

# AUTOMOBIEL

## klassiek

### AANBIEDINGEN:

- Gratis naar historische GP Zolder
- Kortingsbon voor Autotron



Mercedes Benz 300 SE  
**GEVLEUGELDE STER**

Van Citroën tot Facel Vega  
**WAT KOST UW KLASSIEKER?**

Tucker '48  
**EEN MOOIE  
 MISLUKKING**

100 jaar Fiat  
**FEESTEN  
 IN TURIJN**



Peugeot 504 cabriolet

# TOEREN DOOR DE ELZAS



8 711688 037005

## OOST-FRANKRIJK, DE BAKERMAT VAN PEUGEOT

**Op zo'n zes uur rijden van ons land ligt een prachtig gebied om met je klassieker te toeren. De Elzas, met zijn wijn en bergen. In de Vogezes toer je over passen, die door de Tulpenrallye legendarisch geworden zijn. Als het weer wat minder is, kun je je klassiekerhart ophalen in de automusea van Mulhouse en Sochaux.**

Tekst: Piet Firet, fotografie: Rein van der Zee

Na een vlotte taxatie van de Peugeot 504 cabriolet door Walther de Munnik bij Auto Aaldering, waar we de wagen een midweek kunnen lenen, kunnen we op weg. Om de 504 op zijn snelwegcapaciteiten te beproeven en ook omdat ons programma nogal vol is, besluiten we de kortste weg naar de Elzas te nemen. En die voert vanuit Brummen via de Duitse Autobahnen naar Straatsburg. Na een wat aarzelend begin krijgt de Peugeot er steeds meer zin in en blijken we uitstekend op te kunnen schieten. De automatische geschakelde tweeliter viercilinder Peugeot is blij dat hij weer eens uitgelaten wordt.

Vanwege de vrij hoge snelheid en de regelmatige regenbuitjes rijden we met de kap dicht. Hierbij komen twee zaken aan het licht: boven de 100 km/u is het lawaaiig in het compartiment, een bekend verschijnsel bij cabriolets, en de kap stinkt behoorlijk. 'Die is vast met visolie ingesmeerd om 'm waterdicht te krijgen', oppert fotograaf Rein van der Zee. Dat is dan wel een probaat middel geweest, want de auto blijft aan de binnenkant kurkdroog.

Als alternatieve route van Nederland naar de Elzas is een tocht door Duitsland zeker aan te raden. Als je niet de autosnelweg neemt, maar door de Eifel, de Hundsrück en het

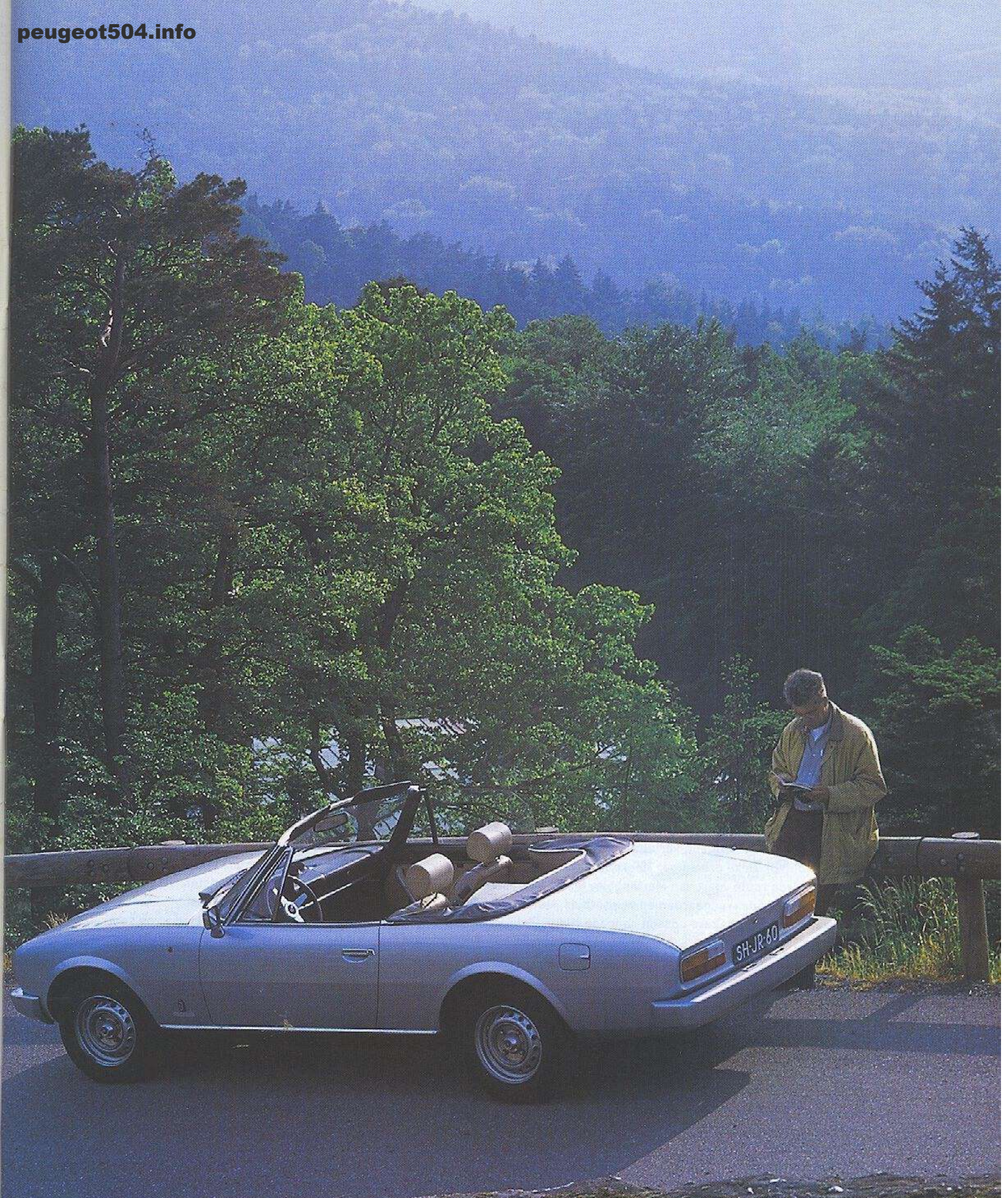
Pfälzer Wald gaat, is er veel moois te zien en rij je over heerlijk kronkelende wegen. Een goede oefening voor de wat ruigere en hogere Vogezes.

### LANDINGSGESTELLEN

In Frankrijk aangekomen, laten we Straatsburg links liggen. Wie de tijd heeft, moet dat absoluut niet doen. Uit eerdere bezoeken weten we dat dit een prachtige stad is, met een van de mooiste Franse kathedralen en een uitstekende culinaire traditie. Wij gaan echter meteen door naar Molsheim. Hier stond de beroemde autofabriek van Bugatti. De fabriek, nu Messier-Bugatti geheten, bestaat nog steeds, maar produceert momenteel landingsgestellen voor vliegtuigen. De auto's van het befaamde merk zijn echter niet te vinden in Molsheim. Daarvoor moet je zo'n honderd kilometer zuidelijker zijn, in het Musée National de l'Automobile in Mulhouse. Hier zijn er maar liefst 118 te bewonderen. Op dit werkelijk unieke museum komen we binnenkort uitgebreid terug. Een heel goed moment om hier langs te gaan is in het weekeind van 6, 7 en 8 augustus. Er zijn dan allerlei activiteiten, die op zondag de achtste afgesloten worden met een grote parade, waaraan zo'n 800 klassiekers deelnemen. Een groot deel hiervan is afkomstig uit het museum. Een unieke gelegenheid om ze eens te zien rijden.

Aangezien de zon schijnt, gaat de kap naar beneden. We kunnen de auto nu ook eens goed bekijken. Hij ziet er mooi strak en origineel uit. Wel ontdekken we een modificatie: een vroegere eigenaar heeft deze auto uit 1974 voorzien van kunststof bumpers van modeljaar 1976 of later. Dit gebeurde vaak om de auto er moderner uit te laten zien. De plek waar we dit doen, is bijzonder: in de tuin van de oude villa van de familie Bugatti. Het gebouw staat leeg. Om het weer in oude luister te herstellen, is wel een aardig tweede hypotheekje nodig. Direct buiten Molsheim ligt het terrein waar de Peugeot 504 cabriolet in zijn element is. Kronkelende weggetjes door de eindeloze wijngaarden aan de voet van de bergen. In de oude wijnstadjes baren we veel minder opzien met de 25 jaar oude auto dan een maand eerder met de jongere Kever cabriolet in Duitsland (zie *Automobiel Klassiek* 99/6). Wellicht heeft dat te maken met het feit dat de Peugeot er nog steeds vrij modern uitziet. Het kan namelijk niet te maken hebben met de zeldzaamheid van de Volkswagen. Van die cabriolet zijn er meer dan driehonderdduizend gebouwd en je ziet ze nog dagelijks. Van de open 504 zijn er nog geen tienduizend geproduceerd en je ziet ze zelden. Ook de 'gewone' 504 is in Frankrijk een bijzonderheid geworden, net als andere oudere auto's. Dat heeft deels te maken met het feit dat vele 504's een tweede leven hebben in Noord-Afrika, maar komt ook door de regeling van enkele jaren geleden dat je extra geld kreeg als je je oude, en dus meer vervuilende, auto inleverde. Deze maatregel heeft het Franse (en ook het Italiaanse en Spaanse) wagenpark schrikbarend snel gemoderniseerd. Ook onze speurtocht naar mooie oude wrakken langs de kant van de weg leverde

# In het spoor van



# de Tulpenrallye



**De 504 heeft weinig moeite met de toch vaak steile passen.**

niet veel op. Een generatie auto's is in enkele jaren bijna geheel van de weg verdwenen.

Om een goede indruk te krijgen van de streek en van de klimcapaciteiten van de Peugeot, verlaten we even voorbij Oltrott de Route du Vin. Deze prachtige, 180 km lange en goed bewegwijzerde route voert van Marlenheim in het noorden naar Thann door de wijngaarden en wijnstadjes. Het uitzichtpunt waar we door donkere bossen naar toe rijden is de Mont

Ste. Odile, de 'heilige berg van de Elzas'. Deze Odilia, die rond het jaar 700 leefde, was de dochter van een hertog, maar besloot haar leven aan God te wijden. Zij stichtte boven op de berg een klooster. Toen zij hier na haar dood werd bijgezet, werd het al snel een bedevaartoord. Ondanks vele ups en downs staat hier nog altijd een klooster, al is dat niet meer het oorspronkelijke, en komen er naast veel toeristen ook nog immer bedevaartgangers.



**Rustig toeren over het Franse platteland, daar is de 504 cabriolet eigenlijk voor gemaakt.**

### INDIRECT STUURGEDRAG

Het uitzicht vanaf het klooster is de tocht meer dan waard. Met de 504 rijdt je vrij probleemloos door de bergen. De automatische versnellingsbak van ZF blijkt weer eens een uitstekend product te zijn. Zoals typerend voor grote middenklassers uit het begin van de jaren zeventig, die nog niet van stuurbekrachting voorzien waren, stuurt de Peugeot wat indirect. Het gevolg is een merkbaar onderstuurgedrag. Maar omdat je het in een cabriolet lekker rustig aan doet, is dat geen groot probleem. Omdat de schijfremmen hun werk uitstekend doen en je bij steile afdalingen de automaat in z'n een of twee kunt zetten, waarbij je toch op de motor kunt afremmen, voel je je geen moment onveilig. Dat de auto wat tordeert in de bochten, is normaal voor een cabriolet. Omdat de zon zo prachtig ondergaat achter de Vogezes, besluiten we rond half negen nog een paar foto's te nemen. Dat hadden we beter niet kunnen doen. Als ik nog geen drie minuten met stationair draaiende motor sta te poseren, horen



**In Ottrott, dat zoals de meeste wijnstadjes tweetalig is, wordt rode Elzas-wijn geproduceerd, een bijzonderheid. Verder komt uit deze streek bijna alleen witte.**

we opeens een harde knal en zien allemaal rook uit de motor komen. Nadere inspectie leert ons dat het geen rook, maar stoom is: een probleem met de radiator. Gelukkig zijn we vlak bij ons hotel in Ottrott, rijden is namelijk niet aan te raden zonder koelwater. De volgende dag wordt de auto naar Peugeot-garage Gillmann in Obernai gebracht, waar we Peugeot 106 meekrijgen. Uitstekende service: we hoeven alleen de benzine te betalen. Na goed overleg met Nico Aaldering besluiten we de radiator hier te laten repareren. Al met al kunnen we uit dit ongemak een goede les trekken: prepareer je klassieker voor je een (lange) reis gaat maken en let daarbij goed op veel voorkomende problemen in koel-systemen.

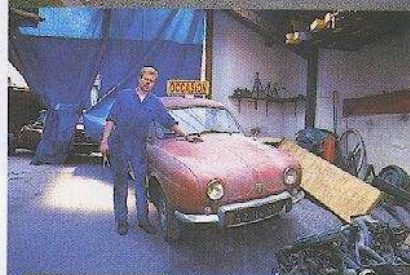
Nu kunnen we eindelijk de echte bergen in. Op de top van de Grand Ballon, de hoogste berg (1.424 m) in de Vogezen, ligt zelfs nog een flinke hoop sneeuw. Bij het toeren door de Vogezen kom je steeds over cols die legendarisch zijn uit de geschiedenis van de Tulpenrallye. Toen we vooraf aan organisator Cees Stoel vroegen of er nog bepaalde cols zijn, waar de Tulpenrallye veel overheen ging, was zijn antwoord simpel: 'Allemaal.'

Wij kiezen voor de Route des Crêtes. Deze loopt van de Col du Bonhomme, halverwege St. Dié en Colmar over de hoogste toppen naar het zuiden. De route eindigt in Thann, in de zuidelijke uitlopers van het gebergte. Deze weg is tijdens de Eerste Wereldoorlog aangelegd door het Franse leger. Aan het begin en het eind van de route, die in die tijd vlak langs de felomstreden grens met Duitsland liep, bevonden zich de

voornaamste Franse steunpunten, Brézouard en Vieil Armand. Rond de laatste stelling zijn aan beide zijden zo'n 30.000 doden gevallen. De Franse soldaten liggen hier begraven, de Duitse bij Cernay.

De Route des Crêtes, die in het Duits zeer toepasselijk Vogesenkammstrasse heet, voert over bijna alle hoge toppen van het gebergte. Van de hoogste cols ligt alleen de Ballon d'Alsace, eveneens befaamd van de Tulpenrallye en ook de Tour de France, niet aan deze route. Deze ligt iets naar het zuidwesten, net ten noorden van Belfort. Vanaf de snelweg naar Sochaux kun je goed zien waarom deze berg Ballon heet: hij heeft een echte ronde top. Wij gaan naar Sochaux, een voorstad van Montbéliard, om het Peugeot-museum te bezoeken. Hier is ook het hoofdkantoor en een grote fabriek van Peugeot gevestigd. Op dit museum, dat vanaf volgend jaar drie keer zoveel ruimte beschikbaar heeft, komen we uitgebreid terug.

Op de terugweg naar het noorden rijden we niet door de bergen, maar aan de voet ervan, via de Route du Vin. We beginnen in Thann en de eerste etappe eindigt in Colmar. Deze middelgrote stad is een langer bezoek meer dan waard. Slenterend door de oude binnenstad en op een terrasje genietend van een glaasje Elzasser wijn is de dag zo om.



### OUD IS UIT

Zoals gezegd zie je in Frankrijk steeds minder oude auto's rijden of langs de kant van de weg staan. Op onze tocht kwamen we toch nog enkele klassiekers tegen, opvallend genoeg waren de meeste bedrijfsauto's. Hierbij een kleine selectie: Renault Colorale, Peugeot 403, Renault Dauphine en Citroën HY.

**INFORMATIE**

**Frans Verkeersbureau,**  
Prinsengracht 670,  
1017 KX Amsterdam,  
tel: 0900-112 23 32  
(1 gulden per minuut).  
**Musée Nationale de  
l'Automobile,** 192 Avenue  
de Colmar,  
68100 Mulhouse, France,  
tel: 00-33-3-89 33 23 23.  
Dagelijks geopend, behalve  
op dinsdag, van 10.00 tot  
18.00 uur. Volwassenen  
betalen FF 57 toegang,  
kinderen van 6-18 jaar,  
studenten met kaart en  
gehandicapten FF 27.  
**Musée Peugeot,** Carrefour  
de l'Europe, 25600 Sochaux,  
France, tel: 00-33-3-81 94  
48 21. Dagelijks geopend  
van 10.00 tot 18.00 uur.  
Volwassenen betalen FF 30  
toegang, kinderen onder de  
18 jaar FF 15.

veel vaal gepleisterde muren. Toch is ook dit deel van Lotharingen regelmatig in Duitse handen geweest. Na Sarrebourg komen we echt op het Franse platteland, vooral na bij St. Avold de autosnelweg Metz-Straatsburg overgestoken te zijn. Dit, althans ons, onbekende deel van Frankrijk is veel mooier dan verwacht. In het glooiende landschap met af en toe venijnige klimmetjes voelt de 504 zich als een vis in het water. Omdat er weinig plaatsen en weinig andere auto's zijn, leent het zich uitstekend voor ontspannen toeren. Dat wordt nog eens onderstreept door de rustige loop van de injectiemotor, die al bij lage toerentallen flinke trekkracht heeft. Bij het declareren van de benzinebonnen bleek de Peugeot redelijk zuinig te zijn: een verbruik van 1 op 10 is niet gek voor zo'n forse auto. In het noordwesten van dit noordelijkste deel van Lotharingen ligt de enige wat grotere stad, Thionville. Dit was vroeger hét centrum van de Franse staalindustrie. Omdat de staalproductie ook hier, net als in Ruhr-gebied en Midden-Engeland, sterk is afgenomen, is het niet meer de vieze industriestad van enige decennia geleden. In het opgeknapt centrum is



*Typisch Elzas: oneindige wijngaarden met stadjes op de achtergrond.*

het 's avonds zelfs gezellig te noemen. Weer zo'n verrassing. De mooiste route van Thionville naar Maastricht voert dwars door Luxemburg en dan via Spa naar Luik. Van onze plannen om nog wat rond te rijden op het circuit van Spa/Franchorchamps komt echter weinig terecht, omdat het, zoals zo vaak in de Ardennen, de hele dag giet. Dat heeft echter één voordeel. We hoeven de temperatuurmeter niet meer in de gaten te houden. Dat hadden we sinds de restauratie namelijk nog veel vaker gedaan dan normaal. Je weet het namelijk maar nooit met een Franse reparatie...

Met dank aan Auto Aaldering te Brummen (0575-56 40 55), autotaxateur Walther de Munnik te Drunen (0416-37 25 99) en KCN Verzekeringen in Odijk (030-656 78 97)



*Links: in Molsheim herinneren alleen de fabriek van Messier-Bugatti en straatornamenten nog aan het rijke Bugatti-verleden. Rechts: boven deze rotsen ligt het klooster van St. Odile.*



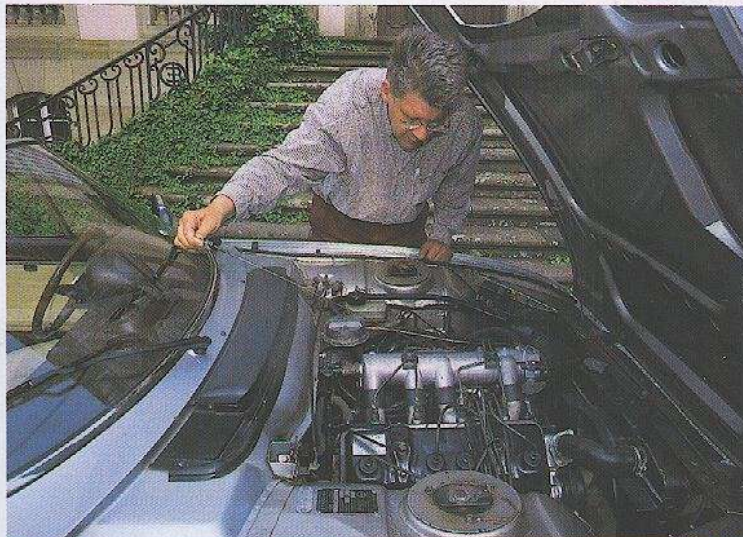
Ten oosten van de stad ligt het hart van het wijngebied, met bekende wijnstadjes als Turckheim, Riquewihr en Ribeauvillé. Hoewel Riquewihr van deze drie verreweg het bekendst en dus het drukstbezocht is, beviel ons Ribeauvillé veel beter. Natuurlijk is Riquewihr een prachtig plaatsje, maar het 'Marken-gehalte' was ons wat te hoog.

### FACTOR 10

Na anderhalve dag kunnen we de 504 ophalen. De radiator is gemaakt. Eindelijk kunnen we echt met volle teugen van het prachtige voorjaarsweer genieten. De volgende dag lezen we in een regionaal dagblad dat dit de warmste meidag in vele, vele jaren is geweest: boven de dertig graden. Opnieuw rijden we de bergen in. Hoewel we ons met factor 10 ingesmeerd hebben, kiezen we toch zeer regelmatig voor smalle weggetjes door bosrijke gebieden om ons armen en gezichten te sparen. Nu beseffen we ons waar een cabriolet eigenlijk voor gemaakt is: lekker toeren over binnenwegen. Hoewel het enigszins tegenstrijdig klinkt, voel je je in een cabriolet toch meer in de natuur dan in een gesloten auto. Hoewel de noordelijke Vogezen wat lager zijn dan de zuidelijke moeten we toch flink klimmen en dalen.

Via de Col de Valsberg, ook zo'n klassieker uit de Tulpenrallye, komen we aan de Lotharingse kant van het gebergte. We zijn op weg naar Dabo om daar de Rocher de Dabo te beklimmen. De route naar de top van deze boven het landschap uittorende rots is apart. Je rijdt niet omhoog via haarspeldbochten, de weg lijkt meer op een kurkentrekker: het is eigenlijk een soort doorgaande bocht naar links, die je helemaal rond de rots voert. Boven aangekomen kun je in alle richtingen kijken. Zeer indrukwekkend.

Als je richting Sarrebourg rijdt, verandert niet alleen het landschap omdat je de bergen uitrijdt, maar ook de plaatsjes. De dorpen en de huizen in de Elzas zien er bijna meer dan mooi uit: zeer schone vakwerkhuizen, allemaal versierd met potten bloeiende geraniums. Het doet nogal Duits aan, geen wonder als je beseft dat dit gebied regelmatig Duits geweest is. Aan de Lotharingse kant is het allemaal veel Frans, met



**Regelmatige controle van het oliepeil was niet de juiste remedie voor problemen met de radiator. Toen die problemen toch kwamen, moest de 504 naar een garage gebracht worden.**

