



PONY-CARS
SPIERBALLEN ROLLEN
MET VIER KEER EEN V8



DUBBELTEST
ROVER 2000
TRIUMPH 2000



KLOKJE ROND
Zelf sleutelen aan
een Peugeot 203

Auto Week

ZOMEREDITIE

Classics

DE GOUDEN
TIJDEN VAN HET
AUTORIJDEN

48 PAGINA'S EXTRA!



'Il Mostro'

ALFA ROMEO SZ en RZ

Overrompend
en tegendraads

DE
ZOETE WRAAK
VAN HET
MONSTER



VANAF PAGINA 141 MEER DAN 450 YOUNGTIMERS EN KLAS

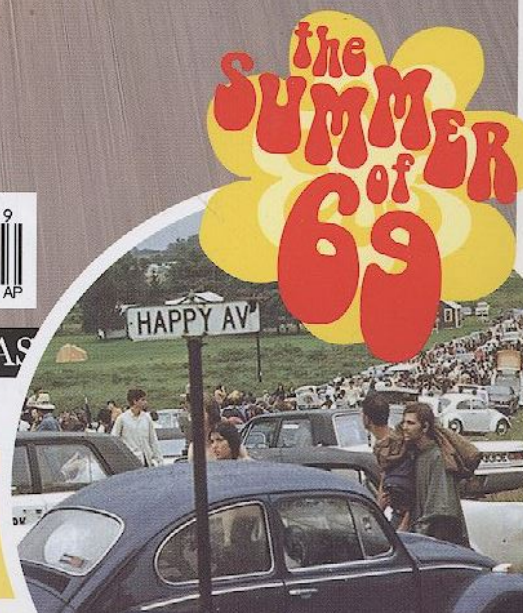
VW Citigolf
Ford Sierra V8
BMW 333i
en meer ...



GROETEN UIT ZUID-AFRIKA

Van Woodstock tot maanlanding

**HET JAAR 1969: ZÓ ZAG
DE (AUTO)WERELD ER
50 JAAR GELEDEN UIT**



the
SUMMER
of
69

Vergeten helden

Hij heeft niet voor niets een onverwoestbare reputatie, de Auto van het Jaar 1969. In de rallysport bewees de Peugeot 504 met name in Afrika een echte ijzervreter te zijn, maar iedereen lijkt dat een beetje te zijn vergeten. Gelukkig zijn er twee Belgische broers die dat jammer vinden. In de grensstreek rond Maastricht laten ze hun rallyleeuwen nog regelmatig brullen, als echo van vergeten heldendaden.

TEKST EN FOTO'S DENNIS VAN LOENHOUT



504 COUPÉ
LUDO SCHIPHORST



504 SEDAN
JOS SCHIPHORST

De rallysport was - en is nog steeds - een briljante marketingtool voor fabrikanten. 'Gewone' auto's die heldendaden uithalen in barre omstandigheden; dat spreekt tot de verbeelding van iedereen die in de markt is voor zo'n exemplaar. Dat Peugeot een goede band heeft met de rallysport, kan haast niemand zijn ontgaan. Nog maar kortgeleden verpulverde Sebastien Loeb het record op Pikes Peak met een 208. De 205 T16 redde in het Groep B-tijdperk Peugeot van de ondergang door alles te winnen, en ervoor te zorgen dat iedereen een 205 wilde hebben. Maar de 504 een rallylegende? Dat vraagt om uitleg. De basis voor die reputatie werd gelegd toen de 504 de 'rally that no one finished' won, maar toch werd gediskwalificeerd. De Bandama Rally van 1972 was een 3.800 kilometer lange monstertocht door Ivoorkust. 43 equipes, waaronder fabrieksteams van Renault, Citroën, Datsun, Porsche, Chrysler en Simca stonden aan de start. Na 28 uur was iedereen uitgevallen, omdat geen auto heel bleef in de loodzware omstandigheden, en de enkeling die niet door technische problemen werd geveld, bleef steken in de modder. Alleen de Brit Tony Fall haalde het einde van de eerste dag, aan het stuur van zijn Peugeot 504 Coupé. De enige reden dat hij de rally niet won, was dat de organisatie dacht dat hij uitgevallen was, en daarom het checkpoint had opgedoekt voordat Fall het bereikte. De officials waren onverbiddelijk: Fall werd gediskwalificeerd. Hij was woedend. En terecht, want zijn 504 was die dag meer dan de morele overwinnaar geweest, hij leek onoverwoestbaar.

Jeugdliefde

Dat lijken ook de 504 sedan en Coupé, die bijna onherkenbaar zijn door de dikke blubber waar ze doorheen ploegen. Geen Afrikaanse blubber dit keer, maar Limburgse. Dit koppel 504's bewijst zijn kwaliteiten in een steengroeve in de buurt van Maasmechelen in België. De 504 sedan, of in goed Vlaams 'berline', is een exacte kopie van de wagen waarmee de Fransman Jean Pierre Nicolas in 1976 de negende plek pakte in de Safari Rally. Een jaar eerder won de Zweed Ove Andersson die rally nog met een soortgelijke 504. De Coupé is een replica van de wagen waarmee diezelfde Jean-Pierre Nicolas de Safari Rally in 1978 won. De successen van de Peugeot 504 in Afrika bezorgden de auto niet alleen een ijzersterke reputatie, maar ook ontelbare fans. Zoals de broers Jos (61) en Ludo Schiphorst (65). Ludo werkte jarenlang in een Peugeot-garage en raakte als monteur betrokken bij de rally-activiteiten van een collega, die het met een 504 tot Limburgs Rallykampioen schopte. Dat confronteerde hem opnieuw met een jeugd-



De 504's worden niet gespaard, ze worden met het grootste gemak dwars de bocht door gesmeten



liefde, want vader Schiphorst had Ludo als klein kind al regelmatig meegenomen naar autocrosswedstrijden en het circuit van Zolder. "Ik vond het prachtig om onderdeel te zijn van een service-team", zegt Ludo. "Zo was ik ineens deel van de sport die ik als kind zo had bewonderd. Mijn collega reed met een 504 TI en stapte later over naar een 504 Coupé, die wij volledig hebben geprepareerd en uitgebouwd, zodat hij er de Himalaya Rally mee kon rijden. Toen keken we natuurlijk al met een schuin oog naar de wagens uit het wereldkampioenschap."

'Zijn schuld'

"Hij heeft me aangestoken; het is allemaal zijn schuld", lacht Ludo's jongere broer Jos, met een schuin oog op Ludo. Regelmatig ging Jos met zijn broer mee naar rally's, en stak zo het nodige op. Het duurde niet lang of ook hij was hopeloos verliefd op de rallysport. De garage waar Ludo werkte, ging failliet, en zo kwam er ook een einde aan de rallyactiviteiten. Toch bleef de liefde voor klassieke Peugeot's, en dan met name de rallywagens, altijd sluimeren bij de broers Schiphorst. De originele rally-504's zijn bijna allemaal vernietigd, slechts in het Peugeot-museum in Sochaux bevinden zich nog echte rally-504's. "Bovendien zijn de prijzen van originele auto's waanzinnig", zegt Jos. "Wij zijn maar gewone mannen." Echter, zo redeneerde Ludo, wanneer een gewone man jaren ervaring als 'mekanieker' heeft, openen zich perspectieven. Hij wist een 504 Coupé te vinden voor een vriendelijke prijs. "Een totale roestbak", lacht hij, "maar ik wist het meteen: zodra ik een uitbouwkit zou vinden, zou ik er een rallywagen van maken." Gekscherend had Jos al eens gezegd dat hij een rally-berline zou bouwen als zijn broer

- 1 In 1975 won Ove Andersson de Safari-rally met een 504 berline, de auto zoals op de foto werd een jaar later 9e.
- 2 De kentekenplaat van het origineel mag natuurlijk niet ontbreken.
- 3 Op toeren klinkt zelfs het originele 2,0-literblok hees en indrukwekkend.
- 4 De viercilinder is nog origineel, want de 504 moet ook op vakantie fijn blijven rijden.
- 5 Met hulp van een kennis uit de wereld van klassieke rally's kon Jos de deurborden van de Safari Rally van 1976 laten namaken.
- 6 Van het interieur van de originele auto bleef niets bewaard, dus op de gok maakte Jos een zo realistisch mogelijk rally-interieur na.
- 7 Een schaalmodel van het origineel op het dashboard is de kers op de taart.
- 8 "Als jij een coupé bouwt, bouw ik een berline", zei Jos tegen broer Ludo.
- 9 De naam van Nicolas en bijrijder Lefebvre staat prominent op de auto, die van Jos blijft bescheiden op de achtergrond.

voor zichzelf een rally-coupé maakte. Toen Ludo de felbegeerde uitbouwkit vond, werd het serieus. Twee jaar lang besteedden de gebroeders Schiphorst elk vrij uurtje aan het realiseren van hun onbereikbaar geachte droom.

Op de gok

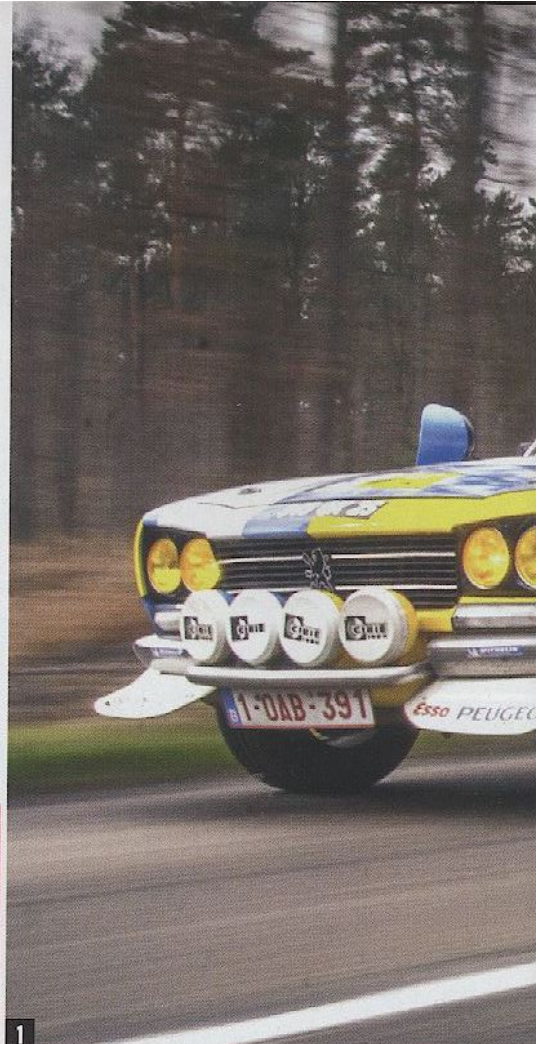
Zo goed en zo kwaad als het ging, zochten de broers naar foto's van de door hen beoogde 504's. Die gingen naar een bestickeraar die samen met Jos en Ludo naar beste kunnen de juiste verhoudingen bepaalde op de echte 504's. Het resultaat mag er zijn. "De deurborden heb ik gekregen via een coureur die ik leerde kennen op de Eifel Rallye", zegt Jos. "Hij had een Kadett uit 1976, waarmee Röhrh de Safari Rally had gereden. Zijn deurborden heb ik exact laten namaken, pas toen was mijn auto echt af en herkenbaar als deelnemer aan de Safari Rally." Als de bestickering al een uitdaging was, dan was het interieur van de auto's pas echt een kwelling. "Qua beeldmateriaal is daar niets meer van te vinden, zelfs niet bij Peugeot", zeggen Ludo en Jos. Dus deden ze hun uiterste best om 'op de gok' een zo realistisch mogelijk rally-interieur na te bouwen. De wetenschap dat niet te checken valt of het klopt, steekt een beetje, maar wordt gecompenseerd doordat de broers er alles aan deden om details die ze wel konden checken, kloppend te krijgen.

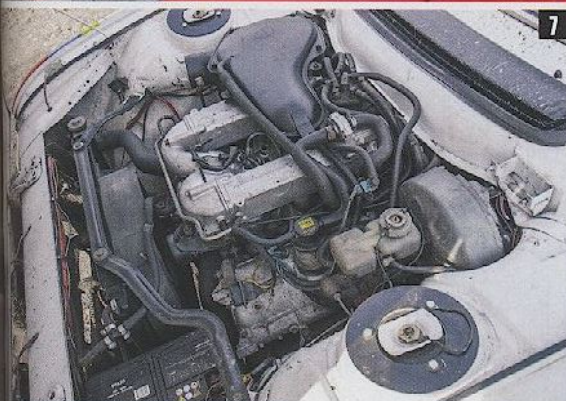
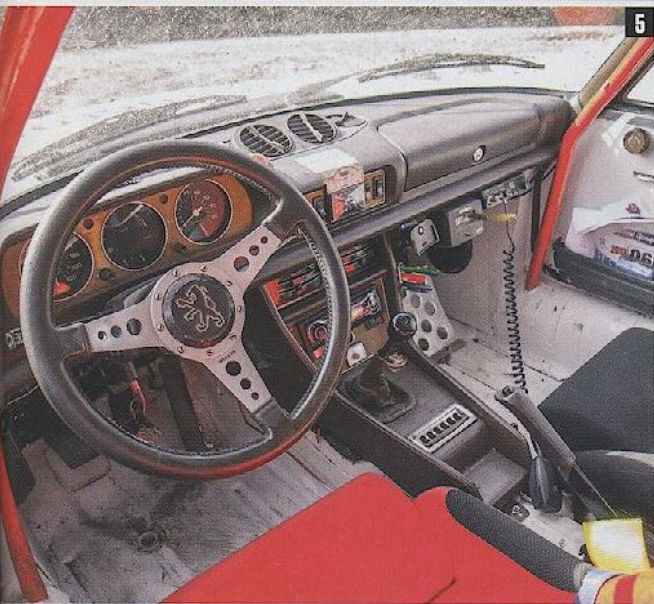
Zo zijn de broers de velgen van Ludo's coupé bijvoorbeeld in Zuid-Frankrijk gaan halen. "Eerst stond mijn auto op de wielen van een Suzuki-jeep, dat leek natuurlijk nergens op", zegt Ludo. "Ik vond de correcte velgen, maar moest die nog wel laten ombouwen van vijf naar vier moeren. Ook moest ik een spoorverbreder laten maken, zodat de wielen op de juiste breedte stonden." Terwijl Ludo zich boog over zijn wielen, zuchtte Jos onder de zijstralers op de A-stijl van zijn sedan. Na lang vergelijken, wikken en wegen bleken de lampen van een Mini het meest geschikt. Bij Jos kijken ook de velgen af van wat je op originele foto's van zijn auto ziet. Hij haalt zijn schouders op: "Ik vond dit echt mooier."

Dwars door de bocht

Motorisch zijn beide 504's origineel gebleven. Voor Jos betekent dat een 2,0-liter, met de standaard 105 pk, terwijl de Coupé van Ludo zo'n 140 pk uit zijn V6 haalt. De echte rallywagens naderden de 250 pk, maar zo ver wilden Jos en Ludo niet gaan. "We zijn er redelijk veel mee onderweg; het moet wel fijn blijven rijden." Met hun doe-het-zelf replica's bezoeken de broers regelmatig rally's. Ludo en zijn Coupé zijn bovendien vaak zelf deelnemer, met Jos in de stoel van

Twee jaar lang
besteedden de
gebroeders Schiphorst
elk vrij uurtje aan het
realiseren van hun
onbereikbaar
geachte droom





5 6

1 In de Afrikaanse rally's van de jaren 70 reed de Peugeot 504 - als vierdeurs, maar ook als coupé - een onverwoestbare reputatie bij elkaar. **2** Achterin de Coupé de essentiële rallygereedschappen. Let op het flesje Jupiler. **3** Ludo bouwde zijn coupé en stak zijn broer aan met een ongeneeslijk rallyvirus. **4** Motorisch zijn beide 504's origineel. De Coupé van Ludo haalt zo'n 140 pk uit zijn V6. **5** Ook Ludo heeft een zo realistisch mogelijk rally-interieur nagemaakt. **6** De wielen van Ludo's Coupé komen uit Zuid-Frankrijk. **7** In originele vorm heeft de PRV-V6 kracht genoeg om de Coupé dwars te krijgen.

de copiloot. De 504's worden dan niet gespaard en worden met het grootste gemak dwars de bocht door gesmeten. "Het heeft achterwiel-aandrijving en toch nog wat pk's, dus dat gaat best", lachen de broers, "en we kunnen allebei wel een beetje rijden."

Jos genoot twee jaar terug nog van een vakantie in Italië, waar hij in tien dagen met zijn 504 veertien bergpassen bedwong. "Hoeveel duimpjes ik onderweg kreeg, is niet te tellen", zegt hij. "Daar geniet mijn vrouw ook erg van." Toen de broers Schiphorst hun 504's meenamen naar de Eiffel Rally, in de verwachting een dag als toeschouwer te genieten van het oude rallygeweld, gingen de poorten meteen open en mochten ze hun auto tussen de rallygrootheden van weleer parkeren. Ze werden onthaald als helden en dat soort erkenning doet de broers goed. "Het is goed om te zien dat er nog mensen zijn die weten wat deze auto's betekenen", zeggen ze, "want het gebeurt nog te vaak dat mensen komen vragen in welk jaar deze auto's meereden in de karavaan van de Tour de France. Dat is jammer, maar we snappen het wel. Als je oude rallywagens ziet, zijn het toch vaak Kadetts, Saabs of Escorts, maar nooit Peugeots. Zeker de 504 is als rallywagen onbekend, terwijl Peugeot er groot mee is geworden. Dat hebben we altijd chic gevonden, daarom wilden we er dolgraag een hebben. Het verveelt niet snel om zo'n 504 op zijn staart te trappen. Als je die brul hoort, en de stofwolk in je achteruitkijkspiegel ziet, weet je hoe goed de 504 is. Hij verdient respect." **AW**

HET NIEUWS UIT 1969

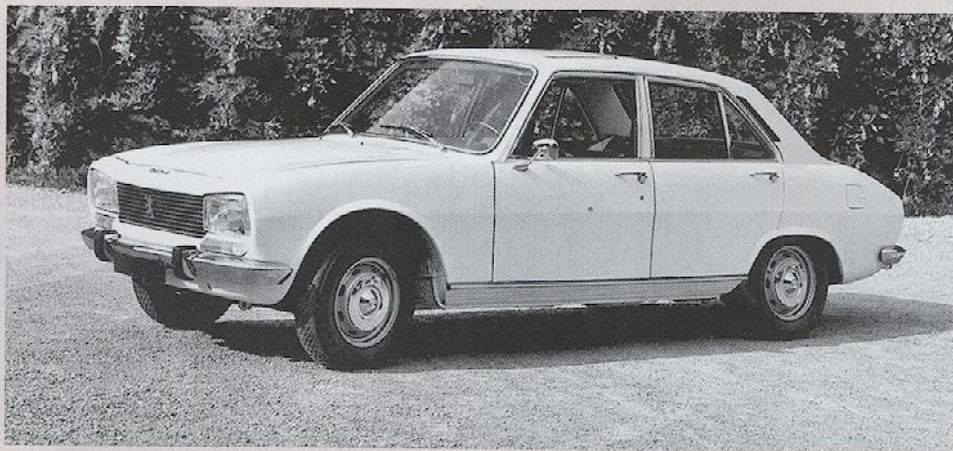
THE SUMMER OF LOVE

REDACTIE AUTOWEEK • REACTIES PER ADRES CAPELLAAN 65, 2132 JL HOOFDDORP

Peugeot 504 is Auto van het Jaar

AMSTERDAM - In december 1968 is de Peugeot 504 gehuldigd als de nieuwe Auto van het Jaar. Deze eretitel is dan voor de zesde maal uitgereikt en wel door de redactie van het toen nog wekelijks uitgebrachte magazine Autovisie. In die jaren is de verkiezing Auto van het Jaar uitgegroeid tot een serieuze Europese onderscheiding. De jury is gaandeweg uitgebreid tot 48 internationale autojournalisten en redacties van autobladen uit dertien landen. Het overzicht van de jury geeft een mooie staalkaart van de Europese autojournalistiek in de late jaren 60. Onder de Nederlandse juryleden bevinden zich behalve Nico de Jong van Autovisie ook de toen bekende autojournalisten Johan Koolhaas Reevers, Ir. Joop van Wamelen en Piet Olyslager.

De nieuwe Peugeot wordt door de jury niet eens speciaal geprezen om bepaalde technologische hoogstandjes, maar om het totaal van zijn eigenschappen. De 504 is geen revolutionaire auto, zoals de NSU Ro



De 504 is het nieuwe topmodel van Peugeot.

80, de titeldrager van het voorgaande jaar. Het nieuwe topmodel van Peugeot is in feite zelfs een conventioneel opgezette auto, met al even conventionele technieken. Daaruit is echter een uitstekend rijdende auto voortgekomen, die niet alleen opvallend comfortabel is, maar die ook prima

prestaties levert. Daarnaast is hij bijzonder degelijk gebouwd. De grote Peugeot, die in 1969 bij dealers arriveert, passeert in de verkiezing andere belangrijke nieuwkomers, zoals de Saab 99, de BMW 2500/2800, de Alfa Romeo 1750 Berlina en de Jaguar XJ6.

Opel verdringt VW van eerste plaats

AMSTERDAM - Op de Nederlandse automarkt stoot Opel na elf jaar Volkswagen van de troon als populairste automerk. In 1969 worden er 349.563 nieuwe auto's geregistreerd, tegen 334.675 een jaar eerder, een toename van 4 procent. Bij VW is de belangstelling voor de nieuwe 411 tegengevallen, maar de Kever verkoopt nog prima. Bij Opel is de facelift van de Kadett in 1968 aangeslagen en doen de nieuwe Commodore en GT een duit in het zakje. Daarmee heeft Opel VW nipt kunnen verslaan. Opmerkelijk is dat de groei vooral geldt voor de goedkope, al wat oudere modellen: de VW Kever, Fiat 850, Citroën 2CV en Dyane, Simca 1000 en Opel Kadett verkopen in 1969 elk duizenden exemplaren meer dan het jaar ervoor. Enkele nieuwe modellen doen het ook goed. Van de splinternieuwe Ford Capri worden er tot 1 augustus 1969 al 2.500 afgeleverd en van de Peugeot 504 al meer dan 2.000

stuks. Ford Duitsland is de grootste stijger dit jaar en verkoopt ruim 10.000 auto's meer dan een jaar eerder. Fiat staat op de derde plaats. Opmerkelijk is de vijfde plaats voor Daf. Een jaar eerder stond dat merk zelfs op de vierde plaats, maar evengoed is de verkoop in aantallen in 1969 gestegen.

		Aantallen 1969	Vershil t.o.v. 1968
1	Opel	46.715	+ 7,7%
2	Volkswagen	46.291	- 1,2%
3	Fiat	38.319	- 4%
4	Ford D	34.714	+ 43,9%
5	Daf	26.079	+ 0,4%
6	Simca	23.997	+ 13,5%
7	Renault	22.662	+ 5,9%
8	Citroën	20.264	+ 28,8%
9	Ford GB	14.675	- 23,8%
10	Peugeot	12.006	+ 19,6%



Koninklijke DS gearriveerd op Paleis Soestdijk

SOESTDIJK - Prins Bernhard neemt op Paleis Soestdijk zijn nieuwe Citroën DS21 in ontvangst. De auto, donkergroen met een grijs dak, krijgt het koninklijke kenteken AA-14. Het is de eerste van een reeks DS'en voor het Koninklijk Huis, later volgen er vooral DS Breaks. De prins gebruikt die onder meer als hij met gasten gaat jagen, maar de breaks gaan ook wel mee op wintersportvakantie.