

Klassiek & Techniek

100

gereviseerd nummer

Youngtimer vs. Oldtimer Porsche 911



KALENDER

100 praktische tips

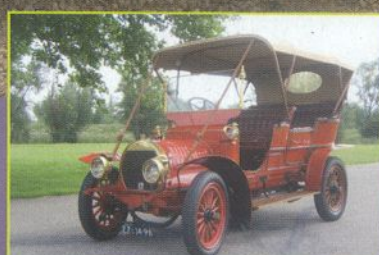
100 -jarige Peugeot motor



Aankoopadvies
Peugeot 504



Kennismaken
Citroën ID



Historie
100-jarige Spyker



Peugeot 504 Berli



“Nouvelle grande routière Européenne”, zo luide de aanhef in de persmap die de introductie van de 504 begeleidde op 12 september 1968. Peugeot benadrukte voorts vooral de vormgeving, en de techniek (met speciale aandacht voor de veiligheid) van het nieuwe topmodel. Wegens het groeiende aantal liefhebbers en met keuze uit een ruim aanbod van ‘verse’ exemplaren uit het buitenland is dit reden genoeg voor K&T voor een aankoopadvies.

PEUGEOT BEGAF zich met de introductie van de 504 sinds vele decennia weer in het segment van de hogere middenklasse en ging daarmee in eigen land een directe concurrent aan met onder andere de Citroen DS.

Vanaf 1963 werkte Peugeot samen met Pininfarina aan het ontwerp van de 504. Het uiteindelijke produktiemodel kent een aantal opvallende stijlkenmerken. Studiomodellen laten zien dat de typerende ‘knik’ in de koffer al in een vroeg stadium vaststond. De trapeziomvormige koplampen (Sophia Loren ogen) die nog steeds in sterk geëvolueerde vorm de huidige Peugeot-modellen sieren, werden

voor het eerst op de 504 toegepast. Peugeot zelf probeerde vooral het beproefde klassieke concept, de ruimte en het comfort van de 504 te benadrukken. Onafhankelijke getrokken achterwielophanging en schijfremmen rondom waren in die tijd nog geen gemeengoed. Peugeot kon er ook niet genoeg van krijgen om te benadrukken dat het schuif-/kantelmechanisme van de voorstoelen (vanaf 1979 weer losgelaten) en de zelfdenkende ventilator Peugeot-patenten waren. Dat Peugeot een succesnummer had gelanceerd bleek al snel met de uitverkiezing van de ‘auto van het jaar 1968’ (“value for money”, zei de jury) en de vele rallysuccessen in de 70er jaren, maar dat er uiteindelijk bijna 4 miljoen van geproduceerd zouden worden zal Peugeot toen toch ook niet hebben vermoed.

De 504 is in de loop van zijn produktieperiode in een groot aantal verschijningsvormen verkrijgbaar geweest. In 1969 werden de coupé en cabriolet geïntroduceerd (zie aankoopadvies K&T 20), gevolgd door de break in 1971 en de pick-up in 1978. Voorts konden de basismodellen in diverse uitvoeringen besteld worden. Zo waren er bijvoorbeeld twee ambulances en een vierwielangedreven uitvoering op basis van de break en de pick-up en campers, koel-, transport- en veewagens op basis van de pick-up. Ook op motoreengebied was er variatie; naast de 4-cilinder benzinemotoren was er een V6 (coupé en cabrio) en diverse diesels. Voorts kon vrijwel ieder combinatie geleverd worden met een automatische versnellingsbak. Voor iedereen was er dus wel een passende 504 te vinden.

Met uitzondering van de coupé en de cabrio was de 504 een echte gebuiksauto die voornamelijk om rationele redenen gereden werd. Veel exemplaren werden aangeschaft als caravantrekker. In het straatbeeld trok de 504 voornamelijk de aandacht vanwege zijn getalsmatige aanwezigheid. Tegen het einde van zijn economische leven hapte menig eigenaar dan ook gretig toe op het aanbod van een van de vele exporteurs om de auto tegen een goede prijs af te staan ten gunste van een tweede leven in een van de veelal Franse

ne & Break (1968 - 1983)



De achterpassagiers hebben weinig om over te klagen.

De 4x4 Dangel; begin jaren 80 beperkt leverbaar in Frankrijk.

voormalige koloniën in Afrika. Via journaalbeelden komt de 504 als dagelijkse gebruikauto nog steeds met grote regelmaat op ons netvlies en zal dat de komende jaren beslist nog blijven doen. K&T beperkt zich in dit artikel tot een advies voor de berline en break modellen.

HET AANBOD aan 504 berlines is ruim te noemen en het is niet moeilijk om een betrouwbare handelaar te vinden. Er is een regelmatige aanvoer van harde en fraaie exemplaren uit het buitenland en met een beetje geluk zijn er ook nog wel goede 'Nederlandse' exemplaren te vinden. Deze laatste zijn vrijwel altijd wagens met een automatische versnellingsbak omdat die minder geliefd waren voor de export. U hoeft u in ieder geval niet te laten verleiden tot een overhaaste aankoop. Voor de break ligt het verhaal net iets anders. Goede exemplaren zijn schaars, maar omdat de vraag niet zo groot is komt u met een beetje geduld ook hier wel waar u wezen wilt. Er is grofweg een tweedeling te maken in het gamma van de 504 berline. Het gamma omvatte altijd een basisuitvoering en een luxe uitvoering. Tussen 1968 en 1979 heeft de basisuitvoering een carburatiemotor en de luxe uitvoering een motor met een mechanische Kögelfisher injectie. Eerst in 1796cc uitvoering en vanaf modeljaar

AUTO MET ERVARING

De 504's in dit artikel zijn van Joost Lieshout die (van hoogst illegale leeftijd af) eigenlijk altijd 504 gereden heeft. Hij heeft momenteel nog 4 berlines, 2 coupé's en 1 break familiale. De blauwe (1969) en groene (1979) sedan op de foto's zijn inmiddels met zorg en oog voor originaliteit gerestaureerd en verkeren in zeer goede staat. Joost beheert ook een informatieve website die geheel gewijd is aan de 504 en beantwoordt vragen van over de hele wereld. <http://peugeot.wisint.org>

Mankementen gehad?

Eigenlijk alles wat je maar kunt bedenken. Van simpele alledaagse dingen tot compleet vastgelopen motoren (2x zelfs, maar eigen schuld natuurlijk). Hetgeen me echter het meest op het puntje van mijn tong ligt zijn de reparaties vanwege een lekke koppakking. Van de 13 exemplaren die ik ooit aangeschaft heb, heb ik bij zeker 5 de koppakking moeten vervangen.

Waarom een 504?

Het klassieke verhaal. Pa reed al een 504 toen ik nog een klein jochie was. Het had echter ook Opel kunnen zijn. Op het moment dat hij op zoek was naar een auto die zijn net aangeschafte caravan kon trekken, kreeg hij bij de garage de keus uit een grote Opel of een Peugeot 504. Het is de Peugeot geworden en altijd gebleven.

Spijt van de keuze?

Nu beslist niet meer. In mijn studententijd waren het ideale wagens. Voor een prikkie te koop en makkelijk om zelf aan te sleutelen. Er zaten echter wel exemplaren tussen die me tot wanhoop dreven vanwege de roest en APK-perikelen. Met de fraaie exemplaren die ik nu bezit is de meeste ellende voorbij en is het eigenlijk iedere dag genieten. Er staat er altijd wel een voor de deur en zelfs als ik er niet in rijd, kan ik soms minutenlang uit het raam van mijn kantoor naar de 504 kijken. Ik vind echter ook heel veel andere klassiekers erg mooi (bijv. Lancia's en Facel Vega's) en lonk nog wel eens naar een 204 cabrio maar heb, ook uit praktische overwegingen, besloten om voorlopig exclusief bij de 504 te blijven.





Het motorcompartiment van een diesel zit goed vol.

CHECKPOINTS

Roest:

- Voorschermen: bovenste randen
- Achterschermen: onderste randen achter wielen en voorste randen bij aansluiting op dorpel (bij geopende achterportieren)
- Onderste hoeken bij voor- en achterraut
- Portieren: gehele onderkant, bovenranden onder de chromen sierlijst
- Schuifdak: gehele (bak)constructie
- Dorpels: voorkant, zijkant over de hele lengte
- Achterkant: Plaatwerk tussen nummerbord en achterbumper
- Koffer: gehele bodem, bovenkant wielkasten
- Ophanging: Achterste wieldraagarmen
- Overig plaatwerk: vulopening benzine, plaatwerk onder de paravan (niet van buitenaf te zien, maar indicatie voor deze laatste is vocht onder de voormatten en/of roestige zekeringen)
- Break: plaatwerk achterklep

Interieur:

- Check het chroomwerk van dashboard en portieren
- Versleten en sterk verkleurde stoelen (vooral bovenzijde achterbank)
- Scheuren in de hoedenplank
- Verkleurde uitstroomopeningen van de ventilatie bovenop het dashboard.
- Bobbelige deurpanelen en loszittende onderste rand hiervan
- Vocht onder de matten
- Speling op het schakelmechanisme bij wagens met stuurschakeling
- Niet werkende binnenverlichting (slechte massa)

Mechaniek:

- Blauwe uitlaatwalm: olieverbrij (diesels)
- Witte, zoete uitlaatdamp: koelvloeistofflekkage, lekke koppakking, gescheurde cilinderkop, sludge onder vuldop
- Radiator: peil en correcte kleur van de koelvloeistof
- Waterpomp: controleer op lekkage
- Koeling: Controleer of bij warme motor de zelfdenkende ventilator inslaat (indien aanwezig). Is deze doorverbonden of vastgedraaid zodat 'ie permanent meedraait, wees dan extra bedacht op een lekke koppakking.
- Automaat: bijgeluiden en soepele schakeling
- Bijgeluiden/vibratie cardanas en aandrijfassen: versleten wiellagers, koppelingen
- Uitlaat: achterste dempergedeelte zwak
- Remmen: controleer of de handremkabels niet kapot zijn of vastzitten

Algemeen:

- Vocht in de kofferbak onder de mat
- Kijk meteen of de mat nog heel is, deze scheurt makkelijk uit
- Kunnen de buitenspiegels nog versteld worden (de koperen schroef gaat snel oxyderen)
- Speling op de ruitenwissers (zwabberen)

Verlichting: Roestige koplampreflectoren, beschadigde chroomranden van de achterlichtglazen.

1971 een tot 1971cc opgeboorde motor. De carburatieversies zijn van buitenaf aan de achterkant te herkennen aan het ontbreken van enig typeplaatje dan wel de aanduiding GL. De injectieversies aan het opschrift Injection dan wel de aanduiding TI. Vanaf 1976 komt daarbij de goedkopere L-versie, die weer een 1800cc carburatiemotor heeft, een starre achteras en een dashboard wat simpeler van opzet is. Vanaf 1979 vervalt met de introductie van de 505 de 2-litermotor in de 504 en wordt de L-versie met starre achteras nog tot 1983 doorgeproduceerd als GR (basis) en SR (luke). Vanaf 1970 is de 504 voor de dieselaars beschikbaar als GLD en later als LD of GRD. Deze uitvoeringen mochten zich verheugen in de warme belangstelling van menig taxi-chauffeur.

De break die in 1971 geïntroduceerd werd met een 16 cm langere wielbasis, heeft altijd een starre achterasconstructie gehad en was leverbaar in meerdere uitvoeringen die van elkaar verschilden in motorisering, type dashboard en de gebruikte materialen bij de aankleding van het interieur. Het luxe buitenbeentje in de break-serie was beslist de familiale met een tweede achterbank en 7 zitplaatsen. Deze laatste was (en is nog steeds) zeer gewild voor de export en het is beslist niet makkelijk om nog een goed exemplaar te bemachtigen. U kunt de break-uitvoeringen aantreffen met dezelfde motoren als de berline-versies, met uitzondering van de benzine-injectiemotoren. Omdat de 504 zich de afgelopen jaren in een toenemende belangstelling mag verheugen zijn de prijzen ook navenant gestegen. Betaalde men eind jaren 90 nog 2000 euro voor een mooi en gaaf exemplaar, momenteel zijn vraagprijzen van 6000 - 7000 euro geen uitzondering, waarbij het weinig uitmaakt of het nu om een berline of een break gaat. De 504 is een makkelijke auto voor de liefhebber die af en toe zelf zijn handen vuil wil maken aan het dagelijks onderhoud. De techniek is eenvoudig en smeerpunten, filters, aftap- en vulopeningen zijn vrij goed bereikbaar. Technische handleidingen zijn van diverse uitgeverij nog in ruime mate verkrijgbaar.

BIJ DE KEUZE van uw 504 zal het u niet moeilijk vallen om een uitvoering te kiezen die aansluit bij uw persoonlijke voorkeur. De drie diverse interieuruitvoeringen (L - GL, TI - GR, SR) stralen elk op zich al zo'n andere ambiance uit dat u het idee zult hebben in een compleet ander model auto te zitten. In de modellen van de eerste helft van de jaren 70 zult u bijvoorbeeld beduidend meer chroom aantreffen (grille, ruitenwisserarmen, ruitensproeiernozzels, etcetera) dan in die van de latere jaren. Ook zaken als het al dan niet ontbreken van een middenconsole, de stuurversnelling versus vloerversnelling en opliggende dan wel verzónken deurgrepen en de soms nog aanwezige voetpomp voor de ruitensproeier dragen in belangrijke mate bij aan de gevoelsbeleving in de 504 en zijn sfeerbepalend.

Interieur bij de introductie in 1968.



Voor wat betreft de motorisering is er minder verschil waarneembaar. Wel moet u in een 1.8-versie met carburateur forser op het gaspedaal trappen dan in een 2-liter injectie. De ervaringskarakteristieken van de benzinemotoren zijn echter in hoge mate gelijk. Soepel en ruim voldoende power om in het moderne verkeer goed mee te komen indien u dat wenst. Allen hebben echter de onhebbelijkheid om zich bij 110-120 km/uur niet van hun beste kant te laten zien. Het geluidsniveau is dan maximaal en soms treden er hinderlijke resonanties op. 100-110 is een prima snelheid en voor wie op wil schieten op snelwegen waar dat toegestaan is, zal merken dat de benzinemotoren bij 130-140 km/h het weer prima naar de zin hebben. Indien u niet perse een handgeschakelde versnellingsbak wilt, is de degelijke 3-traps automaat van ZF aan de Peugeot een onweerlegbaar comfortverhogend keuze. De reductie in beschikbaar vermogen is nauwelijks waarneembaar en de bakken schakelen uitstekend en verlangen niet meer dan wat nieuwe olie volgens het onderhoudsschema. Beslist een aanrader!

Van een heel ander niveau zijn de dieselmotoren. Ondanks het feit dat deze in die jaren beslist hetzelfde uitstekende imago hadden als de huidige Peugeot dieselmotoren kunnen ze op geen enkele andere wijze vergeleken worden. Met de introductie van de 2112 cc motor was de 504 zelfs de sterkst gemotoriseerde diesel in de wereld, maar de combinatie kan niet echt meer overtuigen. De brandstofbesparing is marginaal en het dieselgeluid is ten alle tijde nadrukkelijk aanwezig. Boven de 90-100 km/h is de pit er ook echt uit. Als liefhebber is de lange levensduur waarschijnlijk ook niet echt doorslaggevend (de benzinemotoren hebben trouwens ook een prima reputatie voor wat betreft de levensduur en dan met name de carburateurversies). Aanschaf van een break-uitvoering zal ingegeven worden door heel persoonlijke afwegingen. Zaken als sentiment, praktische nut vanwege eventueel bedrijfsmatig gebruik of een groot gezin zullen hieraan dan ten grondslag liggen. De break is in ieder geval niet de 'lekkerste' carrosserievorm binnen het 504 gebeuren. De starre achteras zorgt voor een wat deinerig weggedrag en een schuifdak zult u in een break nooit aantreffen. Verder is de spoeling zo dun dat de vervanging van onderdelen die afwijken van de berline echt een probleem gaan worden.

Als u dus voor de 504 kiest vanwege zijn tijdloze design en comfort en verder geen specifieke eisen heeft is een berline met 2-liter carburatiemotor (eventueel in combinatie met de automatische versnellingsbak) beslist een hele goede keus. De carburatieversies zijn dan niet voorzien van enkele comfortverhogende zaken als elektrische ramen voor, een handbediend schuifdak (is trouwens meestal wel als optie aanwezig) en stuurbekrachtiging, vanaf 1978 standaard op de TI, maar het is nog maar de vraag of u om dat laatste moet treuren. De stuurbekrachtiging is namelijk beslist van het type 'vaag' en dus geen nuttig 504 accessoire.

ON Y VA. Een goed gekozen 504 zal u zonder meer vele jaren plezier verschaffen. Dit betekent echter niet dat u dat zonder verdere zorgen kunt doen. De auto's zijn en blijven erg roestgevoelig en daar doen de prachtige geïmporteerde exemplaren uit Zuid-Frankrijk niets aan af. U zult namelijk niet de

eerste zijn die na (een prijzige) aanschaf van een dergelijk exemplaar na 1 à 2 winters ontdekt dat uw 504 opeens dezelfde plekje gaat vertonen die u eerder al zo vaak bij Nederlandse exemplaren gezien had, maar waarvan u dacht dat uw aanschaf die nooit zou krijgen. Een gaaf geïmporteerd exemplaar heeft beslist nog een moderne volledige antiroestbehandeling nodig met regelmatige nacontrole om in goede staat te blijven. Voorts dient u uit voorzorg regelmatig de mat in de kofferbak te lichten om te controleren op vochtophoping. De kofferklep is namelijk zo geconstrueerd dat het bij opening na een regenbui flink kan afdruppen in de kofferbak. Ook de rubbertjes van de onderste 3 bevestigingspunten van de chromen lijst rond de achterste nummerplaat zorgen na verloop van tijd voor natte plekken in de kofferbak (modeljaar 1969 had hier geen last van, maar om een of andere waarschijnlijk geldbesparende reden is de chromen lijst en tevens de bevestiging hiervan vanaf september 1970 gewijzigd met het genoemde probleem als resultaat). Verder is het een kwestie van afwachten. Er zijn exemplaren die die typische 504 roestplekken gaan vertonen (bijv. de bovenste randen van het voorspatbord en de plekken die ontstaan tussen chromen sierlijst die over de hele lengterichting over de dorpels loopt en de dorpels zelf), maar er zijn ook exemplaren die dat niet doen. Helaas is dat meer op geluk gebaseerd dan op wijsheid (lees onderhoud).

De verkrijgbaarheid van onderdelen mag redelijk genoemd worden. Vervangingsdelen voor plaatwerk, onderstel, motor en remmen zijn goed te verkrijgen via de dealer of de handel (met uitzondering van onderdelen voor het injectiesysteem die al jaren een probleem zijn). Anders wordt het als u een wagen aanschaf waarvan interieurdelen vervangen dienen te worden. Er is weinig meer beschikbaar en als u streeft naar originaliteit kunt u hier rekenen op problemen. Bij aanschaf bent u dus beter af met een roestige deur dan met een in slechte staat verkerende achterbank. De stoffen bekleding van de 504 is trouwens sowieso erg gevoelig. Het verkleurt snel in de zon. Een aparte vermelding verdienen in dit verband beslist nog de verticale en deels in chroom gespoten delen van het dashboard. Deze zijn zeer kwetsbaar en nauwelijks nog te krijgen. Indien u in het bezit bent van een 504 waarbij deze onderdelen nog in goede staat verkeren is het advies: blijf er met uw vingers vanaf. Een simpele vingerdruk leidt na enkele weken al tot en onherstelbare beschadiging en overmatig poetsen maakt de zaak alleen maar erger. Reinig het hele



CONCURRENTIE

Citroën CX

Zie K&T nummer 17, augustus 1999

Model	Cilinderinhoud	Vermogen	Topsnelheid	Prijs cat. C
2400 Prestige (1976-77)	2347 cc	115 pk/5750 tpm	180 km/u	2.500
2400 GTI (1977-85)	2347 cc	128 pk/4800 tpm	189 km/u	3.200

NSU Ro80

Zie K&T nummer 29, augustus 2000

Model	Cilinderinhoud	Vermogen	Topsnelheid	Prijs cat. C
RO 80 (1968-77)	Wankel 995 cc	130 pk/5500 tpm	180 km/u	7.900

Volvo 240

Zie K&T nummer 77, augustus 2004

Model	Cilinderinhoud	Vermogen	Topsnelheid	Prijs cat. C
244 GL (1974-75)	2127 cc	123 pk/5500 tpm	165 km/u	2.600

Mercedes-Benz 200

Zie K&T nummer 19, oktober 1999

Model	Cilinderinhoud	Vermogen	Topsnelheid	Prijs cat. C
200 (1967-76)	1998 cc	95 pk/5000 tpm	163 km/u	6.200

Technische gegevens

Beknopt overzicht van de belangrijkste uitvoeringen

Type	Cil.inhoud	Vermogen	Topsnelh.	Gewicht
Berline				
Carburateur	1796cc	87 pk/5500 tpm	156 km/u	1200 kg
Injection	1796cc	103 pk/5600 tpm	168 km/u	1200 kg
L	1796cc	79 pk/5100 tpm	154 km/u	1160 kg
GL	1971cc	96 pk/5200 tpm	162 km/u	1230 kg
TI	1971cc	106 pk/5200 tpm	173 km/u	1230 kg
GR/SR	1796 cc	80 pk/5500 tpm	156 km/u	
Diesel	1948 cc	56 pk/4500 tpm	132 km/u	
Diesel	2112 cc	65 pk/4500 tpm	135 km/u	
Diesel	2304 cc	70 pk/4500 tpm	141 km/u	
Break				
L	1971 cc	80 pk/5100 tpm	146 km/h	1275 kg
GL, fam.	1971 cc	96 pk/5200 tpm	160 km/h	1330 kg

ACCESSOIRES

De keuze aan accessoires voor de 504 was niet bijster groot. Naast de gebruikelijke zaken als een EHBO-setje, een radio, en een doosje reservelampjes met zekeringen kozen veel eigenaren voor een trekhaak en windgeleider voor het schuifdak. Deze zult u dan ook op menig 504 aantreffen. Minder vaak voorkomend, maar wel gewild, zijn de tweekleurige Dunlop sportvelgen. Helaas is het chromowerk van naafdeksel en wielbouten van matige kwaliteit en zijn goede sets fraai maar zeldzaam. Uiterst zeldzaam is het Jaeger dashboard met 6 chromomrande meters gevat in houtmotief die de standaard 3 meters kon vervangen en zorgde voor een wat sportievere look.

504 op LPG

Er zijn veel 504's die op LPG lopen. Over het algemeen geeft dat weinig klachten. Of het een carburatie of injectiemotor betreft maakt weinig uit. De motoren zijn standaard echter niet voorzien van geharde klepzetels en de koppen zijn bij stevig doortrappen na enkele tienduizenden kilometers aan revisie toe. Reken er bij een injectiemotor op LPG wel op dat indien niet regelmatig op benzine gereden wordt, het injectiesysteem na verloop van tijd niet meer naar behoren zal werken en u dus in een 'LPG only' wagen rondrijdt.

BOEKEN

Twee aanraders (Franstalig) voor wie zich verder wil inlezen.
 - La Peugeot de mon père, verkrijgbaar bij Peugeot Experience in Breukelen, geeft op 120 pagina's een historisch overzicht van de 504 in al zijn verschijningsvormen en is verfraaid met honderden foto's.
 - La production PEUGEOT de 1968 à 1988 Tome I – Serie 04. Veel tekst voor wie zich wil verdiepen in de gedetailleerde productgegevens van de verschillende modellen, uitvoeringen en hun technische specificaties. Nog wel verkrijgbaar via het Peugeot museum in Sochaux.



interieur en met name het dashboard ten alle tijden met pH-neutrale middelen en wrijf zo min mogelijk.

Voor wat betreft het mechaniek zijn er slechts enkele zaken die u ter harte dient te nemen. Voor alle benzinemotoren geldt dat ze met weinig onderhoud toe kunnen, maar dit op zijn tijd toch echt nodig hebben. Achterstallig onderhoud uit zich bij de 504 maar al te vaak in een oververhitte motor met een lekke koppakking tot gevolg. Wees hier bij aankoop dus bedacht op. Bij achterstallig onderhoud aan een injectieversie kunt u nog meer narigheid verwachten. Door bijvoorbeeld inwendige corrosie bij niet regelmatig aftappen van het opgehoopte vocht of door vuil in het systeem bij niet regelmatige vervanging van de diverse filters in de benzine zal de motor onregelmatig gaan lopen. Indien er in een poging om dat probleem te verhelpen de afstellingen van het injectiesysteem zijn verdraaid, is de ellende vaak niet te overzien. Het luistert heel nauw en er zijn helaas nog maar weinigen die een niet goed afgesteld injectiesysteem opnieuw kunnen afregelen.

Voor veel van de huidige kopers van een 504 zal het een hernieuwde kennismaking zijn en zullen de herinneringen van weleer aan de rammeltjes in het dashboard, de klaagzang van mama vanwege de koude lucht die continue lekt langs de centraal geplaatste ventilatieroosters boven op het dashboard (verteerd afdichtmateriaal op de klep), het verwarmingssysteem dat of 'warm' of 'koud' blaast, de weigerende benzine-meters en de niet voor herhaling vatbare uitspraken van papa omdat de 504 bij warme motor weer niet wil starten, weer naar boven komen. Deze veel voorkomende 504 kwaaltjes zullen echter in ruime mate gecompenseerd worden door het gevoel van comfort; relaxed rijden met het schuifdak open en de zon op uw kruin, de prettig zittende stoelen, het ruime interieur (ook achterin) en kofferbak, het tijdloze design die bijdragen aan het 'joyeux vivre' gevoel al dan met uw niet klassieke caravan aan de trekhaak.

BENT U tot conclusie gekomen dat u graag een 504 wilt aanschaffen, maar bent nog steeds een beetje huiverig voor de aanschaf van een gebruikt exemplaar, dan kunt u nog altijd op het internet naar Peugeot Kenya surfen en een nieuwe bestellen! ■

CLUBS & WEBSITES

Peugeot Club Nederland, www.peugeotclubnederland.nl
 Belgische Club voor Oude Peugeots, www.bcop-cbap.be
www.peugeot-504-cc.startpagina.be

Marktprijzen

In onderstaande tabel enkele prijsindicaties

Model	A	B	C	D	E
504 (1968-70)	12.000	9.000	6.000	2.700	1.000
504 Pick-up (1970-82)	8.000	5.500	4.000	1.200	900
504 (1971-74)	10.000	8.300	4.000	1.700	1.000
504 Break (1971-1983)	10.000	8.000	4.000	3.000	1.000
504 (1975-79)	9.000	7.000	5.000	1.600	1.000
504 Break Dangel 4x4 (1980-83)	15.000	9.200	6.300	2.100	1.200

- A Hier win je een concours mee
- B Hier heeft je schoonmoeder niets op aan te merken
- C Hier zie en hoor je wel wat aan
- D Rijdende restauratie
- E Hier durf je niet mee thuis te komen