

peugeot504.info

30 augustus 1986  
31e jaargang nr. 18  
f 5,10 - Bfr. 105

# AUTO

VISIE



## BMW'S SPEELTJE



**TEST LADA SAMARA**  
**NU OFFICIEEL: OPEL OMEGA**





## Peugeot 404 en 504 Cabriolet

# FRANS & VRIJ

Peugeot maakt al ruim zestig jaar open auto's. De mooiste exemplaren ontstonden in samenwerking met Pininfarina. Autovisie reed stijlvol en sportief met de 404 en 504 Cabriolet.

Het is niet gemakkelijk om jaloezie blikken te ontzetselen aan de bestuurder van een Jaguar of 'n dikke Mercedes. Maar het kan wel. Eén manier is de arme man in een bloedrood Italiaans raspaard voorbij te ijlen, adviessnelheid minimaal 200 km/h. Maar dat is de dure methode. De goedkope is minstens zo effectief. Het enige dat je nodig hebt is wat zon en . . . een cabriolet. Maar dan wel een echte.

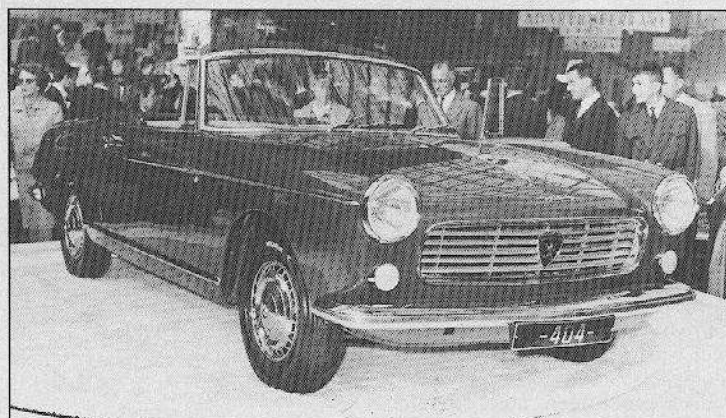
Want een heer van stand is natuurlijk niet van z'n stuk bij het zien van een auto met slechts halfverzonken kap of een rolbeugel. Nee, alleen wanneer slechts de voorruit nog een laatste barrière voor de wind vormt en de zon het interieur tot in alle uithoeken verlicht, krijgen ook de meest verwend medeweggebruikers last van het haringen-in-een-ton gevoel. Al waait de meest orkaanachtige *airco*, niemand voelt zich zo luchtig als de ware cabrioletrijder.

### Boulevards

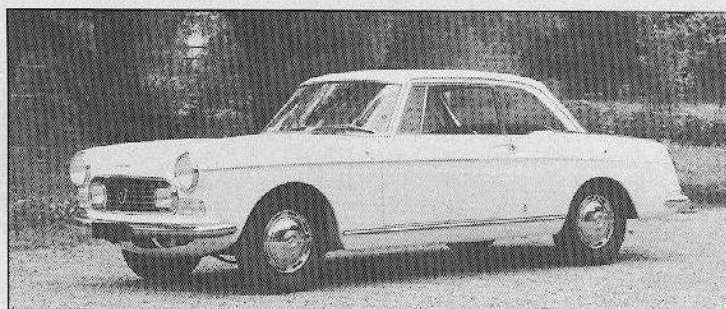
Frans en vrij rijplezier, dat bieden de mooiste open auto's van Peugeot: de 404 en 504 Cabriolet. Hoe verschillend ook, beide hebben lijnen die maar op één plaats kunnen zijn geschetst. In Italië, bij Pininfarina om precies te zijn. Waar de Middellandse Zee maar boulevards heeft, deze speciale Peugeots waren er graag geziene gasten. Maar verder hebben ze niet zo heel veel harten sneller doen kloppen. Zeker in vergelijking met dat andere huiskerk van Pininfarina, Ferrari. Tja, niet elke auto kan al tijdens zijn productieleven een legende zijn. Franse cabriolets zijn nooit droomwagens van Jan en alleman geweest, maar dat maakt ze voor de liefhebber extra interessant.

### Andere koek

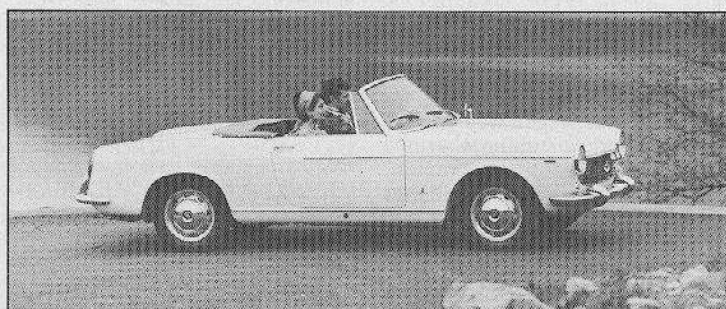
Voor de introductie van de Peugeot 404 Cabriolet moeten we precies een kwart eeuw terug in de tijd. Op de Salon van Parijs in de herfst van 1961 verscheen de auto als een volslagen verrassing. Er was ook ooit een open Peugeot 403, maar dat was niet veel meer dan een tweedeurs sedan zonder dak. De 404 Cabrio was andere koek. Lang en slank, met een spitse voorkant en aflopende achter-



Het begin: de 404 Cabriolet met injectie op de Salon van Parijs, herfst 1961. Een publiekstrekker van de eerste orde.



Nog zeldzamer dan de Cabriolet is de 404 Coupé. Het hier afgebeelde model is van 1967 of later, te herkennen aan de iets gewijzigde neus.



Nee, dit is geen Peugeot maar een Fiat 1500 Cabriolet. Natuurlijk ook van de hand van Pininfarina.

zijde had hij alle kenmerken van Pininfarina's 'trapeziumstijl'. Voor deze stijl, die zo'n tien jaar hoogmode zou blijven, geldt de Lancia Florida II uit 1957 als baanbreker. Sindsdien heeft het Italiaanse ontwerpershuis talloze ontwerpen in die geest geproduceerd. Er waren Ferrari's onder, maar ook gezinsauto's als de Austin Cambridge/Morris Oxford, de Fiat 1800/2300 en de Peugeot 404 Sedan. Auto's die notabene directe concurrenten van elkaar waren.

Ook de 404 Cabrio heeft trouwens zo'n evenknie; de Fiat 1200/1500 Cabriolet. Van Peugeot-protessen tegen deze politiek is niets bekend. Kennelijk ging de trapeziumstijl er destijds goed in. En verder hadden de Fransen natuurlijk hun handen meer dan vol aan de 404 Sedan, die 15 jaar in productie zou blijven en een miljoenensucces werd. De fabricage van de cabriolet en de latere coupéversie werd dan ook uitbesteed aan Pininfarina; de carrosserieën wer-

den in Italië gemaakt, het mechaniek stuurde Peugeot naar Turijn.

### Toverwoord

Hoewel de auto alleen al door z'n vorm over belangstelling niet te klagen had, school juist in het mechanische gedeelte van de 404 Cabriolet een tweede troef. De motor had namelijk benzine-injectie, een toverwoord in die dagen. Sinds Mercedes in de 300 SL *Gullwing* een inspuitsysteem had geïntroduceerd, dacht elke ingewijde dat de dagen van de carburateur waren geteld. Nou, dat denken we nog steeds. Al blijft injectie onstuitbaar in opmars, die ouwe trouwe carburateur heeft wel een bar lange adem.

De inspuitsmotor die Peugeot eind 1961 in de 404 Cabrio lanceerde had een systeem van Kugelfischer. Net als de eerste systemen van Mercedes vertoonde de inspuiteenheid meer dan oppervlakkige overeenkomsten met een diesel-lijn pomp. Logisch, want Peugeot en Mercedes zijn pioniers op het gebied van de personenwagen met dieselmotor. Basis voor de eerste Peugeot met benzine-injectie vormde de vertrouwde 1.6 liter viercilinder. Die leverde zomaar 13 pk meer dan de 72 carburatieversie, die leverbaar bleef voor klanten die de moderne techniek wantrouwen.

### Revolutie

In mei 1968 stond heel Frankrijk op z'n kop. De studentenrevolutie greep zo om zich heen, dat de Peugeot fabrieken voor anderhalve maand moesten worden gesloten. Desondanks introduceerde het merk met de leeuw geheel volgens plan in september de 504 Sedan. Die was bedoeld als opvolger van de 404, maar dat laatste model zong het desondanks tot 1975 uit. De 404 Cabriolet en Coupé was dat lot niet beschoren. Ze maakten al in de lente van 1969 plaats voor een cabrio- en coupéversie van de 504. Die had Pininfarina bij de oplevering van het sedan-ontwerp kennelijk gewoon even uit z'n mouw geschud. Net als hun voorgangers werden ook de speciale 504's in Italië gebouwd. Daarmee hield het oude trouwde wel zo'n beetje op. Om te beginnen was de trapeziumstijl nu toch echt uit de mode, en had





plaatsgemaakt voor rondere, zacht golvende lijnen. Verder toonden tal van technische details dat modernere tijden waren aangebroken. Zo had elke 504 (met uitzondering van de allereenvoudigste uitvoering) schijfremmen vóór en een onafhankelijke achterwielophanging.

**Geen leeuwjtje**

In tegenstelling tot hun voorgangers hadden de 504 Cabriolet en Coupé een kortere wielbasis dan de sedanversie. Er was weer een Kugelfischer injectiesysteem gemonteerd, maar de motorinhoud was gegroeid tot 1,8 liter. Daardoor steeg het vermogen tot net iets meer dan 100 pk.

Begin jaren zeventig deed een tweeliter met 110 pk z'n intrede, maar de echte ommezwaai had plaats in 1976. Toen werd de samen met Renault en Volvo ontwikkelde zescilinder (de zogenaamde 'PRV'-motor) niet alleen in de 604 ondergebracht, maar ook in de 504 Coupé en Cabrio. Die haalden met deze 2,7 liter in carburatieversie een topsnelheid van 180 km/h. Toch werd de zespitter nooit echt populair bij de liefhebbers van de speciale 504's. Hij lustte namelijk een beste slok benzine en voelde zich bij lagere toerentallen niet erg op z'n gemak. Dat ergerde natuurlijk vooral de Cabrioletrijders, met hun voorkeur voor rondtoeren op 'boulevardersnelheid'.

Peugeot trok zich die klachten aan en haalde in 1978 de vertrouwde viercilinder voor de 504 Cabrio en Coupé weer van stal. De laatste bleef echter ook als V 6 leverbaar, en die versie was in zijn nadagen

geen leeuwjtje om zonder handschoenen aan te pakken: dank zij een Bosch injectie steeg het vermogen tot een kleine 150 pk, waarmee de auto moeiteloos 190 km/h reed. Op het sportieve vlak deed de 504 Coupé V 6 van zich spreken door overwinningen in safari rally's. Daar deed Peugeot graag veel moeite voor, vanwege de voor het merk belangrijke Afrikaanse markt.

**Ideaal**

Ik geef het eerlijk toe: ik heb de 404 en 504 Cabriolet altijd prachtige auto's gevonden. Ik voelde me dan ook verre van gestraft toen ik de kans kreeg erin te rijden. Niet op de laatste plaats omdat de weergoden de dag van afspraak verguldden met ideaal cabrioweer: het was warm, aan de lucht geen wolkje.

Wanneer je de open 404 van dichtbij bekijkt, zie je onmiddellijk dat er de afgelopen 25 jaar veel is veranderd in de autowereld. Het klassieke straal van de carrosserie af, met al dat chroom en verder zo ongeveer alles dat tegenwoordig in een zwartboek der aerodynamica zou kunnen worden opgesomd.

Onze 'demonstratiewagen' is van bouwjaar 1965 en verkeert in een voor Nederlandse begrippen uitmuntende staat. Want ach, wat heeft het roest-spook bij veel Peugeot's een leed aangericht. Bij dit exemplaar viel dat allemaal best mee.

**Een op drie**

Om heel zoetjes aan het Hollandse tempo te wennen kreeg de 404 een grondige opknabbeurt die



*Het rijden in een 404 Cabrio zal niet snel ontaarden in een scheurpartij. De motor wil met tact worden behandeld, en dan is rijden een stijlvol genoegen.*

*Het dashboard van de 404 Cabrio is helemaal uit de tijd, maar bijzonder fraai. Het werd in 1967 vervangen door een simpelere uitvoering met drie ronde klokken.*

*Een onbekende kan lang zoeken naar de benzinevuldop van de 404 Cabrio. Die zit dus achterop, verborgen achter de nummerplaat.*















De 504 Cabrio wil best vooruit. Met de soepele tweeliter injectie is goed op te schieten; daarmee is deze 504 een heerlijke auto voor zonnig rijplezier.



Het dashboard van de 504 Cabrio is teleurstellend saai. De ronde klokken spiegelen enorm, de hendels onder het stuur zijn verwarrend. De auto had standaard elektrisch bediende zijruiten.

Vorig jaar toonde Pininfarina zijn Peugeot 'Griffe 4'. Deze auto zou best eens een voorbode kunnen zijn van een 405 Coupé. En van deze Coupé naar een 405 Cabrio is natuurlijk maar een klein stapje.



drie jaar duurde. Het hele mechaniek ging uit elkaar. Dat was geen overbodige luxe, want op de terugreis uit Spanje reed de auto niet meer dan drie kilometer op één liter benzine.

Toen alles weer keurig draaide werd ook de niet helemaal puntgave carrosserie onder handen genomen. Die is nu zonder overdrijving beter en zwaarder dan nieuw. Want met zo veel beschermend vet en tectyl als aan deze 404 Cabrio zijn besteed heeft nog geen enkele Peugeot de fabriek verlaten. Verder is de auto tot het laatste boutje origineel.

#### Verwaarloosde liefde

De wijnrode 504 Cabriolet waarmee ik reed wordt iets minder in de watten gelegd. Wanneer het maar even kan gaat de kap er af, en dan wordt echt niet elk wolkje met argwaan bekeken. Deze 504 is van 1973 en dus nog een jonkie. Toch is hij veel intensiever gerestaureerd dan z'n 404-collega. Oorzaak: een leven als de verwaarloosde liefde van een man, die er weinig mee reed maar hem wel nat wegzette in een muffe garage. En dat moet je natuurlijk niet doen met iets, dat met het oog op een zonnig leven is gebouwd. Bij de restauratie bleek bijvoorbeeld, dat het water van de kap keurig naar de dorpels was geleid. En daar bleef het staan tot de gaten van de roest erin vielen... Eenmaal bezig heeft de restaurateur maar direct een modificatie aangebracht, en de afwatering van de kap naar de wielkasten 'verlegd'.

Een voor iedereen zichtbare verandering vormen de speciale TRX-wielen en banden, die in 1973 beslist nog niet bestonden. Maar de tegenwoordige eigenaar vindt ze mooi en de wegligging van de auto gaat erdoor vooruit, en dat zijn natuurlijk ook de redenen waarom het TRX-schoeisel eind jaren zeventig in zwang kwam. Zo zie je maar weer dat je op heel verschillende manieren met je klassieker kunt omgaan. Helemaal origineel of wat minder, wat doet het er eigenlijk ook toe? Als je er maar plezier in hebt!

#### Vorstelijk

Wie met de manieren van de jachtige jaren tachtig achter het stuur van de Peugeot 404 Cabriolet kruipt, voelt zich niet onmiddellijk op z'n gemak. Op de eerste plaats is daar het stuur zelf, een enorm apparaat met dunne randen en een verchromde binnenring die als claxon dient. De meters spiegelen dat het een lust is. Door hun rechthoekige vorm laten ze zich extra slecht aflezen, en wanneer de meter met het opschrift 'carburant' op nul staat zal niet iedere Hollander begrijpen dat de benzine bijna op is. Kortom, dit dashboard is volkomen uit de tijd, maar dat vindt de liefhebber natuurlijk alleen maar prachtig. Die stoort zich evenmin aan de verre van sportieve zitpositie, zo hoog op de bok, en het onder een vreemde hoek geplaatste stuur. Dat geeft het rijden in deze 404 Cabrio juist iets statigs, als de gang van een koning die



## peugeot504.info

niet loopt maar *schrijdt*. Vorstelijk is ook de binnenruimte, eigenlijk ongekend voor een cabriolet. De aan de 404 Sedan identieke wielbasis zorgt ervoor dat ook grote mensen op de achterbank van een open rit kunnen meege-nieten.

Geheel in de geest van de tijd heeft de 404 Cabrio stuurversnelling (daarvoor gold in die tijd bij sommige merken zelfs een meerprijs), die in verbinding staat met een driebak. Al bij het wegrijden in z'n één blijkt, dat de motor hoge toerentallen liever schuwt. De elektrische benzinepomp zoemt en het injectiesysteem werkt zonder haperen. Toch pakt de motor niet echt smeuïg op als het gaspedaal wordt ingetrapt. Het is duidelijk, dat deze Peugeot zich niet verplaatst met de s van sport maar met de s van stijl. En dat laatste dan wel met een hoofdletter. Medeweggebruikers schijnen dat met mij eens te zijn, want bekijks oogst de maagdelijke witte 404 Cabrio op een zonnige dag overal. Hoewel het niet om een prehistorisch curiosum gaat, is het toch een vrij zeldzame auto. Er zijn in Nederland slechts ongeveer twintig 404 Cabrio's, waarvan de helft in rijdende staat. Een excellent exemplaar zoals ons proefrijdier brengt zo'n 20 mille op, en dat is natuurlijk weinig geld voor een knappe auto als deze.

### Zondvloed

Wie 'valt' voor een 504 Cabrio hoeft evenmin wereldbedragen te reserveren om een droom in vervulling te zien gaan. De prijzen variëren sterk met als belangrijkste uitgangspunt de staat van de auto, maar eigenlijk is het nog geen klassieker in de ware zin des woords. Daarvoor is hij nog te kort uit productie. Dat maakt wel, dat de auto er in onze ogen veel gewoner uitziet dan de open 404. Ook in de commandopost ben je snel vertrouwd, al zijn er nog wel de hendels uit Peugeots eigenwijze tijd (licht links, richtingaanwijzer rechts) waarmee je je altijd vergist. De rest van het dashboard is van dof zwart plastic, en dus eigenlijk heel saai. Toch ziet het leven achter het stuur van de 504 Cabrio er beslist rooskleurig uit. Want genesteld in het goed steungevende leer merk je dat alles perfect onder handbereik zit: stuur, hendels en de schakelpook, die direct uit de vierversnellingsbak spruit. Lekker onderuit, benen en armen gestrekt, met de wind door het haar maar verder toch aangenaam in de luwte van de voorruit krijg je begrip voor mensen, die per definitie altijd met de kap open rijden. Laat dat buitje maar komen. Na ons de zondvloed. Verpletterende hoeveelheden vermogen laten zich door de rechervoet niet opwekken, maar toch is de tweeliter injectie een bijzonder fijne reisge-noot. Hij pakt soepel op, en is echt

niet bang om 'ns wat verder in de toeren te klimmen. Daardoor is de 504 Cabrio veel meer dan z'n 404-collega een vlotte vogel in het verkeer. Hij is met z'n kortere wielbasis ook redelijk wendbaar, en stuurt op lage snelheden nog vrij licht hoewel een bekrachtiging ontbreekt. Keerzijde van deze medaille is de vaagheid, die op hogere snelheid in de besturing optreedt. Een Peugeot-kwaaltje, dat aan de kwaliteiten van deze auto als cabriolet weinig afdoet. Net als de nadrukkelijke onderstuurneiging, die opzettelijk aan de auto lijkt opgelegd om overstuur te allen tijde uit te sluiten. Want driften met een cabriolet, dat doe je niet. *Jamais*.

### 405 Cabrio

De open Peugeot 404 en 504 beslaan samen zo'n 20 jaar cabriolet-historie. Een voorgoed verleden tijd? Het frisse rijplezier mag de laatste jaren zijn herontdekt, een 'boodschappenwagen' als de 205 CTi (al is het 'n snoepje) is natuurlijk geen waardige opvolger voor de 404 en 505 Cabrio. Maar het Echte Openrijden, dus in auto's zonder overheersende veiligheids- of utiliteitsprincipes, komt weer helemaal terug. Kijk maar naar de hernieuwde belangstelling voor de Mercedes SL en de Alfa Spider, het succes van de Porsche *Vollcabrio* en de bewonderende blikken die de BMW 325i Cabrio zijn Baur-collega afsnoept. In dit illustere rijtje mag Peugeot met z'n 60-jarige cabriolet-reputatie eigenlijk niet ontbreken.

Dat zal niet lang meer het geval zijn, als de eerste voortekenen ons niet bedriegen. Als opvolger van de 305 wordt medio 1987 de Peugeot 405 leverbaar. Natuurlijk eerst als Sedan, maar op de langere termijn zal de 405 als hoge hoed gaan fungeren waaruit allerlei 'leuke' versies worden getoverd. Natuurlijk staat een stationcar op het programma, maar ook een vierwielangedreven versie en een Coupé. Die laatste is waarschijnlijk gebaseerd op de 'Griffe 4', een studie die Pininfarina in 1985 op de Salon van Genève openbaarde ter gelegenheid van de 30-jarige samenwerking met Peugeot. Van die Coupé naar een 405 Cabriolet moet maar een klein stapje zijn, zeker voor een routinier als Pininfarina.

Maar dat is allemaal nog toekomstmuziek; de 405 Cabrio - zo die er komt - zal pas op z'n vroegst in de zomer van '88 tussen de zonn-aanbidders kunnen worden waargenomen. Een voorspelling over hoe die auto zal rijden blijft een gok. Toch lijkt, met de 404 en 504-ervaringen in het achterhoofd, een forse portie stijl en sportiviteit gegarandeerd. Van mij mag Pininfarina de lopende band voor de 405 Cabrio alvast starten.

Jan-Willem Vester

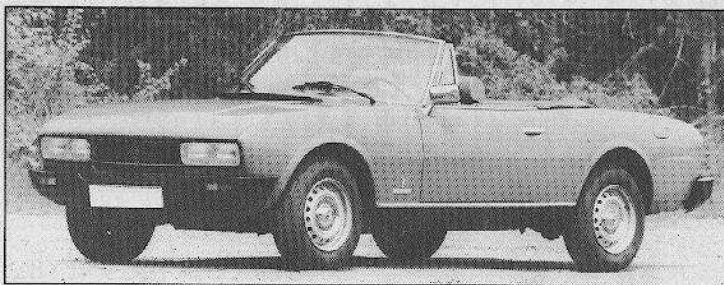
### Clubs

Er is in Nederland een club voor de bezitters van oudere Peugeots, de Association Peugeot Hollandaise. Secretaris is de heer C. Greif (035-14357). Tot de club worden toegelaten de types 403 en ouder; een uitzondering wordt gemaakt voor de speciale 404's, dus de coupé en

de cabriolet uit ons verhaal. Voor alle 404-types is er bovendien de 404 Vereniging met als contactpersoon de heer K. E. Jurgens (05700-52851). Voor de jongere Peugeots, dus ook voor de 504-modellen, bestaat nog geen clubverband.



A la Volvo 1800 ES: Pininfarina's 504 'Break Riviera' uit 1971. Het bleef bij dit unieke exemplaar.



Een van de laatste 504's Cabriolet. De chromen bumpers hebben plaatsgemaakt voor zwarte kunststof exemplaren.

## Jaartallen en aantallen

Van de Peugeot 404 Cabriolet werden 10.387 exemplaren gemaakt. De coupé-versie bracht het tot slechts 6.837 stuks. Bij de 504 waren de rollen omgedraaid; er werden 7.926 Cabriolets gemaakt, maar van de 504 Coupé maar liefst 26.206 stuks. De speciale 404's en 504's beslaan samen een periode van ongeveer 20 jaar. De belangrijkste gebeurtenissen daarin zijn de volgende:

### 1961

Introductie 404 Cabriolet op de Salon van Parijs in oktober. De auto werd leverbaar als 1618 cm<sup>3</sup> met carburatie (72 pk) of met injectie (85 pk). Top 148, resp. 158 km/h.

### 1963

Introductie 404 Coupé met dezelfde motoren als de Cabrio.

### 1964

De 1618 cm<sup>3</sup> motoren krijgen 5 krukaslagers in plaats van 3.

### 1965

Carburatiemotor nu 76 pk. Injectiemotor 96 pk, top 160 km/h.

### 1967

Andere neus voor beide modellen: rechthoekige, in plaats van ronde clignoteurs en twee extra lampen in de grille. Carburatiemotor nu 80 pk.

### 1969

Einde van de productie van de

404 Cabrio en Coupé. Op de Salon van Genève in maart introductie van de 504 Cabrio en Coupé, beide met 1796 cm<sup>3</sup> injectiemotor. Vermogen 103 pk, top 175 km/h.

### 1971

Nieuwe 171 cm<sup>3</sup> motor: injectieversie met 110 pk.

### 1972

Automatische transmissie leverbaar.

### 1975

Face-lift: grotere, rechthoekige koplampen en achterlichten. Introductie 2664 cm<sup>3</sup> V 6 carburatie, vermogen 136 pk, top 186 km/h 1971 cm<sup>3</sup> viercilinder niet langer leverbaar.

### 1978

Retour 1971 cm<sup>3</sup> viercilinder. V 6 uitsluitend voor de 504 Coupé, maar met Bosch K-jetronic inspuiting en vijfbak. Top 189 km/h.

### 1980

Nieuwe grille en bumpers, zwart op de Cabriolet en op de Coupé in de kleur van de carrosserie.

### 1982

Einde van de productie van de 504 Cabriolet en Coupé. Hun plaats in de montagehallen van Pininfarina werd ingenomen door de Talbot Samba Cabriolet, die op zijn beurt al weer is verdrongen door de Peugeot 205 CT/CTi.