

# LE LION





FOTO: FREEK ABERSON

#### Productie:

Veldhuis Media bv te Raalte  
www.veldhuismedia.nl,  
te bereiken via de redactie

#### Inhoud *Le Lion*

Copyright van de drie verenigingen

#### Redactie

- Robin Sabat, via [redactie@aphpeugeot.nl](mailto:redactie@aphpeugeot.nl) of tel.: 06-51703418
- Marijtje Balder, via [redactie@peugeot404vereniging.nl](mailto:redactie@peugeot404vereniging.nl) of tel.: 06-11 31 71 32
- Freek Aberson, via [redactie@pcn.nl](mailto:redactie@pcn.nl) of tel.: 06-546 00 284

#### Opmerkingen:

- Adreswijzigingen sturen naar de ledenadministratie van uw club. Zie pagina 48.
- Advertenties naar per mail naar [redactie@peugeot404vereniging.nl](mailto:redactie@peugeot404vereniging.nl). Zie ook pagina 48.
- Heeft u uw clubblad niet ontvangen, neem dan contact op met de ledenadministratie van uw club. Zie pagina 48.

#### Disclaimer:

De redactie stelt zich voor geen van alle beschreven technische zaken aansprakelijk. Veelal zijn het ervaringen, opgedane kennis en persoonlijke visies die beschreven en beschikbaar gesteld worden aan de leden. Dat hoeft niet te betekenen dat dit ook de enige juiste technische oplossing is op basis van de door Peugeot erkende werkplaatshandboeken.



# Inhoud

- 1 Een zonnige en gezellige nazomer
- 2 Peugeotjournaal
- 4 Tour des legendes 2019
- 6 Herfstkleurenrit / jubileumevenement 304/505/605
- 7 Update 22 September: 50 jaar 504 cabriolet & coupé!
- 8 12<sup>e</sup> Nachtrit komt er alweer aan: 2 november
- 8 Technisch evenement bij de PCN
- 10 (Warme) Startproblemen van de Peugeot 404 (en andere oudere Peugeots)
- 13 Mijn liefde voor de 504 C/C
- 16 PCN & APH Magazijn
- 19 En Route Pour L'Aventure 2019 Normandië
- 20 Peugeot in Vietnam
- 22 Peugeot on film (3) Nog een keer met de Jackall mee op reis
- 26 Magazijn verslag APH
- 30 Peugeot interessante aanbiedingen
- 30 Een leuk klein probleempje
- 31 De auto bestaat 250 jaar
- 32 Le Lion en Angleterre
- 34 Achter het wiel
- 36 De démarreur
- 38 Midzomeravondrit
- 40 Kattendiep (1)
- 42 Le Lion 210 Boekenblad De mon père
- 44 Tour du Péloponnèse (TdP), 30 September - 6 Oktober 2018
- 48 Véhicules et pièces de collection
- 48 Rendez-vous au fond de la mer 2019
- 49 Utilitaire Meeting
- 49 24<sup>e</sup> Oldtimer & Classic Beurs Leek

Alle evenementen zijn voor alle leden van de drie clubs toegankelijk

Alle data onder voorbehoud, voor laatste nieuws zie de laatste *Le Lion* of één van de websites.



Foto: Arie-Jan Vreeken

Sluitingsdatum bijdragen en advertenties:

*Le Lion* no. 211

1 oktober 2019  
Redactieadressen zie colofon

## EVENEMENTENKALENDER 2019

3e Kwartaal	Evenement	Organisatie	Locatie	Inschrijving
15 september	Peugeot Utilitaires meeting	APH	Montfoort	website APH
22 september	504 CC 50 jaar jubileum	PCN	Groene Hart	website PCN 22-7 t/m 13-9
4e Kwartaal	Evenement	Organisatie	Locatie	Inschrijving
5 oktober	Technisch Evenement	404	Dordrecht	n.v.t.
6 oktober	304/505/605 jubilea in Herfstkleuren	PCN	Overijssel	website PCN 2 t/m 29-9
11 t/m 13 oktober	Oldtimer & Classic Beurs	404	Leek	via website 404 Ver.
19 oktober	Rendez-Vous au Fond de la Mer	APH	Clubhuis APH	via website APH
2 november	Nachtrit	PCN	Wageningen	website PCN 30-9 t/m 26-10
15 november	Technisch Evenement	APH	Clubhuis APH	via website APH
16 november	Technisch Evenement	PCN	Maasbommel	inschrijving niet nodig



Deze evenementenagenda is met grote zorg samengesteld door de evenementen-coördinatoren van de drie clubs. In elke *Le Lion* zal een update geplaatst worden. Mocht u vragen hebben dan kunt u dat aangeven bij de evenementen-coördinatoren. Ook dit jaar weer hebben wij zoveel mogelijk op voorhand bekende gegevens afgedrukt. Wij menen u daardoor een beter beeld te geven over het desbetreffende evenement. De reden waarom we nog de organiserende partij aangeven is dat u weet wie u moet benaderen bij aanvullende vragen over het evenement. Wanneer we 'alle Peugeots' schrijven dan hopen wij dat zoveel mogelijk verschillende modellen aan het evenement zullen mee doen. Alle evenementen zijn ook dit jaar weer voor alle leden van de drie clubs toegankelijk. Alle inschrijvingen verlopen via speciale buttons op onze websites. Deze buttons zijn doorgaans een maand van te voren operationeel tot 1 week voor het evenement. Daarna is deelname om organisatorische redenen niet meer mogelijk. Inschrijven via de website betekent automatisch dat u het inschrijfgeld verschuldigd bent! Maak het de organisatoren gemakkelijk door op tijd in te schrijven. Waar mogelijk houden we ook nog de mogelijkheid open in te schrijven via een bon op de servicepagina achter in *Le Lion*. Alle data onder voorbehoud. Voor het laatste nieuws, zie de nieuwste *Le Lion* of kijk op één van de drie websites.

# Een zonnige en gezellige nazomer

Als ik dit voorwoord schrijf zijn we "net" terug van een geweldig avontuur in Frankrijk met onze klassieke Peugeots en zit ik midden in mijn zomer vakantie.

Genoeg te doen, m'n 203 lekt olie uit de bak door een lekke pakking bleek tijdens de reis naar Linas-Monthléry dan ook maar direct alle lagers vervangen, drukgroep koppelings plaat, druklager, de rubber baksteun en wat ik nog meer tegenkom. (onder het motto als hij er dan toch onderuit is meteen maar goed aanpakken). Terwijl ik dit aan het voorbereiden ben en de komende evenementen o.a. Concours d'élégance Soestdijk staat op het programma dit jaar

waar de clubs samen met Peugeot Nederland de prachtige coupe historie laten zien.

Gaat ook de gedachte iets dieper waarom stop je tijd in een organisatie zoals de APH zeker na de buitenland rit waar toch vrij veel voorbereiding in is gaan zitten.

Het is vooral de realisatie na een evenement wat een geweldig samenspel er ontstaat door de gezamenlijke interesse van de deelnemers/leden in klassieke Peugeots, waarbij de



auto's functioneren als een geweldig smeermiddel om mensen bij elkaar te brengen en er een super gezellige sfeer ontstaat waarbij iedereen samen op pad met hun Peugeot er vooral ook voor wil zorgen dat we samen ook weer thuis komen.

Het is deze groeps magie die voor mij keer op keer weer bevestigt waarvoor ik het doe.

En daar mee maar wil zeggen hoe leuk het is actief deel te zijn van de Association Peugeot Hollande en dat wij altijd plek hebben voor enthousiaste vrijwilligers!

Niet alleen leer je je auto beter kennen je komt ook nog eens in een super gezellige groep mensen terecht!

Ondertussen beginnen we achter de schermen al weer voorzichtig te kijken naar 2020, de eerste evenementen komen al weer binnen want inmiddels is ook bekend geworden dat de Internationale meeting van L'aventure Peugeot in 2020 in Sochaux Frankrijk zal worden gehouden op 12,13 en 14 juni 2020.

Maar voordat we aan 2020 beginnen gaan we eerst nog volop genieten van 2019, het wordt nog een Zonnige en Gezellige nazomer!

Merci et Bonne Route !

KLAAS KOSTELIJK



## Getrouwd met (of in een 504)

“Oh’s en ah’s” op de trouwerij van mijn vriend Jeroen & Suzanne de bruid. Ze hebben zelf ook een geschiedenis met Peugeot. Hun eerste auto was immers ook een Peugeot.

Deze prachtige V6 is van mij. Dit jaar flink onder handen genomen zowel technisch (carbureteurs gerepareerd, remmen opnieuw geslepen, afstellen motor, nieuwe olie, bougies, filters), als het ‘zachte werk’ (bekleding opnieuw gedaan.)

De foto is gemaakt op het strand bij ‘s Gravenzande (Hoek van Holland). Wellicht binnenkort eens meer vanuit mijn pen.....

LEO VAN DER HOEST

Als sluitstuk van het verhaal in LeLion 208 over de trouwkoets, hierbij de kaart met een 40.

HANS BRAMER



Na jaren van betrekkelijke anonimiteit, was er op 11 mei jl. een hoofdrol weggelegd voor mijn Grote Leeuw. Ooit nieuw gekocht en nu weer als nieuw voor de grote dag, het huwelijk met Lia!

Een van de zonen was zo oplettend om het moment waarop ik stalend instap, vast te leggen.

De trouw(e)auto zélf stond overigens ook te glimmen, vooral op de plek waar het de 405 betaamt: op de neus, pal boven Le Lion!

LIA EN HUUB ROSENBERG



## 28 jaar & camper

Onlangs fotografeerde een oplettende lezer deze 28 jarige camper in Hasselt. En niet zo maar een camper. Een XXXL-versie op basis

van een Peugeot. Naar we begrepen hebben zijn er 10 van gemaakt. De eigenaar bezit ook een Peugeot uit 1926. Wie kent de man?

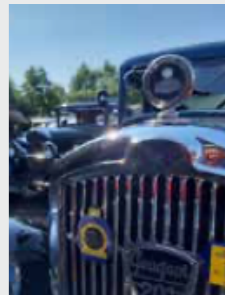
# Tour des legendes 2019

Op zondag 23 juni was er in Terschuur veel belangstelling bij de 14<sup>e</sup> editie van dit evenement met als thema het type Peugeot 01, 02's en ouder, waarbij uiteraard ook alle latere types van het Leeuwenmerk welkom waren. De APH voorzitter schreef in de routebeschrijving dat de dag geheel in het teken stond van 90 jaar Peugeot 201.



De 201 was de eerste Peugeot met de inmiddels zo bekende 0 in het midden. Wat u waarschijnlijk niet wist is dat het eigenlijk een toeval was dat men met deze vorm van typeaanduiding kwam want voor die tijd was het nr. niet meer of minder dan een projectnr. De 201 was dus projectnummer 201 net als bijvoorbeeld projectnummer 190 wat ook een leuke Peugeot werd. De 201 was een echte verkoop-hit welke in het crisisjaar 1929 precies in de juiste klasse uitkwam. De concurrentie had daar niet direct een antwoord op.

De start, lunch en finish waren bij Museum Oude Ambachten en speelgoed in Terschuur, je keek er je ogen uit aan zoveel moois uit al lang vervlogen tijden. Er was een hoge opkomst aan allerlei typen 201's, aangevuld met nog oudere en natuurlijk ook jongere Peugeots. Voor vertrek werden motor-kappen nog even opgetild om de oude techniek te showen en om te kijken of het mechaniek er klaar voor was want de zon scheen uitbundig en het was echt heet op de Veluwe. Niemand twijfelde



aan het koelvermogen van zijn oldtimer en tegen elf uur vertrokken de eersten voor de ochtendrit van ongeveer anderhalf uur. Na de gezamenlijke lunch was er nog zo'n ritje over smalle rustige binnenwegen door een prachtige omgeving met eeuwenoude landgoederen en kastelen in een schitterende natuur. Kortom een op maat uitgezette route voor de serie 01 & 02 en ouder maar zeker niet minder leuk voor de deelnemers in de wat jongere auto's. Ondanks de warmte bereikten alle deelnemers zonder problemen het museum weer, waar tot vijf uur gelegenheid was om de inwendige mens te verkoelen middels een vloeistof met of zonder alcohol toevoeging. Dat de Peugeot 201 toen en nu nog doet waar zij voor is gemaakt is weer eens bewezen! In een verkoopadvertentie van bijna 90 jaar geleden schrijft de NV gebroeders Nefkens automobiel-mij met vestigingen in Utrecht en Amsterdam; *De lente tegemoet* in een **PEUGEOT 201**, comfortabel, snel-elegant en economisch, prijs compleet vanaf f 1225,- Op weg naar huis belandden twee deelnemers rijdend op de A12 nabij Utrecht met hun 203 in een zich

zeer langzaam bewegende file. Om het grafiet van de druklager te ontzien, dient steeds ontkoppeld te worden dus intrappen in de 1<sup>e</sup> versnelling, op laten komen 5 meter optrekken, intrappen vrij zetten, op laten komen en ga zo maar door. Alles om je heen zit met de ramen potdicht, airco aan en de elektrische koelventilatoren loeiend op vol vermogen. Kwam nog bij dat de temperatuurmeters van de 203's langzaam maar gestaag opliepen tot bijna een waarde waarbij water gaat koken. Met de Kachelkranen open en ventilatoren op full speed werd het einde van de file met dichtgeknepen billen bereikt. Ach, je kunt de auto-ingenieurs van toen ook niets kwalijk nemen, 70 jaar geleden waren er geen files, liepen auto's ook niet warm en was een temperatuurmeter dus een overbodige luxe. In deze tijd is voorop de inbouw van een elektrische koelventilator misschien nog niet zo'n slecht idee, heb je in geval van (file) nood iets om even "bij" te zetten.

AART BRONKHORST

# Herfstkleurenrit / jubileumevenement 304/505/605



Zoals in de vorige 2 le Lion's aangekondigd gaan we op zondag 6 oktober een jubileumfeestje vieren. Immers de 304 bestaat vijftig jaar, de 505 veertig en de 605 dertig jaar.



Wat gaan we doen? We gaan een toertocht rijden door het mooie Overijssel! We verwachten jullie vanaf 10.30 uur in "Herberg Molecaten" Molecaten 7 8051 PN te Hattem alwaar we beginnen met koffie, iets lekkers erbij, en natuurlijk kunnen we de schitterende jubilerende voitures bekijken! Vanaf 12 uur starten we met de rit. We gaan rijden door het prachtige Salland. We verklappen echter nog niet alles. Maar dat het een mooie tocht gaat worden staat voor ons als een paal boven water. Prachtige bos-

rijke omgevingen worden afgewisseld met leuke dorpjes en ook de IJssel komt in beeld. De rit is +- 75km. We eindigen dan bij Outdoors Holten waar onder het genot van een BBQ buffet en drankje kunnen napraten over de dag.

We verwachten dat we zo rond 18 uur kunnen afsluiten en terugkijken op een mooie dag.

LET OP: Een beperkt aantal plekken zijn beschikbaar voor geschorste voertuigen via de spe-

ciale regeling van de belastingdienst. Wil je hiervan gebruik maken? Geef dit aan bij je aanmelding, wij moeten dit communiceren met de belastingdienst!

Graag aanmelden voor vrijdag 20 september op de PCN site of via [evenementen@pcn.nl](mailto:evenementen@pcn.nl) Per persoon zal de deelname 25€ bedragen. Tot dan!

LARS SCHNEIDER/COR TJEKEMA



## Update

22 September:  
50 jaar 504  
cabriolet & coupé!

De inschrijving staat open voor deze mooie dag op en rond Fort Wierickerschans; het decor voor vele 504 coupés en cabriolets. We horen graag nog even of u een bijzondere 504 heeft die we in het zonnetje moeten zetten! Mocht u vinden dat uw 504 een bijzondere plek verdient op die dag dan horen we dat graag via de mail ([504cc@pcn.nl](mailto:504cc@pcn.nl))

Verder kan bij de inschrijving voor het evenement een fraaie 504 cap besteld worden. Een cap vervaardigd door en bij l'Aventure Peugeot en voorzien van PCN logo. Speciale prijs voor deze cap is € 17,-. (Zolang de voorraad strekt)

Deze krijg je uitgereikt tijdens het evenement.

De inschrijving voor dit evenement zal sluiten op 13 september. De kosten per persoon zijn € 29,-. Kinderen t/m 12 jaar voor € 15,-.

DE ORGANISATIE

## 12<sup>e</sup> Nachtrit komt er alweer aan: 2 november

Op zaterdagavond 2 november is het weer zover. De klassieke Nachtrit. Dit jaar een Nachtrit als vanouds; mooie Peugeots, donker, sturen en turen en gezellige borrel na afloop.

**De startlocatie zal dezelfde zijn als de Vaderdagrit:** Restaurant Nol in 't Bosch te Wageningen. Aldaar kun je van te voren een hapje eten. Een speciaal leeuwenmenu zal te bestellen zijn. Meer informatie hierover lees je wanneer je je inschrijft via de website van de PCN.

Houdt rekening met de starttijd van uiterlijk 20.30. De rit zal 2 uur duren. Een afsluitende borrel zal plaatsvinden vanaf 22.30. Locatie zal later bekend worden. Inschrijving is zoals bekend € 5,- p.p. en te voldoen aan de inschrijftafel.

Je kunt je inschrijven via de site van de PCN van 30 september t/m 26 oktober.

DE ORGANISATIE

## Technisch evenement bij de PCN

Op zaterdag 16 november vind er weer een technisch evenement plaats in het magazijn van de PCN te Maasbommel. Aansluitend aan de magazijnopening gaat Martijn van Gessel ons bijpraten over het wel en wee van onze klassiekers. Martijn is een door de wol geveerde kenner van Peugeot. Martijn stond aan de wieg van het PCN-magazijn, is oud-voorzitter, oud medewerker van Peugeot en tegenwoordig automotive professional bij de IVA te Driebergen. Kortom, een Peugeotmens in hart en nieren die ons vele tips & trucs kan geven om onze Peugeots rijdend te houden. Voor de korte termijn (wat te doen voor de winter?) of juist voor de lange termijn (preventie en interventie). Dit evenement is juist bedoeld voor hen die nog veel willen leren dus zeker aan aanrader voor de niet-technici! Martijn gaat de breedte in en niet de diepte met andere woorden.

Aanvang 13.00 uur! Inschrijven is niet nodig.

Tot dan te Maasbommel



### Registervertegenwoordigers voor 2020!

De PCN is op zoek naar enthousiaste leden die zich voor de registers willen inzetten. Heb jij voorkeur voor een bepaald register, model of wat ook, help ons! We praten je graag als bestuur even bij en uiteraard gaan we je de kneepjes van het vak leren! Samen leren en samen opbouwen!

Mail naar: [evenementen@pcn.nl](mailto:evenementen@pcn.nl)

**PCA** DE GROOT  
MERKSPECIALIST HEUSDEN

VOOR ONDERHOUD EN LEVERING VAN ALLE MERKEN AUTO'S

**GESPECIALISEERD IN PEUGEOT EN CITROËN**

TELEFOON: 0416 - 661165

[WWW.DEGROOTHEUSDEN.NL](http://WWW.DEGROOTHEUSDEN.NL)

## CABRIO CARE

Wij zorgen voor uw Peugeot Cabriolet!



### Cabrioletkappen

Perfekte kwaliteit,  
verschillende stofsoorten

### Wind deflectors

Comfortabel open rijden vanaf € 179,- !

### Accessoires

Afdekhoezen, bagagerekjes en tapijtssets.

### Kapframe restauraties

Voor een weer perfect functionerend kapframe.

Bel voor informatie:

**035 694 00 94**

Of kijk op:

**[www.cabriocare.nl](http://www.cabriocare.nl)**



Cabrio Care, Energiestraat 28, 1411 AT Naarden  
Tel. 035 694 00 94, Fax: 035 694 38 38

# (Warme) Startproblemen van de Peugeot 404 (en andere oudere Peugeots)



De aanleiding voor dit artikel vormde een moeilijke warme start van een van mijn 404's. U kent het hopelijk niet: u wilt wegrijden na een rit en het "ding" wil niet meer starten. Terwijl het koud starten geen enkel probleem opleverde. Je wilt wel door de grond zakken, want je weet: "Dit gaat een tijd duren".

Het overkwam me ook een aantal keren en telkens vergat ik daarna dat ik het probleem nog moest oplossen. Dit jaar maar eens aan de gang gegaan. Er blijken meerdere rijders mee te zitten, daarom schrijf ik mijn ervaringen maar eens op: misschien heb je er wat aan! Aangezien koude startproblemen ook warm voorkomen, de oorzaken hiervan ook meegenomen. De specifieke **warme** startproblemen uitdrukkelijk (**zwart**) aangegeven. Ik probeer zo veelomvattend mogelijk te zijn, maar zal ongetwijfeld wat vergeten zijn!

De moeilijkheden kun je "uiteenrafelen" in:

- 1) Er is/zijn een elektrisch problemen/problemen
- 2) Er is/zijn een probleem/problemen met het benzine systeem

Laten we simpel beginnen bij het eerste dat kan voorkomen:

De startmotor draait niet rond: controleer of het kabeltje van het startrelais vast zit/niet verbroken

is etc. Meet anders of je hier spanning op krijgt bij omdraaien sleutel (startfunctie contactslot). Wel spanning en geen weerstand in de kabel: dan de startmotor defect! Maar dit probleem herkent een ieder wel.

## 1) Er is een elektrisch probleem.

Het ontstekingsstelsel van de 404 is in wezen simpel: er is zwakstroombedrading, een startschakelaar, een bobine en een verdeler. In het hoogspanningsgedeelte bestaat het uit: (bobine) verdeelkap, rotor hoogspanningskabels en bougies en die prachtige bakelieten pijpen voor de isolatie van de bougies. Ik beschrijf hieronder een groot aantal oorzaken, die zowel voor koud als warm starten gelden. **Bij specifiek warme startproblemen: vooral naar de bougies kijken!** Horen ze wel in je 404/ juiste warmtegraad? Bij 404 injectie: **controleer ook de injectiethermostaat!** Zie artikelen Le Lion nr. 201 en Le Lion nr. 204. Begin eerst eens met een bougiekabel los te nemen, laat iemand starten en houd de kabel tegen de massa en kijk of er een goede vonk is. Zo ja, controleer de bougies: niet versleten, vet of vuil en ...zijn ze

van het goede type! Goed afgesteld op 0,6 mm? Onderschat vooral verkeerd geleverde bougies niet. Ik herinnerde me de keer dat ik van een officiële Peugeotgarage bougies geleverd kreeg die warm problemen gaven en er beslist niet in hoorden. Je vertrouwt (dan nog) op de kennis van zo'n garage. De juiste typen opzoeken! Enkele mij bekende goede bougies voor de 404 zijn de Champion N281YC en de N6Y en NGK BP6ES etc. Je vindt ze wel op internet, met conversie tabellen etc. Sluit verkeerde bougies uit!

Let vervolgens eens goed op de bakelieten pijpen: nergens gescheurd of delen van af gebroken. Kijk ook eens goed naar het porseleinen deel van de bougies: bij een injectie trof ik eens een bougie aan die een miniem scheurtje in het porselein vertoonde en het dan pas in een later moment (heet) het liet afweten. Let ook op dat de grote veer (als je die nog hebt) niet te vast wordt gemonteerd waardoor het porselein onder grote spanning komt te staan (en warm kan knappen). Ook nieuwe bougies kunnen soms al problemen vertonen: houd hier rekening mee!! Een paar extra bougies om te wisselen kan nooit kwaad!

En dan de bougiekabels zelf: raakt het eindstuk (vaak een soort huls bevestigd aan de kabel) wel de veer? Bij een 203 die uit een befaamde (oldtimer)garage kwam was dit deel gewoon weggeroest en hing er los bij. Uiteraard ook de andere kant, aan de verdeelkap controleren. Kijk ook

meteen of de kabel wel goed in de kap past en vast zit. Krijg je bij het vast houden van de kabels geen "opdonder"? Veel oudere kabels slaan door en veroorzaken zo problemen! Ook kabelbreuk komt (zelden) voor! Doormeten dus! Ook nu weer: alles uitsluiten!

Denk vooral aan een optelsom van bovengenoemde problemen! Vaak veroorzaakt een zo'n klein probleempje nog geen slechte start, maar meerdere problemen samen wel! We hebben zo het "hoogspanningsgedeelte" wel gehad.

Geen (goede) vonk?

Dan de stroomverdeler inspecteren. Ik ga nog even uit van een "conventionele verdeler". Controleer of de verdeler van het goede type is: M48 voor de 404 benzine en M50 (M42) 404 injectie KF2 en M36 voor respectievelijk 404 injectie Kf/KF1. Vooral bij vreemde "Franse wagens" tref je wel eens compleet verkeerde verdelers aan! Op zich levert dit geen slechte (warme) start op, maar zorgt wel voor slecht(er) rijden!

Een voorkomend probleem bij verdelers is weerstand tussen de contactpunten; vooral na langdurig niet gebruik van een voertuig. Er komt een soort aanslag/roest op de contactpunten! Als er geen stroom door de contactpunten kan lopen, kan het veld in de bobine niet verbroken en opgebouwd worden en dus nooit een vonk! Meet of er weerstand is tussen de contactpun-

ten! Vooral bij auto's die langere tijd hebben stil gestaan! Nieuwe contactpunten monteren en/of schoon maken. Let op hoe de punten eventueel zijn ingebrand (naar één zijde wijst op verkeerde condensator).

Dan verlopen contactpunten regelmatig! Vooral Ducellier verdelers hebben hier last van! De juiste contacthoek voor onze oudere Peugeots is 57 graden +/- 2graden. Als je hier een verloop van bijvoorbeeld 15 graden hebt dan hoeft er al niet veel meer bij te komen en slecht starten is gegarandeerd.

Ook een defecte condensator komt voor; er is nu in het geheel geen vonk. Nog moeilijker wordt het bij een lekke condensator!

Ook zie je bij oudere verdelers dat de centrifugaal vervroeging niet meer aan de voorwaarden voldoet; onlangs nog een verdeler met 14 graden afwijking aangetroffen. Check meteen het vacuümdoosje (zuig eraan en je moet weerstand voelen)! Hoewel een defect vacuümdoosje vaak geen startprobleem oplevert zorgt het wel voor andere problemen. Ook een slechtere centrifugaal vervroeging alleen levert nog geen startprobleem op (pas bij hoger toerental).

Vooral bij injecties is de stroomverdeler (M36, M42 of M50) een stiefkind en mankeert er vaak wat aan de verdeler, omdat garages en hobby-

isten er maar moeilijk bij kunnen en er vaak niet aan durven te beginnen! De gedachte: "Zo lang ie loopt, niet aankomen", zal menigeen bekend voorkomen!

Maar wel de (vaak) optelsom aan allerlei mankementjes aan verdeler: slechte contactpunten/verlopen contactpunten en onjuiste centrifugaal vervroeging en kabels+ bougies. Het ontstekings-tijdstip moet natuurlijk ook goed staan afgesteld, maar anders start de auto zo wie zo niet (stroboscooplamp of lamp methode).

Er is maar een remedie: radicaal alle problemen aanpakken en uitsluiten van oorzaken!

**Dan kan een bobine warm nog wel eens warm problemen opleveren.** De weerstand in een (oudere) spoel neemt toe en de vonk wordt zwakker! Vergelijk "koude en warme vonk" door een bougiekabel tegen de massa te houden en/of wissel een bobine!

Tot slot kun je de spanning en/of weerstand meten van het hele laagspanning (start) circuit. 12Volt spanning of bijna 0 Ohm geeft een correct systeem aan! Zo niet, dan is er ergens een kabelprobleem (contactslot?).



## 2) Er is een probleem met het benzine-systeem.

Het benzinesysteem bestaat grofweg uit tank/b. leidingen/b.pomp/al dan niet een benzinefilter(s)/en carburateur. Het injectiesysteem laat ik hier buiten beschouwing. Zie eerder vermelde injectieproblemen in Le Lion nr. 201 en 204.

Een veel voorkomende oorzaak is een lekke of defecte benzinepomp. In de loop der jaren droogt bij lang stil staan het membraam uit en gaat scheuren. Vaak zie je aan de onderkant van de pomp duidelijke leksporen en ook de benzinegeur is vaak niet van de lucht. Duidelijk dus! Let ook nog even op lekke flexibele slang tussen tank en vaste leiding en vaste leiding en benzinepomp!

En nu komen we bij problemen die vooral ook warme startproblemen geven!

Minder duidelijk zijn de problemen in tank en leidingen. Vele Peugeot rijders hebben tussen benzineleiding en benzinepomp al een filter geplaatst. Liefst een doorzichtig filter! Als je hier in kijkt en veel roest etc. ziet dan kan weet je dat dit vuil uit tank en/of leiding komt! Bij ernstige roestvorming en vuil in de tank kan het volgende gebeuren. Je start (koud) en de wagen start probleemloos. Tijdens het rijden wordt benzine met vuil /roest naar het tankfilter gezogen en de pomp heeft al zijn zuigkracht nodig om de aanvoer in stand te houden. Dit lukt vaak nog net; je merkt tijdens het rijden soms al wat "haperen". Na het afzetten van de motor en opnieuw starten is de zuigkracht aanzienlijk verminderd en wordt eigenlijk alleen nog veroorzaakt door de kracht van de startmotor. Gevolg: er wordt geen/te wei-

nig benzine aangezogen en je komt "warm" niet meer weg! Na een tijdje zakt het verzamelde vuil/roest weg bij het tankfilter en kun je weer (koud of kouder) starten en door de sterke zuigkracht (motor loopt) trekt het benzinepompje de benzine met veel moeite (net) nog uit de tank. Om je een idee te geven hoeveel vuil/roest er zich kan verzamelen. (zie foto)



Als je wilt controleren of dit je probleem is dan zet je het contact (warm motor) af. Op het moment dat warm starten niet meer lukt, trek je de benzineslang naar de benzinetank van de pomp los en sluit een flesje benzine met slang aan op de pomp! Als warm starten nu wel lukt. (herhaal desnoods enkele keren met vaste leiding/tank en flesje benzine) en je weet waar het euvel zit!

Nu kan het natuurlijk ook nog zijn dat de carburateur (en benzinepomp) intussen al zo vervuild is dat ook nu starten nog geen zin heeft en maak dan eerst deze helemaal schoon en herhaal bovenstaande! Ook zijn sommige carburateurs

al in zo'n slechte staat (grote speling op gasklep etc.) dat vervanging hier eerst moet gebeuren. Vaak is het ook hier: een optelsom van slechte onderdelen/omstandigheden!

Vuile tank/leidingen/slecht of lekkend pompje met versleten carburateur. En weer is de remedie: alles vervangen c.q. in goede staat brengen!

Hopelijk heb je iets aan bovenstaande.

### Slotopmerkingen

- Voor de clubs zie ik een mogelijkheid om een belangrijke bijdrage te leveren: **laat kunststof tanks maken!** Alleen zij hebben de middelen om grote aantallen tanks te bestellen! Zeker met de huidige steeds agressiever wordende brandstoffen kan hier veel voordeel mee worden behaald voor ons allen!
- Bij mijn eigen 404 waren er uiteindelijk ook een aantal oorzaken (4) die het slecht starten veroorzaakten: verkeerd geleverde bougies, vuile (aanslag) contactpunten en een verroeste tank en verroeste/ dichtgeslibde stalen brandstofleiding. Deze oorzaken zijn intussen weggenomen en hij rijdt weer als een zonnetje met een prima warme start!
- Houd een logboek bij van al je reparaties; je staat dan soms verbaasd hoe lang het al geleden kan zijn dat je een onderdeel vervangen hebt! Of waar je al eerder problemen tegen kwam etc.!
- Voor een reparatie van een benzinetank verwijs ik naar mijn site: <https://peugeot404site.wordpress.com>

ALBERT KONIJNENBERG

# Mijn liefde voor de 504 C/C

Januari 1984. Met de trein van Delft naar Haarlem om een hartenwens te verwezenlijken, de aanschaf van een 504 Cabriolet. Een cabriolet was een automobiel zonder dak en daarmee kon je open rijden en dat stond voor mij gelijk aan vrijheid en rijbeleving in de meest pure vorm. Gek genoeg leek het cabrio-rijden in die jaren volledig uit de gratie te geraken.



Altijd genieten!

Engelse merken als Triumph, MG en Healey hielden op te bestaan of haalden de Drop Head Coupés' uit hun programma zoals Jaguar de E-type liet opvolgen door de XJS. In 1983 stopte Peugeot met de productie van de 504 Cabriolet en ook voor de FIAT 124 Spider was er geen vervanger. In Nederland was frivool autorijden sowieso niet aan de orde (met de Opel Kadett decennia als meest verkochte model...) en bovendien regende het hier toch altijd.

Nou dat zouden we dan nog wel eens zien!

Al langere tijd zocht ik een opvolger voor mijn eerste cabriolet, een 404 uit 1966, die door roest en een bevroren motor niet meer rijvaardig was. Ik was student, en dus per definitie armlastig, maar ik vond het geen enkel punt me alles te ontzeggen om auto te kunnen rijden. Met mijn zaterdagbaantje verdiende ik net genoeg om een oude Ford Capri (uiteraard wel de zescilinder uitvoering) op de weg te houden en in de vakanties



Sneller dan de fabrieksopgave

en tussen de colleges door werkte ik als postbode en zette alles op een apart rekening voor grotere aankopen. Op vakantie ging ik nooit, maar die 504 Cabriolet, die moest er komen!

Het vuurtje werd aangestoken in 1973, want toen kocht mijn vader een nieuwe 504 Sedan (Injectie, leer en schuifdak) en kreeg hij van de dealer wat

folders mee van de sportmodellen van Peugeot. Waanzinnig, dergelijke auto's had ik nog nooit in werkelijkheid gezien!

Eind zeventiger jaren was ik het jongste lid van een (cross)motorclub en ons stamcafé bevond zich in Son en Breugel bij het kanaal. En vrijwel altijd stond voor de kroeg de witte 504 Cabriolet



Nachtrally



Motor verwisselen tijdens de Tulpenrally

van Joost Egmond en evenzo vaak werd ik getroffen door het lijnenspel, de dartele uitstraling, de schuine achterlichtjes...

Ik ging wat actiever op zoek en greep een paar keer mis, maar uiteindelijk vond ik de bovenvermelde 1971-er automaat in behoorlijke conditie en voor een bedrag wat ik me kon veroorloven.



De zoveelste lekke band



Een van de vele schades

Nou ja, ik had het geld wel niet helemaal, maar door al mijn girobetaalkaarten te verzilveren (20 stuks van driehonderd gulden elk) kon ik het aankoopbedrag precies bij elkaar sprokkelen (de Postrekening daarna flink in het rood maar dat was van later zorg). Het sneeuwde die dag flink en het was bitter koud, maar toch ging uiteraard de kap omlaag voor het eerste ritje terug naar Delft en de volgende dag door naar Eindhoven. Ze werd vanaf april mijn dagelijkse wagen, afgewisseld met de Capri voor de wintermaanden en dat heb ik jaren zo gedaan (al werd de Capri een Mercedes 250 Coupé).

Eerst mijn studententijd, daarna mijn werkzame leven. Ik reed (op LPG) minstens duizend kilometer in de week en...altijd open. Zo kwam ik er achter dat het helemaal niet altijd regent in Nederland, integendeel zelfs, het is vrijwel altijd droog! In de 6% van de tijd dat er neerslag valt (harde statistische feiten) kun je meestal gewoon doorrijden of zoek je even een overdekt tankstation of een boom op. Het fijnste weer om

open te rijden is trouwens niet die hete zomerse dag, maar juist net na een lentebuitje, tijdens een geurige herfstavond of met een winterzonnetje. Omdat je een linnenkap beter niet kan opvouwen als deze nog vochtig is ging ik er al snel op over om de 504 ook 's nachts open te laten staan, want wellicht zat er dan dauw of neerslag op. Dat ging natuurlijk nog wel eens mis, maar ja, dan droogt het ook wel weer. Ik weet nog dat ik in mijn agenda bij hield wanneer ik de auto succesvol open liet overnachten en dat ik gestopt ben bij de duizendste keer.



Fly me to the moon



Zusje gespot

Overigens gebruikte ik de Cabriolet niet alleen voor woon-werk verkeer, maar ook voor vakanties en later ook rally's. Heel Europa reed ik door, van Portugal tot Hongarije, van Italië tot Finland, van Tsjechië tot de Baltische staten. Wanneer je een auto zo intensief gebruikt gaat er natuurlijk ook wel eens wat stuk of mis en door de jaren heen heb ik dan ook de nodige reparaties moeten



Met kinderen en fiets

uitvoeren en schades moeten herstellen. Meerdere motoren, bakken, veerpoten en draagarmen, talloze roestgaten en ontelbare koppakkingen en lekke banden (daar heeft deze auto kennelijk patent op). Ook verving ik ooit de neus, na een forse schade, en heb ik haar een aantal keren overgespoten. En zoals het bloed kruipt waar het niet gaan kan, kwam er zo af en toe nog een andere 504 Cabrio dan wel Coupé op mijn pad en nog een en nog een...

Zo groeide de verzameling 504 C/C's en heb ik nu modellen uit vrijwel alle bouwjaren, van 1969 met de parkeerlichtjes in de voorschermen tot 1983 met het instrumentenpaneel met de grote klokken. Sommigen kocht ik als wrak en knapte ik op, anderen waren en blijven 'dans son jus'.

Op zich houd ik van originaliteit, al vond ik het ook leuk om een Coupé te modificeren naar Cabriolet en te voorzien van een zescilinder injectie automaat, een versie die nooit geleverd is.

Zo heb ik de 504 C/C geïntegreerd in mijn dagelijkse leven en nog steeds kijk ik met ongekend plezier naar deze harmonische creatie van Pininfarina. Ik weet geen enkele andere auto die met zo'n eenvoudige carrosserielijnen zo blijft boeien, met recht een tijdloos ontwerp. En dat gecombineerd met een voortreffelijke techniek: onafhankelijke

wielophanging, schijfremmen rondom en een levendige (injectie)motor. Dat maakt de 504 C/C ook tot een gewaardeerde rallyauto, en afgelopen mei volbracht ik voor de tiende maal de Tulpenrally in een 504 Cabriolet met als mede-finishers twee Coupés.

En hoewel ik inmiddels de nodige 504 C/C's heb zien passeren blijft de 08-59-VD mijn lievelingsauto, niet in concoursstaat maar wel meer dan 35 jaar onafgebroken in de vaart!

FRANK THUNNISSEN

P.S.: Onlangs hervond ik haar zusje, de 08-57-VD, nu geëxporteerd naar België!



Klein onderhoud: veerpoot vervangen



## Nu ook te koop in het PCN magazijn: de Millers ethanolkiller

De brandstofbehandeling beschermt tegen ethanol bij het gebruik van loodvrije benzine. Dit product wordt onderschreven door de Federatie van Britse Historische Voertuigen Clubs (FBHVC) voor de bescherming tegen de corrosieve effecten van ethanol in moderne brandstof. Nu te koop voor € 42,50 en is goed voor 10 tankbeurten.

# APH magazijn

Zaterdag 18 Augustus j.l. was het alweer de 14e zaterdag dit jaar dat het enthousiaste magazijnteam voor de leden van de APH en haar zusterverenigingen PCN en 404 club, in het APH magazijn in Lelystad, klaar stonden om de bezoekers te voorzien van de gewenste onderdelen voor hun gouden (Peugeot) koetsen.

Meestal slagen we daar goed in, er zijn bijna altijd ruim voldoende onderdelen voorradig, volop kennis aanwezig en in het enkele geval, dat er een onderdeel niet is, dan gaan we actief op zoek naar dit gevraagde onderdeel.

De voorraad onderdelen is, tijdens de laatste inventarisatie tijdens de jaarwisseling, weer helemaal geactualiseerd en doordat alles weer door de handen gegaan is, ook weer bekend wat we allemaal hebben en waar het ligt. En dat is heel veel!

Nieuw zijn de additieven als loodvervanger van Miller en de Cataclean engine reiniger. Met de loodvervanger van Miller kunt u gewoon euro loodvrij 95 tanken en door de toegevoegde ethanol killer voorkomt u aantasting van pakkingen en slangen. De eenmalige toevoeging van Cataclean op een kwart tank, reinigt de verbrandingsruimte en geeft uw motor betere prestaties.

Ook weten steeds meer leden de webshop te vinden en mogen we op elke opening wel een aantal bestellingen verzamelen en verzenden.

Een bezoek aan het magazijn is het altijd waard, de koffie is gratis, evenals de adviezen en het is er altijd gezellig.

Gaan we u op een van de volgende openingsdagen zien in Lelystad?

HET MAGAZIJNTEAM

## NEFKENS IS PEUGEOT EN ANDERSOM

In 1878 legde de molenaar Jan Nefkens uit Amersfoort met de verkoop van voertuigen de basis van het bedrijf dat zijn naam zou dragen. De eerste auto in de Amersfoortse 'reparatie-inrichting' was een De Dion-Bouton uit Frankrijk. In die tijd reden nog maar een paar honderd auto's rond in Nederland. Jan en zijn zoons waren dus echte pioniers.



Peugeot 153 Torpedo uit 1915



Peugeot 308 GTi uit 2015

De gebroeders Nefkens – Piet en Antoon, zoons van Jan – bezaten toekomstvisie en een enorm doorzettingsvermogen. Zij bouwden hun bedrijf in hoog tempo uit. Drie automerken zijn bepalend geweest voor het succes van Nefkens: het Duitse merk Adler, Graham-Paige uit de VS en uiteraard Peugeot, sinds 1933 onlosmakelijk verbonden met de naam Nefkens. In 1950 veroverde de auto definitief de Nederlandse wegen. Nefkens speelde daar snel en professioneel op in en ontwikkelde zich tot een landelijk opererende Peugeot-dealer. Ambitie blijft Nefkens drijven. En dus weet ook de Peugeot-rijder van morgen waar hij moet zijn, bij Nefkens Natuurlijk!

**NEFKENS**  
Natuurlijk

**www.nefkens.nl**  
Met 25 vestigingen zijn wij altijd bij u in de buurt!



# En Route Pour L'Aventure 2019 Normandië

Op 7 juli vertrokken vanuit Goes 25 reeds goed ingereden Peugeot's voor een 5-daagse rit met als verste bestemming Chateau de Sissi in Sasantot Le Mauconduit gelegen in het Franse departement Normandië. Het was een uitgebalanceerd gezelschap, bestaande uit 26 mannen en 25 vrouwen. Het oudste voertuig was een ruim 80 jarige 402 legere met voor die tijd een pittige topsnelheid van 120 km/u en de jongste, een ruim 30 jarige 309.

Wij bleken de kleinste auto te hebben, een dappere 203 en ja, wat moet je allemaal aan je auto doen om er mee naar het buitenland op reis te gaan. Eigenlijk hetzelfde wat bij reizen halverwege de vorige eeuw normaal was, dus het niveau van motorolie, achteras, versnellingsbak en radiator controleren plus de V-snaar, banden en lampen. In 2 dagen voerde de reis naar de eindbestemming met een overnachting in Hardelot Plage. De derde dag was er een excursie naar Le Palais Benedictine in de kustplaats Fécamp. Onvoorstelbaar mooi wat bouwmeesters en monniken daar eeuwen geleden boven en ondergronds hebben gefabriceerd. Een Italiaanse monnik wist er, toen hij op zoek was naar een levensverlengende drank, uit 27 verschillende kruiden en planten een elixer te creëren die snel populair werd en door-drong aan het hof van de Franse koning. In de gewelven stonden en lagen vele eikenhouten vaten waarin de ingrediënten van de toverdrank lagen te rijpen. Uiteraard kregen we een likeurtje (40%) aangeboden. Heerlijk spul die echte Benedictine, we hebben er ter plaatse meteen maar wat flessen van ingeslagen. De 4e dag werd de reis voortgezet met als eindpunt Hotel Floreal La Panaramique in Doornik (B), het uitzicht was er ook echt fantas-

tisch. De 5e dag hebben we in Melsbroek (B) gezamenlijk de lunch gebruikt waarna er afscheid werd genomen en een ieder buiten clubverband zijn weg vervolgde. Onder de lunch werden organisator Klaas en begeleider Marc in een (bedank)lied toegezongen. Chateau de Sasantot is ontworpen in 1772, vanaf 1875 logeerde de Oostenrijkse prinses Elisabeth de Wittelsback, beter bekend als Sissi, er regelmatig. De paleistuin, het bordes, de eetzaal, slaapkamers alles ademde het rijke en luxueuze leven van weleer, de dagen zijn er dan ook omgevlogen. Heel mooi was dat er ook 2 Belgische echtparen mee reisden met misschien wel de mooiste wagens. De organisatie had erg haar best gedaan om ons over de aller kleinste wegen en paden in België en Frankrijk te jagen, nou we kunnen zeggen dat de deelnemers dat ook met heel veel plezier hebben gedaan. Wij hebben genoten van de auto's, de locaties, de wegen en de deelnemers met hun openhartigheid, gezelligheid, hulpvaardigheid en vele leuke gesprekken. Er was slechts één echt pechgevalletje, na een picknick wilde een CC van een prominente deelnemer niet meer aanslaan, de elektrische brandstofpomp had de geest gegeven. Het malheur was van korte duur, want twee rijders bleken een reservepomp aan boord te hebben

en de onwillige pomp omwisselen voor een draaiende was zo gepiept. Verder zagen we een bestuurder die zijn wagen uitsluitend met de slinger startte en er stak er nog een accuprobleempje de kop op. Op weg naar huis toerden we heerlijk relaxed via Belgische binnenwegen tot er uit het niets op een 70 km weg een verkeersagent met een stopbord voor de auto de rijbaan op stapte en ons naar een controlefuijk dirigeerde waar nog een drietal dienders klaar stond. Er schiet dan van alles door je heen, zal ik wat te hard hebben gereden, zou het fluituitlaatje van de 203 te hard kriesen, of ben ik de pineut bij een alcoholcontrole want je weet het maar nooit na 5 dagen Bourgondisch eten, drinken en likeur proeven. Omdat achter ons het bekende Peugeot D4 busje uit Ravenstein reed, denk je, het zou in België toch niet verboden zijn om met een aantal oldtimers achter elkaar te rijden, of zijn we bezig hun milieuwetten te schenden? Niets van dat alles, het betrof een documenten onderzoek en een visuele controle van de auto. De agent meldde dat alles oké was en dat we de reis konden voortzetten. We kunnen terugkijken op een mooie pittige reis, prachtig weer, aangename medereizigers en een goede organisatie + sponsor, bedankt !

AART EN JACQUELINE BRONKHORST



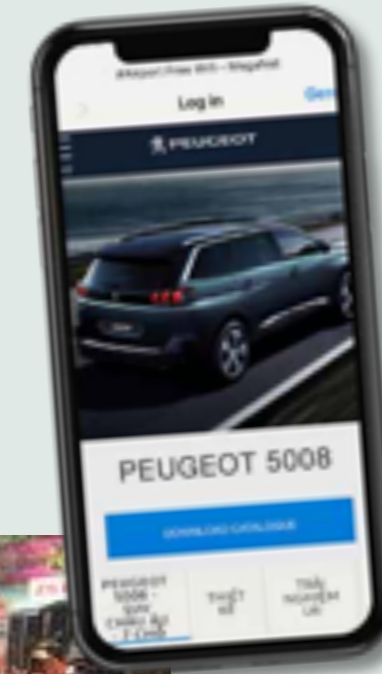
# Peugeot in Vietnam

Tijdens mijn vakantie toerde ik door Vietnam. Van het hoge noorden dichtbij de Chinese grens tot net onder Hôï An; halverwege het lang gerekte land. Uiteraard maakte ik kennis met het land, de mensen, de geschiedenis maar ik hoopte ook op wat oude mobiele herinneringen uit de Franse tijd van Vietnam; het is immers een Franse kolonie geweest.



Op oude foto's en films zie je nog wel eens fietsen en oude Peugeots. Tijdens mijn reis helaas niets van dat alles! De fietsen maakte plaats voor heel veel bromfietsen en scooters. Drie weken lang heb ik geen oude auto gevonden. Terwijl al het afval overal te vinden is zijn oude auto's (ouder dan 6 jaar) niet te vinden. Het bevreemde me. Nu weet ik ook dat in het armere noorden een auto aan de ene kant een luxe is en aan de andere kant door de infrastructuur niet altijd het makkelijkste vervoersmiddel.

Geen Peugeots in Vietnam? Maar onlangs stond er in de pers een bericht dat Peugeot de 3008 en 5008 heus in Vietnam aan het maken was. Dus even mijn huiswerk gaan doen bij thuiskomst. Peugeot is een samenwerking aangegaan in 2013 met Thaco (De Truong Hai Automobile Corporation). Thaco is een exclusieve agent voor de terugkeer van de Franse autogigant naar de lokale markt in 2014. De lokale fabrikant heeft al 13 Peugeot showrooms geopend met 3S (sales-services-Spare Parts) faciliteiten in het hele land. Deze giga-fabriek heb ik met eigen ogen gezien en is in vierkante meters groots dus. Daar maken ze onder verschillende namen heel veel auto's, vrachtwagens en bussen zoals voor Kia uit Zuid-Korea, Mazda uit Japan, Peugeot dus en BMW. Ook produceren ze een lichte vrachtwagen onder de naam 'Thaco'. Het wagenpark in het land in het algemeen wordt gedomineerd door Kore-



aanse en Japanse merken Kia, Mazda, Toyota en Hyundai. De nieuwste Peugeot modellen 3008 en 5008 worden dus geproduceerd en verkocht in Vietnam. De kwaliteitseisen zijn tegenwoordig hoog bij PSA dus dat kostte wat tijd om te produceren met die standaard. Peugeot verkocht 4.500 Peugeot 3008 en 5008 in 2018. De Leeuw ligt op stoom en Vietnam gaat dus opnieuw kennismaken met Peugeot.

In het noorden van Vietnam trof ik eenmaal een 3008 aan en in Da Nang en daarna in Hue en Hôï An iets meer 3008 en 5008 modellen. Wellicht in het zuiden bij Ho Chi Minhstad meer Peugeots (het rijkere deel van Vietnam) maar daarvan heb ik geen gegevens. Uiteraard maakte ik wat kiekjes om hier te delen! Je auto pimpen doe je met de letters 'Discovery' of een speciale tank-klep. Wifi is er overal, alleen even inloggen en dan.....Peugeot!

FREEK ABERSON



## Peugeot on film (3) Nog een keer met de Jackall mee op reis

**Ik heb deze zomer weer twee weken van Noord naar Zuid door Frankrijk gereisd met mijn Peugeot 404 maar zo bont als de autorit van de Jackall in de film The Day of the Jackall, heb ik het niet gemaakt. In deze bijdrage voor de Lion sta ik even stil bij enkele van de vele mooie scènes die geschoten zijn in het Frankrijk van 1973 en die de rit van Menton naar Tulle van deze huurmoordenaar verbeelden, in het Frankrijk van 1963.**

Nadat de Jackall zich heeft voorzien van een wapen voor de aanslag en materialen in zijn koffer heeft om onderweg van identiteit te kunnen veranderen, heeft hij een lange reis door Frankrijk te maken die dus van Menton, via Tulle naar Parijs voert. In Italië heeft hij hiervoor een witte Alfa Spider in ter beschikking gekregen van de OAS. Het signalement van deze auto wordt onderweg al bekend zodat the Jackall onderweg op een stil bosweggetje besluit om de Alpha

blauw te spuiten. Na deze klus rijdt hij verder en zet er de vaart in om de achtergelopen tijd in te halen.

Hij is echter moe geworden en in de bocht van de weg gaat het mis: een tegemoet komende 404 snijdt de bocht af en de Jackall kan niet meer uitwijken en de auto's schampen elkaar hard. De 404 belandt in de berm, de Jackall botst frontaal op een boom.

Als hij bij komt gaat hij naar de 404 en haalt de bewusteloze chauffeur er uit en gaat verder in de 404. Voor de lezertjes van ons lijfblad is het aardig om even naar de kenmerken van de auto te kijken: het is duidelijk een 404 van het eerste type, eentje in zacht wit met een oranje stoffen bekleding. (die nu weer bij het clubmagazijn te verkrijgen is). Op het moment van de film, dus een ruim tien jaar oude auto. Toen een afdankertje waar ook nog wel een Alpha Spider tegen aan kon rijden...daar denken we nu wel anders over! Opvallend aan de 404 is ook dat hij een vierkante nummerplaat achterop heeft. Dit doet vermoeden dat het om een niet-Franse auto ging.

De Jackall bezoekt met deze auto nog een keer een mooie vrouw die hij onderweg had ontmoet. Een klassieke fout die James Bond ook altijd maakte.

De dame in kwestie weet inmiddels dat de Politie hem zoekt maar niet waarom. Als zij dat aan hem vertelt, is haar lot bezegeld: de Jackall wurgt haar in de vroege ochtend. Daarna sluipt hij weg om met haar Renault Caravelle naar Tulle te gaan alwaar hij de auto achterlaat en naar het station loopt om de trein naar Parijs te nemen. Inmiddels vermomd als de Deense onderwijzer Chaltrop die in Frankrijk op vakantie is.

Op dit punt kom ik op een rode draad in deze film: er is weer iets vreemds met het station... het station waar met grote letters Tulle op staat is helemaal niet het station van Tulle maar het station van Veynes. Dit is een station dat aan een spoorlijn in de Drome ligt, ergens in de Alpen tussen Frankrijk en Italië. Waarom heeft regisseur Fred Zinnemann voor dat station gekozen en

niet voor het echte station van Tulle dat dezelfde omvang heeft? Hij lette toch, zo blijkt uit zijn biografie, zo goed op details? En, zo noteerde ik in de vorige Lion, hij zou voor de film de gevel van het Gare de Montparnasse herbouwd hebben? Waarom dan deze foute enscenering?!

Ondertussen zijn de opname's op van het station erg leuk: echt een Frans station van een herkenbare architectuur en voor de trein een type diesellocom die vaak voor goederentreinen werd gezet en nog tot ver in de jaren negentig in deze kleuren blauw en wit rond reed. De Jackall ontsnapt net op tijd aan de Gendarme die inmiddels de Caravelle ontdekt hebben. Vanuit de 404 commerciale Police wordt Parijs gebeld.

Volgens [www.reelstreets.com](http://www.reelstreets.com) zijn scènes dat hij aankomt in de Renault Caravelle wel in de staten

van Tulle opgenomen. Bij het stilzetten van de film, is goed de straatsfeer van Frankrijk jaren zeventig te zien. Een straatbeeld vol Franse automerken en die in heel Europa gretig aangeschaft werden. Kijk zelf even.

Tenslotte rond ik de automobile-filmbespreking af met een still uit de laatste scènes met auto's: net na vertrek van de Jackall met een DS taxi van Parijs Gare d'Austerlitz, arriveert de Gendarme die getipt was in welke trein de Jackall zat. Of de moord op De Gaulle in de film slaagt...dat laat ik in het midden voor degenen die deze klassieker nog niet kennen en haar zelf nog een keer willen zien.

PETER CUP



# Magazijn verslag APH

Een tijdje terug was ik in het 404 magazijn voor onderdelen. Terwijl ik aan het wachten was tot mijn onderdelen ergens vandaan getoverd werden, vroeg ik mij af hoeveel PCN of APH leden hier ooit geweest zouden zijn. Komen de 404 leden wel eens bij de APH of PCN? Komen clubleden überhaupt wel eens in hun eigen thuis honk? Tijd om verslag te leggen van deze magazijnen en de vrijwilligers die er werken.

In deze Le Lion loop ik mee bij de APH met Frans Blommensteijn. De dag ervoor even een appje gestuurd met de vraag hoe laat hij aanwezig zou zijn in Lelystad. Het antwoord 9:00 kwam even hard aan, aangezien ik totaal geen ochtend mens ben en ook niet bepaald in de buurt woon (70 minuten reistijd).

Mijn 1<sup>e</sup> gedachten gang qua type vragen die ik iedere club kon stellen kwam daarmee op gang,

aangezien er vast meer vrijwilligers zijn die dus regelmatig dit soort afstanden (of langer) moeten afleggen en dat meerdere malen per jaar.

Aangezien ik een half uur te laat was op mijn “werkdag” werd er bij binnenkomst al flink gelachen en gepraat met de eerste 2 klanten rondom de koffie tafel. Een vrij kleine tafel en ruimte, maar met een mannetje of zes kun je prima zitten.

Als je langs de balie loopt is er al meer plek, deze wordt vaak gebruikt tijdens evenementen in combinatie met buiten. De befaamde APH 203 onder de roze lamp moet dan wel even naar buiten geduwd worden (De APH zoekt nog steeds een handige nieuwe eigenaar).

Vandaag hadden alleen Frans en Klaas Kostelijk dienst aangezien het in de zomer een rustige periode is. Na mijn excuses dat ik te laat was een kop koffie aangeboden gekregen uit het Senseo apparaat. Voor de theeliefhebbers is er een waterkoker. Als we het dan toch over de voorzieningen hebben, naast de koffie corner is ook 1 unisex toilet aanwezig.

Terwijl Klaas bestellingen uit de webshop verzendend klaar begint te maken loop ik met Frans

mee achter de balie om de eerste klant te helpen met een vrij uitgebreide waslijst aan onderdelen die nodig zijn. Het betreft een Peugeot 203 dus het desbetreffende onderdelen boek wordt opengeslagen. Frans legt mij uit dat alle onderdelen gesorteerd liggen per productgroep zoals Peugeot deze destijds hanteerde. Uitzonderingen zijn natuurlijk zaken zoals plaatwerk, deuren, grillen, versnellingsbakken, uitlaten en andere grote onderdelen. Die liggen voornamelijk een verdieping hoger of meer aan de zijkant.

1<sup>e</sup> onderdelen die nodig zijn, zijn voor het ruitenwisser systeem. Frans weet gelijk dat dit een categorie 6 onderdeel is waar de elektrische items te vinden zijn. Het bleek een “Rondelle caoutchouc de 8, de fixation de coussinet dur carrosserie” te zijn met artikelnummer 6426.01.

Frans loopt gelijk een pad in waar ik al snel de logica van het systeem zie aangezien we hier allemaal 6000-6999 nummers zien op volgorde. Het desbetreffende doorvoerrubbetje is dan ook snel gevonden. Er waren nog 2 onderdelen

nodig voor deze ruitenwisser bevestiging, waarbij er 1 onderdeel niet beschikbaar was. Voor de zekerheid doet Frans nog even spieken in de omliggende bakjes in de hoop het onderdeel te vinden ook al is de kans klein. Dan komt Frans opeens een complete kit waar gewoon alles in zit de 6425.04 “Coussinet droit complet” Deze zie je niet op de tekening staan, maar wel duidelijk in de omschrijving in het onderdelenboek.

Hij legt de klant uit dat het specifieke onderdeel er niet is, maar wel een complete kit waar 8 componenten inzitten (ipv de 3 gezochte). De weder-vraag was uiteraard, wat kost deze complete kit.

De prijslijst wordt erbij gepakt, hierin staan alle onderdelen van het APH magazijn in vermeld en gesorteerd op onderdelennummer. In totaal zijn er zo’n 2550 soorten artikelen aanwezig in de lijst. De 6425.04 is snel gevonden en de complete kit blijkt 15 euro te kosten. Nou voor dat bedrag, doen we niet moeilijk natuurlijk.

Facturatie is een papieren systeem waarbij het

onderdeelnummer, aantal, prijs per stuk en totaal prijs wordt vermeld.

De verdere verzoeken waren ook redelijk snel gevonden.

Uiteindelijk is het een rustige dag met maar vier klanten. Op mijn vraag of dit door de zomervakantie komt verteld Frans mij dat hier niet echt een pijl op te trekken is. Tijdens de winterstalling wordt en wellicht iets meer verkocht omdat men dan meer bezig is met klussen die je in de periode dat je wilt rijden liever niet doet. Maar ook dit varieert, ga uit van 4-10 leden per opening.

Aantal klanten zegt natuurlijk niets over of er veel verkocht wordt of niet, ligt eraan hoe lang de boodschappen lijst is.

Een greep uit de selectie wat er zoal verkocht is behalve bovenstaande:

Dopje voor slot mechanisme, stuurhuisrubbers, deurrubbers, verdelerkap, rotor, bougiekables een motor van een Peugeot 402 zijn een greep uit de selectie.

De uiteindelijke omzet van die dag was 670 euro van de verkoop in het magazijn zelf. Klaas legt mij uit dat er ook verkoop is vanuit de webshop. De aankopen zijn reeds bij elkaar gezocht en verpakt. Na sluiting worden deze naar het postkantoor gebracht voor verzending.

Op mijn vraag hoeveel vrijwilligers er werken weet Klaas mij te vertellen dat dit er zonder hem zelf 12 zijn die ongeveer 4-6 weekenden per jaar meedraaien. Er zijn 24 openingen per jaar, net als







3,5 ton aan verkoopwaar die in 7 zeecontainers vervoerd moesten worden. Daarna konden pas de stellingen worden afgebroken om vervolgens op de nieuwe locatie te worden opgebouwd. Het opruimen en inruimen heeft een dik half jaar geduurd. (vooral omdat er meteen gesorteerd en opgegruimd is)



Het pand bestaat uit 2 verdiepingen en zijn beide ongeveer 150m<sup>2</sup> wat het totaal op 300m<sup>2</sup> brengt. Op de 1<sup>e</sup> verdieping is ook een archief en vergaderruimte. Hier worden naast de algemene leden vergadering ook technische evenementen gegeven en is tevens de archiefruimte. Een groot deel van het archief is van Peugeot afkomstig. Maar ook materiaal van de APH zelf of denk aan 2 complete jaargangen Le Lion en ander promotie materiaal uit de APH geschiedenis.

Ondanks dat ik onervaren ben met de techniek en er maar 4 klanten zijn geweest, leer je toch veel op zo'n dag. Zo heb ik geleerd dat een 203 2 typen verdeler kappen kan hebben. 1 met een vaste stift (lage kap) die rust op de rotor met bovenop een verende contactclip (SEV) of een hoge verdeler kap met een vast geleidingspunt en een verende koolstofstift bovenin de verdeler (Ducelier). Of dat het lijkt dat de voor en achterdeur 2 verschillende rubbers heeft vanuit het onderdeelboek, maar dat het ene nummer op maat is en de andere op rol.

de andere clubs op de 1<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> zaterdag van de maand.

Op mijn vraag of er vrijwilligers zijn die verder weg wonen dan Leidschendam (waar ik woon) krijg ik Friesland en Duitsland bij de grens met Roermond te horen.

De APH heeft pak en beet 425 leden. Klaas schat in dat ongeveer 25% van de leden wel eens iets komt kopen in het magazijn. Op mijn vraag iets over de geschiedenis van het pand krijg ik mooie en indrukwekkende verhalen te horen. Tijdens de verhuizing uit Scherpenzeel in 2012 moet bijvoorbeeld andersom gewerkt worden. De stellingen moesten worden uitgeruimd, goed voor

De tijd vliegt letterlijk voorbij en dit artikel waarbij ik maximaal 3 pagina's kan gebruiken maakt het lastig om alles te verwoorden wat ik heb gezien en meegemaakt.

Groot respect voor de kennis en kunde van Frans en Klaas en al die andere hard werkende vrijwilligers die ik niet gesproken heb deze dag. Die het ongetwijfeld net zo goed en geïnteresseerd doen. En ook respect hun uithoudingsvermogen. Ik met mijn niet zo sportieve kantoorlichaam vond een paar uur staan best vermoeiend, of zou het toch gekomen zijn door het gebrek aan slaap en alle indrukken van deze dag.

Denk dat ik namens alle leden spreek als ik zeg:

APH magazijn, bedankt voor jullie inzet en betrokkenheid!

ROBIN SABAT



**KOPPELAAR**  
n o t a r i s s e n

Het juiste adres voor:

Ondernemingsrecht  
Onroerende zaken  
Familierecht  
Scheepvaart

Molendijk 67 3361 EL Sliedrecht  
Postbus 249 3360 AE Sliedrecht  
T: (0184) 44 41 88 F: (0184) 49 01 77  
E: info@koppelaarnotariissen.nl  
I: www.koppelaarnotariissen.nl

## Passie voor auto's?



Word lid van de KNAC en ontvang 8 x per jaar 'De Auto'.

Autoliefhebber? Word dan nu lid van de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club met of zonder pechhulp pakket en ontvang altijd 8 x per jaar ons clubmagazine 'De Auto'. Met 116 pagina's vol autonieuws en reportages over bijzondere (klassieke) auto's.

**Vanaf € 46,- per jaar**

Ons clubmagazine is exclusief voor leden en niet los of via een abonnement verkrijgbaar. Ga dus snel naar [www.knac.nl](http://www.knac.nl) en ontdek welk lidmaatschap het beste bij u past.



**Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club**  
belangenbehartiging – evenementen – pechhulp – verzekeren

# PEUGEOT

## interessante aanbiedingen:

### Nu verkrijgbaar voor de 404 Break!

Achterkleprubber voor op de klep en op de carrosserie.

8707.10  
Achterkleprubber op carrosserie Break (3000mm op lengte)  
€ 33,50

8710.05  
Achterkleprubber op de klep Break (4250mm op lengte) € 30,00

*een wonder op wielen...*



### Antwoord een leuk klein probleempje 17

Probleem: Een 404 met hydrovac systeem begint steeds slechter te remmen ondanks dat hydrovac/hoofdremcilinder en wielremcilinders in goede staat zijn.

Oplossing: bij de laatste beurt constateerde men dat de remtrommels enigszins aanliepen. Om dit te corrigeren stelde men de remstelnokken zo wat verder terug (geen geluid meer bij ronddraaiende trommels). Helaas worden nu de cilinders van de voorremmen wat verder naar buiten gedrukt. En deze slag is beperkt. Om toch te kunnen remmen moet zo het pedaal steeds verder worden ingedrukt tot (na afslijten van de remvoeringen) dit niet verder meer kan. Auto begint dan slechter te remmen!



### Een leuk klein probleempje nr 18



Een 404 (carbureteur) krijgt een volledige 10.000 km beurt en alles lijkt prima. De bestuurder maakt diverse ritten en rijdt weer met plezier! Nadat hij een keer gestopt heeft en de auto weer wil starten, slaat deze niet meer aan! Hij gaat winkelen en probeert na enkele uren weer te starten en dit gaat probleemloos. Thuis gekomen zet hij de motor uit

en probeert nog eens te starten; weer niet mogelijk! Wat kan er bij de beurt zijn mis gegaan? Een foto om je een hint te geven.

A. KONIJNENBERG

# De auto bestaat 250 jaar

In het kader van het 250 jarig bestaan (Cugnot 1769) van de auto organiseert de stichting NCAD op 5 oktober de verjaardag van de auto op de Automotive Campus in Helmond. Tevens vieren we het 10 jarig bestaan van de Automotive Campus.

Op het Campus-terrein willen we 10 decennium (1900-2000) pleinen bouwen met per plein 10 bijzondere voertuigen op het gebied van innovatie van technologie, design of maatschappelijke relevantie bv massa motorisering. Het wordt een vol programma met lezingen (waaronder die van Maserati, Chrysler en Daf) workshops, best Student Award, Interactief Erfgoed College etc..

We hopen ook diverse mooie Peugeot's te mogen etaleren op de Automotive Campus.

De auto's kunnen tussen half 9 en half 12 geplaatst worden, waarna de opening start om 12.00. De lezingen starten vanaf half 11 voor de eigenaren die hun auto's geplaatst hebben. Voor diegenen die auto's plaatsen en er al op tijd zijn, wordt ook de gelegenheid geboden om een lezing bij te wonen van 10.30 tot 11.30 over de mobiliteit van de toekomst. Dat gaat over waterstof, batterij-elektrisch, maar ook over de ontwikkeling van de verbrandingsmotoren en automatisering van bestuurderstaken (<http://www.wautomotive.nl>).

Tussen 12.30 en 13.30 is er ook een erfgoed college. We willen de clubs ook de mogelijkheid geven om presentaties te houden in het Automotive House afhankelijk van de vraag. Chrysler Club Nederland heeft dit nl. al verzocht en wil een presentatie houden over Lee Iacocca.

Naast de bijzondere oldtimers die wij willen eren, kijken we ook naar de toekomst zodat 10 tot 20 studenten teams worden uitgenodigd met hun auto's waarvoor KIVI VT (<https://www.kivi.nl/afdelingen/voertuigtechniek>) ook een Award gaat uitreiken. We vragen de studenten om in hun betoog een link te leggen naar het verleden. De op de Campus gevestigde Automotive MBO en HBO zullen ook een open dag houden.

Voorafgaand aan het weekend gaan we ook een debat organiseren met TNO en TU/e over de aandrijflijnen van de toekomst. Al deze side events staan ook in het teken van 250 jaar auto. Indien clubleden ook auto's willen plaatsen op decenniumpleinen dan kunnen ze mailen naar ([margaretha@ncad.nl](mailto:margaretha@ncad.nl))



Als bezoeker hoeft men zich niet aan te melden. Het evenement is gratis voor publiek en er is een klassieker parkeerplaats.

meer info: [margaretha@ncad.nl](mailto:margaretha@ncad.nl)



# Le Lion en Angleterre

Na de laatste Tour de Peloponnesos in 2018 werden Samantha en ik en nog een paar Nederlandse stellen uitgenodigd om eens bij één van de deelnemers uit Engeland op bezoek te komen.

Zo geschiedde. Julian en Sarah die in hun Jaguar hebben deelgenomen stelden voor om in mei bij ze op bezoek te komen in Engeland en daar een soort mini toer te doen.

Gelukkig hebben ze een groot huis en konden zowel Samantha en ik als ook Edward en Mirjam van Zanten, Ton en Mariken Keijser (Ton was al twee jaar navigator van Edward in de Tour de Peloponnesos) en Hans en Annemarie allemaal een nachtje blijven logeren.

Er was de nodige voorbereiding gedaan en Julian en Sarah hadden een mooie toer uitgestippeld.

We hebben o.a. Oxford, Bath met de romeinse baden, de Prescott Hillclimb bij de Bugattie Owners Club, Highclere Castle bekend van Downton Abbey en vele andere bezienswaardigheden gezien.

Tussendoor sliepen we in de soms meest idyllische hotelletjes om na 4 dagen weer bij Sarah en Julian thuis de toer met een grootse BBQ af te sluiten.



Ook sloten er halverwege nog een paar andere Engelsen die we al van onze Griekse tours kenden aan met hun MG's. Edward, Mirjam, Samantha en ondergetekende zijn nog twee dagen langer in Engeland gebleven. We zijn via de zuidkust met o.a. bezoek aan het circuit van Goodwood en de Pier van Brighton weer richting Dover gereden.

De 504 Coupé heeft het weer bijna 1800 km heel goed gedaan, en zo ook de 403 van Edward die een jaar had stil gestaan. (helaas liet de 402 op dag van vertrek de geest). Ton en Mariken waren met de luxe moderne Mazda en Hans en Annemarie reden met hun 78er Porsche 911. Het links rijden was even wennen maar viel uiteindelijk best mee. En bij twijfel of een ietwat minder nette actie is er geen Brit die het in zijn hoofd haalt te claxonneren of rare gebaren te maken. Daar kunnen we nog wat van leren in Nederland. Zo her en der een leuke praatje met de zeer vriendelijke Britten of een vluchtig duimpje omhoog. De Leeuwen worden goed verdragen in Engeland...

TEKST EN FOTO MARTIJN KLOK



Wij maken kennis met  
Jaap Bosma en zijn  
mooie Peugeot 404

# ACHTER HET



## Sinds wanneer ben je lid van de Peugeot 404 vereniging?

In januari van dit jaar ben ik lid geworden van de 404 club om zodoende contact te krijgen met andere eigenaren en voor de onderdeelvoorziening maar ook het kunnen meedoen met club-ochten.

## Wat is de reden voor de aanschaf van een oldtimer?

Toen ik vorig jaar als navigator/rijder heb meegedaan aan de Tour du Péloponnèse (TdP) 2018 in Griekenland met een Peugeot 204 (die niet van mij was) heb ik de smaak te pakken gekregen en was het mijn doel om dit jaar opnieuw mee te doen maar dan met een eigen auto.

Zodoende ben ik op zoek gegaan naar een 404.

Mijn vroegere schoolvriend z'n vader had een eigen kleermakerij en hij ging dan regelmatig naar de textiel fabrieken om nieuwe stoffen te kopen en dan mochten wij wel eens mee.

Hij reed in een 404 diesel en dat heeft toen indruk op mij gemaakt, de mooie loop van de motor en het veercomfort, het reed fantastisch.

Al vaker heb ik de wens gehad om een oldtimer te kopen en dan gingen mijn gedachten uit naar een Citroen DS (Snoek) en de Peugeot 404.

Ook de Renault 16TX die ik vroeger heb gereden stond op het lijstje maar vind maar eens een exemplaar zonder veel roest.

## Waarom een 404?

De reden dat het een 404 is geworden is dat je voor een redelijk bedrag een goed exemplaar kan vinden, voor een beetje gave Citroën DS betaal je toch gauw het dubbele.

En ik val gewoon voor de prachtige lijnen van deze auto en ik ben niet de enige als ik zie hoeveel mensen even omkijken als je langsrijdt.

## Wat is je ervaring met Peugeot?

In het dagelijks leven rijdt ik in een Peugeot 308 HDI, mijn eerste Peugeot nadat ik eerder Citroën en Renault had gereden, blijkbaar val ik voor het Franse comfort. De 404 is een verademing om mee te rijden, vooral de vele verkeersdrempels die je tegenwoordig steeds vaker ziet worden met



grote souplesse genomen in tegenstelling tot de modernere 308 en andere moderne auto's welke veel stugger zijn geveerd. Het is echt "toeren" in zo'n auto.

## Kun je iets over jouw Peugeot vertellen?

Toen ik op zoek was vond ik er twee op Marktplaats die me aanspraken, één stond er in Noord Holland maar dat bleek op de foto's mooier dan in het echt en de beste man wilde ook niet zakken in prijs.

Als tweede stond er één te koop in Warns (Friesland) en dat was eigenlijk vlak bij ons huis.

Het bleek dat de auto in een botenloods stond bij een zwager van de eigenaar die ergens bij Rotterdam woonde en er van af wilde, hij knapte oldtimers op en verkocht ze dan weer.

Toen de zwager de hoes van de auto afhaalde werd me bij de eerste blik meteen duidelijk dat dit hem wel eens kon worden, al aardig gerestaureerd en zag er verzorgd uit.

Het is een 404 uit 1971 en beschikt over een 3 versnellingen ZF automaat op LPG.

Alle papieren zaten er bij en ik heb nog een korte proefrit gemaakt, s'avonds de eigenaar gebeld en na wat handjeklap gekocht.

Helaas kon (of wou) hij me niks over de geschiedenis van de auto vertellen wat ik wel jammer vond.

Wel kon ik in het onderhoudsboekje zien dat er onderhoud is gepleegd in Montpellier (Fr.) Misschien dat er onder de clubleden nog mensen zijn die me iets kunnen vertellen over de geschiedenis, je weet maar nooit.

## Wat is je ervaring tot nu toe met het rijden in een oldtimer?

Bij onze eerste rit, de Hollands Glorie/Graca 2019, zaten we te genieten maar zo'n 15 km. voor het eind was de 404 niet meer vooruit te branden en kwamen we uiteindelijk tot stilstand op een landelijk weggetje en daar sta je dan op je eerste rit... en bijna geen gereedschap mee want onervaren met oude auto's.

Gelukkig reed Frank Thunnissen en nog iemand waarvan ik de naam vergeten ben achter ons aan en die hebben fantastisch geholpen. Nogmaals dank heren!

Het bleek een vastgelopen achterrem te zijn en met wat kunstgrepen zijn we alleen met de handrem werkend op de eindbestemming gekomen. Maar ja dan na het diner weer naar huis, een dikke 200 kilometer zonder goede remmen...

Ook daar was weer een helpende hand van Edward van Peugeotauto die na het diner met een griptang de flexibele remslang achter had afgeknepen zodat hij niet weer vast kon slaan en we weer de beschikking hadden over de voorste rem. Inmiddels zijn de remmen en alles wat met veiligheid te maken heeft weer op orde en is de carburateur vervangen en ook de LPG installatie is door een specialist uit Leeuwarden nagekeken. Alles weer afgesteld en de 404 loopt als een zonnetje.

## Wat zijn zoal de reacties op je auto?

Het valt me op dat er toch veel mensen zijn die even omkijken of je aanklappen om dingen te vragen of verhalen te vertellen over een 404 die ooit in hun bezit was.

Toen we de auto laatst parkeerden op een dorpsplein in het Friese Oudemirdum zagen we dat er meer klassiekers stonden. Bij het uitstappen kwam een bekende kunstschilder uit een nabij gelegen dorpje op me af en complimenteerde ons met de mooie auto, hij rijdt zelf in een Citroen DS en heeft ook nog een Traction Avant.

Hij zou graag eens wat foto's willen nemen om de 404 te schilderen, wat hij ook met zijn eigen auto's heeft gedaan, zie op <https://www.martinsijbesma.nl>

Met een klassieker heb je zomaar spontane contacten is ons opgevallen.

## Wil je verder nog iets kwijt?

Ik hoop dat we nog heel lang mogen genieten van onze klassieker en dat de regering niet komt met allerlei milieueisen wat zou inhouden dat veel van het rijdend erfgoed in de schuur zal blijven staan te verpieteren.

En mooie ritten maken nu het nog kan.



# De démarreur



**Wijsheden in woorden van wijlen Rob Dirkse**

Rob Dirkse schreef voor Le Lion ruim 10 jaar technische verhalen op. 10 Jaar lang publiceerde hij zijn verhalen in Le Lion. Maar na zijn overlijden – eind 2015 – ontvingen wij zijn gehele oeuvre. Aangezien deze technische beschrijvingen tijdloos zijn, heeft de redactie besloten om af en toe nog eens iets te publiceren. Uiteraard met toestemming van zijn familie.

Vroeger had je bij je auto een slinger waarmee je de motor tot leven moest brengen. Niet ongevaarlijk, want hij kon wel eens terugslaan en een gebroken pols was dan niet uitgesloten. Andere vervoermiddelen moest je in die tijd aanduwen zoals de Solex-snorfiets of aantrappen zoals het Lohmann-dieseltje, dat je onder je fiets kon hangen en dan maar trappen totdat je een ons woog voordat het ding begon te knallen. Maar je reed dan wel 125 km op één liter. Tegenwoordig hebben we de zogenaamde startmotor op vrijwel alle voertuigen. Op het knopje drukken en vroem.... rijden. De fransen noemen zo'n ding de démarreur.

Een startmotor is een gelijkstroommotor met een vermogen van ca. 1 pk die de motor op een rotatiesnelheid kan brengen van 2 Hz. (= 2 omwentelingen per seconde oftewel 120 toeren per minuut). Bij oude auto's drijft de startmotor direct de automotor aan, bij moderne auto's heb je een sneldraaiend elektromotortje dat via een klein versnellingsbakje (of beter: een vertragingsbakje) de automotor op gang brengt. De aandrijving van de automotor gaat via het vliegwiel dan op de krukas is gemonteerd. Op het vliegwiel is een zogenaamde tandkrans gemonteerd en op de startmotoruitgang een tandwiel (in vakjargon: het rondsel) dat past in de tanden van de tandkrans. Het rondsel wordt op het moment dat je

de contactsleutel omdraait via de zogenaamde bendix-hefboom die op de startmotor is gemonteerd, in de tandkrans "geschoten". Het rondsel heeft een schuine vertanding om beter in de tandkrans te kunnen glijden. Tegelijkertijd komt er via een relais een forse elektrische stroom via de relaisschakelaar naar de startmotor waardoor deze gaat draaien. Als de automotor start gaat de tandkrans sneller draaien en wordt het tandwiel van de startmotor uit de tandkrans gedrukt, schuift terug op de startmotoras en de elektrische stroom naar de startmotor wordt onderbroken. Een goed contactslot is zo geconstrueerd dat je, als de automotor loopt, niet nog een keer kunt starten. Want dan zou het tandwiel van de startmotor in de snel draaiende tandkrans vermorzeld worden. Je moet dan eerst de automotor stil zetten om opnieuw te kunnen starten.

Een oud type startmotor is nogal een looiig ding, de moderne startmotoren daarentegen zijn kleiner en lichter, maar maken wat meer lawaai dan de oude.

Een gevoelig punt, vooral bij het oude type, is het relais dat bij het starten inklappt om de hoge stroom naar de startmotor over te brengen. Bij het inklappen ontstaan vonken, waardoor de contactvlakken van de relaisschakelaar inbranden.



den. Na verloop van tijd hebben zich zoveel inbrandresten op de contactvlakken gevormd dat er geen stroom meer door gaat. Bij het omdraaien van de contactsleutel gebeurt er dan niets, maar je hoort wel wat klikken. Vervangen van het relais is dan aan de orde.

De stroom voor de startmotor wordt via koolborstels op het anker van de motor overgebracht. Het anker is het draaiende gedeelte van de startmotor. Een beetje te vergelijken met de rotor van de dynamo. De koolborstels drukken op de collector van het draaiende anker. Ook hier vind vaak

wat vonkvorming plaats waardoor de startmotor na verloop van tijd de geest geeft. Revisie van een startmotor houdt dan ook in: nieuwe lagers, een nieuw relais, soms een nieuwe bendix, nieuwe koolborstels en het afdraaien op een draaibankje van de koperen collector. En tenslotte een run op een testbank om te kijken of alles weer goed functioneert. Kosten, excl. uit-en inbouw: ca. € 100,-. Men adviseert na elke 100.000 km een dergelijke onderhoudsbeurt te laten uitvoeren.

Het zal iedere autoknutselaar opgevallen zijn dat er een heel dikke kabel loopt van accu naar startmotor. Dat moet ook wel want er moet een stroom doorheen van honderden ampères. Belangrijk zijn dan ook de aansluitpunten bij accu en startmotor. Deze moeten goed schoon zijn en stevig aangedraaid. Eventueel wat invetten met zuurvrije vaseline. Ook de bevestiging van de kabelschoenen aan deze kabel en de kabelisolatie moeten in orde zijn.

Bij een oldtimer komt het nog wel eens voor dat het contactslot en/of zijn bedrading niet meer 100% is waardoor de aanstuurspanning van het startmotorrelais te laag is geworden om vlot te kunnen starten. Het inbouwen van een simpel relais in deze aansturing brengt de volle accuspanning weer terug op het startmotorrelais. Niet willen starten is niet kunnen rijden. Of het moet zijn dat er steeds lieden beschikbaar zijn die je willen aanduwen, maar dan sla je toch een figuur met je (niet zo) goed onderhouden oldtimer. Ik hoop met deze uiteenzetting er aan bijgedragen te hebben dat er minder aangeduwd hoeft te worden.



TEKST: ROB DIRKSE HEERENVEEN  
FOTO: VRIJ GEBRUIK INTERNET/FACEBOOK



# Midzomeravondrit

Op vrijdagavond 21 juni verzamelden een kleine twintig Volvo's en een vijftal Peugeots zich voor de midzomeravondrit. Na een gezellige ontvangst in de garage van Han en Elly Misdom met koffie, thee en ander lekkers werd er een korte toelichting gegeven over de rit.

Deze was uitgezet door Erwin van de Boom. We zouden veel leuke kleine weggetjes zien en ook een paar stukjes onverhard. En ook snelweg, maar gelukkig enkel op afstand. Ook de nuttige tip dat de routebeschrijving tweezijdig geprint was, iedereen moest toch wel weer terugkeren, anders zou er na afloop veel frisdrank overblijven...

We vertrokken door een mooi stukje Weert, langs de Theuniskapel. Het is ook moeilijk om niet langs kapelletjes te rijden, die staan overal. Wellicht een idee voor een themarit? Een route met kruisjes of zoiets... Eenmaal Weert uit bleven we even in de buurt om vervolgens via wat buurtjes terecht te komen in Nederweert. Bij de oudste waterkrachtcentrale van Nederland maakten veel deelnemers een tussenstop.

Ondertussen kreeg iedereen het gevoel dat men de juiste keuze had gemaakt, het was een hele leuke avond aan het worden! Na wat gesprekjes en enkele foto's gemaakt te hebben kwam het eerste stukje onverharde weg. Na 200 meter moesten we daar weer af. Afijn, dat ging niet helemaal goed zodat het merendeel, waaronder ondergetekende, een wat langer stukje onverhard heeft gereden. En datzelfde stuk weer vice versa. Gelukkig mocht dat de pret niet drukken en via Schoor (dat is overigens ook een

Limburgs woord) reden we gezellig door. Via veel mooie stukjes kwamen we terecht in de gemeente Leudal, de zon was op dat moment al aardig aan het zakken. Hier en daar werden we toegezwaid door fietsende medeweggebruikers die door het mooie weer ook nog laat actief waren. We stopten nog even kort bij een spoorwegovergang (de treinen reden gewoon deze avond) en we konden weer verder.

Intussen probeerde ik hier en daar nog wat vast te leggen maar helaas waren de andere coureurs niet meer van plan om een stop te maken. Die roken de stal waarschijnlijk al. Zag nog wel mijn voorganger recht tegen de zon inrijden, dat zou een schitterende foto zou kunnen worden, en niet geschoten is altijd mis. Dus een poging gewaagd en gelukkig was ie raak. Je moet alleen wel weten wat het is, maar de ware Amazon-liefhebber ziet dat natuurlijk wel dat de blauwe Amazon van Gijs precies in de ondergaande zon rijdt, Peter rijdt met zijn P1800 net de foto uit in de verte. De foto heeft dan ook de titel gekregen: "Ama-Zon".

Een klein kwartier verder waren we weer op de parkeerplaats waar alle auto's opgesteld stonden. Terug bij Han en Elly werd er natuurlijk nog lang nagepraat. Met een hapje, een drankje en wat



Volvo's en een gedemonteerde Peugeot 404 coupé op de achtergrond. Hier werd de aandacht nog even gevestigd op de Kristoffelwijding net aan de overkant van de grens. En ja, het was zo gezellig, ik ben weer van de partij. De organisatie liet zich ontvallen dat men volgend jaar wederom een midzomeravondrit wil organiseren met Volvo's en Peugeots.

Dus noteer vrijdagavond 19 juni 2020 maar in je agenda.

TEKST EN FOTO'S OSCAR ELLERBRAK

# Kattendiep (1)

Tellen geblazen: dertien mannen, nul vrouwen, tien auto's, vier fietswielen, twee parkeermeters en veertien verkeersborden. En dat allemaal op slechts vijfduizend vierkante meter. Het is een idioot straatatfeerel dat misschien geënsceeneerd aandoet, maar het is de bittere waarheid.

Het is een curieuze foto uit 1975 uit de collectie van de *Groninger Archieven*. Fotograaf onbekend, maar we zien de hand van *Frank Straatemeijer*. Hij wist de verrassende reuring en de rauwe levendigheid van Stad in de jaren '70 genadeloos en pakkend te verbeelden.

De korte schaduw van de zon naar het oosten verraadt middagpauze. De mannen lummelen maar wat lamlendig rond. Klerken en kantoorvolk. Ze kijken naar die gast die zojuist met een ferme schop iets wegtrapte. Het getuigt allemaal van een losgeslagen ledigheid. Toch lijkt er sprake van een spel: de twee mannen rechts lijken er deelgenoot van te zijn. Rechts van de mobiele schafteek loopt een man uit beeld en links ervan neemt er een een ferme trek van zijn sigaret. Daar weer links van strekt een jongeman zijn beide armen om vervolgens met beide handen te klappen. Welke de prestatie is die kennelijk zijn warm applaus verdient, dat is onduidelijk. Intussen zit een man onderuitgezakt op het trottoir; de schafteek als rugensteun.

We bevinden ons in de analoge wereld. Zonder die tv-antennes op de daken van de huizen, als ze al waren aangesloten, hadden we geen beeld en geluid gehad van wat er in die wonderlijke wereld van toen allemaal aan toeging. En het ging er aan toe zoals we dat hier aan het Kattendiep zien gebeuren.

Zo ongeveer in het midden zien we de tekst GARAGE MODERN tegen de gevel aangebracht. Na zo'n vijfenveertig jaar is deze een door de tijd razendsnel ingehaalde kwalificatie, HIER KLOPT IETS NIET evenals de praktijk om pompstations, zoals die van ESSO, in de bebouwde omgeving als doodnormaal te vinden. Dan lezen we rechts op die wit geverfde gevel SNIP. De afbeelding boven de deur refereert aan de nering van Snip: groothandel in vis. Met grote trots voerde deze de alom geroemde tekst: SNIP EEN BEGRIP. Mooie middenstandpoëzie. Lastig te evenaren.

Ter zake. Alle aandacht vraagt de 404 die voorbij raast. Is de chauffeur een man of een vrouw. We

zien het niet; dus weten we het niet. We laten dit voor wat het is. Dan hoeft dit gegeven niet in de telling te worden meegenomen zoals weergegeven in de eerste alinea. Maar ach, wat zegt ons dat zinloos cijfermatig geturf?

De voorruit van die 404, evenals die van de Renault 4 die daar links geparkeerd staat te staan, zit onder een dikke laag stof. De ruitenwissers hebben hun werk gedaan. Deze laten duidelijk hun sporen na. Saharazand. 's Zomers is dit een eenvoudig verklaarbaar meteorologisch verschijnsel. Ook toen al!

Die 404 doet shabby aan. Afgeragd. De bumper hangt er slordig bij, de imperiaal is bevestigd aan de dakgootjes, terwijl de auto standaard werd geleverd met vier bevestigingspunten op het dak. Van vernuftig gemak naar dom ongemak. 1975 was het jaar waarin het definitief gedaan was met de productie van de 404. Dan tref je uiteindelijk dit soort exemplaren op de weg. Deze is van jaren geleden. Dat zien we aan het zwarte kunststof schildje op de grille, waar in het midden ervan de goudkleurige kop en klauwen van een leeuw sieren. Latere bouwjaren moesten het doen met een simpel, nep verguld exemplaar.

Als we de tien auto's die we hier aantreffen willen benoemen, dan stokt het al gauw bij vijf stuks: die 404, dan een 2CV en een R4, vervolgens een



CX en dan een VW Transporter T2. Wie weet welke die andere zijn, die mag het zeggen.

Tot slot die parkeermeters. We zien er een alsof deze op het dak van die 404 is gemonteerd. Dan schoof je er een kwartje in, een gulden of een knaak, je gaf de automaat een ferme draai dat

met een lekker en plezierig mechanisch geluid gepaard ging en dan was de parkeervergunning voor die specifieke plek *for the time being* betaald. Op de wijzerplaat ervan liep het metertje in de tijd terug totdat de aangeschafte parkeertijd was bereikt. Simpel, logisch en duidelijk, voor zowel parkeerder als verbalisant.

Enfin. De 404 raast voort en de titel van dit verhaal suggereert een vervolg. Dat klopt.

TEKST: COEN VAN UHM  
FOTOGRAAF: ONBEKEND

# Le Lion 210 Boekenblad

## De mon père

In het jaar dat het 50 jaar geleden is, dat de coupé en cabriolet 504 zijn verschenen, wordt door E.T.A.I. in haar reeks "De mon père" een voor de hand liggende titel uitgegeven. La 504 coupé en cabriolet de mon père is inmiddels de zes- tiende Peugeot titel in deze reeks.



Auteur Xavier Chauvin heeft reeds eerder zich gebogen over La Peugeot 505 de mon père. De recente uitgave laat nadrukkelijk de samenwerking zien tussen Carrozzeria Pininfarina en ons merk uit de Franche-Comté. Het behoudende en degelijke merk Peugeot ondergaat tientallen jaren de Latijnse elegantie uit Italië. Het ondersteunt in het bijzonder de sociaal opwaartse beweging dat in het Frankrijk van "Les Trente Glorieuses" (1945-1975) zichtbaar is. Peugeot staat daar middenin met de typen 203, 403, 404 en 504. De afgeleide versies smaken naar meer en maken het beeld van de bouwers uit Sochaux breder. Het dynamische beeld van de berline 504 Injectie wordt gekoppeld met de prestigieuze creaties uit Turijn. Ongewoon lang, maar liefst 15 jaar, wordt in de eigen fabriek van Pininfarina in Grugliasco gebouwd. De evolutie in stijl en techniek laat zich zien. Van 1,8 liter naar V6. Van civiel naar rally rijden. Deze 504 typen

zijn de heilige graal van de liefhebbers van oude Peugeots. De uitgave van 120 pagina's met stijve platten is volgens beproefd recept. Veel bekend fotowerk uit folders en brochures maken het zeer herkenbaar. Aanvullend zijn zeker de diverse foto's van het rallywerk. In de traditie geplaatst van het huis Peugeot is deze uitgave een aanrader. Inhoudelijk heeft de schrijver echter verzuimd om het gevoerde kleurenschema bij deze coupé en cabriolet versies op te nemen. Helaas!

### Peugeot V6

Een passende titel die recent is verschenen bij uitgeverij E.T.A.I. betreft Peugeot V6 "50 Ans de prestige et de victoires". Schrijver Philippe Coignard heeft inmiddels diverse titels in het domein Peugeot op zijn naam staan. Met de jongste titel vervult hij het gat in de geschiedenis van een inmiddels uitgestorven soort motor. V6 zijn een letter en een cijfer die samen iets magisch vormen. Zeker in een land als Frankrijk is dat een zeldzaam soort. In de jaren zeventig van de vorige eeuw was Peugeot op jacht naar een prestigemodel, aangedreven door een V6. Lange tijd had Peugeot zelfs een droom om grandeur te gaan invullen met een V8. Uiteindelijk is een V6 het hoogst haalbare gebleken. Als eerste is de V6

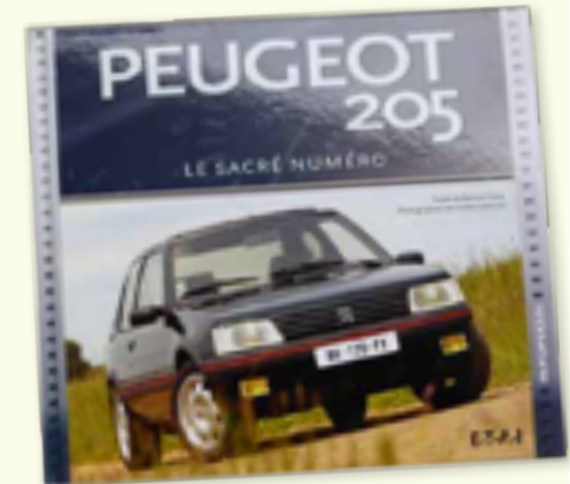
verschenen in de 504 coupé en cabriolet, gevolgd in 1975 voor het eerst in een zelfstandig nieuw type Peugeot, de 604. Het gebruikte motorblok is afkomstig uit en bekend geworden als PRV familie. In de afgelopen vijftig jaren zijn nog motorblokken gevolgd uit de families V6 ES9 en V6 DT. Zowel de benzine V6 als ook de V6 Diesel Turbo zijn ontwikkeld in coöperatie met andere automerken. Oorspronkelijk met Renault en Volvo. Later werden dat Ford, Jaguar en Land Rover. In recente jaren heeft Peugeot met concept auto's en rallywagens haar V6 ambities keurig afgerond. In de 208 T16 monteerde men een ES9 blok en in de buggy 2008 DKR plaatste men een V6 DT blok. Met het laatste type wist Peugeot zowel in 2016, als in 2017 en in 2018 Dakar winnend af te sluiten. Samengevat staat dit op 192 pagina's. Het boek is gebonden met stijve platten en voorzien van een stofomslag. Kortom dit is een interessant boek voor de liefhebber.

### Peugeot 205, Le sacré numero

Deze titel wordt door Bernard Sara gebruikt voor een specifiek boek waarop in hoofdlijnen wordt ingezoomd op het type 205. Bij ons in Nederland vooral bekend met de aanduiding " 'n Sterk Nummer". Het boek is vooral een fotoboek

waarbij de Franse Club 205 en de 205 GTI club de France de twee nul vijven hebben aangeleverd. Ondanks dat dit boek al enige tijd op de markt is, blijft de inhoud actueel. Project M24 wordt met meer dan vijf miljoen verkochte exemplaren, uiteindelijk verantwoordelijk om de economische catastrofe van Peugeot, zoals nog nooit vertoond, af te wenden. Inmiddels wordt de 205 duidelijk een cultwagen. Het gamma 205 is zodanig dat één ieder zijn eigen ideale 205 kan vinden. Van basis tot snelle, sportieve en chique versies. Verder heeft dit Sterke Nummer een indrukwekkende erelijst van rally overwinningen. De 205 is gewoon een gelukkig samengaan van techniek en commercie. Er zal in de toekomst naar verwachting nog menig 205 titel verschijnen. In dit boek van uitgeverij E.T.A.I. met 128 pagina's en stijve platten, hadden de samenstellers ook de cabriolet junior CJ en vooral de verhoogde motorkap van de 205 Automatic in beeld mogen brengen. En niet te vergeten de bestseller 205 F. Kortom uw bibliotheque Peugeot kan nog steeds worden aangevuld. Onder andere via [www.autonetcarbooks.com](http://www.autonetcarbooks.com).

MARCEL THELOESEN  
FOTOWERK: RUUD THELOESEN







## Tour du Péloponnèse (TdP), 30 September - 6 Oktober 2018

In Le Lion 208 eindigde het verhaal met het noodlot dat toesloeg in de vorm van een lekke band van de aanhanger, vlak voor vertrek van de boot naar Griekenland. Dennis Wijnen die mee ging als navigator voor de Groene Peugeot 504 van Nikos, Ton Keijser die mijn navigator was en ik hadden binnen 4 minuten de band gewisseld.



W e konden meteen aansluiten in de rij om op de boot te rijden. De boottocht duurt een 22 uur, dus heerlijk relaxen, uitslapen en met andere deelnemers eten en drinken. Zondag 30 september komen we aan in Patras, eindelijk mocht de 402 zelf gaan rijden 81 kilometer naar Grecotel Olympia. De auto reed heerlijk. Dak open, zon naar binnen en genieten.

### Maandag - Dag 1 van rally

De ochtend reden we naar Olympia, daar zijn ooit de eerste Olympische spelen gehouden, de 100 meter spring baan ligt er nog. De GaugePilot geijkt en weer genieten. Rond 14 h de eerste officiële start. Vol spanning reden we op redelijk tempo naar de eerste tijd controle, veel bochten veel bergen 3 seconde na de opmerking van de navigator dat de achterkant slap voelde nam de Pilotwiel links achter afscheid van de auto. Op 3 wielen richting de berm gestuurd omdat er nog ruim 40 auto's zouden komen wilde we geen gevaarlijke

situatie creëren. Mijn achterwiel kwam tot stilstand tegen de bumper van een Duitser die daar toevallig geparkeerd stond. Geluk bij een ongeluk, de zelfde moeite was die er vandoor gegaan de helling af en een kilometer of 2 door gerold. En dan sta je daar, eerste dag, eerste rit GAME OVER, dat viel erg zwaar na een jaar werken om de 402 gereed te krijgen. Maar na een 10 minuten relativeren gekozen om de auto weer in orde te maken om de rally uit te gaan rijden. We hebben nog 1.5 uur gezocht naar de wielmoeren in de berm. 4 terug gevonden. De tapeinden waren ernstig beschadigd, ankerplaat en rem trommel waren afgeschaafd. Eind van de middag kwamen we aan bij een Griekse garage in een weiland. We hebben besloten na een tijdje om 3 wielmoeren vast te lassen aan de tapeindjes. We hadden geen tappenset om de draad te repareren. Alleen een aggregaat en een elektrisch lasapparaat met elektrode. Gelukkig opgelost zodat we dinsdag ochtend weer aan de start konden komen.

### Dinsdag - Dag 2 van de rally

De schrik zat er nog goed in van gisteren. Het vertrouwen moest weer terug komen. We reden door de bergen, vrij hoog, niemand achter ons en niemand voor ons. Uit het niks een hels kabaal, hartslag 300! Het leek of de motor ontplofte, maar we hadden nog steeds aandrijving. Wat bleek, de Griekse luchtmacht was aan het oefenen en kwamen uit het niks achter een berg laag over vliegen met 2 straaljagers, het kabaal was enorm. Na een tijdje rijden werden we weer vertrouwd met de auto en remmen en motor. We kwamen vermogen tekort om aan de snelheden te komen, gewicht x helling = langzaam. Maar we hadden niks meer te verliezen dus dan maar rustiger aan.

### Woensdag - Dag 3 van de rally

s 'morgens nog even de kleppen gesteld en alle vloeistoffen gecheckt en weer klaar voor de start. Het bergachtig gebied was zwaar voor de 402, in de tijd ritten waar we 43km per uur moesten

rijden kwamen we serieus vermogen te kort, 2de versnelling 35 km haalbaar, maar ruim tekort, na 2 bochten en 1 helling omhoog lagen we al 9 seconden achter de tijd die we moesten halen, en dan wordt je boven aan de berg op 9 seconden geklokt. Jammer. Om de motor te besparen lekker rustig aan naar Sparta gereden.

Er reed al een hele sliert deelnemers achter ons aan. Na de pauze in Sparta was het na de start alleen maar berg op. Al gauw reden er verschillende deelnemers achter ons, dat wil zeggen dat we al zo'n 6 minuten langzamer reden als de bedoeling was. Na al die hoge toeren en vol vermogen vragen ging er iets mis. Een pingelend geluid bij gas geven. Temperatuur was goed, olie druk was goed, olie temperatuur was goed, benzine ook prima. We hebben de bougies vervangen maar het geluid bleef. Om niet alles stuk te rijden zijn we rechtstreeks naar Monenvasia gereden, 3 uur lang over 60km, als de 2de bougie kabel er af was,




was er geen metaalachtig pingelend geluid meer. Dat waren de laatste meters op eigen kracht gereden in het mooie Griekenland.

De donderdag reden we met de trailer mee en de monteur van de TDP. Heerlijk genieten van de omgeving, het mooie weer. Vrijdag hebben we de trailer in Nafplion laten staan omdat we daar weer terug kwamen. Al met al een geweldig avontuur weer. Maar de conclusie is als je een oude dame XTC geeft moet je er niet mee naar een Houseparty gaan, daar kunnen de heupjes niet meer tegen.

Thuis compressie gemeten en bleek de koppakking tussen 1 en 2 er tussen uit gebrand, teveel druk warmte en misschien wat rek op de kopbouten is de oorzaak. Dus dat viel gelukkig mee. De APH heeft een nieuwe pakking op gestuurd en alles is weer in orde.


Dit jaar hebben we een overschot aan pk's voor de TdP, de 504 coupe krijgt een Politecnic behandeling van 350 pk. Dus dat wordt weer genieten van een afblazende turbo. Peugeot is dit jaar goed vertegenwoordigd tijdens de TdP met 6 teams uit Nederland vanuit onze 3 verenigingen.



AUTOSERVICE  JOH. DEINUM  
 Produksjewel 9, 8501 XD Joure Tel. 0513 - 416070 Fax 418961

## Samen Sterk!!!

Johan Deinum voor het betere werk



WWW.AUTODEINUM.NL

*Visscher*  
 CLASSIQUE



## Oldtimer Verhuur

Visscher wordt erkend en herkend om een zeer persoonlijke aanpak en hoog serviceniveau. Naast verkoop, reparatie en onderhoud hebben we een uniek assortiment aan oldtimers die u kunt huren voor een trouwerij of een andere feestelijke gelegenheid.

[www.visscher.nl/oldtimers](http://www.visscher.nl/oldtimers)



 VISSCHER GAAT VERDER [www.visscher.nl](http://www.visscher.nl)

## Véhicules et pièces de collection

### Peugeot 404

Te koop. Peugeot 404 bj. 1974 met zeer veel bijzonderheden/accessoires/trekhaak. Nieuwe APK en 10.000km beurt. Lopend op LPG en benzine. Zowel technisch als carrosserie in zeer goede staat en prima weggedrag. Altijd binnen gestald en zeer lang in mijn bezet geweest (nog met geel kentekenbewijs!). Alle onderhoud nauwkeurig bijgehouden. Een echte Konijnenberg auto! Auto kan op put worden bekeken en proefrit. Verkoop i.v.m. te veel auto's en te veel onderhoud! Bij interesse stuur ik u een "word" document met uitvoerige inlichtingen en detailfoto's.  
€ 10.500,- | [Albert Konijnenberg](#) |  
☎ Tel: 0481-375894 |  
✉ e-mail: [bergalbert@hetnet.nl](mailto:bergalbert@hetnet.nl)



### Voor Peugeot 504

Te koop (t.e.a.b.) leren voorstoelen en achterbank van een Peugeot 504. Het leer van de voorstoelen is gescheurd, de achterbank is netjes.  
€ T.e.a.b. | [Wilbert de Vilder](#) |  
✉ e-mail: [wilbert.de.vilder@scjekerdal.nl](mailto:wilbert.de.vilder@scjekerdal.nl)

### Gratis Beschikbaar

Peugeot 404 donorauto of om op te knappen! Schenken aan liefhebber. Nederlandse 404 53-34-TT van 29-03-1972, wit met donkerrood skai. Wees er snel bij want anders gaat de auto naar de sloop.  
€ gratis | [E Wekker](#) |  
☎ Tel: 06-22883985 |  
✉ e-mail: [esmeraldawekker@gmail.com](mailto:esmeraldawekker@gmail.com)

### Peugeot 504 GLD

Te koop: Peugeot 405 GLD, bj. 1990. Mooie en goede auto. Interieur is als nieuw. Er is altijd zorgvuldig mee gereden. Behoeft het normale onderhoud/distr.riem/APK.  
€ 1.275,- | [Kars Slot](#) |  
☎ Tel: 06-20851936 (sms a.u.b.) |  
✉ e-mail: [kslot@kpnplanet.nl](mailto:kslot@kpnplanet.nl)



### Gevraagd 204/304 Fourgonnette

Als nieuw lid van de PCN ben ik op zoek naar een 204/304 Fourgonnette  
[Etienne van Bladel](#) | ☎ Tel: 06-16542920 |  
✉ e-mail: [Etienne@avdr.nl](mailto:Etienne@avdr.nl)

## Rendez-vous au fond de la mer 2019

We starten en eindigen zoals gebruikelijk bij het magazijn van de Association Peugeot Hollande in Lelystad op de bodem van de voor- malige Zuiderzee.

Wij zijn ook deze keer erg trots op de gevonden route's en zijn ervan overtuigd dat u ons enthousiasme zult delen als u inschrijft en meerijdt.

Er blijft genoeg tijd over om restauratie verhalen uit te wisselen en in het magazijn "te neuzen" om eventueel inkopen te doen voor de lange herfst en winter periode maar op 19 oktober zullen we zeker kunnen genieten van een fijne nazomer dag zodat we dit seizoen met een zonnig gevoel kunnen afsluiten.

De APH tent en het franse plein zullen ons weer uitnodigend staan op te wachten voor de start, lunch en afsluiting.

Kortom: Deze dag kan nu al niet meer stuk!  
Komt, ziet en overtuigt U!

Natuurlijk is er ook traditioneel een 'opendeurdag' met tal van aanbiedingen De deuren gaan open vanaf 10:00 uur, start rond 11:00 uur en het programma zal rond 16:00 uur ten einde lopen.

**Wat:** Rendez-vous au fond de la mer 2019  
**Wanneer:** zaterdag 19 oktober 2019  
**Waar:** APH Magazijn, Werfweg 5, Lelystad  
**Aanvang:** 10:00 uur  
**Start:** 11:00 uur  
**Opgeven voor:** 14 oktober 2019 via [www.aph-peugeot.nl](http://www.aph-peugeot.nl)  
**Kosten:** € 10,- pp (tot 12 jr gratis)  
**Betaling:** NL33 INGB 0003 7170 48 t.n.v. Association Peugeot Hollande o.v.v Rendez-vous 2019

## Utilitaire Meeting

Peugeot's utilitaires, de werkpaardjes van het merk Peugeot door de jaren heen.

Klinkende namen als Boulangere, Betailliere, bachee, tolee, commerciale, Nez de couchon, doen nog steeds een glimlach en de nodige herinneringen opwekken. Ze zijn zo belangrijk geweest voor ons merk, maar ook voor de naoorlogse wederopbouw in de jaren 50/60/70. Daarom gaan we ze weer eens groots in het zonnetje zetten en wel op zondag 15 september 2019. Plaats van handeling; Peugeot Groene Hart locatie Montfoort. Het vooraanstaande Peugeot bedrijfsautocentrum in het midden van het land, dicht aan de A12. Afrit De Meern. Wat gaan we doen??? Allereerst verzamelen we rond de klok van 11:00 op locatie en worden de bedrijfsauto's in het gelid gezet. Uiteraard is er gezorgd voor koffie/thee en een passende traktatie.

Gastfamilie van Jaarsveld heeft het prive museum voor ons opengesteld met de nodige klassiekers en objecten waaronder de grootste particuliere verzameling maalwerken van Peugeot.

Er is voldoende tijd voor het uitwisselen van verhalen, ervaringen en tips, kennismakingen en elkaars auto te bewonderen of het beantwoorden van vragen. Ook zijn er van de gastheer een paar bijzondere oude bedrijfswagens aanwezig.

Er zijn geen kosten aan dit evenement echter wel graag aanmelden via [www.aphpeugeot.nl](http://www.aphpeugeot.nl), vanwege de organisatie en logistiek.

Dus neem uw 201, 301, 202U, 203U, 403U, D3/D4 Q3A of DMA mee, maar ook mooie 404's J5/7/9's 504-en etc zijn zeer welkom.

Tot ziens op 15 september.

## 24<sup>e</sup> Oldtimer & Classic Beurs Leek

Het is alweer voor de 24e keer dat de Oldtimer & Classic Beurs in Sportcentrum Leek wordt georganiseerd. De altijd drukke en succesvolle beurs is van **vrijdag 11 oktober van 17:00 tot 21:00 uur en zaterdag 12 en zondag 13 oktober van 10:00 tot 18:00 uur** in twee grote hallen van het sportcomplex. Meer dan 8000 m2 vol met oldtimers en klassiekers zowel auto's als motoren en alles wat daar bij hoort.

Bijzonder is wel dat er een groot aantal clubs aanwezig zijn. Een complete hal is daar ook voor bestemd. De clubs richten hun stands naar eigen inzicht in en met prachtige resultaten. Succesvol is ook de samenwerking met de organisatie. De clubleden zijn al weer druk met het organiseren van de komende beurs.

Uiteraard zijn oldtimers, klassiekers en motoren uit privé collectie ook van harte welkom. Ook voor de verkoop van oldtimers is er ruimte ingedeeld. En veel verkoop-stands met onderdelen, documentatie, miniaturen, gereedschap en veel andere zaken die passen bij de beurs zijn aanwezig.

Er is dus genoeg te zien en te beleven!  
[www.oldtimerleek.nl](http://www.oldtimerleek.nl)

**Entree**  
€ 8,50 per persoon  
Kinderen tot 12 jaar gratis  
Parkeren gratis  
**Sportcentrum Leek**  
De Schelp 35  
9351 NV Leek





## De Association Peugeot Hollande heeft de instandhouding van Peugeots 403 en ouder ten doel.

### Voorzitter

*Klaas Kostelijk*  
voorzitter@aphpeugeot.nl  
Industrieweg 62  
8255 PC Swifterbant  
tel: 0321 - 32 37 06

### Secretaris

*Janny Tilma*  
secretaris@aphpeugeot.nl  
Zeldertsedreef 37  
3824 EJ Amersfoort  
tel: 033 - 468 1682

### Ledenadministratie & Penningmeester

*Mieke Verdoes*  
penningmeester@aphpeugeot.nl  
Schoener 36-25  
8243 WR Lelystad  
tel: 06 - 38 76 54 48  
NL33INGB0003717048

### Evenementen-coördinator

*a.i. Klaas Kostelijk*  
evenementen@aphpeugeot.nl  
Industrieweg 62  
8255 PC Swifterbant  
tel: 0321 - 32 37 06

### Redactie

*Robin Sabat*  
redactie@aphpeugeot.nl  
06-51703418

### Algemeen bestuurslid

*Piet Bruins*  
algemeen@aphpeugeot.nl

### Kascommissie

*Abe Kornelis,*  
*Frans Blommesteijn,*  
*Pierrette van Harten (reserve)*

### Magazijn-coördinator

*Joop van Blokland*  
magazijn.co@aphpeugeot.nl

### Adres en openingstijden

Werfweg 5  
8243 PG Lelystad  
•1e en 3e zaterdag van de maand van 9.00 tot 13.00 uur  
magazijn@aphpeugeot.nl

### Algemeen Technisch Commissaris

*Paul Fransen*  
tel: 013 - 521 61 90  
techcom@aphpeugeot.nl

### type 01

*P. Fransen*  
tel: 013 - 521 61 90

### type 02

*Paul Lotgering*  
tel: 06 - 10 48 79 01  
*Gerard Wouters*  
tel: 0485 - 51 71 52

### type 03

*A. Nefkens tel*  
045 - 522 05 80  
Toine.nefkens@outlook.com

### Lidmaatschap

€ 57,50 per jaar, bij automatische incasso: € 55,-  
€ 10,- eenmalig inschrijfgeld.  
NL33INGB 0003717048  
t.n.v. Association Peugeot Hollande, Lelystad

### Internet

aphpeugeot.nl  
facebook.com/peugeotaph  
youtube.com/user/aphpeugeot



## De 404-vereniging behartigt de gemeenschappelijke belangen van Peugeot 404-eigenaren

### Voorzitter

*Peter Verbraak*  
voorzitter@peugeot404vereniging.nl  
Leeuwerik 2  
5492 PE Sint Oedenrode  
Tel: 06 - 29 04 39 05

### Secretaris

*Huub Favié*  
secretariaat@peugeot404vereniging.nl  
Zandvis 1  
5658 BR Eindhoven  
Tel: 040 - 234 12 11

### Ledenadministratie & Penningmeester

*Tom Korthals*  
ledenadmin@peugeot404vereniging.nl  
Postbus 2019  
5260 CA Vught  
Tel: 073 - 656 71 20

### Evenementen-coördinator

VACANT  
evenementen@peugeot404vereniging.nl  
Stellingmolen 21  
3642 ZA Mijdrecht  
0297 - 28 84 57

### Redactie

*Marijtte Balder*  
redactie@peugeot404vereniging.nl  
Daalhuizerweg 42  
6881 PA Velp  
Tel: 06 - 11 31 71 32

### Algemene informatie

KvK 40344047  
Magazijn rekeningnummer:  
NL57ABNA0514927429

### Magazijn-coördinator

*Jan Swieringa*  
magazijn@peugeot404vereniging.nl  
Butenweg 2  
8351 GD Wapserveen  
Tel: 06 - 11 62 92 46 na 18.00 uur

### Adres en openingstijden

Rijksstraatweg 42A  
3316 EH Dordrecht  
Tel: 078 - 651 03 64  
magazijn@peugeot404vereniging.nl  
•1e en 3e zaterdag van de maand van 9.30 tot 13.30 uur.

NB. 1e zaterdag van het jaar gesloten.

### Technisch commissaris

*Frank Thunnissen*  
techcom@peugeot404vereniging.nl  
Woenselsestraat 306  
5623 EG Eindhoven  
Tel: 040 - 24 48 110

### Clubwinkel

In magazijn  
Rijksstraatweg 42A  
3316 EH Dordrecht

### Lidmaatschap

€ 50,- per jaar / € 10,- eenmalig inschrijfgeld.  
NL90 INGB 0001 8019 21  
t.n.v. Peugeot 404 Vereniging, Vught

### Internet

www.peugeot404vereniging.nl

### Technische helpdesk

techniek@peugeot404vereniging.nl



## De Peugeot Club Nederland behartigt de gemeenschappelijke belangen van Peugeot-eigenaren, die niet vallen onder de doelstelling van de APH en 404-vereniging

### Voorzitter

*Leen Rozeboom*  
voorzitter@pcn.nl  
Rembrandt 20, 3891 EL Zeewolde  
Tel: 06 - 53 83 90 00

### Secretariaat & Interne Communicatie:

*Christoph Veldkamp*  
secretaris@pcn.nl  
Prins Bernhardlaan 6  
5251 EP Vlijmen

### Penningmeester

*Rens Verlaat*  
Penningmeester@pcn.nl  
Rembrandt van Rijnstraat 24  
4033 GH Lienden  
Tel: 06 - 41 76 55 11

### Evenementen-coördinator

*Michiel van Saltbommel*  
evenementen@pcn.nl  
Kromhoutstraat 47  
7425 AS Deventer

### Ledenadministratie

*Bas de Bruin*  
ledenadministratie@pcn.nl  
Juniperlaan 51  
7313 BW Apeldoorn

### Redactie & Externe Communicatie

*Freek Abersson*  
redactie@pcn.nl  
Buiten de Venepoort 1  
8061 KM Hasselt (OV)  
tel: 06 - 54 60 02 84

### Algemeen bestuurslid:

*Dominique Bronzwaer*  
alg.bestuurslid@pcn.nl  
De Regge 47  
5626 GZ Eindhoven

### Betalen via bankrekening

IBAN: NL 21 INGB 0002913134  
(BIC): INGBNL2A  
t.n.v. PCN Lienden  
KvK 40481038

### Magazijn-coördinator

*Johan Kip*  
magazijnmeester@pcn.nl

### Magazijn

Kapelstraat 32  
6627 AW Maasbommel  
magazijn@pcn.nl  
Geopend 1e en 3e zaterdag van de maand, 10:00 – 13:00.  
Check informatie over opening op www.pcn.nl  
Tel: 06 - 23 14 32 10; alleen tijdens openingsuren!

### Lidmaatschap

€ 50,- per jaar / € 10,- eenmalig inschrijfgeld.  
Donateurs minimaal € 25,- per jaar. Via: ledenadministratie@pcn.nl

### Internet

www.pcn.nl  
facebook.com/peugeotclubn

**Advertenten in Le Lion** Een advertentie plaatsen is gratis voor leden van APH, de 404-vereniging en PCN. Eén advertentie per lid, per uitgave van Le Lion. Niet-leden betalen €13,90 per advertentie. Max. aantal tekens 550, incl. spaties. Graag alleen algemeen erkende afkortingen gebruiken. Bij langere teksten behoudt de redactie zich het recht voor deze in te korten. Per advertentie kan één foto worden geplaatst. Tekst als Word-bestand, foto als jpeg, minimaal 1 MB. Betaalde advertenties mogen max. 750 tekens bevatten, incl. spaties. Ook hier is plek voor één foto. Stuur uw mail aan redactie@peugeot404vereniging.nl, ovr naam en lidmaatschapsnummer.

**Technisch adviseur:** Paul Oorthuysen | Voor de Burchten 26 | 3452 MA Vleuten | Tel: 030-2612883 | Mob: 06 51691772 | E-mail: page26@ziggo.nl

FOTO: HANS VERHAGEN



# NIEUWE PEUGEOT 508 SW

## WHAT DRIVES YOU?



VANAF

€ 39.770

OPERATIONAL LEASE VANAF € 669 P.M.

MAAK NU EEN PROEFRIT

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

De nieuwe Peugeot 508 SW is bijzonder, dus echt iets voor u. Met zijn gespierde voorkomen, zijn langgerekte lijnen en zijn expressieve front is het een sportbreak vol gegarandeerd rijplezier. En dankzij het compacte stuurwiel van de Peugeot i-Cockpit® ervaart u ongekeerde precisie tijdens het rijden. Ontdek nu de efficiënte, zuinige motoren, de EAT8-automaat en Night Vision van de nieuwe Peugeot 508 SW. Maak een proefrit bij uw Peugeot-dealer, of kijk op Peugeot.nl.

**PEUGEOT** PREFEREERT TOTAL Gem. verbr. (afh. van type motor) l/100 km: 3,9-5,7; km/l: 17,5-25,6; CO<sub>2</sub>: 101-132 gr./km.

Full Operational Lease alleen beschikbaar voor bedrijven opgemaakt door Free2Move Lease, op basis van 48 maanden en 10.000 km per jaar. Prijzen zijn geldig onder voorbehoud van acceptatie, verandering van de catalogusprijs, verzekeringstarieven en belastingen. De prijzen zijn uitgedrukt in euro en zonder btw.