

# Klassiek & Techniek

DE GEUR VAN OLIE EN BENZINE

Aankooptips:

## PEUGEOT 504

### NIET DE BEDOELING...



Porsche 924




Moto Guzzi met 550.000 km

## MOTORFRAMES

**IN DIT NUMMER:**

- Klassiekers in Polen
- Autotron-beurs
- Landrover



# Motorschades en hun verhaal

Restauratie 'ouwe' Peugeot  
504 lag voor Pieter van  
Asten niet voor de hand

# Goede investering



Pieter van Asten had een Peugeot 404. Om tijdens de restauratie van die auto toch mobiel te blijven, werd een 'ouwe' 504 GL Automatic uit 1976 aangeschaft. Een auto met een duister verleden, waaraan zaken kapot gingen die normaal niet kapot kunnen. Er werd aardig wat geld en moeite in de 504 gepompt. Ondertussen bleek de 404 toch te slecht voor restauratie te zijn. Op aanraden van kennissen werd besloten de investeringen in de 504 verder uit te breiden.

Een 504 Coupé of Cabriolet is best interessant en voor de geofende hobbyist zelfs aardig geschikt voor restauratie. Een massaproduct als een 'doodgewone' Peugeot 504 Berline of Break ligt wat betreft veel minder (of in de ogen van sommigen zelfs niet) voor de hand. Heel rationeel denkend is het maar de vraag of het wel verstandig is om aan zo'n auto veel geld uit te geven. De kosten van een grondige restauratie zullen nooit en te nimmer tegen de uiteindelijke waarde op wegen. Zo nu en dan verschijnen er in ons klassiekerrijke landje nog heel mooie en harde ongerestaureerde exemplaren, die voor heel betaalbare bedragen worden aangeboden. Waarom dan niet zo eentje kopen? Dat soort auto's is op het Franse platteland uit stoffige schuren en vergeten garages tevoorschijn getoverd en heeft vaak regelmatig maar weinig kilometers gereden. Zulke auto's zijn echter niet talrijk. Eigenlijk is het zelfs een klein wonder dat er in Europa nog mooie 504's zijn overgebleven. Vele, vele exemplaren uit Europa zijn op de boot naar Noord-Afrika en het Midden-Oosten gezet. Exemplaren die de uittocht naar verre streken hebben weten te ontlopen, zijn hier weggerot. Gelukkig bestaan er ook mensen die zich niet door rationele gedachtenkronkels willen laten leiden en hun hart juist het hoogste woord laten voeren. Mensen die bereid zijn wat meer geld uit te geven aan het herstel en behoud van hun weinig waardevolle, maar niet minder gekoesterde klassieker. Zoals Pieter van Asten. Zijn 'dagelijkse' 404 Diesel begon wel erg slecht te worden. Pieter stond voor een keuze óf de 404 zo snel mogelijk weer verkeersklaar te maken, óf de noodzakelijke restauratie ervan nog eventjes uitstellen en zolang een andere gebruiksauto aan te schaffen. Vlakbij z'n werk stond bij een schadeherstelbedrijf een 504 GL Automatique te koop. De eerste keer dat Pieter 'm zag staan, wist ie eigenlijk al dat die blauwe 504 zijn auto zou worden. Ware liefde - met vonken en spetters - was het niet echt, hoewel Pieter de 504 nog goed kende uit zijn schooltijd. Z'n typjuf had er bijvoorbeeld ook eentje, waarmee iedere week een enorme hoeveelheid zware typmachines vervoerd werd. Er bestonden dus wel degelijk goede herinneringen aan de auto. De blauwe 504 verkeerde niet in een bijster goede conditie. Een vroege historie was totaal onbekend, de exacte kilometerstand was eveneens in een potdichte nevel gehuld. Tja, er stond ongeveer 26.000 kilometer op de vijfcijferige teller, maar of daar nog één-, twee-, of driehonderdduizend vóór hoorde te staan... Waarschijnlijk had een vorige eigenaar de auto gebruikt als soort van low budget (of no budget) scheurijzer. Alles was versleten of op een andere manier aan gort 'getrapt'. Oude sporen van een uitgebreide audio-installatie met veel luidsprekers en geluidsverbetersaars waren achtergebleven als relikwieën van een zwaar bestaan.

### Boeven en slechteriken

De aanschaf van de origineel Nederlandse 504 Berline werd in februari 1993 beklonken. Na wat onderzoek bleek dat de auto in september 1976 de Peugeot-fabriek verlaten had, hoewel het kenteken pas in januari 1977 afgegeven was. Verder wist Pieter van Asten geen enkele historie van de auto meer te achterhalen. 'Als of de Peugeot rechtstreeks uit een Rik Ringers-



stripverhaal ontsnapt was. Daarin rijden de boeven en slechteriken altijd met 504's rond, terwijl de politie zichzelf verplaatst met 404's. Misschien is het duistere verleden van mijn auto juist wel een beetje typerend voor het karakter van de 504,' verklaart Pieter. Minder duister was de conditie van het mechaniek. Die bleek ronduit slecht te zijn. De tweeliter XN1-motor (1.971 cc, 93 pk) met tweetraps Zenith 35/40 INAT-carburateur was al snel na aanschaf het einde nabij. Af en toe sloeg het draaiend gedeelte van de krachtbron bij het starten zelfs spontaan vast. Door als een sadistische fysiotherapeut de motor wat klappen en schoppen uit te delen, werd de vastgelopen techniek weer gangbaar gemaakt. Och, dat soort haperingen krijg je met twee versleten zuigerpenlagertjes, twee uitgelopen krukaslagers en een compleet vernietigd nokkenlager. Voor Pieter een goede reden om de uitgeputte krachtbron een poosje bij Gerrit Meijerink in Enschede (MTM, tel. 053-431 9914, info@mtmbv.nl) te laten logeren voor een complete revisie. Daar werden vier nieuwe cilinderbussen in het blok geplaatst, met vier nieuwe zuigers. De geslepen kruk draait nu weer spelingvrij in nieuw gegoten witmetalen lagerschalen. De nokkenas werd geslepen, de

Lange tijd werden veel Peugeots af fabriek geleverd met een (ietwat primitief) schuifdak. Liefhebbers als Pieter weten het best te waarderen.

cilinderkop gevlaakt, er werden nieuwe uitlaatkleppen met veren geplaatst en alle olie- en koelwaterkanaaltjes zijn grondig gereinigd. Het enige wat Pieter niet heeft laten doen, is het aanpassen van de cilinderkop, om de motor geschikt te maken voor gebruik op loodvrije benzine. Pieter heeft de Zenith-gasfabriek verder met rust gelaten, zelfs niet eens van het inlaatspruitstuk afgehaald. Ooit kreeg hij een 'exploded view' van dat vernuftige stukje techniek onder ogen en sindsdien is hij ervan overtuigd dat je ervan af moet blijven als 'ie werkt. Ook de automatische ZF-driebak bleek in het verleden vaak en veel op z'n donder gehad te hebben. De om zijn onverwoestbaarheid bekend staande techniek verrichtte zijn taak weliswaar, maar op een nogal lompe wijze. Het overschakelen ging gepaard met gigantische klappen. Dit werd veroorzaakt door een gigantische speling tussen de vertandingen op de turbine-as, die normaal gesproken zonder harde klappen in elkaar grijpen en met de as meedraaien. De vertandingen waren er behoorlijk slecht aan toe. Wie het



De binnenschermen zijn bij de 504 (net als bij de meeste andere klassieke Peugeots) altijd matzwart. Er is niet gestreefd naar concoursstaat, de auto moet gewoon uitnodigen tot gebruik.



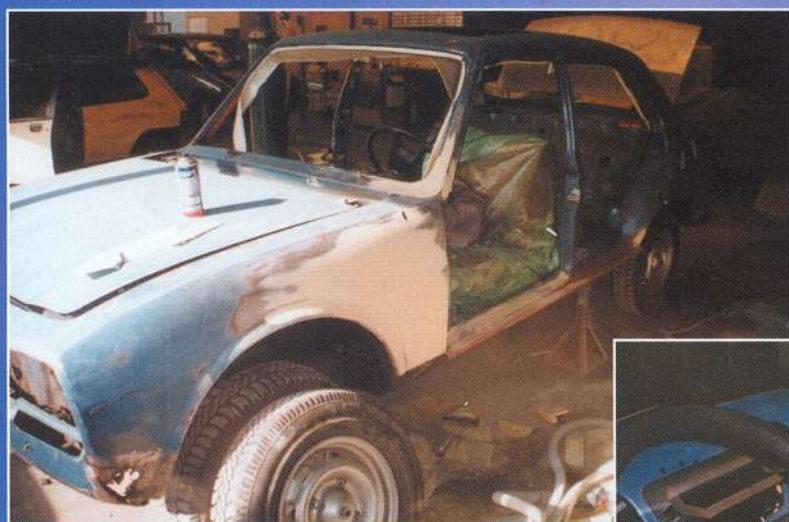
In 1994 namen Pieter van Asten en zijn vriendin Linda deel aan de jaarlijkse Peugeot-rally. Daarbij stond ook een bezoekje aan het circuit van Le Mans op het programma.



Leg gerust even uw oor op deze foto. Ja, dat ziet er belachelijk uit maar met een beetje concentratie kunt u horen hoe de ijzermijt het resterende metaal aan het linker voorscherm verder verpulvert.



Het oorspronkelijke okergele meubilair (lekker 'seventies' kleurtje) was behoorlijk doorgezakt en maakte plaats voor mooi een zwartleren interieur. Later wist Pieter in een soort Peugeot-winkelstraat te Caïro een nieuw stuurwiel op de kop te tikken.



De conditie van de Peugeot 504 viel - achteraf - zwaar tegen. Aan de achterzijde moesten beide doorgeroeste binnenschermen, rond de portieren, gerepareerd worden.

Alle laswerk aan de carrosserie besteedde Pieter uit. Zelfs de voorruitstijlen waren aan de onderzijde doorgeroest, maar werden vakkundig gerepareerd.



## Aandachtspunten carrosserie

- ✓ Roest is des 504's grootste vijand. Mooie ongerestaureerde exemplaren zeldzaam, plaatwerk wel te vinden.
- ✓ Bodem erg belangrijk controlepunt, let op conditie van eigenlijke dorpels (zitten buiten achter plaat), kokerbalken en vloerplaten.
- ✓ Alle plaatwerk nauwkeurig controleren op roestvorming, corrosie eenvoudig te ontdekken. Onzichtbare en holle delen roesten vlot van binnenuit door, waardoor roestschade niet lang verborgen blijft.
- ✓ Voorschermen langs wielkuipranden en rond koplampen controleren. Kijk ook rond aansluiting met dorpels, frontpaneel en langs portierstijlen. Tevens letten op roest langs aansluiting met binnenschermen.
- ✓ Achterschermen kunnen roesten langs wielkuipranden, aansluitingen met binnenscherm, bagageruimte en achterpaneel.
- ✓ Rand langs achterklep vormt waterafvoer en mondt uit bij achterlichtunits. Bekijk achterpaneel en licht achterklep rubber op om rand langs kofferopening te beoordelen.
- ✓ Bodem bagageruimte: langs aansluitingen met binnenschermen en achterpaneel. Controleer rubber om tankvulpijp, uitgedroogd rubber laat water toe tot bagageruimte.
- ✓ Indien schuifdak: afwatering belangrijk. Mag niet dichtgeslibd zijn.
- ✓ Voorraamstijlen aan onderzijde roestgevoelig.
- ✓ Portieren langs onderzijde en felsrand controleren op roestvorming.
- ✓ Luchtkamer onder voorruit roest door als afwatering verstopt is. Let op vochtig tapijt.

voor elkaar krijgt het 4 mm dikke staal te laten scheuren, moet een barbaar zijn. Afijn, met dat soort slijtageverschijnselen moet de techniek dus eerst een flinke ruimte overbruggen voordat de boel, met geweld, aangrijpt. Pieter liet de automaat bij een bevriende garagehouder in de 'verloren uurtjes' onder handen nemen. Die heeft de turbine-as op de ingescheurde plaatsen uitgefreesd, gelast en weer geslepen en afgedraaid totdat de gevolgen van de reparatie onzichtbaar weggewerkt waren. Tevens werden alle hydraulische leidingen en pakkingen in de versnellingsbak vervangen door nieuwe. Nadat de gereviseerde bak weer onder de Peugeot hing, gedroeg de techniek zich zoals dat hoorde. De rest van de aandrijflijn verkeerde nog in een prima conditie, zodat daaraan niets hoefde te gebeuren. Goed, de olie in het differentieel is een keertje ververs, maar da's verder eigenlijk alles. De koppelingen in de aandrijfassen en de cardanas waren verder vrij van speling, terwijl ook de differentieelrandwielen hun monden dicht hielden. Niks aan doen, dus.

## Vruchtbaar

Inmiddels was het 1994 en hadden Pieter van Asten en zijn vriendin Linda zich ingeschreven voor de jaarlijkse Peugeot-rally, die georganiseerd wordt voor leden van de gezamenlijke Nederlandse Peugeot-clubs (verenigd in de Association Peugeot Hollande). De rit leidde onder meer door Noord-Frankrijk, met een

Het originele met stof beklede meubilair is vervangen door zetels met zwart leer. Dat past nog steeds prima bij de originele deurpanelen. Het stuurwiel is in Egypte op de kop getikt.

tussenstop op het wereldberoemde Circuit de la Sarthe, nog beter bekend als 'Le Mans'. Inmiddels was het originele, met okergeel velours gestoffeerde meubilair vervangen door twee stoelen en een achterbank met zwarte leren bekleding. Tja, Pieter is niet de grootste en zittend in de oude doorgezakte bestuurdersstoel kon ie nauwelijks over het dashboard kijken. Aan de carrosserie was nog niet veel gedaan. Het plaatwerk was bedekt met een mengeling van allerlei blauwtinten, wat de auto een wat armoedige uitstraling gaf. Pieter had nog steeds zijn oude Peugeot 404 Diesel staan, met de bedoeling die ooit te gaan restaureren. Op aanraden van goede kennissen, ontmoet tijdens de Peugeot-rally, werd een dikke streep door het 404-project gezet. Die auto was erg slecht en het eigenlijk niet waard om te restaureren, dus sloop leek onvermijdelijk. De meest bruikbare onderdelen werden eraf gehaald, het restant ging richting afvaldepot.

Nu er toch al een behoorlijke som geld in de 504 was gestoken, leek het verstandiger om de investeringen in de auto verder uit te breiden en 'm ook uiterlijk in mooie staat terug te brengen. Er lag wel een grondige partij laswerk in het verschiet. De al genoemde bevriende garagehouder nam het laswerk aan de bodem voor zijn rekening. Beide dorpels moesten vervangen worden en ook de vloerplaten werden, vooral langs de dorpels, voorzien van nieuwe stukken plaatstaal. De rest van het carrosserieherstel werd uitbesteed aan een autoschadebedrijf. Dat had nog heel wat aan de koets te doen, want erg goed was die niet meer. Achter moesten beide binnenschermen gerepareerd worden. Die waren achter de portieren behoorlijk doorgerot. De achterhoeken, waar de schermen en het achterpaneel (dat ook werd vervangen) bij elkaar komen, zijn vuilvangers van de eerste orde en dus eersteklas roestnesten. Uiterst vruchtbaar! Zelfde verhaal voor de voorste hoeken van de voorschermen, rond de afscheidingsnaden bij het frontpaneel. Op zich was dat nog betrekkelijk eenvoudig te herstellen, zeker in vergelijking met het laswerk aan de voorruitstijlen. Die waren aan beide zijden doorgeroest. De oor-

zaak hiervan is niet geheel duidelijk, maar waarschijnlijk is het een samenspel van torsie (door het schuifdak wat flexibeler dan zonder) en vochtinwerking. Ook de portieren hadden het nodige reparatiewerk nodig. In de frames en de huidplaten moesten hier en daar nieuwe stukjes metaal worden ingelast. Nieuwe plaatdelen waren echter niet nodig, alle doorgeroeste stukken konden met het lasapparaat gerepareerd worden. Nadat de koets strak was gemaakt, werd die in een nieuwe laklaag gespoten. Pieter koos daarvoor een wat donkerdere tint dan het oorspronkelijke metallic blauw.

## Waslijst

Technisch was er, zoals we hebben gezien, al een hele waslijst afgewerkt, maar dat was nog niet alles. Omdat de Peugeot lange tijd Pieter's dagelijkse vervoermiddel was, moest natuurlijk wel voldaan worden aan de APK-eisen. Vlak na aanschaf had de 504 al een kwartet nieuwe banden in ontvangst genomen en waren de remmen grondig nagekeken. Met nieuwe remblokken op de vier schijven (inderdaad, de auto heeft rondom schijfremmen) en nieuwe nippels op de remklauwen achter werd de ankerinstallatie in orde bevonden. Aan de onafhankelijke ophanging achter was inmiddels ook het nodige vervangen. De kommen waarin de schroefveren steunen, vertoonden bij aanschaf al wat roestvorming als gevolg van dichtgeslibde afwateringsgaatjes. Bij de eerste APK was de auto er nog niet op afgekeurd, maar helemaal intact bleken de veerschotels ook niet meer te zijn, zodat er toch gerepareerd moest worden. Bij de wederopbouw van de auto na het spuiten werd meteen een nieuw dashboard gemonteerd. Het oorspronkelijke instrumentenpaneel was in het verleden met de boormachine te grazen genomen en in het middendeel met allerlei onnodige en lelijke accessoires behangen. Daarin wilde Pieter graag verandering zien, zeker nu de 504 weer in zo'n mooie staat verkeerde. De twee Hella-mistlampen op de voorbumper wilde hij echter wel graag behouden, maar met een wat mooiere schakelaar. Die werd uit een Renault 16 gehaald en op nette wijze in het nieuwe dash-



## Club

Peugeot Club Nederland, Frank de Vos, Bankstede 42, 3431 HN Nieuwegein, 030-298 1080 (19-21 uur), e-mail: peugeotclubnl@wxs.nl, www.peugeotclubnederland.nl

board geïntegreerd. De rubberrand van het stuurwiel had op de metalen kern losgelaten, maar werd in eerste instantie teruggezet. Later, op vakantie in Egypte, tikte Pieter in een soort Peugeot-winkelstraat te Caïro een nieuw stuur op de kop, evenals nieuwe wieldeksels. Beide onderdelen waren 'made in Argentina', een land waar de Peugeot 504 nog tot eind vorige eeuw is doorgebouwd. Momenteel is de Peugeot 504 nog steeds in productie voor de Nigeriaanse markt. Kijkt u maar eens [www.peugeotnigeria.com](http://www.peugeotnigeria.com) - hoe sluit je in godsnaam een zin af die eindigt met een internetadres zonder punt? Maar laten we bij het interieur van Pieter's Peugeot blijven. Natuurlijk werd er aan het zwartleren meubilair niks veranderd. De oorspronkelijke deurpanelen en het oude tapijt bleven in gebruik. Die zijn dus nog in het oude okergeel, gecombineerd met zwarte delen. Die combinatie misstaat zeker niet bij de slijke zwarte koeienhuid op stoelen en achterbank. Verder werd de oude hemelbekleding opnieuw gespannen. Het schuifdak mankeerde weinig, er hoefde slechts enkele nylon geleidertjes vervangen te worden.

## Kleerscheuren

Alle rvs-sierlijsten werden netjes opgepoetst en weer opnieuw gebruikt. Beide bumpers zijn vervangen door andere exemplaren. De set nieuwe Marchal-koplampen die Pieter in de originele verpakking op een Franse rommelmarkt kocht voor slechts f 75,- kon Pieter nog even op voorraad kon houden. Inderdaad, even...

Tijdens een vakantie in Portugal en bovenop een 1.800 meter hoge berg met een bochtige afdaling in het verschiep, liet de hoofdremcilinder het afweten. Met hulp van de handrem behaalde de Peugeot zonder kleerscheuren het dorpje onderaan de berg, waar meteen een Peugeot-garage werd opgezocht om het euvel aan het remsysteem te verhelpen. Na enkele uurtjes gewacht te hebben, was de hoofdrem-

cilinder gereviseerd en kon de reis worden voortgezet. Overigens was dat niet het enige mankement tijdens de vakantie. Op een camping werd een groot rotsblok geraakt, met een lekke brandstoftank als gevolg. In de buurt was een soort van dorpsmid die de tank wel zou kunnen lassen, was de lokale wetenschap. Lassen aan een gevulde tank? Hmm, interessant... Pieter en Linda wachtten de explosie af op het nabij gelegen strand, maar er viel gelukkig geen enorme klapper te beluisteren. De dorpsmid was zo wijs geweest toch maar een nieuwe tank te monteren. Hoe die daar zo gauw aan is gekomen, is een interessante vraag. Verder hield de Peugeot zich tijdens die reis goed, want een inbraak valt de auto niet aan te rekenen.

Na de restauratie deed de auto nog twee jaar dienst doen als dagelijkse gebruiksauto. Dan loop je dus een vergroot risico op een ongelukje. En inderdaad, dat gebeurde ook. De neus van de Peugeot werd vol in de flank van een zichzelf ten onrechte voorrang veroorloovende Ford Scorpio geparkeerd. De schuldige kwam er niet goed vanaf, want de robuuste voorbumper van de Peugeot had de grote Ford van voor naar achteren opereten, als een knabbel-schaar door een stuk ijzeren plaat. Maar goed, de 504 had het voorval ook niet zonder kleerscheuren doorstaan. De welgevormde neus was plat en een paar centimeter tjes korter geworden. Er moesten in ieder geval een nieuw frontpaneel en een nieuw linker voorscherm gemonteerd worden. En een nieuwe voorbumper natuurlijk. En nu komen we ook weer bij de op de plank liggende koplampen, die nu heel goed van pas kwamen. Nadat de schade vak-kundig hersteld was, kreeg de Peugeot een wat rustiger leventje. Geen dagelijks transport meer, maar een overkapte

stalling naast het huis van zijn eigenaar. De Peugeot verdiende het om met pensioen te gaan en meer liefhebbersauto te worden. Na aanschaf in 1993 had de auto in handen van Pieter van Asten inmiddels zo'n 60.000 kilometer afgelegd. Daar komen nog steeds wel kilometer tjes bij, maar al een stuk minder dan voorheen. Dankzij het geld en de moeite die Pieter in de Peugeot gestoken heeft, kan hij ervan uitgaan dat ie één van de beste 504's in Nederland heeft. Sowieso één van de beste Berlines. Misschien is de werkelijke waarde van de auto niet gelijk aan het uiteindelijke bedrag dat in de restauratie gestoken is, maar dat is voor Pieter geen enkel beletsel geweest om de 504 te maken tot wat 'ie nu geworden is: een veel rijplezier biedende en wat jongere (hoewel...) klassieker. Al met al is de restauratie van de auto dus toch een goede investering geweest. ■

## Technische en overige aandachtspunten

- ✗ Benzinemotoren gevoelig voor lekke koppakking, let op oliesporen in koelvloeistof, witte substantie onder olievlodop. Vaak ondeskundig gerepareerd; cilinderbussen gaan dan aan onderkant lekken. Probleem koppakking later opgelost door pakkingen met siliconenlaag.
- ✗ Mechanische Kugelfischer FI-injectie op 504 TI tamelijk complex, revisie is duur.
- ✗ Dieselmotoren robuust, maar qua loopcultuur ongecivileerd. Redelijk verbruik, naar huidige begrippen matige prestaties, maar destijds niet slecht. Cilinderkopbouten regelmatig met momentsleutel aandraaien, anders kans op lekke koppakking. Controleer smeerolie op dieselmenging, brandstoftank kan lekken. Sterkere, zuinigere 505-diesels (atmosferisch of met turbo) gemakkelijk in te bouwen.
- ✗ Versnellingsbak controleren op kraken bij schakelen, synchromeshringen kunnen slijtage vertonen. Vijfbak uit 505 eenvoudig toepasbaar.
- ✗ Aandrijflijn en differentieel bij normaal onderhoud probleemloos.
- ✗ Automaat controleren op conditie hydraulische olie. Overschakelen mag niet te bruusk gebeuren.
- ✗ Onderstel kan speling vertonen door slijtage rubberbussen ophangingsdelen. Originele Peugeot-schokdempers gaan erg lang mee, er zijn goedkopere alternatieven.
- ✗ Bij lange stilstand gaat parkeerrem vastzitten op auto's met schijfremmen rondom. Remoppervlak bekijken op roestsporen die wijzen op lange stilstand.
- ✗ Elektrisch systeem gevoelig voor roestvorming in zekeringkast.
- ✗ Instrumenten nakijken op werking en correcte weergave, meters vrij gevoelig voor slijtage.
- ✗ Ontluchting brandstoftank kan geblokkeerd raken, waardoor vacuüm ontstaat (oppassen bij losdraaien tankdop!) en tank kan vervormen.

De 93 pk motor maakt (bij de Automatique), een top van 156 km/u mogelijk. Ruim voldoende voor het hedendaagse verkeer. Comfort wordt ook nog altijd met een hoofdletter geschreven.

