

# ONSCHATBARE Klassieker

# COVERSTORY PEUGEOT 504 COUPÉ EN CABRIOLET (1969-1983)



NSU Prinz



Youngtimer Racing



BMW Z8

# CLASSIC DAYS



Honderden Kleintjes Klassiek





Puur Pininfarina

# Peugeot 504 Coupé en Cabriolet (1969-1983)

*Zoals er echte en twijfelachtige Rembrandts bestaan, zo zijn er echte Pininfarina's en gedeeltelijk echte. De Peugeot 504 Berline behoort tot de laatste soort, vanwege de concessies die de Italiaanse ontwerper moest accepteren. Aan de 504 cabriolet en coupé hoeft niet te worden getwijfeld: dit zijn pure Pininfarina's.*



DOOR EDUARD HATTUMA

**H**oewel smaken verschillen, zal niemand durven weerspreken dat *The Ballad* van John Lennon en Yoko Ono bijzonder past bij een rit in je klassieke auto. Vooral de teksten *Amsterdam Hilton* en *Talking in our beds* doen je ritmisch wegzwijmelen in nostalgie.

Nu kun je in een jaren-vijftig-Amerikaan beter een ander nummertje opzetten, zoals *Maybelline* van Chuck Berry, maar voor een Peugeot 504 is het genoemde Beatles-nummer zeer geschikt. Zeker als je in een 504 cabriolet of coupé rijdt want die twee modellen verschenen ongeveer in dezelfde maand

als waarin het spraakmakende hotelbedverblijf van John en Yoko zich afspeelde.

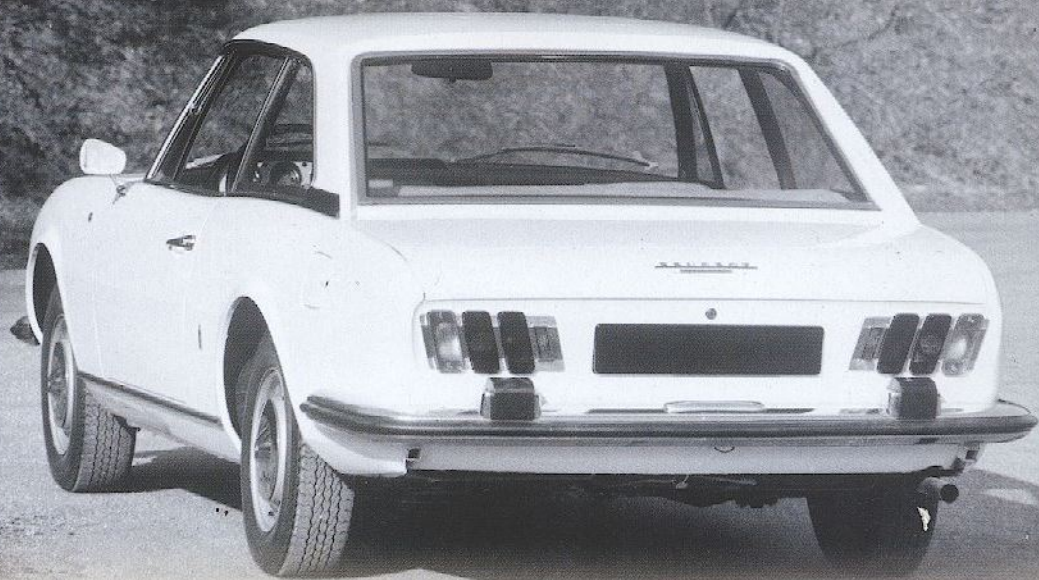
We zijn terug in 1969, een jaar van vooruitgang, hoop en verwachting. Er wandelden mensen op de maan en in hetzelfde jaar beleefde de Concorde zijn luchtdoop. Dat het supersonische vliegtuig nu een plek in het museum heeft, is een ander verhaal. Allerm minst een museumstuk is de Peugeot 504, want ze rijden nog op verschillende plekken rond, hetzij als gebruiksauto in Afrikaanse landen of als hobbyauto in Nederland en België. De 504 Sedan werd Auto van het Jaar in 1968 en ook verder ging het

*Op de cabriolet uit 1970 staat het Pininfarina-logo nog achter het portier.*



## peugeot504.info

Tot 1973 was de achterkant te herkennen aan de typische schuin geplaatste achterlichten.



Peugeot voor de wind. Citroën werd in Frankrijk van de eerste plaats verdrongen en de export van Peugeot personenauto's nam toe met 38 procent.

### Pininfarina

Dat een aantal magere jaren op komst was, drong nog tot weinigen door. De oliecrisis was in aantocht en alsof de fabrikanten dit voorzagen, werden de automodellen soberder, doelmatiger en zuiniger, maar ook praktischer. Denk aan de opkomst van de derde deur, motoren met benzine-inspuiting en automatisch aanspannende autogordels. Maar uiterlijk werden de auto's strakker en saaiër. De vormgeving werd steeds vaker als 'tijdloos' aangeduid, een oordeel waar alles behalve enthousiasme in verborgen ligt. We mogen Peugeot dus wel dankbaar zijn dat het ons op de drempel van de jaren zeventig de 504 coupé en cabriolet schonk, de laatste echte klassieker van de jaren zestig. Beide uitvoeringen waren gebouwd op het verkorte chassis van de 504 Berline.

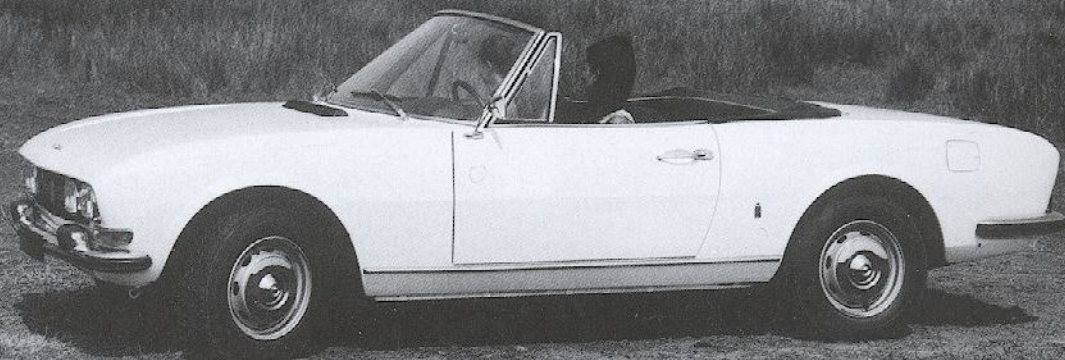
Carrosseriebouwer Pininfarina, geleid door Sergio, zoon van oprichter Battista, nam meer vrijheid dan bij de Berline mogelijk was. Zo waren de koplampen in plaats van trapeziumvormig zoals bij de Berline bijna rechthoekig,

twee aan iedere kant van de grille, precies zoals Pininfarina dat gewenst had. Het onderstel had dezelfde innovatieve kenmerken als de 504 Berline, dus met bekrachtigde schijfremmen op vier wielen, een veiligheidsstuurkolom en onafhankelijke vering voor en achter en verstelbare hoofdsteunen. Net als de Berline hadden de coupé en cabriolet achterwiel-aandrijving want iets anders bestond er voor grotere modellen nog niet, uitgezonderd een exoot als de Oldsmobile Toronado. Nieuw waren de elektrische bediende zijruiters en de standaard aangebrachte hoofdsteunen.

De motor was, getrouw aan de traditie bij Peugeot, voorzien van natte cilinderbussen, wat wil zeggen dat de cilinders niet zijn meegegoten in het motorblok maar los zijn ingezet en worden omgeven door koelvloeistof. In de motor bevond zich een vijfmaal gelagerde krukas en een lichtmetalen cilinderkop. Het klonk betrouwbaar en dat was het ook, dat waren de vaste klanten sinds de degelijke 203 uit de jaren vijftig wel gewend. Alleen mocht je de motor van de 504 niet te heet laten worden, want dat kostte de eigenaar al snel een cilinderkoppakking.

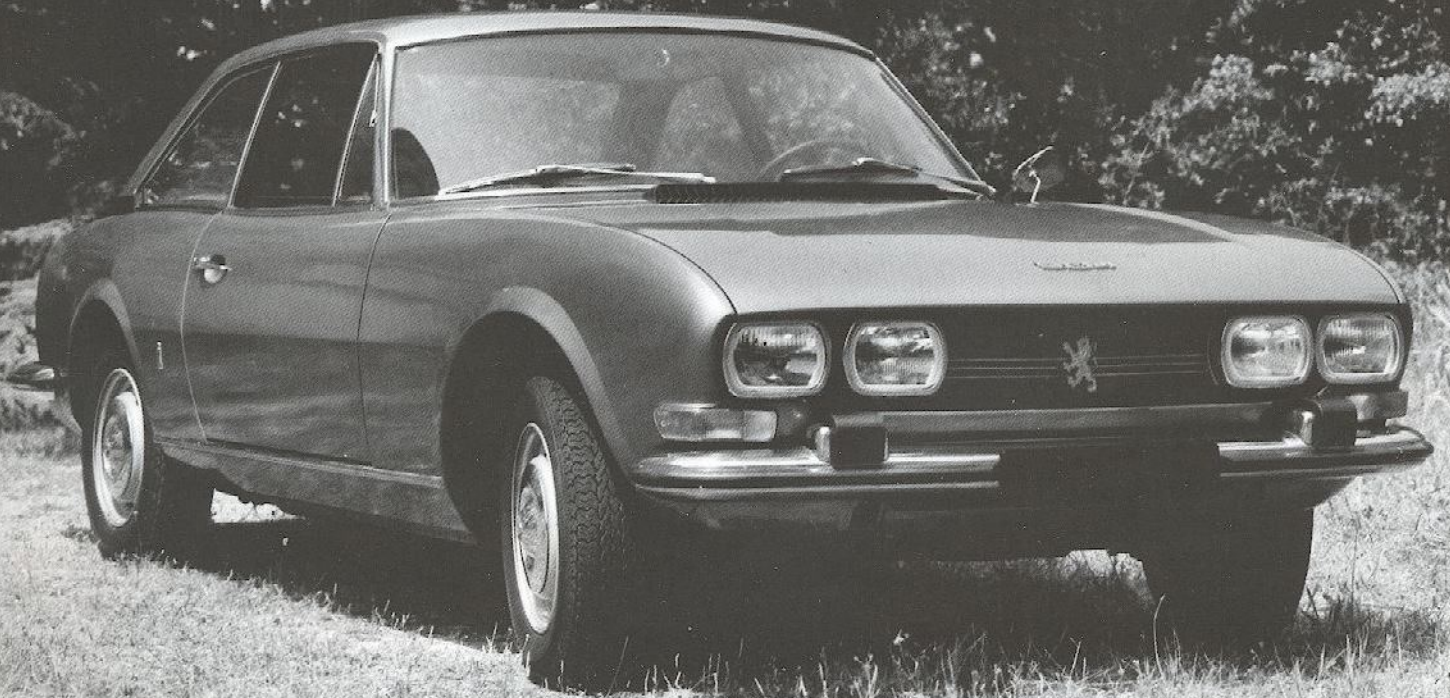
### Luxe

Bekijken we de luxevoorzieningen, die dropen er bij de 504 cabriolet en coupé van af. De open versie was een tweezitter met een extra noodbankje maar de coupé bood voldoende plaats aan vier volwassenen. Het waren in profiel dan ook twee sterk verschillende modellen. Wat ze beide misten, was de typi-



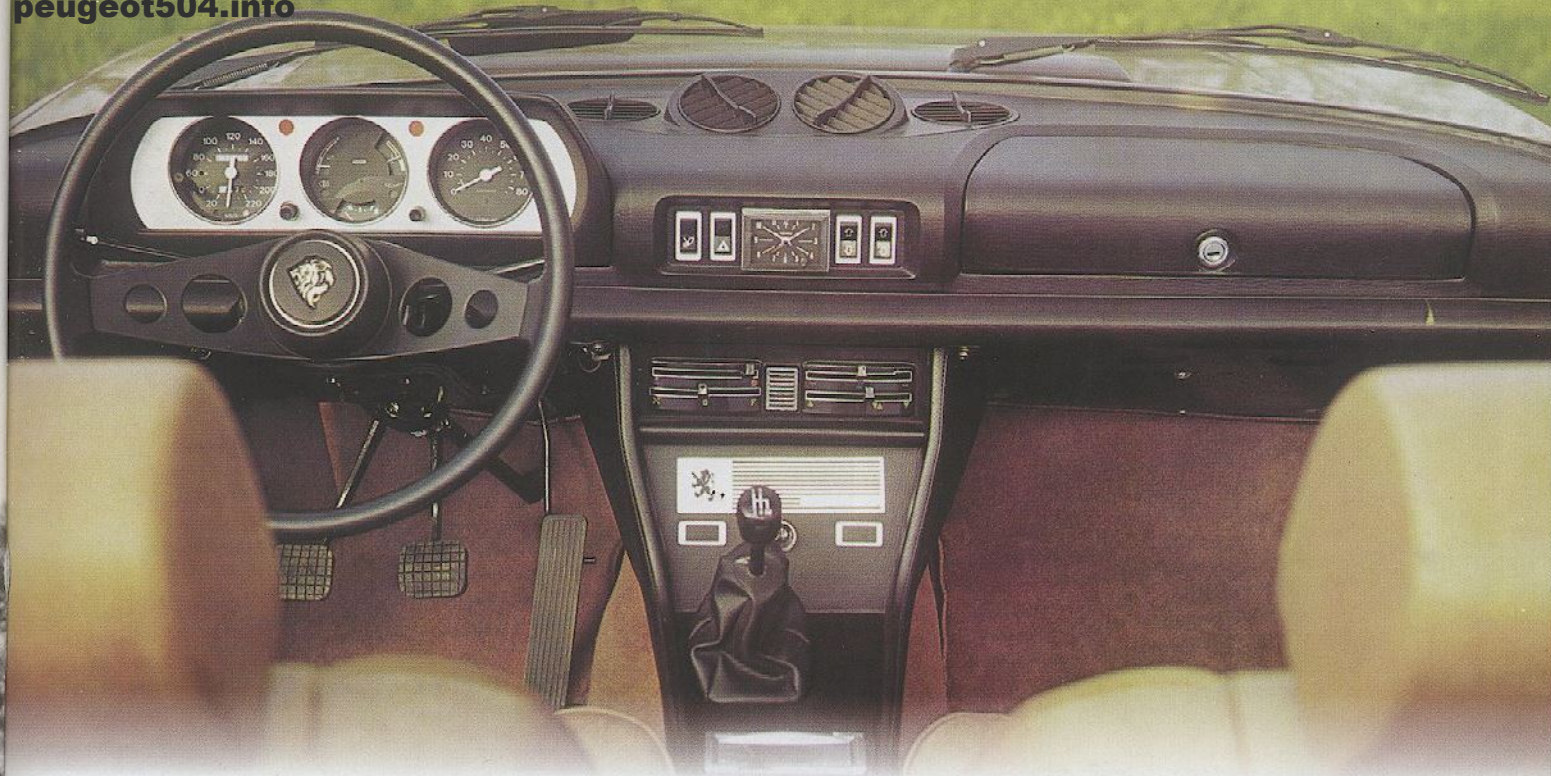


*Vier brede koplampen sieren het front van de cabriolet uit 1973.*



*Harmonieuze daklijn op de coupé.*





*Dashbord van de cabriolet uit 1976 met instrumenten in zilverkleurige omlijsting.*



*In 1976 zijn de achterlichten recht en horizontaal.*

sche omlaag vallende achtersteven zoals de Berline die had, hoewel die lijn in afgezwakte vorm nog te herkennen was. De overeenkomst met de Berline was daarmee subtiel aanwezig, waarmee het meesterschap van Pininfarina nog eens werd aangetoond.

Een opmerkelijk feit is dat de carrosserieën van de cabriolet en coupé bij Pininfarina nabij Turijn wer-

voelde in de winter en heet in de zomer. De coupé leek van binnen meer op een salon met zijn stoelbekleding van velours in blauw of beige en het hierop afgestemde tapijt. De zijpanelen waren altijd zwart. Aan comfort lieten beide modellen niets te wensen over. De stoelen waren ruim bemeten, het dashboard bestond uit drie ronde klokken in een zilveren omlijsting, hoewel een toerenteller ontbrak. Eind 1970 kwam die er wel en maakte het zilver plaats voor een zwarte achtergrond.

### **Veranderingen**

In technische zin veranderde voor modeljaar 1971 het een en ander. De 1.8-litermotor werd vergroot

*Met gesloten kap is de cabriolet minstens zo mooi als open.*

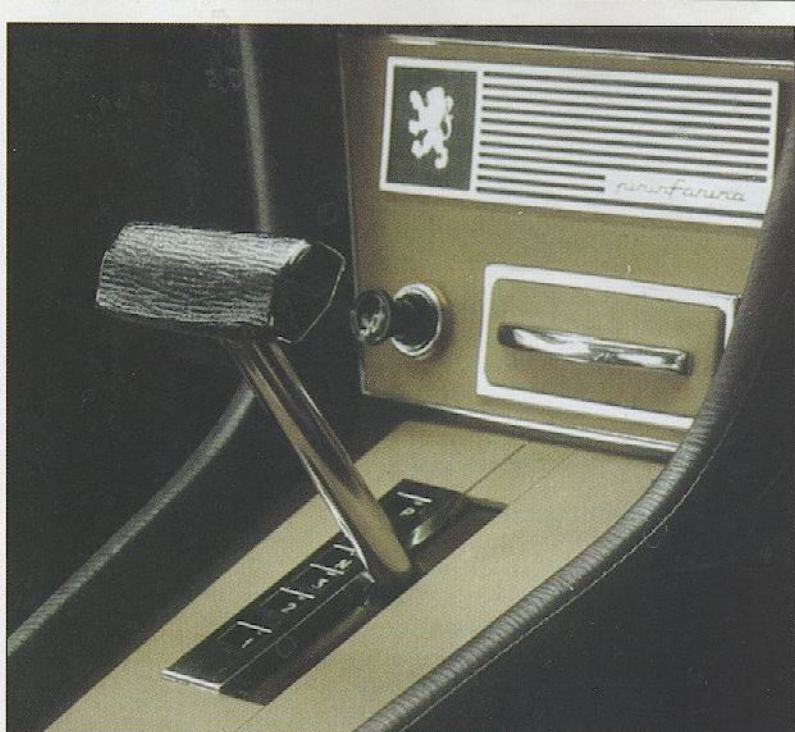
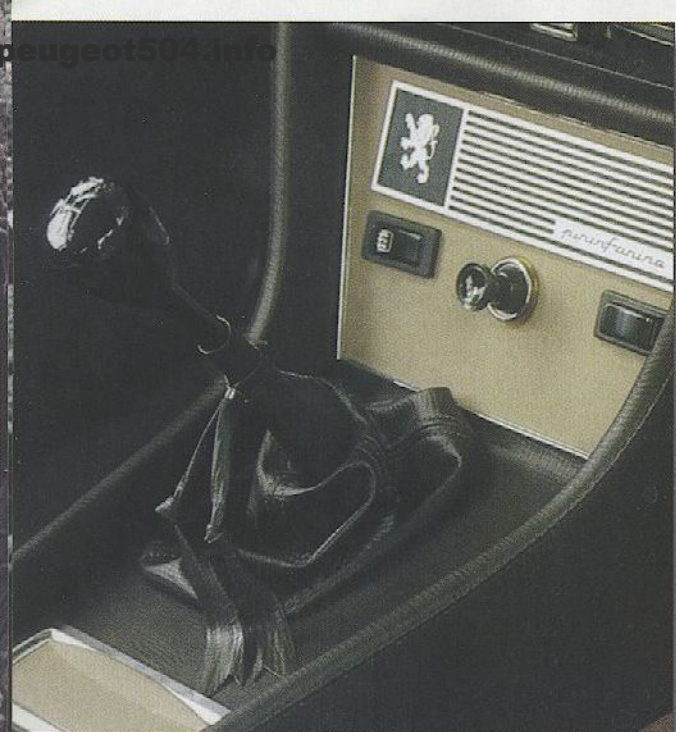
## **Sergio Pininfarina kreeg meer vrijheid dan bij de Berline**

den gemaakt, naar Sochaux werden getransporteerd en daar afgebouwd. Met cabriolets op basis van vorige modellen zoals de 404 had Peugeot telkens de technische onderdelen naar Pininfarina gestuurd.

Leggen we de cabriolet nader onder de loupe, dan zien we een eenvoudig te bedienen kap die goed op de randen aansloot. Het interieur was voorzien van sterke, kunstleren stoelbekleding die koud aan-





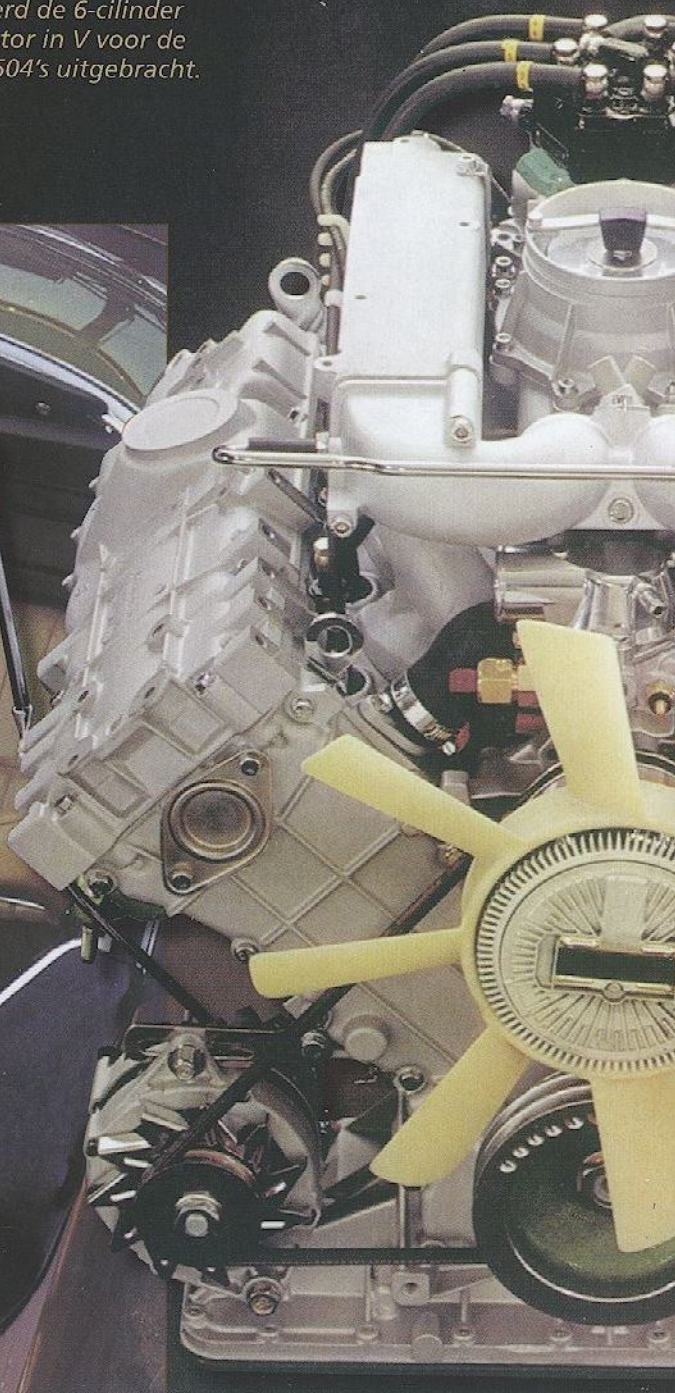


*Pookje in leren hoës. Voor de gemakzuchtige Peugeot-rijder was een automaat als extra leverbaar.*

tot 1.971 cc zonder dat dit veel meer vermogen opleverde. Wel verbeterde de trekkracht en ging de topsnelheid licht omhoog naar 179 km/h. Naast de handschakeling kwam er een drietraps automaat van ZF in het programma, maar daarvan werden slechts 400 cabriolets en 4.500 coupés voorzien. Om

*In 1977 werd de 6-cilinder injectiemotor in V voor de sportieve 504's uitgebracht.*

*Mooie brede banken voorin en achterin lekker knus.*







*Twee brede lichtunits hebben de plaats ingenomen van de vier ronde koplampen,*

de twee modellen te helpen verkopen, bracht Peugeot een combibrochure uit waarin de open en gesloten versie van alle kanten in beeld werden gebracht. Tekst en uitleg werd zeer beperkt gehouden. De foto's waren studio-opnamen die dankzij de jonge fotomodellen aan levendigheid wonnen, maar verder vrij nietszeggend waren.

Pas in 1972 mochten beide Peugeots in papieren vorm uitstapjes naar buiten maken, waarmee de folders een levendiger aanzien kregen.

Bepaald goedkoop waren beide Peugeots niet. In 1970 bedroeg de Nederlandse prijs voor de cabriolet f 21.280,- (nog meer dan een Alfa Romeo 1750 Spider) oplopend tot f 35.000,- in 1977, maar in dat jaar hadden beide modellen wel een V6-motor. Die krachtbron kregen ze eind 1974, tegelijk met de 604 en twee geheel andere auto's, de Renault 30 en Volvo 264. Dat kwam zo. In 1966 waren Peugeot, Renault en Volvo een overeenkomst

aangegaan voor het samen ontwikkelen van een motor, Euromotor of PRV genaamd. Daarvoor werd in het Noord-Franse Douvrin een nieuwe motorenfabriek opgetrokken waar een lichtmetalen V6 met korte slag werd geproduceerd. Iedere cilinderrij had een bovenliggende nokkenas en modern was de elektronische ontsteking, de eerste die in serie geproduceerd werd. De krachtbron had een lage compressie en liep op normale benzine. De cilinderinhoud was 2.664 cc en het vermogen bedroeg 135 pk. Daarmee bereikten deze Peugeot-modellen een topsnelheid van 180 km/h (cabriolet) of 185 km/h (coupé).

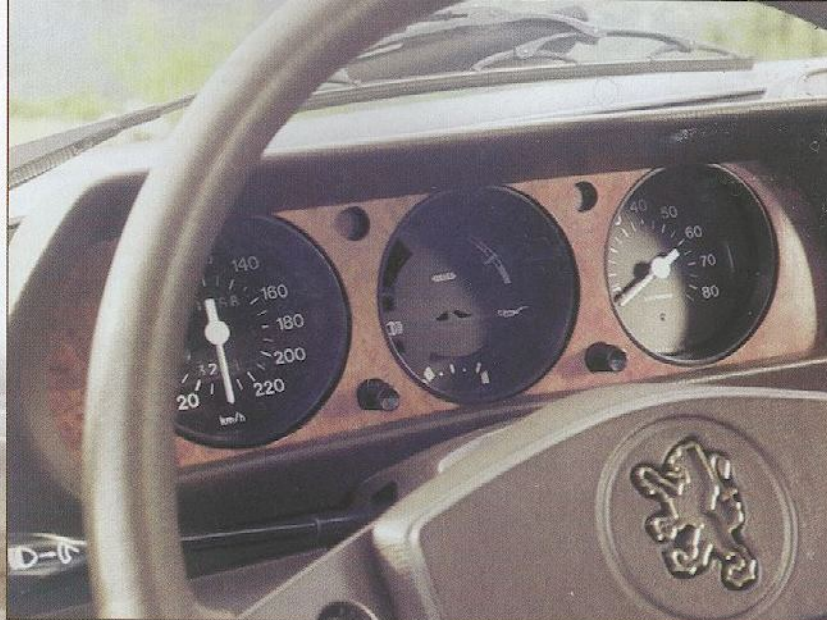
Tegelijk met de komst van de V6-motor versterkte Peugeot de versnellingsbak, koppeling en achteras om de grotere krachten te kunnen verwerken. Er kwamen geventileerde schijfremmen evenals stuurbekrachtiging. De coupé kreeg een transmissie met vijfde versnelling en de cabriolet was niet langer leverbaar met automaat. De coupé behield deze wel, maar nu van het fabriekaat General Motors. Aan de buitenkant kregen ze een andere grille, koplampen onder afdekglas, grotere achterlichten en gewijzigde bumpers. De instrumenten kregen hun zilverkleurige achtergrond terug.



**Benzine-injectie**

Dat de cabriolet en coupé in 1977 weer hun oude viercilindermotor in het vooronder kregen, kwam niet onverwacht. In de winter van 1973/74 was er een oliecrisis, juist in de tijd dat de nieuwe V6-motor het verbruik van de Peugeots omhoog had gestuwd. Dat deed de verkopen geen goed want met de V6-motor verbruikten ze 15 tot 20 liter per 100 kilo-

*Bij de coupé en cabriolet uit 1981 zijn de klokken gevat in een houten paneel.*



PEUGEOT

504



*Simpele lijnen en toch zo herkenbaar.*





*Brede bumpers van zwarte kunststof sieren de cabriolet uit 1982.*



*Van de coupé zijn er veel meer gemaakt dan van de cabriolet.*



*In zijn klasse was de 504 Coupé met 170 centimeter de breedste. Alleen de Mercedes 250 Coupé was nog 9 centimeter breder.*



### Rallyrijden in Afrika

De zwaarste autorally is de East African Safari Rally. Die rally begon in 1953 onder de naam East African Coronation Safari, of kortweg Coronation Rally. Peugeot vestigde in de jaren zestig een uitstekende reputatie in deze moeilijke rally met verscheidene overwinningen. In 1976 deed voor het eerst een 504 Coupé mee, met de nieuwe V6-motor, maar Timo Mäkinen haalde de finish niet. Voor 1978 hadden Jean-Pierre Nicolas en Jean-Claude Lefèbre ingeschreven met een 504 V6 Coupé. Uitzonderlijk was dat zij beurte- lings reden en navigeerden. Nagenoeg alle equipen bestonden in die tijd uit een rijder en een navigator, ieder met hun specia- lisme. Ook Simo Lampinen en Henry Liddon reden in een 504 V6 Coupé. De wagens waren opgevoerd tot ongeveer 225 pk. Nicolas en Levèbre leken onbedreigd als eerste de finish in Nairobi te berei- ken toen het noodlot toesloeg. Nog maar een half uur verwijderd van de eindstreep keerde een toeschouwer zijn auto onverwacht voor de aanstormende Peugeot, die er bovenop reed. Het gevolg was dat de ventila- torbladen door de radiator staken en verder rijden leek onmogelijk. Toch werd nog doorgereden en het rijdersduo haalde de finish met een oververhitte motor en een zwaar gedeukte voorkant. Na de Peugeot finishten twee Porsches en een Datsun. Lampinen en Liddon eindigden met hun Peugeot 504 Coupé als vijfde. In 1976 won Mäkinen in een 504 V6 Coupé de Ivoorkust Rally.



meter, al merkte je dat mis- schien niet zo dankzij de tot 84 liter vergrote tank.

Met opnieuw de viercilinder voor de cabriolet en naar keuze een viercilinder of V6 voor de coupé hielden de beide dure 504's het nog zes jaar vol, tot 1983. In 1978 werden bij de Coupé V6 de carburateurs vervangen door benzine-injectie van het merk Bosch K-Jetronic. Het vermogen steeg tot 144 pk terwijl het benzineverbruik iets verminderde. Deze coupés zijn herkenbaar aan de toevoeging T1. In 1980 kreeg de cabriolet nog een vijfbak die tot dan alleen aan de coupé was voorbehouden. Grote kunststofbumpers vervingen de oude en het interi- eur werd verfraaid met houten panelen op het

dashboard en de middenconsole. De coupé en cabrio- let kregen nieuwe, in de schroefveren ingebouwde, telescopschokbrekers.

Het einde van de productie kwam in 1983 waarmee Peugeot het tijdperk van de grote cabriolets en coupés afsloot. Er waren in totaal 26.629 coupés en 8.135 cabriolets van de 504 gemaakt. Het duurde tot 1997 voordat het merk weer een grotere coupé uitbracht, de 406 Coupé 3.0 V6, in 2005 gevolgd door de 407. ■





**Voor:**

- Comfortabel
- Luxe interieur

**Tegen:**

- Roestgevoelig
- Benzineverbruik

**Huidige waarde volgens taxateur A. Pisa (Ataxaties, Utrecht):**

504 Cabrio 1969-1971	504 Coupé 1969-1970
A: € 32.000	A: € 25.000
B: € 24.000	B: € 13.000
C: € 12.500	C: € 8.000
D: € 4.000	D: € 2.700
E: € 2.200	E: € 2.000

**Prijsontwikkeling:**

In de prijsklasse tot € 15.000 zijn op Marktplaats nog wel een paar cabriolets en coupés te vinden, exemplaren zonder Nederlandse historie. Wie een echt goed gerestaureerde voor meer geld zoekt, zal geduld moeten oefenen.

**Verkrijgbaarheid onderdelen:**

Goed, maar plaatwerk moeilijk.

**Technische gegevens**

**Peugeot 504 coupé (1969)**

motor:	4-cilinder in lijn 1796 cc
boring x slag:	84 x 81 mm
compressieverhouding:	8,35:1
vermogen:	103 pk bij 5600 t/min
topsnelheid:	178 km/h
lxbxh:	436 x 170 x 135 cm
gewicht:	1220 kg
wielbasis:	255 cm
spoorbreedte voor:	142 cm
spoorbreedte achter:	141 cm
nieuwprijs:	(1969) f 22.995,-

**Clubadres:**

Peugeot Club Nederland  
www.peugeotclubnederland.nl

**België**

Pug Drivers Belgium vzw  
www.pugdrivers.be



**Concurrentievergelijking**

Wie een cabrioletuitvoering zocht van een gevestigd merk met een uitgebreid dealernetwerk, had een beperkte keuze en tegen uiteenlopende prijzen. Een Fiat 124 Sportcoupé was aanmerkelijk goedkoper, een Mercedes-Benz 280 SL stukken duurder. Wat betreft Franse merken waren er de Renault 17 en Citroën DS21, maar de laatste betekende sparen. Of wat bijlenen natuurlijk.

**Triumph Stag (1970)**

Motor:	8-cil V 2997 cc
Boring x slag:	86 x 64,5 mm
Compressieverhouding:	9,25:1
Vermogen:	160 pk bij 5500 t/min
Topsnelheid:	193 km/h
Lxbxh:	442 x 161 x 126 cm
Gewicht:	1275 kg
Wielbasis:	254 cm
Spoorbreedte voor:	133,5 cm
Spoorbreedte achter:	134,5 cm
Nieuwprijs:	(1973) f 25.750,-



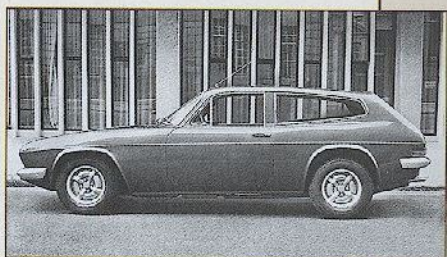
**Ford Capri 2600 GT (1970)**

Motor:	6-cil in V 2550 cc
Boring x slag:	90 x 67 mm
Compressieverhouding:	9:1
Vermogen:	125 pk bij 5300 t/min
Topsnelheid:	190 km/h
Lxbxh:	426 x 164 x 133 cm
Gewicht:	1040 kg
Wielbasis:	256 cm
Spoorbreedte voor:	135 cm
Spoorbreedte achter:	133 cm
Nieuwprijs:	(1972) f 13.885,-



**Reliant Scimitar GTE (1971)**

Motor:	6-cil in V 2994 cc
Boring x slag:	94 x 72 mm
Compressieverhouding:	8,9:1
Vermogen:	136 pk bij 5500 t/min
Topsnelheid:	195 km/h
Lxbxh:	432 x 168 x 133 cm
Gewicht:	1134 kg
Wielbasis:	253 cm
Spoorbreedte voor:	139 cm
Spoorbreedte achter:	134 cm
Nieuwprijs:	(1971) f 26.000,-



**Fiat 124 Spider 1600 (1966)**

Motor:	4-cil in lijn 1438 cc
Boring x slag:	80 x 71,5 mm
Compressieverhouding:	8,9:1
Vermogen:	96 pk bij 6500 t/min
Topsnelheid:	170 km/h
Lxbxh:	397 x 161 x 125
Gewicht:	945 kg
Wielbasis:	228 cm
Spoorbreedte voor:	135 cm
Spoorbreedte achter:	132 cm
Nieuwprijs:	(1967) f 12.500,-





# 'Rijdend op de Périphérique

## Peugeot 504 cabriolet 1979 van Klaas Kostelijk

**Klaas Kostelijk (40) heeft zijn oranjerode 504 cabriolet al zeventien jaar in zijn bezit. Hij kent zijn auto door en door en kan zich niet voorstellen dat hij nog afstand van de auto zal doen.**

DOOR EDUARD HATTUMA

Ik was 21 jaar en had een 304 cabriolet maar wilde een 504. Op een beurs in Antwerpen zag ik een advertentie aan de muur, de auto stond in Landenne in België. Ik moest bij een Renault-dealer zijn, daar had de eerste eigenaresse hem ingeruild voor een Renault 19 cabriolet. Hoewel niet goedkoop heb ik de cabriolet gekocht en op een autoambulance meegenomen naar Nederland. De auto zag er niet bijzonder mooi uit en ik ben gelijk gaan strippen. Ik heb de voorschermen, achterschermen, dorpels en de huidbeplating van de portieren vervangen. Aan de motor hoefde ik niets te doen. De auto was destijds nog niet zo heel oud en bij Peugeot-dealers kon je nog voldoende onderdelen vinden. Dat is tegenwoordig wel anders. Aan plaatwerk is heel moeilijk te komen en vind je wat, is het niet te betalen.'

De 504 cabriolet heeft een viercilinder injectiemotor met echte contactpunten, vier versnellingen en schijfremmen rondom. Een jaar lang heeft Klaas elke avond aan zijn Peugeot gewerkt. Hij was toen automonteur en beschikte samen met zijn vader, ook behept met een Peugeot-tic, over een ruime garage. Dat is niet veranderd.

Na de restauratie heeft Klaas voornamelijk grote ritten gereden naar Italië of Frankrijk. Ook Slovenië, Finland, Engeland, Zwitserland en Duitsland en de Pyreneeën zijn met de 504 bezocht. 'Deze Peugeot heeft me nog nooit laten staan. Het is een comfortabele reisauto die nog gemakkelijk 120

km/h rijdt. Vooral op de Franse autoroutes voelt deze 504 zich in zijn element. De kap sluit ik bijna nooit want open rijdt hij het heerlijkst. Eén keer heb ik er tijdens een evenement mee op het circuit van Assen gereden, maar voor het snelle bochtenwerk is hij duidelijk niet gemaakt.' Onderweg trekt de oranjerode cabriolet overal bekijks. 'Rijdend over de Périphérique in Parijs, zie ik duimen omhoog gaan.'

### Onderdelen vernieuwen

Zijn 504 heeft nu 166 duizend kilometer gereden en de motor geeft geen problemen en is nooit uit elkaar geweest. Zelfs de originele koppakking zit er nog op. Voor het overige heeft Klaas geregeld onderdelen vervangen, want hij heeft er zat van in voorraad. 'Als ik bijvoorbeeld de koppelingsplaten vervang, dan vernieuw ik zoveel mogelijk delen waar ik bij kan, ook als ze nog niet versleten zijn. De remklauwen en remschijven zijn vernieuwd, de silent-blocks in de gehele voortrein, de radiator, schokdempers en de wieldraagarmen achter. De injectiepomp werkt nog uitstekend, gelukkig, want als die stuk gaat dan ben je aan de beurt. Ik heb alleen wel eens een membraan moeten vervangen.'





# zie ik duimen omhoog gaan'



Klaas is niet van plan zijn 504 ooit weg te doen. 'Het is een heel mooi model waar Pininfarina echt zijn best op heeft gedaan. Dit voorjaar heb ik de fabriek in Turijn bezocht. Ze hebben daar een historische collectie auto's die je op afspraak mag bezichtigen. Ik werd daar heel leuk ontvangen door een dame van Externe Betrekkingen. De fabriek waar deze Peugeot is gemaakt, heb ik niet bezocht, die wordt nu gebruikt door De Tomaso.'

Klaas weet te vertellen dat de 504 destijds tussen andere auto's van Pininfarina door werd gemaakt, zoals de Fiat Dino

en Alfa Spider. 'Bepaalde onderdelen van die cabriolets komen exact overeen. Het klapruijtje van deze 504 kun je zo vervangen door eentje van de Fiat Dino en het rubber boven de voorruit heeft hetzelfde profiel als van de Alfa Spider.' De hobby's van Klaas zijn sleutelen en rijden. Hij doet geregeld mee aan rally's die de Association Peugeot Hollande organiseert, de club waar hij al enige jaren voorzitter van is. Behalve met de 504 rijdt Klaas tegenwoordig graag in vooroorlogse Peugeots waarvan hij en zijn vader er verschillende bezitten. Maar dat is een onderwerp voor een andere keer. ■

