

ONSCHATBARE Klassieker

Peugeot 504 Coupé & Cabriolet (1969-1983)



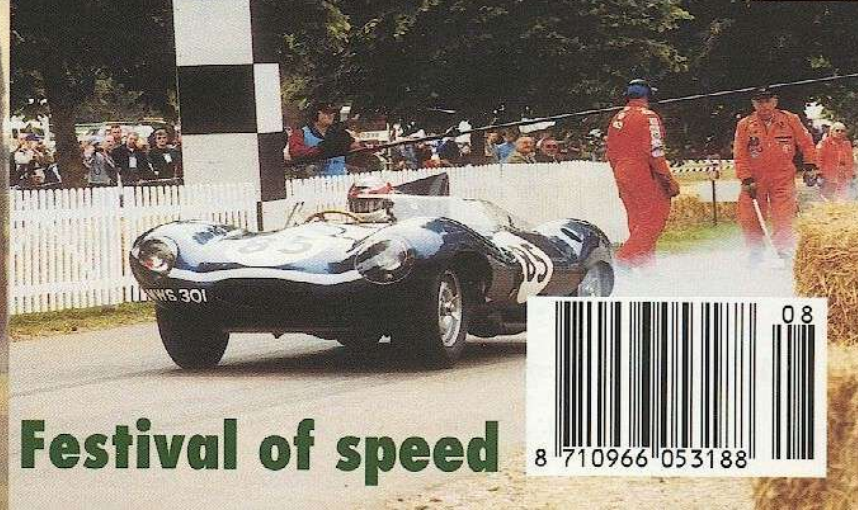
- Porsche 911
- Mille Miglia
- Audi TT
- Coupe des Alpes
- Italia à Zandvoort
- Formule 1 1952
- 1000 Kleintjes Klassiek



Lancia Zagato

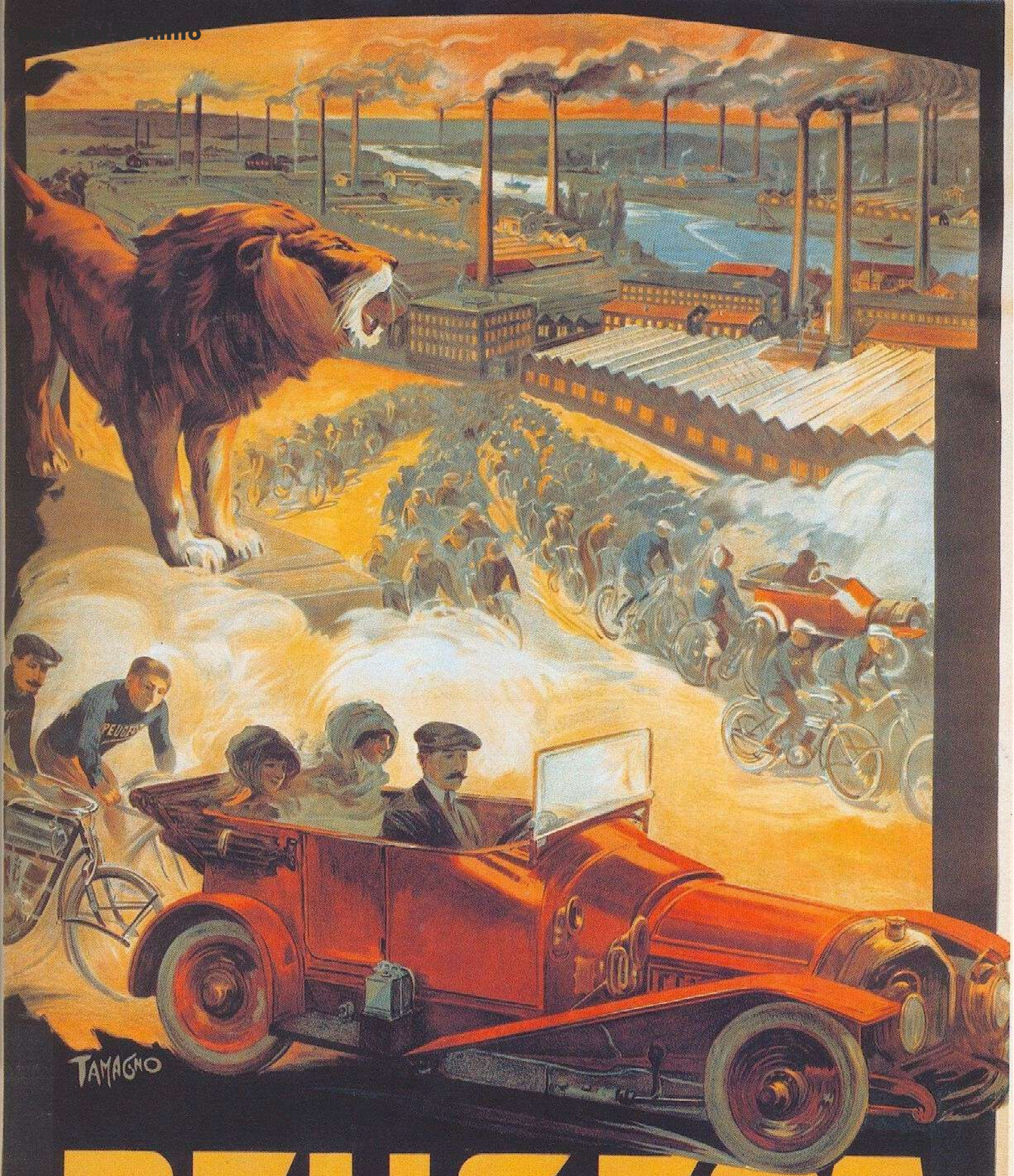


Austin A40



Festival of speed





PEUGEOT



PRONKER
ASSURANTIËN BV



*Klassiekers & Oldtimers
behoren up-to-date verzekerd te zijn*



PRONKER
UNDERWRITING
MANAGEMENT B.V.

- The Classic Collection zorgt voor: concurrerende premiën
- Een op maat gesneden polis voor uw klassieker
- Persoonlijke service
- Snelle schadeafhandeling

OUDDIEMERLAAN 23 - 25 • 1111 GS DIEMEN
POSTBUS 100 • 1110 AC DIEMEN
TEL. (020) 660 79 60 • FAX (020) 660 79 67
E-MAIL: PRONKERASSURANTIENBV@ATRISERV.NL

Wanneer u specialisme eist voor uw waardevolle bezit
sluit geen compromissen maar spreek met de experts van
The Classic Collection



**EVERT JONKHART
PEUGEOT**

AUTOMOBIELBEDRIJF & ONDERDELEN



Het adres voor al uw PEUGEOT-onderdelen, gebruikt en nieuw



Tevens te koop gevraagd

504, 304, 204 Coupé of Cabriolet voor onderdelen
504, 505 Luxe of Break en Familiale voor onderdelen
106, 206, 306, 406 schade auto's

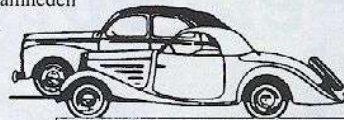
Geuzenweg 249 • 1221 BR Hilversum
Tel./Fax (035) 685 71 11

restaurantie - straalbedrijf

**WILLEM
DRIESSEN**

FOCWA

- ★ volledige restauratie
- ★ motorrevisies
- ★ alle voorkomende laswerkzaamheden
- ★ stralen chass. onderd. carros.
- ★ alle straaltechnieken
- ★ oppervlakte behandeling
- ★ in- en verkoop Peugeot
- ★ Peugeot service - alle types



Granaatstraat 68, HENGELO (0), Tel: 074-2433170

**PEUGEOT
404**

KAREL VERHOEVEN

Belversestraat 46
5076 PZ Haaren (NB)
telefoon (0411) 62 25 88
GSM 06 53 69 42 55

*in- en verkoop
verkoop in opdracht
nieuwe en gebruikte onderdelen*

PEUGEOT 504 CABRIOLET



Formaat: 67 x 85 cm, beeldformaat: 49 x 69 cm.

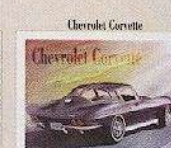
Een gelimiteerde en genummerde oplage zeefdrukken van de Peugeot 504 Cabriolet, ondertekend door Paul Brand zelf, is exclusief ter beschikking gesteld aan 'De Onschatbare Klassieker'. Als aanbieding van deze 'Klassieker van de Maand' bedraagt de prijs voor deze artografie nu slechts f 350,-.

Om in het bezit te komen van een genummerd exemplaar maakt u f 350,- plus f 15,- verpakkings- en verzendkosten over op bankrekening 55.82.76.393 t.n.v. Brand/Seignette b.v. onder vermelding van Peugeot en uw naam en adresgegevens.

Na ontvangst van uw overmaking wordt binnen 3 weken uw exemplaar verzonden. Indien u verdere vragen mocht hebben over deze aanbieding, kunt u contact ons opnemen (06-53 75 73 30) of een e-mail versturen aan brand@capitolonline.nl.

Eerder in deze serie zijn verschenen de Jaguar XJ6, SAAB 96, de Lancia Aurelia, de Mercedes 300 SEL Gullwing, de DAF, de Austin Healey en de Chevrolet Corvette.

Van een genummerde en gesigneerde zeefdruk van ook deze artografieën kunt u in het bezit komen door f 350,- plus f 15,- verpakkings- en verzendkosten over te maken op bankrekening 55.82.76.393 t.n.v. Brand/Seignette b.v. onder vermelding van de modelnaam en uw naam- en adresgegevens.



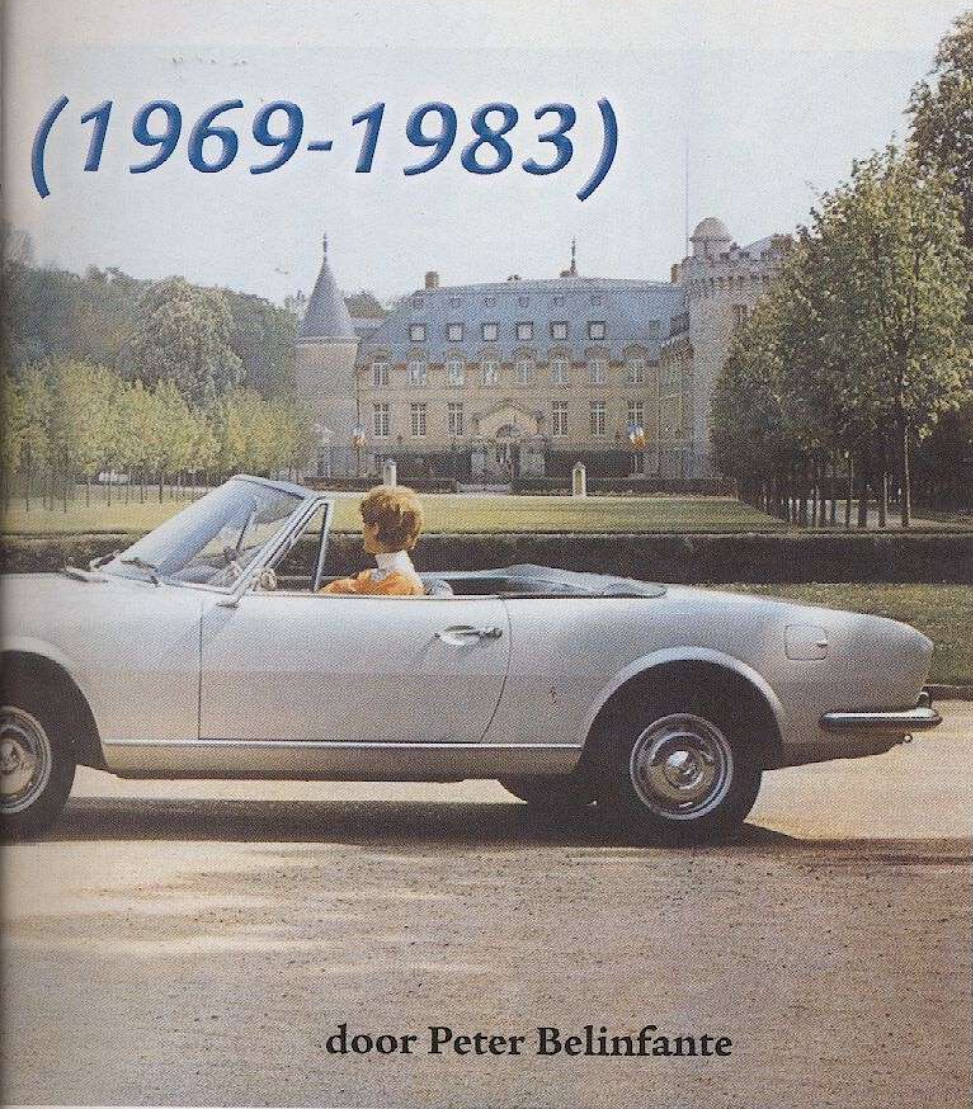
Peugeot 504 Coupé en Cabriolet



504 sedan

Uiterst chique met Frans comfort en een Italiaanse vormgeving waren de coupé en cabriolet op basis van de Peugeot 504. De auto was bedoeld voor mensen met klasse en een franco-fiele inslag die zich niet zo snel tot een Britse auto zouden wenden. Zoals van elk topproduct zijn er geen immense aantallen gebouwd, nog geen 35.000 stuks. Wel bleken de coupé en cabriolet een opvallend lange productieperiode te hebben.

(1969-1983)



door Peter Belinfante

1968 was een roerig jaar met in mei studentenacties en maandenlange fabriekstakingen, ook bij automobielfabrikanten. Zowel op universiteiten als in fabriekshallen werd heftig gediscussieerd over de theorieën van Karl Marx, en gezagsverhoudingen binnen staat en gezin stonden korte tijd op losse schroeven. Maar 1968 was ook belangrijk voor de Franse auto-industrie. Op 1 januari werd de BTW op nieuwe auto's verhoogd tot 33,33 procent en er werd driftig gestudeerd op invoering van parkeerbelasting.

De Franse automobielmkt begon een verzadigingspunt te bereiken. In 1968 bezat zestig procent van alle huishoudens een auto en tien procent zelfs meer dan één. Renault stond veilig op de eerste plaats wat autoverkopen betrof; tweede was Citroën en derde tenslotte Peugeot.

Het was september toen Peugeot de nieuwe 504 berline presenteerde; een limousine die spoedig tot Auto van het Jaar werd verkozen. De 504 was ontworpen door het stylinghuis Pininfarina, waar Peugeot al sinds de jaren vijftig een relatie mee had. Zo had in 1960 nog Battista Pinin Farina de 404 ontworpen. Ditmaal was het de beurt aan zijn zoon Sergio die het lijnenspel van de 504 tekende.

De nieuwe 504 leek, behalve de techniek, in niets op zijn voorganger (die trouwens nog tot 1975 in productie zou blijven). Sergio had een tijdloos model gemaakt, een tikkeltje extravagant, maar niet te modicus. Zelfs conservatieve klanten konden zich vinden in de geknikte achterkant.



Losstaande dubbele koplampen kenmerkten de eerste generatie



Drie klokken voor de bestuurder



Elektrisch bedienbare ramen



Ruime kuip in de cabriolet, maar plastic stoelbekleding

Veel kofferruimte



Nieuw waren schijfremmen op alle wielen, een veiligheidsstuurkolom en verstelbare hoofdsteunen. Maar ondanks de fraaie vorm was de 504 nog een typische jaren zestig auto: veel chroom, stuurschakeling en een paraplu-handrem. Het waren details die alle in de loop der jaren zouden veranderen.

Varianten

Het was al jaren bij Peugeot een traditie dat op basis van één volumemodel verschillende varianten werden gemaakt, van break tot en met cabriolet. Dat proces was na de oorlog ingezet met de 203. Ook in de jaren zestig was er op basis van de Peugeot een coupé en cabriolet. Deze varianten werden niet alleen ontworpen door Pininfarina, maar er ook gebouwd. Peugeot stuurde alle technische componenten naar Milaan. Het was een dure productiemethode, wat zich vertaalde in een hoge consumentenprijs. Ook de Peugeot 504 zou leuke varianten

Grote, vierpersoons coupé



Het interieur van de coupé kleurde niet echt

Modern waren de attentielichten in de portieren



Vanaf de tweeliter kwam een automaat in beeld



krijgen. Op de Salon van Genève in 1969 werden de 504 coupé en cabriolet onthuld, een half jaar na de introductie van de berline. Ook ditmaal waren het weer Pininfarina-creaties. De productiewijze werd alleen omgedraaid: Pininfarina zou de complete kale carrosserieën maken in Grugliasco bij Turijn en versturen naar de Peugeotfabriek in Socheaux waar ze verder afgebouwd zouden worden.

Techniek

Beide versies stonden op een met negentien centimeter ingekort onderstel van de berline. De totale carrosserielengte was dertien centimeter korter. Ondanks dat gegeven leverden ze geen topprestaties. Een topsnelheid van 174 km/h was in 1969 al niet meer sensationeel. Twee oorzaken waren daarvoor aan te wijzen. Enerzijds

waren de coupé en cabriolet wel kleiner dan de sedan, maar het wagen gewicht was zelfs twintig kilo hoger. De belangrijkste reden voor de matige prestaties kwam door het gebruik maken van standaard Peugeot-techniek. De 1,8-liter motor uit de 504 sedan was dan wel voorzien van mechanische benzine-injectie (Kugelfischer), maar leverde slechts 103pk. Snelheid was nu eenmaal geen hoofdzaak bij een merk als Peugeot. Toch zou tijdens de loopbaan van deze modellen voornamelijk aan het vermogen worden gesleuteld om 'up to date' te blijven.

Traditioneel

Beide modellen hadden, net als de 504 sedan, achterwielaandrijving. Toen Peugeot in 1965 met de voorwielaangedreven 204 uitkwam, lag het in de verwachting dat andere nieuwe modellen ook zouden worden

voorzien van deze constructie. Maar de tijd was er nog niet rijp voor om grotere auto's van voorwielaandrijving te voorzien.

Was de aandrijving dus traditioneel; hetzelfde kon gezegd worden voor de motor. Naar goed Peugeotgebruik was die voorzien van natte cilinderbussen, een vijfmaal gelagerde krukas en een lichtmetalen cilinderkop. Het geheel was een betrouwbare unit. Voor klanten was het echter wél zaak oververhitting te voorkomen, want de viercilinder stond bekend om de zwakke cilinderkoppakking. Bij eenmalig te heet lopen van de motor kon deze al doorbranden.

Luxe

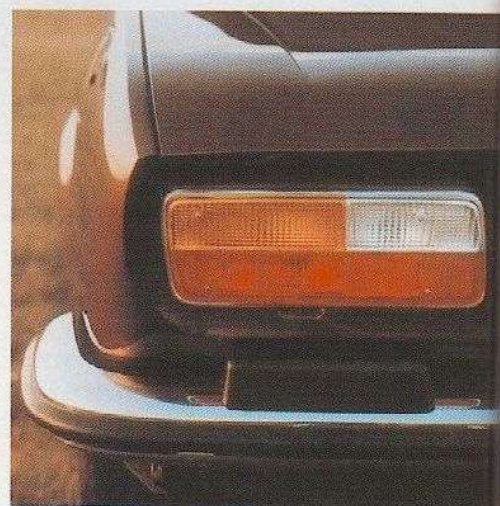
Het waren topmodellen met een luxueuze uitstraling. Over het comfort was iedereen te spreken. De stoelen waren royaal en de coupé bood plaats aan vier volwassenen.



In wit een chique verschijning



Achterlichten waren karakteristiek te noemen



Later werden de lamp-units meer conventioneel



Ook met de kap dicht bleef de fraaie lijn bebouden

Achterin bij de cabrio was het wat krapper. De kap was eenvoudig te bedienen en sloot goed af. Modern waren de elektrisch bedienbare ramen en in de portieren zat een lampje dat ging branden wanneer ze geopend werden.

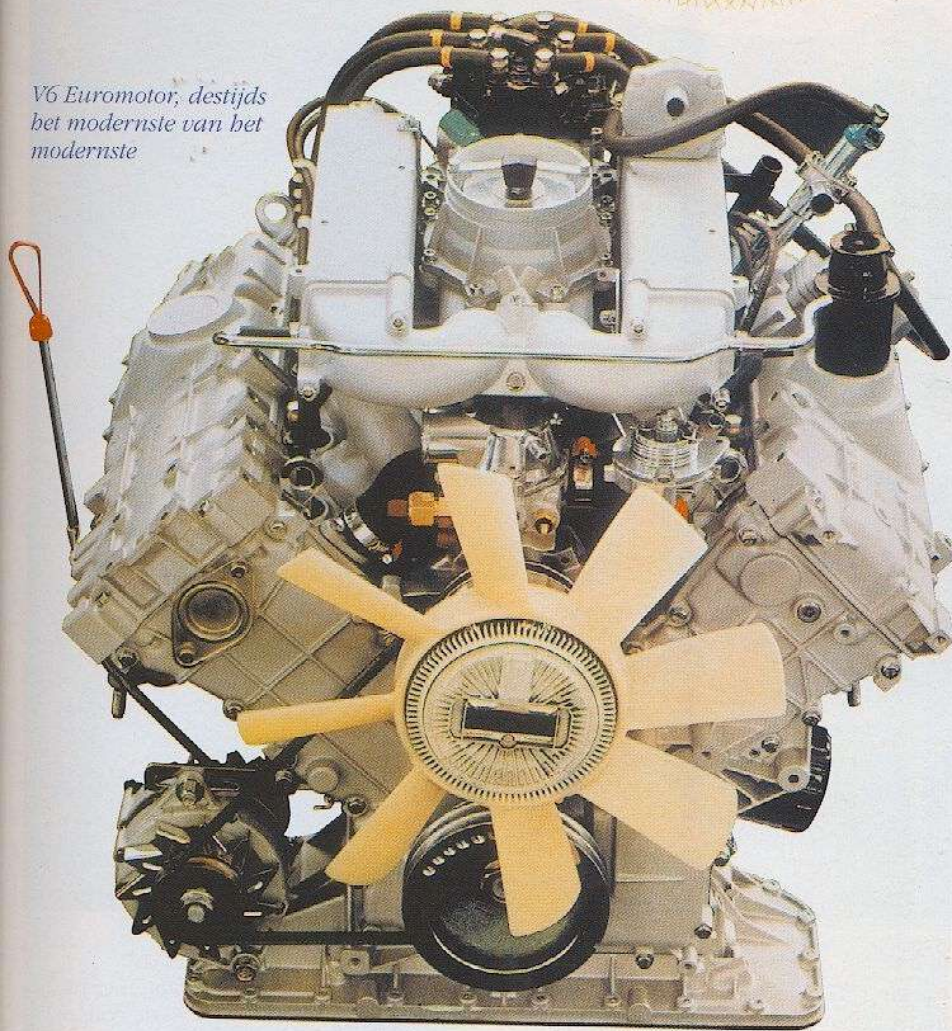
Wat miste in de cabriolet was een goede stoffbekleding; het kunstleer voelde koud aan in de winter en heet in de zomer. Wel bleek het sterk te zijn. De coupé kreeg velours bekleding in blauw of beige. De vloerbedekking was daarop aangepast,

maar niet de zijpanelen die altijd zwart waren. Daardoor kreeg je het idee dat de stoelen achteraf in het interieur waren geplaatst en niet origineel bij de wagen hoorde. Wat duidelijk miste bij een dergelijke auto was een toerenteller, waarmee weer werd aangetoond dat comfort boven sportiviteit stond.

Concurrentie

In 1970 stond de cabriolet op de prijslijst voor fl 21.280,- en de coupé kostte zeventienhonderd gulden meer, veel geld in die dagen. Het was ongeveer de prijs voor een Mercedes 250 coupé en dat was een zescilinder. Voor de cabriolet zag het er anders uit: de Morgan Plus Eight was een achtcilinder en nog goedkoper ook; terwijl de Alfa Romeo Spider was voorzien van een motor met bovenliggende nokkenassen en een vijfbak. Nu zijn dit allemaal rationele overwegingen. De Peugeots waren in eerste instantie bedoeld voor de thuismarkt en daar golden andere overwegingen. In feite produceerden de andere Franse merken niets vergelijkbaars en vormden de cabriolet en coupé een klasse op zich. Misschien verklaart dat dan ook dat op een productie

V6 Euromotor, destijds het modernste van het modernste



en het geheel was het modernste dat toen op motorengebied gemaakt was. De Euro (of PRV) genoemde motor was tevens de eerste in serie gebouwde motor met elektronische ontsteking in plaats van contactpunten. Door een lage compressieverhouding nam de krachtbron genoegen met normale benzine.

De motor kwam eind 1974 terecht in drie nieuwe modellen: de Renault 30, Volvo 264 en Peugeot 604. Deze motor werd tevens in de 504 coupé en cabriolet gezet. Met de nieuwe V6-motor versterkte Peugeot de versnellingsbak, koppeling en achteras om de grotere krachten te kunnen verwerken. Daarom werden ook geventileerde schijfremmen gemonteerd. De topsnelheid nam toe tot 180 km/h voor de cabriolet en 185 km/h voor de coupé. Stuurbevestiging was een verdere opwaardering.

Met deze prestaties verhuisden de modellen naar een hoger marktsegment en kregen natuurlijk een duurder prijskaartje.

Ook nieuw was (eindelijk) de vijfversnellingsbak voor de coupé. De automatische

van 34.764 stuks in veertien jaar tijd slechts 8.135 cabrio's zijn gebouwd tegen 26.629 coupé's. Op het eerste gezicht zou je verwachten dat het omgekeerd zou zijn, gezien de uitstraling van het open rijden.

Aanpassing vermogen

Eind 1970 werd de motor vergroot tot 1971cc. Het aantal pk's steeg nauwelijks, maar wel werd een betere trekkracht bewerkstelligd en steeg de topsnelheid marginaal naar 179 km/h.

Door een vergrote motor te monteren kwam ook een automatische bak in het aanbod: een drietrapsautomaat van ZF werd leverbaar. Er zou weinig gebruik van die optie worden gemaakt; slechts 400 cabrio's en 4.500 coupé's werden een auto-maat.

Het interieur veranderde nauwelijks. Voor de bestuurder waren drie ronde instrumenten gemonteerd en bij één ervan werd de klok vervangen door een toerenteller. De omlijsting veranderde van zilverkleurig naar zwart. Vervolgens veranderde er de komende drie jaren zo goed als niets.

V6

Samenwerking in de automobiellndustrie is niet iets van de laatste jaren. Voor dit verhaal was een overeenkomst uit 1966 tussen

Peugeot, Renault en Volvo van belang. Daarin werd overeengekomen een gezamenlijke motor te ontwikkelen die (al heel modern) Euromotor genoemd werd. In 1972 opende een fabriek in het Franse Douvrin met het doel die motor te gaan produceren. Het ging om een lichtmetalen korteslag V6-motor met een inhoud van 2664cc en een vermogen van 135pk. Iedere cilinderrij had een bovenliggende nokkenas



De omlijsting van de meters veranderde nogal eens. Een toerenteller kwam pas in 1970.



Laatste modellen kregen grotere bumpers

bak voor de cabriolet verviel en vanaf de V6-introductie kwam een andere automatische versnellingsbak voor de coupé, ditmaal afkomstig van General Motors. Uiterlijk veranderde ook het een en ander waardoor de auto's een modernere aanblik kregen: een andere grille, koplampen onder afdekglas, nieuwe en grotere achterlichten en andere bumpers. In het interieur zagen we hoofdsteunen en wederom een zilverkleurige omlijsting voor de instrumenten.

Benzineslurper

De benzinetank van de V6-modellen was niet voor niets vergroot tot 84 liter. Niet alleen de prestaties schoten omhoog, maar tevens het verbruik. 15-20 liter per 100 km werd de norm. En dat terwijl Europa nog aan het bijkomen was van de eerste oliecrisis die tijdens de winter van 1973/74 ineens uit het niets was opgedoken. De hoop van Peugeot de verkopen te laten stijgen bleek ijdel. Overigens, niet alleen Peugeot had hiermee te kampen. Alle benzineslurpers waren onverkoopbaar. Na twee jaar doorgemodderd te hebben met de V6 besloot Peugeot in 1977 de oude viercilinder opnieuw in de cabriolet te zetten. Wel was de motor iets opgevoerd door een hogere compressieverhouding waardoor de cabriolet bijna net zo snel was als de coupé met de V6-motor. De cabriolet kreeg vanaf toen de toe-

voeging TI. De viercilinder motor werd een optie voor de coupé, een enigszins wonderlijk gegeven, want meestal is een snellere uitvoering een fabrieks-extra.

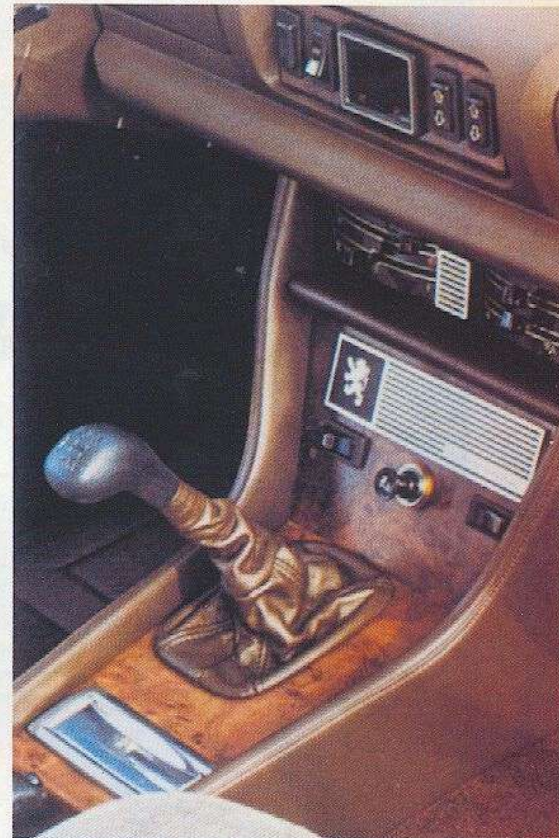
Peugeot deed dit om de klanten te plezieren die wél de uitstraling van de coupé wilden, maar niet permanent bij de pomp wilden staan.

Sport

De V6-motor gaf mogelijkheden voor de autosport. Peugeot had al enige jaren fabrieksteams ingezet met de 504 sedan; maar begon vanaf 1976 de coupé V6 in te zetten in de rallysport. En met succes, in de Ivoorkust Rally wist Makinen met een coupé te winnen. In de East African Safari Rally (1978) behaalde het team Nicolas/Lefebvre een overwinning en liet Porsches en Mercedesen achter zich. Lampiden/Liddon wisten een vijfde plaats te bewerkstelligen. De auto's waren opgevoerd tot ongeveer 225pk. Ook in de Bandama Rallye wisten de wagens te scoren.



Als V6 bleek de 504 coupé een geduchte rallywagen



Naast bronskleurig getinte ramen verschenen ook boutaccenten

▼ *De cabriolet kreeg matzwarte bumpers*

Latere jaren

In 1978 werden op de coupé V6 de carburateurs vervangen door benzine-injectie (Bosch-K-Jetronic) en de coupé kreeg eveneens de toevoeging TI. Hiermee steeg het vermogen tot 144 pk en werd tevens het benzineverbruik iets lager.

In 1980 kreeg de cabriolet nog een vijfbak die tot dan alleen aan de coupé was voorbehouden. Het uiterlijk werd voor de derde keer aangepast door montage van grote kunststof bumpers en in het interieur kwamen houtversieringen op het dashboard en middenconsole. In 1982 veranderde het dashboard nog en kwamen de ronde klokken weer terug. In september 1983 werd de productie beëindigd. Daarmee nam Peugeot afscheid grote cabriolets en coupés. Pas in 1997 zien we weer een grootformaat coupé op basis van de 406. En opnieuw is het een geslaagde creatie van Pininfarina. Maar of er ooit weer een grote cabriolet komt? Dat weet alleen Peugeot. ♦



PEUGEOT

Voor:

-Frans exclusief
-sportief

Tegen:

-roest
-benzineverbruik

Huidige waarde volgens taxateurs

Wolter Gratama/Paul Kok:

Coupé: A: f 5.000,- B: f 12.000,- C: f 20.000,-

Cabriolet: A: f 7.500,- B: f 16.000,- C: f 25.000,-

Verkrijgbaarheid onderdelen:

technisch goed, plaatwerk is er niet meer

Onderdeelprijzen V6 (ex-montage):

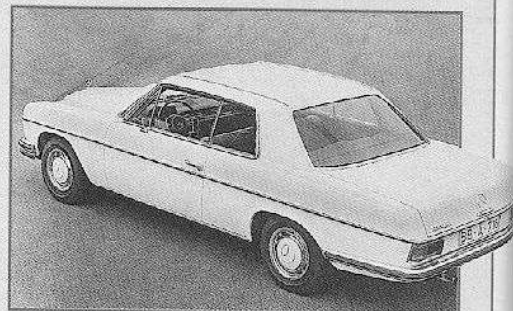
-motorrevisie: f 7.000,-
-bakrevisie: f 1.900,-
-remrevisie: f 700,-
-set banden: f 950,-
-uitlaat: f 2.250,-

Concurrentievergelijk

Beide Peugeots waren een klasse op zich en kenden toen en nu een eigen publiek. In aanschaf en onderhoud waren de auto's duur, hetgeen bij dergelijke types onvermijdelijk is. Concurrentie is in dit geval moeilijk aan te geven. De keuze is dus enigszins subjectief.

Mercedes 250 coupé

motor: 6-cil in lijn 2496cc
boring x slag: 82 x 79 mm
compressieverhouding: 9:1
vermogen: 146 pk bij 5600 t/min
topsnelheid: 180 km/h
lxbxh: 468 x 179 x 139 cm
gewicht: 1375 kg
wielbasis: 275 cm
spoorbreedte v/a: 145/144 cm
nieuwprijs: (1969) f 24.738,-

**Prijzontwikkeling**

In 1983 reden nog maar weinig 504's uit 1969; de overmatige roestvorming zorgde ervoor dat beide Peugeots snel verdwenen uit het straatbeeld. Vooral de laatste jaargangen zijn bewaard gebleven en zijn nu nog belastingplichtig. Ook het verbruik van de V6 is buitensporig. Dit alles zorgt ervoor dat de V6 coupé een lastig te verkopen auto is. Goede, belastingvrije cabriolets daarentegen zijn wat stabielier in prijs.

BMW 2000 coupé

motor: 4-cil in lijn 1990cc
boring x slag: 89 x 80 mm
compressieverhouding: 9,3:1
vermogen: 135 pk bij 5800 t/min
topsnelheid: 185 km/h
lxbxh: 453 x 167 x 136 cm
gewicht: 1180 kg
wielbasis: 255 cm
spoorbreedte v/a: 133/138 cm
nieuwprijs: (1970) f 22.659,-

**Technische gegevens Peugeot 504 cabriolet (1970)**

motor: 4-cil in lijn 1796cc
boring x slag: 84 x 73 mm
compressieverhouding: 8,3:1
vermogen: 103 pk bij 5600 t/min
topsnelheid: 174 km/h
lxbxh: 436 x 170 x 135 cm
gewicht: 1220 kg
wielbasis: 255 cm
spoorbreedte voor: 142 cm
spoorbreedte achter: 141 cm
nieuwprijs: (1970) f 21.995,-

Lancia Flavia 2000 coupé

motor: 4-cil boxer 1991cc
boring x slag: 89 x 80 mm
compressieverhouding: 9:1
vermogen: 114 pk bij 5500 t/min
topsnelheid: 185 km/h
lxbxh: 454 x 160 x 133 cm
gewicht: 1190 kg
wielbasis: 248 cm
spoorbreedte v/a: 132/128 cm
nieuwprijs: (1970) f 18.984,-

**Volvo P1800E**

motor: 4-cil in lijn 1986cc
boring x slag: 89 x 80 mm
compressieverhouding: 10,5:1
vermogen: 130 pk bij 6000 t/min
topsnelheid: 185 km/h
lxbxh: 440 x 170 x 128 cm
gewicht: 1130 kg
wielbasis: 245 cm
spoorbreedte v/a: 132/132 cm
nieuwprijs: (1970) f 25.000,-

**Clubadres:**

Peugeot Club Nederland
Van Kinschotstraat 258
2614 XT Delft
015-213 77 75

België

Belgische club voor oude Peugeots
Halfstraat 31
2630 Aartselaar
(03) 888 32 43



KO DE FOUW AUTOVERKOOP ALLE TYPES PEUGEOT ONDERDELEN

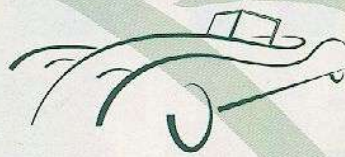
NIEUW EN GEBRUIKT OP VOORRAAD • 750 M² ONDERDELENMAGAZIJN
DAGELIJKE VERZENDSERVICE

REPARATIE ONDERHOUD

PIERSSENSPOOLDERSTRAAT 25
4541 GJ SLUISKIL GEM. TERNEUZEN
TEL. 0115 - 47 27 63 FAX 0115 - 47 14 06
• 06 55 30 23 84

Jurgen Schoenmakers

Classic cars



Deel / Totaalrestauratie

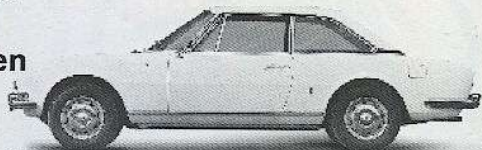
Amelsestraat 32, 5343 NA Oss, tel.: 0412 45 52 25, fax: 0412 45 38 13

Internet: www.jurgenschoenmakers.com

VOITHUR automobielen

klassieke Peugeots 404 en 504

- onderhoud
- verkoop
- onderdelen



Nijmegen (024) 323 43 40



MILLERS OILS



Auto Aaldering Brummen B.V.

Wij hebben meer dan 110
klassiekers en sportwagens
in voorraad, alleen de betere
kwaliteit!!!

Tevens te koop gevraagd:
klassiekers en sportwagens
ook complete verzamelingen

Zuiphensstraat 161
6971 EK Brummen
Telefoon 0575 564085
Fax 0575 564367
Mobiel 06 54217575


E-mail: aalderingbrummen@wxs.nl
Internet: <http://www.wide.nl/aaldering>





SCHOONDERBEEK DEALER


PEUGEOT





Peugeot Dealer 


Auto Verhuur 

Werkplaats 

Verkeersschool luxe/vracht/motor 

Focwa Schadeherstelbedrijf 

Car Audio 

Klassieke
Automobielen 

Schoonderbeek Automobielen B.V.

Postbus 82 • 2180 AB Hillegom • Olivier van Noordstraat 8 • 2182 AE Hillegom

Tel. 0252 - 51 82 53 • Fax 0252 - 51 59 78 • Internet: www.peugeot.nl