

# OLDTIMER

ISSN 0773-2465  
Afgiftekantoor Oostende 1

Zeswekelijks tijdschrift **MAGAZINE**  
11.03.02

**NR. 126**

**MAART - APRIL 2002**

**€ 3,75**

# DREAMCAR



**MAGAZINE**

# PEUGEOT 504



**VRAAG & AANBOD  
OLDTIMERAGENDA  
OLDTIMERBEURZEN AGENDA  
MINIATURENAGENDA  
VEILINGENAGENDA  
HISTORISCHE RALLY'S AGENDA**

**DE EERSTE WEDSTRIJD  
OP CIRCUIT: 1902-2002  
CIRCUIT DES  
ARDENNES**

**100 JAAR  
AUTOSALON**

**MAASTRICHT  
INTERCLASSIC 2002**

**ZELDZAAM**

# FORD COMÈTE





## EEN DER GROOTSTE "RÉUSSITES" UIT DE FRANSE AUTOGESCHIEDENIS

## DE PEUGEOT 504

*"De 504 zal alle verwachtingen overtreffen en een der grootste "réussites" blijken te zijn uit de Franse autogeschiedenis. En dit zowel door het geproduceerde aantal als omwille van de duur als de variatie. Welke andere auto van dit gamma kan er zich op beroepen zoveel verschillende carrosserieën te hebben gehad?" Aldus François Allain, in de inleiding tot zijn boek "La Peugeot 504 de mon père".*

Om het even met cijfers te zeggen: tussen 1968 en 1999 werden in totaal 3.680.439 Peugeot 504 geproduceerd. Daarvan waren er 2.684.650 berlines, 650.476 breaks, 26.474 coupé's, 8185 cabrio's en 370.996 pick-ups.

Maar daarmee is zeker nog lang niet alles gezegd. In de glorie tijd van de 504 is Peugeot uitgegroeid tot de enige nationale tegenspeler van Renault. Nochtans begon het 504 verhaal op een zeer moeilijk moment en met een uitgestelde première.

**"De uitstraling van een echte Peugeot" met de "ogen van Sophia Loren".**

Reeds in 1963 beslist men tot de voorbereiding van de opvolger van de 404. Natuurlijk wordt – zoals men sinds de 403 gewoon is – aan Pininfarina gedacht. De firma van Giovanni Battista Farina wordt gevraagd zijn versie te maken van wat de 504 moet worden. Er is echter een belangrijke "maar". Het kan deze keer niet dat dit een herha-

ling wordt van wat met de 404 is gebeurd. Deze was blijkbaar een broertje van de Fiat 2100, de MG Magnette, de Austin Westminster, de Morris Oxford en vooral de Austin Cambridge. De 504 zal aan geen ander model gelijken en moet de uitstraling hebben van een echte Peugeot.

Men zal er in slagen. Vertrekend van het ontwerp van Pininfarina en dank zij de inbreng van het "bureau de style Peugeot" onder de leiding van Paul Bouvot. Het is het voorzichtige van de 504 met die opmer-

kelijke trapezieën vormige lichten, getekend door Paul Bouvot, die het uiteindelijk zal halen. De "ogen van Sophia Loren" zoals men die bij Pininfarina noemde. Deze "ogen" zullen voortaan de eigen "look" van Peugeot bepalen.

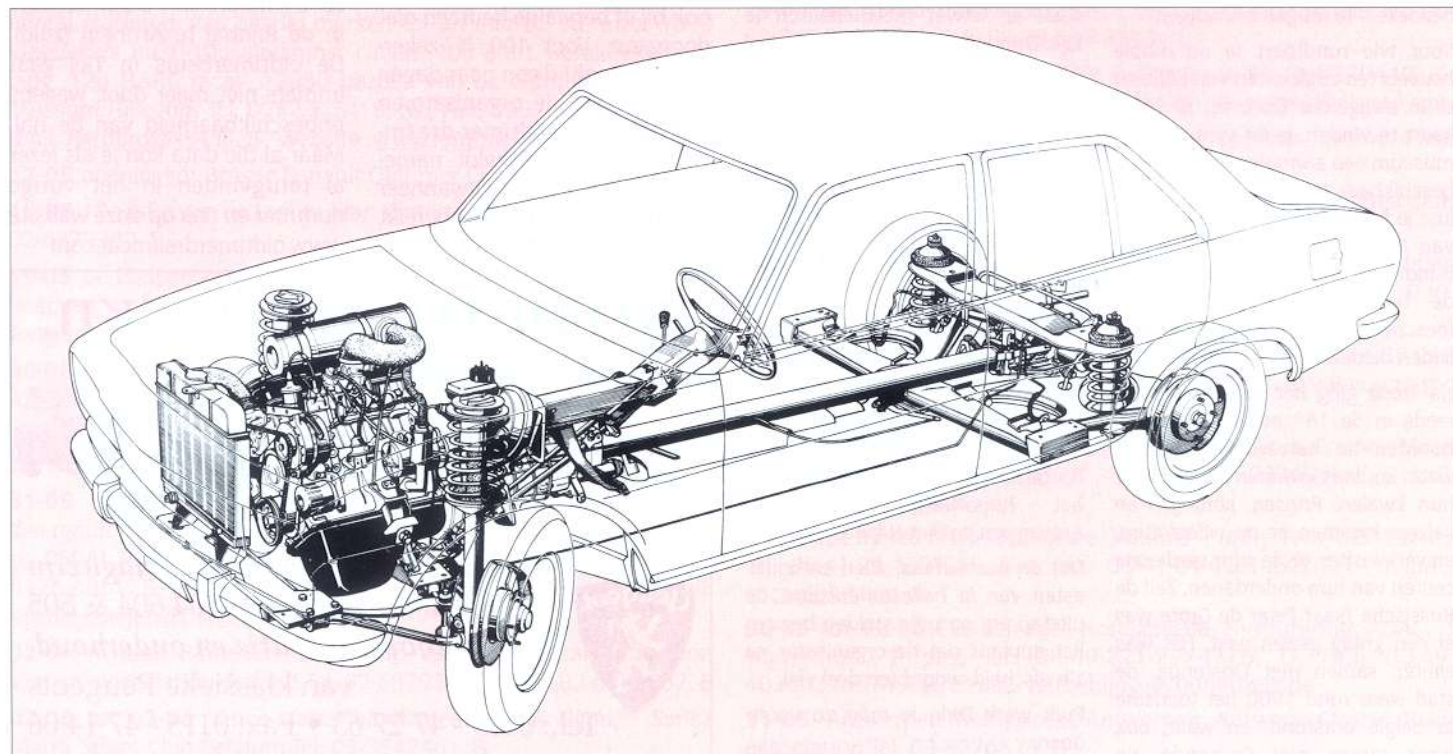
Maar ook de ingenieurs werken hard aan de realisatie van een veiliger wagen. Een totaal nieuwe achtertrein en schijfremmen op de vier wielen.

De 504 krijgt een 10 PK. Het is de motor van de 404 die van 1618 cm<sup>3</sup> naar 1796 cm<sup>3</sup> gaat.

Er wordt ook een automatische Z F bak aangeboden.

### Niet in de lente maar in de herfst van 1968

In juni 1968 is de lancering van de Peugeot 504 gepland. Maar voor het zover is staat Parijs in rep en roer en wordt er gestaakt. Ook in de fabriek van Sochaux wordt zes weken niet gewerkt. Op 12 september 1968 wordt de 504 dan toch officieel voorgesteld aan het personeel. Het grote publiek ontdekt in oktober 1968 op het autosalon van





Parijs de nieuwe 504 Peugeot waarover ze in de pers heel wat lovende woorden hebben gelezen. Op ditzelfde salon staan ook enkele nieuwigheden, geduchte concurrenten van de 504. We noemen de Audi 100 en de BMW 2002 TI. De 504 blijkt enkele opmerkelijke nieuwigheden te vertonen: het openschuifbaar dak en heel uitzonderlijk de hoofdsteunen die kunnen ingetrokken worden in de zetelrug. Met de 504 heeft Peugeot nu een tegenspeler voor de DS.

"Auto van het jaar 1969"

In 1969 wordt de 504 gekozen tot "Auto van het jaar". Maar 1969 is ook een erg belangrijk jaar voor het merk uit Sochaux. Voor 't eerst blijken de productiecijfers hoger dan die van Citroën. Op dat moment is Peugeot de tweede autobouwer van Frankrijk en meteen ook de nummer één onder de zelfstan-



504 PEUGEOT



dige constructeurs. 5 jaar later zal Peugeot, de z.g. "kleine autobouwer uit de provincie" de gewezen reus uit Parijs opslorpen.

Ten slotte is 1969 ook het jaar dat de 504 coupé en cabriolet worden gelanceerd.

Maar gezien wij daarover in Oldtimer Magazine nr. 81 reeds uitgebreid hebben bericht hoeft het hier niet meer.

### Peugeot als dieselspecialist.

In 1970 komt er ook een dieserversie van de 504. In die jaren is dit nog niet zo vanzelfsprekend... alvast niet bij de meeste merken. Bij Peugeot ligt dat wel anders. Reeds sinds 1922 werden pogingen gedaan om tot een aantrekkelijke dieselauto te



## PEUGEOT VOOR DE 3e MAAL AUTO VAN HET JAAR:

2002: 307 \* 1988: 405 \* 1969: 504

De jury van de "auto van het jaar" (39e editie) werd eind november 2001 toegekend aan de Peugeot 307. Dit is de derde keer dat deze onderscheiding te beurt viel aan een model met het embleem van de Leeuw. Na de 504 in 1969 en de 405 in 1988.

Opmerkelijk is dat eind 1968 niet alleen de internationale jury koos voor de 504 maar ook een Zweeds blad "Teknikens Vaerld" (de wereld van de techniek) zijn eigen auto van het jaar toekeende aan de 504. De Peugeot haalde niet alleen

49,58 % van de stemmen maar ook de commentaren van de journalisten waren zeer lovend. We geven enkele korte teksten:

Gezeten zijn in een 504, dat is reizen in eerste klasse. (Stern) (D)

De 504 is een meesterwerk. (H.Christmann) (A)

dit is bijna de ideale familie-wagen (Czeruin) (A)

da auto die de Fransen zal bekoren (Gente) (I)

de 504 is een realiteit, een mooie realiteit (Automondo) (I)

de Peugeot 504 heeft een plaats veroverd tussen de

beste toerismeauto's (Il Tempo) (I)

de 504 Peugeot zal voor de komende jaren de wagen zijn van de grote klasse voor deze prestigieuze Franse maatschappij (Il Giorno) (I)

Maar ongetwijfeld één van de meest nauwkeurige en daarom niet minder gunstige besprekingen is van de hand van Paul Frère.

\* "De 504 is slechts het 5e model dat Peugeot in 20 jaar presenteert. Dit wijst erop dat de deken van de Franse constructeurs niet de gewoonte

komen. En kort voor de tweede wereldoorlog werden reeds enkele honderden Peugeot-productiemodellen uitgerust met een dieselmotor verkocht. Maar blijkbaar heeft de directie van Peugeot te lang gearzeld om er mee door te gaan. Alvast Mercedes wist zich als de nummer één te plaatsen als Dieselspecialist.

In 1958 kwam dan de fameuze "Indénor"-dieselmotor klaar. Deze werd gebouwd in de fabriek in Lille. De 403 werd als eerste aangeboden met deze motor. Van dan af steeg de reputatie van Peugeot als dieselspecialist. In 1970 wordt een 504 aangeboden met een 1948 cm3 motor van 60 PK en 2112 cm3 krachtbron van 65 P.K.

In de lente van 1971 verschijnen de lange versies van de 504. Het zijn de z.g. "commerciale", "familiale" en "break". De wielbasis werd met 16 cm verlengd en het geheel wordt 31 cm langer. De achtertrein is niet langer dezelfde maar de ophanging achteraan wordt strak.

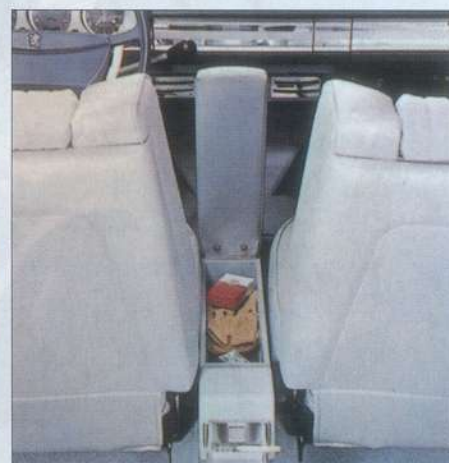
### Productierecord

In 1973 breekt de 504 het jaarlijks productierecord van het merk voor een enkel model met 222.000 exemplaren terwijl het merk in zijn geheel over het jaar

• "Het volkomen waterdichte schuif dak kan ook tijdens het rijden gemakkelijk worden geopend en gesloten" heette het in 1970

• De voorstoelen, voorzien van ingebouwde verstelbare hoofdstoelen. Typisch voor de 504.

• Een beklede armsteun doet tevens dienst als handgreep.





heeft de gebeurtenissen te willen versnellen. Deze politiek heeft het merk zeker goed gedaan gezien de vier modellen die de 504 zijn voorafgegaan zich hebben weten te handhaven zonder veel publiciteit maar vooral door hun kwaliteiten. Hoewel de 504 ambitieuzer is in haar opzet is ze ongetwijfeld uit hetzelfde hout gesneden. Het is een evenwichtige wagen, goed doordacht, die een geheel aan kwaliteiten biedt van een hoog niveau. Kortom: een wagen van grote klasse."



•De grote bagageruimte is bekleed met een afwasbare rubbermat. Ze heeft een ruimte van bijna een halve m<sup>3</sup>

650.000 exemplaren liet van de band lopen.

Op 24 juni 1974 kan Peugeot mededelen dat het Citroën in zijn geheel heeft opgeslorpt. Aldus wordt Peugeot de grootste Franse groep autobouwers en nummer 7 op wereldvlak.

In september 1972 wordt de "berline 504 injection" omgedoopt tot 504 T.I. Dit is de topversie met sportieve allures.

De benaming T.I. kan men vergelijken met de G T I -aanduiding in de jaren 80.

Tegen het autosalon van 1974 kan de 504 uitpakken met een grote nieuwigheid. Voor het eerst sinds 1936 kan Peugeot weer een 6 cilinder motor aanbieden. Deze is geheel in aluminium en het gevolg van een samenwerking tussen Peugeot, Renault en Volvo (vandaar PRV). Hoewel de motor ook zal ingebouwd worden in de Renault 30 en de Volvo 264 is de primeur toch voor de 504, die aldus de eerste in serie gebouwde wagen is die beschikt over een volledige elektronische ontsteking. (Altronic op punt gesteld door Schlumberger)

•De vier portieren zijn voorzien van veiligheidsluitingen met vergrendelknoppen aan de binnenzijde. De achterportieren zijn uitgerust met "kindersloten".

•Het reservewiel onder de bodem van de koffer, dat van buitenaf bereikbaar is, wordt binnen in de kofferruimte ontgrendeld.





# PEUGEOT 504 1970

## Algemene gegevens

### Carrosserie en algemeen

Zelfdragende carrosserie van staalplaat, dat een speciale anticorrosie behandeling heeft ondergaan (electrophorèse) Motorkap met dubbele verdeling Gewelfde zijruiten Totaal glasoppervlakte: 2,25 m<sup>2</sup> Uitzicht rondom: 331° (92 % van totaal) Bumpers van gepolijst roestvrij steal Totale lengte: 4,49 m - Totale breedte: 1,69 m Hoogte onbelast: 1,46 m - Hoogte belast: 1,41 m Inwendige breedte op ellebooghoogte voor: 1,42 m Inwendige breedte op ellebooghoogte achter: 1,39 m Nuttige inhoud van de bagageruimte: 420 dm<sup>3</sup> Spoorbreedte voor: 1,42 m - Spoorbreedte achter: 1,36 m - Wielbasis: 2,74 m - Bodemvrijheid belast: 0,16 m Rijklaargewicht: 1200 kg

Totaal toelaatbaar gewicht: 1680 kg, waarvan op de voorwielen: 755 kg - en op de achterwielen: 925 kg Trekvermogen voor aanhanger: 1100 kg

### Motor met carburateur

Overvierkante 4 cilinder lijn-motor, 450 gekanteld Boring X slag: 84 X 81 - Cilinderinhoud: 1796 cc Compressieverhouding: 8,3/1 Max. vermogen: 87 SAE pk bij 5500 omw./min. Snelheid: 156 km/u.

Cilinderkop met gemeenschappelijk inlaatkanaal Kopkleppen, door tuimelaars bediend Nokkenas in zijkant van het cilinderblok « Natte » verwisselbare cilinderbussen Vijfmaal gelagerde smeedstalen krukas Automatisch in- en uitschakelende ventilator (Peugeot patent) Inhoud van het koelsysteem: 7,8 l. Inhoud van het motorcarter: 4 l. Inhoud van de benzinetank: 56 l.

### Motor met indirecte benzine-injectie

Overvierkante 4 cilinder lijn-motor, 450 gekanteld Boring X slag: 84 X 81 mm - Cilinderinhoud: 1796 cc C ompressieverhouding: 8,3 /1 Max. vermogen 103 SAE pk bij 5600 omw./min. Snelheid: 168 km/u Cilinderkop met voor elke cilinder een afzonderlijk inlaatkanaal Kopkleppen door tuimelaars bediend Nokkenas in zijkant van het cilinderblok « Natte » verwisselbare cilinderbussen Elektrische benzine opvoerpomp Kugelfischer injectie-pomp Automatisch in- en uitschakelende ventilator (Peugeot patent)

### Koppeling

Diafragma-koppeling - Kogeldrukklager Hydraulisch bediend

### Mechanische versnellingsbak

4 Volledig gesynchroniseerde versnellingen en achteruit

Overbrengingsverhouding: 1" : 0,273

2" : 0,461

3" : 0,710

4" : 1

Achteruit: 0,2 6 7

### Automatische versnellingsbak

De 504 is ook leverbaar met een automatische versnellingsbak (ZF automatische versnellingsbak voor de 504 met hydrokinetische-koppelomvormer)

### Transmissie

Afgeveerde hypoid achterbrug Aandrijfassen met homokinetische Tripode koppelingen ( Glaenzer- Spicer)

### Vering

4 Onafhankelijk geveerde wielen met achterste wieldraagarmen, die de aandrijfkracht op den carrosserie overbrengen Schoefveren met hydraulische dubbelwerkende Peugeot telescopschokbrekers Voorvering met veerelementen , die ook als fusee dienst doen Voor en achier stabilisator-stangen

### Wielen en banden

Wielen Ø 355 mm/14"

Banden: 175 X 355 (175 HR 14) radiaal

### Besturing

Met tandheugel en rondsel

Veiligheidsstuurkolom in twee delen met kruiskoppeling

Stuurslot

Draaistraal tussen trottoirs: 5,20 m

Draaistraal tussem muren : 5,45 m

### Remmen

Schijfremmen op alle wielen Hydraulische bediening met Mastervac rembekrachtiger en remkrachtverdeler Controlelampje voor remvloeistofniveau en voor handrem Handrem op de achterwielen, die automatisch bijgesteld wordt.

### Elektrische uitrusting

Batterij: 12 V - 55 Au

Wisselstroomdynamo

Trapeziumvormige koplampen met snel-afstelling van de lichtbundel

Op de injectieuitvoering: speciale koplampen met halogeen lamp en extra reflector

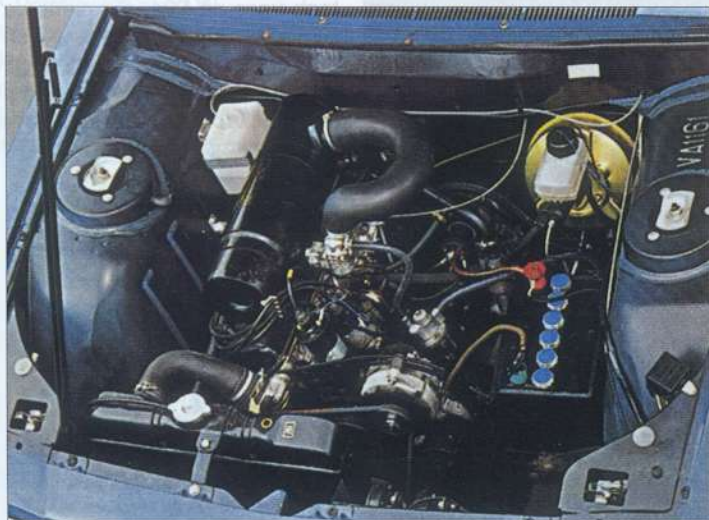
Achteruitrij lamp en ingebouwd in de achterlichten

Ruitewissers met 2 snelheden en afslag

Ruitesproeier met voetknopbediening, waarbij automatisch de ruitewissers in werking worden gesteld

2 claxons

Lichtsignaal







- Peugeot heeft in 1971 zijn gamma uitgebreid met een nieuw model, afgeleid van de 504 Sedan.
- Al vertonen de drie versies van dit model "de Break", de familiale en de station car veel gelijkenis met de 504 Sedan. Ze hebben van hun ontwerpen toch hun eigen persoonlijkheid meegekregen en ze beantwoorden aan het doel waarvoor ze gemaakt zijn





**En ook nog de pick-up.**

In maart 1978, d.i. nog geen 10 jaar na het lanceren van de Peugeot 504 verliet nr. 2.000.000 de lopende band. Dit is ook het jaar waarin het hoogste productiecijfer werd opgetekend. Daarna gaat het langzaam naar beneden. En toch is de 504 nog niet uitgeteld. Bijlange niet. In september 1979 wordt de laatste carrosserieversie van de 504 uitgebracht: de pick-up en de chassis cabine. Hoewel dit een versie is die bij ons minder (of bijna niet) voorkomt gaat het hier toch om zo wat 10 t.h. van alle 504-modellen, hetzij 370.996!!!! Speciale uitvoeringen (gemaakt door gespecialiseerde carrossiers) maken op basis van deze pick-up op chasis cabine ambulances en "corbillards"... of pausmobiles. Maar ook heel wat praktische voertuigen voor aannemers en kruideniers, voor geldtransporteurs en



het vervoer van schapen of zwijnen. En natuurlijk ook voor militaire voertuigen en vrijetijdsvoertuigen. Er is genoeg vraag en er zijn voldoende bedrijven om voor elke vraag een aangepaste uitvoering te kunnen aanbieden.

**"Reine d'Afrique"**

Op het vlak van de competitie zal de 504 zijn stempel drukken. Van bij het lanceren neemt de 504 de plaats in die de 404 zo schitterend heeft bevochten op de Afrikaanse wegen in de zestiger jaren. In de 18e East African Safari van 1970 neemt Peugeot voor het eerst (en ook de enige keer) tezelfdertijd deel met de 204, 304, 404 en 504. Een 504 behaalt de 3e plaats. In de

Ethiopian Highland Rally legt de 504 beslag op de 1e en 3e plaats. In hetzelfde jaar wordt ook een begin gemaakt met de officiële hulp van de fabriek aan de competitie wat zeker zijn vruchten zal opleveren. Dit blijkt ook uit de palmares van 1971. In hetzelfde jaar wordt ook een vrouwelijk team opgericht met de 504 berlines. Speciale edities van Peugeot-presse getuigen in 1974 en 1975 dat de 504 zich uitzonderlijk manifesteert op de Afrikaanse bodem wat de wagen uit Sochaux tot "Reine d'Afrique" verheft. Tot in de jaren tachtig zal de 504 zijn Afrikaanse sportieve reputatie hooghouden. Natuurlijk zal ook op de wegen naar Dakar de 504 present zijn.



Enkele beelden van de veelzijdige Peugeot 504

- *Helemaal bovenaan:* De Peugeot 504 cabriolet coupé
- *Links:* De Peugeot 504 als ambulance (er naast de Peugeot J7 bestelwagen eveneens in ambulance versie)
- *Hierboven:* De Peugeot 504 als 4x4 Dangel
- *Onderaan:* De peugeot 504 als pick-up en chassis-cabine





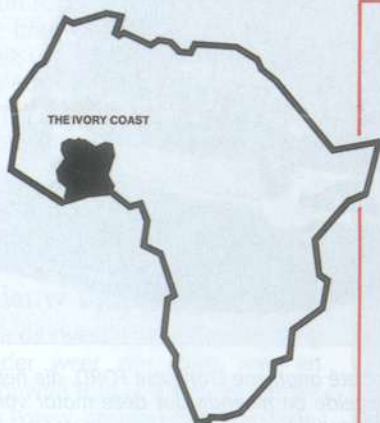


## Reine D'Afrique

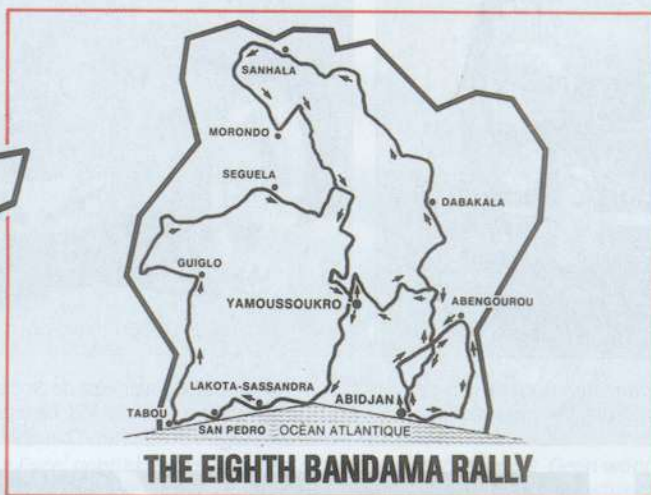
- \* Peugeot-presse van september 1975 had het over de Afrikaanse rally's die door de 504 werd gewonnen.
- \* In januari 1977 bracht Peugeot-presse een special BANDAMA uit. De BANDAMA RALLY van 1976 was een zeer zware test. Van de 53 wagens aan de start bleven er aan de eindstreep nog slechts 8 over.

Dit was de erelijst:

1. MAKINEN-LIDDON 504 V6 Coupé
2. NICOLAS-LEFEBVRE 504 Saloon
3. PESCAROLO-FLOCON 504 Saloon
4. Mlles DACREMONT-VANONI 504 Saloon
5. GUICHET-DE ALEXANDRIS 504 Saloon
6. AMBROSINO-BUREAU Datsun 180 B
7. VINCENS-FAURE Mitsubishi
8. GENESTIER-LEMORDANT Datsun 240 Z



THE IVORY COAST



THE EIGHTH BANDAMA RALLY

## THE WINNERS



MAKINEN



LIDDON