyards and a forested hill under a blue sky with white clouds.

ZYLIND
MUSEUM RESTAU



ERHAUS
URANT BIERGARTEN





REINIGUNG
Langsame Fahrt

Pils
Henkel

wunderbar
weich
mit

Klementine
ARI



"4711" - Ostergabe

die großen Werke der Kü...
die überlegene Wirkung
ASPIRIN
bei Kopfschmerzen, Erkältungs-
und rheumatischen Bes...

MDI / PELLETS MDI \



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



KENNETH CROONEN

LAND VAN HERVE VOEREN

Sluitingsrit 19/10/2025 – Land van Herve / Voeren met Peugeot 405 GRI (1991)

Op zondag 19 oktober was het weer zover: de jaarlijkse Sluitingsrit van de Peugeot Club Belgium, dit keer in het prachtige decor van het Land van Herve en de Voerstreek. De herfstzon liet zich gelukkig van haar beste kant zien – ideaal weer om de oude leeuwen nog eens te laten brullen.

Ik was zelf van de partij met mijn Peugeot 405 GRI fase 1 uit 1991, die na een grondige poetsbeurt trots stond te glanzen tussen de vele andere klassiekers. Maar niet alleen de echte oldtimers kwamen opdagen – ook hedendaagse Peugeots waren vertegenwoordigd. Moderne leeuwen die zich perfect in het gezelschap van hun oudere broers en zussen mengden. Het was mooi om te zien hoe verschillende generaties van het merk samen eenzelfde passie delen.

De dag begon rond 9 uur bij Foodcafé De Vrije Valk in Alt-Hoeselt, waar we werden ontvangen met een uitgebreide brunch. De geur van versgebakken broodjes, spek met eieren en koffie vulde de zaal, en de sfeer zat er meteen goed in. Overal hoorde je het typische geroezemoes van

KENNETH CROONEN

PAYS DE HERVE VOEREN

Randonnée de cloture 19/10/2025 – Pays de Herve / Voeren avec une Peugeot 405 GRI (1991)

Le dimanche 19 octobre, c'était reparti pour un tour : la course de clôture annuelle du Peugeot Club Belgium, cette fois dans le magnifique décor du Pays de Herve et de la région de Voeren. Heureusement, le soleil d'automne était au rendez-vous, offrant des conditions météorologiques idéales pour laisser rugir une dernière fois les vieux lions.

J'étais moi-même présent avec ma Peugeot 405 GRI phase 1 de 1991, qui, après un nettoyage en profondeur, brillait fièrement parmi les nombreuses autres voitures classiques. Mais les véritables voitures anciennes n'étaient pas les seules à faire leur apparition, les Peugeot contemporaines étaient également représentées. Des lions modernes qui se mêlaient parfaitement à leurs frères et sœurs plus âgés. C'était beau de voir comment différentes générations de la marque partagent la même passion.

La journée a commencé vers 9 heures au Foodcafé De Vrije Valk à Alt-Hoeselt, où nous avons été accueillis avec un brunch copieux.

enthousiaste Peugeot-liefhebbers die elkaar na een druk seizoen weer terugzagen.

Rond 10u30 vertrokken we voor een prachtige rondrit van ongeveer 160 kilometer. De route leidde ons langs glooiende wegen, schilderachtige dorpjes en indrukwekkende uitzichten over de Voerstreek. Onderweg werd er regelmatig even gestopt om foto's te nemen, bij te praten of gewoon te genieten van het moment. Mijn 405 tikte rustig zijn kilometers af – een heerlijke wagen om dit soort ritten mee te doen.

Na een goedgevulde rit arriveerden we in de namiddag bij Wijndomein Vlijtingen, waar Herman Meers en Heidi Castermans ons verwelkomden voor een rondleiding en proeverij. Hun passie voor wijnmaken was meteen merkbaar. We kregen uitleg over de verschillende druivensoorten, het productieproces en de rijping in eiken vaten. Daarna volgde een degustatie van 7 huiswijnen – onder andere de frisse mousserende Bell'O en de elegante Pinot Meunier. Er was ook een non-alcoholisch alternatief voorzien voor wie nog moest rijden.

De sfeer tijdens de proeverij was ontspannen en gezellig; overal klonk gelach en geproost als ook het gezoem van een paar wespen. Het was boeiend om te zien hoe lokaal vakmanschap en traditie samenkomen in zulke verfijnde wijnen.

Na het bezoek reden we in groep terug naar Alt-Hoeselt, waar er voor wie nog zin had een optioneel diner werd aangeboden bij De Vrije Valk. De keuze tussen pasta met scampi's of spare-ribs met frietjes maakte de avond compleet.

L'odeur des petits pains frais, du bacon et des œufs et du café emplissait la salle, et l'ambiance était immédiatement au rendez-vous. Partout, on entendait le brouhaha typique des passionnés de Peugeot qui se retrouvaient après une saison chargée.

Vers 10h30, nous sommes partis pour une magnifique balade d'environ 160 kilomètres. L'itinéraire nous a conduits sur des routes vallonnées, à travers des villages pittoresques et nous a offert des vues impressionnantes sur la région de la Voer. En chemin, nous nous sommes régulièrement arrêtés pour prendre des photos, discuter ou simplement profiter du moment. Ma 405 avalait tranquillement les kilomètres – une voiture idéale pour ce genre de balades.

Après un trajet bien rempli, nous sommes arrivés dans l'après-midi au domaine viticole Vlijtingen, où Herman Meers et Heidi Castermans nous ont accueillis pour une visite guidée et une dégustation. Leur passion pour la vinification était immédiatement perceptible. Ils nous ont expliqué les différents cépages, le processus de production et le vieillissement en fûts de chêne. Nous avons ensuite dégusté 7 vins maison, dont le Bell'O, un mousseux frais, et l'élégant Pinot Meunier. Une alternative sans alcool était également prévue pour ceux qui devaient encore prendre le volant.

L'ambiance pendant la dégustation était détendue et conviviale; partout, on entendait des rires et des toasts, ainsi que le bourdon-

Na het avondeten liep de dag langzaam op zijn einde. Voldaan, met een glimlach en een hoofd vol mooie herinneringen, reed ik huiswaarts. De 405 bromde tevreden onder mij – alsof ook hij genoten had van deze laatste rit van het seizoen.

Een dikke pluim voor de hele organisatie: alles was perfect geregeld, van het ontbijt tot de laatste kilometer. De Sluitingsrit 2025 was een waardige afsluiter van een geslaagd Peugeot-jaar, waar jong en oud – én hun Peugeots – samen genoten van een heerlijke dag vol passie en plezier.

Tot volgend seizoen, en laat die leeuw maar weer brullen!

Kenneth Croonen

nement de quelques guêpes. Il était fascinant de voir comment le savoir-faire local et la tradition se marient dans des vins aussi raffinés.

Après la visite, nous sommes retournés en groupe à Alt-Hoeselt, où un dîner facultatif était proposé à ceux qui le souhaitent au restaurant De Vrije Valk. Le choix entre des pâtes aux scampis ou des travers de porc avec des frites a complété la soirée.

Après le dîner, la journée touchait lentement à sa fin. Satisfait, le sourire aux lèvres et la tête pleine de beaux souvenirs, j'ai pris le chemin du retour.

Un grand bravo à toute l'organisation: tout était parfaitement organisé, du petit-déjeuner jusqu'au dernier kilomètre. La Randonnée de cloture 2025 a été une conclusion digne d'une année Peugeot réussie, où jeunes et moins jeunes – ainsi que leurs Peugeot – ont profité ensemble d'une journée merveilleuse pleine de passion et de plaisir.

À la saison prochaine, et que le lion rugisse à nouveau!

Kenneth Croonen



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46

























Wil jij een dag mee
plukken in onze
gaard.
Scrij je hier in
Wanneer : enkele w
ends in september
oktober









GUY

ZUID-AFRIKA

Viering 35 jaar Peugeotclub Zuid-Afrika. Oktober 2025.

Vijf jaar geleden – in 2020 – stonden we al te popelen om de viering voor het dertig jarig bestaan van “Club Peugeot Afrique du Sud” te mogen bijwonen. Maar het Corona-virus besliste daar toen anders over. Alles werd toen geannuleerd en we werden door onze regering ten strengste verboden om naar Zuid-Afrika af te reizen, vanwege een extra kwaadwillig virus... Bon; dan maar geduld uitoefenen tot het vijftigjarig bestaan in 2025.

En het was zover! Alle voorbereidingen werden getroffen en reservaties geboekt.

Met zijn vieren gingen we deze expeditie aan: Alain, Ludo, Jos en ikzelf.

We vlogen op 22 oktober jongstleden via Dubai naar Kaapstad, waar we na ongeveer 25 à 26 uur reistijd aankwamen. Een rechtstreekse vlucht was niet mogelijk, dus vlogen we met Emirates via Dubai. Deze transit-tussenstop zal ons toch nog even bijblijven, want de prijzen aldaar waren letterlijk om stijl van achterover te vallen, want de echte schok kwam aan de bar: een miezerig pintje van 33 cl kostte er een slordige €13,75!! Dertien euro en vijfenzeventig cent! Hallo?!?!? Dat hadden we echt niet zien aankomen...

GUY

AFRIQUE DU SUD

Célébration des 35 ans du Peugeotclub Afrique du Sud. Octobre 2025.

Il y a cinq ans – en 2020 – nous étions déjà impatients d’assister à la célébration du trentième anniversaire du “Club Peugeot Afrique du Sud”. Mais le virus Corona en a décidé autrement. Tout a été annulé et notre gouvernement nous a strictement interdit de voyager en Afrique du Sud, à cause d’un virus particulièrement malveillant... Bon, il ne restait plus qu’à patienter jusqu’au trente-cinquième anniversaire en 2025.

Et nous y voilà ! Tous les préparatifs ont été faits et les réservations prises. Nous étions quatre à entreprendre cette expédition : Alain, Ludo, Jos et moi-même. Nous avons volé le 22 octobre dernier via Dubaï vers Le Cap, où nous sommes arrivés après environ 25 à 26 heures de voyage. Un vol direct n’était pas possible, donc nous avons pris Emirates via Dubaï. Cette escale nous restera en mémoire, car les prix là-bas étaient littéralement à tomber à la renverse, surtout au bar : une misérable bière de 33 cl coûtait la bagatelle de 13,75 € !! Treize euros et soixante-quinze centimes ! Allô ?!?!? On ne s’y attendait vraiment pas... Enfin, nous avons pris le second vol vers Le Cap. En débarquant, Jos a même oublié sa veste Peugeot (vêtement essentiel !) dans

Enfin; uiteindelijk namen we de tweede vlucht naar Kaapstad. Bij het uitstappen vergat Jos dan nog zelfs zijn Peugeotjas (essentieel kledingstuk!) in het vliegtuig!! We hadden onze huurauto al in ontvangst genomen, maar we moesten terug. Het kostte wat tijd, maar die jas werd dus weldegelijk gevonden. Jos blij!!

Ikzelf nam het stuur van de wagen en we reden dan naar onze verblijfplaats in Stellenbosch. En hier kwam direct de verlossing; een halve liter pint kostte er een 'lachwekkende' €2,30. Wat een verschil. Dat zijn pas prijzen waar een mens 'U' tegen zegt. De reis was lang en vermoeiend geweest, dus die halve liters vlogen er vlot in – toch wel vier pinten of zo. We hadden even nood aan een 'rustmomentje'. Officieel catalogeren wij dat onder “wetenschappelijk onderzoek naar de intrigerende liquide lokale lekkernijen”... Klinkt goed toch? 😊

Hendrik verbleef al eventjes in Stellenbosch en kwam ons samen met erevoorzitter Dawid Botha in een café bezoeken. Hij was er met zijn “stoefkar”; dat is Afrikaans om je liefste auto te omschrijven. Wij waren er gereed voor!

We spraken toen af dat Dawid en Hendrik de volgende ochtend naar onze gîte zouden komen, om dan samen door te rijden. Maar wij zaten in een tweede gebouw iets verderop waar we ook het ontbijt dienden te nemen. Echter de bereiding van dat ontbijt duurde blijkbaar zo lang, waardoor zij dachten dat we al vertrokken waren. Dus reden we rechtstreeks naar het afgesproken punt.

l'avion !! Nous avons déjà récupéré notre voiture de location, mais nous avons dû faire demi-tour. Cela a pris un peu de temps, mais la veste a bel et bien été retrouvée. Jos était ravi !!

J'ai pris le volant et nous avons roulé jusqu'à notre logement à Stellenbosch. Et là, soulagement immédiat : une pinte d'un demi-litre coûtait un “ridicule” 2,30 €. Quelle différence ! Voilà des prix qui imposent le respect. Le voyage avait été long et fatigant, donc ces demi-litres ont coulé à flot – bien quatre pintes ou quelque chose comme ça. Nous avons besoin d'un petit moment de repos. Officiellement, nous classons cela sous “recherche scientifique sur les intrigantes délices liquides locales”... Ça sonne bien, non ?



Hendrik séjournait déjà à Stellenbosch et est venu nous voir dans un café avec le président d'honneur Dawid Botha. Il était là avec sa “stoefkar” ; c'est l'afrikaans pour désigner sa voiture préférée. Nous étions prêts ! Nous avons convenu que Dawid et Hendrik viendraient le lendemain matin à notre gîte, pour ensuite partir ensemble. Mais nous étions dans un second bâtiment un peu plus loin, où nous devions aussi prendre le petit-déjeuner. Or, la préparation de ce petit-déjeuner a apparemment pris tellement de temps qu'ils ont cru que nous étions déjà partis. Ils sont donc allés directement au point de rendez-vous.

Vrijdag 24/10 werd een dag van culturele en culinaire hoogstand.

We bezochten eerst het schitterend automuseum "Franschoek Motor Museum". Uiteraard, we zijn super autoliefhebbers voor iets. Hier vind je een prachtige verzameling oldtimers, youngtimers en exclusieve moderne wagens, van een Belgische FN-motor, naar een BSA-motor, over Bugattis, naar Ford T's, één Peugeot, Oldsmobile, Rolls Royce, Isotta, DKW, Fraschini, een Cord convertible, een Bristol, een Renault Gordini, een Viper, de Messerschmitt, tot een Aston Martin en zoveel meer. Er stond ook een prototype van een recente Grenadier; een helse terreinwagen die duidelijk onherbergzame terreinen probleemloos aankan.

Het museum bestond uit vier grote hangars, waarin de wagens per productieperiode of per thema tentoongesteld werden. Ook volledig onbekende automerken werden er getoond; er stonden bv vier GSM's: auto's weliswaar...

We ontwaarden één reclamebord van Peugeot. Maar er stond ook een heel speciale Peugeot in dit museum: een Peugeot Hillclimb Special van 1953. Deze werd gebouwd op een chassis van een 402 door 'Don Tout'. De gebruikte supercharger is een gemodificeerde "Cabin Blower" van een WWII Merlin 76-motor gevechtsvliegtuig.

De Zuid-Afrikaanse tekst hierover is echt wel supertof om te lezen: "Gebou op 'n 1930 Peugeot 402 onderstel deur Don Tout. Enjin spoed beperk tot 4.000 o/min. Aanjaer is 'n gemodifi-

Vendredi 24/10 fut une journée de haute culture et gastronomie. Nous avons d'abord visité le magnifique musée automobile "Franschoek Motor Museum". Évidemment, nous sommes de grands passionnés d'automobiles. On y trouve une superbe collection de voitures anciennes, youngtimers et modernes exclusives, allant d'un moteur belge FN, à un moteur BSA, des Bugatti, des Ford T, une Peugeot, Oldsmobile, Rolls Royce, Isotta, DKW, Fraschini, un cabriolet Cord, un Bristol, une Renault Gordini, une Viper, une Messerschmitt, jusqu'à une Aston Martin et bien plus encore.

Il y avait aussi un prototype récent de Grenadier ; un véhicule tout-terrain infernal qui semble dompter les terrains les plus hostiles sans problème. Le musée se compose de quatre grands hangars, où les voitures sont exposées par période de production ou par thème. Même des marques automobiles totalement inconnues y sont présentées ; il y avait par exemple quatre GSM : des voitures, bien entendu...

Nous avons repéré une seule affiche publicitaire de Peugeot. Mais il y avait aussi une Peugeot très spéciale dans ce musée : une Peugeot Hillclimb Special de 1953. Elle a été construite sur un châssis de 402 par 'Don Tout'. Le compresseur utilisé est un "Cabin Blower" modifié provenant d'un moteur d'avion de chasse WWII Merlin 76. Le texte sud-africain à ce sujet est vraiment sympa à lire : "Gebou op 'n 1930 Peugeot 402 onderstel deur Don Tout.

seerde kajuitblaser van 'n WOII Merlin 76 vliegtuigenjin. Cotal elektriese voorkiesratkas. Baie komponente is verkry van ander fabrikate.”

Er staan geen fouten in de bovenstaande tekst hoor. 😊 That's Afrika! Een “ratkas” is dus bv een versnellingsbak – ter info. Een schitterend taaltje dat Afrikaans.

Men moet van het ene gebouw naar buiten om dan het andere binnen te gaan. Telkens staat er een bordje dat je het gras niet mag betreden “MOET ASB NIE DIE GRAS NIE OORSTEEK NIE”.

Met een busje van het museum werden we naar de wijnproeverij gebracht, er vlakbij.

Maar even was er een foutje: we werden naar de productiesite gebracht, wat eigenlijk niet de bedoeling bleek. Was wel tof om ook dit even te zien, waarna we afdaalden en uiteindelijk met de wijnproeverij mochten starten: een drietal wijntjes. Dit nam toch wat tijd in beslag, want pas om 15:30 uur konden we eindelijk lunchen... Onze magen dachten dat het al avond was.

Vervolgens reden we via de kronkelende Franschhoek-bergpas, via Hermanus, naar Gordon's Bay. Ons avontuur bracht ons 's avonds naar "De Kombuis" voor het diner. Dawid had ons geadviseerd om Bobotie & de Malva pudding te proberen – het klinkt alleszins exotisch en smaakt toch naar meer. De Afrikaanse keuken: het kon ons bekoren.

En dan begon zaterdag het uiteindelijk feestweekend voor het 35-jarig bestaan van de club.

Enjin spoed beperk tot 4.000 o/min. Aanjaer is 'n gemodifiseerde kajuitblaser van 'n WOII Merlin 76 vliegtuigenjin. Cotal elektriese voorkiesratkas. Baie komponente is verkry van ander fabrikate.” Il n'y a pas de fautes dans ce texte, hein. 😊 C'est ça, l'Afrique ! Un “ratkas” est par exemple une boîte de vitesses – pour info. Une langue magnifique, cet afrikaans. Il faut sortir d'un bâtiment pour entrer dans l'autre. À chaque fois, un panneau indique de ne pas marcher sur l'herbe : “MOET ASB NIE DIE GRAS NIE OORSTEEK NIE”.

Un minibus du musée nous a ensuite conduits à la dégustation de vin, juste à côté. Mais il y a eu une petite erreur : on nous a emmenés sur le site de production, ce qui n'était pas prévu. C'était tout de même sympa à voir, puis nous sommes descendus pour enfin commencer la dégustation : trois vins. Cela a pris du temps, car ce n'est qu'à 15h30 que nous avons pu déjeuner... Nos estomacs pensaient qu'il était déjà l'heure du dîner.

Ensuite, nous avons traversé le col sinueux de Franschhoek, via Hermanus, jusqu'à Gordon's Bay. Le soir, notre aventure nous a menés à "De Kombuis" pour le dîner. Dawid nous avait conseillé d'essayer le Bobotie & le pudding Malva – ça sonne exotique et ça donne envie d'en reprendre. La cuisine africaine : elle nous a conquis.

Et puis, samedi a commencé le week-end festif pour les 35 ans du club. Ce 25 octobre a commencé bien trop tôt, car nous devions

Deze 25e begon veel te vroeg, want we moesten “stipt op tijd zijn”. Ondertussen weten we dat men in Afrika “stipt” catalogeert als “heel ruim ongeveer en zeker niet stipt op tijd”... Tsja...

Op naar Philadelphia (niet die in de VS, de Zuid-Afrikaanse). We hoopten ergens op een stevig ontbijt, maar we dienden zelf een koffiekoek te kopen. En dat kan wel kloppen, want niemand diende inschrijvingsgeld te betalen voor dit weekend.

Hier ontmoetten we dus de andere leden van de lokale Peugeotclub met hun eigen bolides: een prachtige verzameling van oldtimers, maar ook wat moderner spul, aangevuld met een verdwaalde Golf en Mercedes en dan ook onze gehuurde Captur. Onderweg kwam er zelfs nog een 405 MI16 bij – dat was Ian, de actuele voorzitter. Het leek wel een optocht van alles met vier wielen. De kennismaking met de andere leden was heel aangenaam en vlot. We werden enthousiaster voor het weekend dat voor de deur stond.

Tijdens het ontbijt wierp ik een blik in een lokale Afrikaanse krant. Sommige titels spreken boekdelen. “Malmesbury rol al balle vir 75 jaar”. Dat bleek een petanque club te zijn die dus al 75 jaar bestond.

En nog een voorbeeld: “Twee Drakenstein-inwoners het besluit om aan die globale NoSo-november-veldtog deel te neem en vir 30 dae hul sosialemediaverbruik te verminder of heeltemal uit te skakel.”. Twee jongeren beslisten

“être pile à l’heure”. Entre-temps, nous savons qu’en Afrique, “pile” signifie “à peu près et surtout pas à l’heure exacte”... Eh bien...

Direction Philadelphia (pas celle des États-Unis, celle d’Afrique du Sud). Nous espérions un bon petit-déjeuner, mais nous avons dû acheter nous-mêmes une viennoiserie. Et cela se comprend, car personne n’a dû payer de frais d’inscription pour ce week-end. C’est là que nous avons rencontré les autres membres du club Peugeot local avec leurs bolides : une magnifique collection de voitures anciennes, mais aussi quelques modèles plus modernes, complétée par une Golf et une Mercedes égarées, et notre Captur de location. En route, un 405 MI16 nous a même rejoints – c’était Ian, le président actuel. Cela ressemblait à un défilé de tout ce qui roule sur quatre roues. La rencontre avec les autres membres fut très agréable et fluide. Nous étions de plus en plus enthousiastes pour le week-end à venir. Pendant le petit-déjeuner, j’ai jeté un œil à un journal local africain. Certains titres parlent d’eux-mêmes. “Malmesbury rol al balle vir 75 jaar”. Il s’agissait d’un club de pétanque qui existait depuis 75 ans. Et encore un exemple : “Twee Drakenstein-inwoners het besluit om aan die globale NoSo-november-veldtog deel te neem en vir 30 dae hul sosialemediaverbruik te verminder of heeltemal uit te skakel.”. Deux jeunes ont décidé de réduire ou de supprimer complètement leur consommation de réseaux sociaux pendant 30 jours... C’est littéralement imagé. Sympa.

om minder tot geen sociale media te gebruiken... 't Is echt letterlijk beeldspraak eigenlijk. Tof.

Ergens in the middle of nowhere werd een koffiepauze ingelast. Weerom even bijpraten. Dan reden we verder naar een museum/garage in Hopefield. Die werd uitgebaat door een charmante 'jongedame', die echt wel bezeten was door oldtimers, wat zij had overgekregen van haar vader. Ze toonde ons de verschillende bolides die tentoongesteld stonden in haar museum "Route 45 Classics". Bij het binnenkomen ontwaarden we onmiddellijk een Citroën DS, een Jaguar, Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, Chrysler, Mercedes Pagode, tot een Ford Cortina, waarmee de betreffende dame zelf veel en graag reed. En nog veel andere auto's.

We vervolgden onze weg achter de Peugeots aan naar een lokale markt, waar we onze lunch zouden benutten in "The Foodie Hub". Die "markt" was eigenlijk één zaak met verschillende verkooptogen waar je eten en drank en souvenirs enz. kon kopen. Niet echt een markt naar onze normen. Jos bestelde voor ons vier broodjes met braadworst, wat al niet zo gemakkelijk bleek te zijn, want die man wou de verpakking van drie niet openen om dan een tweede verpakking te moeten opendoen, waar dan drie worstjes in bleven liggen... Enfin; het lukte uiteindelijk dan toch.

Daarna reden we naar het Fynboss Guest House – onze verblijfplaats in Hopefield, want het Commercial Hotel waarin de leden sliepen bleek volgeboekt.

Quelque part au milieu de nulle part, une pause café a été prévue. Encore un moment pour discuter. Ensuite, nous avons roulé vers un musée/garage à Hopefield. Il était tenu par une charmante jeune femme, véritablement passionnée par les voitures anciennes, héritage de son père. Elle nous a montré les différents bolides exposés dans son musée "Route 45 Classics". En entrant, nous avons immédiatement repéré une Citroën DS, une Jaguar, Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, Chrysler, Mercedes Pagode, jusqu'à une Ford Cortina, que la dame conduisait elle-même souvent et avec plaisir. Et bien d'autres voitures encore.

Nous avons poursuivi notre route derrière les Peugeots vers un marché local, où nous devions déjeuner au "The Foodie Hub". Ce "marché" était en réalité un seul établissement avec plusieurs comptoirs de vente où l'on pouvait acheter de la nourriture, des boissons, des souvenirs, etc. Pas vraiment un marché selon nos standards. Jos a commandé pour nous quatre petits pains avec saucisse grillée, ce qui s'est avéré moins simple que prévu, car le vendeur ne voulait pas ouvrir un emballage de trois pour ensuite devoir en ouvrir un deuxième, laissant trois saucisses inutilisées... Enfin, il a fini par céder.

Ensuite, nous avons roulé jusqu'au Fynboss Guest House – notre lieu de séjour à Hopefield, car le Commercial Hotel où logeaient les membres était complet. Le soir, un dîner commun était prévu, pour lequel nous devions être "pile" à 16h devant le Commercial

's Avonds stond er namelijk een gezamenlijk diner gepland, waarvoor we “stipt” om 16u aan het Commercial Hotel moesten staan, waar de anderen verbleven.

We reden opnieuw in konvooi naar deze locatie “Plaasmol Padstal”; een horecazaak die qua decor een beetje een samenraapsel was van alles wat men ooit “langs de weg gevonden” heeft en omgetoverd heeft tot “kunst” naar soms rare items, maar wat ons soms een stortplaats leek – zij het dan een 'artistiek' stort. Er lag ook een gigantische wijk van een windturbine, er stond een vervallen vliegtuig vanuit de oorlogsjaren, enz. Enfin; het avondmaal werd in dit restaurant benut, genaamd “Beeskrip Biertuin Kleine Hopefield”; we aten er pizza die vers gebakken werd in de houtoven...

Wij lanceerden er onze toast – niveau / contact / moteur / brrrrr / Peugeot un jour / Peugeot toujours!, wat erevoorzitter Dawid geweldig vond. Hij herinnerde zich zelfs de woorden nog een beetje, gebaseerd op de bezoeken van Marcel De Reu van vroeger. Dit alles heeft hij nog toegelicht in een gezellige speech. Echte nostalgie.

Terug aangekomen in onze gîte in Hopefield, bleek er nog een feestje plaats te vinden door jonge zwarten, onder een luifel naast het zwembad. We hebben dan nog even verbroederd met een glaasje rode wijn. Best gezellig.

Zondag 26/10 werden we door de club getrakteerd op ontbijt in het Commercial Hotel Hopefield. Dit was al lang vooraf aangekondigd. Er werd verder nog wat verbroederd, waarna enke-

Hotel, là où les autres résidaient. Nous avons roulé à nouveau en convoi vers l’endroit appelé “Plaasmol Padstal” ; un établissement de restauration dont la décoration ressemblait à un bric-à-brac d’objets trouvés “le long de la route” et transformés en “art”, parfois étrange, mais qui nous faisait parfois penser à une décharge – une décharge “artistique”. Il y avait une gigantesque pale d’éolienne, un avion délabré datant de la guerre, etc. Enfin, le dîner a eu lieu dans ce restaurant nommé “Beeskrip Biertuin Kleine Hopefield” ; nous y avons mangé des pizzas fraîchement cuites au four à bois...

Nous y avons lancé notre toast – niveau / contact / moteur / brrrrr / Peugeot un jour / Peugeot toujours !, ce qui a beaucoup plu au président d’honneur Dawid. Il se souvenait même un peu des mots, inspirés des visites de Marcel De Reu d’autrefois. Il a expliqué tout cela dans un discours chaleureux. De la vraie nostalgie. De retour à notre gîte à Hopefield, il y avait une fête organisée par de jeunes Noirs sous un auvent près de la piscine. Nous avons partagé un verre de vin rouge avec eux. Très convivial.

Le dimanche 26/10, le club nous a offert le petit-déjeuner au Commercial Hotel Hopefield. Cela avait été annoncé depuis longtemps. Nous avons encore partagé quelques moments conviviaux, suivis de quelques discours, et nous avons remis notre Certificat en souvenir de la présence du club belge ici. Le registre historique de présence a également

le speechen volgden en wij onze Oorkonde overhandigden ter herinnering van de aanwezigheid van de Belgische club alhier. Ook werd het historisch aanwezigheidsregister aangevuld.

Tijdens het ontbijt dook er nog een extra deelnemer op: een man die 500 km had gereden in zijn 404 “bakkie” (een type baché), gewoon om er ‘even’ bij te zijn. Dát is pas clubliefde!

Na het ontbijt vertrok voorzitter Ian, samen met de Media Manager. Als ik me niet vergis waren zij broers en was een familielid overleden. Begrijpelijk dus.

Van Hopefield reden we naar Vleddrif, over een gigantisch lange, rechte weg. Het leek bijna Route 66, maar dan in Zuid-Afrika. En dat bleef maar duren, en nog en... en steeds weer had Jos “dorst”. Hahaha. We stopten in Riebeekkasteel bij 8 Feet Village voor de lunch, met een uitzicht waar je 'U' tegen zegt. Er werd nog wat gezellig rond ‘gepalaver’, maar het einde was nabij.

Hier moesten we afscheid nemen van alle deelnemers, want het weekend zat erop. Wij keerden terug naar Stellenbosch naar onze gîte.

Wat me toch vooral bijbleef tijdens de reis? De constante mantra van Jos: “Ik heb dorst”. Of het nu ochtend, middag of avond was, Jos had altijd dorst. Haha.

En jawel: Jos had nog een speciale wens: eens door een sloppenwijk rijden. Ik raadde het ten sterkste af (‘k heb al heel veel buiten Europa gereisd), maar ‘k wou ook niet flauw doen. Dus na

été mis à jour. Pendant le petit-déjeuner, un participant supplémentaire est apparu : un homme qui avait roulé 500 km dans son 404 “bakkie” (un type bâché), juste pour “être là”. Voilà ce qu’on appelle l’amour du club !

Après le petit-déjeuner, le président Ian est parti, accompagné du Media Manager. Si je ne me trompe pas, ils étaient frères et un membre de leur famille était décédé. Compréhensible donc.

De Hopefield, nous avons roulé vers Vleddrif, sur une route incroyablement longue et droite. On aurait dit la Route 66, mais en Afrique du Sud. Et cela n’en finissait pas... Et Jos avait “soif” encore et encore. Hahaha. Nous nous sommes arrêtés à Riebeekkasteel, au 8 Feet Resto pour le déjeuner, avec une vue à couper le souffle. Nous avons encore bavardé un peu, mais la fin approchait. C’est là que nous avons dû dire au revoir à tous les participants, car le week-end touchait à sa fin. Nous sommes retournés à Stellenbosch, à notre gîte.

Ce qui m’a surtout marqué pendant le voyage ? Le mantra constant de Jos : “J’ai soif”. Que ce soit le matin, l’après-midi ou le soir, Jos avait toujours soif. Haha.

Et oui : Jos avait encore un souhait spécial : traverser un bidonville. Je le déconseillais fortement (j’ai beaucoup voyagé hors d’Europe), mais je ne voulais pas faire mon difficile. Donc, après beaucoup d’insistance, nous l’avons fait. Mais Jos l’a vite regretté. Très vite,

veel aandringen deden we het. Maar Jos had er al snel spijt van. Vrij snel reden we vast in die nauwe steegjes, waardoor vele armelui naast de wagen kwamen kijken en zelfs op de ruiten begonnen te kloppen. Jos verstijfde toch wel wat, hihi. Dan maar snel rechtsomkeer gemaakt. Dat avontuur was van korte duur en was eigenlijk toch gevaarlijk en ondoordacht. Maar bon.

Maandag 27/10 reden we naar Kaapstad. We bezochten eerst het “Kasteel van Good Hope”. Prachtige wapenverzamelingen en geschiedkundige toelichtingen van hoe het er vroeger was. Een bordje met de tekst “Moet asb nie die toonstukke aanraak nie”, leek ons een vrij logische mededeling. Dit kasteel was toch wel imponerend; je kon over het dak volledig rondlopen, wat Alain en ik deden. Jos en Ludo rustten toen een beetje uit met een colaatje. Opzij nabij een schuin leiendak stond een bordje met het opschrift “moenie op die dak loop nie”.

Nadien reden we naar The Waterfront – eigenlijk de luxe buurt, de winkelgalerijen, het business center van Kaapstad, waar bijna alleen blanken komen.

Ikzelf reisde +/- 38 jaar geleden doorheen heel Zuid-Afrika en reed er toen 6800 km. De Waterfront is me toen zeker bijgebleven en zeker het Belgisch café Den Anker.

Deze horecazaak werd ondertussen een café-restaurant, waar we dan ook een lekkere lunch namen. Den Anker is echt befaamd. Elke Belg die naar Afrika komt, moet hier eens geweest zijn. Een stukje thuis in de verte. We slenterden

nous nous sommes retrouvés coincés dans des ruelles étroites, où de nombreux pauvres sont venus regarder la voiture et ont même commencé à frapper aux vitres. Jos s’est un peu figé, hihi. Nous avons vite fait demi-tour. Cette aventure fut de courte durée et en réalité assez dangereuse et irréfléchie. Mais bon.

Le lundi 27/10, nous avons roulé vers Le Cap. Nous avons d’abord visité le “Château de Bonne-Espérance”. Magnifiques collections d’armes et explications historiques sur le passé. Un panneau avec le texte “Moet asb nie die toonstukke aanraak nie” nous a semblé une remarque logique. Ce château était vraiment impressionnant ; on pouvait faire le tour complet par le toit, ce qu’Alain et moi avons fait. Jos et Ludo se sont reposés un peu avec un coca. Sur le côté, près d’un toit en pente, un panneau indiquait “moenie op die dak loop nie”.

Ensuite, nous sommes allés au Waterfront – en fait le quartier chic, les galeries marchandes, le centre d’affaires du Cap, où presque seuls les Blancs viennent. J’ai moi-même voyagé à travers toute l’Afrique du Sud il y a environ 38 ans, parcourant 6800 km. Le Waterfront m’est resté en mémoire, surtout le café belge Den Anker. Ce lieu est devenu un café-restaurant, où nous avons pris un délicieux déjeuner. Den Anker est vraiment célèbre. Tout Belge qui vient en Afrique doit y être allé. Un petit bout de chez soi au loin. Nous avons flâné dans le port, vu plusieurs otaries allongées sur une terrasse, certaines nageaient

door de haven, zagen een flink aantal zeerobben op een terrasje liggen en sommige zwommen in 't water. Maar we konden (of mochten) Robbeneiland niet bezoeken, vanwege het 'stormige weer'. Er voeren er geen boten uit. Huh? Stormige weer? Het was een zalig rustige en warme zonnige dag. Heel bizar, maar bon; je kon een terugbetaling aanvragen, wat we ook deden.

We pleegden nog wat shoppingactiviteiten in de winkelcentra en kuierden nog wat rond. Nadien reden we terug naar Stellenbosch, enfin; dat was de bedoeling, maar ik denk dat heel Kaapstad vaststond; files tot en met. Kunstig chasede ik onze bolide doorheen deze obstructies, waarna de rijtijd toch relatief beperkt bleef. Alleszins; rijden met het stuur aan de rechterzijde vergt toch wel extra concentratie in dergelijke files...

In Stellenbosch gingen we opnieuw naar "ons stamcafé" en bestelden grote pinten. Foutje; een gewone pint aldaar is een halve liter. Een grote is dus een liter. Maar hierdoor lieten we ons niet kennen. Nadien bestelden we dan toch maar nog een "gewoon" pintje van ½ liter.

Ik vond het steeds eigenaardig, maar we gingen bijna alle dagen vroeg slapen; doorgaans was dat al om 21 of 22u. Dus iedereen was telkens echt wel heel moe.

Op dinsdag 28/10 moesten we 's avonds onze vlucht terug huiswaarts nemen.

dans l'eau. Mais nous n'avons pas pu visiter Robben Island, à cause du "temps orageux". Aucun bateau ne partait. Hein ? Temps orageux ? Il faisait un temps merveilleusement calme et ensoleillé. Très étrange, mais bon ; on pouvait demander un remboursement, ce que nous avons fait.

Nous avons encore fait un peu de shopping dans les centres commerciaux et flâné. Ensuite, nous avons repris la route vers Stellenbosch, enfin ; c'était le plan, mais je pense que tout Le Cap était bloqué ; embouteillages à gogo. J'ai habilement manœuvré notre bolide à travers ces obstacles, ce qui a limité le temps de trajet. En tout cas ; conduire avec le volant à droite demande une concentration supplémentaire dans de tels bouchons...

À Stellenbosch, nous sommes retournés à "notre café habituel" et avons commandé de grandes pintes. Erreur ; une pinte normale là-bas fait un demi-litre. Une grande, donc un litre. Mais nous ne nous sommes pas laissés impressionner. Ensuite, nous avons commandé une "petite" pinte de ½ litre. J'ai toujours trouvé cela étrange, mais nous allions presque tous les jours dormir tôt ; généralement vers 21 ou 22h. Donc tout le monde était vraiment fatigué à chaque fois.

Le mardi 28/10, nous devions prendre notre vol retour le soir. Nous avons donc encore la matinée pour visiter la célèbre Table Mountain – ce que je n'avais pas réussi à faire il y a 38 ans. Alain avait organisé l'achat des billets à

Dus we hadden nog de voormiddag om de befaamde Table Mountain te bezoeken – iets waar ik 38 jaar geleden niet in geslaagd was. Alain had geregeld dat we onze tickets vooraf in België kochten. De aanschuiftijd zou nu 45' zijn. Ja, in realiteit bleek het om 2u15' te gaan... Toch veel minder dan de 3,5u wachttijd toen in 1987...

De tafelberg is – zachtjes uitgedrukt – echt wel spectaculair. Het is “One of the new 7 Wonders of Nature”. De kabelbaan alleen al doet je toch even huiveren, want je scheert langsheen de steile rotsen naar de bovenkant. De cabine had een draaiende bodem, waardoor je 360° rondom kon kijken. Speciaal wel.

Eens boven pleegde Alain en ik een snelle wandeling op het plateau; hier kan je wel een volle dag verblijven, maar daar hadden we zeker niet de tijd voor. Jos vervoegde ons nog iets later. Ludo bleef wat meer ter plaatse, want het vergde wel wat fysiek om er te stappen. Snel een hele resem foto's maken, elkaar terug opzoeken en terug de kabellift nemen en vertrekken. Weerom file in Kaapstad, maar nu richting de Internationale luchthaven.

Jos had nog steeds zijn jas, dus dat zat alleszins goed. In de luchthaven dronken we nog een biertje (of misschien twee, ja...) en begaven ons naar de Gate. Dit werd een reis vol avontuur, cultuur, te duur bier, lekker goedkoop bier, Peugeotts, koffiekoeken en Jos' legendarische dorst. Proost op het 35-jarig bestaan van de club en op naar de volgende viering, dan voor 40 jaar!

l'avance en Belgique. Le temps d'attente annoncé était de 45'. En réalité, c'était 2h15'... Bien moins que les 3,5h d'attente en 1987...

La montagne de la Table Mountain est – pour le dire doucement – vraiment spectaculaire. C'est “l'une des 7 nouvelles merveilles de la nature”. Le téléphérique seul vous fait frissonner, car il longe les falaises abruptes jusqu'au sommet. La cabine avait un sol tournant, permettant une vue à 360°. Assez spécial. Une fois en haut, Alain et moi avons fait une petite randonnée sur le plateau ; on peut y passer une journée entière, mais nous n'avons pas le temps. Jos nous a rejoints un peu plus tard. Ludo est resté plus sur place, car cela demandait un certain effort physique. Vite une série de photos, se retrouver, reprendre le téléphérique et partir. Encore des embouteillages au Cap, mais cette fois vers l'aéroport international.

Jos avait toujours sa veste, donc tout allait bien. À l'aéroport, nous avons bu une bière (ou peut-être deux, oui...) et nous sommes dirigés vers la porte d'embarquement.

Ce fut un voyage plein d'aventure, de culture, de bière trop chère, de bière délicieusement bon marché, de Peugeotts, de viennoiseries et de la soif légendaire de Jos. Santé aux 35 ans du club et en route vers la prochaine célébration, celle des 40 ans !



AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE – WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE



















GRAND SLOTS
GAMBLING AREA
NO PERSONS UNDER 16 YEARS







Club Peugeot



Afrique du Sud











#TableMountain



Want
Fast Track
access ?





33°54'21.9"S 18°25'15.7"E



REDACTIE

PEUGEOT TYPE 69

120 JAAR

Opnieuw is het op het Autosalon, het 7e, dat het merk in december 1904 het nieuwe gamma voor 1905 voorstelt. Onder de ogen van de bezoekers heeft zich een discrete verandering voltrokken.

Op het bordje van de stand staat nu alleen nog "Automobiles Peugeot" in plaats van

"Société anonyme des automobiles Peugeot". De grote nieuwigheid van het merk is de kleine Peugeot type 69, ook wel "Bébé Peugeot" (de eerste met die naam genoemd), die de weg zal vrijmaken voor een nieuwe klantenkring, die minder welgesteld maar talrijker is.

Voor het jaar 1905 blijft het assortiment ongewijzigd.

In het lagere segment vervangt het Type 68 het Type 58. De twee carrosserieën die voor dit model beschikbaar zijn, zijn voortaan een Tonneau of een Phaeton.

De motor is nog steeds een eencilinder van het type AK.

Het kleine autootje Type 57 met L-motor verdwijnt uit de catalogus. Hij wordt vervangen door de Bébé type 69, met zijn nieuwe AG-eencilindermotor van 652 cm³, die rechtstreeks is

REDACTION

PEUGEOT TYPE 69

120 ANS

C'est de nouveau au Salon de l'automobile, le 7e, que la marque présente en décembre 1904 la nouvelle gamme 1905. Un changement discret s'est opéré sous les yeux des visiteurs. Le panneau du stand porte désormais l'inscription courte "Automobiles Peugeot" au lieu de

"Société anonyme des automobiles Peugeot". La grande nouveauté de la marque est la petite Peugeot type 69, dite "Bébé Peugeot", (première du nom), qui va ouvrir la voie vers une nouvelle clientèle, moins fortunée mais plus nombreuse.

Pour l'année 1905, la gamme se reconduit dans sa répartition. Nous allons donc apprécier, pour chaque niveau, les évolutions.

En bas de gamme, le Type 68 remplace le Type 58. Les deux carrosseries disponibles sur ce créneau sont désormais une Tonneau ou un Phaéton.

La motorisation est toujours assurée par un monocylindre de type AK.

La petite voiturette Type 57 à moteur L disparaît du catalogue. Elle est remplacée par la Bébé type 69, avec son nouveau moteur AG



AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

afgeleid van de L-motor, maar nu 6 pk levert. Het is de eerste Peugeot die het principe van de schroef- en moerstuurinrichting verlaat ten gunste van de tandheugel, die eenvoudiger en sterker is, en vooral economischer. Dit kleine, populaire model is het instapmodel van de catalogus en ook het best verkocht, met 400 geproduceerde auto's in dat jaar in de fabriek van Audincourt.

Een groot deel ervan zal worden geëxporteerd naar het Verenigd Koninkrijk, waar het onder de naam "Baby Peugeot" op de markt wordt gebracht.

De Bébé stond bekend om zijn rijeigenschappen, zuinigheid en grote wendbaarheid.

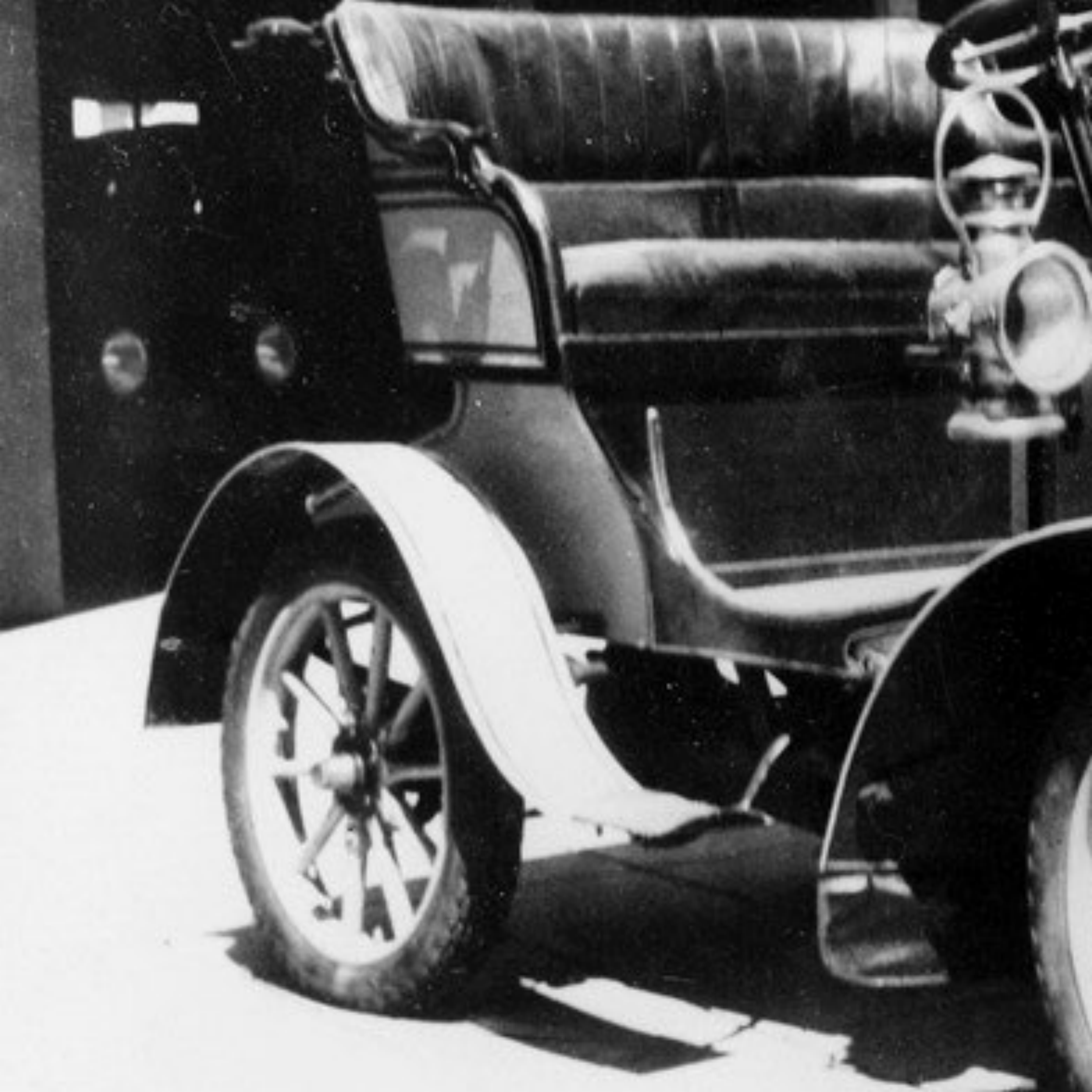
Motor: eencilinder 652 cc, cardanaandrijving, versnellingsbak met drie versnellingen onder het stuur.

mono-cylindre de 652 cm', directement dérivé du moteur L, mais affichant désormais 6 HP. C'est la première Peugeot   abandonner le principe de la direction   vis et écrou pour la crémaillère, plus simple et plus solide, et pourtant plus économique. Ce petit modèle populaire est le prix d'appel du catalogue, et aussi celui qui va se vendre le mieux, avec 400 voitures produites dans l'année.

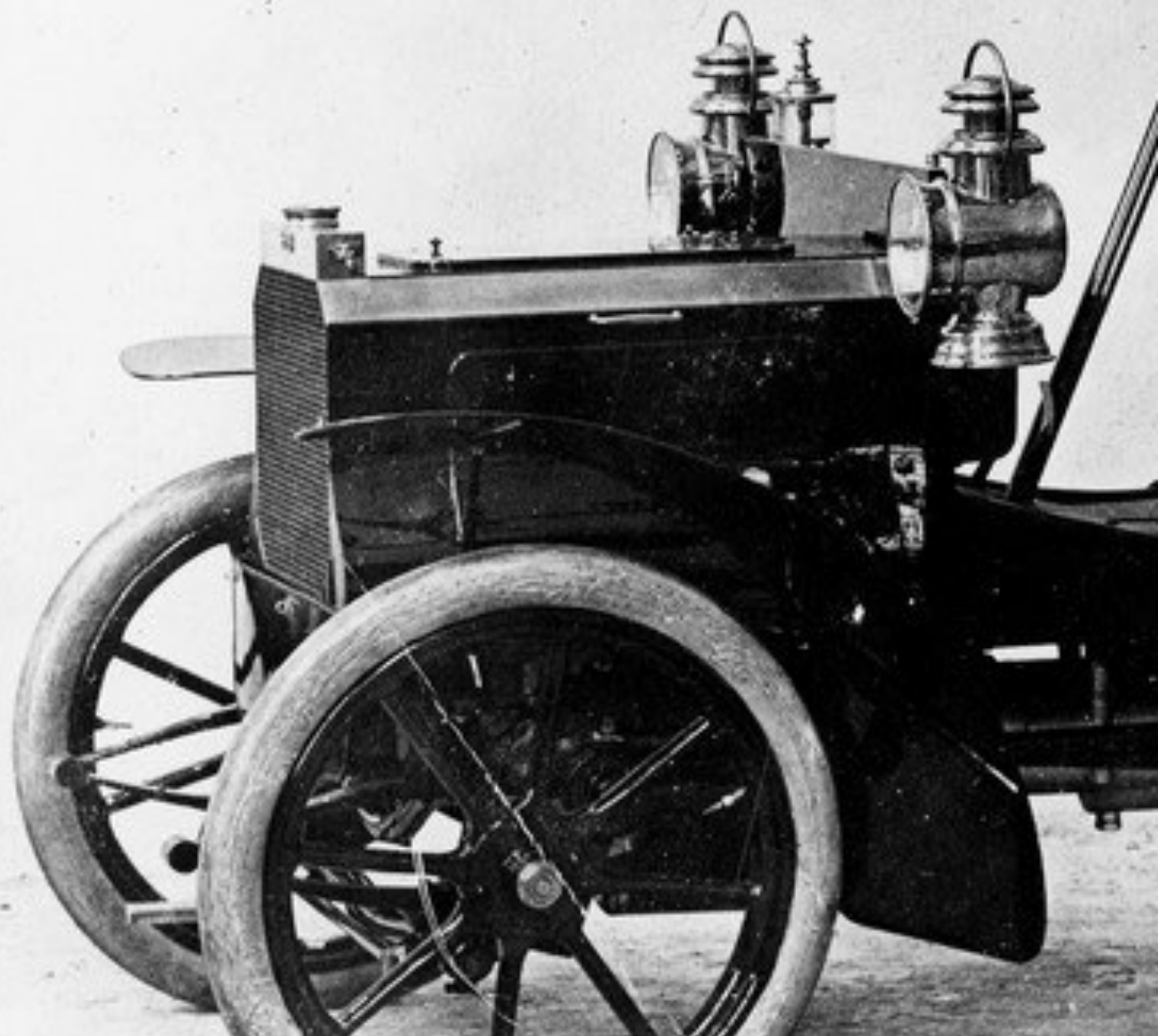
Il en sera exporté un grand nombre vers le Royaume-Uni o  elle est commercialis e sous le nom de "Baby Peugeot"

La B b  était r put e pour ses qualités de conduite, son  conomie et sa grande maniabilit .

Moteur: monocylindre 652 cc, transmission   cardan, boite   trois vitesses   commande sous le volant.

















ACQUARO
STORICO
ITALIANO



LECTORS HISTORIC CAR CLUB
CESENA



CALENDARIO 2012

di Primavera
in programma nel gennaio
in le sale di via di via
di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

di via

CLASSIC
TOD



REDACTIE

PEUGEOT TYPE 181

100 JAAR

Nog een paar paardenkrachten extra.

Van 1925 tot 1928, Peugeot, dat zijn motoren met kopkleppen gewoonlijk reserveerde voor de sportieve versies van zijn seriemodellen, produceerde dan personenauto's (klassieke torpedo's, cabrio's, coupé's) die waren afgeleid van de "177", maar waren uitgerust met een distributie met kopkleppen, aangestuurd door stangen en tuimelaars.

Hun PG4-motor had dezelfde afmetingen als de PG6 van de "177 R", 70 x 105, 1.615 cm', maar om administratieve redenen werd het fiscale vermogen verhoogd van 9 naar 11 pk. De Peugeot 11 pk, zoals hij gewoonlijk werd genoemd, bestond dus in twee wielbases: type "181", 2,79 m en type "181 B", 2,86 m, beide met een spoorbreedte van 1,26 m. Het algemene ontwerp was dat van de "177", maar de "culbuté"-motor ontwikkelde een relatief hoog vermogen van 40 pk (er wordt ook gesproken van 35 pk, wat aannemelijker lijkt).

De 181 was beschikbaar in de uitvoeringen: Torpedo, Cabriolet torpedo, Berline, Coupe. De productie liep van 1925 tot 1928 met 9259 exemplaren.

REDACTION

PEUGEOT TYPE 181

100 ANS

Quelques chevaux de plus.

De 1925 à 1928, Peugeot qui, d'habitude, réservait ses moteurs à soupapes en tête à des versions sportives de ses modèles de série, produisit des véhicules de tourisme (torpédos classiques, cabriolets, conduites intérieures, coupés), dérivés de la « 177 » mais équipés d'une distribution à soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs.

Leur moteur PG4 avait les mêmes cotes que le PG6 de la « 177 R », 70 x 105, 1.615 cm', mais pour des raisons administratives, la puissance fiscale passait de 9 à 11 CV. La 11 CV Peugeot, donc, puisque telle était son appellation courante existait sous deux empattements : type « 181 », 2,79 m et type « 181 B », 2,86 m, tous deux avec une voie de 1,26 m. La conception générale était celle des « 177 », mais le moteur « culbuté » développait la relativement grande puissance de 40 ch. (on parle aussi de 35 ch., ce qui semble plus plausible).

La 181 était disponible dans les versions suivantes: Torpédo, Cabriolet torpédo, Conduite intérieure, Coupé. La production s'est déroulée de 1925 à 1928 avec 9 259 exemplaires.

1615 cc motor, vier versnellingsbak, remmen op de 4 wielen, aandrijving via cardanas, topsnelheid 70 a 75 km/h.

25 SEPTEMBER 1925.

Test van de Peugeot 11 CV door autojournalisten.

Het verslag van deze test wordt niet op de gebruikelijke manier gepresenteerd. Om vragen over dit onderwerp te voorkomen, acht ik het nodig enkele woorden van uitleg te geven.

De test van de Peugeot 11 pk is namelijk niet onder normale omstandigheden uitgevoerd. Wanneer we een auto testen, stelt de fabrikant ons doorgaans een nieuwe auto ter beschikking, of een auto uit zijn wagenpark, en we leggen met dit voertuig een bepaald aantal kilometers af, waarbij we bijzonderheden noteren en metingen uitvoeren die we vervolgens aan onze lezers meedelen. Wat soms op onze tests wordt bekritiseerd, is juist het feit dat de test slechts betrekking heeft op één auto; de fabrikant zou een auto hebben gekozen die beter is dan de andere, beter afgewerkt, en de verkregen resultaten zouden niet helemaal representatief zijn. We zullen zien dat deze bezwaren niet van toepassing zijn op de Peugeot 11 pk. Toen de heer Muret, de vriendelijke secretaris-generaal van de

Société Peugeot, mij telefonisch vroeg om een langeafstandsrit te maken met 11 pk-auto's, had ik maar weinig tijd. Het ging echter niet alleen

Moteur 1 615 cm³, boîte à quatre vitesses, freins sur les 4 roues, transmission à cardan, vitesse maximale 70 à 75 km/h.

25 SEPTEMBRE 1925.

Essai de la 11 CV Peugeot par des journalistes automobiles.

Le rapport de cet essai n'est pas présenté aux lecteurs à la façon ordinaire. Afin de prévenir les questions qui pourraient nous être adressées sur ce sujet, je crois nécessaires quelques mots d'explication.

C'est que l'essai de la 11 cv Peugeot n'a pas été fait dans les conditions ordinaires. En général, lorsque nous faisons un essai de voiture, le constructeur met à notre disposition une voiture neuve, ou prise dans ses voitures de service, et nous faisons, avec ce véhicule, un certain nombre de kilomètres, en relevant des particularités, et

en faisant des mesures que nous communiquons ensuite à nos lecteurs.

Ce qu'on reproche parfois à nos essais, c'est justement le fait que le dit essai ne porte que sur une voiture; le constructeur a pu choisir, dit-on, une voiture meilleure que les autres, mieux au point, et les résultats obtenus peuvent ne pas être tout à fait de série. On va voir qu'en ce qui concerne la 11 cv Peugeot, ces objections ne peuvent être mises en avant. Quand M.Muret, l'aimable secrétaire général

om een test, maar ook om een soort goedkeuring te geven voor de serie 11 pk-auto's die momenteel in productie is. Ik moest dus dubbel, zelfs driedubbel zo hard werken en heel snel handelen. Ik wilde namelijk vooral de auto's in de bergen testen: met bergen bedoel ik echte bergen, zoals de Alpen of de Pyreneeën, bergen van meer dan 1.800 of 2.000 meter hoog. Alleen daar kun je een auto echt beoordelen, en een auto die zonder problemen en zonder te stoppen de cols van Izoard of Vars heeft genomen, kan echt als goed worden beschouwd.

In drie dagen tijd moest ik dus naar de Alpen rijden en weer terugkomen.

Met één auto was dat relatief eenvoudig, maar ik moest niet één auto testen, maar vier. Het was dus een konvooi van vier auto's dat de rit maakte waarover ik hieronder verslag doe, wat de waarde van de verkregen resultaten nog eens extra onderstreept. Iedereen die tijdens de oorlog de kans heeft gehad om een konvooi te besturen, weet namelijk hoezeer de gemiddelde snelheid van het konvooi lager ligt dan de gemiddelde snelheid van elk van de auto's waaruit het bestaat.

De vier auto's die voor deze test werden gebruikt, waren afkomstig uit de dagelijkse productie van de fabriek in Audincourt en werden vanuit de fabriek als nieuwe auto's over de weg naar Parijs vervoerd. Op het moment dat ze aan de test begonnen, hadden ze dus ongeveer 500 kilometer afgelegd. De chassis waren uitgerust met carrosserieën met vier zitplaatsen, van het type dat gewoonlijk in serie wordt geleverd, en

de la Société Peugeot, me demanda téléphoniquement de faire un raid à grande distance avec des voitures 11 cv, je disposais de fort peu de temps. Or, il s'agissait non seulement de faire un essai, mais encore de donner en quelque sorte un bon à tirer pour la série de 11 cv dont la fabrication marche actuellement. J'ai donc dû mettre les bouchées doubles, voire même triples, et marcher très rapidement. Je tenais, en effet, essentiellement à essayer les voitures en montagne: par montagne, j'entends la vraie montagne, telle que les Alpes ou les Pyrénées, la montagne au-dessus de 1.800 ou 2.000 mètres. Là seulement, on peut vraiment juger une voiture, et celle qui a franchi sans encombre et sans arrêt les cols d'Izoard ou de Vars peut être considérée vraiment comme bonne.

En trois jours, il s'agissait donc d'aller dans les Alpes, et d'en revenir.

Avec une voiture, c'était chose relativement facile, mais ce n'est pas une voiture qu'on m'avait demandé d'essayer, mais bien quatre. C'est donc un convoi de quatre voitures qui a effectué la randonnée dont je rends compte plus bas, ce qui renforce singulièrement la valeur des résultats obtenus. Tous ceux qui, pendant la guerre, ont eu l'occasion de conduire un convoi savent, en effet, combien la vitesse

moyenne du convoi est inférieure à la vitesse moyenne propre à chacune des voitures qui le composent.

tijdens de test werden deze carrosserieën bezet door de bestuurder en een monteur.

Het gewicht van de twee andere passagiers werd vertegenwoordigd door gietijzeren blokken. Het waren dus gesloten auto's met vier zitplaatsen en een volledige lading die de weg opgingen. Wat de route betreft, had ik gezegd dat ik de bergen in wilde. Omdat de Pyreneeën een beetje ver weg waren, aangezien we vanuit Parijs vertrokken, koos ik voor de Alpen. Daar had ik keuze te over om moeilijke wegen te vinden. De wegen die mij het meest geschikt leken, zowel wat betreft de afstand als de steilheid van de hellingen, waren die van de Col de Lautaret tussen Grenoble en Briançon, de Col d'Izoard tussen Briançon en Guillestre en ten slotte die van de Col de Vars tussen Guillestre en Barcelonnette. Terloops beklommen we op de terugweg de Col Bayard, die boven Gap uittorent, en daalden we kort daarna de bekende helling van Laffrey af.

Deze bergroute is naar mijn mening zeer overtuigend.

De Route du Lautaret is een brede, gemakkelijke weg met enkele steile hellingen, die echter vrij snel te beklimmen zijn omdat de bochten geen problemen opleveren.

Let wel dat de weg op 2.150 meter hoogte over de col loopt, waardoor je een goed beeld krijgt van wat de motor kan presteren bij lage luchtdruk.

Les quatre voitures qui ont servi a cet essai avaient été prélevées sur la production journalière de l'usine d'Au. dincourt, et ont été envoyées a Paris par la route, étant prises neuves à l'usine. Au moment donc où elles entame-*rent* l'essai, elles avaient parcouru environ 500 kilomè-tres. Les châssis étaient munis de carrosseries à conduite intérieure, quatre places, du type de celles qu'on livre couramment en série, et ces carrosseries étaient occupées, au cours de l'essai, par le conducteur et un mécanicien.

Le poids des deux autres passagers était représenté par des gueuses en fonte. C'étaient donc des voitures fermées à quatre places et à charge complète qui prirent la route. Quant à l'itinéraire, j'ai dit que je tenais aller en montagne. Les Pyrénées étant un peu loin, puisque nous partions de Paris, je me décidai pour les Alpes. Là, je n'avais que l'embarras du choix pour trouver des routes dures. Celles qui me parurent les plus pratiques, tant au point de vue de la distance que de la dureté des rampes, furent celles du col de Lautaret entre Grenoble et Brian-çon, du col d'Izoard entre Briançon et Guillestre, et enfin celle du col de Vars entre Guillestre et Barcelonnette. Accessoirement, nous avons grimpé au retour le col Bayard qui domine Gap, et descendu peu après la côte bien connue de Laffrey.

Ce parcours en montagne est, à mon avis, extrêmement probant.

Vanaf de Col de Lautaret is de afdaling naar Briançon gemakkelijk en juist omdat je hier vrij hoge snelheden kunt halen, is het een goede testbank voor de remmen.

De Col d'Izoard, waarvan de klim precies in Cervières begint, is na de Galibier de hoogste pas in de Alpen (2350 meter). De klim is erg lang en continu, en de laatste kilometers voor de pas hebben een vrijwel constante helling met vrij scherpe bochten.

De afdaling naar Guillestre heeft een zeer aanzienlijke helling met scherpe bochten. De staat van de weg is overigens vrij slecht. Maar de moeilijkste pas van de Route des Alpes is zonder twijfel de Col de Vars, hoewel deze niet de hoogste is. Het vertrek vanuit Guillestre heeft over een afstand van 2 à 3 kilometer een continue helling die zelfs meer dan 14% bedraagt, met een zeer slechte ondergrond.

Ten slotte is de afdaling naar Abriès momenteel in zeer slechte staat; de weg bestaat uit niets anders dan losse stenen, afgezien van de vele modderige stukken, en is overal erg smal. Ik zeg niets over de weg, die toch al hobbelig en bochtig is, die van Abries naar Gap via Barcelonnette loopt. De klim naar de Col Bayard, die boven Gap uitsteekt, is gemakkelijk en kan vrij snel worden afgelegd dankzij de breedte van de weg, hoewel hij een aanzienlijke helling heeft.

Ten slotte is de afdaling van Laffrey, met een continue hellingspercentage van 6 of 7 % over 7 kilometer, naar mijn mening de beste testbank voor remmen; de afdaling is

La route du Lautaret est une route large, facile, et qui présente néanmoins des rampes dures, mais que l'on peut gravir assez rapidement parce que les virages ne présentent pas de difficultés.

Notez que la route passe, au col, à 2.150 mètres d'altitude, ce qui permet de se faire une idée très nette de ce que peut rendre le moteur sous une faible pression atmosphérique. Du col de Lautaret, la descente sur Briançon est facile, et justement parce qu'elle permet des vitesses assez élevées, elle offre un bon banc d'essais pour les freins.

Le col d'Izoard, dont la montée commence exactement à Cervières, est, après le Galibier, le plus haut des Alpes (2.350 mètres). La montée est très longue et continue, et les derniers kilomètres avant le col offrent une pente sensiblement constante avec des virages assez durs.

La descente vers Guillestre présente une déclivité très considérable avec des virages serrés. L'état de la route est d'ailleurs assez médiocre. Mais le plus dur des cols de la route des Alpes est certes le col de Vars, bien qu'il ne soit pas le plus élevé. Le départ de Guillestre présente, sur 2 ou 3 kilomètres, une rampe continue qui atteint et dépasse même 14%, avec un sol tout à fait exécrationnel.

Enfin, la descente sur Abriès est actuellement en très mauvais état; la route n'est qu'un ensemble de cailloux roulants, à part les parties

snel genoeg om er veelvuldig gebruik van te moeten maken en het tracé van de weg is goed genoeg om een hoge snelheid aan te houden, allemaal omstandigheden die de remmen zwaar belasten. Dat was de belangrijkste etappe, die zoals we zien bijna uitsluitend uit bergwegen bestond. Om daar te komen, namen we natuurlijk de meest directe route, die overigens misschien niet de beste was wat de kwaliteit van de weg betreft.

We kozen voor Voiron als tussenstop, omdat we twijfelden of we tijdens de Exposition de la Houille blanche wel gemakkelijk een hotel zouden vinden in Grenoble.

Ik had slechts drie dagen voor deze test. Op de eerste dag moesten de auto's dus 530 kilometer afleggen; op de tweede dag 430 kilometer, waarvan minstens 300 op bergwegen, en op de derde dag opnieuw 530 kilometer, net als op de eerste dag.

Het konvooi van vier auto's vertrok om 5.30 uur uit Levallois en kwam na twee stops om de bemanningen te bevoorraden rond etenstijd aan in Voiron. Tijdens deze etappe werd een regelmatig tempo aangehouden, zonder buitensporige snelheid, maar wel met een constante snelheid; het was namelijk belangrijk om niet te laat naar bed te gaan met het oog op de zware dag van de volgende dag. Voor de bergetappe werd om 7 uur vertrokken.

Op de toppen van de cols werd vrij veel tijd besteed aan het maken van foto's of gewoon aan

boueuses qui abondent, et elle est partout très étroite. Je ne dis rien de la route, pourtant accidentée et sinueuse, qui va d'Abries à Gap par Barcelonnette. Quant à la montée du col Bayard, qui domine Gap, elle est facile et peut être enlevée assez rapidement, grâce à la largeur de la route, quoique présentant une déclivité importante.

Enfin, la descente de Laffrey, en pente continue de 6 ou 7 % sur 7 kilomètres, constitue, à mon sens, le meilleur banc d'essais qui soit pour les freins; la descente est assez rapide pour qu'il faille faire un usage fréquent de ceux-ci, et le tracé de la route assez bien fait pour que l'allure permise reste élevée, toutes conditions qui imposent aux freins un rude effort. Telle était l'étape principale, faite, comme on le voit, presque uniquement de routes de montagne. Pour y atteindre, nous primes naturellement le chemin le plus direct, qui n'était peut-être du reste pas le meilleur au point de vue qualité du sol. Le gîte d'étape choisi fut Voiron, quelques doutes subsistant sur la possibilité de se loger facilement à Grenoble pendant l'Exposition de la Houille blanche.

Je ne disposais que de trois jours pour cet essai. Le premier jour, donc, les voitures ont dû couvrir 530 kilomètres; le second jour, 430 kilomètres, dont 300 au moins sur des routes de montagne, et, le troisième jour, les mêmes 530 kilomètres que le premier jour.

het bewonderen van het prachtige landschap. We liepen vooral veel vertraging op

tussen Barcelonnette en Gap, omdat we vier kudde schapen tegenkwamen die aan het verhuizen waren. We weten allemaal wat kudde schapen op transhumance zijn: het zijn duizenden dieren die worden geleid door vijf of zes herders en worden begeleid door een karavaan van een tiental ezels.

Gelukkig liepen we in tegengestelde richting van de kudde; we hoefden dus alleen maar te stoppen om de schapen de tijd te geven ons in te halen.

MAXIMALE SNELHEID:

De maximale snelheid die op vlak terrein werd gemeten bij de testauto's was voor drie van hen vrijwel gelijk; deze schommelde tussen 85 en 92 kilometer per uur. Voor de vierde auto, waarvan de overbrengingsverhouding iets anders was, lag de snelheid op vlak terrein natuurlijk iets lager.

De enige etappe waarop ik probeerde wat sneller te rijden, was de terugweg: 530 kilometer werden afgelegd in precies 10 uur, inclusief een kwartier pauze. Opgemerkt moet worden dat deze etappe bij het vertrek een zeer hobbelig traject in de buurt van Voiron omvatte en bij aankomst een rit door de buitenwijken van Parijs. De gemiddelde snelheid, zonder de stops, komt dus neer op ongeveer 58 kilometer per uur.

Le convoi des quatre voitures quitta Levallois à 5 h 30 et après deux arrêts consacrés au ravitaillement des équipages, arriva à Voiron à l'heure du dîner. Au cours de cette étape, l'allure maintenue fut régulière, sans vitesse excessive, quoique soutenue; il fallait, en effet, ne pas se coucher trop tard en vue de la dure journée du lendemain. Pour l'étape de montagne, le départ eut lieu à 7 heures.

Un assez long temps fut consacré, en haut des cols, prendre des photographies, ou simplement à regarder l'admirable paysage. Nous fûmes, en particulier, fortement retardés, entre Barcelonnette et Gap, par la rencontre de quatre troupeaux de moutons en transhumance; on sait ce que sont les troupeaux de moutons en transhumance: ils comprennent plusieurs milliers de têtes conduites par cinq ou six bergers et accompagnés d'un train de combat constitué par une dizaine de bourriquets.

Heureusement, nous marchions en sens inverse des troupeaux; il nous suffit donc de nous arrêter pour laisser au flot des moutons le temps de nous dépasser.

VITESSE MAXIMUM

La vitesse maximum relevée en palier sur les voitures d'essai fut très sensiblement la même pour trois d'entre elles; elle oscilla entre 85 et 92 kilomètres à l'heure. Pour la quatrième voiture, dont la démultiplication était un peu dif-

Deze snelheid is opmerkelijk, vooral vanwege de zeer slechte staat van de weg over een groot deel van het traject. Op sommige plaatsen is deze weg zelfs

ronduit verschrikkelijk, zoals bijvoorbeeld in de buurt van Auxerre of Sens. Desondanks zorgde de uitstekende vering van de 11 pk ervoor dat de snelheid behoorlijk bleef.

Ik heb het verbruik tussen Avallon en Parijs genoteerd; voor deze route komt dat neer op 12

liter benzine per 100 kilometer voor de hierboven aangegeven snelheid. Ook moet worden opgemerkt dat de motor tussen Avallon en Parijs, oftewel over een afstand van 240 kilometer, continu heeft gedraaid, waarbij de enige stops nodig waren om te wachten bij twee gesloten spoorwegovergangen.

Tot zover het gedrag van de auto's op vlakke wegen.

Laten we nu eens kijken hoe ze zich in de bergen hebben gedragen. Het grootste deel van de beklimmingen werd in de derde en tweede versnelling afgelegd. De eerste versnelling werd gebruikt op ongeveer 2 à 3 kilometer bij de beklimming van de Col d'Izoard en op misschien 4 kilometer bij de beklimming van de Col de Vars. Op geen enkel moment was het nodig om het volledige vermogen van de motor in de eerste versnelling te gebruiken.

Herhaaldelijk werd er op de moeilijkste stukken van de weg gestart, en dat zonder problemen.

férente, la vitesse en palier fut naturellement un peu plus faible.

La seule étape sur laquelle j'ai cherché à voyager un peu vite fut l'étape du retour: 530 kilomètres furent parcourus en 10 heures fort exactement, y compris trois quarts d'heure d'arrêt. A noter que dans cette étape, figurai-ent, au départ, un parcours très accidenté, au voisinage de Voiron, et, à l'arrivée, la traversée de la banlieue de Paris. La vitesse moyenne, arrêts déduits, ressort donc à 58 kilomètres à l'heure environ.

Cette vitesse est fort remarquable, surtout en raison de l'état extrêmement médiocre de la route sur une grande partie de son parcours. Par endroits même, cette route

devient nettement exécration, comme, par exemple, au voisinage d'Auxerre ou de Sens. Malgré cela, l'excellente suspension de la 11 cv permet à la vitesse de rester honorable.

J'ai noté la consommation entre Avallon et Paris; elle ressort pour ce parcours à 12 litres d'essence aux 100 kilomètres pour la vitesse indiquée plus haut. A noter aussi que le moteur n'a pas cessé de tourner entre Avallon et Paris, soit sur 240 kilomètres, les seuls arrêts ayant été nécessités par l'attente à deux passages à niveau fermés.

Voilà pour la façon dont les voitures se sont comportées en palier.

Geen tekenen van oververhitting bij het gebruik van de motoren in de bergen. Bij één auto werd het water in de radiator aan de kook gebracht en kon worden vastgesteld dat de ventilatorriem was verslapt. Na het bijstellen van de spanning bleef de watertemperatuur onder een redelijke limiet. Na deze etappe van 430 kilometer in de bergen werd overigens ongeveer 2 liter water bijgevuld in elk van de radiatoren, meer niet.

Twee punten die speciaal moeten worden gecontroleerd tijdens etappes in de bergen: wordt de motor warm? werken de remmen goed?

We hebben zojuist gezien hoe we de eerste vraag kunnen beantwoorden, laten we nu naar de tweede vraag gaan. De remmen van de 11 pk zijn echt van topklasse: extreem krachtig en tegelijkertijd zeer progressief. Opmerkelijk is dat de remkracht constant blijft, ongeacht de temperatuur van de remtrommels: het is zeker dat de remtrommels bijvoorbeeld op de helling van Laffrey enigszins warm waren. Desondanks was de remkracht even krachtig en even duidelijk als bovenaan de afdaling. Deze constante remkwaliteit is naar mijn mening opmerkelijk, omdat ze zeer zeldzaam is. Vaak zien we namelijk dat remmen die in gemiddeld terrein acceptabel zijn, op lange hellingen duidelijk tekortschieten; bij de 11 pk is dat niet het geval.

De remmen waren bij het vertrek in Levallois afgesteld; tijdens de hele tocht hoefde de afstelling van geen van de vier auto's meer te worden aangepast.

Voyons maintenant ce qu'elles ont fait en montagne. La plus grande partie des montées était faite en troisième et en seconde vitesse. La première vitesse a été utilisée sur 2 ou 3 kilomètres environ à la montée du col d'Izoard, et sur peut-être 4 kilomètres dans la montée du col de Vars. A aucun moment, il n'a été nécessaire d'employer toute la puissance du moteur en première vitesse.

A maintes reprises, il a été effectué des démarrages aux endroits les plus durs de la route, et cela sans difficulté.

Aucune trace de chauffage dans le fonctionnement des moteurs en montagne. Sur une seule voiture, l'eau du radiateur fut portée à l'ébullition, et on put constater que la courroie du ventilateur s'était détendue. Après réglage de la tension, la température de l'eau se maintint au-dessous d'une limite raisonnable. D'ailleurs, après cette étape de 430 kilomètres de montagne, on remit environ 2 litres d'eau dans chacun des radiateurs, sans plus.

Deux points à examiner spécialement dans les étapes de montagne: Le moteur chauffe-t-il? Les freins serrent-ils bien?

Nous venons de voir comment on peut répondre à la première question, passons à la seconde. Les freins de la 11 cv sont vraiment de tout premier ordre: extrêmement puissants, en même temps que très progressifs. Chose remarquable, la puissance des freins reste constante quelle que soit la température

Als we bedenken dat we, gezien de lengte van de etappes en de korte tijd die we hadden, veelvuldig gebruik moesten maken van de remmen, is dat een feit dat moet worden benadrukt.

Ik heb hierboven het brandstofverbruik op een gemiddeld traject genoteerd. Wat de olie betreft, bedroeg het verbruik per auto voor 1.500 kilometer niet meer dan 2 liter, en ik ben ervan overtuigd dat het zelfs deze limiet niet zou hebben bereikt. Op elke auto hadden we namelijk een jerrycan van 2 liter olie meegenomen. We hebben onderweg geen olie gekocht en als we de inhoud van de jerrycan twee of drie keer hebben bijgevuld, was dat meer uit voorzorg dan uit noodzaak, aangezien de vlotter aangaf dat het normale peil gehandhaafd bleef.

Wat het rijgedrag op de weg betreft, is de 11 pk bijzonder opmerkelijk. De motor draait trillingsvrij, tot een zeer hoog toerental. Je voelt je niet vermoeid na tien of twaalf uur in een gesloten carrosserie, waaruit kan worden geconcludeerd dat het geluid geenszins buitensporig is.

De vering is bijzonder goed, net als de wegligging: alleen een goede vering en een goede wegligging maken het namelijk mogelijk om op een zeer oneffen ondergrond een gemiddelde snelheid te halen.

Bij alle auto's schakelt de versnellingsbak soepel en is deze zeer stil, zelfs in de tweede en eerste versnelling. Kortom, deze test met vier auto's op een lang en zwaar parcours heeft een uitstekende indruk achtergelaten; de 11 pk voldoet

des tambours: il est bien certain que, dans le cas de la côte de Laffrey par exemple, les tambours de freins étaient quelque peu chauds. Malgré cela, le serrage était tout aussi net et aussi franc qu'en haut de la descente. Cette constante dans la qualité des freins est, à mon sens, tout à fait remarquable, parce que très rare. Très souvent, en effet, on constate que des freins acceptables en pays moyen sont nettement défaillants sur de longues pentes; rien de pareil avec la 11 cv.

Les freins avaient été réglés au départ de Levallois; il ne fut plus nécessaire de toucher au réglage sur aucune des quatre voitures pendant toute la randonnée.

Si on veut bien considérer qu'étant donné la longueur des étapes et le temps bref dont on disposait, on fut amené à faire un usage fréquent des freins, c'est là un fait qu'il convenait de faire ressortir.

J'ai noté plus haut la consommation d'essence relevée sur un parcours moyen. Quant à l'huile, la consommation par voiture pour 1.500 kilomètres n'a pas dépassé 2 litres, et je suis convaincu qu'elle n'aurait même pas dû atteindre cette limite. Sur chaque voiture, en effet, on avait emporté un bidon de 2 litres d'huile. On n'a pas acheté d'huile en route, et si on a remis d'autorité le contenu du bidon en deux ou trois fois, c'était plutôt par précaution que par nécessité, le flotteur indiquant que le niveau normal se maintenait.

ruimschoots aan de doelstelling die Peugeot zich bij de ontwikkeling ervan had gesteld; het is een zeer voldoende snelle, regelmatige en veilige auto, die bovendien een hoge transport-capaciteit biedt, en dat voor een bescheiden prijs, gezien het lage verbruik.

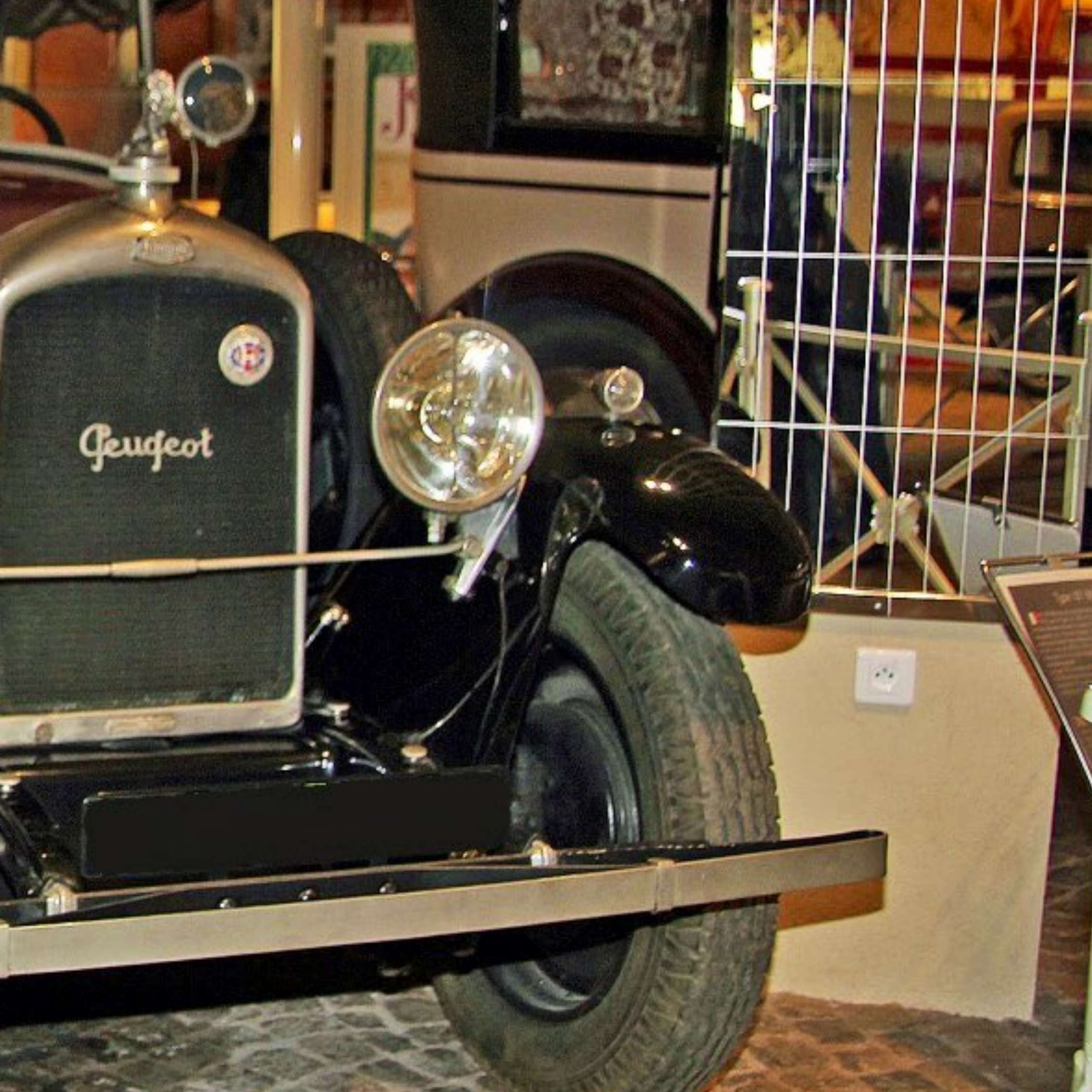
Ik moet opmerken dat dezelfde vier auto's, zodra ze terug waren in Parijs, weer vertrokken voor een tocht door de Pyreneeën. Ook deze tocht verliep zonder mechanische incidenten, maar aangezien ik niet persoonlijk aan deze nieuwe test heb deelgenomen, vermeld ik dit alleen ter informatie.

Au point de vue de la façon de se comporter sur la route, la 11 cv est particulièrement remarquable. Son moteur tourne sans vibration, jusqu'à un régime très élevé. Aucune fatigue lorsqu'on a passé dix ou douze heures à l'intérieur d'une carrosserie fermée d'où l'on peut conclure que le bruit n'est nullement excessif. La suspension est particulièrement bonne, ainsi d'ailleurs que la tenue route: seules, en effet, une bonne suspension et une bonne tenue de route peuvent permettre de réaliser la moyenne faite au retour sur un sol fort inégal. Sur toutes les voitures, les vitesses passent bien, et la boîte est très silencieuse, même en seconde et première vitesses. En résumé, donc, excellente impression fournie par cet essai de quatre voitures sur un parcours long et dur; la 11 cv atteint bien le but que se proposait la société Peugeot en l'établissant; c'est une voiture très suffisamment rapide, régulière et sûre, offrant d'ailleurs une capacité de transport élevée, et ce pour un prix modique, étant donné la faiblesse de sa consommation. Je crois devoir noter que les quatre mêmes voitures, dès leur retour à Paris, repartirent pour faire un tour dans les Pyrénées. Nouvelle randonnée qui ne fut marquée par aucun incident d'ordre mécanique; mais, comme je ne participais pas personnellement à cette nouvelle épreuve, je ne la mentionne que pour mémoire.

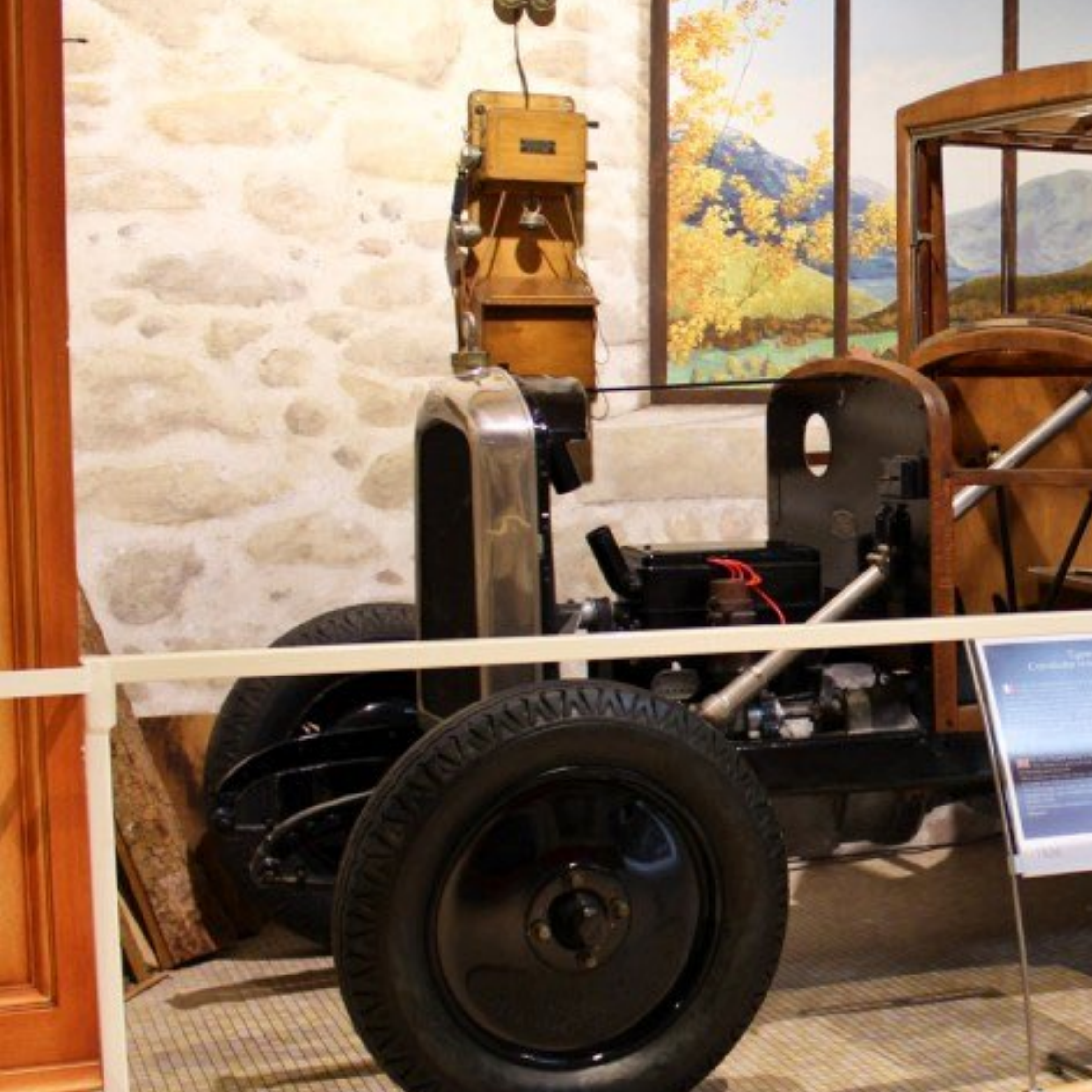


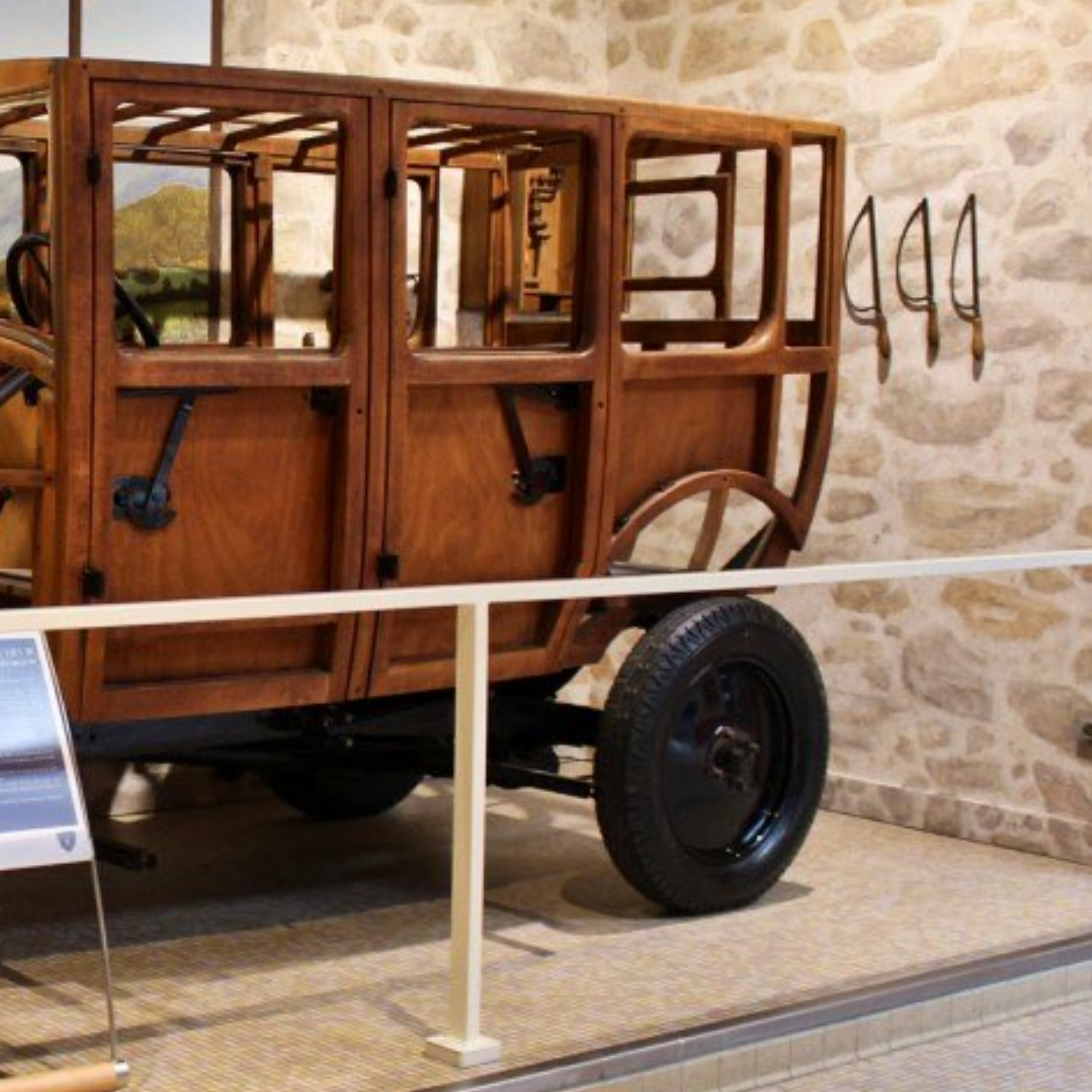


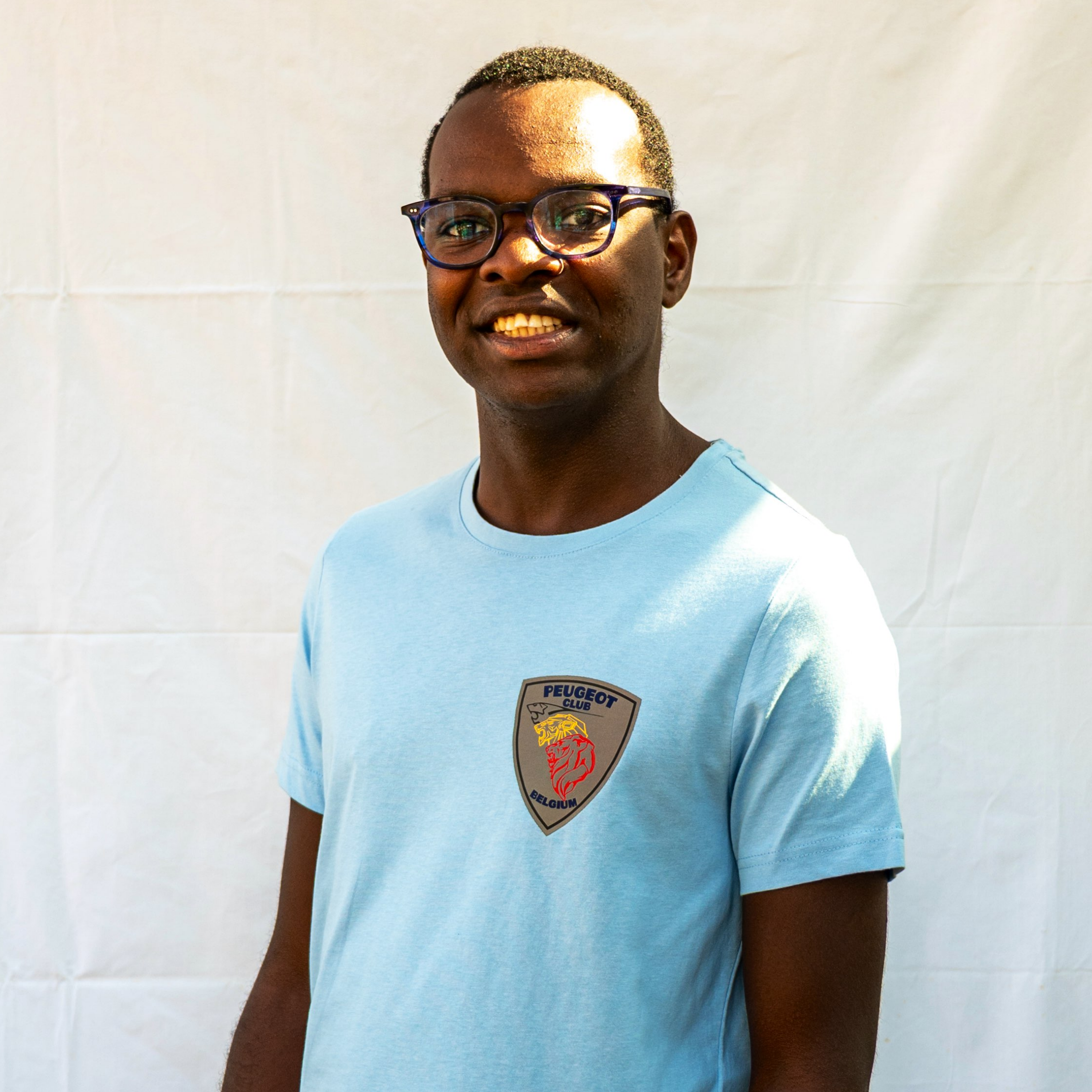




Peugeot







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.



CARDIGAN

Cardigan Blue navy. 50% Katoen, 50% Acryl - 400 g/m2. Peugeot Club Belgium logo geborduurd op de borst

Te verkrijgen in de maten:

Heren: S - M - L - XL - XXL - XXXL - XXXXL

Dames: XS - S - M - L - XL - XXL - XXXL

€45,00 per stuk

CARDIGAN

Cardigan Blue navy. 50% Coton, 50% Acryle - 400 g/m2. Peugeot Club Belgium logo brodé sur la poitrine

Disponible dans les tailles:

Hommes: S - M - L - XL - XXL - XXXL - XXXXL

Femmes: XS - S - M - L - XL - XXL - XXXL

€45,00 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 op bestelling

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 sur commande



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 't 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



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 op bestelling

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 la pièce sur commande



KRUKJE

Hoogte: 50 cm

Diameter: 40 cm

€75,00 per stuk op bestelling

TABOURET

Hauteur: 50 cm

Diamètre: 40 cm

€75,00 la pièce sur commande



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

SUPPORT DE PLAQUE

€5,00 à pièce



KUSSEN

Nu ook verkrijgbaar via Van Wijk bekleding. Kussen, voor in uw auto of in uw favoriete zetel thuis, dit met geborduurd club logo.

Bekleding is te kiezen, leder of stof, mogelijk dezelfde stof als uw autozetel.

Prijs vanaf **€40,00** per stuk, afhankelijk van gekozen stof (b.v. zwart kunstleder **€50,00** per stuk)

Afmeting : 36 cm x 36 cm

Bestelling en betaling loopt via Van Wijk bekleding. Bij betaling ook uw Peugeot Club Belgium lidnummer en naam vermelden. (productie na betaling).

Distributie: u kan het ter plaatse afhalen, of het komt via omwegen tot op een club evenement waaraan u deel neemt. (hier kan dan wel een onbepaalde tijd over gaan).

COUSSIN

Maintenant également disponible chez Van Wijk bekleding. Coussin, pour votre voiture ou votre fauteuil préféré à la maison, avec le logo du club brodé..

Le revêtement est au choix, cuir ou tissu, éventuellement le même tissu que celui de votre siège auto.

Prix à partir de **€40,00** pièce, en fonction du tissu choisi (par exemple, cuir synthétique noir **€50,00** pièce).

Dimensions: 36 cm x 36 cm

La commande et le paiement s'effectuent via Van Wijk bekleding. Lors du paiement, veuillez également mentionner votre numéro de membre Peugeot Club Belgium et votre nom. (production après paiement).

Distribution: vous pouvez venir le chercher sur place ou il vous sera livré lors d'un événement du club auquel vous participez (ce qui peut prendre un certain temps).

OPGELET

Deze clubkledij is specifiek voorbehouden aan de clubleden.

Deze webpagina Clubkledij is louter informatief. Er kan niet online gekocht worden.

Indien u interesse hebt voor specifieke kledingsstukken dan dient u contact op te nemen met **Donny**, onze kledijverantwoordelijke, dit om uw maat door te geven of af te spreken op welk evenement u zal aanwezig zijn en de kledij kan gepast/ aangekocht worden.

Op locatie kunt u desgevallend met uw bank app betalen via onze aangemaakte QR-code.

Opgelet! Onze kledij kan onderhevig zijn aan prijs aanpassingen.

ATTENTION

Cette tenue de club est spécifiquement réservée aux membres du club.

Cette page de vêtements est purement informative. Il n'y a pas de vente en ligne.

Si vous êtes intéressé(e) par des vêtements spécifiques, veuillez contacter **Donny**, notre responsable des vêtements, pour nous donner votre taille ou convenir d'un événement auquel vous assisterez et les vêtements pourront être essayés/achetés.

Sur place, vous pouvez payer avec votre application bancaire si nécessaire. Dans ce cas, nous vous fournissons le code QR.

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

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