

PEUGEOT CLUB BELGIUM

MAGAZINE 05/06 2024



NATIONAAL SECRETARIAAT
SECRETARIAT 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 mooie lenteweer laat nog wat op zich wachten, maar dat kan ons niet weerhouden om al van enkele clubactiviteiten te genieten. En dat we iedereen veel plezier willen wensen tijdens deze uitstappen, daar kan je zeker van zijn!

Onze algemene vergadering vond plaats op 10 maart, met lezing door Peeter Henning (CEO BEHVA), bedankt voor jullie aanwezigheid en hulp om er een geslaagde editie van te maken.

Clubstand op de beurs van Genk, bedankt Hervé, Fabienne, Ludo en Margriet voor jullie hulp en aanwezigheid op onze stand.

Clubstand op de beurs van Ath, ten voordele van het goede doel, bedankt alle helpers en bezoekers van onze clubstand.

Openingsrit 14 april, georganiseerd door Ann en mezelf, bedankt voor de talrijke opkomst.

5 mei, rondrit te Destelbergen georganiseerd door Christ Van De Velde, we bedanken hem voor deze leuke zondag.

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

FRANK DE REU

AVANT-PROPOS

Chers membres,

Le beau temps printanier se fait encore attendre, mais cela ne nous empêche pas de profiter déjà de quelques activités du club, et nous souhaitons à tous beaucoup de plaisir lors de ces sorties, vous pouvez en être sûrs.

Notre assemblée générale a eu lieu le 10 mars, avec une conférence de Peeter Henning (ceo BEHVA), merci de votre présence et de votre aide pour en faire une édition réussie.

Stand du club à la bourse de Genk, merci à Hervé, Fabienne, Ludo et Margriet pour votre aide et votre présence à notre stand.

Stand du club à la bourse d'Ath, au profit d'une association caritative, merci à tous les aidants et visiteurs du stand du club.

Randonnée d'ouverture le 14 avril, organisée par Ann et moi-même, merci pour les nombreux participants.

5 mai, randonnée à Destelbergen, organisée par Christ Van De Velde, nous le remercions pour ce beau dimanche.

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

Volgende clubactiviteiten:

- 9-12 mei 4-daagse Sochoux (volzet)
- 18/19/20 mei clubstand beurs Ciney
- 2 juni Peugeot Club Belgium Day
- 16 juni rondrit Clermont memorial Claudy Debels
- 23 juni Cars en Parts on the grass organisatie Jean-Marie Hemelings
- 29 juni Franse autodag te Kasterlee

Inschrijvingen en info via de links in de agenda!

Tot binnenkort op onze clubevenementen.

Graag tijdig inschrijven aub.

Frank De Reu
Voorzitter

Prochaines activités du club:

- 9/12 mai 4 jours à Sochoux, (complet)
- 18/19/20 mai stand du club à la bourse de Ciney
- 2 juin randonnée Peugeot Club Belgium
- 16 juin Randonnée Clermont memorial Claudy Debels
- 23 juin Cars and Parts on the grass organisation Jean-Marie Hemelings
- 29 juin Journée de la voiture française à Kasterlee

Inscriptions et infos via les liens dans l'agenda !!!

A bientôt lors des événements du club

Veillez vous inscrire à temps.

Frank De Reu
Président

2024

23 FEBRUARI 2024
BABELAVOND KALMTHOUT
FILIP & EEF DE WIT

1

23 FÉVRIER 2024
CAUSERIE DE SOIR KALMTHOUT
FILIP & EEF DE WIT

10 MAART 2024
ALGEMENE VERGADERING BORCHTLOMBEEK

2

10 MARCH 2024
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE BORCHTLOMBEEK

23-24 MAART 2024
BEURS GENK
CLUBSTAND

3

23-24 MARCH 2024
BOURSE GENK
STAND DU CLUB

6-7 APRIL 2024
BEURS ATH
CLUBSTAND

4

6-7 AVRIL 2024
BOURSE ATH
STAND DU CLUB

14 APRIL 2024
OPENINGSRIT ANTWERPEN
ANN & FRANK

5

14 AVRIL 2024
RANDONNÉE ANTWERPEN
ANN & FRANK

5 MEI 2024
RONDRIT DESTELBERGEN
CHRIS VAN DE VELDE

6

5 MAI 2024
RANDONNÉE DESTELBERGEN
CHRIS VAN DE VELDE

9-10-11-12 MEI 2024
4-DAAGSE SOCHAUX
WOUTER & KRISTEL CROQUEY-DEPREZ
VOLZET



9-10-11-12 MAI 2024
4-JOURS SOCHAUX
WOUTER & KRISTEL CROQUEY-DEPREZ
COMPLET

17-18-19 MEI 2024
BEURS CINEY
CLUBSTAND
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



17-18-19 MAI 2024
BOURSE CINEY
STAND DU CLUB
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

2 JUNI 2024
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY
BIJ D&O AUTOMOTIVE ROESELARE
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



2 JUIN 2024
PEUGEOT CLUB BELGIUM DAY
CHEZ D&O AUTOMOTIVE ROESELARE
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

16 JUNI 2024
RONDRIT CLERMONT
RUDI DE BELS
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



16 JUIN 2024
RANDONNÉE CLERMONT
RUDI DE BELS
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

23 JUNI 2024
CARS & PARTS ON THE GRASS PUTTE
JEAN-MARIE HEMELINGS
KLIK **HIER** OM IN TE SCHRIJVEN



23 JUIN 2024
CARS & PARTS ON THE GRASS PUTTE
JEAN-MARIE HEMELINGS
CLIQUEZ **ICI** POUR S'INSCRIRE

29 JUNI 2024
FRANSE AUTODAG KASTERLEE



29 JUIN 2024
JOURNÉE DE LA VOITURE
FRANÇAISE À KASTERLEE

14 JULI 2024
RONDRIT REGIO BISSEGEM
LIONEL EN MARLEEN

13

14 JUILLET 2024
RANDONÉE REGION BISSEGEM
LIONEL EN MARLEEN

21 JULI 2024
SUMMER SWEETNESS
OLDTIMER MEETING TIELT-WINGE
EDDY & TAMARA

14

21 JUILLET 2024
SUMMER SWEETNESS
OLDTIMER MEETING TIELT-WINGE
EDDY & TAMARA

4 AUGUSTUS 2024
RONDRIT REGIO TONGEREN
JOS & HANNAH

15

4 AOÛT 2024
RANDONÉE RÉGION TONGEREN
JOS & HANNAH

17-18 AUGUSTUS 2024
SCHAFFEN

16

17-18 AOÛT 2024
SCHAFFEN

31 AUGUSTUS + 1 SEPTEMBER 2024
OLDTIMERTREFFEN LANAKEN
CLUBSTAND

17

31 AOÛT + 1 SEPTEMBRE 2024
RÉUNION D'ANCÊTRES LANAKEN
STAND DU CLUB

8 SEPTEMBER 2024
TÉLÉVIE
ANTHISNES EN CHOEUR

18

8 SEPTEMBRE 2024
TÉLÉVIE
ANTHISNES EN CHOEUR

20-21-22 SEPTEMBER 2024
3-DAAGSE ZEELAND
WIM & NANCY
VOLZET

19

20-21-22 SEPTEMBRE 2024
3-JOURS ZEELAND
WIM & NANCY
COMPLET

29 SEPTEMBER 2024
**DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE KON-
TICH**
JOHAN

20

29 SEPTEMBRE 2024
**DISTINGUISHED GENTLEMAN'S DRIVE
KONTICH**
JOHAN

27 OKTOBER 2024
**SLUITINGSRIT
REGIO GRIMBERGEN**
BESTUUR

21

27 OCTOBRE 2024
**RANDONNÉE DE CLÔTURE
REGION GRIMBERGEN**
CONSEIL D'ADMINISTRATION

15-17 NOVEMBER 2024
INTERCLASSICS BRUSSELS

22

15-17 NOVEMBRE 2024
INTERCLASSICS BRUSSELS

8 DECEMBER 2024
SINT-ELOOI DINER

23

8 DÉCEMBRE 2024
DÎNER SAINT-ELOY



KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

**HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?**

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

ANN

ALGEMENE VERGADERING

Zondag 10 maart was het naar jaarlijkse gewoonte/verplichting onze Algemene vergadering.

Het ontslag van bestuurslid Axel Dedoncker werd unaniem goedgekeurd en hij werd bedankt voor zijn inzet van de voorbije jaren.

Na de toelichting van de rekeningen, de agenda voor 2024 en de uitreiking van de diploma's, was het eindelijk tijd voor het aperitief.

We konden nogmaals rekenen op onze vrienden Peter en Anita om ons te voorzien van een heerlijk 3-gangen diner, helaas lag Peter in het gips en kon hun vriend Paul voor hem inspringen.

De lekkere wijnen, geselecteerd en geleverd door ons clublid/sponsor Filip van "Le vin du baché" smaakten hier perfect bij.

Na het hoofdgerecht bracht Peeter Henning (CEO van BEHVA) een uitgebreid verslag over de werking van BEHVA en na de pauze gedetailleerde uitleg over de nieuwe BEHVA Insurance.

Bedankt aan alle aanwezigen en in het bijzonder de helpers om dit alweer tot een succes te maken!

ANN

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Le dimanche 10 mars s'est tenue, conformément à la coutume et à l'engagement annuels, notre assemblée générale.

La démission d'Axel Dedoncker, membre du conseil d'administration, a été approuvée à l'unanimité et il a été remercié pour ses efforts au cours des dernières années.

Après l'explication des comptes, l'agenda 2024 et la remise des diplômes, l'heure de l'apéritif a enfin sonné.

Nous avons à nouveau pu compter sur nos amis Peter et Anita pour nous offrir un délicieux dîner à trois plats, malheureusement Peter était dans le plâtre et leur ami Paul a pu le remplacer.

Les délicieux vins, sélectionnés et fournis par Filip, membre et sponsor de notre club, « Le vin du baché », étaient parfaits pour accompagner ce repas. Après le plat principal, Peeter Henning (CEO de BEHVA) a présenté un rapport complet sur le fonctionnement de BEHVA et, après la pause, des explications détaillées sur la nouvelle assurance BEHVA.

Merci à tous les participants et en particulier aux assistants pour avoir fait de cette journée un nouveau succès!











DIPLOMA
ROBERT MERTENS
25 JAAR

DIPLOME
JEAN-PIERRE LANHOVE

DIPLOME
CHRISTEL NAVEAU
3 JAAR





BEHVA

Belgian Historic Vehicle Association

10-03-2024
PEUGEOT CLUB BELGIUM





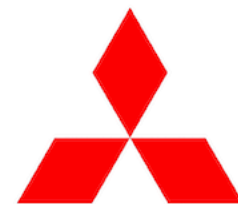


AUTOMOTIVE GROUP

BRUTE



CITROËN



FUSO

ROESELARE - WAREGEM
WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE



AUTOMOTIVE

GROUP



BRUTE



ROESELARE - WAREGEM

WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE

INDIA
PELLETS
INDIA



FRANK

BEURS GENK

Ter gelegenheid van de beurs van Genk op 23/24 april kozen we de 45e verjaardag van de 505 als thema.

Ik had afgesproken met Ludo en Hervé om onze stand op te zetten op vrijdagmiddag in de Limburghal.

Ludo bracht zijn 505 break mee en Hervé de 505 pick-up van Jos, ikzelf had de miniatuurversies meegebracht om tentoon te stellen.

Onze stand kreeg vanaf het openingsuur op zaterdag veel volk over de vloer, vele clubleden kwamen langs om gezellig te babbelen.

Voor we het wisten was het tijd om te vertrekken, ik moest niet ver rijden want ik had een gezellige b&b in de buurt gevonden.

Ook zondag veel volk, zowel op onze stand als op de beurs zelf en onze "2 verjaarders" hadden veel bekijks.

Het opruimen van onze stand ging zeer vlot en was in no time gefixt.

Bedankt Hervé, Fabienne, Ludo en Margriet voor jullie inzet en bedankt voor het leuke weekend.

FRANK

BOURSE GENK

A l'occasion de la bourse de Genk des 23 et 24 avril, nous avons choisi comme thème le 45e anniversaire des 505.

J'avais convenu avec Ludo et Hervé d'installer notre stand le vendredi après-midi dans le Limburghal.

Ludo avait apporté sa 505 break et Hervé la 505 pick-up de Jos, j'avais moi-même apporté les versions miniatures à exposer.

Dès l'heure d'ouverture du samedi, notre stand a accueilli beaucoup de monde, et de nombreux membres du club se sont arrêtés pour discuter.

Je n'ai pas eu à faire beaucoup de route car j'avais trouvé un confortable b&b à proximité.

Beaucoup de monde le dimanche aussi, à la fois sur notre stand et à la bourse elle-même, et nos « 2 anniversaires » ont eu beaucoup de visiteurs.

Le nettoyage de notre stand s'est très bien passé et tout était réglé en un rien de temps.

Merci à Hervé, Fabienne, Ludo et Margriet pour leurs efforts et merci pour ce superbe weekend.



VVK
Vlaamse
Vehicel Klub

VLAAMSE VEHICEL KLUB vzw
De meest dynamische club van het land
www.vvklub.be

BEZORGERD SPORT
AEZ-913







Le Vin du Bâché

Biologische & Biodynamische
Wijnen & Proeverijen

Wijnen & Spirits
Aperitieven & Oliën

...

Proeverijen

Wijnopslag

Kelderschatting

Sommelier Service

Horeca opleidingen en Menukaarten service



www.viduba.be

Filip & Eef De Wit - Konings
Statielei 11
2920 Kalmthout

KLIK HIER EN SPONSOR ONZE CLUB

HIER UW ADVERTENTIE?
VOTRE ANNONCE ICI?

CLIQUEZ ICI ET SPONSORISEZ NOTRE CLUB

FRANK

BEURS ATH

In het weekend van 6/7 april stonden we met onze clubstand in Ath op de oldtimerbeurs.

Deze beurs wordt georganiseerd ten behoeve van Les Heures Heureuses en we zijn er als club trots op dat we hieraan kunnen bijdragen.

Jaar na jaar is het geweldig om te zien dat zoveel vrijwilligers zich het hele weekend inzetten voor een goed doel. Petje af voor hen. De belangrijkste missie van SAJA "les Heures Heureuses" is om overdag en maximaal 5 dagen per week mensen boven de 18 jaar met een lichte, matige of ernstige verstandelijke beperking, al dan niet met een motorische beperking en/of bijbehorende stoornissen, evenals mensen met een "dubbele diagnose" op te vangen.

Het hele team werkt aan een gemeenschappelijk doel: de mensen in onze zorg helpen hun potentieel te vervullen door hun fysieke en mentale welzijn te bevorderen. Om het 'lentegevoel' te stimuleren, hebben we de cabriolet 304 van Roland en de cabriolet 403 van mij op onze stand gezet. We hadden een geweldige opkomst op zaterdag en zondag.

Hartelijk dank aan iedereen die ons heeft geholpen en onze clubstand heeft bezocht. P.S. De organisatoren van de beurs hebben een donatie van € 9000,0 kunnen doen aan Les Heures Heureuses.

FRANK

BOURSE ATH

Le week-end du 6/7 avril, nous étions à Ath avec notre stand de club à l'occasion de la bourse de véhicules anciens.

Cette bourse est organisée au profit des Heures Heureuses et nous sommes fiers, en tant que club, de pouvoir y contribuer.

D'année en année, il est très agréable de voir autant de bénévoles consacrer tout le week-end à la bonne cause. Chapeau!!! La mission principale du SAJA « les Heures Heureuses » est d'accueillir, en journée et jusqu'à 5 jours par semaine, des personnes de plus de 18 ans présentant un handicap mental léger, modéré ou sévère, avec ou sans déficience motrice et/ou troubles associés, ainsi qu'un public à « double diagnostic ». Toute l'équipe travaille dans un but commun: favoriser l'épanouissement des personnes accueillies en favorisant leur bien-être physique et mental.

Pour encourager la sensation de « printemps », nous avons placé sur notre stand le cabriolet 304 de Roland et le cabriolet 403 de moi-même. Beaucoup de monde samedi et dimanche à cette agréable bourse.

Merci à tous ceux qui nous ont aidés et qui ont visité le stand de notre club. P.S. L'organisation de la bourse a pu faire un don de € 9000.0 à les Heures Heureuses.

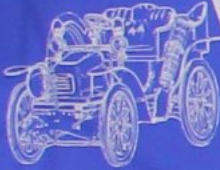
WWW.PEUGEOTCLUBBELGI



Goffin
Grand Prix 28 AT1
12:21
HOLLANDSE 9 BELGIE
ZWAARTE 9 SPICKE







www.peugeotclubbelgium.be

peug

WWW.PEUGEOT





Moinette

son Dupont

DEPUIS
1912

B O-ABZ-130

OYD-020

GERDJE

OPENINGSRIT

Openingsrit regio Antwerpen Herentals op 14 April 2024 door Frank en Ann.

Mijne privé chauffeur komt mij oppikken want er was geen plaats meer op het bankske in de 403 cabriolet van Frank en Ann (hij was volgestouwd met kledij en goodiebags), op weg naar garage Lavrijsen te Herentals.

Na een natte winter en lente waren we precies heel enthousiast dat we onze leeuwen nog eens konden laten brullen... de opkomst: 52 wagens!

Heel tof dat we vele mensen terug zagen na lange afwezigheid.

We hadden geluk met het weer, het zonnetje kwam erdoor en het was 14 graden.

Wat een ontvangst bij Garage Lavrijsen, zoveel keuze: mini pistolets, koffiekoekjes, lekkere koffie etc... we zijn weer in de watten gelegd.

60 km voor de boeg... langs Bobbejaanland Lichtaart, nee we gaan daar niet ronddraaien, we zullen wel aan ons stuur draaien. Nostalgie voor mijn chauffeurs!

Langs rustige en landelijke weggetjes met fleurige ontluikende lente bloemen, mooi om te zien. Via de Netevallei, Ravels, Weelde volgen tot aan de aperitiefstop. Hier stond pick-up "Le

GERDJE

RANDONNÉE D'OUVERTURE

Randonnée d'ouverture dans la région d'Antwerp Herentals le 14 avril 2024 par Frank et Ann.

Mon chauffeur privé est venu me chercher car il n'y avait plus de place sur la banquette de la 403 cabriolet de Frank et Ann (car elle était remplie de vêtements et des des goodies bags) pour me rendre au garage Lavrijsen à Herentals.

Après un hiver et un printemps pluvieux, nous étions très enthousiastes à l'idée de faire rugir nos lions à nouveau, et le nombre de participants était de 52 voitures !

C'est très agréable de revoir beaucoup de monde après une longue absence ; Nous avons eu de la chance avec le temps, le soleil est apparu et il faisait 14 degrés.

Quel accueil au Garage Lavrijsen, tant de choix : mini pistolets, biscuits au café, café délicieux, etc. Nous avons encore été choyés.

60 km devant nous, après Bobbejaanland Lichtaart, non nous n'allons pas faire demi-tour, nous allons tourner le guidon, nostalgie pour mes chauffeurs ! Le long de routes tranquilles et rurales, avec des fleurs printanières en pleine éclosion, c'est agréable à voir.

vin du Baché" en konden we picknicken of lunchen in de Kolonie te Merksplas.

Hier kun je rustig wandelen en fietsen, wat een domein!

Verrassing voor bompapa Frank en omie Ann, enkele familieleden waren er en ons Emileke was er ook. Hij was in zijn nopjes met zoveel auto's en kindjes waar hij mee kon spelen.

Na een cavake of wijntje bij Filip en Eef konden we onze bokes verorberen of bij de Kolonie iets lekkers bestellen. Voor diegenen die wilden was het mogelijk om het gevangenis museum te bezoeken.

Tweede deel van de dag via Westmalle, Schoten, Sint-job en in Zoersel werden we uitgewuifd door ons Emileke, die vond dit weer heel plezant.

Om te eindigen in Zandhoven bij restaurant Den Engel, heerlijk menu ! Keuze uit zalm met puree en asperges en bearnaise saus of varkenshaasje met peperroomsaus, kroketjes en veldsla. Toetje was een dame blanche of speculaas tiramisu.

Wat was dit weer een geslaagde dag ja!

Frank en Ann dit hebben jullie weer goed gefikst, was een heerlijke rit, daar is werk in gestoken!

Hartelijk dank aan onze sponsors.
Tot de volgende rondrit!

Par les Netevallei, Ravels, Weelde nous poursuivons jusqu'à l'apéritif avec le pick-up " Le vin du Baché " et arrêt pique-nique ou dîner au Kolonie 5-7 à Merksplas . Ici, on peut se promener tranquillement à pied ou à vélo, quel domaine.

Surprise pour bon-papa Frank et mamie Ann, quelques membres de la famille étaient là , et notre Emileke était là aussi , il était ravi de voir tant de voitures , et d'enfants avec qui il pouvait jouer . Après un cava ou un vin chez Filip et Eef, nous avons pu manger notre pick-nique, ou commander quelque chose de savoureux à la Colonie. Pour ceux qui le souhaitaient, il était possible de visiter le musée de la prison.

Deuxième partie de la journée, via Westmalle, Schoten, St-job, et à Zoersel nous avons été salués par Emileke, qui a de nouveau trouvé cela très agréable.

Fin de la journée à Zandhoven au restaurant Den Engel, menu délicieux, choix de saumon avec purée et asperges et sauce béarnaise, ou filet de porc avec sauce crème au poivre, croquettes et salade de maïs, le dessert était une dame blanche, ou un tiramisu au spéculoos.

Quelle journée réussie !

Frank et Ann, vous avez encore fait du bon travail, c'était une belle balade, il y a eu beaucoup de travail !

Un grand merci à nos sponsors.
À la prochaine randonnée!

CEPTIE

WERKPLAATS

AFLEVERZOC





ONE

Welcome
B...

CHAMPION

≡ PEUGEOT



LAVRIJSEN

NEW E-208





PEUGEOT
WELKOM
← SHOWROOM
← RECEPTIE
↑ CARROSSERIE
↑ LEVERANCIERS
VIA CITROËN







WWW.PEUGEOTCLUBBELGIUM.BE

PEUGEOT CLUB BELGIUM

WWW.PEUGEOTCLUBBELGIUM.BE

VQUWITENT.EU

107



DIPLOM
GÜNTHER DE SMET
15 JAAR







0AA-316





SMEN TE
RICISMELE
DISRIMIATTE

WELKOM OP
HET RECYCLAGEPARK
STOP
OPEN

UITRIT
VRACHTWAGENS
25m

B 1-ASX-740

DONNY

DOOR DE OGEN VAN EEN PEUGEOTFAN

De 205, koning van de 2 reeks.

Uiteraard mogen we de andere 2 reeks modellen geen oneer aandoen, de 201, de eerste Peugeot met modelnaam 3 cijfers en een 0 in het midden, maar ook de 202 deden het zeer goed en Peugeot start zo met een stevige reputatie betreft betaalbare wagens met goed comfort.

Voor de 203 gaf Peugeot een serieuze boost, oerdegelijk robuust met vele carrosserie varianten, de Darl'mat modellen zorgen bovendien voor sportieve exclusiviteit en een niche om van bestaande modellen iets speciaals te maken.

De volgende in rij, de 204, was een stuk kleiner, opnieuw de juiste keuze, de eerste Peugeot ook met schijfremmen en ook enkele jaren in Frankrijk het meest verkochte model. Verkrijgbaar als sedan, break, coupe, cabrio en een bedrijfswagen reeks, ook een diesel was verkrijgbaar. De 304 was eigenlijk een grotere 204, de lijnen waren ook strakker, lees rechter. Huidig ten dage is de 204 echter zeer populair in de oldtimer wereld, de prijzen zijn er ook naar en liggen hoger dan deze van de 304. Moest Peugeot nu net zoals concurrent Renault met de Gordini uitvoe-

DONNY

A TRAVERS LES YEUX D'UN FAN DE PEUGEOT

La 205, roi de la série 2.

Bien sûr, il ne faut pas déshonorer les autres modèles de la série 2, la 201, la première Peugeot avec un nom de modèle à 3 chiffres et un 0 au milieu, mais aussi la 202 qui a très bien marché et Peugeot commence ainsi avec une solide réputation concernant les voitures abordables avec un bon confort.

La 203 en particulier a donné un sérieux coup de pouce à Peugeot, solide comme un roc avec de nombreux styles de carrosserie, les modèles Darl'mat apportant également une exclusivité sportive et une niche pour transformer les modèles existants en quelque chose de spécial.

La suivante, la 204, était beaucoup plus petite, mais c'était là encore le bon choix, la première Peugeot équipée de freins à disque et le modèle le plus vendu en France pendant plusieurs années. Disponible en berline, break, coupé, cabriolet et toute une gamme de véhicules utilitaires, un diesel était également disponible. La 304 était en fait une 204 plus grande, les lignes étaient également plus serrées, plus droites. Aujourd'hui, cependant, la 204 est très populaire dans le monde des voitures anciennes, les prix

ringen ook zo iets voorzien hebben voor de 204, tja.

Financiële crisisjaren hebben door de eeuwen heen veel automerken doen verdwijnen, zo had de 201 al goede cijfers mede door het falen van verschillende andere merken. Ook in de jaren tachtig was er weer een financiële crisis, net de periode dat de 205 ten tonele verscheen.

De 205, hij was een plaatje, zeker de sportievere modellen. Strakke maar toch ronde lijnen, mooie stand op de, voor die tijd, grote velgen bij de sportieve modellen. Ook de financiële redding van Peugeot, hij verkocht als zoete broodjes. Hij had ook bijna alles wat een auto moest hebben, niet alleen de looks maar ook comfort, goede wegligging, betrouwbaar, betaalbaar. Met slechts 2 zijruiten en de mooie vorm van de achterraut op de 3 deurs was dit een kunstwerk, ook de cabrio zag er uit als op zijn eigen ontworpen, geen ombouw, alhoewel het dit wel was, de GTI met zijn zijdelings beschermstrips en rode biezen zijn legendarisch. De T-16 en later de in België maar door Peugeot erkende Dimma's gaven het nog wat extra cachet. De marketing afdeling had zijn werk goed gedaan.

Moeilijk te vervangen die 205, we hebben dan ook lang moeten wachten op de 206, en toch overtrof de 206 de verkoopcijfers van de 205, mogelijks nog mee zeilend op de reputatie van de 205. Buiten de 3 en de 5 deurs was er ook een designmatig mooie SW (break) en de CC met terug van weggeweest een wegklapbaar stalen dak. De 206 GTI zag er eigenlijk wat ge-

sont plus élevés que ceux de la 304. Peugeot aurait-il dû prévoir quelque chose de similaire pour la 204, tout comme le concurrent Renault avec les versions Gordini, eh bien....

Les années de crise financière ont fait disparaître de nombreuses marques automobiles au fil des siècles, la 201 avait déjà de bons chiffres en partie grâce à l'échec de plusieurs autres marques. Les années 1980 ont également connu une autre crise financière, juste au moment où la 205 est apparue sur la scène.

La 205, c'était du grand art, une image, surtout pour les modèles les plus sportifs. Des lignes nettes mais arrondies, une belle position sur les grosses jantes pour l'époque, des modèles sportifs. C'est aussi le salut financier de Peugeot, elle s'est vendue comme des petits pains. Elle avait aussi presque tout ce qu'une voiture devrait avoir, pas seulement l'apparence mais aussi le confort, une bonne tenue de route, la fiabilité, un prix abordable. Avec seulement deux vitres latérales et la forme magnifique de la lunette arrière sur la 3 portes, c'était une œuvre d'art, même le cabriolet semblait avoir été conçu tout seul, sans conversion, bien que ce soit cela. La GTI avec ses bandes de protection latérales et ses passepoils rouges sont légendaires. La T-16 et plus tard les Dimma reconnues en Belgique mais par Peugeot lui donnaient un cachet supplémentaire. Le département marketing avait bien fait son travail.

Difficile de remplacer cette 205, nous avons dû attendre longtemps pour la 206, et pourtant la 206 a dépassé les chiffres de vente de la 205,

woon uit, maar de 3 deurs 206 RC was wel wat meer, veel vermogen, grote velgen voor die tijd en zeer mooie sportieve zetels maken hem wel speciaal, mogelijks ook een collectors item.

De 207 dan, de 07 reeks van Peugeot zal er om bekend blijven staan van het mindere design, enkel de 407 coupe heeft iets, maar de 207 CC was wel geslaagd met verhoudingen die kloppen, hij ziet er stoerder uit dan de 206 CC, meer gaan we er niet over zeggen.

De 208, hier gaat het mee stoppen, we gaan vanaf nu over fases moeten spreken, 208 fase 1, 2, 3.....

De 208 fase 1 zag er al leuker uit dan de 207, maar vooraan was het cab forward design nog niet verdwenen, het kleine voorruitje ter hoogte van de spiegel en de korte hoge motorkap deden een beetje denken aan een monovolume, nochtans, de 3 deurs GTI modellen sprongen er terug meer uit zoals bij de 205, zeker de "By Peugeot Sport" uitvoeringen. De prijzen op de 2é handsmarkt spreken we niet tegen, deze van de GTI en zeker deze van de By Peugeot Sport zijn torenhoog. Mogelijks ook mede te danken aan of ten spijt van dat dit voorlopig de laatste GTI is.

De 208 fase 2, wow, terug een mooi plaatje, terug mooie verhoudingen, een knipoog naar de c stijl van de 205 3 deurs. Verkoopcijfers liegen er niet om. Ook enkel malen het meest verkochte automodel in Europa geweest. Dit zelfs zonder aanwezigheid van een GTI, een 3 deur, cabrio of welke uitvoering dan ook. Toch lezen we op so-

naviguant peut-être encore sur la réputation de la 205. Outre les 3 et 5 portes, une SW (break) au design agréable et la CC au toit en acier rétractable étaient également de retour sur les routes. La 206 GTI était en fait un peu ordinaire, mais la 206 RC 3 portes avait quelque chose de plus, beaucoup de puissance, de grosses jantes pour l'époque et de très beaux sièges sportifs la rendaient spéciale, peut-être même une pièce de collection.

La 207 donc, la gamme 07 de Peugeot restera connue pour son design médiocre, seul le coupé 407 a quelque chose, mais la 207 CC est réussie avec des proportions justes, elle a l'air plus robuste que la 206 CC, c'est tout ce qu'on en dira.

La 208, c'est là que ça va s'arrêter, il va falloir parler de phases à partir de maintenant, 208 phase 1, 2, 3.....

La 208 phase 1 était déjà plus belle que la 207, mais à l'avant le design cab-forward n'avait pas encore disparu, le petit pare-brise au niveau du rétroviseur et le capot court et haut faisait un peu penser à un monovolume, par contre les modèles GTI 3 portes se démarquaient plus de la 205, surtout les versions "By Peugeot Sport". Les prix sur le marché de l'occasion ne sont pas contradictoires, ceux de la GTI et certainement ceux de la By Peugeot Sport sont très élevés. Peut-être aussi en partie à cause ou à cause du regret que ce soit la dernière GTI pour l'instant.

La 208 phase 2, wow, retour d'une belle image, retour de belles proportions, clin d'œil au style c

ciale media veel berichten van mensen die blijven dromen van een GTI uitvoering, motorisch zal het een moeilijke worden, maar er is ook het legendarische rode tapijt, de zetels met (rood-zwart) blokmotief, de rode inleg strips op bumpers en zijlijsten en dan nog de kleurenkaart met op kop het Vallelunga rood.

Komaan Peugeot, laat u gaan voor de fase 3.

de la 205 3 portes. Les chiffres de vente ne mentent pas. A plusieurs reprises, elle a été le modèle de voiture le plus vendu en Europe. Et ce, même sans la présence d'une GTI, d'une 3 portes, d'un cabriolet ou de toute autre version. Pourtant, nous lisons de nombreux messages sur les médias sociaux de personnes qui continuent à rêver d'une version GTI, du point de vue du moteur, ce sera difficile, mais il y a aussi le légendaire tapis rouge, les sièges avec un motif de bloc (rouge-noir), les bandes d'incrustation rouges sur les pare-chocs et les bandes latérales, et puis il y a le nuancier avec le rouge Vallelunga en haut de la liste.

Allez Peugeot, en avant pour la phase 3.

REDACTIE

BEDRIJFS- VOERTUIGEN J9

In de loop van hun bestaan evolueren bedrijfsvoertuigen vaak op een heel andere manier dan conventionele berlines, volgens heel specifieke parameters en een logica die te wijten is aan functionele criteria die de prijs-kwaliteitverhouding gekoppeld aan mode en stilistische evolutie naar de achtergrond verdringen.

Het creëren van een "ex novo" voertuig zonder te refereren aan ten minste enkele van de carrosseriecomponenten die gebruikt worden op andere auto's, zoals bijvoorbeeld het geval was voor de 03 en 04 series, waarbij de berlines alle metalen (carrosserie)componenten van hun voorkant leenden aan de bedrijfswagens, is een lastige en uiterst kostbare taak die investeringen op lange termijn met zich meebrengt, vooral gezien het feit dat hun verkoopvolume nooit vergelijkbaar zal zijn met dat van de klassieke berlines.

Dit is het geval voor de commerciële 'J'-serie van Peugeot, die in 1965 in productie ging met de 'J7' en 41 jaar lang doorging, tot 2006, toen de laatste 'J9' voorgoed de assemblagelijijn verliet. In Europa werd de J9 op verschillende momenten uit productie genomen, afhankelijk van de markt.

REDACTION

UTILITAIRES J9

Au cours de leur existence, les véhicules utilitaires évoluent souvent d'une manière très différente de celle des berlines classiques, selon des paramètres et des logiques très particuliers dus à des critères fonctionnels qui ont pour effet de faire passer le rapport qualité-prix lié aux modes et à l'évolution stylistique, à l'arrière-plan.

Créer un véhicule "ex novo" sans se référer au moins à une partie des composants de carrosserie utilisés sur d'autres voitures, comme cela a été le cas par exemple sur les séries 03 et 04, dans lesquelles les berlines ont prêté toutes les éléments métalliques (de carrosserie) de leur partie avant aux commerciales, est une tâche ardue et extrêmement coûteuse qui entraîne des investissements à long terme, sachant d'autant plus que le volume de leurs ventes ne sera jamais comparable à celui des berlines classiques.

C'est le cas de la série commerciale "J" de chez Peugeot, dont la production débutera en 1965 avec le "J7" et qui se prolongera sur 41 années, jusqu'en 2006, date à laquelle le dernier "J9" quittera définitivement les chaînes de montage. Pour ce qui est de l'Europe, la commercialisation du J9 sera interrompue à des dates différentes selon les marchés.

Après la présentation du J5, l'Italie sera parmi les premiers pays à en cesser l'importation alors qu'en France, il demeura au listing des ventes



Na de presentatie van de J5 was Italië een van de eerste landen die stopte met de invoer ervan, terwijl hij in Frankrijk tot 1991 op de verkooplijst bleef staan. Tijdens deze periode bleef het 'J'-project evolueren op het vlak van zijn mechanische kenmerken, maar vanaf 1981, met de komst van de J9 op de markt, onderging het een restyling van zijn koetswerk, terwijl het over het algemeen zeer trouw bleef aan de lijnen en de verschillende koetswerktypes die het vanaf het begin had gehad.

Het interieur, samen met het dashboard en het instrumentenpaneel, behoren tot de meest vernieuwde elementen, waarbij vooral gebruik werd gemaakt van onderdelen die van tijd tot tijd op berlines werden gemonteerd.

Om de evolutie van dit gamma beter te begrijpen, moet je weten dat het sleuteljaar 1981 was, toen de J7 plaatsmaakte voor de J9. De joint venture met de Italiaanse Fiat-groep zorgde dat jaar voor een gloednieuwe commerciële spot en in feite werden de lijn en de stijl van de volledig nieuwe Peugeot J5 die toen werd voorgesteld, volledig herzien. Waarom dan twee commerciële modellen behouden die onvermijdelijk met elkaar moesten concurreren? De redenen zijn eenvoudig en moeten vanuit een zeer breed perspectief worden bekeken. Het 'J'-gamma, dat gedurende zijn lange carrière flatterende commerciële resultaten boekte, werd in de eerste plaats gewaardeerd op de Franse markt, maar om een beslissende doorbraak te maken op alle grote Europese markten, was een bedrijfsvoertuig met minder 'ouderwetse' lijnen nodig.

jusqu'en 1991. Tout au long de cette période, le projet "J" ne cessera d'évoluer de façon constante en termes de mécanique, mais à partir de 1981, avec l'arrivée sur le marché du J9, il connaîtra une restylisation de sa carrosserie tout en restant globalement très fidèle aux lignes et différents types de carrossage qui auront été les siens depuis l'origine.

Les intérieurs, avec le tableau de bord et l'instrumentation, font partie des éléments les plus fréquemment renouvelés, principalement à l'aide de composants de temps à autre montés sur les berlines.

Pour mieux comprendre l'évolution de cette gamme, il faut savoir que l'année-clé est l'année 1981, au moment où le J7 cède la place au J9. La joint-venture signée avec le groupe italien Fiat sera à l'origine d'un tout nouveau spot commercial cette année là et de fait, la ligne et le style du tout nouveau Peugeot J5 que l'on présentera alors auront été totalement revus. Mais alors direz vous, pourquoi garder deux modèles commerciaux inévitablement destinés à se faire concurrence? Les raisons en sont simples et se doivent d'être examinées dans une perspective très large. La gamme "J" tout en obtenant des résultats commerciaux flatteurs tout au long de sa longue carrière, a été avant tout appréciée sur le marché français, mais pour prétendre faire une percée décisive sur tous les principaux marchés européens, il fallait un véhicule utilitaire aux lignes moins "anciennes".





72-BE-1



Bovendien hadden de 'J'-modellen een typische Peugeot-uitstraling, in tegenstelling tot het 'H'-model, vaak de 'Tub' genoemd, dat een echte Citroën was. Onmogelijk om ze te verenigen natuurlijk, maar beide verkoopnetwerken eisten de komst van een moderner bedrijfsvoertuig.

De overeenkomst met Fiat zorgt voor veel autonomie op het gebied van middelen, door één model te creëren dat onder drie verschillende merken wordt verkocht. Maar daar komen we later in detail op terug. De J9 was dus alleen bedoeld als overgangsvoertuig tussen de J7 en de J5; die laatste had bovendien iets meer tijd moeten krijgen om een volledig gamma van verschillende versies te kunnen aanbieden. Daar kwam nog bij dat de 'J'-reeks een uitstekende reputatie genoot en veel bewonderaars had, vooral binnen de Grande Maison.

EEN ONGEWIJZIGD AANBOD

De J9 wordt aan zijn publiek voorgesteld in een vrijwel ongewijzigde reeks versies die eerder door de J7 werden aangeboden, maar met enkele uitstekende extra argumenten.

Aan de buitenkant lijken de wijzigingen weinig voor te stellen, maar in feite zijn de zijkanten van de J9 nu glad, schoon en zeer vierkant. De zeven verstevigingsgroeven die kenmerkend waren voor de zijkanten van de J7 zijn verdwenen en vervangen door slechts twee verstevigingsgroeven, die nog steeds vrij ver uit elkaar liggen.

En outre, les modèles “J” avaient un look typiquement “Peugeot”, à l’instar du modèle “H” souvent appelé “Tub” qui était, quant à lui, un pur Citroën. Impossible de les unifier bien sûr, mais les deux réseaux de vente exigeaient l’arrivée d’un véhicule utilitaire plus moderne.

L’accord passé avec Fiat permettra une grande autonomie de moyens, en créant un modèle unique destiné à être vendu sous trois marques différentes. Mais nous y reviendrons en détail un peu plus loin. Le J9 ne devait donc être qu’un véhicule de transition entre le J7 et le J5; de plus, il aurait fallu donner un peu plus de temps à ce dernier pour pouvoir le décliner dans une gamme complète de versions différentes. A tout cela, il faut ajouter que la gamme “J” jouissait quant même d’une excellente réputation et avait de très nombreux admirateurs, même en particulier au sein de la Grande Maison.

UNE GAMME INCHANGÉE

Le J9 se présentera à son public dans une gamme pratiquement invariée de versions préalablement proposées par le J7, mais avec quelques excellents arguments supplémentaires.

Extérieurement, les modifications apportées semblent apparemment peu nombreuses, mais de fait, les flancs du J9 sont maintenant bien lisses, propres et très carrés, les sept rainures de renfort caractéristiques, des flancs du J7 ayant disparu et laisse la place à deux rainures de renfort seulement, et encore assez distantes l’une de l’autre.



ASPHYXIES et BLESSE

SERVICE D'INCENDIE
DPT DE LA MARNE
ET DE SECOURS

4671SH51

Een ander detail dat meteen opvalt in vergelijking met de J7 is de aanwezigheid, zij het niet overdadig, van plastic elementen, zoals de maskers die bepaalde elementen die vaak worden blootgesteld aan schokken omsluiten en beschermen, zoals de clusters voor de koplampen en de positielampen die zijn gekoppeld aan de richtingaanwijzers.

Ook de grote, gemakkelijk inklapbare buitenspiegels zijn gemaakt van versterkt polyamiet, een materiaal dat zelden wordt gebruikt in de auto-industrie. Net onder het radiatorrooster bevindt zich een royale bumper die zijn beschermende rol uitbreidt naar de zijkanten, onder de schuifdeuren, om als opstapje te fungeren.

De onderste scharnieren van de achterdeuren, die over het algemeen erg worden blootgesteld aan vuil en schokken, worden daarom effectief beschermd door twee halve bumpers die de rechter- en linkerhoeken van de carrosserie bedekken.

Over het geheel genomen zijn de inspanningen van de ontwerpers om de aerodynamica zoveel mogelijk te verbeteren en zo het brandstofverbruik te verlagen - een doel dat grotendeels is bereikt met behulp van mechanische engineering - dus duidelijk zichtbaar.

Twee nieuwe motoren met een grotere cilinderinhoud zullen worden toegevoegd aan de motor waarmee de nieuwste versies van de J7 zijn uitgerust, om de prestaties te verbeteren zonder het brandstofverbruik te verhogen. De twee

Autre detail qui, par rapport au J7, vous saute de suite aux yeux est la présence, toutefois sans excès, d'éléments en plastique, tels que les masques qui englobent et protègent certains éléments souvent exposés aux chocs comme le sont les groupes optiques avant et les feux de position couplés aux indicateurs de direction.

De même, les rétroviseurs extérieurs de grande dimensions et facilement rabattables sont en Polyamite renforcé, matériau peu utilisé dans l'industrie automobile. Juste en dessous de la calandre, nous avons un pare-chocs aux dimensions généreuses qui prolonge son rôle protecteur sur les côtés, jusque sous les portes coulissantes, et peut ainsi servir de marche-pied.

Les charnières inférieures des portes arrière, généralement très exposées à la salissure et aux chocs sont conséquemment protégées efficacement par deux demi-pare-chocs qui viennent couvrir les angles droit et gauche de la caisse.

On perçoit donc bien, dans l'ensemble, l'effort fourni par les designers pour améliorer également, dans les limites du possible, l'aérodynamisme et réduire ainsi la consommation de carburant, objectif en grande partie atteint avec l'aide de la mécanique.

Deux nouveaux moteurs de cylindrée supérieure viendront en effet s'ajouter à celui qui équipait les toutes dernières versions du J7, faisant donc ainsi progresser les performances sans augmenter la consommation. Les deux nouveaux moteurs sont tous deux super carrés seront présents au catalogue dès le début du



nieuwe motoren, beide supervierkant, zullen beschikbaar zijn vanaf de lancering van de J9 en zijn beide 2304cc-diesels met directe injectie met een gemiddeld brandstofverbruik van 11,8 liter/100 km en een topsnelheid van 115 km/u. Deze nieuwe motoren zullen ook versies met een laadvermogen van 1.800 kg aandrijven, terwijl versies met een laadvermogen van 1.400 kg de vorige motor zullen behouden die de J7 aandreef, namelijk de 2112cc 57pk diesel en de 1618cc 58pk benzine.

Er zullen dus vier motoren mogelijk zijn, maar niet op alle markten, aangezien de keuze van de motoren en de verschillende versies voor de export in overleg met de verschillende nationale filialen wordt gemaakt en in de meeste gevallen zal worden besloten om slechts één J9-model met de nieuwe motor op de markt te brengen.

In zijn catalogus, gebaseerd op de J9, biedt Peugeot de keuze uit negentien verschillende versies, die in feite exponentieel vermenigvuldigen en waaraan alle mogelijke en denkbare opties worden toegevoegd, zoals de verlenging van de carrosserie, het verhoogde dak of de dubbele schuifdeur, om er maar een paar te noemen.

Als we daar alle speciale versies bij optellen die werden geproduceerd door de weinige carrosseriebouwers die 'akkoord gingen met Peugeot', worden de ontelbare variaties echt moeilijk te vatten. In de loop van zijn bestaan onderging de J9 weinig noemenswaardige wijzigingen, maar hier zijn de meest relevante:

lancement du J9 et sont deux diesel d'une cylindrée de 2304cc à aspiration directe pour une consommation Moyenne de 11,8 l/100Km et une Vitesse maximale de 115 Km/h. Ces nouveaux moteurs équiperont également les versions dont la charge utile est de 1800Kg, tandis que les versions dont la charge utile est de 1400 Kg conserveront le précédent moteur qui équipait déjà le J7, soit le 2112cc et 57 CV en diesel et le 1618cc essence de 58CV.

Il y aura donc quatre motorisations possible, mais pas sur tous les marchés, le choix des motorisations et diverses versions à l'exportation s'effectuant en accord avec les différentes filiales nationales, et, dans la majeure partie des cas, l'on choisira de ne commercialiser qu'un seul modèle de J9 avec la nouvelle motorisation.

A son catalogue, sur la base du J9, Peugeot propose un choix de dix-neuf versions différentes qui se multiplient de fait de façon exponentielle et auxquelles viennent s'ajouter toutes les importantes options possible et imaginables comme le rallongement de la caisse, ou le toit surélevé ou encore la double porte coulissante, pour n'en citer que quelques unes.

Si nous y rajoutons encore toutes les versions spéciales réalisées par les quelques carrossiers "agrees par Peugeot" les innombrables variations deviennent véritablement difficiles à cerner. Pour toute la durée de son existence on remarquera que très peu de modifications dignes d'être signalées auront été apportées au J9; mais voici les plus pertinentes:















Vanaf juli 1981 werd de J9 1400 de J9 1.500, net als de J9 1800 en vervolgens de J9 1900, met mistlampen voor en achteruitrijlampen achter.

- 1983: nieuwe vilten voorruit standaard op alle modellen en nieuw dashboard.
- 1984: 1900 versies worden standaard uitgerust met een schokabsorberend (rubber) stuur, schoolbusjes, diesels en chassis cabines met stuurbekrachtiging.
- 1988: vanaf juli werden de klapstoelen van de 309 gemonteerd.
- 1990: vermindering van de keuze aan motoren - alle benzineversies hebben een 2-liter XNIP-motor en diesels de 2498 cc XD3P-motor.

In Frankrijk verdween het J9-gamma in juli uit de catalogus.

De J9 was verkrijgbaar in verschillende versies:

- Van
- Side Window Van
- Cargo-bus
- Schoolbus
- Pick-Up
- Betaillère
- Flatbed-Cab
- Chassis-Cab
- Large Volume
- Warehouse
- Insulated
- Ambulance

A compter de juillet 1981, le J9 1400 devient le J9 1,500 tout comme le J9 1800 puis J9 1900 avec, à l'avant, des feux anti-brouillard et des feux de recul à l'arrière.

- 1983 : nouveau pare-brise feuilleté de série sur tous les modèles, et nouveau tableau de bord.
- 1984 : les versions 1900 sont dotées d'un volant amortisseur de chocs (en caoutchouc), les mini-bus scolaires, les diesel et les châssis-cabine d'une direction assistée de série.
- 1988 : à compter de juillet ils auront les strapontins de la 309.
- 1990 : réduction du choix de motorisations – toutes les versions essence ont un moteur XNIP de 2 litres, et les diesel le moteur XD3P de 2498cc.

En France, la gamme des J9 disparaît du catalogue à partir du mois de juillet. Le J9 était disponible en plusieurs versions:

- Fourgon
- Fourgon à glaces latérales
- Cargo-bus
- Car et Bus Scolaires
- Pick-Up
- Bétaillère
- Plateaux-Cabines
- Chassis-Cabine
- Grand Volume
- Magasins
- Isothermes



POLICE

POLICE

96428 DG

CAR & SCHOOLBUS

De Car en School Bus versies zullen tot de meest gewilde modellen van allemaal behoren, vanwege de hoeveelheid ruimte die ze passagiers bieden. Een aantal carrosseriebouwers zal interessante versies produceren op basis van deze modellen, voornamelijk voor hotels en pendeldiensten.

PICKUP

De versies die op deze pagina worden genoemd zijn slechts de meest klassieke, waarvan de meeste zijn gebruikt om goederen te vervoeren of diensten te verlenen.

BÉTAILLÈRE

Weinig fabrikanten van bedrijfsvoertuigen zullen de Bétaillère-versie direct in hun catalogus opnemen en deze speciale creatie (een nichemodel) zal over het algemeen worden voorbehouden aan kleine ambachtelijke werkplaatsen..

ZIJGLAS FOURGON EN CARGO-BUS

Deze twee versies, nu bekend onder de naam 'MIX', belichamen de aanpassing van bedrijfswagens aan de nieuwe eisen van het bedrijfsleven.

CAR & BUS SCOLAIRE

Les versions Car et Bus Scolaire seront parmi les modèles les plus recherchés de tous pour l'importance de l'espace qu'ils offrent aux passagers. Sur ces bases là, de nombreux carrossiers réaliseront d'intéressantes versions principalement destinées aux hôtels et aux transports en navettes.

PICKUP

Les versions mentionnées sur cette page ne sont que les plus classiques qui auront servi, pour la plupart d'entre elles, aux transports de marchandises ou aux services.

BÉTAILLÈRE

Rares seront les constructeurs d'utilitaires qui mettront directement à leur catalogue la version Bétaillère, cette réalisation spéciale (qui est un modèle de niche) sera généralement réservée à de petits ateliers artisanaux.

FOURGON A GLACES LATÉRALES ET CARGO-BUS

Ces deux versions que l'on désignerait de nos jours du nom de "MIX" incarnent ce que sera l'adaptation des utilitaires aux nouvelles exigences des entreprises.



PLATEUX-CABINES

Diepladercabine: dit is een pick-up met een vloer van verschillende lengtes, met lage zijpanelen of een kiepbak indien nodig.

CHASSIS-CABINE

Het ultieme in modulariteit is in de praktijk een blanco vel papier waarop je elk gewenst ontwerp kunt tekenen, wat ideaal is voor alle carrosseriebouwers die gespecialiseerd zijn in commerciële voertuigen.

GRAND VOLUME

De J9 Grand Volume, zoals hij bekend staat, is een bestelwagen met drie mogelijke wielbases om volumineuze goederen te kunnen vervoeren met inachtneming van het maximale laadvermogen, en zal voornamelijk worden gebruikt voor verhuizingen.

MAGASINS

In de jaren 80 en 90 was de J9 ongetwijfeld de bestelwagen die het vaakst werd gekozen voor ombouw tot de Magasins-versie en de specialisten in de sector stortten zich er letterlijk op, tot op het punt dat het nog steeds niet ongewoon is om er een tegen te komen op een provinciale markt.

PLATEUX-CABINES

Plateau Cabine: il s'agit en fait d'un Pick-Up muni d'un plancher de différentes longueurs avec des ridelles basses ou une éventuelle benne basculante si cela est nécessaire.

CHASSIS-CABINE

Le summum de la modularité est en pratique une feuille vierge sur laquelle on peut dessiner n'importe quel projet, ce qui est l'idéal pour tous les carrossiers spécialisés dans le domaine des véhicules utilitaires.

GRAND VOLUME

Le J9 Grand Volume, comme on l'appelle, est un utilitaire pour lequel il aura été prévu trois emplacements possibles pour permettre le transport de marchandises volumineuses tout en respectant sa charge utile maximale, et qui sera principalement utilisé pour les déménagements.

MAGASINS

Le J9 est certainement l'utilitaire le plus souvent choisi, dans les années 80 et 90, pour les transformations en versions Magasins, sur lesquels les spécialistes du secteur se sont littéralement jetés, au point qu'aujourd'hui encore, il n'est pas rare d'en croiser un sur un marché de province.



ISOTHERMES

Isotherme versies zijn ook een bewijs van de evolutie van bedrijfsvoertuigen door de jaren heen, waarbij de vraag naar dit type voertuig exponentieel groeide tussen 1980 en 1990.

AMBULANCE

De zeer regelmatige vorm van de J9 en het grote nuttige binnenvolume van de 'cel' maakten het ook mogelijk om voertuigen voor spoedeisende medische hulp te produceren die alle uitrusting konden vervoeren die nodig is voor eerste hulp en reanimatie. De vraag naar bestelwagens van het type J9 is eigenlijk een voorbode van de toekomst van deze specifieke sector van bestelwagens die een grote binnenruimte nodig hebben, en zal ertoe leiden dat de stationwagen geleidelijk aan verdwijnt.

ISOTHERMES

Les versions isothermes sont elles aussi la preuve de l'évolution des utilitaires au cours des années passées, la demande pour ce type d'utilitaire ayant progressé de manière exponentielle sur la période 1980/1990.

AMBULANCES

La grande régularité des formes et l'important volume intérieur utile de la "cellule" du J9 aura également permis la réalisation de véhicules sanitaires d'intervention capables de transporter l'ensemble du matériel nécessaire aux premières interventions et à la réanimation. La demande pour des utilitaires du type J9 préfigure en réalité le futur de ce secteur spécifique d'utilitaires ayant besoin d'un grand espace intérieur, et aura pour conséquence l'abandon progressif du Break.



















PEUGEOT

NL NB-06-VZ





7217 TS 45



Deception Transaction & Com

Tel. 02 31 92 08 48



- LOFT - MAISON
- APPARTEMENT
- IMMEUBLE
- SURFACE à RENOV.
- BUREAU
- ENTREPÔT
- COMMERCE
- PAS de PORTE

CR

CAVROIS

IMMOBILIER

03.20.51.23.23

39, rue de St André - LILLE
www.cavrois-immobilier.fr

Votre agence immobilière Vieux Lille



FR 808A
P.L. 808A
P.L. 808A
L.L. 808A
L.L. 808A



CAVROIS
IMMOBILIER

03.20.51.23.23

CAVROIS
IMMOBILIER

3530 SR 59



Smoothies
#Aardbei
#MANGO
...mooi
...AS

CM-642-GM





CROCHARD Fils Neuilly le Vendin

VIANDES

CHARCUT
BOUCH

CROCHA

Charcuterie

3358 RH 53

CHERIE CITA DOTTORIN

Charcuterie de Campagne
Boucherie • Volailles

TERIE
ERIE

RD fils

Artisanale

Dynamic



ASSOCIATION DEPARTEMENTALE DE
PROTECTION CIVILE

LOIRE ATLANTIQUE



C&C Parts

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



van **Wijk**
bekleding
Est. '19

WIJ WENSEN U
EEN PRETTIGE REIS



NOVA
VAN BREMPT

www.novavanbrempt.be

Antwerpsesteenweg 505 2500 LIER

03 480 44 46





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.

€15,00 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.

€15,00 la pièce





POLO

Lichtblauw "Kariban", 100% katoen, 220 gram.
Geborduurd logo op linkerborst zonder grijze
achtergrond.

Te verkrijgen in de maten small tot 4XL.

€22,00 per stuk

PIQUE

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

Disponible dans les tailles small à 4XL.

€22,00 la pièce



HEMD

Lichtblauw "Russel Oxford". Korte mouw, 70% Oxford katoen en 30% polyester. Kreuk arm. Borstzakje onder het logo.

Te verkrijgen in de maten:
Small tot 6XL.

€28,00 per stuk

Op bestelling: zelfde hemd met lange mouwen
€31,00 per stuk.

CHEMISE

Bleu clair "Russel Oxford". Manches courtes, 70% coton Oxford et 30% polyester. Bras plissé. Poche poitrine sous le logo.

Disponibile en tailles:
Petit à 6XL.

€28,00 € l'unité

Sur commande: même chemise avec manches longues **€31.00** 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

€35,00 per stuk

FLEECE

Speedway. 100% polyester. Logo Peugeot Club Belgium brodé sur la poitrine.

Disponibile dans les tailles:
S - M - L - XL - XXL - XXXL

€35,00 la pièce





REGENJAS

Dark navy. 96% polyester en 4% elastaan. Peugeot Club Belgium logo geborduurd op de borst en op de rug.

Te verkrijgen in de maten:
S - M - L - XL - XXL - XXXL

€55,00 per stuk

VESTE

Dark navy. 96% polyester et 4% élasthane. Logo Peugeot Club Belgium brodé sur la poitrine et le dos.

Disponibile dans les tailles:
S - M - L - XL - XXL - XXXL

€55,00 la pièce



KLAK

Platte pet "Duckbill Hat" lichtgrijs. 250 gram, wol-polyester.

Geborduurd logo met grijze achtergrond op rechter zijde.

Te verkrijgen in 2 maten:

S/M - L/XL

€20,00 per stuk

KLAK

Casquette plate "Duckbill Hat" gris clair. 250g, laine-polyester.

Logo brodé sur fond gris sur le côté droit.

Disponibile en 2 tailles:

S/M - L/XL

€20,00 la pièce



CAP

Base ball pet Navy, 250 gram, 100% katoen, metalen gesp.

Geborduurd logo met grijze achtergrond op voorzijde.

One size

€15,00 per stuk

CAP

Casquette de base Navy, 250 g/m², 100% cotton, boucle en métal.

Logo brodé sur fond gris sur le devant.

Taille unique

€15,00 la pièce



PEUGEOT
CLUB
BELGIUM

Falke



PARAPLU

Blauw, automatisch, winddroog, 12 mm zwarte stok, glasfiber baleinen, polyester doek, zwarte lederboom haak, 102 cm.

Bedrukt logo met grijze achtergrond.

€20,00 per stuk

PARAPLUIE

Bleu, automatique, coupe-vent, canne noire 12 mm, baleines en fibre de verre, toile polyester, mousqueton en cuir noir, 102 cm.

Logo imprimé sur fond gris.

€20,00 à pièce



Falcone®



PARAPLU

Blauw, wind/stormproof, 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

PARAPLUIE

Bleu, résistant au vent et à l'humidité, automatique, armature en fibre de verre, toile en polyester pongé avec des panneaux qui se chevauchent pour laisser passer le vent. Poignée en caoutchouc noir, 130 cm.

Logo imprimé sur fond gris.

€33,00 à pièce



AUTO STICKER

2 soorten: voor binnenkant en buitenkant raam.

- Grote sticker, 24 x 20,5 cm = **€10,00**
- Middenmaat, 10 x 8,5 cm = **€5,00**
- Kleine sticker, 7 x 6 cm = **€3,00**

PIN

Met klipbevestiging. Hoogte 2,5 cm en breedte 2 cm.

€5,00 per stuk

SLEUTELHANGER

€4,00 per stuk

AUTOCOLLANT

2 types: pour la fenêtre intérieure et l'extérieur.

- Grand autocollant, 24 x 20.5 cm = **€10,00**
- Taille moyenne, 10 x 8.5 cm = **€5,00**
- Petit autocollant, 7 x 6 cm = **€3,00**

PIN

Avec fixation par clip. Hauteur 2,5 cm et largeur 2 cm.

€5,00 la pièce

PORTE-CLÉS

€4,00 la pièce



B

2 - AWD - 291

PEUGEOT CLUB BELGIUM



AUTOPLAAT HOUDER

€5,00 per stuk

BESTELLEN

Verzenden is mogelijk voor pins en stickers: extra kost 4 euro per normale zending (2 euro voor enkel stickers). Stort het bedrag op de clubrekening. Mededeling: x pin, x sticker. (binnen of buiten). Verzending naar het adres van betaling.

Peugeot Club Belgium
Leugstraat 103 Aartselaar 2630
IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

SUPPORT DE PLAQUE

€5,00 à pièce

COMMANDER

L'expédition est possible pour pins et autocollants seulement! Frais supplémentaires 4 € par envoi normal, (2 € pour les autocollants seulement) Transférez le montant sur le compte du club. Livraison à l'adresse de paiement.

Peugeot Club Belgium
Leugstraat 103 Aartselaar 2630
IBAN BE74 7512 0282 3707
BIC AXABBE22

BESTUURSORGaan



**VOORZITTER SECRETARIS
PRÉSIDENT SECRÉTAIRE**

DE REU Frank
0472 876 054

frank@bcop-cbap.be



**ONDERVOORZITTER
VICE-PRÉSIDENT**

PIEFORT Alain
0474 898 000

alain@bcop-cbap.be

CONSEIL D'ADMINISTRATION



**MATERIAALMEESTER BOETIEK
MATÉRIAUX & BOUTIQUE**

POSTELMANS Donny
0495 443 371

donny@bcop-cbap.be



**SCHATBEWAARDER
TRÉSORIER**

JANSSENS Johan
0475 454 550

johan@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

PIERANTONI Gino
0495 162 270

gino@bcop-cbap.be



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

VANWINCKEL Paul
0475 543 453

paul@bcop-cbap.be



**RAADGEVER ONDERDELEN
ADVISEUR PIÈCES**

HEMELINGS Jean-Marie
0471 817 201

jean-marie@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

WUYTS Roland
0475 650 428

roland@bcop-cbap.be



**REDACTIE
RÉDACTION**

DE REU Valérie
0472 337 493

valerie@bcop-cbap.be



**PR & SPONSORING
RP & SPONSORING**

BOSSCHAERTS Guy
0492 731 921

guy@bcop-cbap.be



**BESTUURDER
ADMINISTRATEUR**

VUYLSTEKE Wim
0472 359 453

wim@bcop-cbap.be

**IN MEMORIAM
ERE-VOORZITTER
PRÉSIDENT D'HONNEUR**

DE REU Marcel



**CLUBREKENING
COMPTÉ 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