

PEUGEOT CLUB BELGIUM

MAGAZINE 01/02 2026



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,

Allereerst wil ik jullie namens het bestuur en mezelf een sprankelend, bijzonder en liefdevol nieuw jaar wensen, vol fantastische en prachtige momenten! 2025 kunnen we zeker omschrijven als een goed gevuld clubjaar, met heel veel leuke activiteiten en de zon was ons ook steeds goedgezind. Bij deze dan ook nog een welgemeende dankjewel aan iedereen die hiervoor zijn steentje heeft bijgedragen. Dit versterkt het groepsgevoel en zo kunnen we genieten van onze gezamenlijke hobby.

Ik wil jullie dan ook bedanken voor het vertrouwen in onze club en jullie trouwe lidmaatschap.

- 14, 15 en 16 november stonden we met onze clubstand op Interclassics Brussel.
- 7 december vond ons Sint-Elooidiner plaats in Ieper, bedankt Wim en Nancy voor de organisatie!

Beide verslagen en de voorlopige agenda vinden jullie in dit magazine. Momenteel zijn er nog vier data vrij voor een rondrit, we hopen deze snel te kunnen invullen. Contacteer hiervoor **Wim** bij hulp of vragen. Onze eerste activiteit is de algemene vergadering op 22 februari. Meer info in dit magazine.

Jullie voorzitter.

Frank

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Beste Leden,

Au nom du conseil d'administration et en mon nom propre, je tiens tout d'abord à vous souhaiter une nouvelle année pétillante, exceptionnelle et pleine d'amour, riche en moments fantastiques et merveilleux! Nous pouvons certainement qualifier 2025 d'année bien remplie pour le club, avec de nombreuses activités sympas et un soleil qui nous a toujours été favorable. Je tiens donc à remercier sincèrement tous ceux qui y ont contribué. Cela renforce l'esprit d'équipe et nous permet de profiter ensemble de notre hobby commun. Je tiens également à vous remercier pour votre confiance en notre club et votre fidélité en tant que membres.

- Les 14, 15 et 16 novembre, nous étions présents avec notre stand au Interclassics de Bruxelles.
- Le 7 décembre, notre dîner de la Saint-Éloi a eu lieu à Ypres. Merci à Wim et Nancy pour l'organisation!

Vous trouverez les deux rapports et l'agenda provisoire dans ce magazine. Il reste actuellement quatre dates disponibles pour une randonnée, que nous espérons pouvoir remplir rapidement. Contactez **Wim** si vous avez besoin d'aide ou si vous avez des questions. Notre première activité est l'assemblée générale du 22 février. Vous trouverez plus d'informations dans ce magazine. Votre président. Frank



AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

2026

22 FEBRUARI
ALGEMENE VERGADERING
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



22 FEVRIER
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

28-29 MAART
OLDTIMERBEURS GENK
CLUBSTAND



28-29 MARCH
BOURSE GENK
STAND DU CLUB

4-5 APRIL
BEURS ATH
CLUBSTAND



4-5 AVRIL
BOURSE ATH
STAND DU CLUB

19 APRIL
OPENINGSRIT REGIO ROESELARE
WIM & NANCY



19 AVRIL
RANDONNÉE RÉGION ROESELARE
WIM & NANCY

10 MEI
RONDRIT



10 MAI
RANDONNÉE

23-25 MEI
BEURS CINEY
CLUBSTAND



23-25 MAI
BOURSE CINEY
STAND DU CLUB

7 JUNI
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY
D&O AUTOMOTIVE ROESELARE



7 JUIN
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY
D&O AUTOMOTIVE ROESELARE

14 JUNI
RONDRIT CLERMONT
RUDY DE BELS



14 JUIN
RANDONNÉE CLERMONT
RUDY DE BELS

21 JUNI
RONDRIT POPERINGE
LIONEL & MARLEEN TYTGAT



21 JUIN
RANDONNÉE POPERINGE
LIONEL & MARLEEN TYTGAT

12 JULI
RONDRIT



12 JUILLET
RANDONÉE

9 AUGUSTUS
RONDRIT



9 AOÛT
RANDONÉE

3-6 SEPTEMBER
VIERDAAGSE RONDRIT DOLOMIETEN ITALIË
JOS & HANNAH
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



3-6 SEPTEMBRE
4-JOURS RANDONNÉE DOLOMIETEN ITALIË
JOS & HANNAH
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

13 SEPTEMBER
RONDRIT
DAVID & ANNETTE COLINET



13 SEPTEMBRE
RANDONNÉE
DAVID & ANNETTE COLINET

3 OKTOBER
BABELAVOND
FRANS & FILIP



3 OCTOBRE
CAUSERIE DU SOIR
FRANS & FILIP

16-18 OKTOBER
INTERNATIONALE MEETING IAPM BRETAGNE
L'AVENTURE PEUGEOT



16-18 OCTOBRE
**INTERNATIONALE MEETING IAPM
BRETAGNE**
L'AVENTURE PEUGEOT

25 OKTOBER
SLUITINGSRIT



25 OCTOBRE
RANDONNÉE DE CLÔTURE

20-22 NOVEMBER
INTERCLASSICS BRUSSELS
CLUBSTAND



20-22 NOVEMBRE
INTERCLASSICS BRUSSELS
STAND DU CLUB

6 DECEMBER
SINT-ELOOI DINER REGIO ANTWERPEN
FRANK & ANN



6 DÉCEMBRE
DÎNER SAINT-ELOY RÉGION ANVERS
FRANK & ANN



GARAGE KENENS



GARAGE KENENS

PAALSESTEENWEG 239 3583 PAAL

WWW.GARAGEKENENS.BE



SINCE 1957





vzw | BELGISCHE CLUB VOOR OUDE PEUGEOT'S

UITNODIGING VOOR DE ALGEMENE VERGADERING 2026 - WERKJAAR 2025

Geachte clublid,

Zoals elk jaar, nodigen wij ook onze toegetreden leden uit om deel te nemen aan de Algemene Vergadering van de vzw | BCOP - CBAP | asbl.

OPGELET! WIJZIGING LOCATIE!

**De vergadering zal plaatsvinden op 22/02/2026, onthaal vanaf 10.30 uur,
start vergadering om 11.00 uur op volgend adres:**

**GC Paepenheide
Beenhouwerstraat 3 2870 Puurs- Sint-Amands (Breendonk)**

Dag einde voorzien omstreeks 17.00 uur.

In onze vereniging worden alle clubleden op de Algemene Vergadering uitgenodigd, maar wij wensen er u echter aan te herinneren dat krachtens Artikel 6 van de statuten enkel de effectieve leden, in orde met hun lidgeld, over stemrecht beschikken.

Sommigen onder jullie hebben tevens een aantal jaren clublidmaatschap op hun teller en worden hiervoor op een gepaste manier bedankt. Wie niet aanwezig kan zijn, krijgt zijn/haar diploma wel op een ander evenement van de club als u zich hiervoor tenminste hebt aangemeld. Diploma's worden echter niet opgestuurd.

Na de Algemene Vergadering, kan u genieten van een diner om het jaar alvast goed in te zetten. De deelnameprijs aan de maaltijd bedraagt 38,00 euro/persoon. U dient wel op voorhand in te schrijven!

MENU: Agnes Sorel velouté, [A] Konijn Grand-Mère of [B] gegratineerd vispannetje, Desserten fantasie.

Hopend u te mogen ontmoeten tijdens deze Algemene Vergadering,

Mvg,

Namens het Bestuursorgaan,
Frank De Reu

Inschrijven **vóór 10 februari 2026** via het secretariaat van de club.
Bevestig uw deelname aan het diner door betaling op rekeningnummer:
BE30 7512 0391 0511

Indien aanwezig op de AV maar geen deelname aan het diner: gelieve dit te melden aan het secretariaat.





CLUB BELGE DES ANCIENNES PEUGEOT | asbl

INVITATION A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2026 - EXERCICE 2025

Cher membre du Club,

Comme chaque année, nous invitons nos membres adhérents à participer à l'Assemblée Générale de notre vzw | BCOP – CPAB | asbl

ATTENTION CHANGEMENT D'ADRESSE !

**L'AG aura lieu le 22/02/2026, accueil à partir de 10.30 heures,
réunion à partir de 11.00 heures à l'adresse suivante :**

**GC Paepenheide
Beenhouwerstraat 3 2870 Puurs- Sint-Amands (Breendonk)**

Fin de la journée prévue vers 17.00 heures.

Nous rappelons que tous les membres du club sont attendus à l'Assemblée Générale, mais que conformément à l'article 6 des statuts, seul les membres effectifs en règle de cotisation disposent d'un droit de vote.

Certains d'entre vous ont également un certain nombre d'années d'appartenance au club sur leur compteur et seront remerciés comme il se doit. Ceux qui ne peuvent être présents recevront leur diplôme de manière appropriée lors d'un autre événement club si vous y êtes préalablement inscrit. Notez que les certificats ne sont pas envoyés par courrier.

Après l'Assemblée Générale, vous pourrez profiter d'un repas au prix de 38,00 euro /personne, afin de commencer l'année de manière conviviale et décontractée. Vous devez toutefois vous inscrire à l'avance !

Dans l'espoir de vous compter parmi nous lors de cette Assemblée Générale,

Cordialement,

Pour le Conseil d'administration,
Frank De Reu

Veuillez-vous inscrire **avant le 10 février 2026** via le secrétariat du club.
Pour confirmer votre participation au dîner, veuillez verser votre participation sur le compte :
BE30 7512 0391 0511

Même si vous ne participez pas au dîner, une confirmation de votre présence à l'AG est attendue au secrétariat.



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
0467 072 153
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



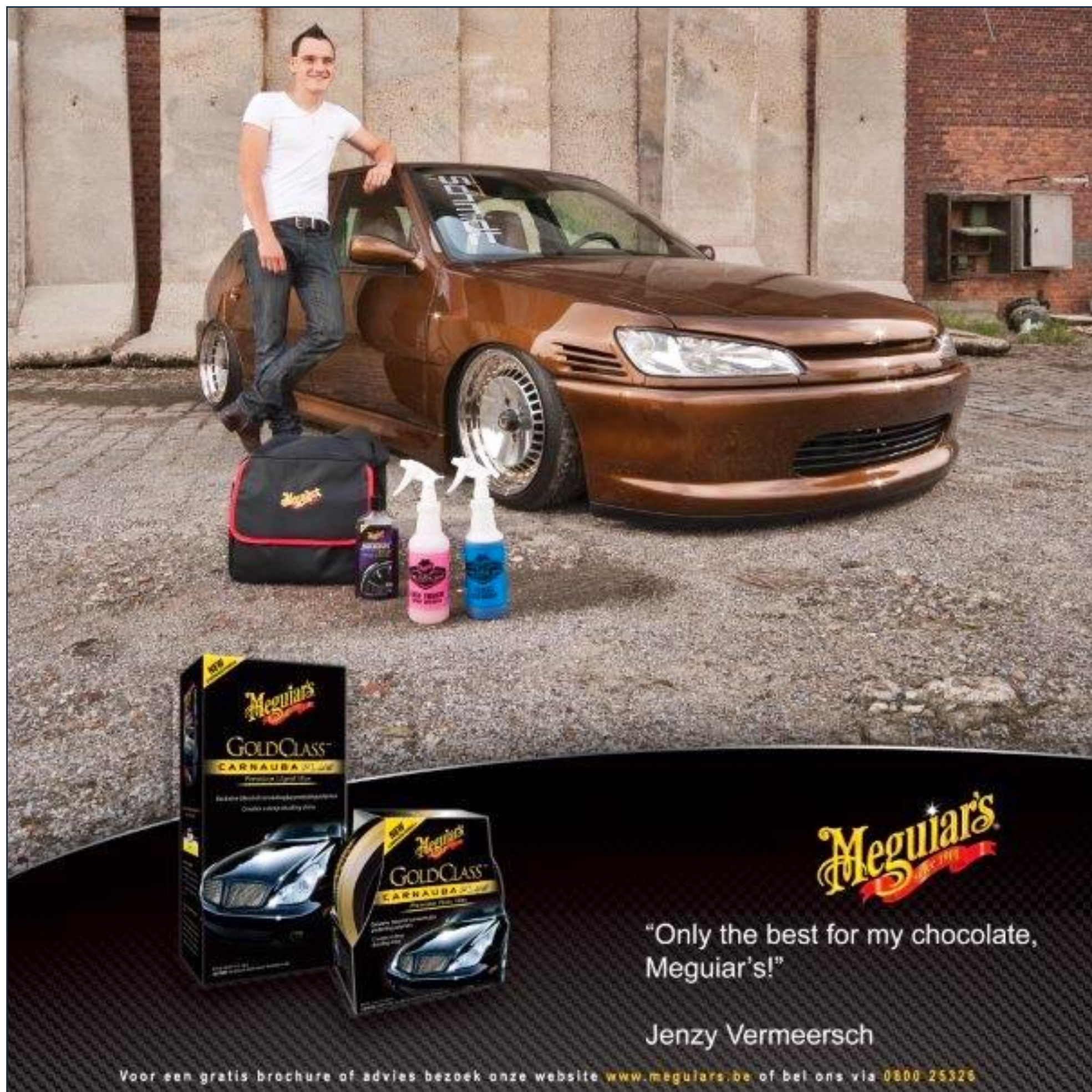
**ADVISEUR RONDRITTEN &
SOCIALE MEDIA
ADVISEUR RANDONNÉES &
MEDIA SOCIAUX**

VUYLSTEKE Wim
0472 359 453

wim@bcop-cbap.be

MDI / PELLETS MDI \





Meguiar's
SINCE 1920

"Only the best for my chocolate,
Meguiar's!"

Jenzy Vermeersch

Voor een gratis brochure of advies bezoek onze website www.meguiars.be of bel ons via 0800 25326

HET BESTUUR

BELANGRIJKE BOODSCHAP

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

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

Daarvoor bedanken wij uitdrukkelijk onze partners in 2025:

- Peugeot D&O Roeselare-Waregem,
- Peugeot Garage Nova Lier,
- Peugeot Garage Kenens Paal-Beringen
- PDK pellets Avelgem,
- Le Vin Du Bâché Kalmthout,
- C&C Parts Luik en Baarlo,
- Autobekleding Vanwijk Pelt.

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

- Peugeot D&O Roeselare
- Peugeot D&O Waregem
- Peugeot D&O Ieper
- Peugeot Verellen Geel

LE COMITÉ

MESSAGE IMPORTANT

Grâce à la générosité de nos partenaires annoncés dans notre Clubmagazine, sur le site internet, sur le forum et sur Facebook, nous pouvons franchir des étapes importantes pour atteindre nos objectifs. Ces partenaires ne nous offrent pas seulement les moyens nécessaires et un peu de répit, ils nous donnent aussi la motivation indispensable pour continuer et pour toujours donner le meilleur de nous-mêmes.

Nous remercions donc expressément nos partenaires en 2025:

- Peugeot D&O Roeselare-Waregem,
- Peugeot Garage Nova Lier,
- Peugeot Garage Kenens Paal-Beringen
- PDK pellets Avelgem,
- Le Vin Du Bâché Kalmthout,
- C&C Parts Luik en Baarlo,
- Autobekleding Vanwijk Pelt.

Nous remercions également chaleureusement les entreprises qui offrent un petit-déjeuner, servent des boissons, proposent des biens et des services, et règlent des aspects pratiques. Par exemple:

- Peugeot D&O Roeselare
- Peugeot D&O Waregem
- Peugeot D&O Ieper

- Studio Zidis Zulte
- Eurorepar De Smet Dentergem
- Eurorepar Demeer Herk-de-Stad
- Axa-Crelan Janssens Lint
- Drankenthal Gos Heers

En minstens even belangrijk: dank aan al onze leden voor het vertrouwen. Zeker extra dank aan allen die helpen op evenementen, die rondritten organiseren, die wagens ter beschikking stellen voor beurzen of evenementen, foto's maken, of die een babbelavond organiseren.

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

Iedereen van harte bedankt!
Het bestuur

- Peugeot Verellen Geel
- Studio Zidis Zulte
- Eurorepar De Smet Dentergem
- Eurorepar Demeer Herk-de-Stad
- Axa-Crelan Janssens Lint
- Drankenthal Gos Heers

Et tout aussi important: merci à tous nos membres pour leur confiance. Une gratitude particulière à ceux qui aident lors des événements, organisent des balades, mettent des voitures à disposition pour des salons ou événements, prennent des photos, ou organisent une soirée conviviale.

Enfin, nos remerciements spéciaux à Tom et Valérie pour la gestion de notre Club magazine!

Un grand merci à toutes et à tous!
Le comité

PAUL VANWINCKEL

INTERCLASSICS BRUSSELS 2025

Naar jaarlijkse gewoonte had ook dit jaar van 14 tot 16 november de grote oldtimerbeurs InterClassics Brussel plaats. Deze beurs (nieuwe editie) is intussen al aan haar tiende jaargang bezig en wij staan er als Peugeot Club Belgium voor de negende opeenvolgende keer.

In het teken van de viering 50 jaar Peugeot 604, hebben wij onze stand alle eer aangedaan door er twee Peugeot's 604 te plaatsen. Het betrof enerzijds een 604 GTI uit 1984 en een door de Franse constructeur Heuliez in limousine omgebouwde 604 STI uit 1982. Deze wagens werden door hun respectievelijke eigenaars en tevens clubleden van onze vereniging, ter beschikking gesteld om dit evenement de nodige luister te geven, waarvoor enorme dank.

De Peugeot 604 werd in 1975 gelanceerd als het nieuwe vlaggenschip van het merk. Kort daarna koos president Valéry Giscard d'Estaing deze wagen als officieel vervoermiddel voor het Elysée en werd naast de 604 SL ook een presidentiële limousine-versie ontwikkeld in samenwerking met carrosseriebouwer Heuliez. Dit model waarvan er slechts 124 exemplaren werden gebouwd, heeft elegantie en ceremoniële présence wat er een gewild object van maakt voor de kenners en verzamelaars.

PAUL VANWINCKEL

INTERCLASSICS BRUSSELS 2025

Comme chaque année, le grand salon des voitures anciennes InterClassics Brussels s'est tenu du 14 au 16 novembre. Ce salon (nouvelle édition) en est déjà à sa dixième édition et nous y participons pour la neuvième fois consécutive en tant que Peugeot Club Belgium.

Dans le cadre de la célébration des 50 ans de la Peugeot 604, nous avons fait honneur à notre stand en y exposant deux Peugeot 604. Il s'agissait d'une 604 GTI de 1984 et d'une 604 STI de 1982 transformée en limousine par le constructeur français Heuliez. Ces voitures ont été mises à disposition par leurs propriétaires respectifs, également membres de notre association, afin de donner à cet événement tout le prestige nécessaire, ce dont nous leur sommes extrêmement reconnaissants. La Peugeot 604 a été lancée en 1975 comme nouveau fleuron de la marque. Peu après, le président Valéry Giscard d'Estaing a choisi cette voiture comme moyen de transport officiel de l'Élysée et, outre la 604 SL, une version limousine présidentielle a également été développée en collaboration avec le carrossier Heuliez. Ce modèle, dont seulement 124 exemplaires ont été construits, possède une élégance et une prestance cérémonielle qui en font un objet très recherché par les connaisseurs et les collectionneurs.

Wij hebben deze limousine dan ook in zijn originele luister willen tentoonstellen door er twee poppen in te plaatsen; één als verwijzing naar President Valéry Giscard d'Estaing en één als zijnde zijn chauffeur. Onze inspanningen resulteerden zich in de "BEST OF SHOW" prijs.

Het viel ook op hoeveel duizenden mensen deze beurs bezocht hebben. Onze stand werd soms overspoeld door kijklustigen waarbij onze vloerlatten, dienst doende als afbakening van de stand, herhaaldelijk vertrappeld werden door de nieuwsgierigen. De wandelgang voor onze stand leek op sommige momenten meer op een drukke winkelstraat tijdens de solden, hetgeen mij soms stress momenten opleverde teneinde alles toch in het oog te kunnen houden, want mensen prutsen toch zo graag aan hetgeen tentoongesteld wordt!

WIE OF WAT IS HEULIEZ?

Heuliez was een Franse carrosseriebouwer uit Cerizay die uitgroeide van een familiebedrijf tot een belangrijke toeleverancier en carrossier voor grote merken; het bedrijf stopte grotendeels in 2013 en liet een technisch en industrieel erfgoed na.

HEULIEZ KORT OVERZICHT

Heuliez ontstond in de vroege 20e eeuw als een familiebedrijf in Cerizay (Deux-Sèvres) en ontwikkelde zich tot een industriële carrosseriebouwer en onderaannemer voor de auto-indu-

Nous avons donc souhaité exposer cette limousine dans toute sa splendeur d'origine en y plaçant deux mannequins, l'un représentant le président Valéry Giscard d'Estaing et l'autre son chauffeur. Nos efforts ont été récompensés par le prix « BEST OF SHOW ».

Il était également frappant de constater combien de milliers de personnes ont visité ce salon. Notre stand était parfois submergé par des curieux, et nos lattes de sol, servant de délimitation de l'espace, étaient à plusieurs reprises piétinées par les visiteurs. L'allée devant notre stand ressemblait par moments davantage à une rue commerçante bondée pendant les soldes, ce qui me causait parfois des moments de stress afin de pouvoir tout surveiller, car les gens aiment tellement toucher à ce qui est exposé!

QUI OU QUOI EST HEULIEZ?

Heuliez était un carrossier français de Cerizay qui est passé d'une entreprise familiale à un important fournisseur et carrossier pour de grandes marques; l'entreprise a cessé ses activités en grande partie en 2013, laissant derrière elle un héritage technique et industriel.

HEULIEZ EN BREF

Heuliez a vu le jour au début du XXe siècle en tant qu'entreprise familiale à Cerizay (Deux-Sèvres) et s'est développée pour devenir un carrossier industriel et un sous-traitant pour

strie, actief in ontwerp, prototyping, assemblage en afwerking van carrossieriemodules.

OORSPRONG EN EVOLUTIE

Het bedrijf heeft zijn wortels in traditioneel karren (koetsen) maken en maakte in de loop van de 20e eeuw de transitie naar moderne autocarrosserieën. Heuliez bouwde expertise op in zowel kleine series (speciale uitvoeringen) als in middelgrote productieopdrachten voor grote constructeurs, en professionaliseerde zich in engineering en prototyping naast productieactiviteiten.

BELANGRIJKE MIJLPALEN

Heuliez kende verschillende fases: van ambachtelijke oorsprong naar industriële schaal, uitbreiding naar bus- en autocarbouw, en later een focus op onder aanneming en modules. De naam werd vooral bekend door cabrioletconversies, breaks en speciale modellen die Heuliez voor merken als Renault, Peugeot en Opel uitvoerde.

FABRIEK, NEERGANG EN SLUITING

Heuliez kende verschillende fases: van ambachtelijke oorsprong naar industriële schaal, uitbreiding naar bus- en autocarbouw, en later een focus op onder aanneming en modules. De naam werd vooral bekend door cabrioletcon-

l'industrie automobile, actif dans la conception, le prototypage, l'assemblage et la finition de modules de carrosserie.

ORIGINES ET ÉVOLUTION

L'entreprise trouve ses racines dans la fabrication traditionnelle de charrettes (voitures à cheval) et a opéré au cours du XXe siècle une transition vers la carrosserie automobile moderne. Heuliez a acquis une expertise tant dans les petites séries (modèles spéciaux) que dans les commandes de production de taille moyenne pour les grands constructeurs, et s'est professionnalisée dans l'ingénierie et le prototypage en plus de ses activités de production.

ÉTAPES IMPORTANTES

Heuliez a connu différentes phases: des origines artisanales à l'échelle industrielle, l'expansion vers la construction d'autobus et d'automobiles, puis plus tard une spécialisation dans la sous-traitance et les modules. La marque s'est surtout fait connaître par les conversions en cabriolets, les breaks et les modèles spéciaux qu'Heuliez a réalisés pour des marques telles que Renault, Peugeot et Opel.

USINE, DÉCLIN ET FERMETURE

Le siège social à Cerizay est un site industriel reconnaissable dans la région Nouvelle-Aquit-

versies, breaks en speciale modellen die Heuliez voor merken als Renault, Peugeot en Opel uitvoerde.

SPECIALISATIES, SAMENWERKINGEN EN BEKENDE MODELLEN

Heuliez was gespecialiseerd in carrosserieaanpassingen, cabrioletconversies, stationwagens en conceptcars, en werkte vaak in opdracht van grote constructeurs. Bekende projecten omvatten onder meer de productie van cabrioversies en speciale uitvoeringen op basis van modellen van Renault en Opel; Heuliez leverde ook bus en autocarbouw via een aparte divisie.

NALATENSCHAP EN BETEKENIS

Heuliez wordt herinnerd als een voorbeeld van Frans carrosserievakmanschap en industriële flexibiliteit: het bedrijf toonde hoe een regionaal familiebedrijf kon meegroeien met de moderne auto-industrie en belangrijke nicheopdrachten kon uitvoeren voor grote merken. De site en het technische archief vormen een deel van het industriële erfgoed van de DeuxSèvresregio.

Hier is een overzicht van specifieke modellen die Heuliez door de jaren heen produceerde of ontwikkelde. Het gaat zowel om seriemodellen (vaak in samenwerking met grote merken) als om conceptcars die hun expertise in carrosseriebouw en nicheprojecten tonen.

aine. En raison de la pression du marché, des restructurations dans l'industrie automobile et des difficultés financières, Heuliez est progressivement passé de la production à la sous-traitance purement industrielle, après quoi ses activités ont fortement diminué entre 2010 et 2013 et l'entreprise a finalement cessé d'exister sous sa forme initiale.

SPÉCIALISATIONS, COLLABORATIONS ET MODÈLES CONNUS

Heuliez était spécialisée dans les modifications de carrosserie, les conversions en cabriolets, les breaks et les concept-cars, et travaillait souvent pour le compte de grands constructeurs. Parmi les projets connus, citons la production de versions cabriolets et de modèles spéciaux basés sur des modèles Renault et Opel; Heuliez fournissait également des bus et des autocars par l'intermédiaire d'une division distincte.

HÉRITAGE ET IMPORTANCE

Heuliez reste dans les mémoires comme un exemple du savoir-faire français en matière de carrosserie et de flexibilité industrielle: l'entreprise a montré comment une entreprise familiale régionale pouvait évoluer avec l'industrie automobile moderne et réaliser d'importantes commandes de niche pour de grandes marques. Le site et les archives tech-

BELANGRIJKE PRODUCTIEMODELLEN

- Citroën DS Break (1958–1975)
Heuliez bouwde de stationwagenversie van de iconische DS, in totaal 92.671 exemplaren.
- Peugeot 206 CC (2000–2007)
Heuliez ontwikkelde en produceerde de cabriolet met stalen klapdak. Ongeveer 350.000 units.
- Opel Tigra TwinTop (2004–2009)
Cabriolet met inklapbaar hardtop-dak, volledig door Heuliez geproduceerd.
- Peugeot 604 Heuliez Limousine (1978)
Een verlengde limousineversie van de 604, in kleine oplage.
- Renault 25 Limousine (1984)
Heuliez bouwde verlengde uitvoeringen van deze grote Renault.
- Citroën BX Break (1985–1994)
Stationwagenvariant van de BX, ontworpen en geproduceerd door Heuliez.
- Citroën XM Break (1991–2000)
Ook de XM kreeg een stationwagenversie via Heuliez.
- Mia Electric (2010–2013)
Een kleine elektrische stadsauto, geproduceerd in de laatste jaren van Heuliez.

CONCEPTCARS EN PROTOTYPES

- Heuliez Murène (1970)
Gebaseerd op de Porsche 914/6, een sportieve coupé.

niques font partie du patrimoine industriel de la région des Deux-Sèvres.

Voici un aperçu des modèles spécifiques que Heuliez a produits ou développés au fil des ans. Il s'agit à la fois de modèles de série (souvent en collaboration avec de grandes marques) et de concept-cars qui témoignent de leur expertise en matière de carrosserie et de projets de niche.

MODÈLES DE PRODUCTION IMPORTANTES

- Citroën DS Break (1958–1975)
- Heuliez a construit la version break de l'emblématique DS, avec un total de 92 671 exemplaires.
- Peugeot 206 CC (2000–2007)
- Heuliez a développé et produit le cabriolet à toit rigide escamotable. Environ 350 000 unités.
- Opel Tigra TwinTop (2004-2009)
- Cabriolet à toit rigide escamotable, entièrement produit par Heuliez.
- Peugeot 604 Heuliez Limousine (1978)
- Une version limousine allongée de la 604, produite en petite série.
- Renault 25 Limousine (1984)
- Heuliez a construit des versions allongées de cette grande Renault.
- Citroën BX Break (1985–1994)
- Version break de la BX, conçue et produite par Heuliez.
- Citroën XM Break (1991-2000)

- Heuliez Pregunta (1998)
Futuristische roadster gebaseerd op Lamborghini Diablo-techniek.
- Heuliez Macarena (2006)
Een cabrioletconcept op basis van de Peugeot 407 Coupé, met uniek driedelig dak.
- Heuliez Cellulo (1992)
Compact stadsconcept, vooruitlopend op latere elektrische voertuigen.
- Heuliez Midi Pile (2000s)
Concept voor een waterstof-elektrische wagen.

AUTOBUSSEN

Naast personenwagens was Heuliez Bus een belangrijk onderdeel van het bedrijf. Ze produceerden bussen op basis van Renault-chassis en later onder Irisbus (Renault + Iveco).

Samengevat: Heuliez was vooral bekend om zijn stationwagens voor Citroën, cabriolets met inklapbare daken voor Peugeot en Opel, en een reeks innovatieve conceptcars. Hun laatste wapenfeit was de Mia Electric, waarmee ze de stap naar elektrische mobiliteit zetten.

Zoals eerder aangehaald, er waren een record-aantal bezoekers op deze beurs editie 2025

Hieronder enkele cijfers:

Dit jaar trok InterClassics Brussels 2025 een recordaantal van 29.472 bezoekers naar Brussels Expo.

- La XM a également été déclinée en version break par Heuliez.
- Mia Electric (2010-2013)
- Une petite voiture électrique urbaine, produite dans les dernières années d'existence de Heuliez.

CONCEPT-CARS ET PROTOTYPES

- Heuliez Murène (1970)
- Basée sur la Porsche 914/6, une coupé sportive.
- Heuliez Pregunta (1998)
- Roadster futuriste basé sur la technologie Lamborghini Diablo.
- Heuliez Macarena (2006)
- Un concept de cabriolet basé sur la Peugeot 407 Coupé, avec un toit unique en trois parties.
- Heuliez Cellulo (1992)
- Concept urbain compact, précurseur des véhicules électriques ultérieurs.
- Heuliez Midi Pile (années 2000)
- Concept de voiture à hydrogène électrique.

AUTOBUS

Outre les voitures particulières, Heuliez Bus était une partie importante de l'entreprise. Elle produisait des autobus basés sur des châssis Renault, puis sous la marque Irisbus (Renault + Iveco).

DETAILS VAN DE BEZOEKERSAANTALLEN

- Aantal bezoekers: 29.472
- Periode: 14 t.e.m. 16 november 2025
- Plaats: Brussels Expo
- Groei: +29% ten opzichte van 2024, en +10% meer dan de tot nu toe best bezochte editie

BIJZONDERE KENMERKEN VAN DE EDITIE 2025

- Het was de tiende jubileumeditie van InterClassics Brussels.
- Thema's:
 - 75 jaar Formule 1
 - V12-motoren centraal, met een indrukwekkende line-up van hypercars en supercars.
- Exposanten: meer dan 300 standhouders.
- Tentoonstelling: ruim 800 wagens op 40.000 m² beursoppervlakte, met een totale waarde van meer dan 150 miljoen euro.
- Publiek: opvallend meer jongeren dankzij de focus op hypercars en moderne supercars.

BETEKENIS VOOR DE MARKT

- Naast de publieke belangstelling was er grote tevredenheid bij standhouders: veel klassieke en exclusieve wagens wisselden van eigenaar.

En résumé, Heuliez était surtout connue pour ses breaks pour Citroën, ses cabriolets à toit escamotable pour Peugeot et Opel, et une série de concept-cars innovants. Leur dernière réalisation était la Mia Electric, avec laquelle ils ont franchi le pas vers la mobilité électrique.

Comme mentionné précédemment, cette édition 2025 du salon a attiré un nombre record de visiteurs.

Cette année, InterClassics Brussels 2025 a attiré un nombre record de 29 472 visiteurs à Brussels Expo.

DÉTAILS DU NOMBRE DE VISITEURS

- Nombre de visiteurs: 29 472
- Période: du 14 au 16 novembre 2025
- Lieu: Brussels Expo
- Croissance: +29 % par rapport à 2024 et +10 % par rapport à l'édition la plus fréquentée jusqu'à présent

CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES DE L'ÉDITION 2025

- Il s'agissait de la dixième édition anniversaire d'InterClassics Brussels.
- Thèmes:
 - 75 ans de Formule 1

- Het record bevestigt dat de markt voor old-timers en youngtimers in België springlevend blijft.

Referenties:

- **Heuliez — Wikipédia.**
- **Heuliez: le carrossier français qui a marqué l'automobile.**
- **L'histoire d'Heuliez - l'Automobile Ancienne.**
- **Usine de construction automobile (carrosserie) Heuliez, actuellement**
- **Les petits constructeurs français. Carrosserie Heuliez: de la**

- Les moteurs V12 à l'honneur, avec une impressionnante gamme d'hypercars et de supercars.
- Exposants: plus de 300 exposants.
- Exposition: plus de 800 voitures sur 40 000 m² de surface d'exposition, pour une valeur totale de plus de 150 millions d'euros.
- Public: nettement plus de jeunes grâce à l'accent mis sur les hypercars et les supercars modernes.

IMPORTANCE POUR LE MARCHÉ

- Outre l'intérêt du public, les exposants se sont montrés très satisfaits: de nombreuses voitures classiques et exclusives ont changé de propriétaire.
- Ce record confirme que le marché des voitures anciennes et récentes reste très dynamique en Belgique.

Références:

- **Heuliez — Wikipédia.**
- **Heuliez: le carrossier français qui a marqué l'automobile.**
- **L'histoire d'Heuliez - l'Automobile Ancienne.**
- **Usine de construction automobile (carrosserie) Heuliez, actuellement**













100 24h
ANS LE MANS















AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE – WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

C&CParts

The specialist in brake parts



Reparaties in eigen werkplaats!
Réparations dans notre atelier!

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

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

Neem contact op! / Contactez-nous!



Nederland

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



Belgique

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



FRANS & FILIP

SINT-ELOOI DINER

7 december 2025.

Zondag 7 december, de dag van het Sint-Elooi diner, de afsluiter van een mooi gevuld jaar voor onze Peugeotclub.

Dit jaar zijn we uitgenodigd in de “Vuile Seule” te leper, ingericht door onze clubvrienden Wim en Nancy.

Het is een druilige zondag maar dit weerhoudt ons niet af te zakken naar het verre leper.

Om 10u30 vertrekken we en een klein uurtje later komen we aan in het “hol van Pluto” zoals ze zeggen 😊.

Enkele leden zijn al aanwezig en al gauw loopt de zaal vol.

56 clubleden zijn aanwezig wat een mooi succes is. Iedereen is blij om elkaar nog even terug te zien en er wordt dan ook heel wat gekeuveld onder elkaar.

Om 12 uur wordt de aperitief geserveerd en Tibo geeft het startsein voor een gezellige namiddag en een lekker diner.

FRANS & FILIP

DÎNER DE LA SAINT-ÉLOI

le 7 décembre 2025.

Dimanche 7 décembre, jour du dîner de la Saint-Éloi, qui clôt une année bien remplie pour notre club Peugeot.

Cette année, nous sommes invités au « Vuile Seule » à Ypres, organisé par nos amis du club Wim et Nancy.

C'est un dimanche pluvieux, mais cela ne nous empêche pas de nous rendre à Ypres, loin de chez nous.

Nous partons à 10h30 et une petite heure plus tard, nous arrivons dans « l'ancre de Pluton », comme on dit 😊.

Quelques membres sont déjà présents et la salle se remplit rapidement.

56 membres du club sont présents, ce qui est un beau succès. Tout le monde est heureux de se revoir et les discussions vont bon train.

À midi, l'apéritif est servi et Tibo donne le coup d'envoi d'un après-midi convivial et d'un délicieux dîner.

Na het diner worden de organisatoren Wim en Nancy nog even uitvoerig bedankt en onze voorzitter wenst iedereen een behouden thuiskomst, prettige eindejaarsfeesten en een spoedig weerzien in het nieuwe jaar 2026.

Wijzelf hebben 2025 terug ervaren als een mooi jaar met een hechte vriendschap en veel mooie momenten.

Daarvoor willen we dan ook iedereen bedanken die hiervoor zijn steentje heeft bijgedragen om dit te kunnen realiseren.

Rond 17u keert iedereen voldaan en met een goed gevoel terug huiswaarts.

Frans en Filip

Après le dîner, les organisateurs Wim et Nancy seront remerciés chaleureusement et notre président souhaitera à tous un bon retour chez eux, de joyeuses fêtes de fin d'année et un rapide rendez-vous dans la nouvelle année 2026.

Pour notre part, nous avons vécu 2025 comme une belle année, marquée par une amitié solide et de nombreux moments agréables.

Nous tenons donc à remercier tous ceux qui ont contribué à rendre cela possible.

Vers 17 heures, tout le monde rentre chez soi satisfait et le cœur léger.

Frans et Filip



HERBERG
DE
VUILESEULE

WELKOM

OPEN
Dinsdag 14:30
Vrijdag 14:30
Zat - zondag
14:30 - 22:00
KEUKEN DOORDAGS
OPEN
TEA-ROCK





WWW.LENGEOLCGUBBEGCINW.BE

OPEN
2

Duvel
MOORTGAT































BANO'S

SPLENDID CAR CLEANING

- *Professionele exterieur en interieur reiniging**
- *Gespecialiseerd in Keramische coating + polijsten**
- *Lakcorrecties**
- *Verkoop van auto poetsproducten en accessoires**

www.banos.be / info@banos.be / 0499 326 301

Veerle - Laakdal

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



YANNICK & BENOIT DE WAELE

DE 302 VAN LUC DE WAELE

De Peugeot 302 van Luc de Wael uit Vlaanderen is niet te missen als deze in het verkeer voorbij gaat. De opvallende koplampen achter de grille doen misschien eerst vermoeden dat het om een type 202 gaat. Totdat de gedeelde voorruit met zijn markante ruitenwissers in het zicht komt. De auto is altijd al een zeldzaamheid geweest. Slechts 25.000 exemplaren rolden in 1936 en 1937 van de band. Wie geluk had kon in 1938 nog een nieuw exemplaar kopen, geassembleerd uit onderdelen die nog op de plank lagen.

Het is nu bijna veertig jaar geleden dat Luc via zijn buurman de 302 berline op de kop tikte. De auto verkeerde in erbarmelijke staat en er stond een behoorlijke restauratie te wachten. De auto van Luc is afkomstig uit het noorden van Frankrijk en geproduceerd in 1936. Vandaag, bijna negentig jaar later, halen Luc en zijn zonen Benoit en Yannick regelmatig de vooroorlogse Peugeot van stal. Sinds de aankoop van de 302 berline is Luc ook lid geworden van de Belgische Club voor Oude Peugeots. Sindsdien is hij begonnen met het verzamelen van zoveel mogelijk documentatie over dit model om de restauratie van zijn 302 zo goed mogelijk uit te voeren. Deze restauratie heeft Luc bijna helemaal zelf voltooid.

YANNICK & BENOIT DE WAELE

LA 302 DE LUC DE WAELE

La Peugeot 302 de Luc de Wael, originaire de Flandre, ne passe pas inaperçue lorsqu'elle circule dans la circulation. Les phares remarquables derrière la calandre pourraient laisser penser qu'il s'agit d'un modèle 202. Jusqu'à ce que l'on aperçoive le pare-brise divisé avec ses essuie-glaces caractéristiques. Cette voiture a toujours été une rareté. Seuls 25 000 exemplaires ont été produits en 1936 et 1937. Les plus chanceux ont pu en acheter un neuf en 1938, assemblé à partir de pièces qui étaient encore en stock.

Il y a près de quarante ans, Luc a acheté la berline 302 à son voisin. La voiture était en piteux état et nécessitait une restauration complète. La voiture de Luc vient du nord de la France et a été produite en 1936. Aujourd'hui, près de 90 ans plus tard, Luc et ses fils Benoit et Yannick sortent régulièrement la Peugeot d'avant-guerre de son garage. Depuis l'achat de la berline 302, Luc est également devenu membre du Club belge des anciennes Peugeot. Depuis lors, il a commencé à rassembler autant de documentation que possible sur ce modèle afin de restaurer sa 302 dans les meilleures conditions. Luc a réalisé cette restauration presque entièrement lui-même.

WAAR KOMT UW LIEFDE VOOR DE 2-SERIE VANDAAN?

Luc: “Al sinds mijn jeugd ben ik gefascineerd door gemotoriseerde voertuigen. De 2-serie van Peugeot kwam al snel bij mij op de eerste plaats. Mijn vader bezat eind jaren '40 een 202 berline. Daar heeft hij een aantal jaren mee gereden. Sindsdien is dit model bij mij favoriet gebleven. Het zijn die opvallende koplampen achter de grille die mijn hart veroverd hebben. En als ik dan, via mijn buurman, jaren later toevallig een 302 berline op de kop kon tikken heb ik daar geen seconde aan getwijfeld.”

IN WELKE STAAT HEBT U DE 302 GEKOCHT?

“Mijn buurman kocht de auto in Frankrijk en verkeerde in een hele slechte toestand. Op het moment dat ik de 302 heb overgenomen was hij al volledig gedemonteerd en de carrosserie gezandstraald. De wagen bevond zich dus nog in het prille begin van een restauratie. De motor werkte niet meer en de achterkant van de auto was volledig weggeroest. Kortom, een volledige en uitvoerige restauratie stond te wachten.”

HEBT U AL DAT WERK ZELF GEDAAN?

“Vanaf het begin had ik mij voorgenomen om zoveel mogelijk zelf te doen. Op de revisie van de motor en de restauratie van de zetelbekte-

D'OÙ VIENT VOTRE AMOUR POUR LA SÉRIE 2?

Luc: Depuis mon enfance, je suis fasciné par les véhicules motorisés. La série 2 de Peugeot a rapidement occupé la première place dans mon cœur. À la fin des années 40, mon père possédait une berline 202. Il l'a conduite pendant plusieurs années. Depuis lors, ce modèle est resté mon préféré. Ce sont ces phares remarquables derrière la calandre qui ont conquis mon cœur. Et quand, des années plus tard, j'ai eu la chance de pouvoir acheter une berline 302 par l'intermédiaire de mon voisin, je n'ai pas hésité une seconde. »

DANS QUEL ÉTAT AVEZ-VOUS ACHETÉ LA 302?

« Mon voisin a acheté la voiture en France et elle était en très mauvais état. Lorsque j'ai repris la 302, elle était déjà entièrement démontée et la carrosserie avait été sablée. La voiture en était donc encore au tout début de sa restauration. Le moteur ne fonctionnait plus et l'arrière de la voiture était complètement rouillé. En bref, une restauration complète et approfondie l'attendait.

AVEZ-VOUS FAIT TOUT CE TRAVAIL VOUS-MÊME?

« Dès le début, j'avais décidé de faire autant que possible moi-même. À l'exception de la révision

ding na, heb ik alles zelf gedaan. Eerst begon de grote zoektocht naar onderdelen en documentatie. Daarna ben ik begonnen met het demonteren van de carrosserie zodat het kale onderstel onder handen kon worden genomen. Hierna heb ik de gereviseerde motor in elkaar geknutseld en in de motorcabine geplaatst. Dan bleven er nog enkele kleine mechanische werkjes over voordat ik de auto voor de eerste keer kon starten. Al snel kon ik met mijn kinderen een ritje maken op het kale chassis. De buren wisten niet wat ze zagen.

Na die ritjes ben ik aan de restauratie van de carrosserie begonnen. Eerst het las- en plamuurwerk en daarna heb ik voor de eerste keer in mijn leven een auto zelf gespoten. In mijn eigen garage. Het heeft me veel bloed, zweet en tranen gekost voordat alles mooi en strak was gespoten. Ik ben trots op het resultaat.

Vervolgens heb ik het interieur onder handen genomen en de deurpanelen zelf nagemaakt. Na een paar jaar was ik gedaan met de restauratie en was mijn 302 klaar voor zijn eerste officiële rit. Dat was naar het dorpje Hour in de Belgische Ardennen.”

RIJD U VEEL MET DE 302?

“Wat is veel? Voor sommige oldtimerliefhebbers zijn vijf rondritten rijden veel. Voor mij is dat niet zo. Ik kom regelmatig buiten met mijn 302 en ga er zelfs mee op reis. Ik heb ook geen aanhangwagen, dus ik ben verplicht om alles zelf

du moteur et de la restauration des sièges, j'ai tout fait moi-même. J'ai d'abord commencé par rechercher les pièces et la documentation nécessaires. Ensuite, j'ai démonté la carrosserie afin de pouvoir m'occuper du châssis nu. J'ai ensuite remonté le moteur révisé et l'ai installé dans le compartiment moteur. Il ne restait plus que quelques petits travaux mécaniques à effectuer avant de pouvoir démarrer la voiture pour la première fois. Très vite, j'ai pu faire un tour avec mes enfants sur le châssis nu. Les voisins n'en croyaient pas leurs yeux.

Après ces trajets, j'ai commencé à restaurer la carrosserie. J'ai d'abord effectué les travaux de soudure et de masticage, puis j'ai peint une voiture pour la première fois de ma vie. Dans mon propre garage. Il m'a fallu beaucoup de sang, de sueur et de larmes avant que tout soit bien peint et lisse. Je suis fier du résultat.

J'ai ensuite pris en main l'intérieur et refait moi-même les panneaux de porte. Après quelques années, j'avais terminé la restauration et ma 302 était prête pour son premier trajet officiel. Elle m'a emmené au village de Hour, dans les Ardennes belges. »

CONDUISEZ-VOUS BEAUCOUP AVEC LA 302?

« Qu'entendez-vous par beaucoup? Pour certains amateurs de voitures anciennes, cinq tours, c'est beaucoup. Pour moi, ce n'est pas le cas. Je sors régulièrement avec ma 302 et je pars même en voyage avec. Je n'ai pas de

met de auto te rijden. Maar daar schrik ik niet van terug want mijn 302 is erg betrouwbaar.”

HOEFT U DAN ZO WEINIG TE SLEUTELLEN?

“Een oldtimer vraagt altijd meer onderhoud dan een nieuwe wagen. Maar op al die jaren tijd heb ik nog maar één grote panne gehad aan de motor. Peugeot staat al vanaf zijn beginjaren garant voor kwaliteit en dat is nog steeds zo. ”

VOOR HOEVEEL EURO MAG UW 302 DE DEUR UIT?

“Mijn 302 verkopen? NOOIT!”

Ondertussen heeft vader Luc het beheer van de 302 doorgegeven van zonen Benoit en Yannick. De auto verhuisde van Herentals naar Brussel om nieuw onderdak binnen de familiegelederen te krijgen en een revisie na zoveel plezierige kilometers.

remorque, je suis donc obligé de tout transporter moi-même avec la voiture. Mais cela ne me fait pas peur, car ma 302 est très fiable. »

VOUS AVEZ DONC PEU DE RÉPARATIONS À FAIRE?

« Une voiture ancienne nécessite toujours plus d'entretien qu'une voiture neuve. Mais en toutes ces années, je n'ai eu qu'une seule panne importante au niveau du moteur. Depuis ses débuts, Peugeot est synonyme de qualité, et c'est toujours le cas aujourd'hui. »

À QUEL PRIX SERIEZ-VOUS PRÊT À VENDRE VOTRE 302?

« Vendre ma 302 ? JAMAIS ! »

Entre-temps, Luc a confié la gestion de la 302 à ses fils Benoit et Yannick. La voiture a quitté Herentals pour Bruxelles afin de trouver un nouveau foyer au sein de la famille et de subir une révision après tant de kilomètres parcourus avec plaisir.



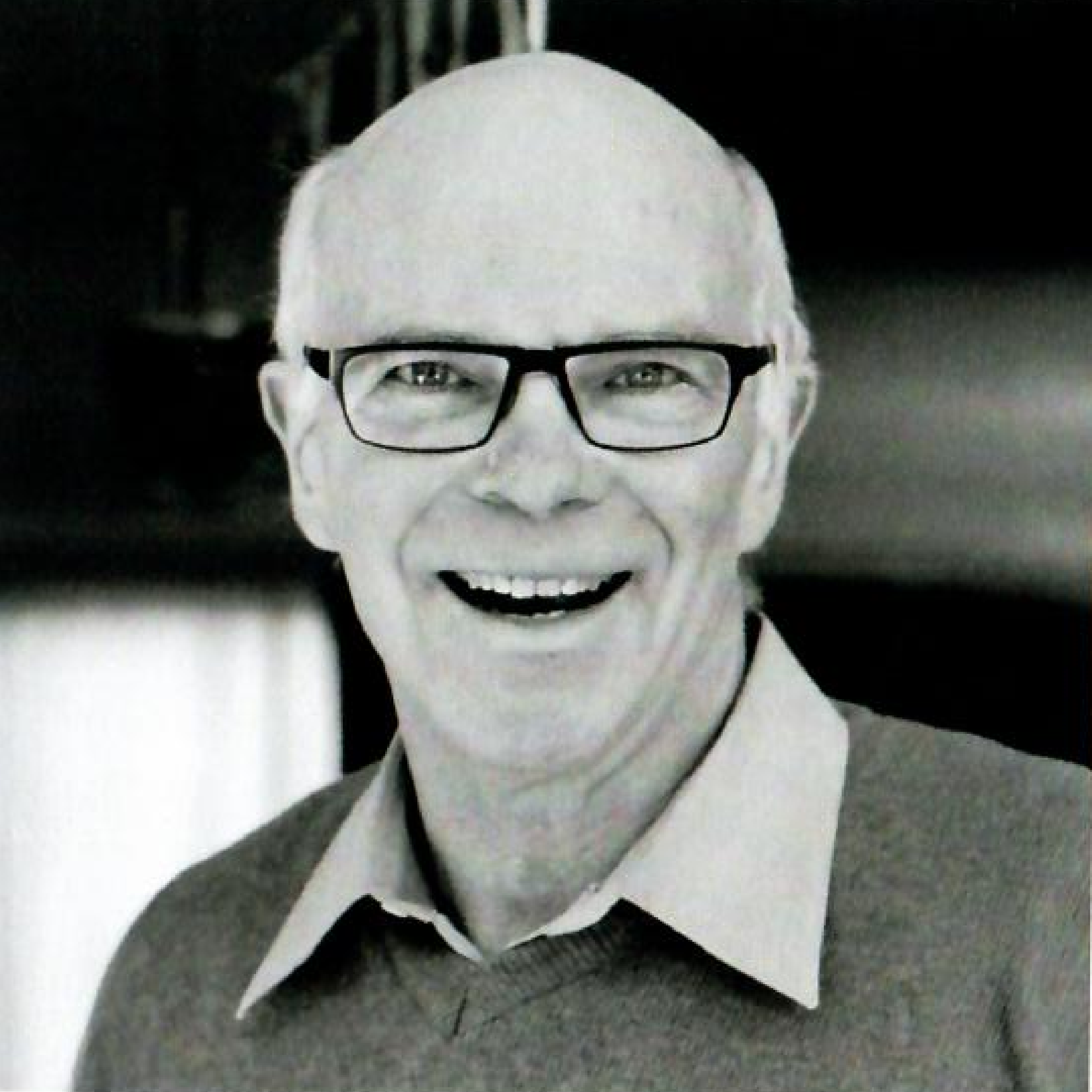












Na jaren van intens geluk
en de zoektocht naar alleen verdergaan,
nemen we met veel verdriet afscheid
van onze creatieve duizendpoot

Luc De Wael

"Papa, Papja, Padre, Bompa"

echtgenoot van Maggy Franck †

geboren in Antwerpen op 24 juni 1948
en rustig ingeslapen, omringd door zijn gezin,
in Malle op 23 november 2025

—

*Dank voor elk lief woord,
elk warm gebaar van troost.*

Lieve papa,
'smurfon' van ons mama,
'bomp' of 'bompa' voor de kleinkinderen
'Luc' of 'De Wael' voor de vrienden en familie,

Jij,
speelvogel, grappenmaker, knutselaar, mechaniker,
levensgenieter, doorzetter, zorgdrager, boekenwurm,
vriend en onvoorwaardelijke familieman,
jij hebt ons leven mooier gemaakt.

Geniet van je 'nieuw' sterrenleven samen met uw 'noeteke'.

Het ga je goed en dank voor dat open huis
waar iedereen met open armen werd ontvangen.
Aperitieven zal nooit meer hetzelfde zijn zonder jou.

Voor altijd in ons hart.





90 JAAR 302

Na op de Salon van Parijs in 1935 met de 402 met zijn gedurfde profiel te hebben gereageerd op de Citroën Traction Avant, zet Peugeot zijn stilistische revolutie voort op de volgende Salon met een economisch model, de 302, die echter maar een korte carrière zal hebben.

Het kan vreemd lijken dat een auto die zo goed was aangepast aan de Franse markt, een moderne 10 pk die zuinig was, zo kort heeft bestaan aan het einde van de jaren dertig, toen de economische crisis afnam, ook al was het sociale klimaat in Frankrijk ernstig verstoord.

De 302, het kleine zusje van de 402, werd ondanks de gebeurtenissen in het voorjaar van 1936 ontwikkeld en kwam op de markt nadat de rust was teruggekeerd. Deze 10 pk had vrijwel geen concurrentie.

EEN HERVERDELING VAN HET GAMMA

Het is duidelijk dat de 402 “fuseau Sochaux” met kopklepmotor, het oude gamma uit 1934 heeft verouderd en dat de laatste versies, de 201 en 301 met zijklepmotoren, uit de catalogus moeten verdwijnen. Dat gebeurde vrijwel onmiddellijk op de Salon van 1936, waar alleen de 8 CV

90 ANS 302

Après avoir répliqué à la Citroën Traction Avant au Salon de Paris 1935 avec la 402 au profil audacieux, Peugeot persiste et signe sa révolution stylistique dès le Salon suivant avec un modèle économique, la 302, qui n'aura qu'une courte carrière.

On peut trouver bizarre qu'une automobile si bien adaptée à marché français, une 10 CV moderne jouant l'économie, ait vécu si peu de temps en cette fin des années trente, où la crise économique s'atténue même si le climat social français vient d'être sérieusement perturbé.

La 302, sœur cadette de la 402, élaborée malgré les événements du printemps 1936, naît après le retour au calme et cette 10 CV se trouve pratiquement sans concurrente.

UNE REDISTRIBUTION DE LA GAMME

Il est évident que la 402 « fuseau Sochaux » à moteur culbuté a fait vieillir l'ancienne gamme 1934 et que ses derniers avatars, 201 et 301 à moteurs à soupapes latérales, doivent disparaître du catalogue. C'est chose faite pratiquement au Salon de 1936, où ne subsiste que la 8 CV 201 M, dotée du moteur 1,5 litre de l'ancienne 301. Pour remplacer cette dernière, Peugeot propose une 402 réduite dans tous les sens,

201 M overbleef, uitgerust met de 1,5-liter motor van de oude 301. Ter vervanging van deze laatste stelde Peugeot een 402 voor verkleind in alle opzichten, gedoopt tot 302 en uitgerust met een nieuwe 1,75-liter motor met kopkleppen, die in principe de voormalige kopers van de 301 moet aanspreken. De 302, die dus een kleinere versie van de 402 is, is op dezelfde manier gebouwd als zijn voorganger: een stijf en kort buizenframe, onafhankelijke voorwielen met dwarsveren, achterwielophanging met cantileververen, een starre achteras en aandrijving via een centrale buis. De schokdempers zijn hydraulisch en geproduceerd door Peugeot, maar de zelfregelende remmen van Bendix worden nog steeds aangestuurd door bekabelde bedieningselementen. De carrosserie, die smaller is, is gebaseerd op die van de 402 en volledig uit staal vervaardigd.

EEN KLEINE 402

De 302 profiteert dus van de moderne en flatte-rende lijnen van zijn grote broer, maar met enkele verschillen in de uitrusting: de versnellingspook is rechtstreeks verbonden met de versnellingsbak (door de beperkte ruimte in de auto is er vrijwel geen plaats voor een derde passagier voorin en is een versnellingspook op het dashboard niet verplicht) en er is alleen een handgeschakelde versnellingsbak beschikbaar. De handremhendel bevindt zich op het dashboard. De 302 is een zuinige auto en is uitgerust met een brandstofverbruiksregelaar die de bestuurder kan bedienen en die een aanslag op de gasklep regelt, waardoor de bewegingsuitslag

baptisée 302 et équipée d'un nouveau moteur à soupapes en tête de 1,75 litre, qui doit en principe attirer les anciens acheteurs de 301. La 302, qui se présente donc comme une 402 plus petite, est construite comme son modèle : châssis bloc-tube rigide et court, roues avant indépendantes par ressort transversal, suspensions arrière par ressorts cantilever,

essieu rigide et poussée et réaction par tube central. Les amortisseurs sont hydrauliques, de fabrication Peugeot, mais les freins Bendix autoserreurs sont encore commandés par des câbles sous gaines. La carrosserie, plus étroite, est copiée sur celle de la 402 et fabriquée entièrement en acier.

UNE 402 BÉMOL

La 302 bénéficie donc de la ligne-moderne et flatteuse de sa grande sœur, mais avec quelques différences d'équipement: son levier de vitesses attaque directement la boîte (l'étroitesse de la caisse interdit pratiquement un troisième occupant à l'avant et le levier au tableau de bord n'est pas obligatoire) et elle n'offre que la boîte mécanique. Le levier de frein à main est sur la planche de bord. Voiture à vocation économique, la 302 est équipée d'un régulateur de consommation d'essence à la disposition du conducteur, qui règle une butée sur la commande du papillon limitant la course de l'accélérateur. Comme la 402, elle possède un système de réglage à distance de l'inclinaison des phares en fonction de la charge aux places arrière. Au début, sa banquette avant n'est pas rég-

van het gaspedaal wordt beperkt. Net als de 402 heeft hij een systeem waarmee de helling van de koplampen op afstand kan worden ingesteld, afhankelijk van de belasting op de achterbank. In het begin is de voorbank niet verstelbaar zoals die van de 402, maar later krijgt hij twee brede, afzonderlijk verstelbare stoelen en is het aanbod aan kleuren beperkter.

EEN BEPERKT ASSORTIMENT

Wat destijds vrij zeldzaam was bij Peugeot, op het Salon van 1936 werden slechts twee carrosserietypes voor de 302 voorgesteld: een vierdeurs sedan met vier ruiten, met of zonder schuifdak naar keuze, en een cabriolet met twee/vier zitplaatsen. De eerste was verkrijgbaar in twee uitvoeringen, met bekleding in simili (Luxe) of stof (Grand Luxe), de tweede was bekleed met leder. Deze beperkte keuze was niet bevorderlijk voor de verkoop en promotie van het type 302, dat het minder populaire model lijkt te zijn. Toch werden er tussen augustus 1936 en april 1938 meer dan 25.000 exemplaren van verkocht. Terwijl de 402 van 11 naar 12 pk ging, leek de 302 goed gepositioneerd op de markt en zijn snelle verdwijning roept enkele vragen op: ligt hij qua prijs en gebruikskosten te dicht bij de 402? Is hij te weinig rendabel voor de fabrikant, die logischerwijs een prijsverschil moet aanhouden met zijn topmodellen? Moet hij verdwijnen ten gunste van de nieuwe 6 CV 202, die in maart 1938 wordt geïntroduceerd, en de 402 Légère met een 11 pk-motor? Al deze redenen hebben ongetwijfeld meegewogen in de beslissing om de 302 in het voorjaar van 1938

labele comme celle de la 402, mais elle recevra par la suite deux larges sièges séparés réglables et la gamme des teintes proposées est plus limitée.

UNE GAMME RESTREINTE

Fait rare chez Peugeot à l'époque, les carrosseries proposées au Salon de 1936 pour la 302 ne sont que de deux types: une berline quatre portes quatre glaces avec ou sans toit ouvrant au choix et un coupé décapotable (ou cabriolet deux/quatre

places). La première existe en deux niveaux de finition avec garnitures en reps (Luxe) ou drap (Grand Luxe), le second est habillé de cuir. Cette restriction du choix n'aide pas à la promotion du type 302, qui paraît être le parent pauvre. Pourtant, plus de 25 000 exemplaires sont vendus entre août 1936 et avril 1938. Alors que la 402 va passer de 11 à 12 CV, la 302 semble bien placée sur le marché et sa disparition rapide pose quelques questions: est-elle trop proche de la 402 en prix et en coût d'utilisation?

Est-elle trop peu rentable pour son constructeur, qui doit accuser logiquement une différence de prix avec son haut de gamme? Doit-elle disparaître en faveur de la nouvelle 6 CV 202, présentée dès le mois de mars 1938, et de la 402 Légère à moteur 11 CV? Sans doute toutes ces raisons ont-elles pesé sur la décision d'éliminer la 302 dès le printemps 1938. Si cette dernière a signé un volume de ventes honorable, il est évident que la 202 s'adresse à une cli-

uit productie te nemen. Hoewel de 302 een behoorlijk verkoopvolume had, is het duidelijk dat de 202 een veel groter publiek aanspreekt en dat de fabriek alle middelen zal moeten inzetten om aan de vraag te kunnen voldoen.

EEN REÏNCARNATIE

Voordat hij verdween, inspireerde de 302, die lichter was dan de 402, enkele sportievelingen zoals Darl'mat en zelfs het ontwerpbureau van Sochaux, die het chassis van de 302 combineerden met de motor van de 402 (en zelfs met de 402 B van 2,2 liter 12 pk). Van deze 302 SS werden slechts 20 experimentele exemplaren gebouwd. Een ander project ging verder, want het leidde tot de 402 Légère, die in wezen een 302 was met een wielbasis van 288 cm, maar met een bredere spoorbreedte en uitgerust met de 402-motor van 11 pk. De 402 B Légère uit 1939 had de carrosserie van de 202 op het chassis van de 402 Légère ex-302 met een motor van 12 pk.

TECHNISCHE GEGEVENS

- 4 cilinder motor 1758 cc met 1 carburator
- 43 pk bij 4000 t/min
- Versnellingsbak met 3 versnellingen
- Aandrijving op de achterwielen
- Maximale snelheid 105 km/h

Productie tussen augustus 1936 en april 1938: 25.080 exemplaren

entèle beaucoup plus large et que l'usine va devoir mobiliser un maximum de ressources pour faire face à la demande.

UNE RÉINCARNATION

Avant de disparaître, la 302, plus légère que la 402, donna des idées à quelques sportifs comme Darl'mat et même au bureau d'études de Sochaux, qui marièrent le châssis 302 au moteur 402 (et même au 402 B de 2,2 litres 12 CV). Cette 302 SS ne fut construite qu'à 20 exemplaires expérimentaux. Un autre projet alla plus loin, puisqu'il donna le jour à la 402 Légère, qui fut essentiellement une 302 de 288 cm d'empattement mais à voies élargies et dotée du moteur 402 de 11 CV. La 402 B Légère millésime 1939 reprit la caisse de la 202 sur le châssis de la 402 Légère ex-302 avec moteur 12 CV.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- Moteur 4 cylindres 1758 cm³ avec 1 carburateur.
- 43 ch à 4000 tr/min.
- Boîte de vitesses à 3 rapports.
- Propulsion arrière.
- Vitesse maximale 105 km/h.

Production entre août 1936 et avril 1938: 25 080 exemplaires.























DE 302 EN 402 DARL'MAT

Uit passie voor sportwagens richtte Émile Darl'-Mat, een Bretoen die in Parijs woonde, zijn eigen merk op om zeer bijzondere auto's te produceren.

Hiervoor baseerde hij zich op het assortiment van de zeer degelijke Peugeot-auto's.

De 302 en 402 Darl' Mat zijn vernoemd naar een gepassioneerde en getalenteerde ontwerper, zoals de autogeschiedenis er vele kent.

VAN LA BUIRE TOT PEUGEOT

Emile Darl Mat, ondanks zijn zeer Bretonse achternaam, werd in 1892 geboren in Villers-en-Prayères, in het departement Aisne. Begin jaren twintig opende hij een kleine garage in de Rue Malar in Parijs, vlakbij de Rue Saint-Dominique. Hij legde zich eerst toe op het merk La Buire, maar twee jaar later vroeg hij het Peugeot-bord aan en werd Emile Darl'Mat aanvaard als vertegenwoordiger van de 'grande dame van Sochaux'. Door hard te werken en zijn zakelijk inzicht heeft Émile al snel meer dan 150 werknemers in dienst. Het lijkt erop dat hij in die tijd Georges Paulin ontmoet. Deze laatste, tandarts van beroep, heeft een passie: hij houdt ervan om auto's te tekenen. Hij schetst een inklapbaar dak voor de Peugeot 301, die later de Éclipse zal worden. Deze auto wordt in kleine serie geproduceerd, een van de redenen waarom hij vandaag de dag zeer gewild is bij verzamelaars.

LE 302 ET 402 DARL'MAT

C'est par passion des voitures de sport qu'un Breton résidant à Paris, Émile Darl'Mat, fonda sa propre marque pour produire des voitures très spéciales.

Pour ce faire, il puisa sa base dans la gamme des très sérieuses voitures Peugeot.

Les 302 et 402 Darl' Mat portent le nom d'un concepteur passionné et talentueux, comme l'histoire de l'automobile en recèle.

DE LA BUIRE À PEUGEOT

Emile Darl Mat, malgré son patronyme très breton, est né en 1892 à Villers-en-Prayères, dans l'Aisne. Il ouvre au début des années vingt un petit garage, rue Malar à Paris, près de la rue Saint-Dominique. Il se consacre tout d'abord à la marque

La Buire, mais deux ans plus tard, c'est le panneau Peugeot qu'il sollicite, et Emile Darl'Mat est accepté comme agent de la « grande dame de Sochaux ». À force de travail et d'un sens certain du commerce, Émile se retrouve rapidement avec plus de 150 employés. Il semble que c'est à cette époque qu'il rencontre Georges Paulin.

Ce dernier, dentiste de métier, a une passion: il adore dessiner des automobiles. Il esquisse un toit escamotable pour la Peugeot 301, qui deviendra l'Éclipse. Cette voiture sera produite en petite série, une des raisons pour laquelle elle

EEN SPÉCIAL SPORT

De Peugeot 302 begint zijn commercialisatie in april 1936 op de markt. Het is een directe afstammeling van de 402, die het jaar ervoor op de Salon te zien was.

Hij is korter dan de 402, met een lengte van 450 cm in plaats van 485 cm, en uitgerust met een motor van 1800 cm³ in plaats van twee liter, en brengt Émile en Georges op ideeën.

Georges Paulin begint een tekening in de stijl van de jaren dertig. Hij tekent een lage, lichte, agressieve en gestroomlijnde auto op papier. De grille blijft die van de 302, het chassis ook. Maar voor de motor vindt Émile Darl'Mat dat de 1800 van de 302 een beetje krap is; hij zal daarom in zijn auto de tweelitermotor van de 402 installeren, uitgerust met twee carburateurs in plaats van één. Deze motor levert 70 pk in plaats van 55.

DE TEST OP HET CIRCUIT

In die tijd deed men, om zijn knowhow te demonstreren, geen beroep op een communicatiebureau zoals vandaag de dag, maar stroopte men de mouwen op en ging men naar Montlhéry, naar het circuit. Dat is precies wat Émile Darl'Mat deed. Hij vroeg drie coureurs om 24 uur lang met zijn auto te rijden. Charles de Cortanze, Marcel Contet en Jean Pujol reden om beurten in de auto en haalden een gemiddelde snelheid van 139,282 km/u.

est aujourd'hui très recherchée par les collectionneurs.

Une Spécial Sport a Peugeot 302 débute sa commercialisation en avril 1936. C'est la descendante directe de la 402, aperçue l'année précédente au Salon.

Plus courte que la 402, avec 450 cm de longueur au lieu de 485 cm, équipée d'un moteur de 1 800 cm³ contre un deux litres, elle donne des idées à Émile et Georges. Georges Paulin commence un dessin « en goutte d'eau », dans le plus pur style des années trente. Il réalise sur le papier une voiture basse et légère, agressive et galbée. La calandre reste celle de la 302, le châssis aussi. Mais pour le moteur, Émile Darl'Mat trouve que le 1 800 de la 302 est un peu juste; il installera donc dans sa voiture le moteur deux litres de la 402, équipé de deux carburateurs au lieu d'un seul. Cette mécanique délivrera 70 ch au lieu de 55.

L'ÉPREUVE DE LA PISTE

A cette époque, pour démontrer son savoir-faire, on ne faisait pas appel à un agence de communication comme aujourd'hui, mais on relevait ses manches et on allait à Montlhéry, sur la piste. C'est exactement ce qu'a fait Émile Darl'Mat. Il a demandé à trois pilotes de conduire sa voiture pendant 24 heures.

Charles de Cortanze, Marcel Contet et Jean Pujol, se relayant au volant de la voiture, réalisent 139,282 km/h de moyenne. Charles de Cortanze

Charles de Cortanze rijdt zelfs zijn beste ronde met 147,728 km/u, terwijl de standaard 402 met moeite de 120 km/u haalt in de lange afdalingen met de wind in de rug. De pers verspreidt het nieuws. Émile Darl'Mat is niet langer een onbekende en hij is in staat om een goedkope racewagen aan te bieden die gebruikmaakt van onderdelen uit de massaproductie.

KLEINE SERIE

Er ontstaat al snel vraag naar een kleine serie.

Émile Darl'Mat commercialiseert daarom zijn Spécial Sport in eerste instantie vanuit zijn garage in Parijs, daarna neemt het Peugeot-netwerk het over. De chassis en motoren worden uiteraard geproduceerd in Sochaux, bij Peugeot, dat meteen zijn goedkeuring gaf. De carrosserie, ontworpen door Georges Paulin, wordt vervaardigd door Marcel Pourtout in zijn fabriek in Rueil-Malmaison. Deze carrosseriebouwer heeft ook de eerder genoemde Eclipse gebouwd.

Er kunnen drie verschillende versies van de Darl'Mat worden besteld: een roadster, een coupé en een cabriolet. De roadster is te herkennen aan zijn uitgesneden carrosserie ter hoogte van de stoelen, waardoor de passagiers toegang hebben tot het interieur zonder de kleine deurtjes te openen.

In dit verband moet worden opgemerkt dat de Darl'Mat-racewagens helemaal geen deurtjes hebben. Met de roadster kan men kiezen om

effectue même son meilleur tour à 147,728 km/h, alors que la 402 de série ne dépasse que difficilement le 120 km/h dans les longues descentes, le vent dans le dos. La presse va diffuser l'information. Émile Darl'Mat n'est plus un inconnu, et il est en mesure de proposer une voiture de course à bon marché qui utilise des pièces de grande série.

UNE PETITE SÉRIE

La demande se fait rapidement sentir. Émile Darl'Mat commercialise donc sa Spécial Sport depuis son garage parisien, dans un premier temps, puis le réseau Peugeot prendra la relève. Les châssis et les moteurs sont bien entendu fabriqués à Sochaux, chez Peugeot, qui a tout de suite donné son accord. La carrosserie, quant à elle, dessinée on l'a dit par Georges Paulin, est réalisée par Marcel Pourtout, dans son usine de Rueil-Malmaison. C'est également ce carrossier qui réalisa l'Eclipse mentionnée plus haut.

On peut commander trois versions différentes de la Darl'Mat : un roadster, un coupé et un cabriolet. Le roadster se reconnaît à sa carrosserie échancrée au niveau des sièges permettant l'accès à l'habitacle sans l'ouverture des petites portes.

Signalons à ce sujet que les Darl'Mat de compétition n'ont pas de portes du tout. Avec le roadster, on peut choisir de rouler le nez au vent ou non. En effet, le pare-brise s'escamote entièrement ou partiellement, selon son bon plaisir. La

met of zonder wind in het gezicht te rijden. De voorruit kan namelijk geheel of gedeeltelijk worden weggekapt, naar eigen wens. De cabrioletversie heeft echte deuren en een opvouwbare kap achter de stoelen. Ten slotte heeft de coupé met vast dak een achterraut in twee delen.

COTAL VERSNELLINGSBAK

De 4-cilindermotor is niet erg opvallend, de Cotal-versnellingsbak, met elektromagnetische bediening, verdient enige aandacht. De bediening van deze versnellingsbak bestaat uit een kleine hendel, niet groter dan een mosterdlepel, waarmee vier versnellingen kunnen worden ingeschakeld in een eveneens kleine behuizing. Het schakelen gebeurt door de versnellingen in een H-vorm in te schakelen, maar met een slag van slechts enkele millimeters. De enige voorzorgsmaatregel is ervoor te zorgen dat de omkeerschakelaar goed op vooruit of achteruit staat. Want de versnellingsbak schakelt evenveel versnellingen in de ene richting als in de andere!

BESCHEIDEN ANNTALLEN

De Peugeot 302 Darl'Mat werd gebouwd onder de naam 302 DS van 20 april 1937 tot 2 juni 1938. De 402 Darl'Mat, officieel 402 DS, werd geproduceerd van 20 mei 1938 tot 11 juli 1939. In totaal werden 104 auto's gebouwd, zonder dat precies bekend is hoeveel daarvan roadsters, coupés en cabrio's waren.

version cabriolet possède, elle, de vraies portes et une capote repliable derrière les sièges. Enfin, le coupé à toit fixe dispose d'une lunette arrière en deux parties.

BOÎTE DE VITESSES COTAL

Le moteur 4 cylindres n'est pas très original, la boîte de vitesses Cotal, à commande électromagnétique, mérite qu'on s'y arrête. La commande de cette boîte est un petit levier pas plus grand qu'une cuiller à moutarde, et qui trouve ses 4 vitesses dans un boîtier de dimensions également réduites. La manœuvre consiste à enclencher les vitesses disposées en H, mais avec un débattement de quelques millimètres seulement. La seule précaution est de veiller à ce que l'inverseur de marche soit bien sur avant ou sur arrière. Car la boîte commande autant de vitesses dans un sens que dans l'autre!

Les Peugeot 302 Darl'Mat ont été construites sous la désignation 302 DS

du 20 avril 1937 au 2 juin 1938. Les 402 Darl'Mat, officiellement 402 DS, ont été produites du 20 mai 1938 au 11 juillet 1939. En tout, 104 voitures seront construites sans que l'on sache avec exactitude combien parmi elles furent des roadsters, des coupés et des cabriolets.

TECHNISCHE GEGEVENS

- 4 cilinder motor 19891cc met 2 carburatoren
- 70 pk bij 4250 t/min
- Aandrijving op de achterwielen
- Cotal versnellingsbak met 4 versnellingen of manuele 3 versnellingsbak
- Maximale snelheid: 147 km/h

1937: DRIE AUTO'S VOOR LE MANS

Het succes doet Darl'mat en Peugeot besluiten om de auto in te schrijven voor de 24 uur van Le Mans in 1937. Voor Peugeot is dit een grote comeback, aangezien het merk sinds 1926 niet meer aan de race in Le Mans heeft deelgenomen. Op basis van de gegevens van Émile Darl'mat wordt in Sochaux door M. Giauque, directeur Mechanische Studies, een speciale motor ontworpen en gebouwd. De motor heeft één carburateur en levert op de testbank 73 pk bij 4500 tpm. Hiermee moet een snelheid van 170 km/u haalbaar zijn. Er worden drie auto's geprepareerd, allemaal uitgerust met een Cotal-versnellingsbak met vier versnellingen. Ze worden toevertrouwd aan de teams Cortanze - Serre, Pujol - Contet en Porthault - Rigal.

De race van 1937 is bijzonder zwaar en het aantal uitvallers is aanzienlijk. Van de 49 auto's die aan de start verschijnen, halen er slechts 17 de finish. Onze drie dappere Darl'mat-auto's zijn erbij en eindigen allemaal, na een teamrace en een schitterende demonstratie van regelmaat. Ze bezetten de 7e, 8e en 10e plaats in het alge-

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- Moteur 4 cylindres 19891cm³ avec 2 carburateurs
- 70 ch à 4250 tr/min
- Transmission aux roues arrière
- Boîte de vitesses Cotal à 4 rapports ou boîte manuelle à 3 rapports
- Vitesse maximale: 147 km/h

1937: TROIS VOITURES POUR LE MANS

Le succès décide Darl'mat et Peugeot à engager la voiture aux 24 heures du Mans 1937. Pour Peugeot ce sera une grande rentrée, la marque n'ayant plus participé à l'épreuve mancelle depuis 1926. Sur les données d'Émile Darl'mat, un moteur spécial est étudié et construit à Sochaux par M. Giauque, directeur des Études Mécaniques. Il a un seul carburateur et développe 73 ch au banc à 4500 tr/mn. Il doit permettre d'atteindre les 170 km/h. Trois voitures sont préparées, toutes munies d'une boîte Cotal à 4 rapports. Elles sont confiées aux équipages Cortanze - Serre, Pujol - Contet et Porthault - Rigal.

Cette épreuve 1937 est particulièrement dure et le déchet est considérable. Sur 49 voitures au départ il n'en reste que 17 à l'arrivée. Nos trois vaillantes Darl'mat y sont, terminant au complet, ayant fait une course d'équipe et une brillante démonstration de régularité. Elles prennent les 7^e, 8^e et 10^e places du classement général. La

meen klassement. De best geplaatste van de drie, nr. 26, legde bijna 2800 km af met een gemiddelde snelheid van meer dan 114 km/u. Peugeot was het enige merk dat dat jaar alle auto's die aan de start verschenen ook aan de finish zag verschijnen.

We willen ook benadrukken dat deze demonstratie ervoor zorgt dat de elektromagnetische versnellingsbak Cotal, die tot dan toe met een zekere argwaan werd bekeken wat betreft veiligheid en robuustheid, zijn sporen verdient.

1938: EEN VERDIENDE VIJFDE PLAATS

Drie auto's doen het jaar daarop mee aan dezelfde race. Ze zijn mechanisch verbeterd: een alpax-cilinderkop vervangt de vorige gietijzeren, de compressieverhouding is verhoogd naar 8,55/1, er zijn speciale drijfstangen en de brandstoftoevoer gebeurt via twee Memini-carburateurs. Deze motor levert 85 pk en de Cotal-versnellingsbak heeft nu een 4e overdrive. Cortanze-Contet behalen de 5e plaats in het algemeen klassement, nadat ze in 24 uur bijna 2900 km hebben afgelegd, dat wil zeggen ongeveer 4 keer de afstand van Parijs naar Biarritz met een gemiddelde snelheid van meer dan 120 km/u. Dit team eindigt als eerste in de categorie 2 liter, voor een Adler, en verbreekt het oude record voor deze cilinderinhoud, dat 115,287 km/u bedroeg. De twee andere Darl'mat-auto's hebben minder geluk en moeten vanwege mechanische problemen opgeven.

mieux placée des trois, la n° 26, a parcouru près de 2800 km à une moyenne supérieure à 114 km/h et Peugeot est la seule marque, cette année là, à réunir à l'arrivée toutes les voitures alignées au départ.

Soulignons aussi que cette démonstration permet à la boîte électro-magnétique Cotal, considérée jusqu'ici avec une certaine méfiance du point de vue de la sécurité et de la robustesse, d'acquérir ses « lettres de noblesse ».

1938: UNE CINQUIÈME PLACE BIEN MÉRITÉE

Trois voitures sont engagées dans la même épreuve l'année suivante. Elles ont bénéficié d'améliorations mécaniques: une culasse en alpax remplace la précédente en fonte, le taux de compression est porté à 8,55/1, les bielles sont spéciales et l'alimentation se fait par deux carburateurs Memini. Ce moteur développe 85 ch et la boîte Cotal a maintenant une 4e surmultipliée. Cortanze-Contet enlèvent la 5^e place au classement général, ayant parcouru en 24 heures près de 2900 km, c'est-à-dire sensiblement 4 fois le trajet de Paris à Biarritz à plus de 120 de moyenne. Cet équipage se classe 1er de la catégorie 2 litres devant une Adler en battant l'ancien record de cette cylindrée qui était de 115,287 km/h.

Les deux autres Darl'mat ont moins de chance, elles abandonnent à la suite d'ennuis mécaniques.



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

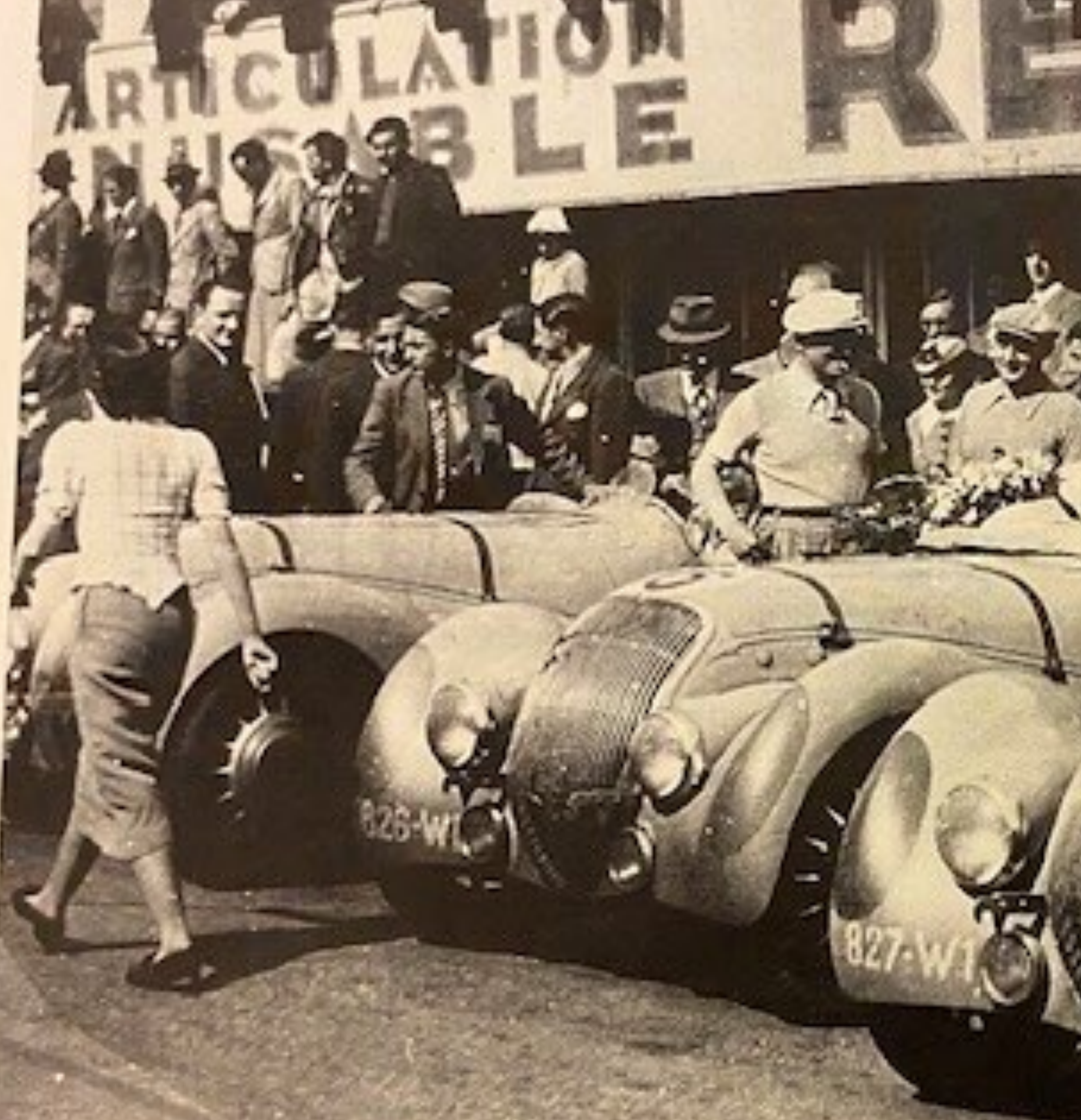
03 480 44 46

































CA
CA



























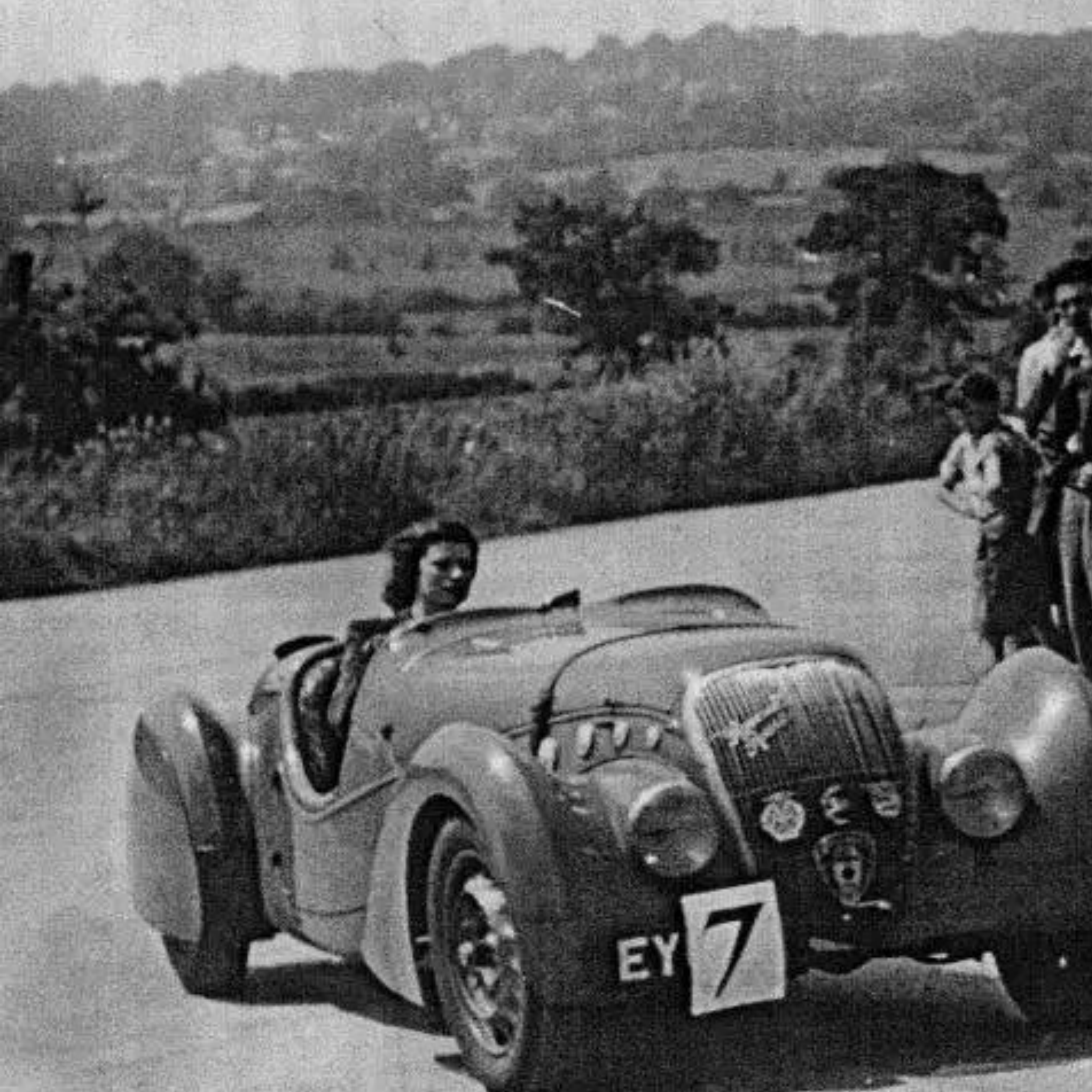












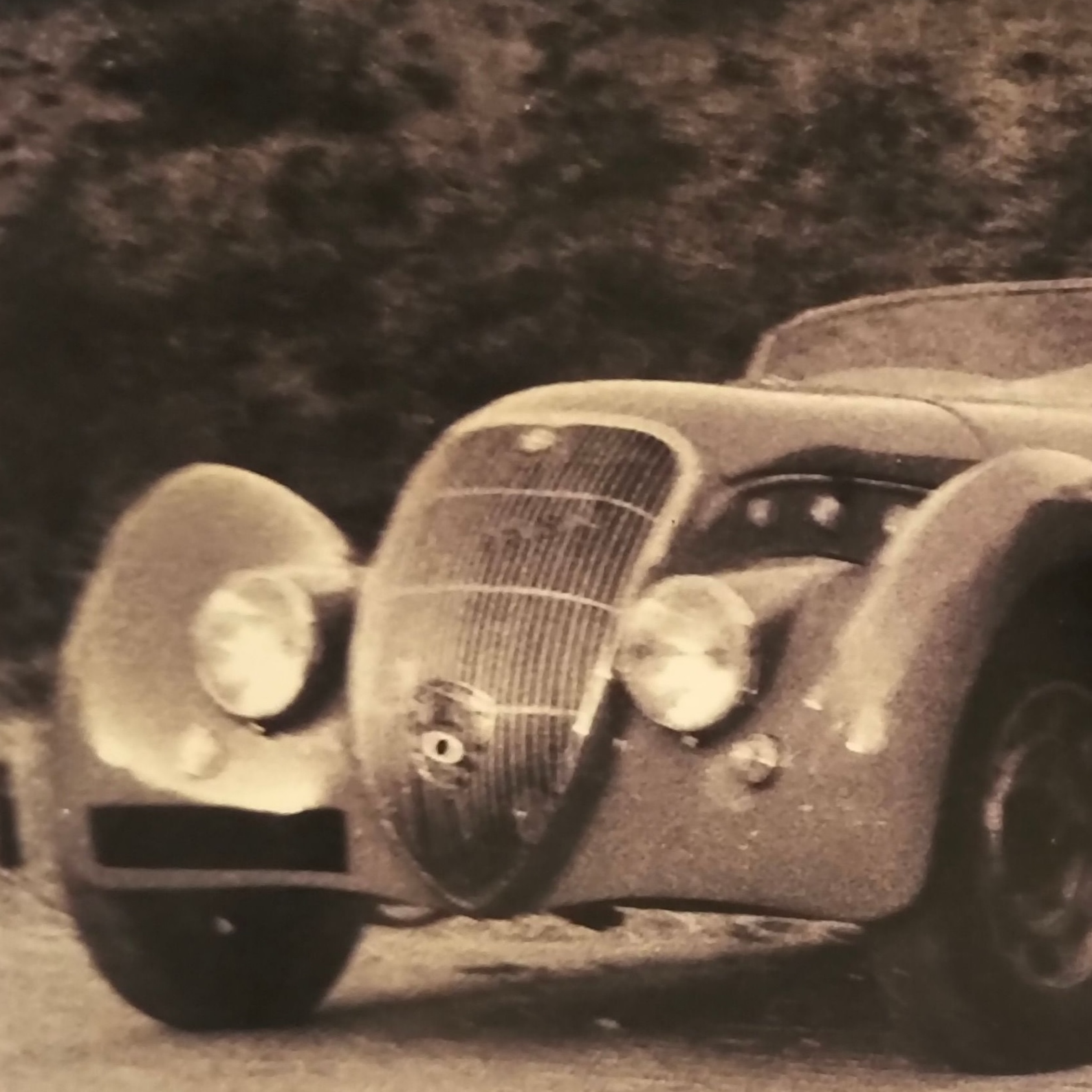




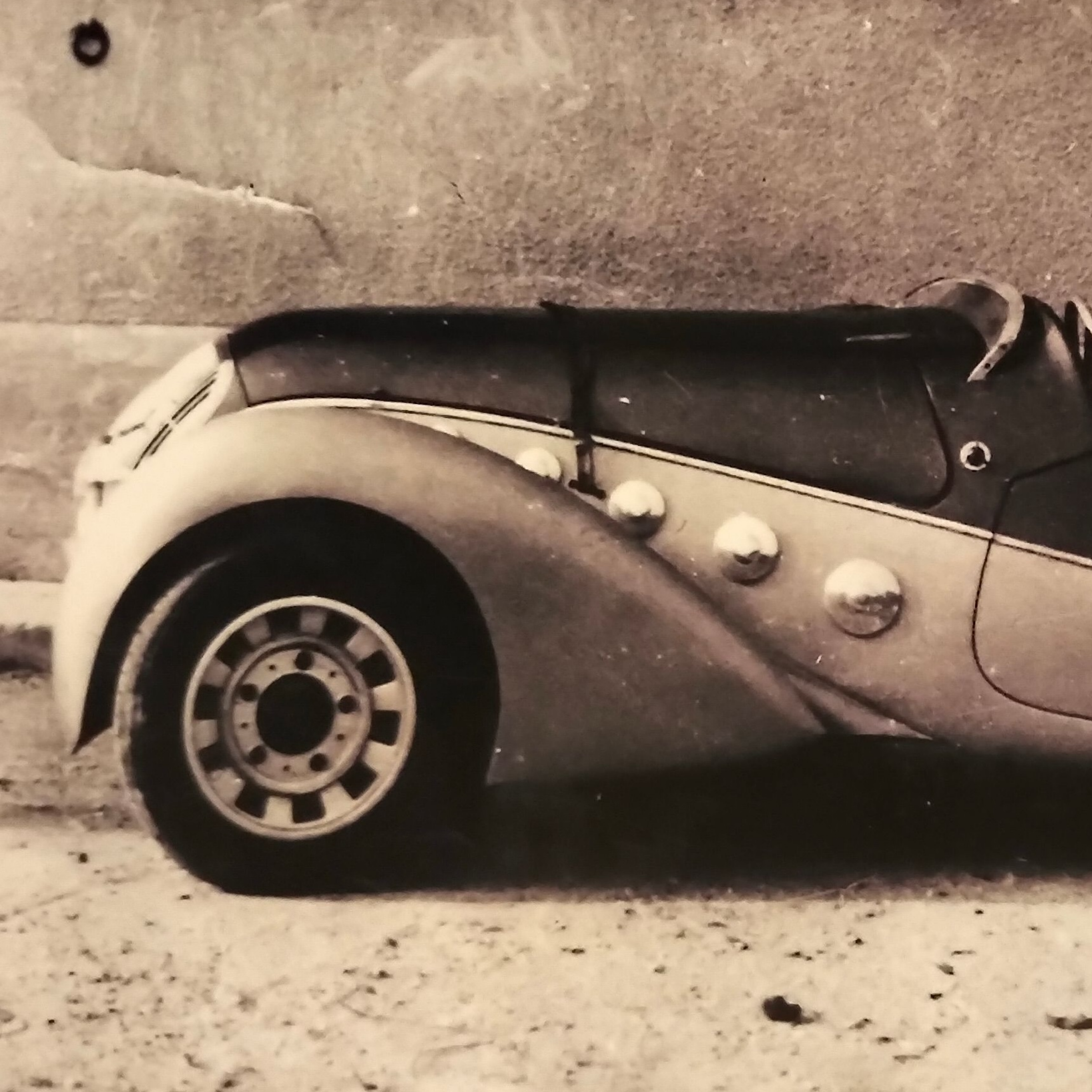


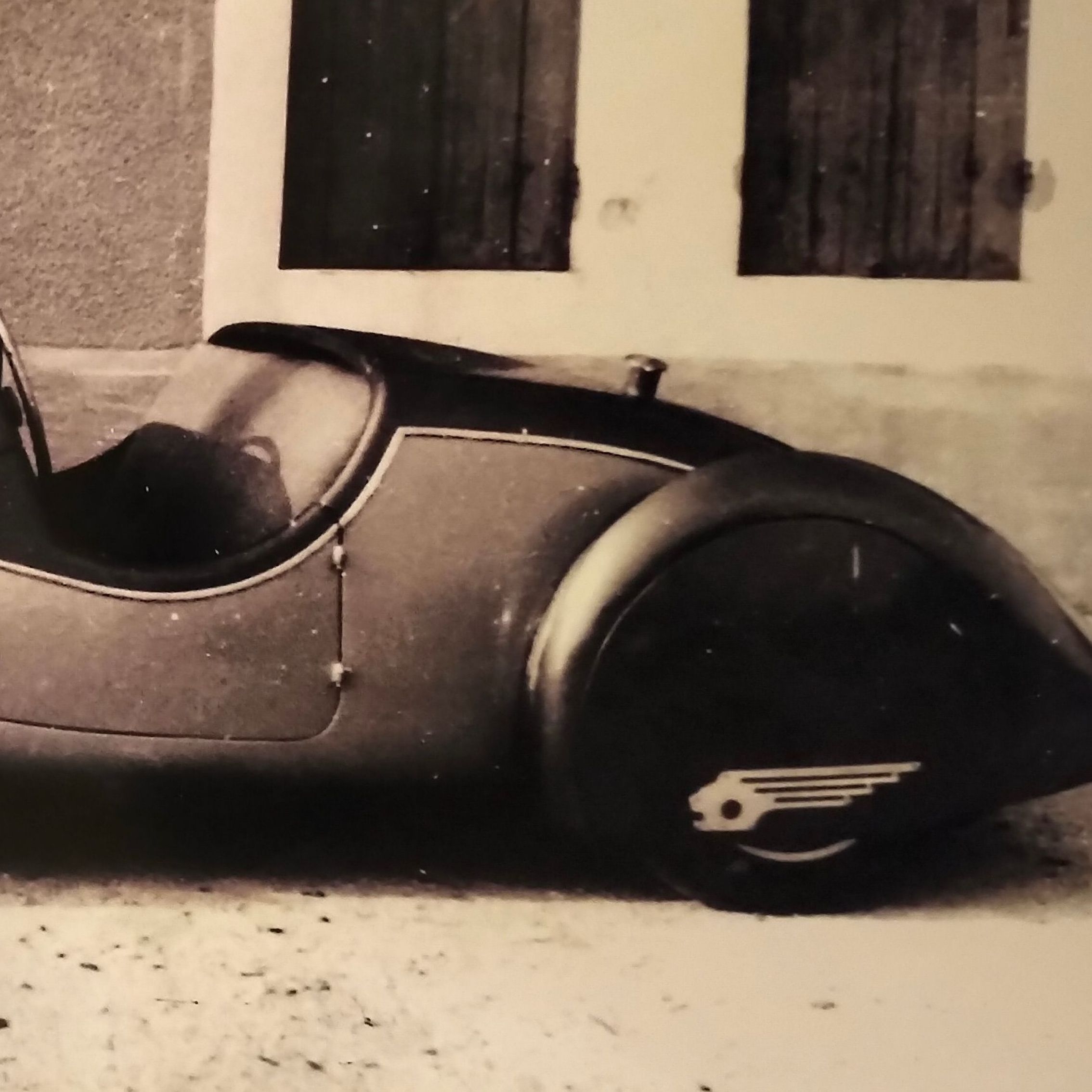


























Music doesn't matter, lifestyle does

Gilles Breës

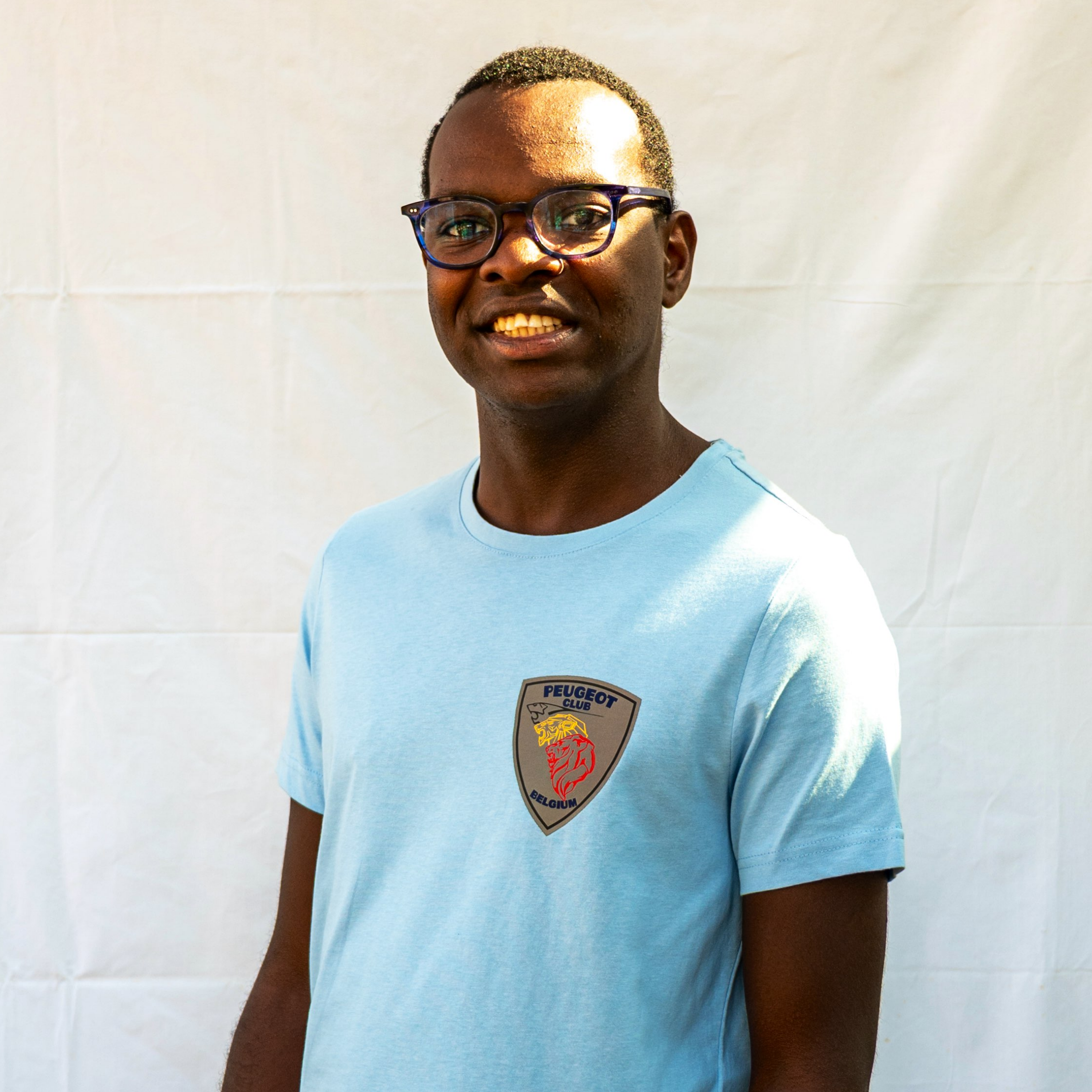
alias:

Gilles Snowcat

Anh Meo

NekoEmon

10.02.1970 - 23.11.2025



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% élasthanne. 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, automatisch, 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
0467 072 153
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