TWEEWAANDELIJKS MAGAZINE
BIMESTRIEL
Volume 1 – mrt 09
Jaargang – Année 29

BCOP CBAP

BELGISCHE CLUB VOOR OUDE PEUGEOTS - CLUB BELGE DES ANCIENNES PEUGEOT asbl

Verantwoordelijke uitgever – Editeur responsable: VANWINCKEL PAUL - DANSLAAN 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.

Flanders Expo Gent

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
Website: http://bcop-cbap.be

Cover: **Archipel Vaasa (Finland) RIAP 2008**

In dit nummer
Dans cette édition :

Het woord van de voorzitter	2
La parole du président	4
In mémorium: Paul Vanspeybroeck	7
Flanders Expo	8
Verslag 60 jaar 203	9
Compte rendu des 60 ans de la 203	11
Antwerp Classic Salon	12
Reis naar Finland in cabrio 403 en 504	13
Compte rendu de l'épopée en cabrio 403 et 504	17
L'expo interdite à Sochaux	23
De verboden tentoonstelling te Sochaux	28
De Peugeot Pepermolen	32
Le Moulin à Poivre Peugeot	32

Zeer geachte Leden,

Op het moment dat dit schrijven wordt opgesteld, heeft de openingsrally nog niet plaatsgevonden.

Weliswaar is op het niveau van de voorbereiding alles niet perfect geweest: het is aldus, bijvoorbeeld, dat sommigen onder u al betreurd hebben dat de uitnodigingen laat... waren toegezonden. Wij durven echter te hopen dat deze enkele onvolmaaktheden het succes van deze manifestatie (niet of nog niet) zullen benadelen. Tenslotte is een openingsrally natuurlijk de gelegenheid om onze mooie oldtimers voor de eerste keer dit jaar uit stal te halen, maar het gaat nog om het eerste soort manifestatie van dit seizoen. Als men toegeeft dat de motor van een voertuig, welke gedurende de winterperiode stilstaand is gebleven, eens durft te pruttelen bij de eerste na-winterse opstart, zal men net zo graag toelaten dan de organisatie van een openingstocht enkele onvolmaaktheden kan kennen...

Dit alles mag ons niet doen vergeten dat PASCAL HENRARD zich met hart en ziel heeft ingezet om een geslaagde gebeurtenis te organiseren. Door respect en vriendschap voor PASCAL, moeten wij er allemaal voor zorgen dat dit evenement een succes is.

De gelegenheid wordt me eveneens geboden om uw aandacht te vestigen voor de gebeurtenis op zondag 29 maart 2009:

- iedereen ondervindt problemen. Deze problemen kunnen zich op verschillende niveaus voltrekken en zijn van minder of meer belang. Ondanks de problemen, die wij kunnen ondervinden, hebben wij toch nog het geluk om tot een groep van bevoorrechten te behoren, die dagelijks hun hartstocht voor de oude auto kunnen beleven

- het volstaat om rond zich te kijken om vast te stellen dat een groot aantal van onze medeburgers niet of niet meer van deze kans kunnen genieten: ten gevolge van een of andere handicap zijn talrijke personen immers in hun activiteiten en hun verplaatsingen beperkt

- verschillende keren al hebben enkele van onze leden onze aandacht op ons statuut van bevoorrechten gevestigd. Dezelfde leden hebben aldus de wens geuit om de Club ter beschikking te stellen voor minder fortuinlijke personen. Een dergelijk idee kon enkel de goedkeuring vanwege de Raad van Bestuur en van alle andere leden genieten. Het geheel was echter te weten wanneer, hoe, en onder welke vorm...

- wij kennen allen de onbegrensde sociale verplichtingen van Marcel. Eens te meer heeft Marcel blijk van innovatie gegeven door de Club en de Katholieke Vereniging voor Gehandicapten, dichter bij elkaar te brengen. Ter gelegenheid van de 60e verjaardag van deze Vereniging, stelt de Club zich ter beschikking van minder gezonde personen, om ze te vervoeren

- improvisatie zal waarschijnlijk de inzet voor deze eerste grote première zijn, maar in het verleden werd al vaak bewezen dat een beetje goede wil en veel goed humeur volstaan om wonderen te verrichten.

Het ligt nu aan u om naar de buitenwereld toe te bewijzen dat de leden van de Club blijk van open geest kunnen geven. Regelmatig werd gezegd dat de menselijke waarden nog een betekenis voor de leden van de Club hadden. De gebeurtenis van 29 maart 2009 is de gedroomde gelegenheid om deze goede woorden in de praktijk om te zetten. Wij weten dat wij op u kunnen rekenen.

Via dit artikel zou ik een laatste onderwerp willen aansnijden, met name: de volgende grote gebeurtenis die het leven van de Club zal markeren. Ik verwijs hier natuurlijk naar de organisatie van de Internationale Meeting van l'Aventure Peugeot dat zich in Blankenberge, van 30 april tot 3 mei 2009 zal voltrekken en waarvan de organisatie van deze belangrijke gebeurtenis door l'Aventure Peugeot aan de Club werd toevertrouwd. Door deze toewijzing getuigt zij in het vertrouwen tegenover de Club en bevestigt zij de voortreffelijke betrekkingen die tussen deze twee verenigingen worden aangeknoopt.

Men moet natuurlijk realistisch blijven en toegeven dat de organisatie van een dergelijke

gebeurtenis een zeer zware taak is, vooral in deze economisch verstoorde periode.

Wat er ook van is, wij moesten van de gelegenheid gebruik maken om, aan de wereld van de oude Peugeot amateurs te tonen, dat de Belgische Club klaarstaat en altijd bereid is om te antwoorden aan de vraag om belangrijke evenementen te organiseren. Met andere woorden is de organisatie van dit evenement een visitekaartje van de Club naar de buitenwereld toe. Het is in ieder geval in deze geestesgesteldheid dat enkele personen, waaronder uw dienaar en zijn echtgenote, er op hebben gestaan om positief op het verzoek te antwoorden.

Op internationaal niveau profileert de organisatie van l'Aventure Peugeot zich als een succes: niet minder dan 225 bemanningen, die 14 naties vertegenwoordigen, zijn ingeschreven, wat een deelname van meer dan 400 personen vertegenwoordigt…! Momenteel komen kandidaat deelnemers nog altijd aankloppen: wij kunnen niet anders dan hen vertellen dat hun naam op een wachtlijst komt te staan …!

Als de nadruk natuurlijk op de "internationale" kant van de gebeurtenis werd gelegd, zijn de leden van de Club echter niet vergeten. De Club zal immers door iets meer dan 50 bemanningen vertegenwoordigd worden!
Tot op heden hebben twee leden met mij contact opgenomen om te vragen of het niet mogelijk was om een bijzondere dag te voorzien voor de leden van de Belgische Club. Deze vraag werd aandachtig door de organisatoren onderzocht, zelfs wanneer zij van een beperkt aantal personen uitging:

- de organisatoren, waarbij ondergetekende, herinneren er echter aan dat, vanaf het begin werd overeengekomen dat de inschrijving voor dit evenement volgens de formule "ALL IN", en niet volgens een "vrije keuze" formule zou gepresenteerd worden. De praktische organisatie van deze gebeurtenis is daarom in overeenstemming met deze keuze opgesteld. Alle personen die al eens iets hebben georganiseerd, waarbij enkele tientallen voertuigen gegroepeerd worden, begrijpen welke moeilijkheden een organisatie van dergelijke omvang veroorzaken, zeker wanneer er meer dan 200 voertuigen aan deelnemen…

- beide vragen, betreffende de organisatie van een bijzondere dag voor de Belgische leden, werden ook te laat geuit. Wij herinneren er u immers aan dat de inschrijvingen voor de Internationale Meeting eind januari 2009 werden afgesloten. Het is slechts ter gelegenheid van de Algemene Vergadering op 1 februari 2009 dat een eerste persoon heeft gevraagd om de organisatie van een Belgische dag in te lassen. Een tweede vraag werd aan de organisatie gesteld op 11 maart 2009, d.w.z veel meer dan een maand na de afsluiting van de inschrijvingen. Deze vragen zijn dus organisatorisch veel te laat.

Ten aanzien van wat voorafgaat, zult u begrijpen waarom het niet mogelijk is om een bijzondere dag te organiseren, waar de Belgische leden bevoorrecht zouden zijn.

Dit alles laat ons vooral toe om u er aan te herinneren dat het nooit wenselijk is om zich op de laatste minuut in te schrijven voor deze of gene gebeurtenis...

Ik zou tot slot dit voorwoord willen afsluiten door het belangrijke aandeel te onderstrepen, dat door de dames binnen een over het algemeen gekwalificeerd milieu van de "mannenwereld" wordt genomen. Het is op zijn minst duidelijk dat het bijvoorbeeld onmogelijk zou zijn om gebeurtenissen, als bijvoorbeeld een Internationale Meeting te organiseren, zonder de hulp van onze charmante gezellinnen: zij wezen hierbij hartelijk bedankt ...

Jean-Pierre CLERENS,
Voorzitter

Bien chers Membres,

Au moment de rédiger la présente, le rallye d'ouverture n'a pas encore eu lieu.
Certes, au niveau de la préparation, tout n'a pas été parfait : c'est ainsi, par exemple, que certains d'entre vous ont déjà regretté que les invitations avaient été adressées tardivement... Nous osons cependant espérer que ces quelques imperfections ne nuiront (ou n'ont pas nui) au succès de cette manifestation. Après tout, un rallye d'ouverture est bien évidemment l'occasion de sortir nos belles anciennes pour la première fois de l'année, mais il s'agit encore de la première manifestation de ce type de la saison. Si l'on admet que le moteur d'un véhicule, resté immobilisé pendant la période hivernale, a quelques ratés lors de la remise en route, l'on admettra tout aussi volontiers que l'organisation d'une randonnée d'ouverture peut connaître quelques imperfections ...

Tout ceci ne peut en tout cas nous faire oublier que Pascal HENRARD s'est dépensé corps et âme, pour organiser un événement réussi. Par respect et amitié pour Pascal, nous devons tous faire en sorte que cet événement soit une réussite.

L'occasion m'est également donnée d'attirer votre attention sur l'événement prévu le dimanche 29 mars 2009 :

- tout le monde rencontre des problèmes. Ces problèmes peuvent se situer sur des plans divers et être de plus ou moins grande importance. Malgré les problèmes que nous pouvons rencontrer, nous avons encore la chance d'appartenir à un milieu de privilégiés, qui, au quotidien, peuvent vivre leur passion pour l'automobile ancienne

- il suffit de regarder autour de soi, pour constater qu'un grand nombre de nos concitoyens ne bénéficient pas ou plus de cette chance : à la suite de l'un ou l'autre handicap,

de nombreuses personnes sont en effet limitées dans leurs activités et leurs déplacements

- à diverses reprises, quelques membres ont attiré l'attention des autres sur notre statut de privilégiés. Ces mêmes membres ont ainsi formulé le souhait de voir le Club se mettre à la disposition de personnes moins chanceuses. Une telle idée ne pouvait que rencontrer l'approbation du Conseil d'Administration et de tous les membres. Le tout était cependant de savoir quand, comment, sous quelle forme, ...

- nous connaissons tous l'engagement social sans limite de Marcel. Une fois de plus, Marcel a fait preuve d'innovation, en rapprochant le Club et l'Association Catholique pour Handicapés. C'est ainsi que, à l'occasion du 60ème anniversaire de cette dernière Association, le Club se met à la disposition de personnes moins valides, pour les véhiculer
- l'improvisation sera sans doute de mise pour cette grande première mais, par le passé, il a souvent été démontré qu'un peu de bonne volonté et beaucoup de bonne humeur suffisent pour accomplir des merveilles.

Il vous appartient maintenant de démontrer que les membres du Club peuvent faire preuve d'ouverture vers le monde extérieur. Régulièrement, il a été dit que les valeurs humaines avaient encore une signification pour les membres du Club. L'événement du 29 mars 2009 est l'occasion rêvée pour mettre ces bonnes paroles en pratique. Nous savons que nous pouvons compter sur vous.

Par le biais de cet éditorial, je voudrais aborder un dernier sujet, à savoir le prochain grand événement qui marquera la vie du Club. Je fais bien évidemment ici référence à l'organisation du Rassemblement International de l'Aventure Peugeot, qui se tiendra à Blankenberge, du 30 avril au 3 mai 2009. En confiant l'organisation de cet important événement au Club, l'Aventure Peugeot a, une fois de plus, témoigné sa confiance envers le Club et confirmé les excellentes relations nouées entre ces deux Associations.

Il faut bien évidemment rester réaliste et admettre que l'organisation d'un tel événement est une très lourde tâche, surtout en cette période économiquement troublée. Quoiqu'il en soit, nous devions saisir cette opportunité de montrer, au monde des amateurs de Peugeot anciennes, que le Club belge a été et est toujours prêt à répondre à l'attente et à organiser des événements d'importance. En d'autres termes, l'organisation de ce Rassemblement est une carte de visite du Club vers l'extérieur. C'est en tout cas dans cet état d'esprit que quelques personnes, dont votre serviteur et son épouse, ont tenu à répondre positivement à l'appel.
Sur le plan international, l'organisation du Rassemblement se présente comme un succès : non moins de 225 équipages, représentant 14 nations, sont inscrits, ce qui représente une participation de plus de 400 personnes ... ! Actuellement encore, des candidats se manifestent tous les jours : il faut malheureusement leur dire que leur nom peut tout au plus s'inscrire sur une liste d'attente ... !

Si l'accent a bien évidemment été mis sur le côté « international » de l'événement, les membres du Club n'ont toutefois pas été oubliés. Le Club sera en effet représenté par un peu plus de 50 équipages … !

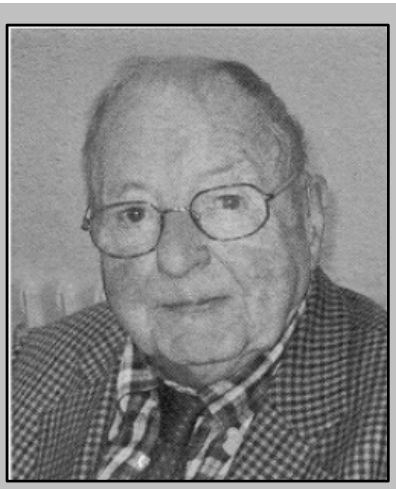
A ce jour, deux membres m'ont contacté en demandant s'il n'était pas possible de prévoir une journée particulière, à laquelle les membres du Club belge seraient conviés. Cette demande a été attentivement examinée par les organisateurs, même si elle émanait d'un nombre limité de personnes :

- les organisateurs, dont votre serviteur, rappellent cependant que, dès le départ, il a été convenu que l'inscription à l'événement serait présentée selon une formule « all in », et non pas selon une formule « à la carte ». L'organisation pratique de l'événement a dès lors été axée conformément à ce choix. Toutes les personnes ayant déjà organisé un événement regroupant quelques dizaines de véhicules comprendront aisément les difficultés engendrées par l'organisation d'un événement attirant plus de 200 véhicules …
- les deux demandes, relatives à l'organisation d'une journée particulière pour les membres belges, ont été formulées tardivement. Nous vous rappelons en effet que les inscriptions au Rassemblement International se clôturaient vers la fin du mois de janvier 2009. Ce n'est qu'à l'occasion de l'Assemblée Générale du 1er février 2009 qu'une première voix s'est élevée pour suggérer l'organisation d'une journée « belge ». Une seconde demande a été communiquée à l'organisation en date du 11 mars 2009, soit bien plus d'un mois après la clôture des inscriptions. Ces demandes sont donc tardives.

Au regard de ce qui précède, vous comprendrez pourquoi il n'est pas possible d'organiser une journée particulière, à l'occasion de laquelle les membres belges seraient privilégiés.
Tout ceci nous permet surtout de rappeler qu'il n'est jamais bon d'attendre la dernière minute avant de s'inscrire à l'un ou l'autre événement …

Je voudrais enfin clôturer cet éditorial en soulignant la part importante, prise par les dames au sein d'un milieu généralement qualifié de « machiste ». Il est pour le moins évident qu'il serait par exemple impossible d'organiser des événements, aussi importants que le rassemblement international, sans l'aide de nos charmantes compagnes : qu'elles soient ici chaleureusement remerciées …

Jean-Pierre CLERENS,
Président



Het comité meldt jullie het overlijden van ons clublid, de heer **Paul VANSPEYBROECK**.
Paul is op 15 februari 2009 overleden.

Het voltallige Clubcomité biedt de familie haar oprechte blijken van deelneming aan.

Le comité apporte à votre connaissance, le décès de notre membre, monsieur **Paul VANSPEYBROECK**, décédé le 15 février 2009.

Chère famille, veuillez recevoir nos condoléances très sincères et croire en nos respectueux sentiments.

En souvenir de

Paul
VANSPEYBROECK

époux de
Marcelle WINDELINCKX

né à Gand le 26 octobre 1931 et décédé
à Braine-le-Château le 15 février 2009.

C'était un homme juste, honnête, fidèle à sa parole.
Sous une très rude écorce, battait un cœur d'or, toujours prêt à rendre service.
Il nous a laissé le souvenir d'un travailleur hors norme, ne ménageant pas sa peine.
Heureux du travail accompli et bien fait.
Attentif au bien-être des siens et tout particulièrement à celui de son cher petit-fils.

Merci à vous tous d'avoir été là auprès de nous en ces jours de peine, par un mot, une pensée, une présence, une prière.
MERCI

Marcelle, Laurence, Jean-François, Maxime et la famille.

Braine-le-Château, le 21 février 2009

flanders expo

Comme à son habitude, Marc Jackson a pris en charge l'organisation d'un stand du club lors de la bourse de Gand. Celui-ci à permis aux membres de passage de s'y arrêter quelques instants ou plus pour papoter et boire un verre ou une tasse de café. En plus d'une très belle 404, Marc y présentait un superbe scooter S55 ainsi qu'un vélo Peugeot du début du siècle.

Zoals naar goede gewoonte heeft ons lid Marc Jackson de organisatie van de clubstand op de beurs te Gent opnieuw voor zijn rekening genomen. Door zijn toedoen konden de op doortocht zijnde leden even halt houden op zijn stand: tijd om even leuk bij te praten, een glaasje te drinken of te genieten van een lekkere kop koffie. Naast de prachtige tentoongestelde 404, presenteerde Marc ook een Peugeotscooter S55 alsook een fiets van het merk Peugeot daterend uit het begin van de eeuwwisseling.

Alain

Verslag meeting 60 jaar 203 in Sochaux, op 14 en 15 juni 2008

Vrijdagmorgen 13 juni 2008 om 4 uur s'morgens loopt de wekker af om ons klaar te maken om te vertrekken naar Sochaux met twee 203's: Daniel en Marijke met een 203 découvrable, Jos en Gaby met een 203 berline, Eddy en Monique als passagiers.

We spreken af in Brussel om 6 uur, daar rijden we samen richting Luxemburg en weldra staan we al in de ochtend zoals gewoonlijk in de file maar al bij al het valt nog mee. Vervolgens reden we richting Nancy en Epinal en rond de middag houden we halte in Gerardmer waar we konden picknicken. Vandaar rijden we binnendoor langs de Ballon d'Alsace richting Sochaux, waar we rond 16 uur aankomen en inchecken in het hotel Arianis, juist naast het museum En wat valt ons op … nog weinig of geen 203's te bespeuren, slechts een 5 tal!!

Zaterdagmorgen om 8 uur afspraak aan het Peugeotmuseum: inschrijving en briefing over het weekend, de parking stond al een stuk gevuld met 203's, in totaal ongeveer 65 wagens namelijk 203 cabriolet 5, 203 découvrable 5, 203 pick up 1, 203 familiale 1, 203 break 3, 203 fourgon 1, 203 berline een 50-tal.
Van nationaliteiten waren er 1 Duitse wagen, een 5-tal Zwitserse wagens, de rest Franse wagens, en wij Belgen.

Zaterdag was het weer schitterend zodat de meeste wagens open konden rijden.
Daarna reden we eerst naar het oudste gedeelte van de Peugeotfabriek voor een groepsfoto met alle 203's en vooraan op de foto van elk type één 203 die aanwezig was.

We kregen een rallyplaat, een boek over Peugeot in Sochaux en een affiche van 203 met beperkte oplage, getekend door Thierry Peugeot.

Zaterdagmiddag lunch in de salons van het Peugeotmuseum, kort na de middag vertrokken we voor een héél mooie rit door Franche-Comté en hadden we een stop in het park van een termencomplex in Luxeuils les Bains.

Zaterdagavond hadden we de mogelijkheid om in het museum rond te lopen en zeker niet te vergeten even langs te gaan in de shop, daarna diner in de salons van het museum.
Zondagmorgen had een rit naar de Doubs plaats, een rivier die een natuurlijke grens vormt tussen Frankrijk en Zwitserland, waar we een boottocht maakten met middagmaal aan boord en met accordeonmuziek! Marijke verjaarde en er werd speciaal voor haar gespeeld en gezongen, onderweg hebben we een cascade bezocht met een verval van 600 meter, dan met de boot terug naar de auto's.

Terug aan de auto's hebben we nog een klein ritje gereden waarna de groep ontbonden werd en we afscheid namen. We hebben dan onderweg nog een tussenstop gemaakt in de Vogezen. Maandagmorgen reden we huiswaarts wat niet al te vlot verliep door de blokkades van de truckers; dus volledig naar huis via de binnenwegen zodat we pas maandagavond thuis waren.

Alles bijeen genomen was het een geslaagd weekend, met zeer goede organisatie, alles verliep héél vlot en volgens planning en er was een zeer goede sfeer. Met 1500 km op de teller waren we moe maar voldaan ….. de Fransen zouden zeggen het was: "SUPER" …en de Belgen "de thuisblijvers hadden ongelijk"!

Eddy en Monique, Jos en Gaby, Daniel en Marijke

Compte rendu du meeting des 60 ans de la 203 à Sochaux les 14 et 15 juin 2008

Vendredi 13 juin à 4 heures du matin, le réveil a sonné pour nous préparer à partir pour Sochaux avec deux 203, Daniel et Marijke avec une découvrable, Jos et Gaby avec une berline, Eddy et Monique, les passagers.

Nous passons à Bruxelles vers 6 heures pour ensuite prendre la direction de Luxembourg et nous sommes déjà dans les files, comme d'habitude, mais dans l'ensemble ce n'est pas si terrible.

Ensuite, nous avons roulé en direction de Nancy et Epinal et vers midi nous nous arrêtons à Gérardmer où nous avons pique-niqué pour ensuite longer le Ballon d'Alsace vers Sochaux où nous arrivons vers 16 heures pour s'enregistrer à l'hôtel Arianis juste à côté du musée. Ce qui nous étonne, c'est le peu de 203 sur places Pas plus de 5 ou 6!

Samedi matin à 8 heures, au musée Peugeot, enregistrement et briefing concernant le week-end. Le parking était rempli de 203. Au total, environ 65 voitures: 5 cabriolets, 5 découvrables, 1 pick-up, 1 familiale, 3 breaks, 1 fourgon et une cinquantaine de berlines.

Parmi les nationalités, il y avait 1 voiture allemande, 5 voitures suisses et le reste, des françaises, et bien sur nous les Belges.

Samedi, le temps était magnifique, de sorte que la plupart des voitures, ont pu rouler ouverte. Nous avons eu une plaque rallye, un livre Peugeot à Sochaux et une affiche de 203 édition limitée, signée par Thierry Peugeot Ensuite, nous avons été devant la partie la plus ancienne de l'usine de

Peugeot pour une photo de groupe avec toutes les 203.
Samedi, après le dîner dans les salons du musée Peugeot, nous sommes partis pour une belle route à travers la Franche-Comté et nous avons eu un arrêt dans le parc d'un complexe thermal à Luxeuil les Bains.

Samedi, nous avons également eu l'occasion de nous promener dans le musée sans oublier de s'arrêter dans le magasin.

Dimanche matin randonnée vers le Doubs, une rivière qui forme une frontière naturelle entre la France et la Suisse, où l'on a fait un voyage en bateau avec déjeuner à bord accompagné d'accordéon !!!!! C'était l'anniversaire de Marijke et ils ont joué et chanté spécialement pour elle. Nous avons ensuite visité une cascade haute de 600 mètres et retour en bateau jusqu'aux voitures.

De retour à la voiture, nous avons fait un petit tour et le groupe s'est séparé après nous être dit adieu. Nous avons ensuite fait une escale dans les Vosges. Lundi matin, nous nous sommes mis en route vers la maison mais nous avons été retardés par le blocus des camionneurs et c'est par les petites routes que nous sommes arrivés à la maison le lundi soir.

Le meeting a été un week-end réussi, très bonne organisation, tout s'est très bien déroulé et comme prévu et une très bonne ambiance. Avec 1500 km au compteur, nous étions fatigués mais satisfaits. Les Français diraient qu'il a été « super » et les Belges : « Ceux qui sont restés à la maison ont eu tort »!!!!

Eddy et Monique, Jos et Gaby, Daniel et Mary

Une fois encore, le club était présent à la bourse d'Anvers. Après les années folles de l'an passé, René avait conçu le stand sur les années 70 et nous présentait la 304 cabriolet de Ludo Vranckx et la 104 ZS de Tiny. Le stand simple et chaleureux a rencontré un franc succès chez les membres qui sont venus nombreux à Anvers.

Une fois encore, la réputation du club d'être une grande famille n'a pas été démentie et c'est en tant que tel que les membres ont été accueillis pour prendre un verre et discuter de tout et de rien mais aussi de Peugeot.

Bien entendu, une telle réalisation ne peut se faire qu'avec une équipe de montage et démontage efficace ainsi que des membres qui nous confient leurs véhicules lors de ces bourses.

Un grand merci à tous!

Alain

Naar jaarlijkse traditie was de Club ook dit jaar opnieuw aanwezig op de Antwerp Classic Beurs. Na de gekke jaren van vorige editie, heeft René de stand dit jaar op de jaren 70 gefocust, door te voorzien in een 304 cabriolet, van Ludo Vranckx en de 104 ZS van Tiny. Deze eenvoudige maar hartelijke stand kende een groot succes onder de leden die trouwens massaal naar Antwerpen zijn afgezakt.

Nogmaals het bewijs dat de Peugeotclub één grote familie is en de leden in deze hoedanigheid dan ook werden ontvangen op de clubstand. Het was de gelegenheid bij uitstek om te keuvelen over alles en over niets maar toch vooral op de eerste plaats over Peugeot..

Zulke evenementen kunnen niet plaatsvinden zonder de opbouwers en logischerwijze ook de afbrekers en vooral ook niet zonder de hulp van de mensen welke hun wagens uitlenen voor dit goede doel.

Hartelijk dank aan allen!

Alain

Antwerp Classic 2009

Verslag en wedervaren van een reis in 403 en 504 Cabrio

NAAR DE INTERNATIONALE MEETING VAN L'AVENTURE PEUGEOT 2008 IN FINLAND

Woensdag 25 juni:

Rond de middag stoppen de gele cabrio 403 van Marcel en de witte cabrio 504 van Jean-Pierre en Michèle voor ons huis te Ranst. Daar het "Angelus" al geluid heeft aan de kerk van Millegem wordt er eenparig beslist de pas klaargemaakte pic-nic's al te nuttigen met een lekker kopje koffie van Maggy. Om kwart voor één vertrekken we na afscheid te hebben genomen van ons Maggy, want ik vergezel Marcel als co-piloot.

We nemen in Oelegem de autoweg richting Eindhoven tot Venlo. Vandaar rijden we op secundaire wegen via Wesel, Halter, Ludingshousen, Ahlen, Bechum, om uiteindelijk te
Herford aan te komen om 18u30. We zijn daar op 430 km van Brussel.
In hotel Pfenningskrug genieten we nog van een "asperge-menu", opgesmukt met het gejoel van de supporters tijdens de voetbal wedstrijd Duitsland-Turkije. Gelukkig gaven onze kamers niet uit op de straatkant.

Donderdag 26 juni:

Om 10u00 rijden we verder richting Rostock waar we de ferry naar Helsinki moeten nemen. Over secundaire wegen (B61) langs Minden, Bad-Nenndorf, vervolgens een stukje autobahn tot Hannover (boven de Ruhr-Vallei) richting Burgdorf, Celle, waar we een reuze omleiding vinden die ons plots midden in het bos leidt tot Birkenhof een restaurantje met als specialiteiten spargeln (weeral) en häring onder alle gedaanten. Het half uurtje dat we ons hadden voorgenomen werd algauw twee uur en half maar 't was superlekker.
De patron was zo goed ons een binnenweg naar Uelzen te tonen zodat we op tijd in Rostock konden zijn. Dan volgde Ludwiglust, Parchim, Plau am See, (helaas geen tijd om te stoppen)
Güstrov, en dan zien we reeds de hoge kranen van de binnenhaven van de Baltische Zee in Rostock waar we wilden gaan eten. Na vandaag 435 km te hebben gereden parkeren we beide wagens juist voor de gebouwen van de Tallink-Line.

Maar…… het haven restaurant (ex oost- Duits) sluit om 16u30 en 't was al 19u00 geworden. Wat nu gezongen, maar……dan kent ge Michèle nog niet, plots ontmoette ze daar twee matrozen van Aziatisch pluimage die na veel "Niam-Niam" zijn beginnen lachen en ons na een kwartier stappen hebben afgeleverd aan een benzinestation (HEM) met frituur, waar Marcel en ik een lekker frietje hebben gestoken en waar (houdt u vast beste lezer) Jean Pierre ne reuze Toblerone en Michèle een zakske chips achterover sloegen. Nu vliegensvlug terug naar de parking waar onze cabrio's onbewaakt en onaangeroerd op ons stonden te wachten.
Ondertussen was de tijd aangebroken om te gaan aanschuiven in de lange rij vehikels die allen de ferry Tallink Superfast VII dienden op te rijden. Tijdens het wachten maken we kennis met de twee passagiers van een blauwe duitse 504 cabrio die ook naar de internationale meeting rijden, na eerst een kleine trip langs Sint-Petersburg te hebben gemaakt..We zullen ze later terug zien in Finland. Zij waren ook aanwezig in België op de meeting in SPA 2004.

Vrijdag 27 juni:

Ondertussen werd het 01u00 en kunnen we de ferry op waar we vooraan in ruim II geparkeerd worden. Om 01u30 kunnen wij in onze kajuiten op level 8, waar we als een blok in slaap vallen. De ferry bleef steeds voor anker tot ongeveer vijf uur (Finse tijd = ons uur plus één) werden we een lichte beving gewaar en de boot was vertrokken naar Helsinki.

Om 09u00 (FT) staan we allen aan dek en ontdekken we de Baltische zee, er is veel wind maar dat is deels te wijten aan de snelheid van onze ferry (Superfast) die aan 45 km/h vaart. (22,9 knopen) plus wat zee bries en ziedaar …

De ferry is 227m lang op 25m breed.
Er is eten en fuel aan boord voor 3 dagen (normale overtocht is 24 à 26 uur.
Twee verdiepingen voor voertuigen.
777 passagiers kunnen overnachten in cabines.

Na een lekker ontbijt buffet zetten we onze bootverkenningen verder, wandelingen op het dek, wat lezen in een luie zetel, aperitief, als plots Jean-Pierre me komt vragen waar is Marcel ? Dat is juist ook hij had ons al een hele tijd verlaten. We zoeken de hele ferry af en geen Marcel te vinden. Maar wie komt ons daar lachend toegestapt langs de trap, Marcel die een lokaaltje had gevonden met comfortabele zetels waar de truckchauffeurs die geen kajuit hebben gehuurd kunnen en mogen slapen.
Onze Marcel had daar gans de namiddag lekker geslapen tot hij wakker werd van de honger. Gelukkig wachtte er ons een uitgebreid warm en koud buffet met een lekker wijntje. Dan een karaoke voorstelling, en waarna wij terug naar onze kajuiten trokken om onze tweede nacht aan boord door te brengen, ook hier had Marcel geen last om in te slapen!

Zaterdag 28 Juni:

Om 05u30 wekt de intercom ons, en als allereerste mogen onze twee oldtimers de ferry verlaten om Helsinki binnen te rijden. We tanken vol bij ABC en nuttigen daar ook een mini breakfast en dan vertrekken we richting Porvoo (+- 40 km).
Porvoo een oeroud stadje, bekend in de toeristische gidsen, bezit een kathedraal met typische houten pannen en bovenstructuur, deze is in 2006 volledig afgebrand en nu 2 jaar later is ze volledig gerestaureerd (lees herbouwd). Kleine gekasseide wegeltjes leiden ons naar een kleine markt, dit is de trekpleister van de omgeving er zijn veel stalletjes met curiosa

die ons enkele uurtjes bezighielden.
We vertrekken 's middags uit Porvoo richting Lappeeranta. Vanaf de afslag naar Stomfors komen we meer en meer Amerikaanse oldtimers tegen Buick 1946 en 1959, Cadillacs 1940 -1960, allerlei Ford's, Hot-rods, Custom-cars en enkele oude motos Harley 1944-1960, en een authentieke Norton Commander 1950. De Finse Club voor American Veteran Cars viert haar jaarlijkse bijeenkomst, zij kamperen op de weilanden rond een meertje. Onmiddellijk stallen wij onze franse cabrio's in de nabijheid van een brugje. Na een wandeling tussen al deze 6 en 8 cilinders en "supercharged engines" ontwaren wij naast de brug in kwestie een industriële smidse aangedreven door een watermolen en waar men vroeger alles, maar dan ook alles kon maken. Gaande van gereedschappen, nagels, schroeven, locomotiefjes, elektrische schakelaars, contacteurs, enz.. Het bedrijf werd gesticht in 1700 en er werd geproduceerd tot de jaren 80. De dochter van één van de arbeiders die er gans zijn loopbaan heeft volbracht, was onze gids in dit heiligdom en met een charisma eigen aan de Finse vrouwen.
Nu vandaag staat er 400m verderop een moderne fabriek voor Finse electro-geräte. Bij het verlaten van dit museum ontdekken we een imposant kerkhof waar gesneuvelde Finse partizanen uit wereldoorlog II begraven liggen. Terug naar onze wagens en wat ziet Marcel…….de ventiel dopjes van de achterwielen op de 403 zijn verdwenen (je weet wel die 4-kantige met Leeuwenkopje), maar ja….die prijken nu als jachttrofee op de kast van één of andere Finse puber.

Nu verder langs het stuwmeer van Mankala en langs Lappeeranta waar we nog vanalles te bezoeken hadden maar, dit valt in het water door ons lang oponthoud van deze namiddag. Bij het binnen rijden van Lappeeranta bemerken we langs de baan op de pechstrook lange ononderbroken files (12km) Russische en Litause opleggers, geladen met nieuwe en tweedehandse voertuigen alle merken, en verderop nog een van 2 km, deze laatste bestond uitsluitend uit ladingen"Superluxe wagens". Zij moeten na het weekend de Russische douane passeren en worden oogluikend in het oog gehouden door de Finse Politie.
Wat later rijden we Imatra binnen en parkeren we onze 2 cabrio's naast luxueuse 4X4's en Russische Mercedes V12 coupés en berlines, voor het Ransipi-Valtionhotelli, een mooi kasteel aan het meer bij Imatra waar we logeren. Op de teller van de 403 staan nu 1200 km.
Na een heerlijk "Herenmaal" gaan we naar onze kamers waar we de overgordijnen goed sluiten want het valt ons hier op dat de"nachten" tamelijk helder blijven! .

Zondag 29 Juni:

We rijden noordwaarts en volgen de Russische grens, Sint Petersburg bevindt zich slechts op 180 km van hier. Soms ontwaren we naast de baan oude Finse uitkijktorens die ons herinneren aan andere tijden
In Punkharju verlaten we de baan en zoeken de weg die ons zal leiden naar de grote witte toren die we in de verte op een heuvel zien staan. Eindelijk gevonden, de drie mannen beklimmen de 227 treden terwijl Michel de wacht houdt bij de wagens. De ronde koepel is volledig in roestvrij staal gemaakt met plexi-ruiten. De constructie dateert uit 2000. Buiten ons is er niemand, alleen ligt er een boekje en een balpen aan een ketting, hier laten we een vriendschaps boodschap achter vanwege de BCOP.
Terug naar Michèle die trouw op ons heeft gewacht en nu op weg naar Olavinlinna, waar we uitgehongerd aankomen en een heerlijke portie gegrilde Moicuts voorgeschoteld krijgen.
500m verder staat een gigantische versterkte burcht, deze werd eertijds gebouwd om stand te bieden tegen de Russen. Later toen Finland een provincie van Rusland werd kwam het onder Russisch bewind. Verschillende malen ging het in vlammen op.
Nu is het prachtig gerestaureerd en doet dienst als cultureel centrum en als feest en banket complex. Het is een uniek bouwwerk dat is overgebleven als getuige van vroegere eeuwen heerschappij. Als laatste verlaten we de burcht, om 18u30 rijden we door naar Pummali, zo bereiken we Mikkeli en het Hotel Sokos. Eenmaal daar aangekomen vertelt Marcel met een knipoogje, ziezo al 1500 km en…zonder problemen.

Maandag 30 Juni:

Rijden we richting Westwaarts richting Keuruu waar we een mini "cruise"wilden maken op het plaatselijke schilderachtige meer. Na het bezoeken van de ruines en de oude kerk die omringd is door een kerkhof waar de Finse strijders uit WOII begraven liggen, stellen we vast dat er op maandag geen rondvaarten zijn, dan maar vlug een foto van Michel en Jean-Pierre voor de lege boot.
Via Asunta bereiken we om 15u30 Hoyryvetripuisto waar het Fins nationaal park gelegen is met het stoomtrein museum. Hier ontdekken we buiten enkele mooie gerestaureerde locomotieven van begin 1900 een spoorweg infrastructuur die hectaren in beslag neemt, er is zelfs kampeermogelijkheid voor toeristen. Hier ontdekken we zo ver ons gezichtsveld reikt honderden locos die nog op restauratie wachten in de staat waarin ze zijn aangetroffen in de Finse stelplaatsen. Er zijn er van 1917, 1937, 1959 teveel om op te noemen. Al deze machines zullen onder handen worden genomen door vrijwilligers die allen één passie hebben: "Stoom- tractie". In vele locos liggen nog overalls van machinisten, nog resten van eten in brooddozen, er heerst een nostalgische sfeer. Sommige tenders bevatten nog kolen (met gras versierd).

We ontdekken ook een enorme loc met een grote rode ster vooraan op de ketel, één van de vrijwilligers vertelde ons al fluisterend (met fierheid) dat ze deze Russische machine hadden verkregen door ze te ruilen met Russen tegen een Lada 1200 die nog reed, dit was in 2001!!
Maar dat was nog niet alles, tussen de treinstellen door ontdekten Marcel en Michèle een luchtafweeraffuit, Marcel werd in het zitje gehesen zodat hij met een zwengel het op en neergaan van het kanon kon regelen, terwijl Michèle in het andere zitje kroop om met een zwengel het kanon 360° rond te draaien, alles werkte nog en gelukkig zaten er geen obussen meer in, de fototoestellen flitsten!

Noodgedwongen verlieten we bij sluitingstijd dit "paradijs" en sloegen af richting Virrat tot Seinajoki en Hotel Cumulus. Km teller 1850.

Wordt vervolgd …/…

COMPTE-RENDU DE L'EPOPEE EN CABRIOLET 403 ET 504

« En route pour le Rassemblement International de l'Aventure Peugeot 2008 en Finlande »

Mercredi 25 juin :

Il est presque midi lorsque le cabriolet 403 jaune de Marcel et le cabriolet 504 blanc de Jean-Pierre et Michèle s'arrêtent devant notre maison à Ranst. Lorsque le clocher de l'église de Millegem sonne l'Angélus, il est décidé, d'un commun accord, de sortir les pique-niques à peine préparés et de passer à table en dégustant une bonne tasse de café préparée par Maggy. Vers 12.45 h, la petite caravane prend la route, après avoir pris tendrement congé de Maggy : pour cette épopée, je ferai en effet équipe avec Marcel, en qualité de co-pilote.

En arrivant à Oelegem, nous prenons l'autoroute en direction de Eindhoven. Nous quittons l'autoroute à Venlo. Ensuite, nous empruntons des voies secondaires, qui nous permettent de traverser les localités de Wesel, Haltern, Ludinghausen, Ahlen et Bechum, pour rejoindre enfin Herford vers 18.30 h. Nous nous trouvons déjà à 430 km de Bruxelles.

A l'hôtel Pfenningskrug, nous profitons encore d'un menu d'asperges (frisches spargeln), tout en étant plongés dans une ambiance particulièrement bruyante, créée par les supporters du match de football Allemagne-Turquie. Heureusement, nos chambres ne sont pas orientées du côté de la voie publique.

répondant au nom de « Birkenhof », dont les spécialités sont les asperges et le hareng sous toutes ses formes. Une halte d'environ 30 min était prévue : celle-ci s'est toutefois éternisée pendant deux heures et demi … mais personne n'a regretté le retard ainsi pris sur l'horaire.

Le charmant patron nous a indiqué un raccourci vers Uelzen, ce qui devait nous permettre d'arriver à temps au bateau, à Rostock. Les panneaux indicateurs « U » (umleitung) nous ont ensuite mené à Ludwigslust, Parchim, Plau am See (malheureusement pas le temps de s'arrêter) et Güstrow. Enfin, nous apercevons les gigantesques grues du port intérieur de la Mer Baltique : voilà Rostock, où nous avions prévu de faire une nouvelle petite halte culinaire. C'est donc après une nouvelle étape de 435 km que nous pouvons garer nos véhicules devant les bâtiments de la Tallink-line.

Jeudi 26 juin :

Vers 10.00 h, nous prenons le départ en direction de Rostock, où nous devons prendre le ferry qui nous amènera à Helsinki. Notre itinéraire emprunte tout d'abord des voies secondaires (B61), qui traversent les localités de Minden, Bad Nenndorf, … Nous devons ensuite emprunter un tronçon d'autoroute, qui conduit à Hannover. Nous poursuivons ensuite notre petit chemin vers Burgdorf, Celle, et là, nous tombons sur une gigantesque déviation, qui nous mène soudainement et par hasard à un petit restaurant,

Mais … l'unique restaurant du port (anciennement situé en Allemagne de l'Est) ferme à 16.30 h et il est déjà 19.00 h ! Qu'allions-nous faire … ? Heureusement, Michèle est pleine de ressources : elle a en effet déniché deux matelots du type asiatique, qui comprenaient les expressions Miam – Miam et Glou – Glou, et qui, tout en riant de bon cœur, nous ont emmené faire une promenade d'un quart d'heure … jusqu'à une station-service (HEM) avec friterie. Marcel et moi y avons englouti une portion de frites – mayonnaise, tandis que Jean-Pierre appréciait un Toblérone géant et que Michèle savourait un bon sac

de chips … ! Il nous fallait ensuite revenir rapidement vers le parking, où nous avions lâchement abandonné nos cabriolets sur un immense parking.

En effet, il était temps d'embarquer sur le ferry Tallink Superfast VII rouge, qui nous attendait déjà. Nous avons donc pris place dans les deux longues files d'attente, qui devaient nous conduire au bateau. Entretemps, nous avons fait la connaissance de l'équipage allemand d'un cabriolet 504 bleu : cet équipage se rend également à Naantali, mais après avoir fait un détour par Saint Petersbourg. Nous reverrons cet équipage plus tard en Finlande. Il s'agit d'habitués des Meeting Internationaux de l'Aventure Peugeot, puisqu'ils participaient déjà à Spa en 2004.

Vendredi 27 juin :

Il est déjà 01.00 h lorsque nous pouvons enfin prendre place à bord du ferry. Nos deux véhicules sont garés en sécurité à l'avant, dans la cale 2 . Les deux équipages rejoignent leurs cabines, situées à l'étage 8, pour trouver très rapidement le sommeil des justes. Le ferry restait toujours à quai. Vers 5.00 h (heure finlandaise = heure belge + 1), nous avons ressenti de légères vibrations, nous annonçant que le bateau avait pris la mer, direction Finlande.

A 9.00 h (heure finlandaise), tout le monde est sur le pont pour découvrir la Mer Baltique. Celle-ci s'étend tout autour de nous. Nous devons constater qu'il y a beaucoup de vent, inévitable conséquence de la vitesse du bateau (45 km/h, soit 22.9 nœuds marins), à laquelle il y a lieu d'ajouter l'effet du vent du large …

La longueur de ce ferry est de 227 m, pour une largeur de 25 m. Le bateau emporte des victuailles et du carburant pour 3 jours de navigation (une traversée normale dure 24 à 26 h). Les véhicules sont garés sur deux étages, tandis que 777 passagers peuvent prendre place à bord.

Nous déjeunons au buffet du restaurant. La journée se poursuit agréablement : balades sur le pont, lecture, apéritif, … Soudain, Jean-Pierre vient me trouver : « tu n'as pas vu Marcel ? ». Il est vrai que Marcel avait déjà disparu depuis un bon moment. Nous inspectons le bateau de fond en comble … mais toujours pas de Marcel … ! Et puis, voilà qu'arrive un Marcel souriant, détendu, montant l'escalier … : il avait déniché un petit local avec des sièges confortables, destinés au repos des chauffeurs de camion qui ne louent pas de cabine … ! Marcel s'y était tout simplement endormi, avant d'être réveillé par la faim. Heureusement, un excellent buffet chaud et froid nous attendait, ainsi qu'une bonne bouteille de vin. Après avoir assisté à une présentation de karaoké, nous avons regagné nos cabines, afin de passer notre deuxième nuit à bord : Marcel n'a eu aucune difficulté à s'endormir à nouveau …

Lac Saima meer

Samedi 28 juin :

Les haut-parleurs du bateau nous réveillent à 05.30 h et vers 06.30 h, nos deux anciennes sont les premières à quitter le ferry, pour faire leurs

premiers tours de roues dans Helsinki. Nous faisons le plein de carburant chez ABC, où nous prenons également un rapide petit déjeuner, avant de prendre la route vers Porvoo (+- 40 km). Porvoo est une petite ville très ancienne, dont le nom est repris dans tous les guides touristiques : cette petite ville est en effet remarquable par sa cathédrale, dont la structure supérieure est entièrement recouverte de tuiles en bois. Ce bâtiment a entièrement brûlé en 2006, avant d'être restauré de fond en comble, presque reconstruit. De magnifiques petites ruelles pavées serpentent dans tout le bourg. Ces ruelles nous mènent à un petit marché attrayant et à des magasins, qui regorgent de curiosités et d'antiquités. Toutes ces curiosités nous retiennent pendant quelques heures.

En début d'après-midi, nous quittons Porvoo, en direction de Lappeenranta. Depuis la sortie vers Stomfors, notre attention est attirée par des dizaines de vieilles voitures américaines de toutes marques : Buick 1946 et 1959, Cadillac de 1940 à 1960, différents modèles Ford de tout âge, des Hot-rods, des véhicules customisés, quelques anciennes Harley de 1944 à 1960 et une authentique Norton Commander de 1950. Très rapidement, nous apprenons que le Club finlandais de vieilles américaines fête son rassemblement annuel. Les membres de ce Club campent dans des prairies situées autour d'un petit lac. Près d'un pont, nous garons nos cabriolets français. Une promenade s'impose parmi tous ces six, huit cylindres et moteurs « supercharged ». C'est alors que nous découvrons, près du pont où nous nous étions arrêtés, une ancienne forge industrielle, actionnée par un moulin à eau : dans cette forge, on fabriquait tout ce qu'il était possible d'imaginer (de l'outillage, des clous, des vis, des petites locomotives, des interrupteurs et contacteurs électriques, ...). Cette entreprise a été fondée en 1700 et est restée en activité jusque dans les années 1980. Dans cet endroit sacré, notre guide fut la fille d'un ouvrier ayant accompli toute sa carrière en cet endroit. C'est avec tout le charisme dont savent faire preuve les femmes finlandaises que l'histoire de ces lieux nous fut contée, avec de nombreuses anecdotes. Aujourd'hui, cette ancienne forge est désaffectée, mais à peine 400 m plus loin se trouve une fabrique moderne d'électroménagers... En quittant ce musée, nous découvrons un cimetière particulièrement imposant où reposent des partisans finlandais, morts pendant la deuxième guerre mondiale. Nous rejoignons enfin nos

véhicules et c'est à cet instant que Marcel constate que les capuchons des soupapes des pneus arrière de sa 403 ont disparu (vous savez bien, il s'agit de ceux qui ont une forme carrée et portent l'effigie du lion) … Nous supposons qu'ils sont actuellement exposés comme trophées de chasse, sur l'armoire de l'un ou l'autre gamin finlandais.

Notre route nous emmène ensuite au barrage de Mankala, toujours en direction de Lappeenranta. Diverses haltes et visites avaient initialement été prévues, mais doivent être annulées des suites de nos rencontres imprévues de l'après-midi. C'est en entrant dans l'agglomération de Lappeenranta que nous remarquons une file ininterrompue (au moins 12 km) de gros camions russes et lithuaniens, chargés de véhicules de toutes marques, neufs ou d'occasion. Un peu plus loin, nous rencontrons également une file ininterrompue de 2 km, constituée d'autres camions chargés de véhicules de très haut de gamme. Nous supposons que ces camions restent là tout le week-end, avant de passer la frontière russe. Tout ce bon monde est surveillé de près par la police finlandaise.

Quelques kilomètres plus loin, nous atteignons enfin Imatra et nous garons nos deux cabriolets entre des 4X4 luxueux et de grosses Mercedes V12, tous immatriculés en Russie : le manoir d'Imatra (le Rantasipi-Valtionhotelli) nous attend. En regardant le compteur de la 403, nous constatons que nous avons déjà parcouru 1.200 km. Après l'apéritif dans la salle des Ducs, nous avons dîné comme des Seigneurs !!! Nous rejoignons enfin nos chambres, dont les fenêtres sont garnies de tentures qui nous isolent parfaitement de l'extérieur. Il ne s'agit pas d'un luxe car, à partir de Imatra, nous aurons l'impression que la nuit ne tombe jamais : impression bizarre, quant tout le monde dort !

Dimanche 29 juin :

Nos voitures remontent vers le Nord et longent la frontière russe. Saint-Petersbourg se trouve à peine à 180 km. Ici et là, nous découvrons d'anciens miradors finlandais, qui nous rappellent une époque révolue.

A Punkahajuri, nous quittons la route et partons à la recherche d'une immense tour blanche, qui surplombe les alentours. Lorsque nous trouvons enfin le chemin d'accès à cette tour, les trois hommes gravissent les 227 marches qui nous séparent du sommet, tandis que Michèle préfère assurer la surveillance des véhicules. La ronde coupole, qui se trouve au sommet, est construite en inox, percée de vitres en plexi glass. La construction date de l'an 2000. Dans cette tour inhabitée, les seules traces humaines sont un cahier et un bic attachés à une chaîne : ceci nous permet d'écrire un message amical, trace indélébile du passage du BCOP-CBAP en cet endroit.

Après avoir rejoint Michèle, qui nous attendait fidèlement, nous poursuivons notre route vers Olavinlinna. Nous y dégustons un plat de Moicuts grillés, servis par une charmante patronne, au bord d'un lac. A 500 m de là, se situe un énorme château fort, qui fut antérieurement construit pour tenir tête à l'envahisseur russe. Plus tard, quand la Finlande était une province russe, ce sont bien évidemment les russes qui y régnaient en maîtres. Ce château fut incendié maintes fois. Actuellement, ce château a été entièrement restauré et fait fonction de centre culturel. Il accueille également diverses fêtes. A l'évidence, il s'agit là de l'un de bâtiments des plus remarquables du patrimoine finlandais. Comme d'habitude, nous faisons la fermeture et nous sommes parmi les derniers visiteurs à avoir quitté l'édifice, vers 18.30 h.

Nous poursuivons alors notre route vers Pummali, pour finalement rejoindre Mikelli et son hôtel Sokos. Une fois sur place, Marcel me fait un clin d'œil et me dit : « … déjà 1.500 km sans problème … ».

Lundi 30 juin :

Nous roulons vers l'ouest, dans la direction de Keuruu, où nous avions projeté de faire une mini croisière sur un lac paradisiaque. Nous consacrerons tout d'abord quelques heures à la visite de ruines et d'une ancienne église, entourée d'un cimetière où reposent, depuis la deuxième guerre mondiale, de nombreux patriotes finlandais. C'est à ce moment que nous apprenons qu'il n'y a pas de croisière le lundi … Cette information mérite assurément une photo de Michèle et Jean-Pierre devant un bateau vide …

Après avoir traversé Asunta, nous atteignons Hoyryveturipuisto vers 15.30 h. Cette petite ville abrite le parc national finlandais, ainsi que le musée de la locomotive à vapeur. Nous y découvrons bien sûr quelques locomotives du début des années 1900, magnifiquement restaurées. Nous y découvrons également une structure ferroviaire qui s'étend sur plusieurs hectares et qui offre même des possibilités de camping aux touristes. A perte de vue, nous découvrons des centaines de locomotives, toutes dans leur jus, attendant patiemment une restauration minutieuse. Certaines locomotives sont de 1917, d'autres de 1937, d'autres encore de 1959, … en réalité, elles sont trop nombreuses pour toutes les décrire. Un jour ou l'autre, ces machines seront prises en main par une amicale de bénévoles, tous animés par une seule passion, à savoir la locomotion à vapeur. Dans certaines locomotives, nous retrouvons encore les vêtements des chauffeurs, des restes de casse-croûte … tout ceci contribue à créer une atmosphère nostalgique. Dans certains tenders, nous trouvons encore du charbon, entretemps décoré avec quelques brins d'herbe.

Une énorme locomotive était garée à part : cette machine impressionnante était ornée d'une étoile rouge, peinte sur la face avant de la chaudière. L'un des bénévoles du musée nous a raconté le secret de cette machine : en 2001, celle-ci avait été échangée, par des russes, contre une Lada 1200 à peine roulante … ! Parmi les convois ferroviaires, Marcel et Michèle ont découvert un canon anti-aérien. Très vite, Marcel a pris place sur l'un des sièges de cette arme, afin de pouvoir régler l'élévation du canon, tandis que Michèle prenait place dans l'autre siège, afin de régler la rotation horizontale de l'affût. Il était encore heureux que les bandes de cartouches manquaient. La scène était toutefois mitraillée par les appareils photographiques. Après environ un quart d'heure, Jean-Pierre et moi avons dû mettre fin à cette inoffensive récréation.

C'est avec le sentiment de n'avoir pas encore tout vu que nous avons dû quitter ce paradis à l'heure de la fermeture des portes. Notre périple nous emmenait vers Virrat et, ensuite Seinajoki et son Hôtel Cumulus. Le compteur de la 403 affichait 1.850 km.

A suivre …/…

L'expo interdite : du 16/01/2009 au 28/06/2009 à Sochaux

L'AVENTURE PEUGEOT a voulu lever le voile sur les modèles qui n'ont pas vu le jour ou qui une fois au stade de prototype n'ont pas pu s'insérer dans la gamme Peugeot.

Constamment un constructeur doit travailler sur de nouveaux projets, sa survie en dépend. Souvent les projets qui semblent correspondre à une demande à un moment se trouvent rapidement décalés par rapport au marché et sont abandonnés.

Quelques prototypes ont pu être conservés par l'Aventure Peugeot, à l'état de développement au moment ou l'étude s'est arrêtée. Quelques uns sont mêmes quasiment abouti, mais le plus souvent ils sont figés dans leur évolution sans avoir dépassé le stade de pré-série. Cependant ils sont le reflet d'une époque et d'un style.

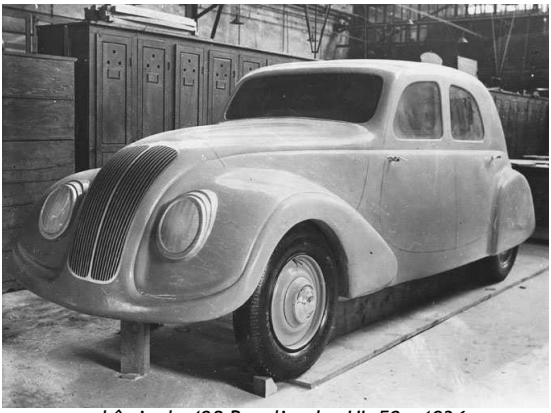
Pour ceux dont il ne reste plus d'échantillon à l'échelle 1, il reste toutefois les dessins, les plans les photos et mieux encore les maquettes à l'échelle 1/5ème.

Ainsi dans cette exposition nous allons balayer la période qui s'entend de 1933 et 1996, pour trois catégories d'automobiles : les véhicules de tourisme, de compétition et ceux destinés au marché particulier des véhicules militaires pour l'Armée française.

Pour les cycles, un produit présente une histoire plus particulière : le quadricycle Peugeot Frères, basé sur une moto et qui dans sa configuration ne correspondait pas à l'évolution souhaitée par Automobiles Peugeot en 1902.

De même pour un produit, hors standard, fruit de la Société Peugeot & Cie : les couronnes dentaires qui, exemple d'un article fabriqué à partir d'acier inoxydable « PEUGINOX », est unique en son genre et a valeur de prototype de démonstration.
Et enfin, nous présentons également le concept de mobilité urbaine : « TULIP », qui malheureusement n'a pas été concrétisé. (*)
Véhicules et produits exposés :

- châssis de 402 B « diesel » HL 50 – 1936
- 104 trois-corps (avec volume coffre) – 1975
- 104 break – 1975
- 504 coupé sport – 1979
- 505 cabriolet – 1982
- 505 coupé – 1984



châssis de 402 B « diesel » HL 50 - 1936

504 coupé sport US - 1979

Automobiles de compétition
- 305 rallye V6 – 1981
- 305 rallye version tourisme – 1981

Automobiles militaires
- 208 A – chaînrail – 1938
- Jeep tout terrain VSP – 1955

208 A - chaînrail - 1938

Motocyclette
- Quadricycle – 1902

Divers
- Couronnes dentaires

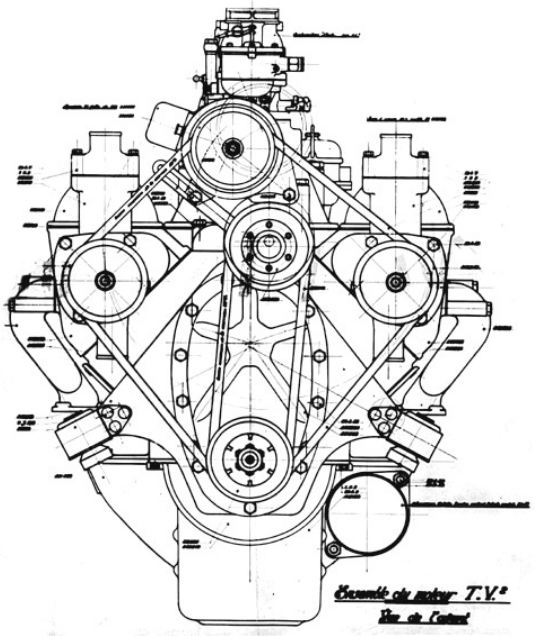
Concept de mobilité urbaine

- Tulip – 1996

Dessins, maquettes, moteurs, photos,

- Maquettes au 1/5ème de 203 et 303
- Moteur V8 de 802
- Dessins de carrosserie de 402 et 802
- Photos de prototype de 203 de 1942, de Jeep RA, de 208A

Moteur V8 de 802
1936
Coupe transversale

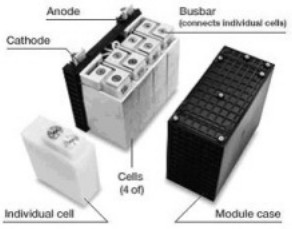


(*) Dommage que Peugeot n'a pas concrétisé son concept « Tulip » à l'époque, peut-être que le marché n'était pas encore prêt pour cette grande révolution à ce moment là?

PSA Peugeot Citroën et Mitsubishi collaborent pour lancer des voitures électriques dès la fin 2010. Il s'agit de modèles dérivés de l'i MiEV de Mitsubishi déjà commercialisée au Japon.

PSA et Mitsubishi vont travailler ensemble à la mise au point d'un véhicule électrique pour l'Europe. Il sera basé sur l'i MiEV, une quatre places compacte capable de rouler à 130 km/h mais avec une autonomie encore limitée. Ces voitures, badgées Citroën, Peugeot et Mitsubishi, arriveront sur le marché l'année prochaine.

En parallèle, les Français développeront leurs propres concepts, à l'image du C-Cactus électrique. En outre, une flotte pilote de 500 Citroën Berlingo First électrique a été commandée par la poste française.



Le groupe tente également de développer un véhicule hybride plug-in polyvalent. Il s'agit en fait d'une voiture électrique avec un moteur thermique générateur comme sur les Chevrolet Volt et Opel Ampera.

Enfin, parallèlement à cette stratégie électrique, le groupe français va lancer, en 2011, une offre d'hybrides Diesel, avec plusieurs modèles Peugeot et Citroën, et notamment les futures Citroën DS5 HYbrid4 et Peugeot 3008 HYbrid4.

DE VERBODEN TENTOONSTELLING TE SOCHAUX: VAN 16/01/2009 TOT 28/06/2009

L'AVENTURE PEUGEOT vond het gepast even het doek weg te halen over de modellen die nooit het daglicht hebben gezien en die in het stadium van prototype zijn blijven steken.

Een fabrikant moet voortdurend bezorgd zijn om nieuwe projecten, het al of niet overleven hangt er immers vanaf. Dikwijls worden nieuwe modellen gevraagd en wordt hierop gewerkt maar even snel worden deze modellen opnieuw aan de kant geschoven omdat de markt er anders over beslist.

Enkele prototypes konden door L'AVENTURE PEUGEOT in hun ontwikkelingsstadium gerecupereerd worden, net op het moment dat de studie gestopt werd.
Enkele modellen waren bijna afgewerkt, maar zijn toch niet verder gekomen dan het pre-stadium. Nochtans weerspiegelen deze modellen een tijdperk en een stijl uit.
Voor deze waarvan er geen levensechte schaalmodellen meer zijn, werd beroep gedaan op plannen, tekeningen en foto's, soms nog de schaalmodellen 1/5.

Aldus wordt in deze tentoonstelling een periode overlopen tussen 1933 en 1996, voornamelijk wat betreft drie categorieën van auto's: de toerisme voertuigen, de competitiewagens en deze bestemd voor de bijzondere markt van de militaire voertuigen voor het Franse Leger.

Wat de rijwielen betreft wordt een bijzondere geschiedenis weergegeven: deze van de quadricycle Peugeot & Frères, gebaseerd op een motor doch die in 1902 in zijn configuratie niet met de door Peugeot Automobielen

gewenste evolutie overeen kwam. Hetzelfde lot onderging ook een ander volledig buiten standaard product: de tandkronen, het is een schoolvoorbeeld van een artikel dat vanaf roestvast staal "PEUGINOX" wordt vervaardigd, enig is in zijn soort en een waarde van demonstratieprototype heeft.
Ten slotte, wordt een concept betreffende stadsmobiliteit voorgesteld: "TULIP", welk helaas niet werd geconcretiseerd. (*)

Tentoongestelde voertuigen en producten:

Toerismevoertuigen:
- koetswerk van 402 B Diesel HL 50 - 1936
- 104 trois-corps (volumineus koffermodel) – 1975
- 104 break - 1975
- 504 coupé sport - 1979
- 505 cabriolet - 1982
- 505 coupé – 1984

104 trois-corps (volumineus koffermodel) - 1975

104 break - 1975

Competitievoertuigen:
- 305 rally V6 - 1981
- 305 rally toerisme versie - 1981

Militaire auto's :
- 208 A - chaînrail - 1938
- Jeep alle terreinen VSP - 1955

Bromfiets:
- Quadricycle – 1902

Diversen:
- Tandkronen

Concept betreffende stadsmobiliteit:
- Tulip – 1996

Tekeningen, modellen, motoren, foto's,
- Modellen op 1/5^{e} van 203 en 303
- Motor V8 van 802
- Tekeningen van carrosserie van 402 en 802
- Foto's van prototype 203 van 1942, Jeep RA, van 208A

(*) Jammer dat Peugeot destijds zijn concept "TULIP" niet heeft geconcretiseerd. Misschien was de markt er toen nog niet klaar voor? Nu gaan ze samen in zee met Mitsubishi.

Elektrische iMiEV ook met Peugeot en Citroën logo

Mitsubishi gaat de elektrische stadswagen iMiEV leveren aan PSA. Die brengen de kleine vierdeurs onder de eigen merknamen Peugeot en Citroën op de markt vanaf 2010.

Mitsubishi heeft al sinds jaar en dag in Japan de kleine "i" in het assortiment, in de in Japan zo belangrijke 660 cc klasse. Binnenkort is die er ook als elektrische auto met MiEV-techniek (Mitsubishi Electric Vehicle) met een 16 kWh lithium-ionbatterij en een 46 kW elektromotor.

2000 stuks dit jaar
Dit jaar wil Mitsubishi 2.000 iMiEV's bouwen voornamelijk voor Japan zelf. In de volgende twee jaren moeten dat er 4.000 en 10.000 worden. Vanaf 2011 moeten er alleen al 10.000 iMiEV's met een Peugeot of Citroën-logo worden gemaakt.

De Mitsubihi i is 3,40 meter lang, 1,48 meter breed en 1,60 meter hoog en biedt plaats aan vier personen. De elektrische versie weegt 1.080 kilo, heeft een elektromotor van 47 kW en een maximaal koppel van 180 Nm. Hij haalt er een top van 130 km/u mee en heeft een actieradius van 160 kilometer. (autoweek.nl/jvr)

De Peugeot Repermolen
Le Moulin à Poivre Peugeot

Soupe de pommes de terre aux légumes printaniers

Couper le lard salé en dés. Détailler en petits morceaux l'oignon, le poireau, les carottes, le chou-rave et le céleri. Couper les pommes de terre épluchées en petits dés. Faire revenir le lard avec le beurre. Etuver brièvement la julienne en évitant la coloration. Arroser de bouillon de poule. Poivrer et saler. Incorporer le bouquet garni.
Entre-temps, peler, épépiner les tomates et les couper en morceaux. Cuire la soupe à feu moyen. Après un quart d'heure, ajouter les dés de pommes de terre et laisser mijoter encore une dizaine de minutes en veillant à ce que les légumes ne soient pas trop cuits. Retirer le bouquet garni. Verser le potage dans les soupières individuelles et les garnir de dés de tomates et de quelques feuilles de cerfeuil.

- 1 kg de pommes de terre (Bintje)
- 250 g de lard (salé)
- 4 poireaux
- 4 tiges de céleri à côtes
- 2 carottes
- 4 oignons
- 2 navets
- 15 dl de bouillon de poulet
- 25 g de cerfeuil
- 2 tomates
- 25 g de beurre
- 1 bouquet garni
- poivre
- sel

Délices de Flandre

Aardappelsoep met lentegroenten

Het gezouten spek in dobbelsteentjes snijden. De ui, prei, wortelen, raap en de selderij in reepjes snijden. De geschilde aardappelen in kleine blokjes snijden.

Het spek met boter aanfruiten. De soepgroenten kort meestoven zonder te kleuren. Bevochtigen met de kippenbouillon. Op smaak brengen met peper en zout. Het kruidentuiltje bijvoegen.

Ondertussen de tomaten pellen, ontpitten en in stukjes snijden.

De soep laten koken op een matig vuur. Na een kwartier de aardappelblokjes bijvoegen en nog een tiental minuten laten koken (ervoor zorgen dat de ingrediënten niet platgekookt worden). Het kruidentuiltje verwijderen.

De soep in kommetjes scheppen en versieren met stukjes tomatenvlees en enkele blaadjes kervel.

- 1 kg aardappelen (Bintje)
- 250 g spek (gezouten)
- 4 preiwitten
- 4 stengels bleekselderij
- 2 wortelen
- 4 uien
- 2 raapjes
- 15 dl kippenbouillon
- 25 g kervel
- 2 tomaten
- 25 g boter (bakboter)
- 1 kruidentuiltje
- peper
- zout

De Vlaamse Keuken

Antwerp Classic Salon

www.peugeot.be

PROBEER HEM
EN ALLES WORDT DUIDELIJK

PEUGEOT BEVEELT TOTAL AAN

Gemengd verbruik van 4,5 tot 7,3 l/100 km - CO_2-uitstoot van 120 tot 180 g/km. GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

ROETFILTER

De 308 biedt een uitgebreid gamma ultraperformante motorversies aan, waaronder de HDi-dieselmotoren. Een aantal van deze dieselmotoren zijn bovendien uitgerust met een roetfilter die de uitstoot van vervuilende roetdeeltjes sterk vermindert.

308

PEUGEOT