

Klassiek & Techniek

Vergane glorie
in Australië

DE GEUR VAN OLIE EN BENZINE

Restauratie
Volvo P1800 E

ZWEDEN
OP Z'N
MOOIST

Aankoop: Peugeot
504 Coupé en cabrio

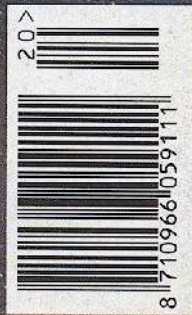


RESTAURATIE
Honda Benly



IN DIT NUMMER:

Remleidingen
vervangen
Klassieker-
beurs Imola



Werken met meetgereedschap

Peugeot 504 Coupé en Cabriolet veel exotischer dan berlines en breaks

Italiaanse flair, Franse

Wanneer in 1983 de laatste Peugeots 504 Cabriolet en Coupé uit de Pininfarina-fabrieken rijden, kunnen deze sportieve modellen al spoedig rekenen op een enthousiast onthaal binnen de klassieker-wereld. Iets wat nu pas enigszins begint te gelden voor simpeler versies van de 504. Hoewel de technische basis identiek is, zijn de Peugeots 504 Coupé en Cabriolet eigenlijk een heel ander verhaal dan hun gewone bloedbroeders.

Je kon er destijds op wachten: bij de introductie van de Peugeot 504 berline, op de Salon van Parijs in 1968, was al snel duidelijk dat Peugeot zijn tradities op het gebied van comfortabele snelle coupés en cabriolets zou voortzetten. Zoals dat ook bij de voorganger van de 504, de geliefde 404, gebeurde, werd opnieuw een beroep gedaan op de creativiteit en de productiecapaciteit van Pininfarina. Liefhebbers moesten nog een half jaar geduld hebben voor Peugeot in het voorjaar van 1969 de nieuwe 504 Coupé en Cabriolet aan het publiek voorstelde. Er was bij deze sportieve modellen, net als bij de berline, afscheid genomen van de klassieke lijnen die van de Peugeot 404 zo'n karakteristieke verschijning maakten. De nieuwe modellen waren klaar voor de naderende jaren zeventig, met moderne, vrij hoekige strakke lijnen. Ook bij



Tekst: Igor Stuijzand - Fotografie: archief

Vanaf september '79 worden dikke kunststof bumpers gemonteerd, die afhankelijk van de lak, zwart of in carrosseriekleur zijn uitgevoerd. Vanaf september 1981 heeft de V6 Coupé standaard lichtmetalen wielen.

de Peugeot 504 Coupé en Cabriolet werd dit actuele styling-pad ingeslagen; de nieuwelingen waren qua ontwerp lichtjaren verwijderd van hun voorgangers.

De Peugeot 504 Coupé en Cabriolet zijn zonder meer elegant te noemen. De combinatie van Italiaanse flair en Franse flamboyance geeft de auto's weliswaar niet het uiterlijk van een exotische, peperdure sportwagen, maar het is wel duidelijk dat ze beide van betere afkomst zijn dan de gemiddelde huis-tuin-en-keuken-sedan uit hun periode. Wat dat betreft ligt de status van de 504 Coupé en Cabriolet op een

De cabrioletkap is goed geconstrueerd en laat zich gemakkelijk opvouwen. Het vervangen van de kap betekent echter wel een fikse onkostenpost, tweedrie mille (inclusief montage) bent u zo verder bij een stoffen kap van topkwaliteit.



flamboyance



Aardig te weten

- ✗ De Peugeot 504 berline werd uitgeroepen tot Auto van het Jaar 1968. De 504 kreeg 119 punten toebedeeld, tweede werd de BMW 2500/2800 met 77 punten en de derde positie ging naar de Alfa Romeo Berlina 1750 met 76 punten. Pas in 1987 had het Franse merk weer een Auto van het Jaar, de 405.
- ✗ Pininfarina heeft ook nog een stationcar-achtige variant van de 504 Coupé gebouwd, maar verder dan het prototype-stadium is deze versie (helaas?) niet gekomen.
- ✗ Om de traditie voort te zetten zijn ook van de Peugeot 505 cabrio- en coupé-versies gebouwd. Geen enkele daarvan haalde het productiestadium; jammer, want met name Pininfarina heeft schitterende auto's op de wielen gezet.
- ✗ Zoals aangegeven loopt de productie van de 504 Coupé en Cabriolet in het najaar van 1983 ten einde. Net als de Europese productie van de berline, break en pick-up, trouwens. De 504 berline en pick-up beleven echter nog een lange carrière in Zuid-Amerika, waar de auto's in Argentinië trouwens nog steeds van de band rollen. Het nieuwe millennium zal de 504 niet meer meemaken, de inmiddels stevig gemoderniseerde 504 (rare achterkant) gaat nog vóór de eeuwwisseling met pensioen.
- ✗ De V6 motor zoals die in de 504 Coupé en Cabriolet geleverd is, kwam tot stand door samenwerking tussen Peugeot, Renault en Volvo. Dat verklaart meteen de aanduiding PRV. De motor werd onder meer in de Peugeots 604 en 605, de Renaults 30, 25 en Safrane en de Volvo 260 gebruikt. Ook andere fabrikanten 'leenden' de V6-motor voor hun topmodellen. Voorbeelden zijn de Lancia Thema, de Alpine-Renault A310 tot en met A610, DeLorean en het Franse sportwagenmerk MVS Venturi. Porsche heeft ook kortstondig geëxperimenteerd met een 924 met deze V6-motor!
- ✗ Club: Peugeot Club Nederland, de heer F. De Vos, Van Kinschotstraat 258, 2614 XT Delft, 015-213 7775 (20.00-22.00 uur, telefoon en fax).

Van jaar tot jaar

(belangrijkste ontwikkelingen)

1968 September: introductie Peugeot 504 berline, verkozen tot Auto van het Jaar 1968.

1969 Maart: introductie 504 Coupé en Cabriolet op Salon van Genève, met 90 DIN pk injectiemotoren.

1970 Oktober: 97 DIN-pk 1.971 cc-viercilindermotor met Kugelfischer-injectiesysteem vervangt 1.796 cc-motor, toerenteller standaard, veiligheidsgordels voorin.

1971 September(?), tegen meerprijs automatische transmissie.

1972 September: alleen Coupé nog met automaat leverbaar.

1974 September: PRV V6-motor met 136 DIN pk i.p.v. viercilinder, stuurbechrchtiging. Uiterlijke aanpassingen in de vorm van langwerpige koplampen en rechthoekige achterlichten i.p.v. schuine 'blokjes'.

1977 September: V6 alleen nog bij Coupé, Bosch K-Jetronic injectiesysteem, vermogen 144 DIN pk, vijfbak (nog steeds automaat tegen meerprijs). Viercilinders terug met 1971 cc, Kugelfischer-inspuiting en 106 DIN-pk, vierbak of automaat (meerprijs).

1979 September: dikke kunststof bumpers, afhankelijk van lak zwart of in carrosseriekleur, nu ook vijfbak op viercilinder-modellen, cabriolet met gordels achterin.

1981 September: 504 Coupé V6 Ti standaard met lichtmetalen wielen (van 604).

1982 September: vernieuwd dashboard met sportieve klokkenpaneel

1983 September: Peugeot 504 Coupé en Cabriolet uit productie.

wat hoger niveau dan van hun vierdeurs broertje, hoewel ook die auto niet mag worden beticht van gebrek aan een eigen(zinnig) gezicht. Het zijn echter de Peugeot 504 Coupé en Cabriolet die al sinds lange tijd het hart van vele enthousiaste liefhebbers hebben gestolen, terwijl de overige 504-modellen praktisch geheel uit de West-Europese infrastructuur zijn verdwenen. Heeft natuurlijk alles te maken met de grootschalige export naar hoofdzakelijk Afrikaanse landen, waar deze degelijke werkpaarden nog steeds een grote populariteit genieten.

Nooit venijnig

Technisch is er een grote gelijkenis tussen de Coupé en de Cabriolet en de 'gewone' 504. In eerste instantie worden de sportieve uitvoeringen alleen geleverd met de 1.796 cc viercilinder, die zijn brandstof via een injectiesysteem van Kugelfischer krijgt toebedeeld. Inderdaad. dezelfde motor als in de 504 Ti berline, met een maximum vermogen van 90 DIN pk's (103 SAE). De prestaties liggen in lijn met het elegante uiterlijk van de auto's; ze zijn redelijk vlot (top 178 km/u), maar niet echt venijnig. In tegenstelling tot de 504 berline wordt de versnellingsbak meteen al via een vloerpook bediend, terwijl dat bij de vierdeurs-versie aanvankelijk nog met een hendel aan de stuurkolom gebeurt. Andere technische verschillen zijn er echter weinig, hoewel de wielbasis met 20 centimeter is ingekort en de afstemming van de rondom onafhankelijke wielophanging wat steviger is. Het duurt niet bijster lang voordat de 1.8-motor wordt vervangen door een krachtbron met een slagvolume van 1.971 cc, die 97 DIN pk levert, waarmee een wat vlottere acceleratie mogelijk is en de top op 179 km/u komt. Keurig, zeker



wanneer je bedenkt dat deze auto's, afhankelijk van de uitvoering, toch een massa van zo'n 1.200 à 1.300 kilo op de schaal brengen. De vierpitters uit de 504 Coupé en Cabriolet staan bekend als uiterst betrouwbaar en moeten zonder veel problemen in staat zijn enkele tonnen te draaien. Bovendien blijft bij deze 'kleine' motoren het brandstofverbruik redelijk binnen de perken, iets wat zeker in overweging moet worden genomen wanneer de auto veel gebruikt wordt. Wat dat betreft zijn de latere V6-motoren, die vanaf september

1974 in de Coupé en dan gedurende drie jaar ook in de Cabriolet worden geleverd, stukken minder aan te raden. De dorstige zespitter is van het zogenaamde PRV-type, dat tot stand is gekomen uit een samenwerking tussen Peugeot, Renault en Volvo (vandaar de letters). Hoewel het slagvolume van 2.664 kubieke centimeters toch behoorlijk genoemd mag worden, levert de motor een vermogen van 136 DIN pk. Dat betekent dat het specifieke vermogen slechts 51 pk per liter bedraagt. Met een topsnelheid van 186 km/u zijn de met V6-versies

Dat wijzigingen echt niet altijd een verslechtering zijn bij klassiekers, bewijst het vanaf najaar '82 gemonteerde dashboard. Het stuur is nog hetzelfde als bij de introductie, als zit er nu een stootplaat over het midden. Een mooie houten Nardi staat stukken beter...

ook niet bloedstollend snel te noemen. De ongestresste zespitter rijdt echter zeer ontspannen en heeft bovendien een lange levensduur, maar dit alles wel in ruil voor een stevige slok brandstof. Eind 1977 wordt ook de V6-motor voorzien van een injectiesysteem, fabrikaat Bosch K-Jetronic. Het maximum vermogen stijgt tot 144 DIN pk. Ook op qua betrouwbaarheid gaat de injectie-V6 nog een stapje verder.

Is er op mechanisch gebied nauwelijks iets op de auto aan te merken, veel minder geldt dat voor de kwaliteit van de carrosserie. Maar dat is geen zeldzaamheid voor auto's die bij Pininfarina in elkaar worden gezet (en ook niet bij veel tijdgenoten). Alle metalen delen zijn zeer gevoelig voor roest, hoewel de 504 Coupé en Cabriolet zeker niet te lijden hebben van grove structurele missers of roestvorming op onverwachte plaatsen. Houdt in ieder geval de conditie van de onderzijde in de gaten, voordat je het weet ben je een dorpeltje of een kokerbalkje kwijt. Maar dat is - mits de basis gezond is - met moderne antiroest-methoden vanzelfsprekend prima in de hand te houden.

Mechanische controle

- ✗ Bekend mankement viercilindermotoren: koppakking. Heeft neiging vroegtijdig zijn ingenomen positie te verlaten of anders niet ongevarend uit de strijd te komen. Let op sporen die van defecte koppakking: oliesporen in koelvloeistof, donkergrijze uitlaatgassen en witte substantie aan binnenkant van olievuldop. Peugeot heeft na verloop van tijd betere koppakkingen gemaakt met siliconenlaagje, die langer meegaan.
- ✗ V6 met carburateurs kan op bedrijfstemperatuur onregelmatig lopen. Gevolg van versleten gasklep-assen. Is elektronische Schlumberger Altronic-ontsteking defect, zal motor spontaan afslaan of niet willen starten.
- ✗ Vijfversnellingsbak zal eerder dan vierbak slijtage vertonen, eerder olie lekken en eerder ingeschakelde verzetten willen 'uitspugen'. Robuustere vierbak geeft echter flink hoger brandstofverbruik, al lusten motoren met vijfbak ook een slokje. Automatische bak is probleemloos, maar wel vrij zeldzaam.
- ✗ Als achterremmen niet regelmatig zijn gereinigd, kunnen ze na verloop van tijd vast gaan zitten. Controle handrem ook belangrijk. Problemen vaak gevolg van stelmechanisme, is niet goedkoop te repareren.
- ✗ Controleer bij cabriolet staat kapframe en stoffen dak. Achterruit is van kunststof en beschadigt vrij snel. Remedie: zorgvuldig opvouwen met zachte doek tegen ruit.
- ✗ De cardanas loopt door een buis die één geheel vormt met het differentieel (waar speciale minerale olie in zit). Voor het vervangen van de koppeling moet deze buis compleet met het differentieel naar achter worden geschoven.

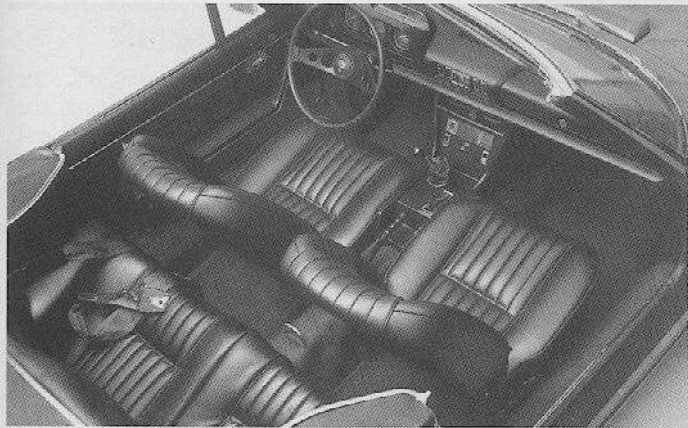
Vlakliggend stuur

Wat opvalt tijdens een eerste ritje in een 504 is een ietwat vreemde zitpositie. Het stuur staat vrij vlak - 't is nog net niet zo als bij een Mini - en je zit met enigszins gekromde benen. Het went snel. De stoelen zijn niet ouderwets 'Frans zacht', maar wel aanzienlijk minder hard dan in een Duitse auto. Ze hebben een goede vorm (vooral bij de jongere modellen) en zoals gebruikelijk zit stof het prettigst. Bij de Cabriolet is het meubilair bekleed met kunstleer dat soms verdacht veel op echt leer lijkt, maar het niet is. Op hete dagen is dat het best te merken, ze zijn dan verre van 'plakvrij'.

Het stuurwiel heeft forse afmetingen en moet bij korte bochten stevig worden rondgezwengeld, de besturing is namelijk alles behalve direct. Dat houdt in elk geval de inspanning binnen de perken, want tot de komst van de zes cilinders in het najaar van 1974 moet de

Tot september 1974 hebben de Coupé en de Cabriolet dubbele rechthoekige koplampen.





Zo ruim als het er hier uit ziet, gaat het er achterin echt niet aan toe, de voorstoelen zijn een flink eind naar voren geschoven. Het eerste dashboard is de (soms)zwartgelakte versie van het berline-paneel.



Bij de Coupé wordt stoffen bekleding toegepast, die veel lekkerder zit dan het in de open versie gebruikte 'net echt'-leer.

504 het zonder stuurhulp stellen. Een 504 Coupé of cabriolet mag dan wel sportief gelijnd zijn, een sportwagen is het zeker niet. Motorisch komt de V6 nog het dichtst in de buurt, hij sleurt je in tien tellen naar de honderd en weet ook daarboven van wanten, dit alles onder begeleiding van een aangenaam zescilindergespinn. Bij de viercilinder gaat het er allemaal wat gemoedelijker aan toe, al is het geen trage auto naar de normen van wel-er. Zijn het niet de prestaties die je ervan bewust maken dat hier geen Alpine of Matra met een leeuw op de neus staat, dan is het wel het weggedrag. Oh, de 504 gaat strak de bocht door en wekt zeker niet de indruk elk moment voor zichzelf te willen beginnen. Maar even met een paar flitsende sturbeweg-inkjes driftend de hoek om, is voor dit voiture zo ongeveer hetzelfde als voor een pitbull een

groot bord sla. De indirecte en tamelijk gevoelloze besturing is ten dele al genoemd. Daar komt ook nog een van nature onderstuurd weggedrag bij, dat pas wanneer de grenzen van de kleefkracht van de banden zijn bereikt, overgaat in een uitbrekende achterstevan. Wil je dat tijdig corrigeren, moet er rap worden gereageerd, wat niet meevalt met de indirecte besturing. Vinden wij zit erg? Nou nee hoor, voor fanatiek stuurwerk over bochtige asfaltlinten zijn er andere auto's. De sterke punten van zo'n Peugeot komen aanzienlijk beter tot hun recht tijdens een lange vakantieeis, kruisend op een tempo van 140-150 km/u (bij de cabrio desnoods ietsje minder). Luisterend naar een muziekje (bij de Coupé) of volop genietend van rijwind en zon bij de open versie. Nou ja, luisterend naar een muziekje, tuurlijk, dat kan best met een goede installa-

tie, maar er moet ook nog wat rijwind worden overstemd, die zich goed laat horen in de buurt van de raamstijlen. Niet zeuren, dit is een klassieker, geen eigentijds gewindtunneld-ragijzer... De 504 Cabriolet is uiteraard ook niet geheel vrij van windgeruis, wat bij geopende kap aanzienlijk minder opvalt - dat wil zeggen, het geluid is dan heel anders - dan bij gesloten kap. Dat sluiten is, evenals het openen, geen nagelbrekende en vingerkneuzende operatie; de Italianen hebben hier goed werk geleverd. Niet onbelangrijk bij een cabrio, want de lust om optimaal van een lekker zonnetje te genieten wordt er niet groter op wanneer voor het neerhalen van het dak de heel familie te hulp geroepen moet worden. En over familie gesproken: die kan in veel gevallen ook nog meereizen. Voorin gaat het er uiteraard wat rianter aan toe dan ach-

De modellen met dubbele koplampen hebben karakteristieke achterlichten met schuine vlakken.



Roestcontrole

- ✕ Ondanks antiroestbehandeling af-fabriek is controle onderzijde zeer belangrijk. Controleer nauwkeurig de conditie van dorpels, bodemplaat, kokerbalken en dwarsbalk voor achterbumper. Ook van binnenuit kan roestvorming ontstaan, dus vergeet niet het tapijt en de daaronder liggende isolatiemat op te tillen. Ook in bagageruimte en onder achterbank moet gelet worden op roest. Roest onder achterbank kan ophangpunten van achteras aantasten.
- ✕ Voorschermen erg gevoelig voor roest. Controleer rond koplampen, bij wielkuipe en bij schermranden. Schermdeel tussen voorwiel en portier doet ook lekker mee. Vergeet vooral ook binnenschermen niet. Roestvorming hier kan nadelige hebben op conditie A-stijlen.
- ✕ Achterschermen roesten rond wielkuipe. Daar waar buitenschermen met binnenschermen zijn verbonden, is de afdichting van slechte kwaliteit zodat water en vuil daar vrije hand hebben.
- ✕ Motorkap, achterklep en portieren? Wat had u zelf gedacht? Controleer deze vooral bij felsranden. Portieren kunnen last hebben van verstopte ontwateringen aan onderkant. Wanneer deuren niet goed sluiten en bij openen 'naar beneden vallen', controleer dan staat A-stijl bij scharnieren.
- ✕ Let bij Coupé op conditie metalen rand onder achterraut. Lastig deel om te vervangen; roestvorming is er zeker niet zeldzaam.

ter, maar zo lang er geen basketbal-profs hoeven te worden vervoerd, kunnen de 504 Coupé en Cabriolet best doorgaan voor (krap-)vierpersoons. De vering is soepel, maar niet zodanig dat de auto voortdurend zacht deinend over het asfalt gaat, waarbij we weer niet mogen vergeten dat het hier niet om een sportieve scheurmachine gaat, maar om een comfortabele reiswagen. In dit licht bezien, mag ook de uitrusting er zijn. Elektrisch bediende ramen bijvoorbeeld zijn in de jaren zeventig zeker niet algemeen gebruikelijk, ook niet in dit segment. Deze 504's hebben het, compleet met een zwengelkje voor het geval het elektrisch het begeeft en er nog een raam open staat. Welgeteld 125 keer moeit er dan gedraaid worden, als het glas van diep-laag naar top-hoog moet. Altijd nog beter dan een natgeregend interieur, of niet soms? Het dashboard mag ook tot de categorie 'al dan niet luxe voorzieningen' worden gerekend. Tot september 1982 verandert er weinig aan en wordt het nogal saaie paneel van de 504 berline gemonteerd, waar dan gedurende sommige modeljaren een zwart verfje overheen gaat. Het wordt opgevolgd door een prachtige klokken-set met drie kleinere meters in het midden, geflankeerd door een grote snelheidsmeter links en een bijpassende toerenteller rechts. Een mooie compensatie voor de sinds september 1979 gemonteerde dikke bumpers, die aanzienlijk minder fraai ogen dan de eerder gemonteerde blinkend stalen exemplaren.

In de prijzen?

De Peugeots 504 Coupé en Cabriolet zijn al sinds tijden gewaardeerde klassiekers. En dat heeft natuurlijk zijn invloed op de prijzen. Waar mag u bij aanschaf van de elegante Françaises dan wel en? Ten eerste moet u niet verwachten dat u op het Franse platteland nog

Een gigantisch luchtfilter onttrekt de zespitter grotendeels aan het oog. Maakt niet zo veel uit, want een echte doehet-zelf auto is de 504 V6 toch al niet.



Deze 78'er Cabriolet stond op Imola te koop voor 15.000.000 Lire en dat was niet te veel, gezien de heel behoorlijke staat (toegegeven, bij een niet al te grondige inspectie).

voor een schijntje een Coupé of Cabriolet zult vinden, tenzij het om een totaal wrak gaat. Ook in Frankrijk zijn deze auto's gewaardeerde klassiekers, zodat ook daar inmiddels malse prijzen gevraagd worden. Er doen zelfs verhalen de ronde dat in het thuisland van Peugeot hogere prijzen worden gevraagd voor de auto's dan hier in Nederland.

Het prijsverschil tussen een 504 Coupé en een Cabriolet bedraagt in de regel zo'n 7.500 tot 12.500 gulden, in het voordeel van de Coupé, die dus voor minder geld is aan te schaffen. Restauratie-auto's beginnen vanaf zo'n vijf mille voor de Coupé-variant. De Cabriolet zal op projectbasis vanaf 10 mille aan te schaffen zijn. Wanneer het gaat om redelijke exemplaren, waar enig knutselwerk aan zit, maar die wel voorzien zijn van een geldend APK-stempel, moet gedacht worden aan bedragen vanaf f 12.500 voor de Coupé en f 20.000 voor de open variant. Wanneer gezocht wordt naar een uitstekend exemplaar zonder gebreken, houdt dan rekening met prijzen vanaf f 22.500 voor de minst kostbare Coupé, tot zo'n f 35.000 voor de duurere 504 Cabriolet. Over het algemeen zijn de uitvoeringen met zes-cilinder-motoren f 1.500 tot f 2.500 duurder dan de viercilinderversies, niet zo veel dus. Groot voordeel bij aanschaf van een 504 Cabriolet of Coupé is de uitstekende verkrijgbaarheid van onderdelen. Althans, voor wat betreft de mechanische componenten, die de Pininfarina-modellen met de in 'eigen huis'

gefabriceerde berline delen. Wat betreft plaatwerk, beginnen zich de nodige moeilijkheden voor te doen; carrosseriedelen zijn uitzonderlijk lastig te verkrijgen. Mocht er iets te koop worden aangeboden, reken dan maar op hoge prijzen. Vooral het plaatwerk van de eerste uitvoeringen, met in de schermen gebouwde clignoteurs en opliggende handgrepen, is slechts met een overdosis geluk te vinden. Voor de uitvoeringen erna, met verzonken portiergrepen, wordt het al wat minder lastig. Voorschermen en deurplaten schijnen nog gewoon geproduceerd te worden, zij het mondjesmaat. Daardoor is het zeer aan te raden te kiezen voor een auto met een zo strak mogelijke, roestvrije carrosserie. Tenzij u uw hand niet omdraait voor wat plaatwerkklusjes en metaalwerkzaamheden. Op mechanisch vlak is het verhaal echter gelijk aan dat van de berline: de techniek is haast onverwoestbaar en onderdelen zijn prima te verkrijgen.

Rest tenslotte nog te melden dat veel 504 Coupés en cabriolets nog lang niet vrij zijn van Houderschapsbelasting, wat betekent dat voor een viercilinder cabrio circa 260 gulden belasting per drie maanden verschuldigd is, bij een zespitter is dat vier tientjes meer. Wanneer niet te veel kilometers worden afgelegd zal het wel mogelijk zijn een klassieker-verzekering af te sluiten, want dat deze Franse auto's met Italiaans bloed dat predikaat verdienen, staat buiten kijf. ■

