

ONSCHATBARE Klassieker

Coverstory

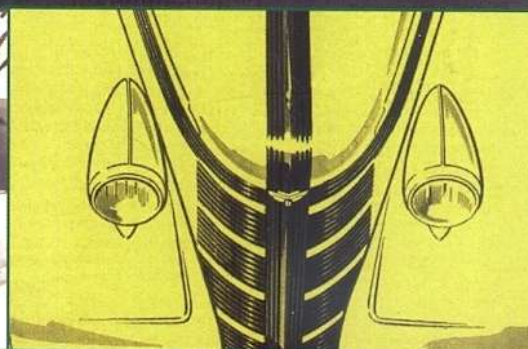
Renault 8 en 10 (1963 - 1971)



BMW 502 Autenrieth



Volvo Amazon



Pontiac Goodbye

Porsche Carrera



Honderden Kleintjes Klassiek





AUTO VAN HET JAAR: 1969

Wonderen wennen snel

Peugeot 504

De Auto van Het Jaar verkiezing ging in 1969 zijn vijfde jaar in. Telkens verkoos een aantal Europese autojournalisten een auto die het jaar daarvoor was uitgekomen. Tot dusverre was Renault de enige Franse producent die de prestigestrijd had gewonnen, met het type 16. De titel voor 1969 ging naar een pas uitgebracht model van Peugeot, de 504 sedan.



DOOR EDUARD HATTUMA

Mensen die op 12 september 1968 de auto-salon van Parijs hebben bezocht, zullen zich de introductie van de 504 ongetwijfeld herinneren. Het was de langste en de breedste Peugeot die sinds 1945 van het merk was versche-

nen. De jury beloonde de nieuwe creatie met 119 punten, waarmee hij een ruime voorsprong had op de BMW 2500/2800 die tot 77 punten kwam. Als derde eindigde de Alfa Romeo 1750 met 76 punten. Tijdens de autoshow van Genève, voorjaar 1968, had Peugeot-topman F. Gautier een uitbreiding van het modellenprogramma naar boven aangekondigd. Sergio Pininfarina, zoon van Battista Pininfarina, had zijn ontwerp toen al rond. Peugeot had sinds 1951 een relatie met de Italiaanse koetswerkspecialist die toen de opdracht kreeg de 403 te ontwerpen. De Fransen wilden een nieuwe, eigen stijl voor hun auto's ontwikkelen en Pininfarina vulde die behoefte voortreffelijk in. Nadat de 403 in 1955 was uitgebracht, werd dit model in Frankrijk en daarbuiten een populair 'Wonder op Wielen'. Vijf jaar later kwam de 404 erbij, wat voor Pininfarina een heel andere stijl oefening was: strak en recht met hoge, recht afgesneden spatborden aan de achterzijde. De samenwerking met de Italiaanse carrossier werd met de jaren intensiever, vooral toen Pininfarina ook coupés en cabriolets op 404-basis ging bouwen.



Uiterlijk meest herkenbaar was de geknikte achterkant.

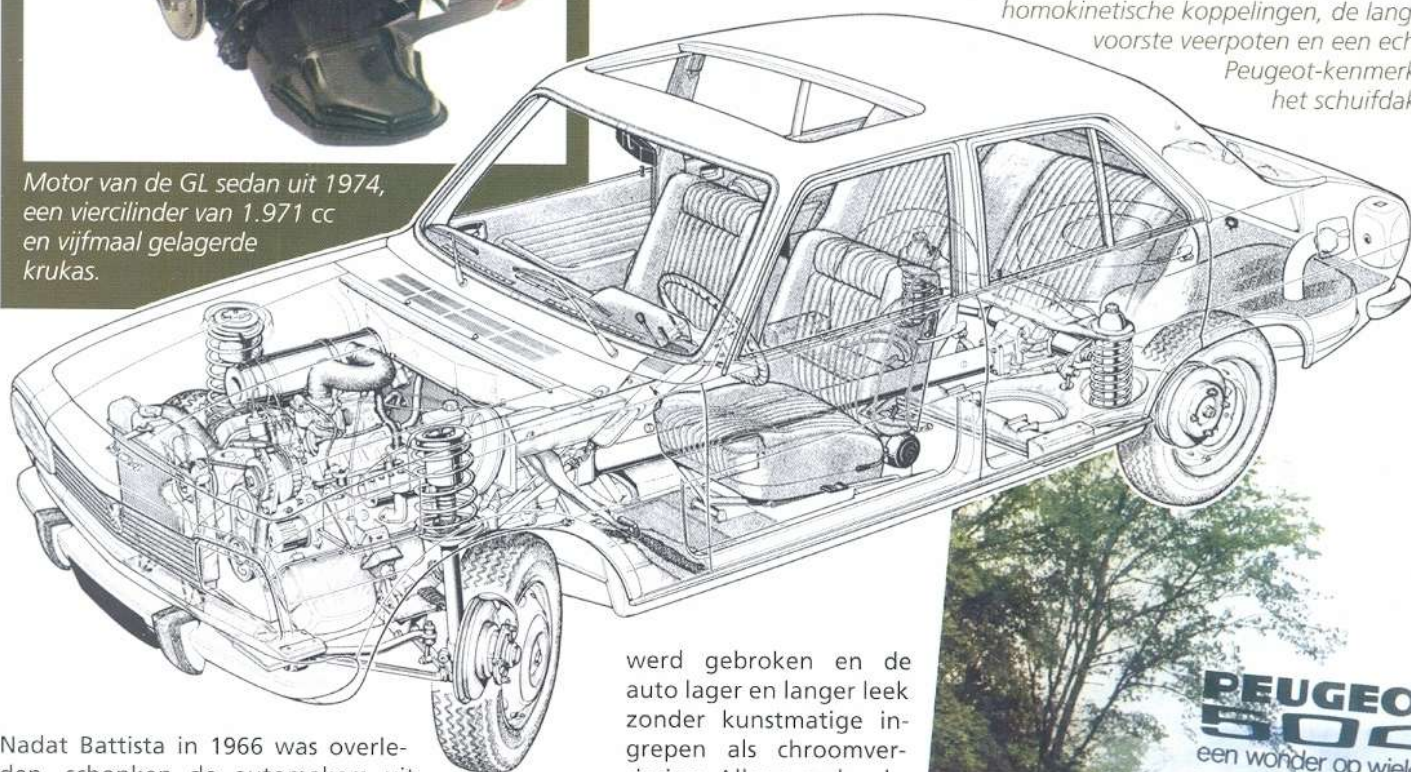
Technische gegevens

Peugeot 504 (1969)

Motor:	4-cil in lijn 1.796 cc
Vermogen:	87 pk bij 5500 t/min
Compressieverhouding:	8,3:1
Boring x slag:	84 x 81 mm
Topsnelheid:	151 km/h
Productie-aantal:	3,7 miljoen (alle versies)
Lxbxh:	449x169x146 cm
Gewicht:	1200 kg
Wielbasis:	274 cm
Spoorbreedte voor:	142 cm
Spoorbreedte achter:	136 cm
Nieuw prijs:	(1969) f 11.900



Motor van de GL sedan uit 1974, een viercilinder van 1.971 cc en vijfmaal gelagerde krukas.



Nadat Battista in 1966 was overleden, schonken de automakers uit Sochaux hun vertrouwen aan zoon Sergio en hij maakte de 504 tot een ruime sedan met markante uiterlijke details, waarmee Peugeot zich van andere merken onderscheidde.

Rechthoek

Dat onderscheid begon al aan de voorkant, met koplampen in de vorm van een rechthoek met ongelijke lijnen, die laag waren opgenomen aan weerszijden van de grille. Deze koplampvorm was een accent dat niet door Pininfarina maar door de eigen stylingafdeling van Peugeot was bedacht en het zou in de jaren zeventig een herkenningspunt worden voor andere typen Peugeots zoals de 104. Over de hele zijkant bevond zich een knik, waardoor de oppervlakten van deuren en spatborden

werd gebroken en de auto lager en langer leek zonder kunstmatige ingrepen als chroomversiering. Alleen onder de portieren bevond zich een sierlijst. Voor de rest was er zuinig omgesprongen met glimmende attributen. De meest opvallende kenmerken waren de geknikte spatborden en kofferdeksel aan de achterkant, uitmonnend in een achterpaneel waarin voor die tijd grote, stijlvolle achterlichten vloeiend waren opgenomen.



Interieur met vierspaaks stuurwiel en vloerschakeling die na enkele jaren de stuurschakeling verving.

In doorsnee herkennen we onder andere de stuurschakeling, de aandrijfassen achter met homokinetische koppelingen, de lange voorste veerpoten en een echt Peugeot-kenmerk, het schuifdak.



PEUGEOT 504
een wonder op wielen!

Sedan GT met benzine- en dieselmotor. Sedan Automatique en Automatique met benzine-injectie. Cabriolet Pininfarina. Coupé Pininfarina.

IMP. GERR. NEKENS, AUTOMOBIELMIDDEL
N.V. CENTRALE SHOWROOM STOOM-
WEG 26, UTRECHT, TEL. 030-44.30.44
OOK ZATERDAGS BEZOEKEN

Nederlandse advertentie uit 1971.



Bedrijfsautoversies hadden een starre achteras, zoals deze cabine/chassis voor speciale opbouwen.



Tot de stationcarafgeleiden hoorde een ambulance, die ook met verhoogd dak leverbaar was.



Pick-up uitvoering van de 504, waarbij de ronde koplampen opvallen.

Comfort

Op het gebied van comfort maakte de 504 een stap voorwaarts, wat acht jaar na de introductie van de 404 wel weer eens mocht. De voorstoelen waren voor het eerst horizontaal verstelbaar en kregen verstelbare hoofdsteunen. Niet alleen de nieuwe stuurkolom bood meer veiligheid, want de auto kreeg kreukelzones waardoor de passagiersruimte bij een zware aanrijding intact bleef. Een andere veiligheidsvoorziening was de naar voren openklappende motorkap. Schijfremmen op alle vier de wielen waren eind jaren zestig nog steeds een bijzonderheid en daarnaast kreeg de 504 rembekrachtiging, veiligheidsstuurkolom en een voorruit van gelaagd glas. Als on-modern contrast was de 504 nog voorzien van stuurversnelling in plaats van een pook op de vloer, die er na enkele productiejaren wel zou komen.

Het was de langste en breedste Peugeot sinds 1945

Helden van Afrika

Vooraf in Afrikaanse rally's bleek de 504 een winnaar te zijn, natuurlijk wel met bekwame rallyrijders en kaartlezers in de cockpit. Het begon in 1970 met een derde plaats in de Safari Rally voor de Tanzaniaan Bert Shankland en zijn co-piloot Chris Rothwell met een 504 Injection. Eerst werd rally gereden met motoren van 130 pk, na enkele jaren werden dat er 170. Het grootste succes van een 504 was in 1974 toen de equipe Mäkinen/Liddon winnaar werd van de Bandama rally, ook wel Rally van Ivoorkust genoemd. Twee jaar later in dezelfde rally kwamen twee 504 Coupés als eerste en tweede over de finish, maar deze hadden de V6 Douvrin-motor die in de sedan-versies niet voorkwam. De Afrikaanse rallysuccessen maakten de 504 tot een populaire gebruikswagen in dit werelddeel. Zo werden er in 1998 nog ongeveer achtduizend 504's geproduceerd maar dan alleen in Nigeria, Kenya en (om even een zijsprong te maken) Argentinië. In Kenia werd de 504 tot 2004 gebouwd als sedan, pick-up en stationwagon en in Nigeria als Sedan en Break tot in 2006. Mocht u in die landen nog opvallend veel 504's tegenkomen, sta er dan bij stil dat ze waarschijnlijk minder bejaard zijn als u denkt.

De zeven centimeter bredere carrosserie en ook de met vier centimeter toegenomen lengte kwamen geheel ten goede aan het interieur, waardoor de inzittenden ruimer zaten dan in de 404.

Op het eerste gezicht was er onder de motorkap geen sprake van vernieuwing. Dezelfde viercilindermotor als in de 404 dreef de 504 vooruit, zij het dat de cilinderinhoud was vergroot van 1.618 cc naar 1.796 cc, door een langere slag. Een nieuwe variant was de 504 Injection, uitgerust met een mechanische injectiemotor, fabrikaat Kugelfischer. Daarmee kwam het vermogen op 103 pk (87 pk had de gewone versie) en kon een topsnelheid van 168 km/h