

Klassiek & Techniek

De geur van olie en benzine

ONLINE ARCHIEF
VOOR ABONNEES

RESTAURATIE VOLVO 142



EVEN KENNISMAKEN JAGUAR MK II

- WAAR GEBEURD MET: CITROËN, DKW, JAGUAR, VOLKSWAGEN, VOLVO •
- KLASSIEKERPASSIE: PEUGEOT 504 COUPÉ EN CABRIOLET 50 JAAR •
- PRAKTISCH: RUGLEUNING MG TD • PROJECT: MATCHLESS V-TWIN •

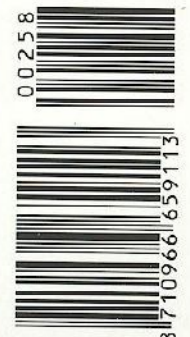
OPERATION MARKET GARDEN 75 JAAR NADAT...



PROJECT TOYOTA CELICA



TWEEWIELER MATCHLESS DEEL II





3



4



3 Goed nieuws voor de unieke Peugeot 504 Riviera. Na jaren van speculeren is deze recent opgedoken bij een Spaanse verzamelaar. 4 504 coupé V6 1978. 5 504 cabriolet 1983 met de kunststof bumpers in zwart (alleen bij de niet-metallic lakken). 6 & 7 Persfoto's uit 1979.

Armée in Parijs een coupé en cabriolet te tonen die haar gelijke niet kent. De modellen verschijnen ook tegelijk, niet zoals bij de 404 na elkaar. En meteen na het eerste introductiejaar. De 504 berline is auto van het jaar en heeft meteen de coupé en de cabriolet van de eeuw naast zich. Het verkoopleger aan de avenue in Parijs is plotseling op volle sterkte.

In 1966 verschijnen er al modellen die alle trekken van de productiemodellen hebben, zonder dat er één lijn hetzelfde is. Mooi om te zien dat de cabriolet en coupé volledig naast elkaar ontstaan. Daarmee is een synergie ontstaan die zijn gelijke in de autowereld niet kent. Van een andere orde is een foto, die opduikt in het Bureau d'Etudes Peugeot de la Garenne-Colombes. Daar staat een mock-up van de 504 coupé naast een Parijs' gekentekende Chevrolet Camaro. De mede-

werker die de foto wellicht achteloos heeft genomen, slaat de plank raak. Europa krijgt zijn eigen Ponycar. De flauwe cokebottle-lijn aan de zijkant houden de heupen van de 404-modellen nog een beetje in

De 504 berline is auto van het jaar en heeft meteen de coupé en de cabriolet van de eeuw naast zich

herinnering, de hoekstijlen bij het achterraam van de coupé verwijzen ook naar die bij de 404 coupé en volgen later zelfs nog weer bij de eveneens in Turijn gebouwde 406 coupé. |



5



6

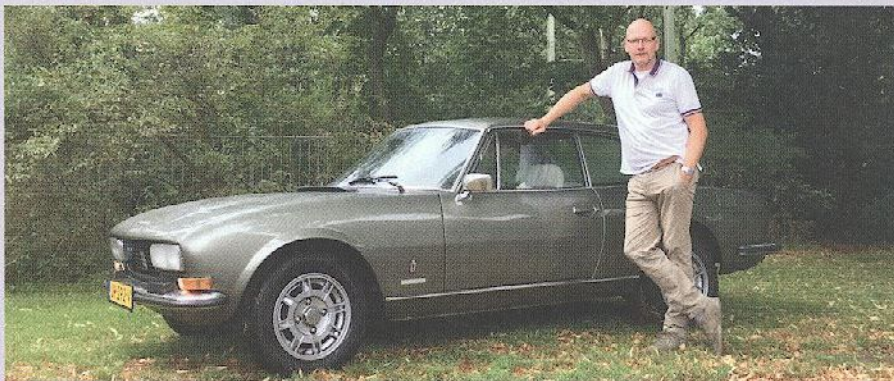
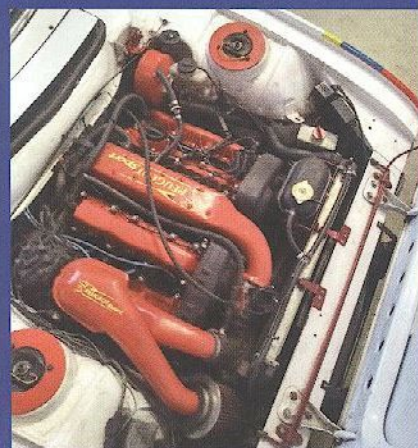


7



HET 504-VIRUS VAN HENK DE JONG

Acht jaar geleden sprak ik iemand die me vroeg of ik belangstelling had om een rode 504 coupé V6 uit 1975 te kopen. Een nooit gestart project dat al jaren in een garagebox stond te wachten. Met nieuw plaatwerk er reeds bij. We waren het snel over de prijs eens. Ik heb er een jaar aan gewerkt en hij staat er nog perfect bij. Maar het virus begon weer te kriebelen. Dus een beetje speuren via internet leverde een groene 504 coupé uit 1978 op in Wierden. Ondertussen kwam ik ook foto's tegen van de rallycoupé en was een idee geboren. Ik besloot het geheel naar eigen inzicht te gaan doen. Het standaardblok vond ik niet krachtig genoeg. Op een sloperij kocht ik een V6 3 liter 24 v blok uit de 406. De sloper was blij dit te verkopen want er komt nooit iemand voor, ze gaan niet kapot. Voor een zacht prijsje was het de mijne. Dus na aanpassing van het vlieg wiel, een tussenplaat, het blok weer gemonteerd. Alles heb ik in eigen beheer gemaakt, zoals het inlaatspruitstuk, de uitlaat, compleet ontstekingsstelsel en het injectiesysteem. Het Bosch K-jetronic is hergebruikt. Ik heb de auto laten spuiten en bestickeren en heb er inmiddels 9.000 probleemloze kilometers mee gereden. Begin vorig jaar kocht ik er weer eentje, een serie 1 coupé uit 1971. Een half gerestoreerde auto die al 25 jaar op een vervolg wachtte. De auto stond in de primer. Deze is ook alweer klaar! Ondertussen ben ik ook bezig met een cabriolet die zo rot was dat de achteras er onder vandaan viel. Alle plaatwerk zelf weer strak gemaakt en deze staat nu bij de spijter. Net nog een 504 coupé uit 1981 gekocht. Dit is echt (!) de laatste...



HET GROTE GENIETEN

De 504 cabriolet en coupé zijn voor mij een voorbeeld waartoe PininFarina in staat was. Met een rustige, bijna eenvoudige vormgeving een tijdloze schoonheid neerzetten. Als puber vond ik ze chique en stoer. Ik kende ze echter alleen van papier, uit de folders (1978 en 1981) die ik bij de lokale dealer had bemachtigd. Mijn vader reed een 'gewone' 504. Weliswaar een fraaie TI, maar het was geen coupé. Mijn eerste ervaringen met de 504 coupé en cabriolet kwamen pas in 1994. Ik was net lid van de Peugeot Club Nederland en als vrijwilliger werkzaam in het onderdelenmagazijn. Daar kwamen veel leden onderdelen halen voor deze auto's en kreeg ik automatisch alle verhalen mee over de restauratieperikelen en de lange zoektocht naar de juiste onderdelen. Die zorgden ervoor dat mijn ontzag voor deze auto's toenam. En ook de angst, want ach, wat heb ik een ellende gezien. Zo'n Frans/Italiaanse schone was toen ook al niet makkelijk in de omgang en vereiste een goed gevulde beurs, buiten bereik van een 24-jarige.

Een goede vriend van mij woont al jaren in Frankrijk en had zowel een 504 coupé als een cabriolet. Beide auto's mocht ik af en toe gebruiken voor een ritje. De coupé was een V6 carburateur met automaat, en blonk niet uit in betrouwbaarheid. Tijdens een lange tocht besloot 'mevrouw' dat ze niet meer stationair wilde lopen en warm starten was al helemaal niet haar hobby. De rit van meer dan 100 kilometer terug was memorabel en vroeg veel rijkunst- en vliegwerk. De witte cabriolet uit 1983 was daarentegen een echte parel. Na een open rit in de zomer van 1999, bij ondergaande zon langs de kustlijn van de Charente Maritime was ik volledig 'om'. Er is tijdens die rit een foto gemaakt en een grotere grijns heb ik denk ik nooit vertoond.

Mijn eigen 504 volgde pas in 2016, toen ik via een oudcollega een prachtige, ongerestaureerde en originele 504 cabriolet 1983 aangeboden kreeg. Een witte, net als de eerste cabriolet waar ik ooit in reed. Die koop was zo gesloten en daar heb ik nooit spijt van gehad. Al snel daarna kwam een 504 coupé v6ti 1978 op mijn pad. Hard, niet helemaal origineel en met wat technisch werk. Omdat ik geen zin had in las- en spuitwerk leek me dit een aardig project. Maar zoals altijd verkijk je je daar op, zeker als je alles goed wil doen. Na een revisie van het complete K-Jetronic brandstofsysteem, een RVS uitlaat, gestraalde en gecoate 15" velgen met nieuwe banden en wielmoeren, nieuwe knipperlichtglazen etcetera was ik zo weer €8k verder en rijdt ze weer als vanouds. Tsja. En dan is ze nog niet perfect. Dus verkoop ik haar. Haar opvolger staat al in de schuur: een 504 coupé V6ti uit 1980 in mijn favoriete kleur. Deze ga ik helemaal demonteren en opbouwen naar mijn eigen wensen en volgens mijn eigen standaarden, zodat ik straks kan genieten van twee perfecte 504 coupé/cabriolet modellen, naast de 504 TI berline.

Mocht je de aankoop van zo'n fraaie bolide overwegen: koop de beste die je je kan veroorloven. Spaar desnoods nog even door. Dat is echt goedkoper dan zelf aan de gang gaan. 'Eet wat gaar is, koop wat klaar is', zegt een bevriende autodealer altijd, en hij heeft gelijk. Maar als ze dan klaar zijn, dan kan het Grote Genieten beginnen!



FRANK THUNNISSEN OVER DE PEUGEOT 504 COUPÉ EN CABRIOLETMODELLEN

Voor mij zijn de 504 cabriolet en coupé onverbrekelijk verbonden met mijn volwassen leven, het leven dat begint wanneer je een rijbewijs hebt. Als werkstudent kocht ik mijn eerste, een zeldzame B14 automatique uit 1971, ik heb haar nog steeds en ze is onafgebroken in de running geweest. Honderdduizenden kilometers heb ik er mee afgelegd, jarenlang was ze in gebruik als dagelijkse

auto met duizend kilometer in de week, maar ook voor reizen door heel Europa.

Volgens mij is er geen enkele andere auto die met zulke eenvoudige lijnen zo'n aansprekend koetswerk heeft, met recht wordt het ontwerp van PininFarina tijdloos genoemd. En dan het mechaniek: onafhankelijke wielophanging, schijfremmen rondom en een levendige injectiemotor, een ideale combinatie van comfort en sportiviteit. Dat maakt de 504 C ook uitermate geschikt voor het rijden van klassieke rally's en dit jaar volbracht ik voor de tiende maal met een 504 cabriolet de Tulpenrally.

In de loop der jaren kwamen meer 504 C/C's op mijn pad en nu heb ik van vrijwel alle bouwjaren wel een exemplaar, van modeljaar 1969 met de parkeerlichtjes op de schermen tot 1983 met kunststof bumpers en het dashboard met de grote klokken. Sommige zijn tot in detail zoals ze ooit de fabriek uitrolden, andere heb ik naar mijn smaak gemodificeerd, zoals een coupé die ik tot cabriolet ombouwde met een V6 injectiemotor en een ZF-automaat uit een 604. Toch blijft de eerste cabriolet, de 08-59-VD mijn lievelingsauto, want langdurige vriendschap is onbetaalbaar!



De Ponycar van Peugeot

In 1969 maakt de wereld kennis met een fraaie variant op de een jaar eerder uitgebrachte Peugeot 504 berline. En wat voor een! Een fraaie cabriolet en een minstens zo fraaie coupé. De *carrossier* uit Turijn, Pininfarina, tekent niet alleen de tijdloze modellen maar bouwt ze ook. Het model is in september 50 jaar. We laten enkele liefhebbers aan het woord.

Terwijl Peugeot met de 504 berline de komende decennia meerdere jaren de best verkochte middenklasser in Europa maakt, is daar in 1969 nog geen sprake van. Toch meent de fabrikant met een spectaculaire maar zeker ook verwachte uitbreiding te komen van het modellengamma. Niet de ruimte wordt gezocht (break) of de economie (diesel), maar de sportieve modellen staan in maart 1969 op de als altijd belangrijkste genoemde autobeurs van Europa, die van Genève. Peugeot en Pininfarina ontmoeten elkaar hier letterlijk halverwege. De techniek berust net als eerder bij de luxe 404-varianten volledig op de berline. De carrosserie is in Turijn tot een waar kunststuk verheven. De modellen ogen breder, luier, met een ingehouden kracht om verrassend toe te slaan. De wielbasis is belangrijk korter, maar vier volwassenen moeten een plek kunnen vinden in de wagens, waarbij de cabriolet achterin geen meester in beenruimte is. Maar in een tijd dat men 4 volwassenen in een 404 coupé volstrekt normaal vindt mag dat geen verrassing heten. De 'soortnaam' bij Peugeot is zelfs de 504 cabriolet familial, waartegen de cabriolet van de tweezits 204 het type amoureux genoemd wordt. De modellen hebben geen hoofdsteunen, de claxon bedienen we nog midden op het stuur, de voetpomp voor de ruitensproeier herkennen we van de berline. De handrem is de bekende paraplugreep, links van het stuur, die we eerder zagen bij de 404. De toerenteller ontbreekt, een klok vult de leemte en midden op het dashboard zien we tussen vier knoppen een ideale plek voor een quartzklokje. De parkeerlichten van de 404 zitten ook op de coupé en cabriolet, geactiveerd door een witte tuimelschakelaar.

De aanloop naar de bijzondere modellen begint reeds lang voordat de 504 berline is geïntroduceerd. Dat kan ook niet anders bij de snelle introductie, nog geen jaar na de introductie van de berline. Als de introductie de mooiste verrassing in de historie van de 504 genoemd mag worden, zou je bijna denken dat er veel te vroeg gepeikt is. Niets blijkt minder waar, zo vertelt ons de geschiedenis. Genève is vol lof over de Pininfarinamodellen en het lijkt er op dat Peugeot een wereldwonder heeft gebaard. En dat met oerdegelijke, betrouwbare techniek. Sergio Pininfarina heeft het roer sinds 1966 overgenomen van vader Battista en vervolmaakt het werk met zijn team om de directie aan de Grande

1 Drie cabriolet's uit drie verschillende series. 2 504 coupé V6 1976.

