

HET

Automobiel

KLASSIEKER MAGAZINE

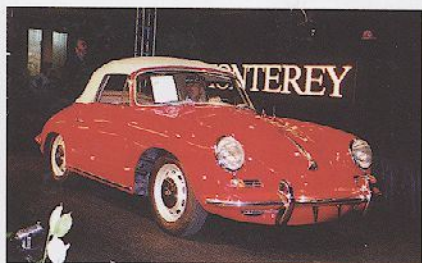
NUMMER 11 NOVEMBER 2001 22e JAARGANG prijs f 9.95 € 4,52 BFR 199

Meer dan 500.000 km met een

Citroën DS



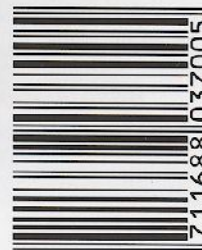
Peugeot 504
Elegantie en goede smaak



Monterey
RM Auctions in Monterey

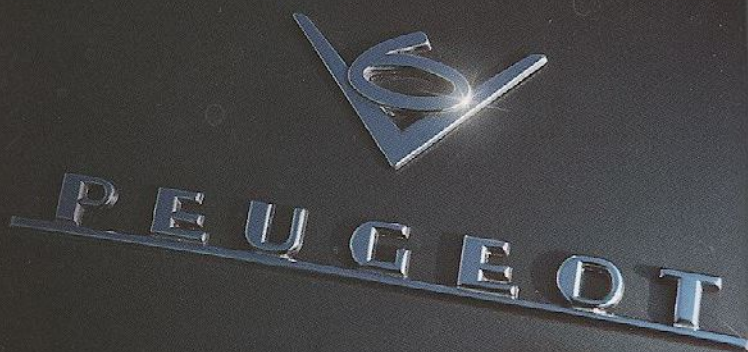


Het vergelijk
Mercedes 230 v.s. Peugeot 604



Elegantie en g

De 504 Coupé en Cabriolet zijn terecht door Peugeot omschreven als 'een zeldzame synthese van elegantie en goede smaak'. Met de 504 Coupé en Cabriolet zette Peugeot een lange traditie voort van exclusieve auto's, gebaseerd op een populair moedermodel. Een feest om naar te kijken.



goede smaak

De voorganger van de 504 - de 404 - was er ook als cabriolet en coupé en de voorloper van de 404 - de 403 - was er ook als cabriolet. En lager in het programma was de 204 ook verkrijgbaar in die exclusieve carrosserievarianten. Peugeot had die 504 Coupé en Cabriolet natuurlijk een mooie naam mee moeten geven. Stom dat ze dat nu nog steeds niet doorhebben. De 406 Coupé die Pininfarina nu in Grugliasco maakt had die naam nu weer opnieuw kunnen gebruiken, want in feite is die 406 Coupé de opvolger van de 504 C's. Een naam had het onderscheidend vermogen met de 504 bertine onderstreept, waar die tweedeursversies zo op het oog niets gemeen mee hebben. Peugeot had er een mooie chique naam voor moeten bedenken, iets dat een zekere grandeur uitstraalt, desnoods iets met een alliteratie, zoals 'Peugeot Prestige'. Peugeot had kunnen kiezen voor een landstreek, zoals Rolls-Royce deed met de Camargue. Peugeot Toscane was wel iets geweest om het Frans/Italiaanse karakter te benadrukken. Peugeot Rivière klinkt ook mooi; een naam die Pininfarina wel voor de tweedeurs 504 Break uit 1971 - een pro-

totype op basis van de Coupé - gebruikte. Peugeot hield echter vast aan haar nummering en noemde de 504 coupé en cabriolet dus gewoon 504 C. Simpel en doeltreffend. Zo zakelijk als de naam is, zo lyrisch waren de tekstschrijvers van Peugeot's marketingafdeling. "Schoonheid van lijn als consequentie van het streven naar opperste functionaliteit." Ze publiceerden het zonder enige gene in hun folders. Kreten als "gespeend van opsmuk", "aristocratische zelfverzekerdheid", en "geen overbodig detail, geen modieuze toevoegingen" zijn nog te pruimen en passen bij het karakter van de auto, maar wat te denken van "de



hoogste kaste in hedendaagse automobielcultuur" of "klasse in contouren als logisch gevolg van doelmatige constructie"? Wellicht stonden de marketeers al met de rug tegen de muur en trokken ze in 1977 - toen ze dit schreven - alle registers open, want de verkoopaantallen waren toen al niet meer om over naar huis te schrijven. Ontwerper Pininfarina was trouwens ook niet zo bescheiden en roemde z'n eigen creatie "om haar schone, simpele lijnen, die lichtheid aan de carrosserie geven."

TIEN PK

De geschiedenis van Peugeot gaat terug naar een tijd dat Napoleon nog in de luiers lag. Jean-Pierre Peugeot - burgemeester ten tijde van de Franse Revolutie - was de stamvader van het familiebedrijf; vader van actieve zoons en nazaten, die meer dan twee eeuwen geschiedenis kunnen overleggen van zagen, baleinen en pepermolens produceren. Dat leidde ook tot vele indrukwekkende auto's. Na de tweede wereldoorlog begon Peugeot met de goedkope 202, die in de belastingsklasse 6 pk's kreeg toegewezen. Daarna volgden een 7 CV (203), 8 CV (403), 9 CV (404), zodat het voor de hand lag dat de 504 een 10 CV zou worden. Aldus gebeurde. De 504 berline werd in september 1968 in Parijs geïntroduceerd. Het model was wederom getekend door Pininfarina. Het eerste succes was de verkiezing tot Auto van het Jaar, ruim vóór de BMW 2500/2800. Een half jaar na de 504-introductie werd in Genève de 504 C getoond: als coupé en als cabriolet. Ze waren niet alleen getekend door Pininfarina, maar werden er ook gemaakt. Qua uiterlijk was de C totaal verschillend van de berline, maar beide C's waren technisch wel identiek aan de 504 berline,

met alleen een 19 centimeter kortere wielbasis. Overgenomen waren alle technische details, zoals de motoren, de onafhankelijke wielophanging en het comfort dat op een hoog niveau stond. Zelfs de trapeziumvormige contouren van de 504 berline waren in het knikje in de achterkant van de C weer terug te vinden en met veel fantasie zou je dat ook terug kunnen vinden in de terugliggende achterraut. Aan de achterkant waren drie diagonaal lopende verlichtingsunits aan beide kanten opgenomen, vóór werd de wereld tegemoet getreden met vier identieke koplampen. Beide auto's waren tweezitters, al wil de folder ons anders doen geloven. De Cabriolet was achterin de ruimste van de twee, want de achterstoelen in de 2+2 Coupé waren hooguit te beschouwen als noodzetels. Voorin waren de stoelen riant en de velourse bekleding luxueus. "Het interieur ontvangt u met warmte en comfort."

NET ALS IN DE FOLDER

De Peugeot 504 Coupé van bouwjaar 1977 die hier gefotografeerd is op een mooie herfstochtend in de jachthaven van Scheveningen, heeft dezelfde kleur als Peugeot voor de folder in 1977 uitkoos. Ook de achtergrond - een jachthaven - is historisch bijna correct. Deze Nederlandse Peugeot is van Constantijn Gualthérie van Weezel, makelaar in Den Haag, die de auto in 1996 kocht. Constantijn had al een 504 Cabriolet in dezelfde kleur, toen hij deze Coupé kocht. Constantijn: "In 1990 kocht ik een 504 Cabriolet, waarin later mijn twee oudste dochters trouwden. In 1996 zag ik deze Coupé bij een garagebedrijf staan en was op slag onder de indruk van de prachtige lijnen. De eigenaar keek naar iets anders uit en bood deze auto te koop aan. Hoewel ik al een Cabriolet had, ben

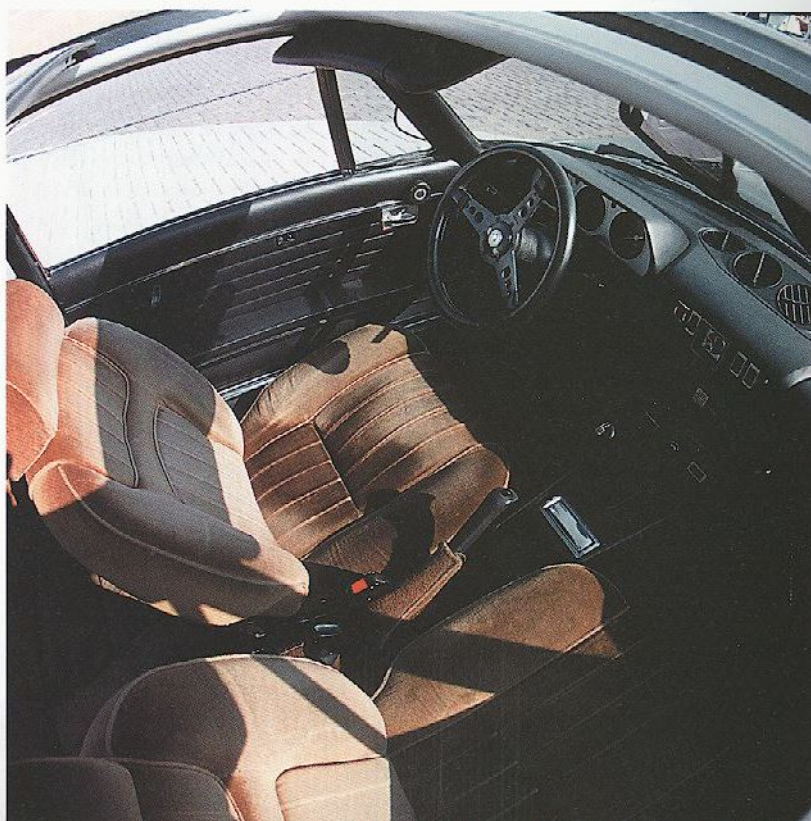
De slanke lijn van de coupé krijgt een extra accent doordat de achterraut is teruggezet in de C-stijl



ik toch gezwicht. De auto is heel erg geschikt voor dagelijks gebruik en geeft een gevoel van veiligheid en geborgenheid in het drukke verkeer. De binnenwegen hebben echter de voorkeur. Er zijn vele liefhebbers die in eerste instantie de Cabriolet mooier vonden dan de Coupé, maar ik ben de mening toegedaan dat de Coupé een grotere schoonheid heeft. Het is een weergaloos mooie auto. Toen ik verliefd werd op de auto sprak mij dit ook direct aan. Ik heb daarna de cabriolet verkocht aan een jong stel, die vervolgens in de Peugeot trouwden en ermee op huwelijksreis naar Frankrijk gingen. Achteraf had ik de Cabriolet en de Coupé misschien als stel bij elkaar moeten houden, maar je moet er ook ruimte voor hebben en ik vond het ook een beetje overdreven om twee dezelfde auto's te hebben." Beide auto's laten zich precies sturen en bieden veel comfort. Constantijn heeft een lichte voorkeur voor de viercilinder. "Die rijdt wat plezieriger. De Cabriolet is ook een heerlijke toerauto. De Coupé vraagt om een andere manier van rijden; het is wat nerveuzer en sneller."

ALLES PININFARINA, BEHALVE DE BREAK

Bij de introductie van de C lag onder de lange motorkap een viercilinder motor van 1.796 cc, die 103 pk bij 5.600 toeren per minuut leverde; net zoveel vermogen als de motor in de berline leverde, maar de cabriolet en de coupé kwamen toch op een wat hogere maximumsnelheid uit van 175 km/u. Evenals de berlines kregen ook deze wagens in de loop van 1970 de 1.971 cc motor, waarmee de topsnelheid - van de 110 pk presterende injectiemotor - iets hoger uitkwam op 179 km/u. Dankzij vier bekrachtigde schijfremmen kon het zaakje weer op tijd stil komen te staan; de 504 was



Standaard elektrisch bedienbare ramen en schuifdak, en luxe velours bekleding

De Coupé was altijd net iets duurder dan de Cabriolet



de eerste Peugeot met vier remschijven. In 1972 konden beide C's voor het eerste met automaat worden besteld, als alternatief voor de handgeschakelde vierbak, maar in 1973 verviel die optie voor de Cabriolet. In de lente van 1971 verscheen de verlengde uitvoering van de 504, die leverbaar was als Familiale (met drie rijen banken voor zes tot acht personen), als Break met een neerklapbare achterbank en als bestelwagen; de Commerciale, die eigenlijk een break met een bedrijfswagenkarakter was. De break zag eruit alsof 'ie een atoomaanval van de vijandige wezens van de planeet Warp kan overleven en als zo'n aanval ooit komt, is zo'n break in combinatie met de lidmaatschapskaart van de lokale Scouting Club de beste garantie voor een zorgeloze oorlog. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de break hét standaardgereedschap werd voor iedere revolutionair, die een appeltje te schillen had met één van de dictatoriale regimes in Afrika of Zuid Amerika of er zelf één wilde beginnen. Peugeot boorde er een grote markt

werden ondergebracht. Beide auto's werden geleverd met een 136 pk sterke V6, die de auto een topsnelheid van 186 km/u verschafte. De viercilinder Coupé en Cabriolet werden uit het programma gehaald, maar kwamen drie jaar later weer terug, zoals Peugeot zei: "Op verzoek van klanten." Cynici zouden zeggen dat Peugeot's marketingafdeling beter had moeten opletten, in plaats van lyrische teksten te schrijven; die viercilinders had men nooit uit productie moeten halen. Toen de 1.971 vierpitter weer in 1977 terugkwam in de Cabriolet - met een mechanisch injectie-systeem van Kugelfischer - werd de V6-motor uitsluitend gemonteerd in de Coupé, voorzien van Bosch K-jetronic injectie en een vijfversnellingsbak. Het vermogen nam toe tot 144 pk en de topsnelheid kwam op 189 km/u te liggen. In september 1979 kregen beide C's zwarte kunststofbumpers ter vervanging van de roestvrijstalen bumpers; de auto's die in een metallic-lak waren gespoten, kregen de bumpers in de kleur van de auto. Even terug naar die V6.



mee aan. Gezien het karakter van de break is het onwaarschijnlijk dat Pininfarina zo'n auto tekende. Dat klopt. Pininfarina tekende in 1971 wel een eigen Peugeot-break, die gebaseerd werd op de verlengde uitvoering van de Coupé, maar slechts twee in plaats van vier deuren kreeg. Het was een sportieve en luxueuze auto, maar de Riviera bleef slechts een prototype.

CONCURRENTEN TEZAMEN

In 1975 evolueerden beide C's met een nieuw front en achterpartij. De vier identieke koplampen aan de voorkant werden vervangen door twee brede koplampen, terwijl de drie individuele lampen aan weerszijden van de achterkant eveneens in twee units

Die werd in 1975 op de Autosalon van Parijs geïntroduceerd in zowel de 504 Coupé als de Cabriolet. De motor was het resultaat van een samenwerkingsverband met Renault dat in 1966 begon. Volvo sloot zich pas in juni 1971 bij dit duo aan, maar wist wel als eerste de motor te vermarkten in de Volvo 264. Tweede was dus Peugeot met de 504 en kort daarna de 604 en Renault volgde in 1975 met de fabuleuze 30 TS. De motor werd gemaakt in Douvrin in Noord Frankrijk en is bekend als PRV-motor (Peugeot, Renault, Volvo) en als Douvrin-motor. De geheel uit aluminium bestaande motor van 2.664 cc had veel Peugeot-trekjes. Het compact gebouwde blok was vervaardigd met spuitgietwerk en voorzien van natte cilinderbussen. De bediening van de in V-vorm staande



Kenmerkende C-stijl, het zijn vaak de kleine dingen die het doen. Dit is er één van...

kleppen werden bediend door bovenliggende nokkenassen. Iedere krukstap had twee drijfstangen, waardoor een korte krukas mogelijk was. Opvallend was de bijzondere blokhoek van 90 graden; een hoek die voor een V4 of een V8 vanzelfsprekend is, maar een unicum voor een V6. Het zorgde het voor een onregelmatige overlap van de inlaat-, compressie-, arbeid- en uitlaatslag van de zes cilinders. Die karaktertrek stond een uitstekende reputatie evenzogoed niet in de weg. Peugeot lepelde de motor later ook in de 505, Renault deed dat in de Renault 25 en Alpine en Volvo in de 760/780-serie. De excentrieke, voormalige GM-topman John DeLorean kocht duizenden exemplaren van de Douvrin-motor voor z'n Iers/Amerikaanse sportwagen DeLorean en ook de in Schotland gemaakt Argyll GT coupé maakte gebruik van de Douvrin-motor.

ROOFRIDDERGEDRAG

Roest is een groot probleem voor de 504 C's en ook onderdelen kunnen moeilijk te vinden zijn. Constantijn: "Het is inderdaad een nadeel dat het zo moeilijk is om aan onderdelen te komen. Zo verspeelde ik in de afgelopen jaren twee maal een koplamp aan de voorzijde. Ik heb hemel en aarde moeten bewerken om deze te vervangen. De man die mij uiteindelijk voor een vermogen heeft geholpen verdenk ik er wel eens van dat ergens in Europa een zusje rondrijdt zonder koplampen." Constantijn kreeg de liefde voor klassieke auto's van zijn vader mee; ook zijn broer raakte ermee besmet. Constantijn: "Zo kocht mijn vader na de Tweede Wereldoorlog één van de twee open Mercedesen van Seyss-Inquart. Wij gingen met de auto in 1949 met vakantie naar Texel en reden dan open. Met wind in de rug op het eiland en met open kap doorbraken wij de 100 km/u-barrière. Mijn vader zag het als overwinning op de bezetter, die hij in al die oorlogsjaren had bestreden, dat hij zich verplaatste in de auto van Seyss-Inquart. De auto bracht hem geen geluk. Een ernstig ongeluk, waarna hij maanden moest revalideren in een Haarlems ziekenhuis, betekende het einde van de auto. De andere auto werd door de Binnenlandse Strijdkrachten aangetroffen in het landhuis Spelderholt bij



Veel Peugeot liefhebbers hebben een voorkeur voor de viercilinder. Misschien dat de motor daarom weer terugkwam na een Peugeot verdwijnturc

Beekbergen, waar Prins Bernhard zich meester maakte van de buit. De nummerplaten RKL liet hij zitten. In deze periode van ellende reed hij uitdagend rond in de opzichtige auto; niet iedereen vond dit roofrijdergedrag van goede smaak getuigen."

ZE ZIJN ER NOG...

Liefhebbers kunnen met wat zoekwerk nog wel aan een mooie 504 Coupé of Cabriolet komen; desnoods de auto van Constantijn. "Toen ik de Coupé kocht was het liefde op het eerste gezicht. Vandaag aan de dag is de liefde niet over, maar mijn leven heeft een andere wending gekregen en het ANWB bord wijst wederom een andere richting op. Mocht er een liefhebber zijn, die mijn geliefde wil overnemen, dan wil ik daar gerust over nadenken. Ik ben sinds korte tijd vervuld van hoogstam fruitbomen en jongvee in het Zuiden van Limburg en heb daarom meer behoefte aan een klassieke trekker. De Peugeot komt daarom wel eens liefde en aandacht te kort, alwaar zij behoefte aan heeft. Het komt haar toe." Van 1969 tot 1983 werden 26.470 Coupés en 8.185 Cabrio's gemaakt; aantallen die in het niets verdwijnen in vergelijking met de 504 berline. Toch maken de productieaantallen van de Coupé en Cabriolet nog geen echt zeldzame auto's; dat doet de roest wel, want zo verschrikkelijk veel goede exemplaren zijn er niet meer over. In elk opzicht blijven de aantallen kruimelwerk voor een gigant als Peugeot, want van de overige 504-versies werden er maar liefst 2,8 miljoen exemplaren gemaakt. Je kunt je afvragen waarom Peugeot de moeite nam om anderhalf decennium zo weinig auto's te maken... Aan de andere kant had Peugeot weinig omkijken naar de Coupé en Cabriolet, want Pininfarina tekende niet alleen de lijnen, maar zorgde ook voor de productie. Met de C zette Peugeot een lange traditie voort en vertegenwoordigde Peugeot zich toch in een exclusief marktsegment, die het zelf omschrijft als "de hoogste kaste van de hedendaagse automobieltuur".

Tekst: John Mulder
Foto's: Wout Meppelink