

ONSCHATBARE Klassieker

Coverstory

Peugeot 504 (1968-1983)



50 jaar Corvette

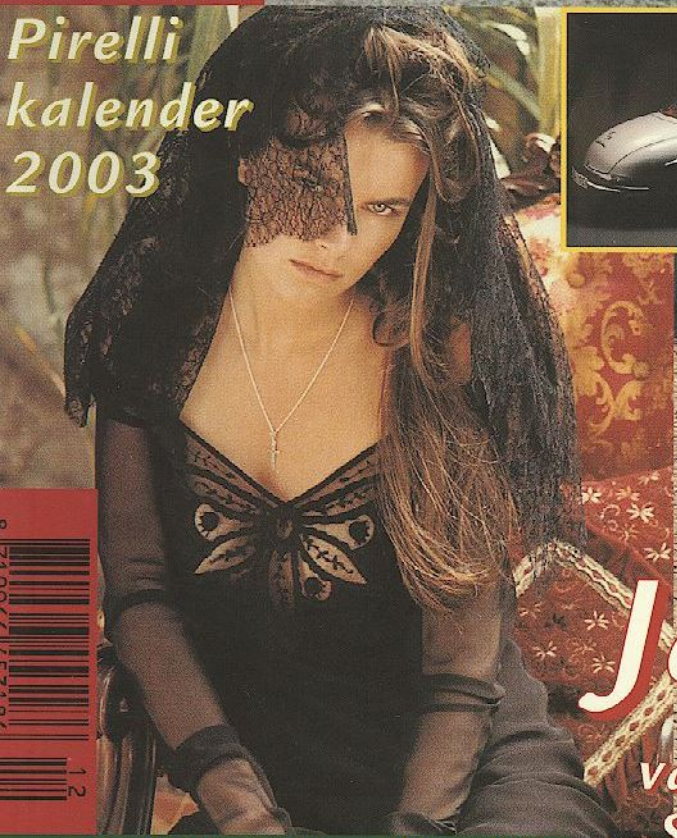
Formule 1 - 1977

Penrite Night

Winter Trial

50 jaar Mercedes SL

Pirelli
kalender
2003



Jaguar van S tot S-Type

1.250 Kleintjes Klassiek

EXTRA DIK
NUMMER!





Peugeot 504 Sedan (1968-1983)

Na de Tweede Wereldoorlog bediende Peugeot de markt met middenklassers. Elk opeenvolgend model werd steeds groter, sterker en luxueuzer. Na de 203 kwam de 403 en vervolgens de 404. Het lag dus in de verwachting dat de volgende Peugeot ook weer een slagje groter zou worden. Deze verwachting werd waargemaakt, maar niet alleen dat: de 504 werd zelfs 'Auto van het Jaar' en kreeg een opmerkelijk lange levensduur. Anno 2002 wordt hij nog steeds gemaakt in Kenya en Nigeria.

DOOR PETER BELINFANTE

Het jaar 1968 zou Frankrijk, en andere West-Europese landen, nog lang heugen. Het begon in mei met studentenacties en maandenlange fabrieksstakingen, ook bij automobielfabrikanten. Bij Peugeot lagen de fabrieken zes weken plat.

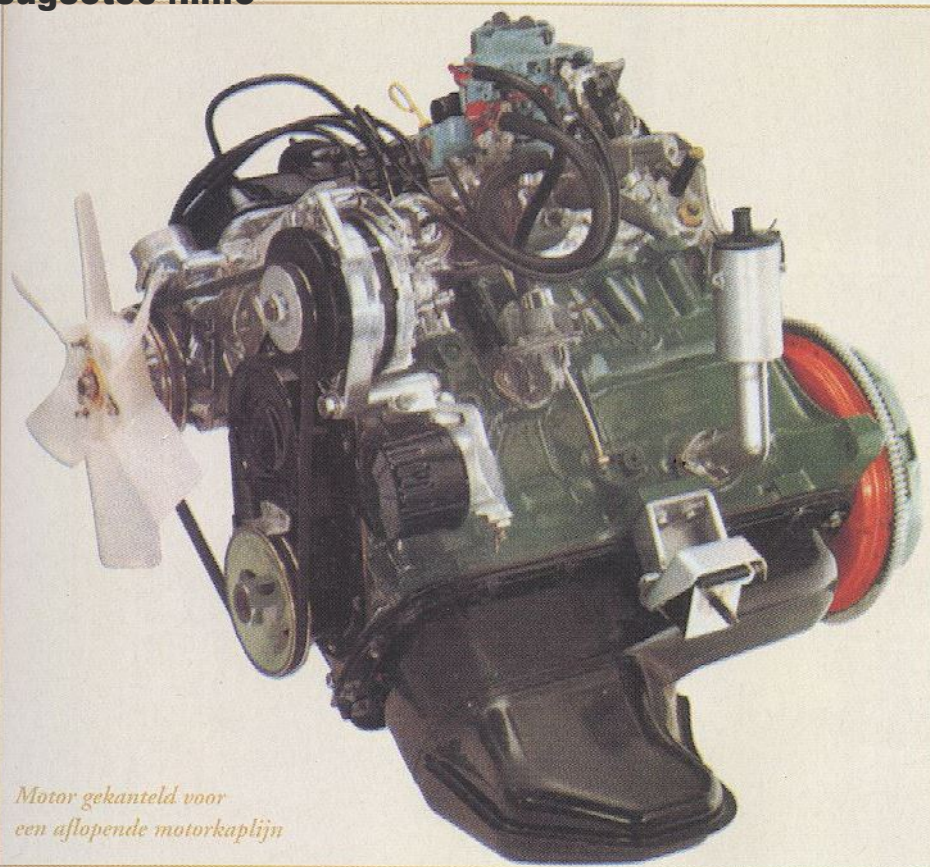
Zowel op universiteiten als in fabriekshallen werd heftig gediscussieerd over de theorieën van Karl Marx en de gezagsverhoudingen binnen staat en gezin stonden korte tijd op losse schroeven. Maar 1968 was ook belangrijk voor de Franse auto-industrie. Op 1 januari werd de BTW op nieuwe auto's verhoogd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

De Franse automobiemarkt 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 autoverkoop betrof; tweede was Citroën en derde tenslotte Peugeot.

Overgang van 404 naar 504

De relatie Peugeot-Pininfarina bestond sinds de 403 uit de jaren vijftig. Battista Pininfarina ontwierp zowel de 403 als de 404, met zijn klassieke staartvinnen. Echter de grootmeester overleed in

De beroemde 404 (1960-1974)



Motor gekanteld voor een aflopende motorkaplijn

1966 en de opdracht kwam te liggen bij zijn zoon Sergio. Hij ontwierp de 504, een auto die bij zijn verschijnen als tijdloos werd beschouwd, een beetje extravagant, maar niet te modieus. Zelfs conservatieve klanten konden de kenmerkende knik in de achterzijde van de carrosserie

wel waarderen. Dat gold ook voor de - voor die tijd- apart gevormde achterlichten. De trapeziumgevormde koplampen waren eveneens een belangrijk stijlelement. De 504 was inderdaad volgens de verwachting groter dan zijn voorganger, zo kon de klanten-

kring van Peugeot meegroeien met het merk. De introductie van de 504 vond plaats op 12 september 1968 op de Salon van Parijs. De auto maakte dermate veel indruk dat de Europese journalisten in 1969 de 504 tot 'Auto van het Jaar 1968' proclameerden. In die tijd werd de titel nog toegekend aan auto's van het afgelopen jaar. Tegenwoordig is dat voor het komende jaar. Van de 240 te verdelen punten kreeg de 504 er liefst 119, een straatlengte voorblijvend op de BMW 2500.

Typierend voor zijn tijd

De Peugeot 504 was ondanks zijn verkiezing toch redelijk conservatief. Het was een typische jaren zestig-auto met veel chroom. Daarnaast waren er een paar kenmerkende Peugeot-trekjes in verwerkt zoals de bijna obligate stuurschakeling en de parapluhandrem. Ook het design van het vicerspakige stuurwiel en de drie ronde klokken op het dashboard was een fraai, maar tijdsgebonden, aspect van deze limousine.

Al deze genoemde zaken zouden in de jaren zeventig veranderen. Er kwamen pookschakeling en een 'normale' handrem. Aan de andere kant werden details ook gemoderniseerd en die tasten de oorspronkelijkheid aan. Zo kwamen er in de loop der jaren een zwarte plastic grille en het dashboard en stuur veranderden eveneens in nogal nietszeggend zwart. Wat al die jaren bleef, was de kenmerkende carrossievorm.

Pas in september 1974 kwamen enkele retouches aan het uiterlijk. Er verschenen verzonken deurkrukken, een andere combinatie van

Trapeziumvormige koplampen waren destijds iets nieuws





De zo kenmerkende 'knik' in de achterpartij

koplampen, knipperlichten en stadslichten en andere velgen met ovale gaten. Achteraf gezien noemde men de 504's gebouwd tussen 1968 en 1974 dan ook wel de Serie 1.

Motorisch conservatief

De 404-varianten werden na de introductie van de 504 snel afgebouwd zodat na 1971 alleen nog een 404 sedan overbleef. Maar onder de fraaie koets van de 504 leefde de 404 verder.

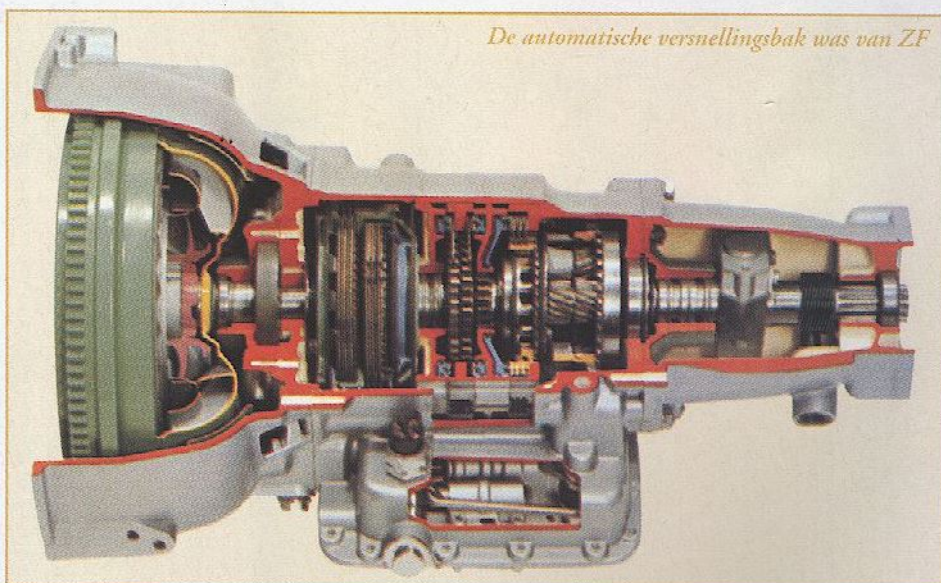
Verkochte aantallen in Nederland

In ons land zijn een kleine 124.000 stuks van de 504 sedan verkocht. Opmerkelijk is dat het hoogste aantal verkopen in 1978 werd bereikt, tien jaar na de introductie! Ander opmerkelijk feit: zijn opvolger, de 505, haalde in eenzelfde tijdsbestek nog niet eens de helft van de 504-verkopen.

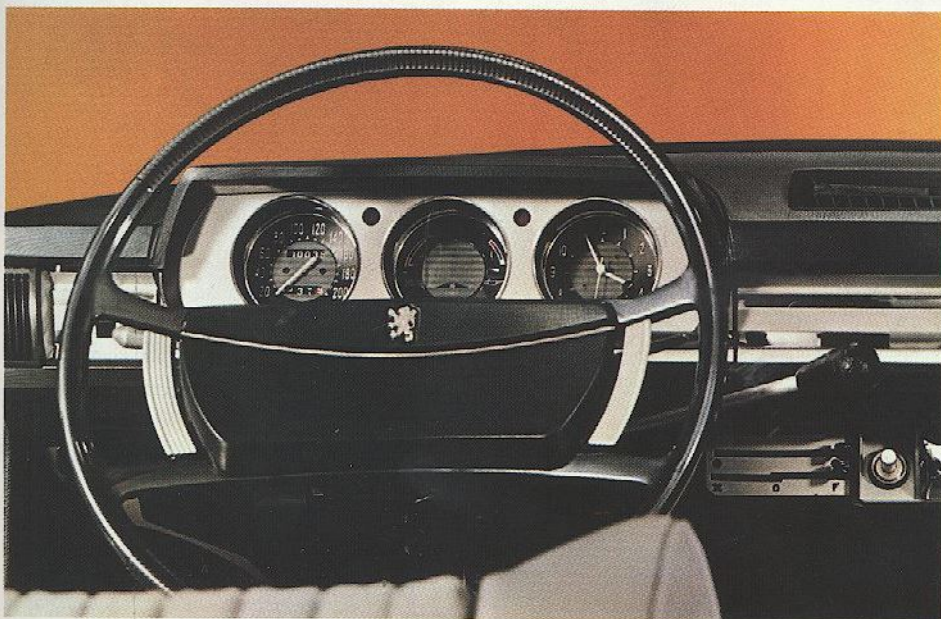
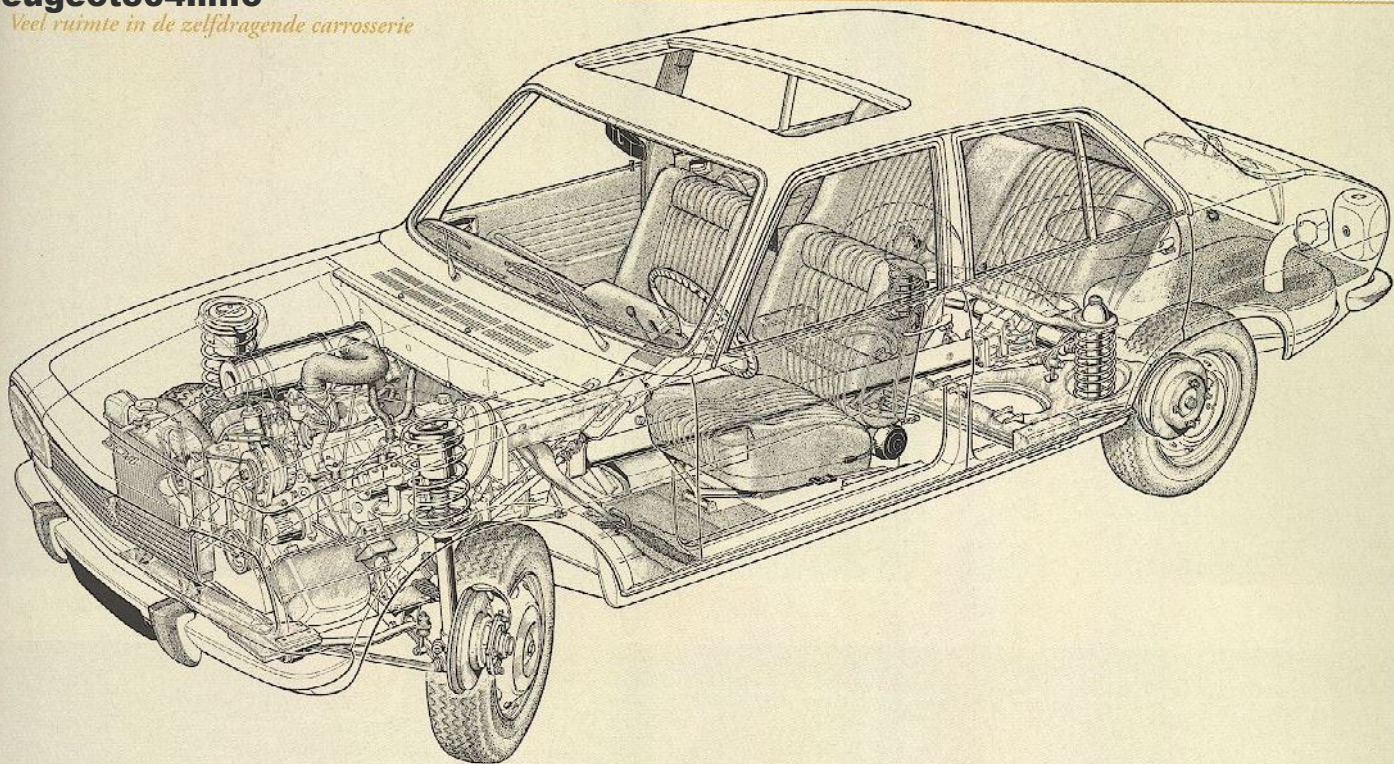
1969	3.031
1970	4.534
1971	6.048
1972	7.673
1973	8.654
1974	8.951
1975	11.947
1976	13.011
1977	16.991
1978	18.554
1979	15.058
1980	4.961
1981	3.087
1982	1.339



Ook de achterlichten waren typerend voor het model



De automatische versnellingsbak was van ZF

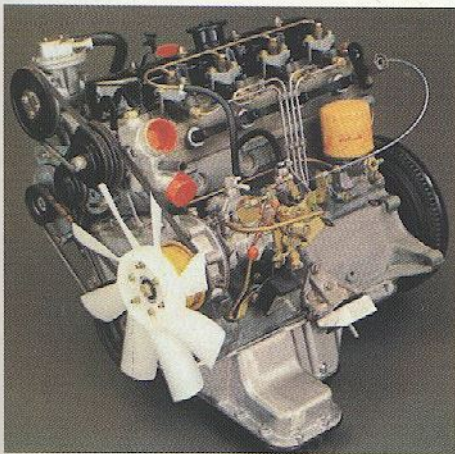


Jaren zestig dashboard met ronde klokken

Diens tot 1.8-liter opgeboorde viercilinder was onder de motorkap te vinden. Twee varianten werden aangeboden: een carburateurversie en een met injectie, wat respectievelijk 87 en 103pk opleverde. De injectieversie was van het mechanische type en afkomstig van Kugelfischer. De 1200 kilo wegende 504 kon met dit alles een topsnelheid halen van 156 km/h (168 km/h met de injectie). Een automatische versnellingsbak was een optie.

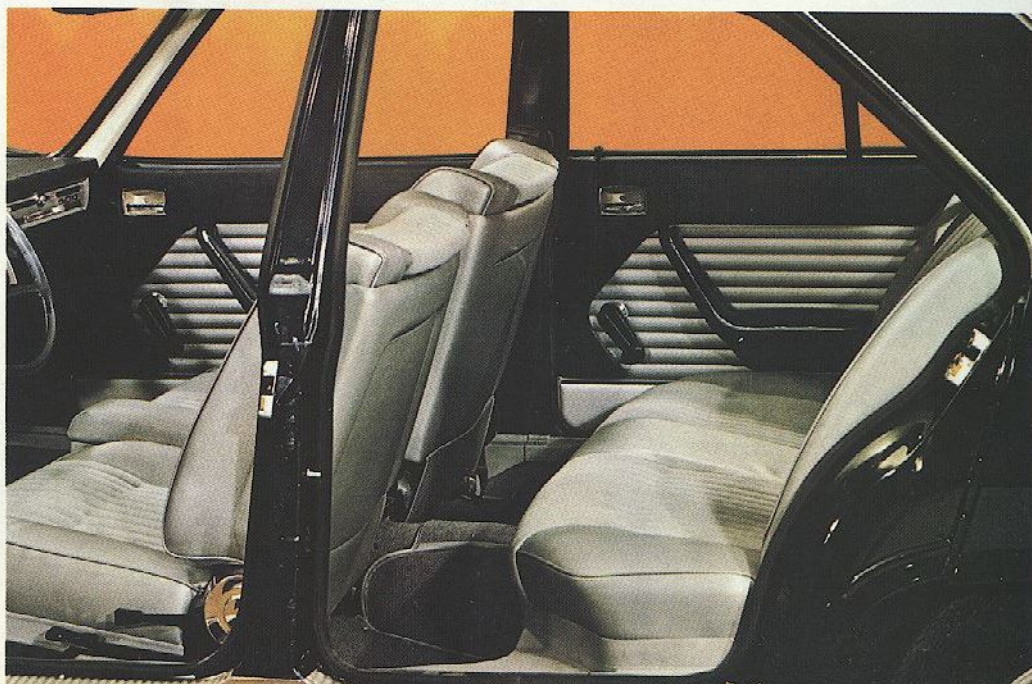
Nieuw daarentegen was de onafhankelijke achterwielophanging met draagarmen in de lengterichting gemonteerd en aandrijfassen met homokinetische koppelingen. De starre achteras leek hiermee te zijn verlaten, maar toch zou die terugkomen op bepaalde 504-varianten, zoals bijvoorbeeld op alle Breaks, Commerciales, Familiales en enkele sedanvarianten.

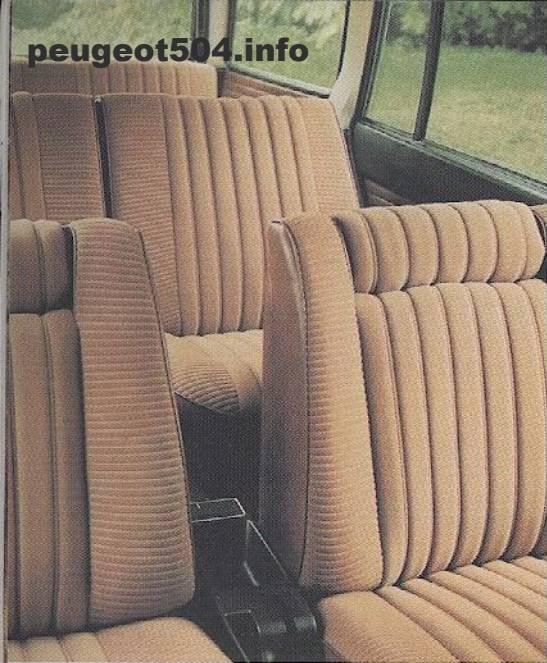
Eveneens nieuw, en vooruitstrevend, waren verstelbare hoofdsteunen vóór. Dat gold ook voor



Bereesterke dieselmotor voor de 504

Lange wielbasis, dus veel ruimte achterin





Drie banken voor de Familiale



Een schuifdak was een optie



Ondanks de aflopende achterkant kon er heel wat mee



Bekende Peugeot-oplossing waar het reservewiel te laten

de schijfremmen op alle vier de wielen, de rembekrachtiging, veiligheidsstuurkolom en de voorruit van gelaagd glas.

Uitbreiding en variatie

Voor het modeljaar 1971 werd de 1.8-liter motor vervangen door een grotere met een inhoud van exact 1.971cc. Ook deze was óf met carburateur óf met injectie te verkrijgen. De benaming veranderde daarmee in 504 GL en 504 Ti.

Vreemd genoeg keerde de 1.8-liter in 1973 terug in het nieuwe instapmodel, de 504 L. Hierbij was weer de starre achteras van de 404 te vinden, net als remtrommels in plaats van schijven, een simpele horizontale snelheidsmeter en uiterlijk ontbraken de bumperrozetten. In 1979 veranderde dit model in de 504 GR en SR, waarbij laatstgenoemde als extra getint glas en een schuifdak had.

Eerder, in april 1971, verscheen de stationuitvoering van de 504, feitelijk ging het om drie auto's. Hierbij was de wielbasis van de 504 sterk verlengd, van 276 naar 290 centimeter. Daar bleef het niet bij, want het model was ook nog eens negen centimeter hoger dan de sedan.

De achterkant is duidelijk verhoogd in vergelijking met de sedan





Als ambulance

Coupé en Cabriolet

Een half jaar na de introductie werden in 1969 de 504 Coupé en Cabriolet voorgesteld. Net als zijn voorgangers kwamen deze modellen ook uit de koker van Pininfarina. Er was echter een groot verschil. De 404 Coupé en Cabriolet hadden een sterke verwantschap met het model waar zij van waren afgeleid. De familieband tussen de 504 sedan en de 504 Coupé/Cabriolet was ver te zoeken. Het waren meer Pininfarina's dan Peugeots. Technisch waren ze identiek aan de sedan. Dat betekende in eerste instantie de 1.8-liter motor die vervolgens in 1970 werd opgewaardeerd tot twee liter.

Beide modellen waren groot en boden plaats aan vier personen. Een sterke opwaardering vond plaats in 1974 toen de nieuwe V6 Douvrin-motor beschikbaar kwam in zowel de Coupé als de Cabriolet. Net als bij de sedan veranderde het uiterlijk nauwelijks. Slechts twee maal vond een facelift plaats, in 1975 en in 1979. Pininfarina bouwde tot 1983 in totaal 34.634 exemplaren. Een grote coupé van Peugeot zagen we pas terug in de jaren negentig met de 406.





Na tien jaar debuteerde de Pick-up in 1979

De eerste uit deze reeks was de Familiale. Deze had twee achterbanken en bood aldus plaats aan zes tot acht personen, voor grote families dus. Tweede was de Break, zonder de derde achterbank. Dit was gewoon een ruime stationwagen. Derde in de rij werd de Commerciale, een bestelwagen zonder veel opsmuk. De Commerciale had ook afwijkende, in dit geval ronde, koplampen. In feite waren de stations een herhalingsoefening voor Peugeot. Alle genoemde uitvoeringen bestonden ook op de 404.

Al deze types hadden vanwege de zwaardere taak de bekende starre achteras. De tweeliter motoren waren in de Familiale en Break te vinden; de Commerciale kreeg de 1.8-liter standaard.

Het hele 504-gamma kende ook verschillende stadia van uitrusting, van L tot SL. Bij SL was sprake van onder andere lederen bekleding.

Diesels

Het 504-gamma was gecompliceerd. Naast de benzine 504's kwamen er ook diesels. Peugeot was daar sinds begin jaren zestig specialist in. Die diesel-504's waren leverbaar met verschillende uitrustingsniveaus die ook op de sedan voorkwamen. Zo bestonden er (om het eenvoudig te houden) de D, GLD, GRD, SRD, Break D en Commerciale D.

Chronologisch gebeurde het volgende: de eerste diesel 504 debuteerde in 1971 met een 2112cc-motor voor zowel de sedan als de Break en Familiale. De Commerciale kreeg een kleinere 1948cc motor (van de 404).

In 1977 verscheen een grotere motor met een inhoud van 2304cc, waarmee de 2112cc motor doorschoof naar de Commerciale. Toch bleven beide motoren leverbaar op de Break. Waarom Peugeot twee dieselmotoren aanbood met een verschil van slechts vijf pk leek een raadsel.

Sport

Net als de 404 werd de 504 ingezet in de autosport, met name in (Afrikaanse) rally's. In 1970 werd de eerste poging gewaagd met de Ronde van Corsica, gevolgd door de Safari Rally waar een derde plaats werd behaald. In het begin waren de motoren opgepept tot 130pk, een getal dat binnen een paar jaar op 170 werd gezet. Met uitzondering van het jaar 1973 was de 504 tot 1978 steeds deelnemer aan de Rally van Marokko, de Bandama Rally en de Safari Rally. De grootste overwinning werd in 1974 door de Rally van Bandama te winnen met als equipe Mäkinen/Liddon. Ze wonnen toen van, nota bene, een Lancia Stratos. Later werden nog eens drie eerste plaatsen gescoord. De laatste vermeldenswaardige klassering was in 1977 een derde plaats in de Bandama Rally met het team Guichet/De Alexandris. Hierna zette Peugeot alleen nog de 504 Coupé in.

De 4X4 Dangel stond op een chassis

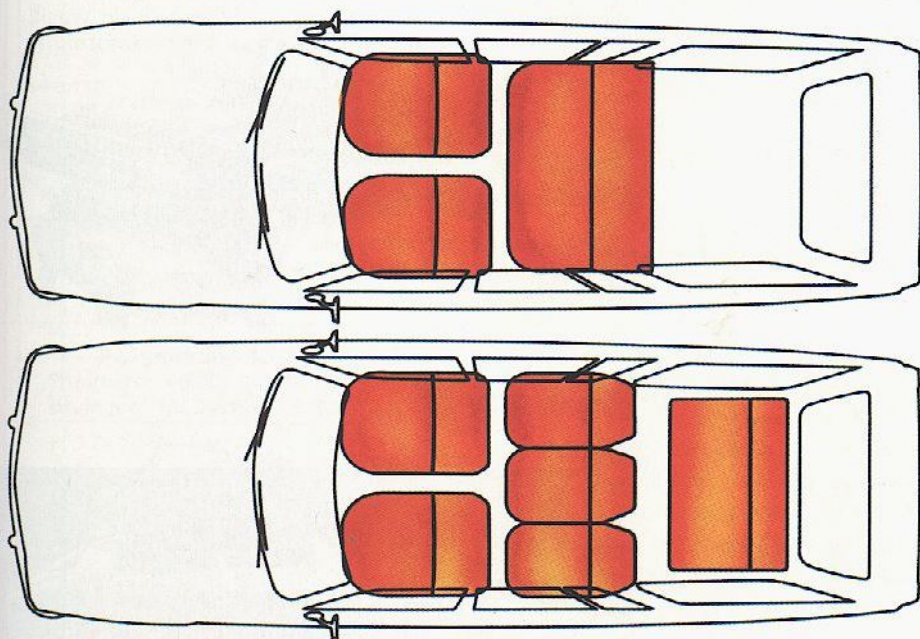


Een van de vele gebruiksmogelijkheden van de Pick-up

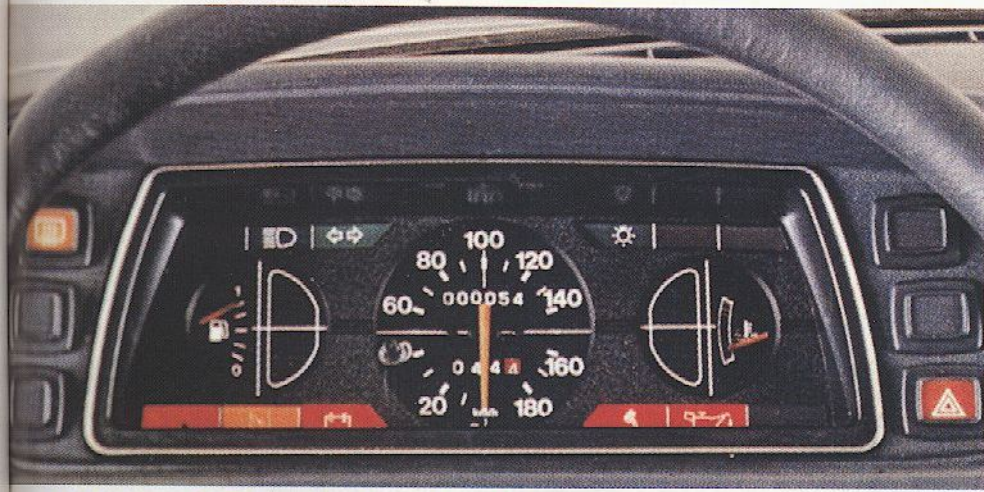




Naar keuze de Break, Familiale of Commerciale



Het verschil tussen de Familiale en de Break



In de loop van de tijd werden dashboards erg plastic-achtig

Verdere ontwikkeling

In mei 1979 presenteerde Peugeot de 505, de opvolger van de 504. Naar goede Peugeot-traditie bleef natuurlijk de bestaande sedan nog jaren in productie. Er kwam zelfs nog een nieuwe variant van de 504 op de markt: de Pick-up. Of dat nog niet genoeg was, volgde in 1980 een kleinschalige productie van een vierwielaangedreven 504. Het bedrijf van Henri Dangel plaatste de carrosserie van de Break op een chassis, waarmee een luxueuze 4x4 ontstond. Hoeveel ervan gemaakt zijn, weten we niet. Wel herhaalde Dangel deze exercitie later op de 505.

In 1983 was het na meer dan drie miljoen exemplaren voorbij met de 504. Als afscheid kwam er nog een actiemodel, een 504 Ti, leverbaar in drie speciale metallic kleuren, met tweedbekleding, lichtmetalen velgen en groengetint glas.

Buiten Europa ging de productie gewoon verder in Argentinië, Nigeria en Kenya. In totaal werden in 1998 nog zo'n achtduizend 504's gemaakt, zowel sedans als Breaks en Pickups. Argentinië stopte ermee in het jaar 2000. Wie dus in het land van Prinses Máxima op vakantie is, moet ze dus tegenkomen.

Tenslotte zijn er nog twee wetenswaardigheden. Ten eerste is het de oudste Franse auto die nog steeds in productie is. Ten tweede is hij, na de 205, de meest geproduceerde Peugeot ooit. De 504 was en blijft dus een bijzondere voiture. ♦

PEUGEOT

Voor:

-luxueus en ruim
-beresterke motoren

Tegen:

-zeer roestgevoelig
-remschijven

Huidige waarde volgens taxateurs

Wolter Gratama/Paul Kok:

Sedan: A: € 1.100,- B: € 3.400,- C: € 5.400,-

Break: A: € 700,- B: € 1.800,- C: € 2.700,-

Verkrijgbaarheid onderdelen:

goed, behalve interieurdelen als bekleding

Onderdeelprijzen (ex-montage):

-motorrevisie: € 2.000,-
-bakrevisie: € 900,-
-remrevisie: € 375,-
-set banden: € 350,-
-uitlaat: € 300,-

Prijsontwikkeling

De overmatige roestvorming zorgde ervoor dat deze Peugeot snel verdween uit het straatbeeld. De eerste jaargangen zijn kwalitatief het beste, want vanaf eind jaren zeventig werd een slechtere kwaliteit staal gebruikt. Naast roest was er nog een verdwijnfactor: de opkopers die de 504's naar Afrika verscheepten. De overblijvers worden gekoesterd door de club en tegenwoordig is er zelfs import op bescheiden schaal. Nog steeds is deze royale en comfortabele limousine voor relatief weinig geld te koop.

Technische gegevens

Peugeot 504 (1970)

motor: 4-cil in lijn 1796cc
boring x slag: 84 x 81 mm
compressieverhouding: 8,4:1
vermogen: 87 pk bij 5500 t/min
topsnelheid: 156 km/h
lxbxh: 449 x 169 x 146 cm
gewicht: 1200 kg
wielbasis: 274 cm
spoorbreedte voor: 142 cm
spoorbreedte achter: 136 cm
nieuwsprijs: (1970) f 11.990,-

Clubadres:

Peugeot Club Nederland
Bankstede 42
3431 HN Nieuwegein
030-298 10 80

België:

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

Concurrentievergelijk

De 504 was bij zijn introductie zo'n beetje de grootste Franse auto. Simca en Renault hadden kleinere wagens. Grootste concurrent was natuurlijk de Citroën DS/ID. Wie buiten de landsgrenzen keek, had veel keus uit soortgelijke modellen. We beperken ons tot een selectie van veel voorkomende types.

Mercedes 200 (1969)

motor: 4-cil in lijn 1998cc
boring x slag: 87 x 84 mm
compressieverhouding: 9:1
vermogen: 95 pk bij 5000 t/min
topsnelheid: 163 km/h
lxbxh: 468 x 177 x 144 cm
gewicht: 1360 kg
wielbasis: 275 cm
spoorbreedte v/a: 145/144 cm
nieuwsprijs: (1969) f 15.905,-



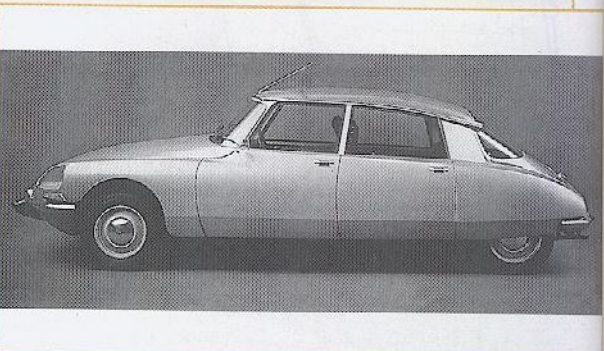
Audi 100 (1970)

motor: 4-cil in lijn 1760cc
boring x slag: 81 x 84 mm
compressieverhouding: 9,1:1
vermogen: 80 pk bij 5000 t/min
topsnelheid: 156 km/h
lxbxh: 459 x 173 x 142 cm
gewicht: 1050 kg
wielbasis: 267 cm
spoorbreedte v/a: 143/142 cm
nieuwsprijs: (1970) f 11.579,-



Citroën D Spécial (1970)

motor: 4-cil in lijn 1985cc
boring x slag: 86 x 85 mm
compressieverhouding: 8:1
vermogen: 91 pk bij 5250 t/min
topsnelheid: 160 km/h
lxbxh: 483 x 179 x 147 cm
gewicht: 1220 kg
wielbasis: 312 cm
spoorbreedte v/a: 150/130 cm
nieuwsprijs: (1970) f 11.995,-



Volvo 144 (1969)

motor: 4-cil in lijn 1985cc
boring x slag: 89 x 80 mm
compressieverhouding: 9,5:1
vermogen: 118 pk bij 5800 t/min
topsnelheid: 170 km/h
lxbxh: 464 x 173 x 144 cm
gewicht: 1200 kg
wielbasis: 260 cm
spoorbreedte v/a: 135/135 cm
nieuwsprijs: (1969) f 16.400,-





PEUGEOT KAREL VERHOEVEN
404

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

VOITHUR automobielen

klassieke Peugeots 404 en 504

- onderhoud
- verkoop
- onderdelen



Nijmegen (024) 323 43 40

BIEBERG KLASSIEKERS

Internet:
www.bieberg.nl



IMPORT FRANSE AUTO'S

o.a. Citroën,
Peugeot, Renault

Citroën DSuper 4 1971

Groen, zw. skai, 97.000 km, in
uitmuntende staat
€ 9.500,=



Peugeot 504 1971

Blauw, blauw stof int. 1^e model,
stuurshakeling, zr nette auto
€ 4.000,=

Citroën Ami 8 Break Club 1978

Zeer gave en roestvrije auto,
bruin skai, 32.000 km
€ 5.700,=



Mercedes 190 Benzine 1964

Muisgrijs, rood skai int. 1^e eig.
57.000 km, i.z.g. orig. st.
€ 5.750,=



Citroën CX 2400 Pallas 1976

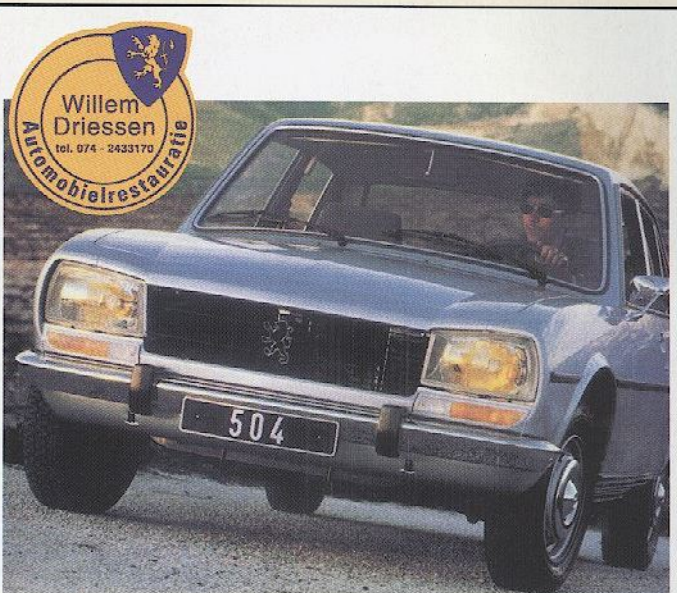
Champagnebruin, kalfsleer,
airco, 63.000 km, 1^e eig, zr
mooi € 6.750,=



Citroën ID 19 1967

67.000 km NIEUW!!
okergeel int. € 16.000,=

Industrieweg 11-C • 6562 AP Groesbeek (bij Nijmegen)
Tel. 024 - 397 15 98 • GSM 06 - 53 92 62 99



- volledige restauratie
- alle voorkomende laswerken
- stralen chass. onderd. carros.
- alle straaltechnieken
- oppervlaktebehandeling
- in- en verkoop Peugeot
- Peugeot service - alle types

www.willemdriessen.nl

Granaatstraat 68, 7554 TR Hengelo
Tel.: 074 - 243 31 70 Fax: 074 - 243 97 02

KO DE FOUW SLUISKIL PEUGEOT SPECIALIST

www.kodefouw.com
dagelijkse verzending van onderdelen



Nu ruim 1000 m² onderdelenmagazijn
203 403 204 304 404 504 604 & 505

Verkoop, reparatie en onderhoud
van klassieke Peugeots

Tel.: 0115 - 47 27 63 • 06 - 55 30 23 84

Fax: 0115 - 47 14 06

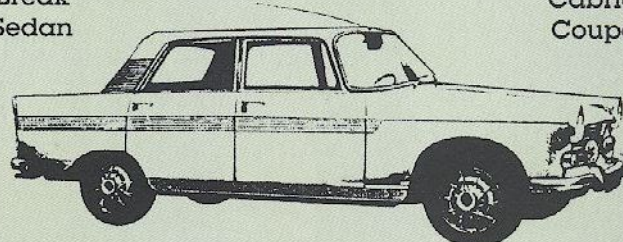


Peugeot 204 304 404 504 Specialist

A. ILBRINK

Break
Sedan

Cabrio
Coupé



Overspoor 18 / 1688 JG NIBBIXWOUD / Tel.: 0229 - 57 29 42 / Fax: 0229 - 57 40 15

www.ilbrink.com

IN- EN VERKOOP VAN NIEUWE EN GEBRUIKTE ONDERDELEN EN AUTO'S