

peugeot504.info
MODERN STIJL
IN KLASSIEKE AUTO'S

16e JAARGANG NUMMER 11 NOVEMBER 1995 PRIJS f 8,95 BFR. 195

AUTOMOBIEL

KLASSIEK

**RESTAURATIE ALFA GTC
BERTONE DAKLOOS**

**BMW 1800 TOURING - 318ti COMPACT
LOGISCH VERVOLG**

**CADDY'S DINER
AMERIKA IN PURMEREND**

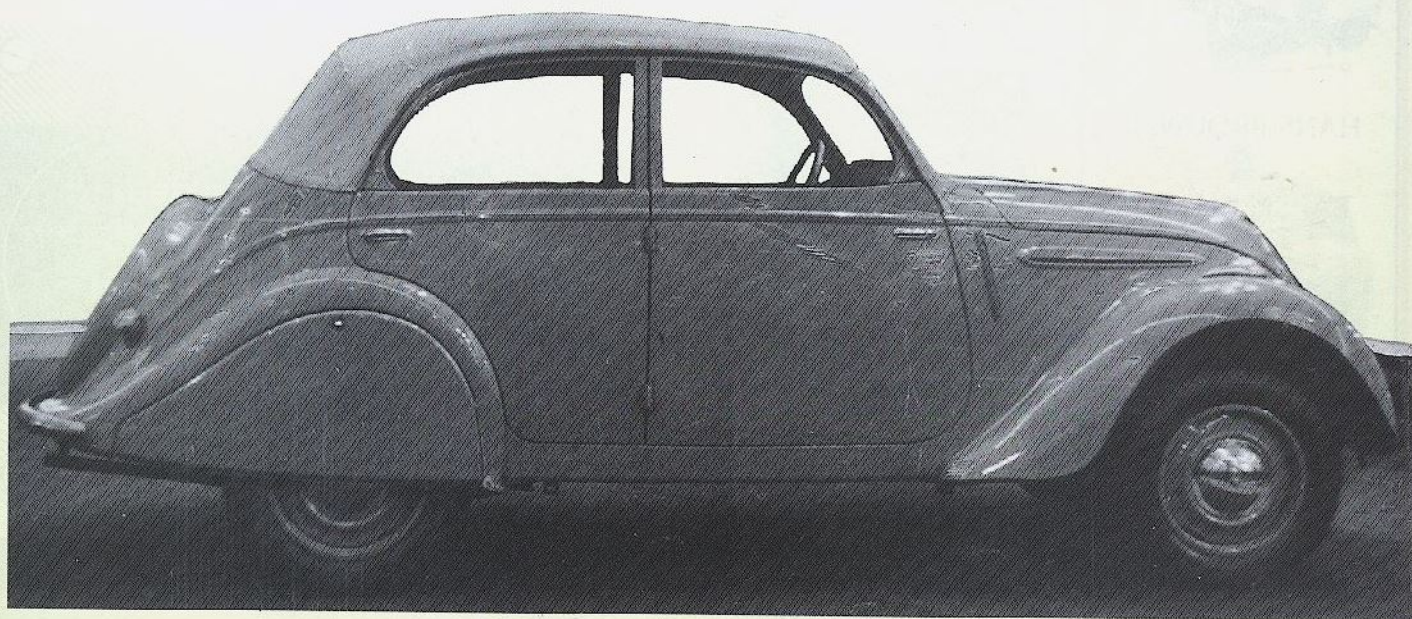


MGA
ABINGDON OP OORLOGSPAD



PEUGEOT COUPÉS EN CABRIOLETS

EEN VLEUGJE EXCLUSIVITEIT



In het RAI-verslag van 1947 schrijft MOTOR (destijds een auto- en motorblad) vol verwachting over de Peugeot 303 (die uiteindelijk 203 zal gaan heten). Toch wordt de aanschaf van de 202 BH découvrable niet afgeraden:

'Wie intussen kans ziet een 202 te bemachtigen (red: er was nog steeds een vergunningstelsel) die kan zijn handen dichtknijpen, want die is zeker goed af en heeft voorlopig niets meer te wensen.'

Al decennia lang levert Peugeot bijzondere varianten op basis van de in grote series vervaardigde gezinswagens. Tot op de dag van vandaag staat de combinatie van relatief eenvoudige techniek en een bijzondere carrosserie garant voor exclusiviteit, zonder dat dit gepaard gaat met hoge onderhoudskosten.

In de jaren dertig heeft Peugeot een zeer uitgebreid programma met een bijna eindeloos aantal carrosserievarianten, uiteenlopend van simpele sedans tot luxueuze tweezits cabriolets. De techniek is meestal eenvoudig, maar de gemiddelde koper treurt daar niet om. Een Peugeot schaf je aan vanwege de betrouwbaarheid, het comfort en de goede rijeigenschappen en niet vanwege de futuristische techniek. Dat wil niet zeggen dat er in Sochaux nooit iets vooruitstrevends gebeurt. Met de 401 en 601 Eclipse introduceert

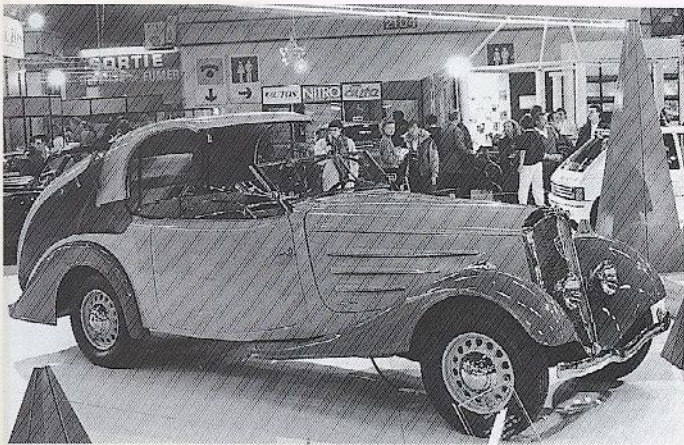
Peugot voor 1935 de opmerkelijke combinatie van een cabriolet en een coupé. Met een elektromotor kan in vijftien seconden de stalen kap worden verzonken in de kofferbak. De constructie blijkt veel te duur te zijn en maakt in 1937 bij de 402 plaats voor een handbediende versie, die echter ook geen lang leven beschoren is.

Hoewel Peugeot zich lange tijd niet heeft gewaagd aan uitgesproken sportieve modellen, zijn er wel tuners die mogelijkheden zien in het merk. De meest bekende is de Parijse gara-

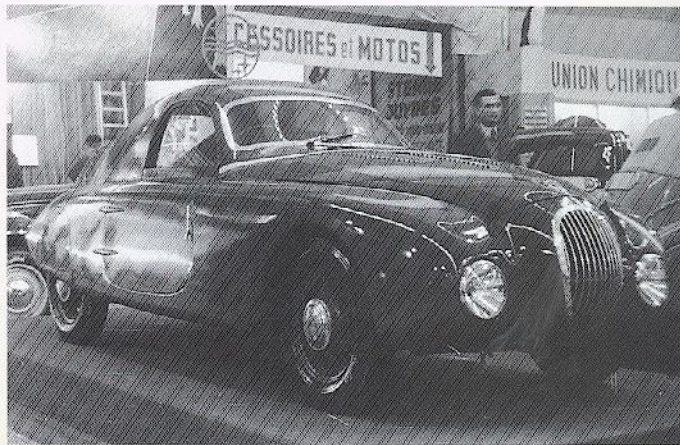
gehouder Emile Darl'Mat die zelfs complete sportwagens met Peugeot-techniek bouwt.

In de loop van de jaren vijftig gaat Peugeot in zee met Pininfarina. De 403 is de eerste berline die in Italië wordt ontworpen, vele andere modellen volgen. Naast de berlines verschijnen ook de nodige coupés en/of cabriolets, tot en met de 504 zelfs van alle modellen. Aan die traditie komt een einde met de komst van de 604 en 505. Eerstgenoemde is uitsluitend als berline leverbaar, de 505 wordt alleen als sedan en als break gebouwd. De waanzinnig populaire 205 wordt wel als cabriolet geleverd, zij het met de in de jaren tachtig bijna onvermijdelijke rolbeugel. De recente 306 cabriolet is daarentegen weer een echte cabriolet, een waardige opvolger van fraaie vierzits open auto's als de 403, 404 en 504 cabriolet. Een klassieker? Welnee, maar dat was de open 504 vijftien jaar geleden ook nog niet...

TEKST: GERT TE LINTELO
FOTO'S: ARCHIEF AUTOMOBIEL/
PEUGEOT TALBOT NEDERLAND



De 601 D Eclipse, oftewel coupé transformable électrique, is een luxueuze cabriolet, waarvan de hardtop in een kwart minuut kan worden opgeborgen. De 2148 cc-zescilinder levert 60 pk, waarmee de maar liefst 1436 kg wegende wagen met veel pijn en moeite aan een top rond de 100 km/u komt.



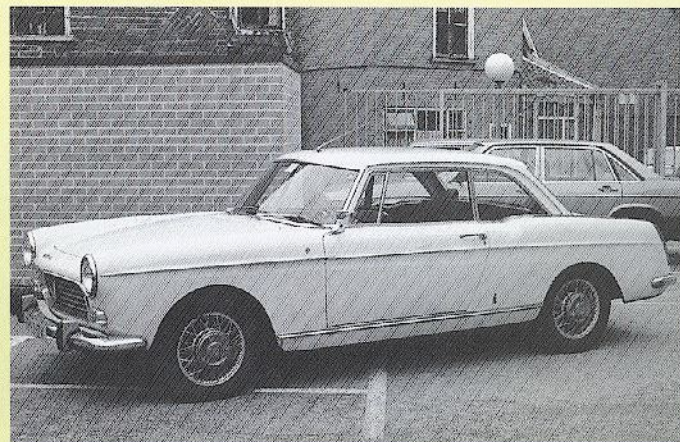
Emile Darl'Mat bouwt verscheidene sportwagens op Peugeot-basis. Met deze unieke coupé op 202-basis wordt in 1947 op Monthléry getracht enkele internationale records in de 1100 cc-klasse te breken. De meest opmerkelijke prestatie is een 12-uurs rit met een gemiddelde snelheid van 145 km/u. Achter het stuur zitten beurtelings de coureurs Martin, Pujol, De Cortanze en de gebroeders Goux. Tijdens de Salon van Parijs wordt de inmiddels glimmend gepoetste wagen triomfantelijk aan het publiek getoond.

De 203 berline découvrable debuteert in oktober 1948 en wordt voor het laatst in 1954 geleverd. Het fotomodel mag dan enigszins verbaasd (en bewonderend) via het open dak naar binnen kijken, uniek is dit carrosserietype niet. Ook diverse andere fabrikanten kennen het principe. Afhankelijk van het aantal portieren wordt het model ook wel aangeduid als 'cabrio-coach' of 'cabriolimousine'.



De 403 cabriolet is in de gehele wereld bekend geworden als het voertuig waarin inspecteur Columbo zich pleegt te verplaatsen. Gezien de achtergrond is deze auto in Nederland gefotografeerd. De ten tijde van de foto waarschijnlijk net geïmporteerde wagen lijkt in zeer goede staat te verkeren. Zou de auto nog steeds op onze wegen rondrijden?

Typische jaren zestig Pininfarina-stijl bij deze 404 coupé uit 1965. Het front is kenmerkend voor de eerste versie, vanaf 1967 hebben de coupé en de cabriolet extra verstralers in de grille. Opmerkelijk zijn de van de accessoires-industrie afkomstige spaakwielen met wiel doppen.





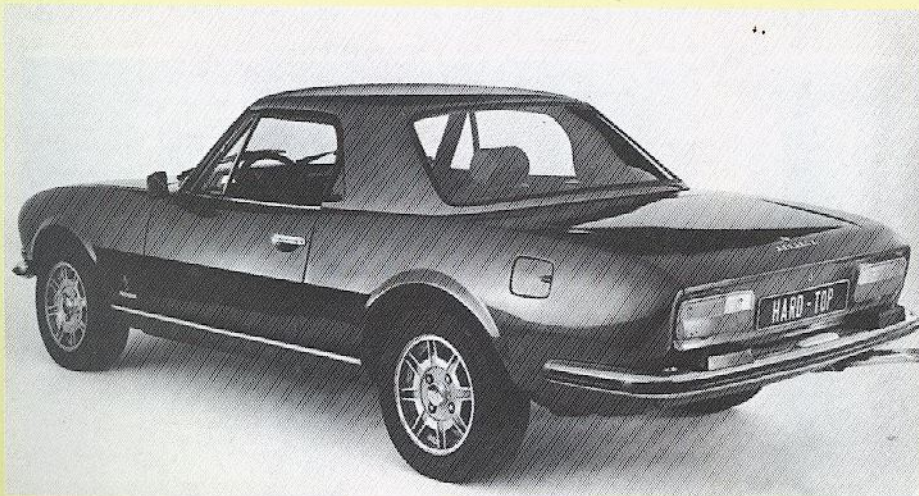
Peugeot heeft de 204 cabriolet nooit bedoeld als vierzitter, maar het schijnt toch te kunnen, getuige deze in 1968 voor het Scheveningse Kurhaus gemaakte opname. De 204 is de eerste Peugeot met voorwielaandrijving. De vormgeving van de 204 stelde de verhouding tussen Pininfarina en Peugeot aanvankelijk danig op de proef. Het eerste ontwerp leek namelijk als twee druppels water op dat van de in 1963 verschenen BMC 1100-modellen en dat zinde de Fransen absoluut niet.



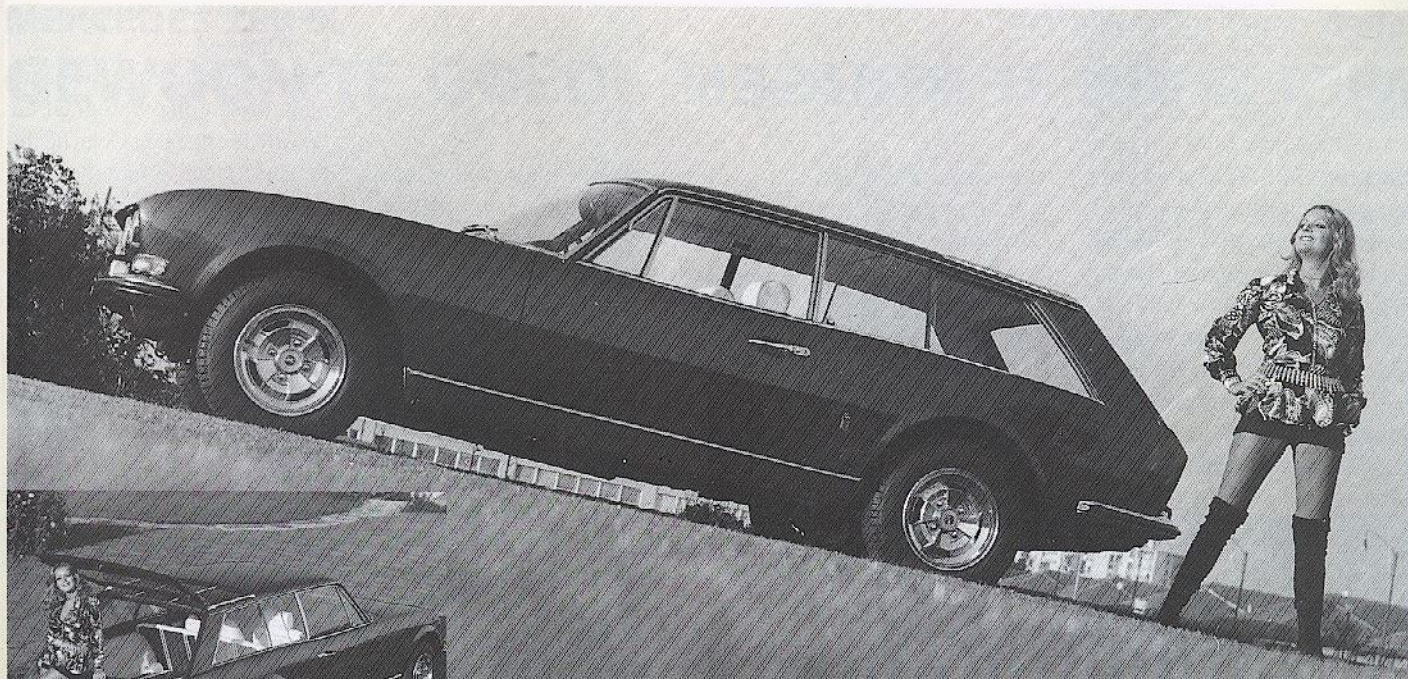
De 304 coupé is in feite een vooral aan de voorzijde gemodificeerde 204. Slechts weinig exemplaren zijn bewaard gebleven en het model is nog steeds niet erg geliefd, ondanks het comfort en de exclusiviteit. Liefhebbers van de 304 geven doorgaans de voorkeur aan de open versie. Uiteraard heeft dat gevolgen voor de prijs: een perfecte cabrio brengt al gauw vijftien mille op, drie keer zo veel als een vergelijkbare coupé.



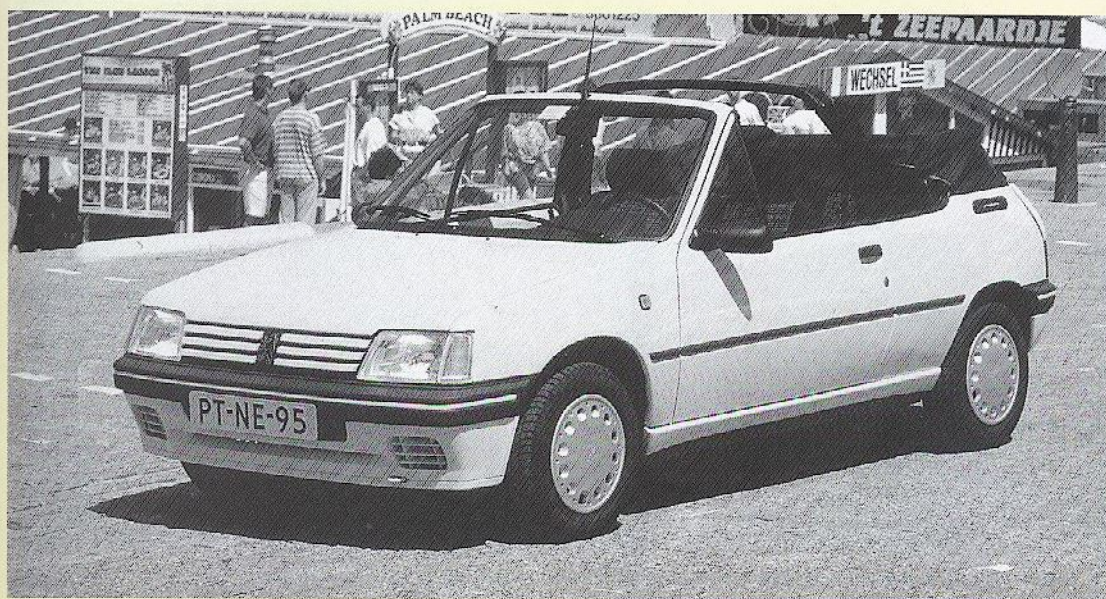
De 504 coupé en cabriolet worden bij Pininfarina gebouwd. Op de achtergrond wordt gewerkt aan de Alfa Spider. Helaas laat de roestpreventie van de Italianen het nodige te wensen over, waardoor het plaatstaal het met name in vochtige landen als Nederland flink voor de kiezen krijgt.



De Belgische carrossier Marc de Coninck vervaardigt een fraaie hardtop voor de 504 cabriolet. Het dak is van binnen keurig bekleed en voorzien van een leeslampje. Tussen september 1974 en 1977 is de open versie ook leverbaar met een krachtige V6, die zijn aanwezigheid subtiel kenbaar maakt door een overeenkomstig logo op het kofferdekseel.



Reliant komt in 1968 met de kruising tussen een coupé en een stationcar, de Scimitar GTE, Volvo volgt in 1971 met de 1800 ES. In datzelfde jaar presenteert Pininfarina met de 504 Breac Riviera, die helaas nooit het produktiestadium zal bereiken. Ook de 'gewone' coupé en cabriolet hebben in dit stadium nog de driedelige achterlichtunits. Opmerkelijk zijn de schuiframen aan de zijkant, de brede achterbank, de dakrails en het uitstekend bij deze fraaie auto passende fotomodel.



De 205 cabriolet richt zich op hetzelfde marktsegment als de vergelijkbare Volkswagen Golf, die ook sedert het begin is uitgerust met een rolbeugel. Tot ver in de jaren tachtig werd gevreesd dat deze voorziening wettelijk verplicht zou worden, maar inmiddels is gebleken dat die opvatting toch wat pessimistisch is. De beugel heeft wel een constructief voordeel: hij komt de carrosserijstijfheid ten goede.



De 306 cabriolet is, tot vreugde van de liefhebbers, weer een echte cabriolet zonder rolbeugel. De auto biedt niet alleen goede rijeigenschappen en prestaties, maar is ook zeer comfortabel, waardoor het een ideale reiswagen is, net als zijn voorgangers uit de jaren zestig en zeventig. Een coupé op basis van de 306 is wel eens aangekondigd, maar is tot dusverre nooit werkelijkheid geworden.