

e 504 11 10

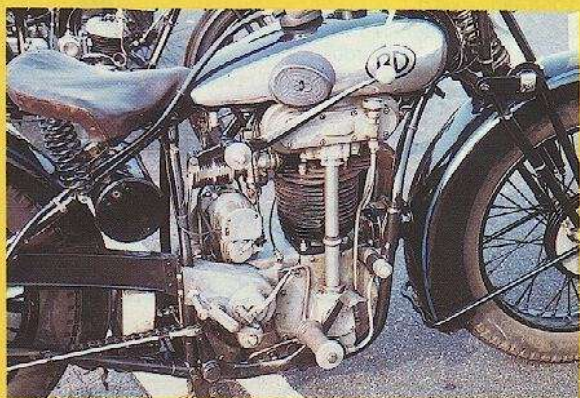
AUTO MOTOR

klassiek



5

f 4,95 Bfrs. 100
10e jaargang nr. 5
Mei 1994



- **PEUGEOT 504 CABRIO & COUPE**
- **TSJECHOSLOWAAKSE PRAGA**
- **± 500 KLEINE ADVERTENTIES**
- **MUSEUM HOCKENHEIMRING**
- **RACEN IN BARNEVELD**
- **ITAL-JET BROMFIETS**

PEUGEOT 504 COUPÉ/CABRIOLET

Strange couple

Door Oscar Wilbers

We feesten wat af dit jaar. Het is het jaar van jubilea. De Porsche 914 bestaat vijftig jaar, de Traction Avant bestaat zestig jaar en over twaalf jaar ben ik twaalf en een half jaar bij de zaak. Het is inmiddels ook al vijftig jaar geleden is dat er twee ongelooflijk mooie auto's aan het nietsvermoedende publiek voorgesteld werden. De Peugeot 504 Coupé/Cabriolet modellen zijn oogstrelende auto's, die een grote schare aan liefhebbers kennen, ondanks de lage productieaantallen.

Nietsvermoedend publiek, is misschien ietwat overdreven, want het was in die dagen bij Peugeot een traditie om van de limousine's een Coupé en Cabriolet versie voor te stellen. Dat het auto's zouden worden met een dergelijke schoonheid had waarschijnlijk niemand verwacht, ik in ieder geval niet, maar goed, in die dagen slokten de zandbak en aanverwante zaken al mijn tijd op.

Vanaf het begin van de productie, in het voorjaar van 1969, tot aan het einde, in september 1983 konden de bescheiden en elegante lijnen van deze auto's overtuigen. Het ontwerp was een zeldzame synthese van zowel elegantie, praktische gebruiksmogelijkheden en goede smaak, met een heel eigen karakter, die evenwel duidelijk als Peugeots herkenbaar waren. Het is dan ook geen auto die de liefhebber van dikbuikige spatbordverbredingen,

bezochten in verband met zijn opvallende Ford Capri, spraken deze eigenschappen echter wel bijzonder aan. Wat hem het meest opviel aan deze auto's was dat ze laag, breed en mooi waren. Het zou even duren maar uiteindelijk werd hij ook eigenaar van een dergelijke auto. In 1988 kocht hij van een sub-dealer van Peugeot een 504 Cabriolet van 1980, die ingeruild was door de 1ste eigenaar, die hem overigens bij dezelfde dealer had gekocht. De auto was toen acht jaar oud. Twee jaar later, in 1990 kocht Lex bij een Peugeot-dealer een 504 coupé van 1982, een van de allerlaatste. Ook deze auto was nieuw gekocht bij dezelfde dealer als waar hij ingeruild was. Ook deze auto had maar een eigenaar gehad en ook deze auto was acht jaar oud toen Lex van der Kamp hem kocht. Toeval?

De Coupé is een van de laatste

rallystrepen en turbobordjes met plakstrip uit de supermarkt, zal aanspreken.

Oude bekende Lex van der Kamp, die we enige tijd geleden al eens

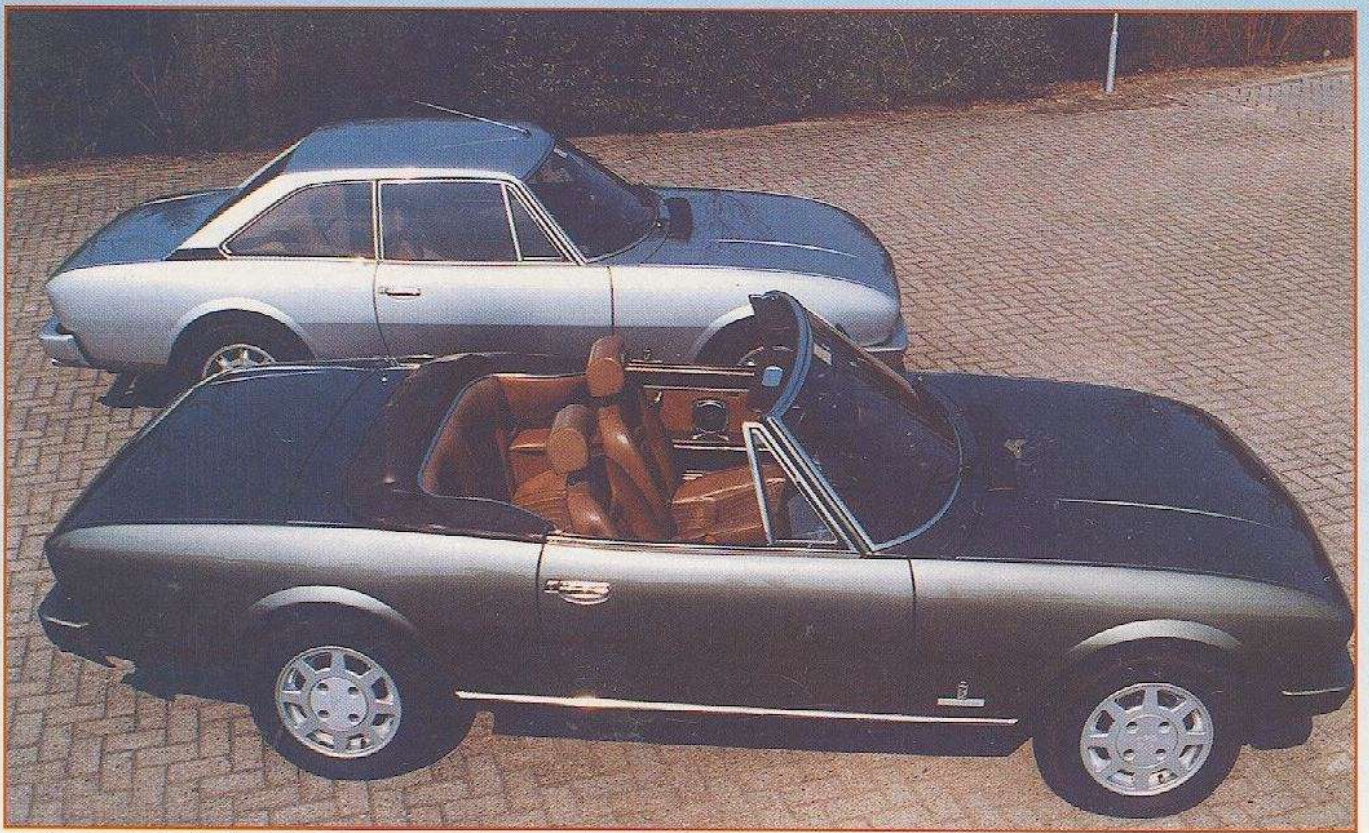
exemplaren, hij dateert uit 1982, in '83 eindigde de productie. Deze auto is uitgerust met een bijzonder fraai dashboard met twee grote, mooie Jaeger klokken samen met drie kleintjes, in een houten interieur. Dit dashboard wordt zodanig gewaardeerd dat sommige mensen er grif drieduizend gulden voor betalen! Dit mooie interieur is dan ook alleen in het allerlaatste jaar gemonteerd.

Verdeeld zijn de meningen over de kunststof bumpers die de Peugeots vanaf 1979 hadden, die om een of andere onverklaarbare reden alleen bij metalliclak in de kleur van de auto gespoten waren, bij alle anderen werden de bumpers gewoon zwart gespoten. In de kleur van de auto misstaan de kunststof bumpers niet, maar in het zwart heb ik een ernstige voorkeur voor de oudere roestvrijstalen bumpers.

Beide Peugeots zijn voorzien van Peugeots eigen solide werkpaard, een viercilinder in lijn, twee liter groot, 106 PK sterk en voorzien van Kugelfischer mechanische benzineinjectie. Een tijdje lang is ook de zescilinder die in samenwerking met Renault en Volvo was ontwikkeld, gemonteerd zowel in de Coupé als in de Cabriolet. Daarna was de Cabriolet weer



Zowel de Coupé als de Cabriolet mogen er wezen. Een geslaagd Pininfarina ontwerp. De kunststof bumpers werden alleen bij auto's in een metallic kleur in de kleur van de auto gespoten, in alle andere gevallen waren ze zwart.



Op het eerste gezicht heeft iedereen een voorkeur voor de Cabriolet, maar de Coupé is volgens sommigen toch de mooiste van het stel.

alleen in de viercilinderuitvoering leverbaar en alleen de Coupé naar keuze met de zescilinder. Bij de terugkeer van de viercilinder miste eigenlijk niemand de zescilinder, aangezien de viercilinder zo soepel en smeug loopt en de auto er veel prettiger mee stuurt.

De zescilinder had overigens zijn bijzondere blokhoek van 90 graden te danken aan het feit dat het van oorsprong een V8 had moeten worden. De veranderende omstandigheden gooiden echter roet in het eten, dus er werden als het ware twee cilinders afgekapt. Resultaat: een niet bijzonder smeug lopende zescilinder.

De 106 Din/PK die de soepele viercilinder levert blijken in de praktijk ook genoeg te zijn. We hadden het genoeg om in beide

auto's uitgebreid te sturen, en dat is ons goed bevallen, en niet alleen omdat het weer zo mooi was. Beide versie's, de Coupé zowel als de Cabriolet, zijn niet alleen mooi, ze rijden ook bijzonder goed.

Rijden met de Cabriolet

Wanneer ik voor de tweede keer in de Cabriolet stap wordt het eigenlijk pas leuk. Voor de foto's hebben we het dak laten

zakken. Alhoewel de auto er zowel gesloten als open bijzonder mooi is, rijdt het open toch wel aanzienlijk leuker, mede met het oog op het mooie weer. Het openen van de softtop is overigens een koud kunstje, het bedieningsgemak kan na al die jaren nog steeds overtuigen. Auto motor en Sport schreef in 1982 het volgende: "Over het solide ongevoerde softtop is alleen positiefs te melden. Het is



De deurgrepen zijn verzonken gemonteerd bij de latere versies.



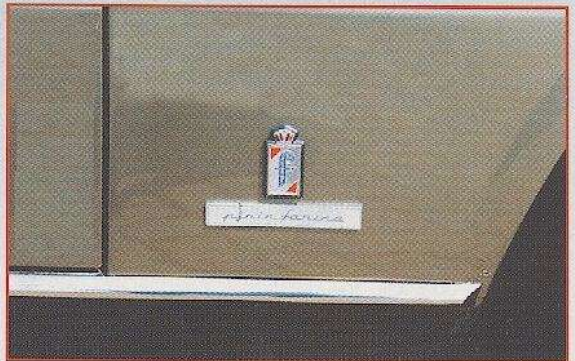
Oudere exemplaren hadden driedelige achterlichten, in de vorm van schuin geplaatste strepen, maar persoonlijk vind ik deze units mooier.



Het interieur van de Cabriolet is fraai...



Maar dat van de Coupé is ontegenzeggelijk mooier.



De handtekening van de kunstenaar.

makkelijk te openen en te sluiten, neemt niet veel plaats in en is absoluut dicht. Alleen de persenning met zijn goedkope plastic klemmen heeft een beperkte levensduur. "Vandaar dat ik met mijn vingers daarvan af moest blijven en Lex liever zelf de persenning erover deed. Wat een Mercedes-rijder onmiddellijk opvalt bij het instappen is hoezeer Franse rijders worden verwend qua zitcomfort. Na het rijden in een Peugeot 504 Coupé en Cabriolet kan ik nog maar moeilijk instemmen met het Mercedes argument dat harde stoelen op den duur minder vermoeiend zijn. Misschien voor een goed 'gepolstert Deutsches Hintern...?' De

stoelen zijn zacht, maar niet overdreven, en bovendien gunstig gevormd. Alleen de zitpositie is ietwat Italiaans. Het stuur staat in verhouding vrij ver weg, terwijl de pedalen tamelijk dichtbij staan. De houding die daaruit resulteert wordt door de Engelsen wel eens treffend "the Italian Ape position" genoemd. In de Peugeot zijn de Italiaanse invloeden wat dat betreft in milde vorm waarneembaar, ondanks de goede verstelmogelijkheden. Wat ook opvalt is het vlakke, tamelijk horizontaal gemonteerde stuurwiel, het is alsof je in een Mini zit. Toch is het zitcomfort is bijzonder goed. Tenminste, als je voorin zit. De Cabriolet staat dan wel als vierzitter te boek, maar

achterin houdt het niet echt over, wanneer je tenminste groter bent dan 1m30. Voor korte afstanden echter, kan de extra ruimte achterin een belangrijk voordeel zijn vergeleken met andere Cabriolets. Verder is over ruimte niet te klagen, zelfs niet over bagageruimte, want de Cabriolet beschikt over een heuse kofferruimte, ondanks de ruimte die voor de softtop gereserveerd is, kan daarin behoorlijk wat bagage ingestouwd worden. In de auto is het goed toeven, ondanks het feit dat de Cabriolet alleen maar met in de zomer plakkerige en in de winter koude, skaibekleding leverbaar was. In de Coupé was een luxeuze veloursbekleding



Duizelingwekkend... De fotograaf in een "back to the seventies" bui.



Deze wielen zijn afkomstig van een 604, maar ze hebben een zekere familiegelijkenis met de originele TRX-velgen van de Coupé.

TECHNISCHE GEGEVENS:

Motor: Viertakt viercilinder in lijn motor met waterkoeling, Boring x slag: 88 x 81 mm, cilinderinhoud 1971 cc. Compressieverhouding: 8.8 op 1, Maximum vermogen: 106 PK bij 5200 toeren per minuut, max. koppel: 17 mkg bij 3000 toeren per minuut, zijdelings gemonteerde nokkenas door ketting aangedreven, aluminium cilinderkop, natte cilindervoeringen, vijfmaal gelagerde krukas, mechanische Kugelfischer benzineinspuiting met stempelpomp.

Transmissie: Naar keuze: volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak (na 1980: vijfversnellingsbak), of drietrapsautomaat, fabrikaat ZF. (Na 1974 is de automatische versnellingsbak alleen in de Coupé leverbaar)

Onderstel en wielophanging: onafhankelijke wielophanging rondom, voor: dwarsarmen met McPherson veerpoten, stabilisator, achter: schuin in de rijrichting geplaatste draagarmen met schroefveren en telescoopschokbrekers, stabilisator. Reminstallatie: remschijven voor en achter, rembekrachtiging, gescheiden circuit.

Aantal geproduceerde exemplaren: Coupé 26.470 ex., Cabriolet 8.185 ex.

leverbaar... Dankzij het feit dat de auto zo breed is, kan men zich over de beschikbare ruimte niet beklagen. Tamelijk luxueus doet de rest van het interieur aan. Alhoewel de (iets oudere) klokken van de Cabriolet lang niet zo mooi zijn als die van de cabriolet, zijn ze wel gemonteerd in een overdadig van notenhoutfineer voorzien dashboard. De indruk van luxe wordt versterkt door de standaard gemonteerde elektrisch bediende zijruiten. Dit in combinatie met het cognackleurige interieur en de donkergroen metallic lak, doet het goed en versterkt die indruk nog eens.

De aluminium velgen die eronder zitten zijn waarschijnlijk niet ieders smaak, maar ze hebben een oppervlakkige gelijkenis met de TRX-velgen die toentertijd als optie leverbaar waren, en ze komen niet zo heel ver van huis: namelijk van een 604. De TRX velgen waren volgens sommigen een antwoord op een vraag die nooit gesteld was, dergelijke 'platte' banden op een auto waarin de hang naar comfort toch de overhand heeft zijn niet ieders smaak. Bovendien hebben ze volgens Lex het nadeel dat er alleen dure Michelin TRX-banden op passen, terwijl hem de Bridgestone banden die nu gemonteerd zijn beter bevallen.

Weinig twistgesprekken zullen daarentegen ontstaan over de moderne vijfversnellingsbak gekoppeld aan een motor die in principe al uit het begin van de zestiger jaren dateert. Elke versnelling is een echte rijversnelling, de overbrengingen zijn perfect gekozen en de bak schakelt perfect. Het is samen met de tweeliter viercilinder een harmonisch

geheel. De tweeliter viercilinder is zo aangenaam als een viercilinder maar kan zijn en hoeft zelfs een vergelijk met de van 1974 tot 1978 ingebouwde, in samenwerking met Renault en Volvo ontwikkelde V 6 niet uit de weg te gaan. De motor pakt perfect op, vanaf lage toerentallen, en draait zonder dreunfrequenties evenzo gemakkelijk door tot meer dan 5500 toeren per minuut. Het daarbij ontwikkelde geluid blijft ten allen tijden beschaafd. De motor levert volgens fabrieksopgave 106 DIN/PK. De 106 PK zijn goed opgewassen tegen het vrij hoge gewicht van ruim 1200 kilogram die de Peugeot 504 Cabriolet weegt, terwijl het verbruik in de praktijk boven de een op tien ligt. Uit een test uit 1982 blijkt dat de indruk die je van de motor krijgt met absolute meetgegevens gestaafd kan worden. Voor een topsnelheid van ruim 180 kilometer per uur en iets meer dan 12 secondes voor de sprint naar 100 kilometer per uur hoeft niemand zich te schamen. Ongetwijfeld zal het gunstige motorkarakter mede te wijten zijn aan de mechanische Kugelfischer injectie. Een waar mechanisch wondertje, met een echte stempelpomp, in een tijd dat vrijwel elke fabrikant zijn toevlucht had genomen tot elektronische injectiesystemen, of low-budget mechanische systemen als de Bosch K-jetronic. De Peugeot moet een van de laatste auto's geweest zijn die met een dergelijke inspuitinstallatie uitgerust werd. Een dergelijk geslaagde motor doet je wel afvragen waarin hedentendage de vooruitgang eigenlijk zit. Deze vraag steekt opnieuw de kop op wanneer je het

onderstel van de Peugeot 504 in de dagelijkse praktijk ondervindt. De 504 Cabriolet is bijzonder comfortabel, zonder dat dat gepaard gaat met ernstige nadelen wat betreft wegligging. Op vrijwel elk wegdek volgen de wielen schijnbaar zonder moeite elke hobbel, zonder dat je daar als inzittende veel van merkt. Het in 1969 extreem moderne onderstel met veerpoten voor, en schuin geplaatste draagarmen achter in combinatie met schroefveren, hoeft zich zelfs nu voor niemand te verbergen. In combinatie met de stuurbekrachtiging en rembekrachtiging voelt de Peugeot zich overal als een vis in het water, of het nu in de stad is, op zoek naar een parkeerplaats, op een landweg spoedend van A naar B, of wat dan ook. Wie dit verhaaltje tot nu toe leest moet misschien denken dat ik hier de perfecte klassieker ontdekt heb, of dat ik een enorme Peugeot fan ben. Niets van dat al, ik kan Peugeot niet uitstaan (grapje... red.) en de Peugeot 504 Cabriolet is geen perfecte auto. De auto heeft dan ook wel een paar minpuntjes, alhoewel het er niet veel zijn. Op alle soorten wegdek, behalve de zeer gladde, komen de jaren die de carrosserieconstructie inmiddels achter de kiezen heeft, aan het licht. De carrosserie is definitief niet torsievrij. Regelmatig merk je dat de carrosserie niet al te stevig is en nogal een wat buigt en meegeeft. Opvallend daarbij is overigens dat rammeltjes vrijwel niet waargenomen werden. Lex, ex-Saab Cabriolet rijder daarover: "Vergeleken met de Saab Cabriolet is de Peugeot carrosserie duidelijk minder stevig. Aan de Saab merkte je bijna niet dat het een Cabriolet was, qua carrosseriestevigheid. En dan te bedenken dat de opvolger, de nieuwe Saab Cabriolet, volgens berichten nog een stuk steviger is."

Voor de niet-fervente Peugeot-rijder is het verkeert geplaatste richtingaanwijzerhendel ook een uiterst irritante Peugeot-traditie, waar toch vrij moeilijk aan te wennen is. Het resultaat: lichtsignalen in plaats van knipperlicht. Toch is er maar een conclusie



Royale kofferruimte...

mogelijk, wat betreft de Peugeot Cabriolet, het is een unieke auto. Want hoeveel klassiekers zijn er waar je van tevoren over droomt om er bij nadere kennismaking achter te komen dat je veel tekortkomingen aan karakter moet gaan toeschrijven om ze te kunnen accepteren. De Peugeot 504 Cabriolet hoort daar duidelijk niet bij.

De andere helft

Alhoewel de Cabriolet wat meer uitstraalt, een Cabriolet oefent nou eenmaal een bepaalde fascinatie uit, is de Coupé een niet te versmaden schoonheid. Eigenaar Lex van de Kamp: "Eerst vond ik de cabriolet altijd mooier, maar tegenwoordig is het andersom." Dat is niet zo moeilijk te begrijpen, want als je de moeite neemt om de Coupé wat beter te bekijken dan kun je maar tot een conclusie komen: het is een weergaloos mooie auto. Een auto waar Pininfarina duidelijk zijn best heeft gedaan. Vanuit welke hoek je de auto ook bekijkt, alles klopt. Het moet ook gezegd worden dat de gedistingeerde zilvergrijze laklaag bijzonder goed past bij de tijdloze elegantie van de Peugeot 504 Coupé. Het is evenwel moeilijk aan te wijzen waarom de vormen van deze auto nou precies zo geslaagd zijn. Duidelijk is in ieder geval dat de auto bijzonder goed geproportioneerd is met de in verhouding lange motorkap en het korte kontje. De elegante daklijn, samen met het grote glasoppervlak wekken een indruk van een zekere lichtheid, niettegenstaande het leeggewicht van over de 1200 kilogram. Maar ook de geslaagde werving boven de achterwielen is erg fraai, net als de lage en brede bouw.

Het interieur van deze Coupé mag er ook zijn. De stoelen zijn bekleed met velours, geeft toch altijd een luxe gevoel, plus dat het zo lekker zit. En wanneer je eenmaal zit dan kun je niet anders dan het prachtige dashboard bewonderen. Je zou bijna kunnen begrijpen wat iemand bezielt om daarvoor drieduizend gulden neer te tellen...

Het klokje is bij deze auto midden boven tegen het dak aan gemonteerd, niet de meest ergonomisch verantwoorde plaats, maar aangezien in het prachtige dashboard geen plaats meer was, bleef er weinig anders over. Alhoewel je het hem niet aanziet, het lijkt een eenvoudig digitaal Veglia klokje, is het een bijzonder klokje. Daar kwam Lex achter toen het eens kapot was. Het klokje bleek ruim vijfhonderd gulden nieuw te kosten. Maar nou schijnt een dergelijk klokje ook in bepaalde types Ferrari gemonteerd te zijn. Vandaar.

Bijpassend bijzonder is de hemelbekleding, iets dat een normaal mens gewoonlijk niet zo erg opvalt, maar mijn oog viel er toevallig op. De hemel is net bekleed als een stoel, lange gestikte banen in de lengterichting. Ook al weer net als in sommige Ferrari's, iets minder avontuurlijk dan de Cabriolet is deze Coupé echter toch wel, ondanks het feit dat de naam Ferrari nu al twee keer is gevallen. Niet alleen doordat het een Coupé is, en het dak er dus niet af kan, maar ook vanwege de automaat. Hiermee verandert het karakter van de auto duidelijk. Krijg je bij de Cabriolet, die is uitgerust met een vijfversnellingsbak, nooit het gevoel dat de motor in ademnood verkeert, bij de Coupé, uitgerust met een automatische versnellingsbak, heb je dat wel eens. Niet dat het geen fijne auto is in deze uitvoering, integendeel. Maar de auto verliest duidelijk aan temperament. Deze bak heeft echter ook voordelen, hij functioneert namelijk prima. Bij weinig gas staat hij zo in de hoogste versnelling,



Eenmalige creatie: de Peugeot Break Riviera, op basis van de Coupé.

terwijl hij onmiddellijk klaar staat om een stapje terug te schakelen wanneer daar behoefte aan is. Het maakt een bijzonder ontspannen rijden mogelijk. Het rijgevoel is mede door de automaat toch behoorlijk anders dan dat in de Cabriolet. Ook het feit dat de carrosserie van de Coupé merkbaar steviger is helpt mee aan dat 'anders' gevoel. Je merkt weliswaar dat het in principe dezelfde auto is, maar het lijkt alsof het verstand gewoon iets meer de overhand heeft in de Coupé, terwijl in de Cabriolet meer het Bon Vivant levensgevoel heerst.

Koude kermis

Na het bovenstaande zou U kunnen denken, dit is de auto voor mij, zo een wil ik hebben. Het lot wil echter dat er toch nog wat vuiltjes aan de lucht zijn. Allereerst staan zowel Italiaanse als Franse automobielabrikanten niet echt bekend om hun perfecte antiroestbehandelingen, om

het voorzichtig uit te drukken. Het is dan ook niet meer dan logisch dat wanneer de Fransen en de Italianen zich bundelen om een auto te gaan bouwen, zoals dat het geval is met de Peugeot 504 Coupé/Cabriolet, er een carrosserie ontstaat met welhaast desastreuze roestgevoeligheid. Daarbij komt nog eens dat er, gezien de lange periode waarin deze auto's gebouwd werden, een betrekkelijk klein aantal is geproduceerd. Dat is aan een kant verbazingwekkend, gezien de kwaliteiten van de auto, aan de andere kant ook weer niet. De Peugeot 504 Coupé/Cabriolet was namelijk een uitermate dure auto. In een tijd dat een normale Peugeot 504 GR f 20.475,- kostte, nam men voor de cabriolet maar liefst f 40.275,-. Bijna het dubbele dus. Een Mercedes 230 met automaat kostte toen f 41.697.

Het zal U dus duidelijk zijn dat er helemaal niet zoveel Peugeot 504 Coupé's en Cabriolets (over) zijn.

De mechaniek van deze auto's is zonder meer betrouwbaar. Daar valt eigenlijk weinig over te zeggen. Als er al wat aan mankeert, dan zijn onderdelen gemakkelijk te krijgen, de meeste mechanische onderdelen zijn gelijk aan die van de zeer populaire en veelverkochte 504 sedan. Berucht is echter wel de gevoelige koppakking van de viercilinder, loopt de motor een keer warm, dan kun je er vrij zeker van zijn dat de koppakking gaat lekken. Dit is evenwel gemakkelijk te controleren aan de hand van de oliepeilstok. Blaasjes of een witte emulsie duiden op een reparatie van rond de duizend gulden. De viercilinder zweet ook wel eens wat olie, maar dat is meestal niet iets waar je je ernstig zorgen over hoeft te maken. Een uitzondering wat de mechanische robuustheid betreft is verder de vijfversnellingsbak. Deze slijt wat sneller dan de vierbak.

Een heel ander verhaal is de carrosserie. Wat dat betreft is er goed nieuws en veel slecht nieuws. Het goede nieuws is dat het meeste plaatwerk nog leverbaar is. Dat was het goede nieuws. Het slechte nieuws daarentegen is een langere lijst. Niet alleen varieert de levertijd voor plaatwerk van enkele dagen tot meer dan een half jaar. Dat is een van de redenen dat Lex van der Kamp altijd twee schermen op voorraad houdt. Wanneer er weer genoeg orders zijn, wordt er bij Pininfarina weer een nieuwe partij onderdelen van een bepaald type aangemaakt. Vandaar de fluctuerende levertijd.

Er is nog meer slecht nieuws. De carrosserie van zowel de Coupé als de Cabriolet is erg roestgevoelig. Wanneer deze niet zorgvuldig onderhouden worden en regelmatig een behandeling van de holle ruimtes ontvangt, roest zo'n auto als een Alfa. Gezien de hoge prijzen van het plaatwerk loont het zich dus om echt goed te kijken. Vooral ook omdat er ware kunstenaars bestaan die met behulp van polyester en een vrijwel weggeroeste 504 Coupé/Cabriolet een sculptuur kunnen maken met een verdachte gelijkenis met een in nieuwstaat verkerende 504.

Zaken waar je op moet letten zijn groot in aantal. Op het gevaar af dat ik er een paar mis, volgt hier een opsomming: het hele gebied rond de voorschermen is een gevarezone, rond de koplampen, achter de wielen, alwaar een rubber afdichting tegen het spatbord zit, alsook in de buurt van de dorpels. De roestvorming rond en achter de voorschermen kan zelfs zo erg zijn dat de complete stijl waaraan de portieren opgehangen zijn, los van zijn basis is geraakt. Hangende en/of klemmende portieren duiden daar nogal eens op. Uiteraard zijn ook de dorpels gevoelig, eigenlijk over de hele lengte, maar de roestvorming begint meestal voor. De randen van motorkap en kolferdeksel zijn eveneens niet immuun voor roest, net als de portieren. Aangezien Italiaanse ontwerpers over het algemeen in uiterst geringe mate rekening houden met een eventualiteit als regen, zijn de auto's niet altijd even waterdicht. Verrotte bodemplaten komen dan ook wel eens voor, en het kan dus geen kwaad deze eens flink onder de loep te nemen. Het verdient de aanbeveling alvorens tot aanschaf over te gaan, de auto op een brug aan een kritische zoektocht naar roest bloot te stellen.

Om kort de zijn: de carrosserie van een Pininfarina 504 dient gewoon heel kritisch onderzocht te worden.

Alsof dat allemaal nog niet genoeg is, nog het volgende. Onderdelen van het interieur, of dat nu klokjes, een sierstripje, of een compleet dashboard is, zijn uitermate prijzig. Het loont zich dus de moeite om ook het interieur aan een kritische blik te onderwerpen.

Alhoewel na het bovenstaande duidelijk zal zijn dat een Peugeot 504 Coupé/Cabriolet niet een auto is die je lichtvaardig bij het licht van een straatlantaarn in de stromende regen moet gaan kopen, is het aan de andere kant ook weer zo dat je je met een goed exemplaar God in Frankrijk kunt voelen...

AM
classisch



Op een zonnige dag is de Cabriolet definitief prettiger, vooral omdat het tamelijk warm wordt in de Coupé.



Ook met de softtop omhoog is het een fraaie auto. Een hardtop was eveneens leverbaar.



Een veelzijdige auto, de 504. Ook een Pick-up was leverbaar. Verschillende 504-versies worden overigens nog steeds in licentie gebouwd in Argentinië!!!