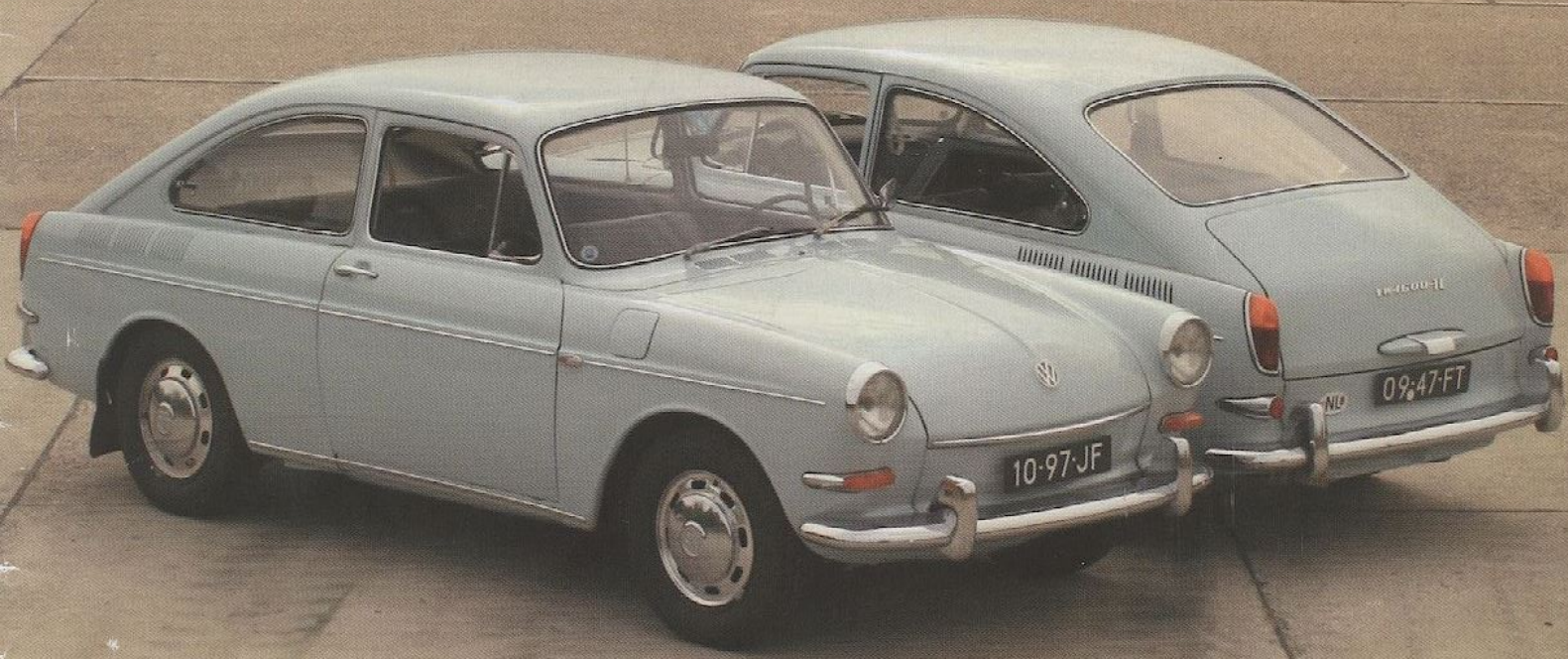


Klassiek & Techniek

Restauratie Volkswagen 1600 TL

Twee stuks!



- Lezersreis was weer top!
- Onderhoudstips Peugeot 504 Coupé & Cabriolet
- Gouden handjes bij La Forgia Classico



Aankoopadvies

Hillman/Sunbeam Imp



Even kennismaken

Dikke Fiats 131



Restauratie

Harley Davidson Panhead



Peugeot 504

Coupé & Cabriolet
1969 - 1983

Kenmerken en onderhoudstips van een flamboyante Française



Kenmerken

Eind 1968 werd de Peugeot 504 geïntroduceerd, een heel nieuw model op een vertrouwde technische basis met achterwielaandrijving. Hij bracht het tot Auto van het Jaar 1968. De eerste varianten op de 504 waren de Coupé en Cabriolet. Ze kwamen krap een halfjaar na de komst van de sedan, die bij Peugeot 'Berline' heet. Het merk had een traditie in samenwerking met Pininfarina. De basismodellen kwamen er vandaan en de ontwerpers maakten er graag een sportieve Italiaanse zomeroutfit bij, die ze vervolgens zelf mochten produceren. Zoals dat bij de 404 gebeurde, gold het ook voor de 504.

De 504 Coupé en Cabriolet behoren zonder twiifel tot de mooiste auto's die ooit gemaakt zijn. Een tijdloos Italiaans ontwerp dat er van alle kanten goed uitziet. De open versie oogt als een sportwagen en biedt toch, met wat inschikkelijkheid, vier zitplaatsen. In het begin van de jaren '70 was er in deze categorie weinig om mee te vergelijken.

Voor de Coupé en Cabriolet werd het onderstel van de 504 met 19 cm ingekort om de carrosserie passend te krijgen. In combinatie met de vloeiende lijnen geeft dat beide versies een stoer en wat gedrongen, maar vooral heel chique uiterlijk. Voor mensen die van mooie auto's houden en daarvoor ook durven uitkomen. Bijpassende stijlvolle kleuren zijn gebruikelijk, net als velours bekleding in de Coupé. Dat de prestaties - vooral aanvankelijk - niet opzienbarend waren, vonden velen helemaal niet zo belangrijk. Toch verving Peugeot de in het begin toegepaste 1796 cm³ injectiemotor uit de Berline al snel door een tweeliter en later een grote V6. De Coupé werd ook sportief ingezet; dat was goed voor de publiciteit. Hij zorgde voor best redelijke prestaties in Afrikaanse rally's, maar een echt rallykanon werd het niet. Van '75 tot '77 was de 2.7 zescilinder de enig leverbare motor, nogal een dorstig type. En dat in tijden van de energiecrisis... In 1977 kwamen de viercilinders weer terug, naast de V6.

Hoewel de basis steeds herkenbaar bleef, werd er in de loop van de tijd behoorlijk gesleuteld aan het model. Dat is eenvoudiger als de oplages niet te groot zijn en als er gefabriceerd wordt bij de ontwerper aan huis. De achterlichten, koplampen en bumpers ondergingen veranderingen, zoals dat bij vele andere auto's gebeurt om ze te updaten. Maar ook de ventilatieopeningen in de carrosserie, de vorm van de motorkap, de plaats van het reservewiel en de tank en zijn vulopening kregen aanpassingen. En dat zag je in die tijd wat minder vaak voorkomen.

Er werden ongeveer 27.000 Coupés en 8000 Cabriolets gebouwd, de pittige prijs zal daarbij een rol hebben gespeeld. Het overgrote deel bezat een viercilindermotor. Het was overigens opvallend dat de Coupé meer kostte dan de Cabriolet.

In het gebruik

Zoals gebruikelijk bij Peugeot kent de auto een ruime instap, in dit geval wel wat lager dan gebruikelijk. Het dashboard is functioneel, overgenomen uit de Berline en in een wat luxere entourage geplaatst. De zit mag comfortabel heten, met velours bekleding in de Coupé en zwart skai in de Cabriolet. Leer geldt als een gewild extra, maar kon niet van fabriekswege worden geleverd. Achterin zit wat minder ruimte, maar niet al te grote passagiers vinden er toch goed een plek.

De bagageruimte is goed bemeten en toegankelijk via een kofferklep, een grote derde deur heeft de Coupé nooit gekregen. Bij de Cabriolet kun je de kap eenvoudig, handmatig bedienen. Hij valt helemaal weg in de carrosserie.

Rijden gaat naar verwachting: comfortabel en vlot. Met een zescilinder heel vlot. Van 0 tot 100 kilometer per uur in ongeveer 10 seconden was in die tijd een flinke prestatie. Supercarspecificaties zitten er echter niet in. Dat past ook niet bij het karakter van de auto. Wegligging en het weggedrag zijn voorbeeldig en comfortabel. De meeste exemplaren hebben een handgeschakelde vierversnellingsbak, bediend door een centrale pook. Later werd een vijfbak leverbaar. Ook een automaat stond op het programma, maar vond niet veel kopers.

Techniek

Slechts korte tijd werd de 1796 cm³ injectiemotor van de Berline toegepast, met 103 pk. Dat bleek toch te weinig vermogen en binnen een jaar kwam er de 1971 cm³ inspuiter die 106 pk opbracht. Dat was al iets beter. Beide motoren hebben een gietijzeren motorblok en een lichtmetalen cilinderkop. Toen de samen met Renault en Volvo ontwikkelde, volledig aluminium PRV V6 met een 90° blokhoek en 2664 cm³ inhoud uitkwam, werd die natuurlijk meteen toegepast. Eerst met carburateurs (136 pk) en later met Bosch K-Jetronic-injectie (144 pk), die een iets gunstiger verbruik opleverde. De viercilinders werden in 1975 helemaal aan de kant gezet. Dat gaf de auto's meer body. En meer dorst. Dit laatste vormde mede de reden om twee jaar nadien de grootste viercilindermotor terug te halen.

Het onderstel van de Coupé en Cabriolet was netjes bij de tijd: McPherson-veerpoten met schroefveren en een stabilisatorstang voor en onafhankelijke wieldraagarmen, schroefveren en een stabilisatorstang achter. Dat werd afgemaakt met een servo-tandheugelbesturing en rondom bekrachtigde schijfremmen.

Technisch gelden deze auto's als redelijk probleemloos. LPG valt goed te gebruiken en er zijn geen ingewikkelde zaken die het sleutelen tot een kwelling maken. Het remsysteem heeft echter regelmatig onderhoud nodig. Met name de op de achterschijven gemonteerde handrem wil nog wel eens problemen opleveren. Al met al is het fluitend sleutelen aan de sportieve 504-versies. Als er dan toch gevloekt moet worden, dan kan dat vanwege de 'houdbaarheid' van de carrosserie. Ondanks alle reclame die Peugeot maakte voor de grote hoeveelheid laklagen is roest een veel voorkomend verschijnsel. De relatief kleine oplage en de Italiaanse bouw met Italiaans staal staan voor corrosieproblemen garant. Het valt niet mee om concreet zwakke punten te noemen. Alles kan aangetast zijn! Lassen aan de bodem zal nog niet zoveel problemen opleveren, het wordt kritieker als de roest in de raamljsten of in de wielkasten zit en leidt tot lekkage en nog meer corrosie. Let daar dus in het bijzonder op bij aanschaf. Daar komt nog bij dat met name de Coupés vaak dagelijks gebruikt zijn, 's zomers en 's winters. Daar lenen ze zich prima toe, maar het zorgt er wel voor dat aangeboden auto's vaak 'well-used' zijn en wat extra aandacht nodig hebben.

Onderdelen

Voor de 504 Coupé en Cabriolet wordt plaatwerk schaars en duur. Je raakt moeilijk aan koplampreflectoren. Mechanische onderdelen zijn redelijk verkrijgbaar via Peugeot, de club of de automaterialenhandel, maar niet goedkoop. Als het om zescilinders gaat, kan er voor wat het blok en toebehoren betreft ook geshopt worden bij Volvo of Renault. Motorische onderdelen zijn in verschillende gevallen uitwisselbaar. Voor wie zo'n auto wil kopen: de prijzen zijn ronduit hoog. De eigenaren noemen dat 'waardevastheid'. Degene die op zoek gaat naar een nette Cabriolet met niet al te veel schoonheidsfouten, doet er goed aan om minstens 10.000 euro in de achterzak te stoppen bij het begin van de speurtocht. Zescilinders zijn wat duurder en de oudste typen wat goedkoper, terwijl die juist de leukste achterlichten hebben. Heel mooie open versies kosten meer dan € 15.000 tot ver in de € 20.000. Coupés zijn lager geprijsd; begin dan eens met € 7.000,-. Een topper moet je voor minder dan € 15.000 kunnen vinden. Een opknapper kopen behoort ook tot de mogelijkheden. De kans is dan echter groot dat je achteraf, na veel werk, ontdekt dat je net zoveel hebt betaald als wanneer je meteen een mooie had gekocht. Anderzijds weet je dan wel wat je hebt.

Plaatwerk valt lastig te verkrijgen, u bent al snel aangewezen op specialisten en 'dagprijzen'.

Mechanische onderdelen zijn wel leverbaar; hieronder de afgeronde prijzen van Brezan (incl. BTW en 20-25% korting die u krijgt als lid van een aangesloten autoclub).

Koppingsset	€ 231
Luchtfilter	€ 12
Contactpunten	€ 4
Waterpomp	€ 61
Schokdempers voor	€ 122 per stuk
Schokdempers achter	€ 54 per stuk
Remblokken	€ 38 per set (voor)
Remschijven	€ 43 per stuk
Remslangen	€ 15 per stuk

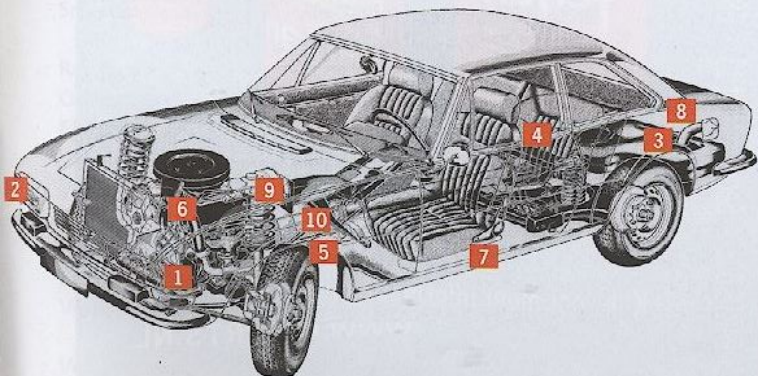
Ranking

(Hoe meer sleuteltjes, hoe gunstiger)

Onderdelenvoorziening	☆☆
Gebuiksvriendelijkheid	☆☆☆☆
Sleutelvriendelijkheid	☆☆☆☆
Karakter	☆☆☆☆

Zwakke punten

- 1 Voorspatborden: roest voor A-zuil bij koplampen
- 2 Koplampreflectoren (duur)
- 3 Bovenkant wielkasten in kofferbak
- 4 Raamrubbers (roest eronder/lekkage)
- 5 Spatbordranden
- 6 Koppakking
- 7 Deuren (roest aan onderzijde)
- 8 Let op gelijkmatigheid naden in carrosserie
- 9 Injectiesysteem (aandachtspunt reparatie, duur)
- 10 Werking automaat (aandachtspunt reparatie, duur)



Clubs en specialisten

De Peugeot Club Nederland (PCN) biedt onderdak aan de 504 Coupé en Cabriolet, naast vele andere typen waarvoor geen aparte club is opgericht. Er bestaat een register voor de 504 Coupé en Cabriolet, maar de website mag wat dat betreft niet erg actief genoemd worden. Activiteiten vinden meestal in breed clubverband plaats, waarbij dan de leden van alle Peugeot-verenigingen welkom zijn. Registerbijeenkomsten worden minder vaak georganiseerd. De Peugeot-clubs - PCN, APH en de 404-vereniging - brengen gezamenlijk een mooi clubblad uit: Le Lion.

Een bijzondere site met zeer veel informatie is die van Kurt Orbie, een specialist uit Wezemaal, bij Leuven (B): www.peugeot-504-cc.com. Ook de site van de Duitse Peugeot 504 Coupé-Cabrio-Club mag een bezoekje waard heten: www.p504ccc.de.

Er zijn verschillende Peugeot-specialisten die deze auto's bedienen; zij adverteren in dit blad.

Boeken

Voor zover wij konden natrekken bestaan er geen boeken die specifiek gaan over de 504 Coupé en/of Cabriolet. 'La Peugeot 504 de mon Père, door François Allain', is de moeite waard, maar gaat vooral over de berline.

Zie ook www.autoboekenwinkel.com voor meer algemene Peugeot-boeken.

Afstel- en onderhoudsgegevens

(Voor onderhoud dat u zelf of met uw specialist kunt uitvoeren.) Ondanks zorgvuldige samenstelling van deze gegevens kunnen uitgever en redactie niet aansprakelijk worden gesteld voor eventuele schade ten gevolge van fouten in deze opgave. Hieronder de technische gegevens van de Peugeot 504 Coupé/Cabriolet met 1971 cm³ injectiemotor en - tussen haakjes indien afwijkend - de V6 met injectie. De gegevens van andere Peugeots 504 Coupé/Cabriolet wijken op onderdelen af.

Motor: watergekoelde viertakt 4-cilinder-in-lijn, onderliggende nokkenas, gietijzeren motorblok, lichtmetalen cilinderkop (watergedoelde viertakt V6, twee bovenliggende nokkenassen, lichtmetalen motorblok en cilinderkop, distributieketting)

Cilinderinhoud: 1971 cm³ (2664 cm³)

Boring x slag: 88 x 81 mm (88 x 73 mm)

Compressieverhouding: 8,8:1 (8,65:1)

Klepspeling warm: inlaat 0,10 mm, uitlaat 0,25 mm

Aanhaalmoment cilinderkopbouten: niet eenvoudig te beschrijven; afh. van uitv. en koppakking

Aantrekvolgorde cilinderkopbouten: zie afbeelding

