TWEEMAANDELIJKS MAGAZINE
BIMESTRIEL
Volume 2 – 2008
Jaargang – Année 28

BCOP CBAP

BELGISCHE CLUB VOOR OUDE PEUGEOT'S - CLUB BELGE DES ANCIENNES PEUGEOT vzw

Verantwoordelijke uitgever – Editeur responsable: VANWINCKEL PAUL - DANISLAAN 81 – 1650 BEERSEL (BELGIUM)

MET DE STEUN VAN
PEUGEOT BELGIE LUXEMBURG

AVEC LE SOUTIEN DE PEUGEOT
BELGIQUE LUXEMBOURG

LID VAN L'AVENTURE PEUGEOT
STICHTEND LID VAN DE B.F.O.V.

MEMBRE DE L'AVENTURE PEUGEOT
MEMBRE FONDATEUR DE LA F.B.V.A.

Antwerp Classic Salon 2008

CONTACT *magazine*

BELGISCHE CLUB VOOR OUDE PEUGEOT'S
CLUB BELGE DES ANCIENNES PEUGEOT

Vereniging zonder winstoogmerk – Association sans but lucratif
Ondernemingsnummer – 887617603 – Numéro d'entreprise

Maatschappelijke Zetel – Siège Social:
Woluwedal 46 Bd. De la Woluwe
1200 BRUSSEL – BRUXELLES
BELGIUM

Secretariaat – Secrétariat:
Koningin Astridlaan 81
2550 KONTICH
BELGIUM

Tel: 03/888.32.43
Fax: 03/843.23.58
Email: secretariat@bcop-cbap.be
Web: http://bcop-cbap.be

Cover: ANTWERP CLASSIC SALON 2008

In dit nummer:
Dans cette édition:

De voorzitter heeft het woord	2
Le mot du président	4
DREAMCAR MECHELEN – uitnodiging – invitation	6
Collection de l'Aventure Automobile à Poissy	7
Flanders Collection Car, by Marc Jackson	12
De collectievoertuigen der geschiedenis van Poissy	13
PEUGEOT SPORT	18
Eco Taxe?	19
ANTWERP CLASSIC SALON 2008	21-22
Eco Taks?	23
Openingsrondrit Lommel	25
Randonnée d'ouverture à Lommel	27
LA LOUVIERE – Oldtimerbeurs - bedrijfswagens & tractoren	29
LA LOUVIERE - Bourse aux ancêtres - utilitaires & tracteurs	29
RETROMOBILE PARIJS 2008	30
RETROMOBILE PARIS 2008	31
De PEUGEOT Pepermolen	32
Le Moulin à Poivre PEUGEOT	32

Geachte leden,

Het wordt vandaag bijzonder moeilijk geen reacties te uiten tegenover de uitspattingen van onze politieke klasse:

- ter herinnering, het was op 10 juni 2007 dat wij onze burgerplichten vervulden door te gaan stemmen. Sindsdien zijn onze politieke helden er in geslaagd onze natie bijna dagdagelijks te ridiculiseren en dit voor de ganse wereld door er toch maar niet in te slagen overeen te komen om een regering te vormen. De aanleiding van deze mislukkingen waren dikwijls futiliteiten, ver weg van de werkelijkheid en de beslommeringen van de mensen. Daar waar onze politieke helden zich op nationaal vlak als schotelvodden gedroegen, weerspiegelden zij zich op internationaal vlak eerder als de grote wereldredders …

- wanneer de politici begonnen te vrezen dat de mensen beseften dat het mogelijk was te overleven zonder politieke leiders, is een samenraapsel van verliezende partijen hals over kop aan de groepering en de samenstelling van een regering begonnen, om toch maar aan de macht te geraken … België is dus het land bij uitstek om als verliezende partij aan de macht te geraken!

Intussen gaat het er voor vele Belgen financieel slecht aan toe, de natie glijdt onverbiddelijk weg in een enorme put …

Wanneer de politieke wereld enigszins tot de realiteit terugkeerde, was het te verwachten dat hun ongebreidelde inbeelding om nieuwe taksen uit te vinden – om de financiële put die ze zelf gemaakt hadden te vullen - niet ver weg zou zijn …

Wij hebben er niet lang op hoeven te wachten …

Deze keer stak de Waalse regering de loef af: zich verschuilend achter drogredenen als milieuproblematiek, verkondigde zij zonder meer de rijtaks opnieuw te zullen invoeren met een eraan verbonden mechanisme als eco bonus en eco malus, gebaseerd op de "uitstoot" van de wagens.
De nieuwe taksen die de "verontreinigende" auto's moeten belasten, werden uiteraard zodanig berekend dat het niet gunstiger is een nieuwe "propere" auto te kopen, maar wel om eens te meer de hand op onze portefeuille te leggen en om de Staat te financieren met het betalen van bijkomende belastingen, waar ruimschoots gebruik zal van gemaakt worden …

In de autowereld der oldtimers heeft de intrede van deze nieuwe aangekondigde taks vele reacties uitgelokt en kwaad bloed gezet, zelf vanuit het standpunt van andere politieke personages, kampioenen in overnames …!

Laat het iedereen duidelijk zijn: **de wagens ouder dan 25 jaar zijn vandaag nog niet betrokken bij deze nieuwe taksregel. Men dient echter op zijn hoede te blijven.**

In samenspraak met de Belgische Federatie voor Oude voertuigen vragen wij u om geen initiatieven te ondernemen of om mee te doen aan de intussen op gang gekomen initiatieven en petities.

Wij gaan er van uit dat het voorlopig beter is onze politiekers te herinneren aan de gekende leuze "eendracht maakt macht" en ons aldus te groeperen en steun te verlenen via de Federatie (BFOV).

Wij zijn intussen in de maand april beland, maar spijtig genoeg is het voorgaande geen aprilgrap …
In dit magazine kan u trouwens nog een aan dit onderwerp gewijd artikel terugvinden en wij melden u dat de Federatie met de politieke wereld contact opgenomen heeft in een

duidelijke en een stevige, overtuigende houding.

Laat ons intussen niet vergeten dat binnen de Club verschillende mensen hard en actief werkzaam zijn om jullie een aanlokkelijk programma met activiteiten aan te bieden:

- de openingsrondrit had plaats op 30 maart 2008 in de provincie Limburg. Ondanks zeer barre weersomstandigheden hebben Jos en Nicole ons laten genieten van een perfect georganiseerde rondrit, zich afspelend in een gezonde atmosfeer en een gezellig terugzien

- ook op 13 april 2008 heeft Nico De Smet ons getoond wat een perfecte organisatie hoort te zijn, namelijk net zo precies als de restauratie van een oldtimer …

- **Dreamcar te Mechelen heeft plaats tijdens het weekend van 26 op 27 april 2008**. Uw Club zal er deze keer de hoofdrol spelen met een stand van meer dan 600m² …! Diverse belangrijke personages, waaronder Miss België 2008, zullen **op zondag 27 april 2008 om 14.00 uur hun opwachting maken voor een speciaal evenement**. Alle leden worden uiteraard uitgenodigd aanwezig te zijn op de receptie die ter deze gelegenheid georganiseerd wordt.

- De traditionele beurs te Ciney profileert zich ook al af aan de horizon. Dit jaar zal de Club opnieuw aanwezig zijn op dit evenement met een stand die buiten het gewone moet treden

- Laten wij ook de dag van de Belgische Federatie niet vergeten die op zondag 25 mei 2008 zal plaatshebben. Zelfs na datum van 10 april kan u zich nog inschrijven, maar u dient zich wel te reppen! Onze talrijke aanwezigheid aan deze organisatie zal aantonen dat de wereld van de oldtimerliefhebber geen onbelangrijke groep is

- Eindelijk hebben wij de concrete informatie ontvangen inzake de Internationale Peugeotmeeting van l'Aventure Peugeot die plaatsheeft te Finland van 4 tot 6 juli 2008. Als u in de mogelijkheid bent deel te nemen aan dit evenement, neem dan snel contact op met uw secretariaat en vraag uw inschrijvingsformulier aan

- Wij wensen u er nog eens aan te herinneren dat de Club een rondrit naar de Elzas organiseert en dit van 27 september 2008 tot woensdag 1 oktober 2008. De afsluitingsdatum van de voorinschrijving aan deze rondrit werd op verzoek verlengd tot 30 april 2008. Na deze datum kan uw deelname niet meer verzekerd worden. Inschrijvingsformulieren werden in een vorige zending verstuurd of zijn vooralsnog te bekomen op het secretariaat of via Internet.

Sta mij tot slot toe nog even terug te komen op de twee eerste rondritten van het seizoen. De organisatoren van deze rondritten waren beiden aan hun proefstuk toe. Deze mensen hebben aangetoond dat het mogelijk is met weinig of geen ervaring een perfecte rondrit te organiseren op voorwaarde genoeg verbeelding en enthousiasme te bezitten alsook een portie moed. Dat deze voorbeelden de twijfelaars moge overreden. Diegenen die dus iets willen organiseren, mogen steeds contact opnemen met een lid van de Raad van Bestuur, welke al aan de agenda 2009 werken …

En herinner u de wijze woorden van Marcel: "deelnemen is belangrijk …"

Jean-Pierre CLERENS,
Voorzitter

Bien Chers Membres,

De nos jours, il est particulièrement difficile de rester sans réaction face aux agissements de la classe politique :

- pour rappel, c'est le 10 juin 2007 que nous avons été contraint d'accomplir notre devoir électoral, en nous rendant aux urnes. Depuis lors, nos dirigeants politiques ont réussi l'exploit de rendre la nation ridicule aux yeux du monde entier, en ne parvenant pas, malgré plusieurs mois de tractations, à s'entendre pour constituer un gouvernement. Tout cela pour de motifs parfaitement futiles, bien éloignés des préoccupations quotidiennes des gens. Alors que, sur le plan national, nos « hommes » politiques se battaient comme des chiffonniers, certains d'entre eux osaient encore prétendre, sur la scène internationale, qu'ils étaient les seuls à être capables de résoudre les conflits mondiaux et à sauver le monde de la misère ...

- lorsque nos dirigeants ont commencé à craindre que nos concitoyens constatent qu'il était parfaitement possible de vivre sans classe politique, c'est un gouvernement regroupant les grands perdants des élections, qui a été constitué, presque à la sauvette. La Belgique est ainsi devenue l'un des rares pays où il convient de perdre des élections, pour être au pouvoir ...

Pendant ce temps, la situation financière des citoyens belges et de la nation se dégradait inexorablement ...

Lorsque ce beau monde politique a quelque peu repris le sens des réalités, il fallait s'attendre à ce que nos « chers » dirigeants fassent preuve d'une imagination débordante, pour inventer de nouvelles taxes, destinées à combler les gouffres financiers qu'ils avaient eux-mêmes constitués ...

L'attente n'a pas été longue ...

Cette fois, c'est le gouvernement wallon qui a été le premier : en se retranchant derrière de fallacieux prétextes environnementaux, ce gouvernement a en effet annoncé qu'il y avait lieu de « repenser » la taxe de mise en circulation, en créant un mécanisme d'éco bonus et d'éco malus, susceptible d'inciter nos concitoyens à acheter des véhicules « propres ». Les nouvelles taxes, frappant les véhicules appelés « polluants », ont bien évidemment été calculées de manière telle qu'il ne sera financièrement pas avantageux d'acheter une nouvelle voiture dite « propre », mais que, une fois de plus, il nous faudra mettre la main au portefeuille, pour verser à l'Etat une contribution complémentaire, dont il sera sans doute fait un inavouable usage ...

Au sein du monde de l'automobile ancienne, cette nouvelle taxe a suscité de nombreuses craintes et des réactions diverses, émanant souvent d'autres personnages politiques, champion de la récupération ... !

Que les choses soient daires : **actuellement, les véhicules de plus de 25 ans d'âge ne sont pas concernés par cette nouvelle taxe. Il convient toutefois de faire preuve de vigilance.**

En concertation avec la Fédération Belge des Véhicules Anciens, nous vous demandons de ne pas réserver suite aux nombreuses initiatives lancées dans tous les coins du pays, et prenant souvent la forme de pétitions.

Nous estimons en effet qu'il est judicieux de rappeler au monde politique que la devise nationale est et reste: « l'union fait la force », et qu'il convient donc de se regrouper autour de notre Fédération (FBVA).

Même si nous sommes actuellement au mois d'avril, tout ce qui précède n'est malheureusement pas un canular ...

Dans ce magazine, vous pouvez d'ailleurs retrouver un article consacré à ce sujet, et nous pouvons dès à présent vous faire savoir que notre Fédération a pris contact avec le monde

politique, en adoptant une attitude ferme et convaincante.

Tout ceci ne doit pas nous faire oublier que, au sein de notre Club, de nombreuses personnes travaillent activement, afin de vous proposer un programme d'activités attrayantes :

- la randonnée d'ouverture se tenait le dimanche 30 mars 2008, en la province du Limbourg. Malgré des conditions atmosphériques peu favorables, Jos et Nicole nous attendaient pour une journée parfaitement organisée, se déroulant dans la bonne humeur et la joie des retrouvailles

- le 13 avril 2008, en province de Flandre Occidentale, Nico De Smet nous a montré que, en ce qui concerne l'organisation d'une randonnée, il était aussi ordonné et précis que lorsqu'il s'agissait de restaurer un véhicule ancien ...

- **le « Dream Car » se tiendra à Malines le week-end des 26 et 27 avril 2008**. Votre Club y créera l'événement, en occupant un stand de plus de 600 m² ... ! Diverses personnes importantes, dont Miss Belgique 2008, sont plus précisément attendues **le dimanche 27 avril 2008, à 14.00 h**. Tous les membres sont bien évidemment conviés à la réception qui sera organisée à cette occasion

- la traditionnelle Bourse de Ciney se profile à l'horizon. Cette année, le Club sera à nouveau présent, avec un stand qui essayera de nous distraire de la morosité ambiante

- n'oublions pas la journée de la Fédération Belge des Véhicules Anciens, qui se tiendra le dimanche 25 mai 2008. Même si la date limite du 10 avril est dépassée, il vous est encore possible de vous inscrire, mais il ne faut pas tarder. Une participation massive à cet événement confirmera l'importance du monde du véhicule ancien

- nous venons enfin de recevoir des informations concrètes, concernant le Rassemblement International de l'Aventure Peugeot, qui se tiendra en Finlande, du 4 au 6 juillet 2008. S'il vous est encore possible de participer à cet événement, nous vous invitons à prendre contact avec le Secrétariat, pour obtenir toutes les informations utiles ou afin d'obtenir le formulaire d'inscription

- nous vous rappelons que le Club organise un déplacement en Alsace du samedi 27 septembre 2008 au mercredi 1er octobre 2008. Une date limite d'inscription à cet événement avait été annoncée, soit le 7 avril 2008. Toutefois, en tenant compte des réactions d'un grand nombre d'entre vous, cette date limitée d'inscription a été reportée au 30 avril 2008. Passé ce délai, nous ne pouvons pas vous garantir qu'il sera encore possible de prendre votre inscription en compte. Les formulaires d'inscription vous ont déjà été envoyé dans un précèdent envoi, mais sont toujours disponible au secrétariat ou via Internet.

Permettez-moi enfin de revenir aux deux premiers rallyes de la saison. Les organisateurs de ces deux randonnées en étaient à leur première expérience. En réussissant à présenter des randonnées parfaitement organisées, ces membres ont une fois de plus démontré que tout le monde était capable d'organiser un tel événement, à condition de faire preuve d'un peu d'imagination, d'un peu plus d'audace et de beaucoup d'enthousiasme. Ces exemples devraient convaincre les hésitants. Ceux qui souhaitent organiser une randonnée sont donc invités à prendre contact avec un membre du Conseil d'Administration, qui travaille déjà à l'agenda de la saison 2009 ...

Rappelez-vous les justes paroles de Marcel : «... l'important est de participer ... ».

Jean-Pierre CLERENS,
Président

DREAMCAR MECHELEN

DE GROOTSTE INTERNATIONALE OLDTIMERBEURS VAN BELGIE
26 EN 27 APRIL 2008

De BCOP stelt voor**: het autosalon 1975**
De BCOP is de **enige** Peugeot oldtimerclub van België, ze bestaat 29 jaar en telt zo'n 300 leden.
Op ongeveer 600m² tonen we 21 verschillende types Peugeot: de 104, 204, 304, 404 en de 504, in de verschillende modellen die in 1975 te koop waren. Het toentertijd nieuwe model, de 604, zal **op zondag 27 april om 14.00uur** onthuld worden door de **huidige Miss België**

Alles is te bezichtigen **op 26 en 27 april 2008 van 9.30 tot 18.30** uur
in de Nekkerhal van Mechelen

Wees allen aanwezig !!!

DREAMCAR MALINES

LE PLUS GRAND SALON AUTOMOBILES ANCETRES DE BELGIQUE
26 ET 27 AVRIL 2008

Le CBAP vous propose : **le salon de l'automobile de 1975**
Le CBAP est l'unique Club d'anciennes Peugeot en Belgique. Il existe aujourd'hui déjà 29 ans et compte environs 300 membres.
Sur une surface de plus au moins 600 m² nous vous présentons 21 différents types Peugeot : la 104, 204, 304, 404 et la 504 dans plusieurs modèles, tels qu'ils étaient en vente en 1975.
Le nouveau modèle d'époque, la 604, sera inauguré le **dimanche 27 avril à 14.00 heures** par l'actuelle **Miss Belgique**.

Vous pouvez visiter le salon le **26 et 27 avril 2008 de 9.30 à 18.30** heures au Nekkerhal à Malines.

Soyez tous présent !!!

CAAPY

(Collection de l'Aventure Automobile à Poissy)

La Collection rassemble des véhicules des différentes marques qui s'y sont succédé. Ainsi, au cours de la visite, vous pourrez admirer plus de 70 véhicules qui ont construit l'histoire de l'usine de Poissy, sous les marques Ford, Simca, Chrysler France, Talbot et maintenant Peugeot.
Ce centre industriel est maintenant :

PSA PEUGEOT CITROËN site de Poissy

La collection qui comporte également des modèles Simca Nanterre, Talbot Suresnes, Matra-Simca et Matra, est complétée par des maquettes, des outillages, des panneaux publicitaires et des accessoires divers, qui raviront tous les amateurs d'automobiles anciennes.
Ford, s'intéresse à l'Europe dès la première décennie du 20ème siècle.

En 1907
Il s'assure les services d'un importateur Henri Depasse, garagiste à Paris.

En 1909
H. Depasse, installe à Bordeaux, un premier atelier de montage, rue Fondaudège, et profite des avantages du port de commerce, s'ouvrant directement sur l'atlantique pour le trafic maritime en provenance d'Amérique.

En 1916
Ford rachète à H. Depasse et fonde, à Paris, la société Ford.

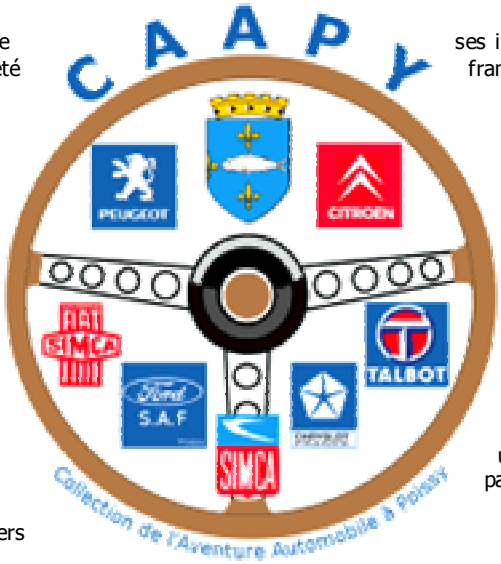
ses installations de Bordeaux française des automobiles

En 1919
Ford s'installe dans une nouvelle Albert 1er. La maritimes perturbe le l'usine. Le montage ne correspond pas à de l'industrie faut passer à la sur le territoire

entièrement à Bordeaux, usine, située boulevard déficience des liaisons fonctionnement de d'éléments importés l'objectif de défense nationale française. Il création d'une usine français.

En 1925
Ford achète à Asnières comportant deux chaînes une pour le modèle T une pour les camions légers

une usine de 18 000 m² parallèles :



Le 11 avril 1929, une nouvelle organisation de l'entreprise donne naissance à la Ford Société Anonyme Française (Ford-SAF). Il s'agit de la fusion de la Société des Automobiles Ford et de la Société Crédit Ford. Le petit véhicule Ford Y de 5cv monté à Asnières est un retentissant échec commercial. La nécessité d'un partenariat apparaît. C'est ainsi que le 8 octobre 1934, au cours du 28éme salon de l'automobile Emile Mathis et Maurice Dollfus annoncent l'union de Mathis et Ford-SAF pour cinq ans, grâce à la création d'une société commune Matford. Cet accord, dans lequel, Mathis détient 48% des parts et Ford SAF 52%, est signé le 27 septembre 1934.

- Strasbourg se spécialise dans l'usinage du moteur V8
- Asnières dans le montage

Les véhicules assemblés portent la marque "Matford" et dans les meilleures périodes, la production avoisine les 70 véhicules par jour. Ford prend l'ascendant sur Mathis, qui se plaint des difficultés d'entente avec son partenaire. Le fonctionnement entre Asnières et Strasbourg n'est pas facile. La distance importante entre les deux régions ne facilite pas les échanges. Le conseil d'administration de Ford SAF décide donc en 1937 de construire une nouvelle usine pour ses propres besoins. Après de longues négociations avec les Pouvoirs Publics, Poissy est retenu. La capacité prévue pour cette nouvelle usine était très importante pour l'époque. Il s'agissait, de produire 150 véhicules par journée de 8 heures. Les travaux ont commencé en 1938, avec pour objectif de produire avant le 1er mai 1940. A la déclaration de guerre (2/09/1939), les travaux de terrassement étaient pratiquement terminés et les diverses commandes nécessaires à l'édification et à l'installation de l'usine lancées. Les travaux de construction durent naturellement être arrêtés. L'ordre de repli fut donné le 10 juin 1940, c'est ainsi que Matford quitta Asnières pour Bordeaux. Le 25 juin 1940 l'armistice entre en vigueur. Conformément aux décisions gouvernementales, les fabrications furent arrêtées et une grande partie du personnel licencié.

FORDAIR

Dès le début de 1939, le Ministère Français de l'Air demanda à Ford S.A.F. de mettre à la disposition de la Défense Nationale, l'ensemble industriel en voie de réalisation, et une première commande de 540 millions de francs, sur un total qui devait atteindre 1 milliard, fût acceptée. Pour l'exécution de ce contrat, Ford S.A.F. constitua le 23 juin 1939 une filiale : la société Fordair, au capital de 20 millions de francs, dont 1/4 versés, ayant pour objet immédiat la fabrication des pièces nécessaires au montage des moteurs d'avion. Fordair occupera jusqu'à l'évacuation sur Bordeaux, la quasi totalité des locaux destinés à Matford. Dès août 1939, en raison des travaux, une usine avait été louée, rue Robespierre, pour permettre la réception et la mise en route de l'outillage Fordair. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux de construction, les machines Fordair étaient installées dans la grande usine dite "d'Achères" et la mise en place se poursuivit jusqu'à fin avril 1940, date à laquelle sur instructions gouvernementales impératives, le transfert de la production Fordair à Bordeaux fût commencé. Il se poursuivit et fût accéléré le 8 juin 1940 en raison de l'ordre reçu par les usines d'aviation d'avoir à évacuer la région parisienne. Le 14 juin, l'armée allemande rentre dans Paris et Poissy est occupé.

Poissy pendant le conflit

L'usine est sous l'autorité d'un administrateur allemand, en provenance de Ford Cologne. Ford Motor Company occupe une place particulière : elle est engagée des deux côtés du conflit avec une usine à Cologne et une usine à Poissy. En 1943, Poissy cesse la fabrication du camion français et se voit obliger de monter le modèle allemand pour Ford Cologne.

Peu atteints en 1940, les ateliers seront durement touchés par les bombardements du 8 mars 1942. Les dégâts sont importants, la production est arrêtée pour quelques semaines. Elle allait reprendre, lorsque 2 bombardements importants, aux premières heures du 2 avril arrêtent définitivement la production. Pour éviter la main mise de l'occupant sur le matériel et la réquisition du personnel, le transfert des moyens de fabrication est accepté par le Ministère de la Production

Industrielle et les Autorités allemandes. Dès le 9 mars 1942, les travaux de déblaiement et de démolition se poursuivent à Poissy, de telle sorte, que dès le 2 juillet les services administratifs peuvent être regroupés tant bien que mal et dans des conditions matérielles effrayantes. Dans les usines décentralisées la production redevient à peu près normale au mois d'octobre. Un nouveau bombardement touche l'usine en mars 1944. Poissy est libéré du 26 au 28 août 1944. L'usine se met aussitôt au service de la France libre et de ses alliés. On rapatrie les machines-outils, on répare l'usine pour pouvoir redémarrer une production. En attendant, Poissy reconstruit des moteurs de chars pour l'US Army et pour les jeeps.

En 1945
Les pouvoirs publics français annoncent, un plan quinquennal, appelé "Plan Pons", qui répartit les fabrications et les matières premières entre les marques automobiles. La priorité sera donnée aux camions afin d'aider à la reconstruction de la France. L'usine reprend donc le montage du modèle de camion français d'avant-guerre.

En 1946
La production des véhicules de tourisme reprendra avec la fabrication des Ford 472A à moteur V8, version française du modèle américain d'avant-guerre. C'est 1er premier véhicule particulier fabriqué à Poissy. La production des camions reprendra avec le modèle F698W de 5 tonnes dit Poissy.

En 1947
Maurice Dolfuss, ramène des Etats-Unis deux projets : Un projet véhicule dessiné en 1941, par le style de Ford Dearborn pour la marque Mercury, et abandonné car jugé trop petit par les américains (4,5m tout de même). L'étude sera terminée par les études de Poissy et ce sera la Vedette. Un moteur à huile lourde à 6 cylindres, l'Herculès, qui équipera plus tard (1951) les Ford Cargo.

En 1949
Lancement de la fabrication de la Vedette. Poissy possède un montage final et exécute entièrement l'usinage des moteurs, boîtes et ponts tout le reste est acheté. Les caisses de Vedette proviennent de l'usine Chausson d'Asnières. Le début des années 1950 est difficile sur le plan économique. Les ventes de la Vedette ne décollent pas. La Ford Motor Company repositionne ses intérêts européens, en Allemagne et en Grande-Bretagne, et cherche un repreneur.

En 1954
C'est ainsi que la cession de l'usine de Poissy est annoncée le 4 juillet 1954. Ford conserve 15% des actions. Simca poursuivra les produits Ford tant en VP et en camions. Simca, 4ème constructeur français, en devient propriétaire le 30 novembre de la même année.
C'est en 1902, que le nom Talbot, entre dans le monde automobile, lors de l'association du constructeur A. Clément avec lord Talbot. En 1919, Clément-Talbot fusionne avec la firme Darracq (spécialiste de la voiture de luxe) pour former le groupe Talbot Darracq, qui fusionne en 1920, avec la firme britannique Sunbeam, pour créer le groupe Sunbeam-Talbot-Darracq (communément appelé STD) établi en France et en Angleterre.
La crise économique provoque la mise en liquidation du groupe STD en 1933 puis, la reprise de la branche française par Anthony Lago et celle de la branche britannique par le groupe Rootes.
Les voitures construites à Suresnes prirent le nom de Talbot-Lago et adoptent de nouvelles dénominations : Minor, Major et Master. Après la guerre, la production reprend avec une nouvelle voiture issue des modèles de 1939 : la Talbot-Lago record.
En 1953 apparaît le coupé Grand-Sport 4,5 litres 6 cylindres, modèle français le plus rapide de l'époque. Du fait de son prix de vente astronomique, les ventes seront confidentielles (une quinzaine d'exemplaires seulement). Une nouvelle tentative de relance en 1955, avec le coupé 2,5 litres 4 cylindres de 120cv qui n'a pas plus de succès (50 exemplaires seulement). Talbot doit renoncer à la fabrication de ses propres moteurs et achète des moteurs V8 à BMW pour équiper son coupé qui prend la

dénomination Talbot-Lago América. Malgré ce changement, la firme se trouve au bord du gouffre en 1958. Une dernière tentative de rapprochement avec Maserati ayant échoué, Simca rachète l'entreprise en décembre de la même année. Le coupé Talbot est alors équipé du moteur V8 de la Chambord. Ce coupé devenu invendable, disparu en 1959.

En **1970**, Chrysler Corporation augmente sa participation à 99,3% du capital Simca et lui donne son nom. Le nom Chrysler France apparaît sur le fronton du B3, bâtiment central, du site de Poissy. Deux nouveaux modèles sont lancés : la série des Simca Chrysler 160 et 180 qui donneront naissance aux prestigieuses 1610 et 2 litres.

1971
Le 26 octobre, le cap des 2 000 voitures par jour est franchi.

1972
La production annuelle dépasse pour la première fois 500 000 véhicules. La même année, l'accord Matra-Simca porte ses premiers fruits : une victoire aux 24 heures du Mans qui se renouvellera en 1973 et 1974.

1973
En mai : lancement de la Matra Simca Bagheera et inauguration de l'usine de Valenciennes (sellerie, panneaux de porte, ensembles de ferrage).

1974
Arrêt de la fabrication des 1301-1501 en juin 1974. En octobre le volume de fabrication est de 1 620 véhicules/jour.

1975-1976
En septembre, lancement de la gamme 1307-1308. Ces modèles présentés au salon de l'automobile de 1975, rencontreront un grand succès

commercial et seront élus "Véhicule de l'année 1976". C'est le premier véhicule de Poissy à recevoir cette distinction. Poissy croule sous les commandes, un nouveau projet d'expansion est annoncé par John Day. L'opération, signée en mai 1976, métamorphose Poissy. 15 000 m² supplémentaires sont construits, dont 10 500 m² pour le seul B5. Poissy se déleste de plusieurs fabrications : les Chrysler 180 devenues Chrysler 2 litres partent à Villaverde, la boulonnerie, les usinages de pignons ou le ferrage de petits éléments sont installés à Vieux Condé, la sellerie est transportée à Valenciennes. Poissy inaugure un atelier de résines pour la fabrication des boucliers. La même année, le bureau d'études de Carrières-sous-Poissy, engage les travaux du Projet C2, future remplaçante de la Simca 1100. La mise en place en 1975, par le gouvernement fédéral américain d'une politique d'énergie le "Corporate Average Fuel Economy". Au lieu de taxer l'essence, une réduction des consommations est exigée. Les objectifs sont proches des standards européens. Chrysler Corporation demande l'aide de Poissy. La C6 est trop lourde et trop grande, les évolutions des mesures de sécurité passive nécessitent le renforcement coûteux de la structure. Le 21 avril 1975, l'idée d'une étude commune prend corps et une convention Chrysler Corporation et Chrysler Europe est signée en avril 1976. Cette étude commune, débouche sur deux développements industriels différents : traction avant pour l'Europe - conventionnel, avec moteur VW, pour la Dodge Omni et la Plymouth Horizon. Simca, paradoxalement, perd, avec deux modèles élus voiture de l'année des parts de marché. Poissy est en train de payer cher, très cher, les malheurs de la Chrysler Corporation

1977
En juin apparition de la Matra Simca Rancho, une voiture "tous chemins" basée sur la plate-forme de la 1100. La mise en production de la C2, future Simca Horizon, nécessite l'arrêt du B3 les deux dernières semaines de 1977, pour réorganiser le montage. La cataphorèse doublée depuis son introduction en 1970, est encore agrandie pour que tous les modèles bénéficient du même traitement anti-corrosion.

1978
Le 2 janvier, lancement de la Simca Horizon, qui dès le mois de février atteint les 3,2% de pénétration du marché français. La montée en pleine cadence se fait sur un mois, ce

qu'aucune autre marque, en France, ne sait faire. Si le succès du modèle est certain, 91 200 véhicules en 1978 et 222 000 véhicules en 1979, c'est au prix d'un affaiblissement des modèles 1307-1308 dont la production passe de 229 185 véhicules en 1976 à 113 000 véhicules en 1979. Les deux produits se cannibalisent, l'Horizon est plus volumineuse que prévu initialement pour répondre aux exigences de Détroit et possède une habitabilité proche des 1307-1308. Le 10 août en plein congé annuel, la reprise des Filiales européennes de Chrysler, par Peugeot-Citroën est annoncée. Le nom doit être changé dans l'année qui suit.

1979

Le nom prestigieux de Talbot est exhumé en juillet. La suite se retrouve sous cette marque. En 1979, suite au rachat en 1978 des filiales européennes de Chrysler par PSA, le nom de Talbot est exhumé (ce nom faisait partie du patrimoine de Rootes depuis 1934 et de Simca depuis 1958).
Au milieu de l'année 1980, la situation de Talbot est jugée inquiétante. Des réformes s'imposent. L'usine de Poissy est constituée en une nouvelle société dite en nom collectif : "la SNC Talbot et Cie".
Le contrat qui prend effet au 1er janvier 1981 est fixé pour trois ans. Durant l'année 1981, le marché continue à se dégrader. La production de Poissy est presque tombée de moitié en deux ans. Les variations d'activités, l'instabilité des horaires et des effectifs sont de plus en plus mal supportées. Lorsque la production reprend début 1982, la reprise de l'activité n'améliore qu'en partie l'ambiance dans les ateliers. Le 2 juin 1982, une agitation est signalée au début du système III qui assemble la Samba. C'est le début d'un conflit qui durant cinq semaines va bloquer Poissy et nécessiter l'intervention d'un médiateur désigné par le ministre du Travail "le Professeur Jean-Jacques Dupeyroux". Après la reprise du travail des tensions subsistent dans les ateliers et le début de l'année 1983 voit revenir les questions concernant l'avenir du site et des emplois. Un plan de réduction des effectifs est déposé. Poissy est sous le choc et courant décembre naît le second conflit Talbot. Le personnel est mis en chômage partiel jusqu'au 2 janvier 1984. La reprise est difficile et le 11 janvier 1984, l'usine de Poissy reprend le travail définitivement.

1984

La chute de volume des modèles Talbot entraîne le paradoxe suivant : la production des modèles Peugeot, 205 et 104, soit 81 000 véhicules, dépasse le volume des modèles Talbot, à 79 000 véhicules.

1985

Avec un coffre et hayon, à mi-chemin entre le bi et le tricorps, le projet C28 prend une importance capitale pour l'avenir de Poissy. Voiture de milieu de gamme, elle vise le segment qui représente 30% du marché européen.
Malgré les annonces effectuées, l'image de Talbot étant au plus bas, avec une dégradation commerciale sans fin, la direction de PSA se résout à annoncer à la presse le lancement proche du nouveau véhicule sous le nom de Peugeot 309. L'annonce ne suscite pas de réactions.

Adieu Talbot

La première 309 sortira du B3, le 28 juin 1985.

Comme depuis déjà quelques années, notre membre Marc Jackson a pris l'initiative de représenter le club lors du Flanders Collection Car de Gand ce premier week-end de février.

Flanders Collection Car

Une fois encore Nico De Smet, avec son fourgon D4A, avait répondu présent à l'appel du club mais il y avait également une commerciale 203 dans son jus, une belle collection de moulins à poivre mais surtout une ambiance chaleureuse et accueillante pour tous les membres et amateurs de Peugeot.

Un grand merci à Marc Jackson pour ce superbe stand.
Alain

Zoals reeds enkele opeenvolgende jaren heeft ons lid Marc Jackson ook dit jaar opnieuw het initiatief genomen om onze club te vertegenwoordigen op het Flanders Collection Car dat plaatsvond te Gent tijdens het eerste weekend van februari.

Eens te meer was Nico De Smet met zijn prachtige bestelwagen D4A aanwezig op het appel bij de oproep van de Club. Tevens was er een 203 commercial “dans son jus” te bezichtigen, alsook een mooie collectie pepermolens, maar vooral de hartelijke, uitnodigende sfeer op de stand ten opzichte van de bezoekende leden en voor de geïnteresseerde Peugeotfanaten was een grote troef.

Hartelijke dank aan Marc Jackson voor deze mooie stand!

Alain

(Collection de l'Aventure Automobile à Poissy)

Het is de verzameling voertuigen van verschillende merken die zich hebben opgevolgd. Tijdens het bezoek, zult u meer dan 70 voertuigen die de geschiedenis van de fabriek van Poissy hebben gebouwd onder de merken Ford, Simca, Chrysler Frankrijk, Talbot en nu Peugeot, kunnen bewonderen.

Dit industriële centrum is nu: PSA PEUGEOT CITROËN, site van Poissy.

De verzameling die eveneens modellen Simca Nanterre, Talbot Suresnes, Matra-Simca en Matra bevat, wordt versterkt door modellen, werktuigen, publicitaire panelen en verschillende toebehoren aangaande, die alle amateurs van oude auto's zullen verrukken.

Ford, interesseert zich in Europa vanaf het eerste decennium van de 20e eeuw.

In 1907 verzekert hij zich de diensten van een importeur Henri Depasse, garagehouder in Parijs.

In 1909 plaatst H. Depasse in Bordeaux, een eerste montage werkplaats en profiteert van de voordelen van de handelshaven, die direct op de Atlantische Oceaan voor het scheepvaartverkeer uit Amerika begint. In 1916 koopt Ford aan H. Depasse zijn installaties van Bordeaux af en vormt de basis, in Parijs, van de Franse vennootschap van de auto's Ford.

In 1919 vestigt Ford zich in Bordeaux, in een nieuwe fabriek op de boulevard Albert I. Het gebrek aan een zeeverbinding verstoort de werking van de fabriek. De montage van ingevoerde elementen stemt niet met het doel van defensie van de Franse nationale industrie overeen. Men moet tot de oprichting van een fabriek op Frans grondgebied overgaan.

In 1925 koopt Ford van Asnières een fabriek van 18.000 m² met twee parallelle ketens: "een voor het model T" een voor de lichte vrachtwagens

Op 11 april 1929, geeft een nieuwe organisatie van de onderneming geboorte aan Ford Franse Naamloze Vennootschap (Ford-SAF). Het gaat om de fusie van de Vennootschap van de Auto's Ford en de Vennootschap Krediet Ford. Het kleine voertuig Ford van 5PK opgezet in Asnières is een opzienbarende commerciële mislukking. De noodzaak van een partnerschap blijkt. Zo kondigt op 8 oktober 1934, tijdens het 28ste salon van de auto-industrie, Emile Mathis en Mauritius Dollfus de unie van Mathis en Ford-SAF voor vijf jaar aan, dank zij de oprichting van een gemeenschappelijke vennootschap Matford. Deze overeenkomst, waarin Mathis 48% van de aandelen in handen heeft en Ford SAF 52%, wordt op 27 september 1934 ondertekend. "Straatsburg specialiseert zich in de montage en bewerking van de motor V8" Asnières

De verenigde voertuigen dragen het merk "Matford" en in de beste periodes, grenst de productie tot 70 voertuigen per dag. Ford neemt de opvolging van Mathis, die zich over de overeenstemmingsmoeilijkheden met zijn partner beklaagt, over. De werking tussen Asnières en Straatsburg is niet gemakkelijk. De belangrijke afstand tussen beide gebieden vergemakkelijkt de uitwisseling niet. De Raad van Bestuur van Ford SAF besluit dus in 1937 om een nieuwe fabriek voor zijn eigen behoeften te bouwen. Na lange onderhandelingen met de Overheid, wordt Poissy weerhouden. De capaciteit voorzien voor deze nieuwe fabriek was zeer belangrijk voor het tijdperk. Het ging erom 150 voertuigen per dag van 8 uur te produceren. De werkzaamheden zijn in 1938, met als doel om vóór 1 mei 1940 te produceren, begonnen. Bij de oorlogsverklaring (2/09/1939), waren de grondwerken bijna klaar en wachtte men op de de eigenlijke bouw om de eerste bestellingen in de fabriek te vervaardigen. De bouwwerken lopen aanzienlijke vertragingen op en worden zelf gestopt. De terugtocht werd op 10 juni 1940 getekend, waarop Matford Asnières verlaat voor Bordeaux. Op 25 juni 1940 wordt de wapenstilstand van kracht. Overeenkomstig de overheidsmaatregelen, werd de productie gestopt en een groot deel van het personeel ontslagen.

FORDAIR

Vanaf het begin van 1939 vroeg het Franse Ministerie van Vliegwezen aan Ford S.A.F. om zich met hun industrie ter beschikking te stellen van de Nationale Defensie, en een eerste bestelling van 540 miljoen frank, op een totaal dat 1 miljard moest belopen, werd aanvaard. Voor de uitvoering van dit contract, vormde Ford S.A.F. op 23 juni 1939 een dochtermaatschappij: de vennootschap Fordair, met een kapitaal van 20 miljoen frank, waarvan 1/4 gestort, met als direct doel over te gaan tot de vervaardiging van onderdelen noodzakelijk voor de montage van de motoren van de vliegtuigen. Fordair zal tot de evacuatie op Bordeaux, bijna het geheel van de lokalen bestemd voor Matford, innemen. Vanaf augustus 1939, werd als gevolg van de werkzaamheden een fabriek gehuurd, om de ontvangst van de goederen en de inwerkingstelling van de Fordair werktuigen toe te laten. Naargelang de voortgang van de bouwwerken, werden de Fordair machines in de grote genoemde fabriek "van Achères" geplaatst en de totstandbrenging werd tot eind april 1940, datum waaraan op gebiedende gouvernementele instructie, de overdracht van de productie Fordair naar Bordeaux voortgezet was begonnen. De verhuis dient nog versneld vanaf 8 juni 1940 gezien het bevel dat ontvangen werd omdat de regio Parijs ontruimd moest worden. Op 14 juni valt het duitse leger Parijs binnen en Poissy wordt bezet.

POISSY TIJDENS DE BEZETTING

Gedurende het conflict staat de fabriek van Poissy onder de voogdij van de Duitse bezetter, het is een administrator afkomstig van Ford Keulen. Ford Motor Company neemt een bijzondere plaats in: het wordt van beide kanten van het conflict verplicht met productie; zowel in de fabriek in Keulen als in de fabriek in Poissy. In 1943 houdt Poissy op met de vervaardiging van de Franse vrachtwagen: het ziet zich verplicht om het Duitse model vrachtwagen voor Ford Keulen te produceren. Eerst weinig getroffen in 1940, zullen de werkplaatsen zwaar getroffen worden door de bombardementen van 8 maart 1942. De schade is aanzienlijk, de productie is voor enkele weken stilgelegd. Wanneer de productie opnieuw ging hernemen, wordt de fabriek opnieuw getroffen door 2 belangrijke bombardementen in de eerste uren van 2 april, en wordt de productie definitief gestopt. Om de inbeslagname van te materiaal en de opvordering van het personeel te vermijden, wordt de overdracht van de vervaardigingmiddelen door het Ministerie van de

Industriële Productie en de Duitse Overheid aanvaard. Vanaf 9 maart 1942, worden de opruimingswerkzaamheden en de sloopwerkzaamheden van Poissy zodanig aangepakt dat vanaf 2 juli de administratieve diensten al aan de slag kunnen, zij het nog in moeilijke en slechte omstandigheden. In de gedecentraliseerde fabrieken wordt de productie in oktober opnieuw normaal.

Een nieuw bombardement treft de fabriek in maart 1944. Poissy wordt bevrijd van 26 tot 28 augustus 1944. De fabriek zet zich meteen ten dienste van vrij Frankrijk en van zijn bondgenoten. Men repatrieert de werktuigmachines en men herstelt de fabriek om te kunnen herstarten met de productie. In afwachting herstelt Poissy motoren van tanks en jeeps voor het Amerikaanse leger.

In 1945 kondigt de Franse overheid een vijfjarenplan goed, genoemd "Plan Pons", dat de herstelling en de verdeling van onderdelen onder de verschillende fabrieken regelt. De prioriteit zal aan de vrachtwagens gegeven worden om aan de wederopbouw van Frankrijk te helpen. De fabriek herneemt dus de montage van het Franse model van vooroorlogse vrachtwagens. In 1946 zal de productie van de toerisme voertuigen met de vervaardiging van de Ford 472A met V8 motor starten, het gaat om de Franse versie van het Amerikaanse vooroorlogse model. Het is het eerste bijzondere voertuig dat in Poissy wordt vervaardigd. De productie van de vrachtwagens herneemt met het zogenaamde model F698W van 5 ton, Poissy genaamd.

In 1947 brengt Mauritius Dolfuss van de Verenigde Staten twee projecten mee: Een project voertuigen getekend in 1941 in de stijl van Ford Dearborn voor het merk Mercury, en opgegeven want te klein beoordeeld door de Amerikanen (4,5m toch). De studie zal beëindigd in Poissy en het zal de Vedette worden. Een 6 cilinder motor met zware olie, Herculès genaamd, dat later (1951) Ford Cargo zal uitrusten.

In 1949 lancering van de Vedette. Poissy bezit een definitieve montage en voert volledig de bewerking van de motoren uit, versenellingsbak en bruggen, al de rest wordt gekocht. De carrosserie van Vedette komt van de fabriek Chausson van Asnières. Het begin van de jaren '50 ligt moeilijk op economisch niveau. De verkoop van de Vedette stijgt niet. Ford Motor Company herschikt zijn Europese belangen, in Duitsland en in Groot-Brittannië, en zoekt een overnemer.

In 1954 wordt het einde van de fabriek van Poissy op 4 juli 1954 bekendgemaakt. Ford behoudt 15% van de aandelen. Simca neemt de Fordproductie over zowel wat de personenwagens als wat de vrachtwagens betreft. Simca, de 4de Franse fabrikant, wordt eigenaar op 30 november van hetzelfde jaar.

Het is in 1902, dat de naam Talbot zijn intrede doet in de autowereld bij de fusie van de fabrikant A. Clément met lord Talbot. In 1919 fusioneert Clément-Talbot met de onderneming Darracq (specialist van de auto luxe) om de groep Talbot Darracq op te richten, die in 1920, met de Britse onderneming Sunbeam fusioneert, om de groep Sunbeam-Talbot-Darracq (algemeen genoemd STD) te creëren die in Frankrijk en in Engeland is opgesteld.

De economische crisis veroorzaakt de liquidatie van de groep STD in 1933, vervolgens de opleving van de Franse tak door Anthony Lago en die van de Britse tak door de groep Rootes.

De auto's gebouwd te Suresnes, onder de naam van Talbot-Lago, krijgen nieuwe benamingen als: Minor, Major en Master. Na de oorlog, herneemt de productie met een nieuw automodel voortvloeien uit een model uit 1939: de Talbot-Lago record.

In 1953 verschijnt de coupé Grand-Sport: 4,5 liter 6 cilinders, snelste Frans model van het tijdperk. Ten gevolge van zijn astronomische verkoopsprijs, zal de verkoop vertrouwelijk zijn (een vijftiental exemplaren slechts). Een nieuwe poging tot heropleving in 1955, met de coupé 2,5 liter 4 cilinders van 120 pk heeft echter niet meer succes (50 exemplaren maar). Talbot moet de vervaardiging van zijn eigen motoren opgeven en koopt V8 motoren aan BMW om zijn coupé uit te rusten die de naam Talbot-Lago Amerika krijgt. Ondanks deze verandering, bevindt de onderneming zich in 1958 nabij de afgrond.

Tagora SX

Na een laatste mislukte poging tot toenadering met Maserati, koopt Simca de onderneming in december van hetzelfde jaar over. De Coupé Talbot wordt dan uitgerust met de V8 motor van de Chambord. Deze niet verkochte coupé geworden verdwijnt in 1959.

In 1970 verhoogt Chrysler Corporatie zijn deelname tot 99,3% van het Simca kapitaal en geeft hem zijn naam. De naam Chrysler Frankrijk prijkt op de hoofdgevel van de B3, het centraal gebouw van Poissy. Twee nieuwe modellen worden gelanceerd: de reeks Simca Chrysler 160 en 180 welke geboorte geven aan de prestigieuze 1610 en 2 liter.

1971
Op 26 oktober, wordt de productiekaap van de 2.000 auto's per dag overschreden.

1972
De jaarlijkse productie overschrijdt voor de eerste keer 500.000 voertuigen. Hetzelfde jaar, levert de overeenkomst Matra-Simca zijn eerste resultaat op: een overwinning op de 24 uur van Le Mans die zich in 1973 en 1974 zal vernieuwen.

1973 in mei: de lancering van Matra Simca Bagheera en inwijding van de fabriek van Valenciennes (lederlooierij, deurpanelen, geheel van ijzerwaren).

1974
Stoppen van de vervaardiging van de 1301-1501 in juni 1974. In oktober bedraagt het vervaardigingsvolume 1.620 voertuigen/dag.

1975-1976
In september, lancering van de reeks 1307-1308. Deze modellen welke tijdens het salon van de automobiel van 1975 worden gepresenteerd, zullen een groot commercieel succes ontmoeten en tot "Voertuig van het jaar 1976" gekozen worden. Het is het eerste voertuig van Poissy om dit onderscheid te ontvangen. Poissy kreunt onder de bestellingen, een nieuw project op het gebied van expansie wordt door John Day aangekondigd. Deze operatie, die in mei 1976 wordt ondertekend, metamorfoseert Poissy. 15.000 aanvullende m² worden gebouwd, waarvan 10.500 m² voor de enige B5. Poissy ontlast zich van verschillende vervaardigingen: Chrysler 180 wordt Chrysler 2 liter en verhuist naar Villaverde, de vervaardiging van het kleine ijzerwerk verhuist naar Vieux Condé, de binnenbekleding gaat naar Valenciennes. Poissy opent ook een afdeling hars voor de vervaardiging van schilden. Datzelfde jaar start men met het project C2, opvolgster voor de Simca 1100. In 1975 start de Amerikaanse federale regering een project om energie te besparen: de "Corporate Average Fuel Economy". Het bestaat erin om het verbruik te doen dalen eerder dan de benzine te belasten. De doelstellingen liggen dicht bij de Europese standaardnormen. Chrysler Corporation roept de hulp in van Poissy. De C6 is veel te zwaar en te groot en wat de veiligheidsnormen betreft dient fors geïnvesteerd te worden. Op 21 april 1975 krijgt het idee omtrent een gemeenschappelijk overlegplatform vorm en in april 1976 wordt de conventie tussen Chrysler Corporation en Chrysler Europa getekend. Deze gemeenschappelijke studie mond uit in het ontwerp van twee verschillende ontwikkelingen: conventionele voortractie voor Europa, met VW motor voor de Dodge Omni en de Plymouth Horizon. Simca verliest hierdoor paradoxaal genoeg zijn aandeel op de markt met de twee modellen die tot wagen van het jaar werden uitgeroepen. Voor Poissy dienen de beslissingen van Chrysler Corporation duur, zeer duur betaald te worden.

1977
In juni verschijnt Matra Simca Rancho, een auto "alle wegen" gebaseerd op het platform van de 1100. De productie van de C2, toekomstige Simca Horizon, noodzaakt het stopzetten van de B3 de twee laatste weken van 1977, om de montage te reorganiseren. De "cataphorèse" dat sinds zijn introductie in 1970 is verdubbeld, wordt nog vergroot opdat alle modellen van dezelfde anti-corrosie behandeling kunnen genieten.

1978

Op 2 januari, lancering van de Simca Horizon, welke vanaf februari 3,2% van de Franse markt inneemt. De stijging komt tot stand op een maand tijd, dat geen enkel ander merk in Frankrijk, kan evenaren. Als het succes van het model zeker is, 91.200 voertuigen in 1978 en 222.000 voertuigen in 1979, is het ten koste van een verzwakking van de modellen 1307-1308 waarvan de productie van 229.185 voertuigen in 1976 naar 113.000 voertuigen in 1979 daalt. Beide producten smelten samen, de Horizon is omvangrijker dan oorspronkelijk overwogen om aan de eisen van Detroit te beantwoorden en bezit de evenaarbaarheid als de 307-1308. Op 10 augustus in vol jaarlijks verlof, wordt de overname van de Europese Dochtermaatschappijen van Chrysler, door Peugeot aangekondigd. De naam moet binnen het jaar veranderd worden.

1979

De prestigieuze naam van Talbot wordt in juli bovengehaald. Het vervolg bevindt zich onder dit merk.

In 1979 ten gevolge van de overname in 1978 van de Europese dochtermaatschappijen van Chrysler door PSA, wordt de naam van Talbot opgegraven (deze naam maakte deel van het erfdeel van Rootes sinds 1934 en Simca uit sinds 1958). Te midden van het jaar 1980, wordt de situatie van Talbot verontrustend geacht. Hervormingen zijn noodzakelijk. De fabriek van Poissy wordt in een nieuwe genoemde vennootschap in collectieve naam gevormd: "SNC Talbot en Co". Het contract dat op 1 januari 1981 in werking treedt, wordt voor drie jaar bepaald. Tijdens het jaar 1981, blijft de markt slachter worden. De productie van Poissy is in twee jaar bijna gehalveerd. De veranderingen van activiteiten, de instabiliteit van de uren worden door het personeelsbestand steeds slechter verdragen. Wanneer de productie begin 1982 herneemt, verbetert de heroplevin van de activiteit slechts gedeeltelijk de sfeer in de werkplaatsen. Op 2 juni 1982 wordt opschudding gemeld aan de band van systeem III welke instaat voor de productie van de Samba. Het is het begin van een conflict dat vijf weken lang Poissy zal blokkeren en de tussenkomst van een bemiddelaar zal vereisen welke door de minister van het Werk "Professor Jean-Jacques Dupeyroux" wordt aangesteld. Na de heropstarting van het werk blijven de spanningen bestaan in de werkplaatsen en bij het begin van het jaar 1983 ziet men dezelfde vragen terugkomen betreffende de toekomst van de site en de arbeidsplaatsen. Een plan plan tot vermindering van de arbeidsplaatsen wordt ingediend. Poissy is in schok en halfweg december ontstaat het tweede conflict omtrent Talbot. Het personeel wordt gedeeltelijk werkloos tot 2 januari 1984. De opstart is moeilijk en op 11 januari 1984, hervat de fabriek van Poissy het werk definitief.

1984

De daling van het volume van de modellen Talbot heeft de volgende paradox tot gevolg: de productie van de modellen Peugeot 205 en 104 overschrijden de 81.000 voertuigen, tegenover het volume van de modellen Talbot, met slechts 79.000 voertuigen.

1985

Met een koffer en een derde deur, halfweg de twee en driedeurswagen, vormt het project C28 een belangrijke stap voor de toekomst van Poissy. Met deze middenklasser, beoogt Poissy het segment dat 30% van de Europese markt vertegenwoordigt.

Ondanks de aankondigingen om het slechte imago van Talbot op te krikken, blijft de commerciële afgang doorgaan. Hierop besluit PSA over te gaan tot het aan de pers voorstellen van zijn nieuw product, de Peugeot 309. Er komt geen reactie op.

Vaarwel Talbot

Op 28 juni 1985 komt de eerste 309 uit de B3 gereden.

UNE PARTICIPATION RICHE EN ENSEIGNEMENTS

Venu à Sebring pour l'épreuve des 12 Heures avec une unique 908 HDi FAP, le Team Peugeot Sport Total avait clairement précisé l'objectif de cette participation : préparer les 24 Heures du Mans, priorité 2008 de la Marque. Ce but est atteint et le bilan est positif pour toute l'équipe qui a mené, malgré des problèmes techniques, sa 908 au terme de l'épreuve avec à son crédit plus de deux heures de leadership et le meilleur tour en course.

EEN LEERRIJKE ERVARING

Door haar deelname aan de 12 uren van Sebring met de unieke 908 HDI FAP, had het team Peugeot Sport Total duidelijk haar doel gesteld: de 24 uren van Le Mans voorbereiden, absolute topprioriteit van het Merk in 2008. Dit doel is bereikt en de balans is positief te noemen voor het gehele team, ondanks enkele technische problemen. De 908 heeft de wedstrijd uitgereden met op haar krediet meer dan twee uren leiderschap en de beste tourronde.

ECO TAXE ?

Suite à la diffusion des informations sur la décision du gouvernement wallon au sujet de l'Eco-Malus et l'Eco-Bonus, nous voudrions calmer les esprits car nos ancêtres de plus de 25 ans d'âge ne sont pas concernés actuellement par cette nouvelle législation. Ci après l'explication.

ECO-BONUS

Bonus = avantage

Qui est bénéficiaire de l'Eco-Bonus ?
Le bénéficiaire de l'Eco-Bonus est la personne physique domiciliée en Région wallonne qui acquière ou remplace un véhicule automobile et qui le met en usage.

Quel véhicule automobile ?
Sont considérés par l'Eco-Bonus, les véhicules neufs et d'occasion.
Sont exemptés de cet avantage, les véhicules considérés fiscalement comme « camionnettes » c'est à dire : les véhicules de type 'pick-up' avec cabine unique ; les véhicules de type 'pick-up' avec double cabine ; les véhicules du type 'fourgonnette' avec une seule rangée de sièges ; les véhicules du type 'fourgonnette' avec deux rangées de sièges, ainsi que les véhicules munis d'une marque d'immatriculation 'EUR', 'CD', des plaques commerciales et des plaques transit.

Quel sera le montant de l'Eco-Bonus ?
Pour calculer le montant de l'Eco-Bonus, on distingue les deux cas suivants :
a) Il s'agit d'un remplacement d'un véhicule automobile
Dans ce cas on compare les émissions CO2, du véhicule automobile qui est mis en usage par rapport aux émissions CO2 du véhicule automobile qui est remplacé.

b) Il s'agit d'une première acquisition
Dans ce cas on compare les émissions CO2 du véhicule automobile qui est mis en usage par rapport aux émissions de CO2 de la moyenne des véhicules automobiles mis en circulation. Cette moyenne est fixée à 160 g de CO2/km.

Comment connaître les émissions CO2 d'un véhicule automobile ?
Pour les véhicules automobiles récents, les émissions CO2 peuvent être retrouvées sur le certificat de conformité (COC).
Si les émissions CO2 ne figurent pas sur le certificat de conformité (COC), les émissions de CO2 du véhicule automobile sont présumées être le résultat de l'application de la formule suivante :

- Pour les véhicules fonctionnant à l'essence : émissions de CO2 = FC x 23,9
- Pour les véhicules fonctionnant au gazole : émissions de CO2 = FC x 26,4
- Pour les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié : émissions de CO2 = FC x 17,0

FC = consommation de carburant mixte ou combinée urbain-extra urbain par litre par 100 km
Si on ne dispose pas de données sur la consommation moyenne (FC) comme dans le cas des véhicules automobiles mis en circulation depuis plus de 25 ans au moment de leur mise en

usage, les émissions de CO2 du véhicule sont présumées être :

- Pour les véhicules fonctionnant à l'essence : 195 g/km
- Pour les véhicules fonctionnant au gazole : 186 g/km

Conclusion !

L'Eco-Bonus n'est pas d'application pour un véhicule de plus de 25 ans d'âge, comme vous pouvez le constater dans le tableau en annexe.

ECO-MALUS

Malus = désavantage

L'Eco-Malus fera partie de la taxe de mise en circulation.
En Wallonie, la taxe de mise en circulation serait due, pour les voitures et voitures mixtes en usage par une personne physique domiciliée en Région wallonne en raison de deux composantes :
- La première étant basé sur la puissance du moteur exprimé en chevaux fiscaux, soit en kilowatts ;
- La seconde, appelée Eco-Malus

Qui est redevable de l'Eco-Malus ?
La personne physique domicilié en Région wallonne qui acquiert ou remplace un véhicule automobile et qui le met en usage.

Quel véhicule automobile ?
Comme véhicule automobile sera considéré une voiture et une voiture mixte. Comme dans le cas de l'Eco-Bonus, aussi bien les véhicules neufs et d'occasion sont concernés. Les véhicules dont la masse maximale ne dépasse pas 3,5 tonnes peuvent être soumis à un Eco-Malus à l'exception entre autres des vrais véhicules utilitaires légers. Sont donc exclus les véhicules considérés fiscalement comme camionnettes, c'est-à-dire : les véhicules de type 'pick-up' avec cabine unique ; les véhicules de type 'pick-up' avec double cabine ; les véhicules du type 'fourgonnette' avec une seule rangée de sièges ; les véhicules du type 'fourgonnette' avec deux rangées de sièges.

Quel serait le montant de l'Eco-Malus ?
Comme dans le cas de l'Eco-Bonus on distinguerait deux cas pour calculer le montant de l'Eco-Malus :
a) Il s'agit d'un remplacement d'un véhicule automobile
Dans ce cas, on compare les émissions CO2 du véhicule automobile qui est mis en usage par rapport aux émissions CO2 du véhicule automobile remplacé.

b) Il s'agit d'une première acquisition
Dans ce cas, on compare les émissions CO2, du véhicule automobile qui est mis en usage par rapport aux émissions de CO2 de la moyenne des véhicules automobiles en circulation. Cette moyenne est fixée à 160 g/km

Comment connaître les émissions CO2 d'un véhicule automobile ?
Idem Eco-Bonus

Conclusion !

L'Eco-Malus n'est pas d'application pour un véhicule de plus de 25 ans d'âge, comme vous pouvez le constater dans le tableau en annexe.

Note de la FBVA :

Nous sommes à l'abri pour l'instant mais nous devons également penser à nos futures anciennes qui vont atteindre 25 ans dans 10, 20 ou 25 ans, car pour ces véhicules le taux d'émissions de CO2 est connu par les constructeurs et automatiquement par les instances et pouvoirs officiels.

Peeter Henning
Secrétaire FBVA

Pour consulter le tableau avec les tarifs cliquez : http://fiscalite.wallonie.be/IMG/pdf/EcoBoni_tryptique_17_01_08.pdf

ANTWERP CLASSIC SALON 2008

Le stand de cette année à l'Antwerp Classic Car, avait pour thème les années 20. René et Tini, cette année encore n'ont pas ménagés leurs efforts pour nous offrir ce superbe stand où tout sentait bon les années folles.

Depuis l'appareil photo jusqu'aux véhicules, un torpédo 177 M1 de 1928 recarrossé pendant la guerre et un spider 172 de 1925 en passant par une bicyclette Peugeot de course de 1918, tout était dans l'air du temps. René, Tini, Chantal et Marcel avaient également fait le voyage dans le temps. Rien n'était donc laissé au hasard.

Samedi après midi, nous vous avions conviés à une petite réception sur notre stand et pas moins d'une trentaine de personnes nous ont rejoint à cette occasion et ont pu déguster de cet excellent crémant d'alsace qui nous a été offert par René Guth, président de l'association pour la promotion de l'Alsace, qui nous prépare le voyage en Alsace fin septembre. Pensez à vous y inscrire !

Notre stand était également décoré de fûts d'huile Wolf que cette société nous à généreusement prêtés affin que tous les convives aient la possibilité de déposer son verre.

Tout le long du Weekend, de nombreux membre nous ont rendu visite et ont pu bénéficier de l'hospitalité habituelle du club lors des bourses. Il en fut de même pour Miss Diamant lors de son passage par notre stand. René et Tini ont tellement bien fait les choses qu'une fois encore le jury nous a décerné un prix (le 3°) pour le plus beau stand de club de l'édition 2008. Qu'ils en soient encore une fois félicités.

Alain

ANTWERP CLASSIC SALON 2008

De stand op het Antwerp Classic Salon had dit jaar "de jaren twintig" als thema. René en Tiny, hebben opnieuw al hun krachten gebundeld om ons een prachtstand vol nostalgie naar de gekke jaren te presenteren. Van het authentieke fototoestel over de Spider 172 uit 1925 tot de Torpédo 177 M1 uit 1928 en de Peugeot koersfiets anno 1928, alles straalde de naoorlogse jaren uit. Ook René en Tiny zelf, vergezeld van Marcel en Chantal, hadden zich ingeschreven voor de reis naar het verleden. Niets werd dus aan het toeval overgelaten.

Zaterdag namiddag werd een kleine receptie op de stand georganiseerd. Een dertigtal leden hebben zich voor deze gelegenheid aangemeld en hebben kunnen proeven van een bijzonder lekkere Elzaserwijn die ons werd aangeboden door René Guth, voorzitter van de vereniging voor de promotie van de Elzas, welke ons eind september tevens een mooie rondrit naar deze streek voorbereid. Hoog tijd dus om alsnog in te schrijven!
Onze stand zelf werd aangekleed door enkele nieuwe olievaten, welke ons werden aangeboden door de firma Wolf, en moesten dienst doen als tafel.

Het ganse weekend lang hebben verschillende leden ons een bezoekje gebracht en hebben aldus kunnen genieten van de alom gekende gastvrijheid op onze stand. Zelfs werden wij op onze stand geëerd door het bezoek van de Antwerpse Miss Diamant.

René en Tiny hebben het opnieuw zo goed aangepakt dat de stand door de jury geloofd werd met de derde prijs voor de mooiste Clubstand, editie 2008. Wij wensen hen daarom nog eens van harte te feliciteren!

Alain

ECO TAKS?

Dit bericht is in eerste instantie bedoeld voor de liefhebbers woonachtig in Wallonië
Ingevolge de nieuwsuitzendingen als gevolg van de beslissing van de Waalse Regering inzake de Ecomalus en de Ecobonus, willen we de gemoederen bedaren gezien deze wetgeving niet van toepassing is op onze oldtimers van meer dan 25 jaar oud. Hier volgt de uitleg.

ECOBONUS

Bonus = voordeel

Wie zijn de begunstigden van de Ecobonus ?
De begunstigde van de Ecobonus is elke natuurlijke persoon die in het Waalse Gewest gedomicilieerd is en een motorvoertuig verwerft of daarna vervangt en daarna in gebruik stelt.

Welke voertuigen?
De Ecobonus is van toepassing op zowel de nieuwe voertuigen als de tweedehandse motorvoertuigen.
De volgende voertuigen zijn uitgesloten, namelijk de voertuigen die fiscaal als « lichte vrachtauto's » beschouwd worden namelijk : de voertuigen van het type 'pick-up' met enkele cabine; de voertuigen van het type 'pick-up' met dubbele cabine ; de voertuigen van het type 'lichte vrachtauto' met één enkele rij zetels; de voertuigen van het type 'lichte vrachtauto' met twee rijen zetels, alsook de voertuigen voorzien van een nummerplaat van het type 'EUR', 'CD', handelaars- en transitplaten.

Hoeveel zal de Ecobonus bedragen?
Om het bedrag van de Ecobonus te berekenen moeten we twee gevallen onderscheiden:
a) Het gaat bom een vervanging van een motorvoertuig
In dat geval worden de CO2-emissies van het in gebruik gestelde voertuig vergeleken met de CO2-emissies van het voertuig dat vervangen wordt.

b) Het gaat om een eerste aankoop
In dat geval worden de CO2-emissies van het in gebruik gestelde motorvoertuig vergeleken met de gemiddelde uitstoot van de in verkeer gestelde voertuigen. Dit gemiddelde werd vastgelegd op 160 g CO2/km.

Hoe weet u welke CO2-emissie een motorvoertuig heeft?
Voor recente voertuigen kunnen de CO2-emissies op het gelijkvormigheidsattest (COC) teruggevonden worden.
Staan de CO2-emissies niet op het gelijkvormigheidsattest (COC), dan wordt er aangenomen dat ze het resultaat zijn van de toepassing van de volgende formule :

- Voor benzinevoertuigen: CO2-emissies = FC x 23,9
- Voor dieselvoertuigen: CO2-emissies = FC x 26,4
- Voor LPG-voertuigen: CO2-emissies = FC x 17,0

FC = gemengd brandstofverbruik of het gecombineerde verbruik in de stad en buiten de stad per 100 km

Indien we niet over gegevens betreffende het gemiddelde brandstofverbruik (FC) beschikken en in het geval van motorvoertuigen die op het ogenblik van hun ingebruikstelling al meer dan 25 jaar in het verkeer gesteld werden, worden de CO2-emissies van het motorvoertuig verondersteld de volgende te zijn:

- Voor benzinevoertuigen: 195 g/km
- Voor dieselvoertuigen: 186 g/km

Conclusie!

De Ecobonus is niet van toepassing op een voertuig van meer dan 25 jaar oud, zoals u kan zien in de bijgevoegde tabel.

ECOMALUS

Malus = nadeel

De Ecomalus zal deel uitmaken van de bijzondere inverkeersbelasting.
In Wallonië, zal de bijzondere inverkeersbelasting berekend worden voor de auto's en auto's voor dubbel in gebruik genomen door een natuurlijke persoon gedomicilieerd in het Waals Gewest op basis van de volgende twee bestanddelen:
- De eerste op basis van de fiscale PK, namelijk in KW uitgedrukt;
- Het tweede, de Ecomalus genaamd

Wie moet de Ecomalus betalen?
Elke natuurlijke persoon gedomicilieerd in het Waals Gewest die een voertuig aankoopt of vervangt en die het in gebruik stelt.

Welke voertuigen ?
Als motorvoertuig wordt aanzien elke auto et auto voor dubbel gebruik. Net zoals bij de Ecobonus, geldt dit voor zowel nieuwe als tweedehandse motorvoertuigen. De voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa niet hoger is dan 3,5 ton kunnen aan de Ecomalus onderworpen worden op uitzondering van lichte vrachtauto's. Zijn uitgesloten de voertuigen die fiscaal aanzien worden als lichte vrachtauto, namelijk: de voertuigen van het type 'pick-up' met enkele cabine; de voertuigen van het type 'pick-up' met dubbele cabine ; de voertuigen van het type 'lichte vrachtauto' met één enkele rij zetels; de voertuigen van het type 'lichte vrachtauto' met twee rijen zetels.

Wat is het bedrag van de Ecomalus ?
Net zoals bij de Ecobonus onderscheiden we twee gevallen om de Ecomalus te berekenen:
a) Het gaat om een vervanging van een motorvoertuig
In dat geval, vergelijken we de CO2-emissies van het voertuig dat in gebruik genomen wordt met de CO2-emissies van het voertuig dat vervangen wordt.

b) Het gaat om een eerste aankoop
In dat geval, vergelijke we de CO2-emissies van het voertuig dat in gebruik genomen wordt met de gemiddelde CO2-emissies van de motorvoertuigen die in het verkeer zijn. Dit gemiddelde werd vastgelegd op 160 g/km

Hoe weet u welke CO2-emissie een motorvoertuig heeft?
Idem Ecobonus

Conclusie!

De Ecomalus is niet van toepassing op een voertuig van meer dan 25 jaar oud, zoals u kan zien in de bijgevoegde tabel.

Nota van de BFOV:

Momenteel worden onze voertuigen gevrijwaard maar we moeten denken aan de toekomstige oldtimers die de leeftijd van 25 jaar zullen hebben binnen 10, 20 of 25 jaar, want dan zullen de CO2-emissies wel gekend zijn door de constructeurs en automatisch ook bij de overheidsdiensten.

Peeter Henning
Secretaris BFOV

Om de tarieven te kennen, klik op de volgende link (document enkel in het Frans):
http://fiscalite.wallonie.be/IMG/pdf/EcoBoni_tryptique_17_01_08.pdf

OPENINGSRONDRIT CLUBSEIZOEN

Op zondag 30 maart was het zover. De openingsrondrit van het BCOP-seizoen werd in Lommel ingezet in de PEUGEOT garage PEPPINO op de Molsekiezel 115. De organisatie lag deze keer in handen van Jos en Nicole Mertens en het werd meteen hun eerste organisatie voor de Club.

Ongeveer 38 voertuigen met dubbel zoveel mensen werden verwacht in de garage met zuiders klinkende naam. De eigenaars hadden voorzien in een stevig ontbijt met koffie en fruitsap. Velen hadden er immers al een stevige tocht opzitten want al bij al ligt Lommel voor de meeste niet onmiddellijk bij de deur. Opmerkelijk ook deze keer is het feit dat verschillende leden het niet gewaagd hebben hun oldtimer uit stal te halen, maar eerder met hun dagdagelijkse Peugeot naar de rondrit gekomen zijn. Tussen de oudjes de nieuwste 207 SW, een 807 Norwest, een 607, ….Ondergetekende zelf verkeerde ook in dit geval maar om reden dat de oldtimer, gezien het winterweer van de week tevoren, niet tijdig klaar raakte met het voorjaarsonderhoud; maar ook de gedachte dat overgebleven dooizouten de carrosserie van de auto zouden aantasten deed mij besluiten de oldtimer mooi binnen te houden.

Omstreeks 10.00 uur werd het vertreksein gegeven en iedereen kon op eigen tempo het eerste deel van de rondrit afrijden. Het weer was nog droog maar daar zou spoedig verandering in komen. De tocht bracht ons langs de kleine wegen door de dorpen van de Antwerpse kempen. Het is opmerkelijk voor mensen uit Vlaams-Brabant hoe plat het landschap er hier langs deze kanten bijligt. Zo reden wij tot bij de enige Duitse militaire begraafplaats in België.
Omstreeks het middaguur werden wij opgewacht voor een broodje en een koffie in de “Vijf Linden”. Intussen had de regen zich al gemanifesteerd en was de lucht volledig dichtgetrokken. De gesprekken kwamen snel op gang en mensen die elkaar niet meer gezien hadden sinds de sluitingsrit van vorig jaar, dienden inderdaad heel wat bij te praten.

Na deze korte middagpauze werden de motoren opnieuw in gang gezet. Wij reden verder langs bijzonder pittoreske wegeltjes … met soms bijzonder opmerkelijk grote villa's, tuinen en paardenmaneges. Onze route leidde ook enkele keren over de grens heen tot in Nederland. Het is intussen duidelijk: wat de weginfrastructuur betreft hebben de Belgen nog heel wat van de Nederlanders te leren. Je voelt je veel lekkerder met je Peugeot op een Hollandse weg en dat komt niet door de Peugeot maar wel door de slechte staat van onze Belgische wegen vol verzakkingen, putten en overlappingen.

Aan een kleine brug met dito sluis hebben enkelen onder ons halt gehouden om de 37 meters hoge metalen uitkijktoren te beklimmen. De regen had de metalen treden bijzonder glad gemaakt wat uitkijken betekende. Op het bovenste platform had men een mooi uitzicht over de verschillende meren in de omtrek. De gure wind en de regen deden ons echter vlug opnieuw naar beneden trekken. Vermits er tijd zat was tot de eindbestemming, hadden wij alle gemak om onderweg

een drank- of eethuis te bezoeken. Op verschillende plaatsen zagen wij dus op de parkings van de etablissementen PEUGEOT oldtimers geparkeerd staan.

De avondmaaltijd vond plaats te Mol op de Molsekiezel. De meeste onder ons hadden intussen al plaatsgenomen in de achterste veranda waar het zeer klaar was. Het had warempel opgehouden met regenen en de lucht was opnieuw even opengetrokken. Het aperitiefje opende de rit naar een gezellige, smakelijke maaltijd waarin op voorhand gekozen werd tussen een Zalmschotel of een Steak. Beide keuzes waren voortreffelijk en moesten voor elkaar niet onderdoen.
Na dit samenzijn was het hoogtijd om de biezen te pakken. Met oldtimer of nieuwkomer, er bleven nog heel wat kilometers af te malen tot het thuisfront. Jos en Nicole, jullie hebben dat zeer goed in elkaar geflanst. Het roadbook was bijzonder duidelijk en met foutloos parcours, het eten was evenzeer lekker. Proficiat voor de organisatie en steeds voor herhaling vatbaar!

RdC

RANDONNEE D'OUVERTURE DE LA SAISON

Le dimanche 30 mars, la saison des randonnées du CBAP a été lancée depuis le garage PEUGEOT PEPPINO à Lommel, Molsekiezel 115. L'organisation se trouvait cette fois dans les mains de Jos et Nicole Mertens, leur première organisation pour le club.

Environ 38 véhicules et deux fois autant de personnes étaient attendue dans le garage au nom sentant bon le sud. Les propriétaires ont eu droit à un déjeuner sérieux avec le café et le jus de fruit. Nombreux sont ceux qui avaient déjà fait une sérieuse randonnée pour arriver à Lommel. Bien plus nombreux que d'habitude étaient ceux qui n'ont pas osé prendre leur ancienne, et sont venu avec leur Peugeot de tous les jours. Entre les anciennes, les plus nouvelles 207 SW, une 807 Norwest, une 607.... Le soussigné lui-même s'est trouvé également dans cette situation. Le temps hivernal de la semaine qui n'a pas permis de faire l'entretien de printemps, mais aussi, la crainte du sel qui attaquerait la carrosserie de la voiture, m'ont décidé de laisser mon ancienne au garage.

Vers 10.00 heures, le signal de départ a été donné et tout le monde a pu partir suivant son propre rythme pour la première partie de la randonnée. Il faisait sec jusque là mais le changement fut rapide. La randonnée nous a emmené le long des petites routes par les villages de la Campine anversoise. Pour les gens du Brabant flamand c'est frappant comme ici c'est vraiment le plat pays. Nous avons ensuite roué jusqu'à l'unique cimetière militaire allemand en Belgique.

Vers midi, nous étions attendus pour un sandwich et un café au "Vijf Linden". Entre-temps, la pluie s'est installée et le ciel est totalement couvert. Les conversations ont été bon train à l'intérieur et ceux qui ne se s'étaient plus vus depuis le trajet de fermeture de l'année précédente, ont pu effectivement discuter beaucoup. Après cette courte pause de midi, les moteurs ont de nouveau été mis en marche. Nous avons roulé ensuite le long de chemins particulièrement pittoresques.... avec des villas remarquablement grandes, des jardins et des manèges. Notre itinéraire nous a mené aussi quelquefois au delà de nos frontières jusqu'au Pays-Bas. Il est

évident que en ce qui concerne l'infrastructure, les belges ont encore beaucoup à apprendre des Néerlandais. Il est très plaisant de rouler en Peugeot sur les routes hollandaises. Cela ne vient pas des Peugeots mais bien du mauvais état de nos routes belges pleines de bosses et autres nids de poules.

A un petit pont au dessus d'une écluse, certains d'entre nous se sont arrêtés pour escalader les 37 mètres d'un mirador métallique. La pluie sur les marches métalliques les a rendues dangereuses et il a fallu faire très attention. Sur la plate-forme supérieure, on a eu un joli panorama des lacs environnants. Le vent âpre et la pluie ont fait redescendre rapidement. Étant donné que le temps fut atroce, jusqu'au bout, nous avons visités les cafés ou restaurants. Sur plusieurs parkings d'établissements, nous pouvions voir d'anciennes Peugeot en stationnement. Le dîner a eu lieu à Mol sur le Molsekiezel. La plupart d'entre nous s'étaient déjà installés dans la véranda où tout était prêt. Il s'est enfin arrêté de pleuvoir et le ciel s'est dégagé. L'apéritif a ouvert la voie vers un repas agréable et savoureux lequel a été choisi à l'avance entre un plat de saumon ou un steak. Les deux choix étaient excellents.

Après ces retrouvailles, il était temps de rentrer. Que se soit avec la voiture rétro ou la nouvelle, il y avait encore beaucoup de kilomètres à parcourir pour rentrer.
Jos et Nicole, vous avez très bien goupillés tout cela. Le roadbook était particulièrement clair et avec le parcours correct. Bravo pour l'organisation c'est à recommencer !

RdC

LA LOUVIERE

Op zaterdag 15/3 en zondag 16/3/2008 nam onze club deel met een infostand op de eerste bedrijfswagen en tractoren oldtimerbeurs van La Louvière . Deze aparte beurs werd zoals steeds georganiseerd ten voordele van een goed doel, voornamelijk de Rotary Club van Mariemont, wat ons nog meer motiveerde om deel te nemen .
Dankzij de medewerking van Alain en Chantal sloegen we erin zoals steeds een gezellige sfeer te creëren op onze stand. Er stonden 3 bedrijfsvoertuigen en clubgadgets. We konden beschikken over de prachtige **Peugeot J9 van Serge Bloch**, **de 203 pick up uit 1958 van Etienne Chambon** met prachtige houten laadbak in plaats van de originele in plaat, en de **504 pick up uit 1980 van Marcel Vlassenbroeck** met slechts 68.000 km op de teller en nog in gebruik voor vervoer van oud ijzer, zoals hij tevens ook steeds werd gebruikt door de eerste eigenaar die schroothandelaar was te Halle.
De organisatie was dus ook uiterst tevreden over de tentoongestelde voertuigen die dus een leuke afwisseling vormden op het machtige aantal tractoren en vrachtwagens in de benedenhal .
Hierbij nog eens mijn grote dank aan iedereen die het mogelijk maakte om deze stand te organiseren.

Hemelings Jean-Marie

Un stand « informations » de notre Club était donc présent à la première Bourse pour véhicules utilitaires et tracteurs, qui s'est tenue à La Louvière le samedi 15/3 et le dimanche 16/3. Cette bourse particulière était organisée au bénéfice d'une action caritative, à savoir le Rotary Club de Mariemont, ce qui nous a encore davantage motivé à y participer.
Grâce à la collaboration d'Alain et de Chantal, nous avons réussi à reconstituer l'ambiance conviviale qui caractérise notre Club et, en ce point, nous avons donc perpétué une habitude bien agréable. Nous avons présenté trois véhicules utilitaires, ainsi que différents gadgets. Nous pouvions tout d'abord disposer du superbe **Peugeot J9 de Serge Bloch**. Nous avons encore présenté un **pick up 203 de 1958, appartenant à Etienne Chambon** : ce véhicule est équipé d'une magnifique caisse de chargement en bois, qui a remplacé la caisse d'origine en tôle. Nous pouvions enfin présenter un **pick up 504 de 1980, appartenant à Marcel Vlassenbroeck** : ce véhicule affiche le kilométrage particulièrement réduit de 68.000 km et est encore utilisé pour le transport de ferraille, ce qui correspond d'ailleurs aux activités de son premier propriétaire (un ferrailleur de la région de Halle).
L'organisation était particulièrement enchantée de la qualité des véhicules présentés : en outre, ces véhicules constituaient une agréable alternative, par rapport aux nombreux tracteurs et camions présentés dans le hall inférieur. Je tiens à adresser mes plus sincères remerciements à tous ceux qui ont rendu cette organisation possible.

RETROMOBILE PARIJS 2008

Deze editie werd door het publiek en de professionele bezoekers als één der beste ooit genoemd.

Het 33ste Rétromobile had plaats te Parijs van 8 tot 17 februari. De liefhebbers van oude voertuigen konden hun liefde voor oldtimers delen met de standhouders, verenigingen en andere gegadigden die dezelfde passie hebben. De stand van L'AVENTURE PEUGEOT was fenomenaal te noemen. De vakpers spreekt als het ware van een echt "PEUGEOT dorp".

Het hoofdthema van het ganse salon was " de vrouw en de automobiel". L'AVENTURE PEUGEOT heeft dit onderwerp met stijl aangepakt door het plaatsen van enorme grote foto's en panelen die scènes weergaven van elegantiewedstrijden en rondritten waarbij de dames de spilfiguur waren.

In het grote Peugeotdorp stonden niet minder dan 21 prachtige wagens tentoongesteld. Onder deze voertuigen zagen wij o.a.: een type 81 B "dubbele phaéton" uit 1906, een type 8 uit 1898, "Victoria" genaamd, een 402 cabriolet Darl'mat, een roadster 301 CR, een type 125 sport uit 1910 ..., alsook een originele 203 Worblaufen. De publiekstrekker bij uitstek was echter een type 184 Landaulet uit 1928. Deze auto was de enige die door koetswerkmaker Labourdette gemaakt werd. Het koetswerk en de binnenbekleding zijn op professionele manier volledig hernieuwd door de specialisten van het atelier van L'AVENTURE PEUGEOT. De restauratie in haar geheel kan als een echt kunstwerk gemaakt door artiesten beschouwd worden.

CAAPY (zie apart artikel), stelde een cabriolet TALBOT-LAGO "special" T 150C uit 1939 tentoon. De lange restauratie van dit voertuig was nipt bij de opening van Rétromobile klaar. Het is de laatste wagen uit de serie die met een competitiemotor werd uitgerust.

Van harte proficiat aan L'AVENTURE PEUGEOT voor de realisatie van deze bijzondere stand of moeten wij eerder "PEUGEOT dorp" zeggen.

N.B. Het type 184 kan vandaag bezocht worden in het Peugeot Museum te Sochaux waar hij een nieuw onderdak gevonden heeft.

RdC

RETROMOBILE PARIS 2008

Ce Rétromobile fut une bonne édition, peut-être l'un des plus beaux selon l'avis du public et des professionnels.

Le 33e Rétromobile s'est tenu à Paris du 8 au 17 février. Pendant cette période les amateurs d'anciennes voitures et de motos ont partagé leur passion avec d'autres personnes, clubs et associations. Le stand de L'AVENTURE PEUGEOT était phénoménal. La presse spécialisée parle même « d'un superbe village PEUGEOT ».

Le thème fédérateur du Salon était « la femme et l'automobile ». Le stand de l'Aventure a évoqué ce thème avec un décor composé de grandes photos d'époque illustrant des scènes de concours d'élégances ou d'équipages féminins en rallyes.

Pas moins de 21 véhicules étaient exposés sur ce village PEUGEOT : parmi elles un superbe « double phaéton » type 81 B de 1906, un type 8 de 1898, nommé « Victoria », un cabriolet 402 Darl'mat, un

roadster 301 CR, un type 125 sport de 1910 ..., un original et unique cabriolet 203 Worblaufen, mais la grande attraction pour le public était incontestablement le type 184 Landaulet de 1928. Il s'agirait de la seule voiture type 184 habillée par le maître carrossier Labourdette, entièrement recarrossé et garni par les professionnels de l'atelier de L'AVENTURE PEUGEOT. La remise en état de la boiserie, sellerie et de la moquette est un vrai travail d'artiste.

La CAAPY (voir reportage en début du magazine), exposait un cabriolet TALBOT-LAGO « spécial » T150 C de 1939. La longue restauration était terminé juste à temps pour l'ouverture du Rétromobile. C'était la dernière de série dotée du moteur équipant les modèles de compétition de la marque.

Félicitations à L'AVENTURE PEUGEOT pour la réalisation de ce magnifique stand ou plutôt « village PEUGEOT »!

P.S. Le type 184 peut être admiré actuellement dans son nouvel écrin au Musée Peugeot à Sochaux.

RdC

De Peugeot Pepermolen
Le Moulin à Poivre Peugeot

De Peugeot Pepermolen
Le Moulin à Poivre Peugeot

Recettes XQuis Recepten

Soupe de laitue aux merguez	Slasoep met merguez
2 coeurs de laitues 4 oignons 2 poireaux 30 g de farine de blé 250 g de merguez poivre sel 30 dl de bouillon de viande (4 personnes)	2 kroppen sla 4 uien 2 preiwitten 30 g bloem (tarwebloem) 250 g merguez-worstjes peper zout 30 dl vleesbouillon (4 personen)
Parer la salade, les oignons et les blancs de poireau, les laver et les couper en fine julienne. Faire revenir les légumes au beurre, les saupoudrer de farine. Saler et poivrer. Mélanger correctement et arroser de bouillon de viande. Réduire en purée au mixeur plongeur et laisser mijoter. Rectifier l'assaisonnement avant d'y mélanger les merguez piquantes préalablement cuites et coupées en morceaux. Servir immédiatement.	De sla, de uien en de preiwitten schoonmaken, wassen en klein snijden. Laten aanstoven in boter, bestuiven met bloem en kruiden met peper en zout. Goed doorroeren en overgieten met de vleesbouillon. Pureren met de staafmixer en laten gaarsudderen. Bijkruiden en de gebakken en in stukjes gesneden pikante merguezworstjes erdoor roeren. Meteen serveren.

RETROMOTEUR

CINEY Belgique

Autos-Motos

19e

2007

10-11-12 MAI 2008

Samedi 10 MAI : NOCTURNE de 17h à 22h

Dimanche 11 et Lundi 12 MAI : de 10h à 19h

3, Rue du Marché Couvert
B-5590 CINEY (BELGIQUE)
Tel: +32(0) 83 21 33 94
Fax: +32(0) 83 21 18 20
info@cineyexpo.be

www.CineyExpo.be

Groupe Vlan Vers l'avenir VivaCité MA télé

210x148_PM_4007_New_NL.indd 1 11/19/07 2:13:21 PM