

€ 5,45 110

AUTO MOTOR

klassiek



7

f 4,95 - Bfrs. 100
14e Jaargang nr. 7 Juli 1998



● **Meer dan 1100 kleine advertenties**

● **Ducati '900 SS' ● Peugeot 504**

● **Brommers & Superbikes**

● **'Fast' Escort ● Triumph GT6**

● **Aston Martin Projectcar ● BMW/EMW**

Peugeot

504 sedan

Een emotionele insteek

De keuze voor de 504 was snel gemaakt. Ver voordat er sprake was van redactie of de redactionele Buick was er al eens een 504. Uit een erfenis. Een twee liter automaat met een groot schuifdak. Dat was een hele hoop auto voor een twintigjarige dienstplichtige. De prachtige ivorwitte wagen werd met een extra koppakking geschikt gemaakt voor de matige Rijksbrandstof waarmee het stafpeleton zichzelf sponsorde. Het lijkt voor de hand liggend om de speurtocht naar de auto van je haalbare dromen in je eigen regio te doen. Het gemak dient immers de mens.

Recht tegenover de randstad

Om die vanzelfsprekendheid eens te doorbreken gingen we met de airco vol open naar Hoogeveen. De 504 die wij jou toegedacht hadden stond daar in meervoud.

Peugeots

504 Sedans vind je niet eens zo vaak achter in AMK. De ooit zo talrijke opvolgers van de -ook zo succesvolle- 404 gingen de zelfde weg als de 404. Auto's die in normale klimaten gebruikt werden ondergingen het lot van alle Franse staal. Ze werden eerst knapperig bros en vervolgens boterzacht. De Peugeots die gespaard bleven gingen, net als veel gepensioneerde Nederlanders, naar een zonnig klimaat. De spreekwoordelijke betrouwbaarheid van de techniek van deze eens prestigieuze reisinstrumenten was inmiddels ook bekend in Afrika en de Arabische landen. Daar rijden de 404's al jaren als taxi of eigen wagen. Van een rustige oude dag is daar geen sprake. 504's zijn in die landen nog groeiend in populariteit.

In de zonniger gedeelten van Europa wordt er dus door handelaren uit Afrika, Arabië, Frankrijk, Duitsland, Scandinavië en Nederland gejaagd op de resterende exemplaren van deze in Frankrijk schaars wordende automobielen.

Op het industrieterrein "de Wieken" is het erg rustig op zaterdag. In alle enthousiasme is het adres van Bert Pastoor, samen met het Shell stratenboek op de redactie blijven liggen. Bij een CARGLASS nederzetting bespeuren we activiteit. Buiten de Buick is geen airco. De vriendelijke ruitenzet-



Wij zoeken voor jou dag...
bespaar je enorm in vergelijking met...
Mondeo. Gelukkig zoek je geen klassieker met...
leuk, maar voor de familie toch verantwoord rijden. AMK vond een vroeg...
Hoogeveen.

ter vraagt een seconde geduld en maakt eerst even zijn klus af. In de werkplaats is ook geen airco maar de schaduw is weldadig. Na een minuut of wat wordt de weg gewezen. De Carglass man heeft ook een klassieker. Een Simca 1100. Gekocht bij Pastoor...

Passende huisvesting

Met de aanwijzingen van de trotse Simca eigenaar

is de rit verder makkelijk. Links van de weg staan twee 504's, een CX en een 404 break. Een stoffige DS Familiale met Franse platen wordt net van een auto ambulance gerold. We zijn er. Zolang iedereen nog zo druk is kijken we rond. Er is een nette vaal witte 504, er staan twee mooie groene exemplaren. De een is een injectiemodel met lederen bekleding. Een goudbronzen 504 belooft een hoop lakgeschitter na het bezoek aan een poetsbedrijf. De handelsvoorraad in -en voor-

Romney hal ziet er ongecompliceerd uit. Mooie auto's waren mooi toen ze gevonden werden.

Zongebleekte wagens zijn niet "opgeketst".

De auto die we

voor jou op het oog hebben is representatief. De donkergroene Sedan heeft nog geen ton gelopen. Onder de motorkap glanst een dunne oliewaas als zweet op het voorhoofd van een Franse notabel na zijn derde Pastis. De ruime kofferbak wordt gedeeltelijk gevuld door een LPG tank. In tegenstelling tot de vaak uitgewoonde interieurs, zoals je die vaak treft in Franse auto's met ervaring, is de verblijfsruimte in de Peugeot keurig. De kozijnen zijn voorzien van vers rubberwerk. Het valt keer op keer weer op, wat een optische meerwaarde nieuwe deurrubbers geven. Tot zover is de auto een indicatie dat er ook Fransen zijn die niet met de Franse slag werken. De buitenkant van de intussen al lekker warm geworden donkergroene Sedan is verwarrend. Het spreekwoordelijke "Aan de ene kant wel, aan de andere kant niet" lijkt de wagen op het plaatwerk geschreven. De koets zit nog in zijn eerste lak en is verregaand gaaf op een kras en een parkeerschaafplekje na. De stress zit voor ons in de linkerachterdeur. Die heeft een forse ondiepe schade. De Peugeot wordt door deze schade buiten verhouding ontsierd. Wij weten inmiddels dat dit soort flauw welvende schades er door specialisten uitgemasseerd kan worden. Dat is goedkoper dan de zaak op de klassieke manier strak maken en is het behoud voor de authenticiteit van de wagen. De redactionele Buick

is het rijdend bewijs van deze

s inzetbare klassiekers. Dan
de aanschaf van een jonge
inter geldelijk gewin. Je wilt
Peugeot 504 Sedan in





TECHNISCHE GEGEVENS PEUGEOT 504, 1969

Motor:	4 in lijn
Slagvolume:	1796 cc
Vermogen:	ca. 85 pk/5500 omw
Topsnelheid:	ca. 150 km/u

aanpak. Gerrit Wentink uit Velp gaf vooraf heel stellig geen 100% garantie op het resultaat bij het terugdrukken van oude lak. Wij zijn in onze sas met het resultaat dat in onze optiek de 98% benadert. De DS is intussen onder de pannen, of liever: onder het golfplaat van de Romney hal. Van de drie aanwezigen kiezen we degeen die het meest lijkt op iemand die Pastoor heet. We hebben het verkeerd. De echte Bert Pastoor staat op. De ceremonie is kort. Verkoopverhalen in het Oosten en Noorden zijn vaak hapklare brokken informatie. Blijkbaar geldt hier het idee dat de auto zichzelf moet verkopen en dat de verkoper daarbij voor voldoende koffie en beknopte informatie zorgt. De auto is eigen import uit Frankrijk. De auto is direct bij aankomst door Pastoor zelf getecteyleerd. De vorige eigenaar heeft de wagen weer ingeruild voor een meer exotisch vervoermiddel. De gastank is helemaal vol. De benzine tank is voor een kwart gevuld. Het contactslot is nieuw en wat stroef. "Neem je tijd en geniet van het mooie weer..."

Hedendaags tot 120

We gaan toeristisch. Ruinen, Havelte, Hunebedden, dagjesmensen en terrassen. Deze 504 moet een zeldzaamheid zijn. De auto heeft niet het schuifdak waarvan zowat iedereen denkt dat zo'n voorziening standaard was. Ondanks de hitte is het toch goed toeven in de auto. De prettig stijl staande ramen voorkomen verhitting door direct invallend zonlicht. De ramen rondom staan open en de aanjager geeft extra ventilatie. Rondom is het zicht goed. Alleen naar achteren moet de chauffeur gokken waar zijn trots ophoudt. de "omlaagvallende" kofferdeksel laat de koets direct na

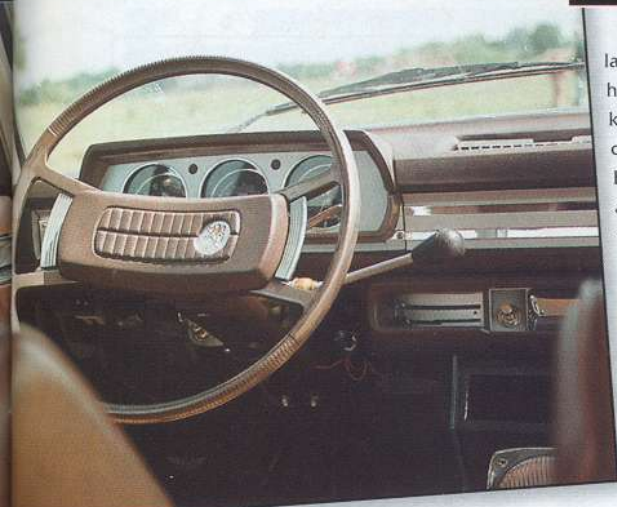
de achterruit verdwijnen. Het gekletter van de banden op de keien lijkt Michelin typisch. Bij de eerste terraspaauze controleren we onze indruk. We zitten er een halve wereld naast. De voorbanden

...De plaatsing van het instrumentenpaneel is doordacht, maar toch een tikkeltje Frans-elegant...

klinken wel als Michelins maar verkondigen dat ze Koreaans zijn. Echte Shin Chengs... Of zo... Achterom liggen banden van Toyo. De banden zijn nieuw of zo goed als nieuw. Bij mooi weer en toeristische inzet voldoen ze in elk geval. En nogmaals; de voorbanden klinken in elk geval als Michelins. De stelbaarheid van de uitstroomopeningen op het dashboard is vertederend in zijn eenvoud. De plaatsing van de informatiegevers op het instrumentenpaneel is doordacht, maar toch een tikkeltje Frans-elegant. Na de eerste kilometer valt de rechterhand van de berijder niet meer telkens als een dood vogeltje op de armsteun met een handig opbergvak eronder. De grote Peugeot heeft stuurschakeling. Dat is weer eens even wennen, maar er is met de beschouwelijke rijstijl, waar deze auto toe uitnodigt, weinig tegen in te brengen. De rustige aanpak wordt ook bevorderd door het comfort van de voorstoelen. Op het oog lijken rugleuningen van 504 stoelen vaak onwaarschijnlijk ver achterover te hellen. De oningewijde vrees het ergste. De routinier weet dat de stoelen garant staan voor veel zorgeloos zitgemak op lange trajecten. Binnendoor blijkt de wagen waarmee jij binnenkort je buurman afroeft - "Zo is jouw nieuwe Vectra van begin '97 ? Mijn nieuwe Peugeot is van eind '69." - niet bijzonder klassiek aan te

voelen. Alleen de wat zwaardere aanzet van de besturing duidt op de leeftijd van de wagen die we vandaag onder de stralende zon voor jou uitproberen. Met de rit in de International uit Eck en Wiel had je ons tuk. Toen was het koud, nat en elendig. Nu hebben wij binnen honderd kilometer al twee terrasstops gemaakt om jouw belangen te evalueren. Vanaf het terras zetten we de grote middenklasser het liefst zo, dat we op de onbeschadigde rechterzijde kijken. We voelen dan al plaatsvervangende trots. De hele lijnvoering van een 504 straalt een gedateerde elegantie uit. Terrasgangers met wat grijs aan de slapen kijken structureel vergenoegd naar de auto zoals die van '68 tot '83 in Frankrijk werd gemaakt. De auto maakt herinneringen los. Dat zie je. Na 1983 zijn er trouwens nog een tijd 504's in Argentinië gemaakt. In vergelijking met een er naast geparkeerde lease Peugeot 406 uit -we gokken op- eind 1997, blijkt de 504 ongeveer even groot maar duidelijk anders geproportioneerd. Eigenlijk zijn de wat grotere Peugeots altijd bovenmodaal fraaie auto's geweest bespiegelen wij achter zonnembrilglazen en alcoholvrij bier. De 504 heeft trouwens al de aanzet van de kenmerkende schuine "oogsopslag" die de 406 ook zo mooi maakt. Bij het stoppen voor het laatste terras hoorden we overigens een knerpje uit de buurt van de rechter achterrem. Het restje imitatiebier mag in het glas blijven. We rijden per slot van rekening ook geen imitatie auto's. De 1800 cc motor zoals die in dit exemplaar zit werd al snel na de introductie van de 504 te licht bevonden. Op de toeristische route voelt de motor echter alert aan en klinkt het uitlaatgeluid door de open ramen opgewekt en energiek. Om de frustratie van het alcoholvrije bier kwijt te raken, gaan we de snelweg op. Het opdraaien van de snelweg gebeurt met een soepel hellen van de koets. Er gaat serieus vaart gemaakt worden. Nu blijken de beperkingen van de 1800 cc motor. Om het kort, Vlaams en zo duidelijk mogelijk te zeggen: Boven de 120 gaat het vuur onder de friten uit. De auto versnelt nog steeds, maar het woord "acceleratie" is niet echt meer van toepassing. Met de ruiten omhoog openbaart zich een lichte fluittoon bij de bestuurdersdeur. Dat klinkt als een kierend rubber. Dat moet even nagesteld worden. Bij een rustige 120 is de Peugeot weer waar hij wezen moet. De passagiers hebben de tijd voor hun omgeving. Interieurtechnisch stemt dat tot tevredenheid. De bekleding van de wagen is keurig in orde en uitgevoerd in de kleuren bruin die zowat standaard waren voor deze auto's. De combinatie van skai en stof is redelijk stijlvol maar vooral prettig voor het zitcomfort. Het hemelpaneel laat zien dat niet alle Fransen de hele dag Gaulloises roken. De vloermatten zijn in orde. In het opbergvak onder de armsteun tussen de voorzetels liggen wat spaarzegels en een veerpontkaartje. Tijdens de interieuranalyse houden we natuurlijk ook het om-

AMK Signalement



Het interieur is in nette staat, beslist niet uitgeleefd.

ringende verkeer in de gaten. Bij een reistempo van bijna honderd twintig blijken die bezigheden goed te combineren. Tijdens de fotostop bij het Haveltsse Hunebed blijkt de Peugeot voor veel mensen leuker te zijn dan het verplichte figuur; het kijken naar de wat ondoordacht ogende stapel historie. Het knerpje uit de rechterachterrem is trouwens weer terug. Klinkt alsof het tijd is voor nieuwe voering maar mogelijk is er gewoon sprake van een wat droge situatie daar achter-onder...

Op bezoek bij AMK lezers

Binnendoor terug naar Hoogeveen gaat de rit ook even over Ruinen. Daar wonen Pauline, Piet, twee beagles en een Edsel. Pauline was degene die in AMK een oproep deed om in de buurt van Ruinen aan het werk te komen. De oproep geldt nog steeds. Bij deze dus...

Een van de twee honden heeft een ongelooflijk domme oogopslag. De definitieve berging voor de Edsel krijgt inmiddels vorm. De garage achter het huis wordt tien bij vier... De Edsel zelf is zeldzaam origineel en lijkt twee keer zo groot met Pauline achter het stuur. Piet blijkt een haarzuivere technaut. De 504 kan zijn goedkeuring wegdragen. In zijn optiek past een totale vervanging van de linker achterdeur. "Dat is het makkelijkst en dan ben je van alle gezeur af en de kleur is niet moeilijk." Jouw onbezoldigde testrijders vallen voor de verleiding. In de schaduw van de Edsel drinken we en koel glas kriek en bespreken we de achterrem knars met Piet. Piet stelt voor om de auto even op bokken en boven de kuil te zetten. In gedachten zien we ons laat, erg laat in Hoogeveen terugkomen met een totaal herbouwde 504. Zo'n diepgaande aanpak past niet binnen dit kader. Piet knikt begrijpend maar teleurgesteld en vertelt hoe we de wegomleggingen richting Hoogeveen kunnen omzeilen. De reis binnendoor is weer perfect. In Hoogeveen zijn we, net voor sluitingstijd, getuige van het uitzwaaien van een stel dat hun vers aangeschafte 404 cabriolet kwam ophalen. De be-

langrijke taak om de nieuwe aanschaf naar huis te brengen ligt in handen van de blij kijkende echtgenoot. Mevrouw mag volgen. In de Benz...

Bert Pastoor hoort ons verhaal onverstoort aan. Hij is oprecht blij met onze positieve ervaringen. Als er ooit nog eens een auto nodig is kan dat. Dan moeten we gewoon vooraf zeggen dat we van AMK zijn. Het blijkt tijd voor een koel glas bier. De auto die we voor jou reden heeft een vraagprijs van f 14.500,-. Voor die prijs is de auto ontdaan van de niet door Peugeot bedoelde welving in de deur. In de rust van het Drentse zaken doen lijkt de prijs redelijk en bespreekbaar. De andere groene 504, de Injection, is gevoelsmatig iets begerlijker. De auto scoort voor ons extra punten op het lederen interieur en de motorisering. Voor mensen die minder waarde hechten aan eerste serie of eerste lak zijn er regelmatig goede 504's vanaf ongeveer f 7000,-. In de golfplatenhal sluimerden tijdens ons bezoek nog een 404 Cabrio, een 404 Break, een Mercedes 190 diesel uit de eerste helft van de zestiger jaren. Een voorgaande eigenaar. Minder dan een ton op de klok. Perfect... Een Fiat 850'je stond klein en stoffig te wezen. Actueel in de import zijn goede CXen. In Franse klassiekerbladen loopt al geruime tijd de waarschuwing dat Nederlandse handelaren alle Franse CXen opkopen. In Frankrijk is men aan de liefhebberskant bezorgd, aan de ver-

...Deze uitvoering geen "Bahnburner". De tweelitermotor geeft meer ruimte aan de top...

kooptant tevreden... Hier in Nederland is een CX nog bijzonder veel automobiel voor weinig geld. De goedkoopste CX in Hoogeveen moest circa f 3500,- opbrengen.

De 504 in een notedop

Peugeots 504 werd in 1968 geïntroduceerd. De eerste series hadden een 1800 cc motor. Zoals wij ook merken is die uitvoering geen "Bahnburner". De tweelitermotor geeft meer ruimte aan de top. De diesel 504's waren legendarische werkpaarden. Werkpaarden zijn per definitie geen renpaarden. Alle motoren hebben een levensduur die zich kan meten met het beste uit Duitsland en Zweden. Over koetswerken uit natte en koude landen ma-



Zo'n gastank doet wonderen voor het gewicht in de achterzak.

ken we geen woorden vuil. Zuidelijke auto's dienen gewaardeerd te worden op "hardheid" en het ontbreken van slordig herstelde schades. Elke auto met een zonnig verleden zou voor de eerste rit op Nederlandse bodem eerst vakkundig tegen roest beschermd moeten worden. Wij gedenken daarbij de woorden van Tectyl Goeroe van Egmond uit Alphen: Franse- en Italiaanse auto's zitten ondoordacht in elkaar. Een standaard roestbehandeling voldoet vaak niet voor automobielen die met zoveel "savoir vivre" in elkaar zijn gezet. Reken voor optimale bescherming op bedragen boven de duizend gulden en sta op een endoscopische controle van de holle ruimtes voor en na de behandeling. Rijden met een 504 is een uitgesproken genoegen. Een 504 rijdt niet zo comfortabel als een DS, maar is puur verwennerij in vergelijking met rit in een Zweeds werkdier. De verkrijgbaarheid van onderdelen is, op uitzondering van bekledingsdelen, vooralsnog geen probleem en de prijzen liggen gunstig.

Dolf Peeters



CLUB

Peugeot Club Nederland 030-273.3465