

YOUNGTIMERS

Magazine

€ 4,75 • NUMMER 11 • NOVEMBER 2011

De auto's uit de jaren '70, '80 en '90

FORD SCORPIO 2.8i GHIA AUTOMATIEK WELSTAND ZONDER KAPSONES



PEUGEOT 504 CABRIO & COUPÉ
ITALIAANSE LIJN,
FRANS COMFORT



POLITIE-PORSCHE
DE MANNEN
ZIJN TERUG!



HONDA LEGEND & ROVER VITESSE
TWEELING UIT TWEE WERELDEN



Gekocht: **Oldsmobile Cutlass Supreme**
Gereden: **Alfa 75 3.0 V6**
Gereden: **BMW 735i**
Reizen: **youngtimers Rusland**
Leer weer als nieuw
Mercedes-Benz & Friends Berlijn



BP8|710966|101391

BON *vivant*



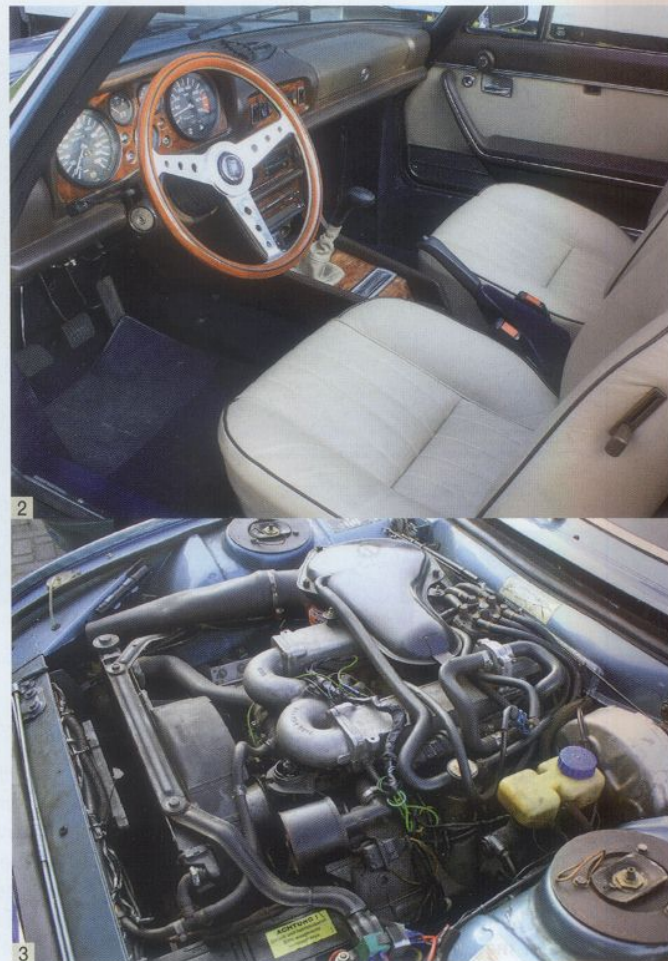
TERWIJL HUN BRAVE BROERS MET VIER EN VIJF DEUREN (OF ZELFS EEN LAADBAK) OP STOFFIGE WEGEN IN BLOEDHETE AFRIKAANSE LANDEN DAG-IN-DAG-UIT WORDEN AFGEBEULD, WORDEN DE PEUGEOT 504 CABRIOLET EN COUPÉ IN WEST-EUROPA VERTROETELD ZOALS JE ALLEEN IETS VERTROETELT WAT JE ZEER DIERBAAR IS. EEN MIDDAGJE RIJDEN MET EEN FRAAIE 504 V6 CABRIOLET MAAKT DUIDELIJK WAAROM DE LIEFHEBBERS ER ZO VERKNOCHT AAN ZIJN: DE FRANS-ITALIAANSE SCHOONHEID LEGT JE NIET ALLEEN IN DE WATTEN MET UITSTEKENDE RIJKWALITEITEN, MAAR GEEFT JE OOK HET GEVOEL DAT JE OP VAKANTIE BENT.

Hij is niet voor de volle honderd procent origineel', vertelt Joop Iriks van Iriks Automobielen B.V. als hij uitleg geeft over zijn privé-auto, waarmee ik het Brabantse land mag gaan verkennen. Hij is compleet gerestaureerd, waarbij praktische bruikbaarheid voorop heeft gestaan. Een blik onder de auto leert wat de eigenaar van Peugeot-dealerbedrijven in Breda en Oosterhout bedoelt. Bij de beschermplaat die eronder zit zal een jurylid bij een concours d'élégance meteen om ontheffing van zijn taak vragen en bij de eerste de beste slijter een hele grote fles jenever aanschaffen om de shock te verdrinken. Het goedje is zo solide en dik aangebracht, dat zelfs steenslag formaatje kippenei hier niets op uit lijkt te kunnen richten. Voor een showauto een crime, maar het behoud voor een youngtimer of klassieker die gerestaureerd is met het oog op intensief gebruik. Heel apart zijn ook de extra dwarsversterkingen, die onder de dorpels zijn geschroefd. 'Die heeft de vorige eigenaar eronder gezet om het torderen te beperken; ik heb het maar zo gelaten,' vertelt Joop, want bij zo'n klassieke cabriolet is torsie inderdaad niet geheel afwezig. Bovendien valt het niet op, wat zowel voor Joop als voor ons een argument is om er niet moeilijk over te doen.

HET EXTRA GEWICHT had een motief kunnen zijn om geen extra staal toe te passen, maar dat wordt bij deze auto gecompenseerd door wat meer motorvermogen. Joop Iriks vertelt dat deze in het najaar van 1977 afgeleverde cabriolet origineel een 2,7 liter PRV-carburatormotor had met 136 pk/100 kW bij 5.750 tpm. Die is vervangen door een wat jongere PRV-V6 met eveneens 2,664 cc, maar dan wel met Bosch K-Jetronic injectie. Het resultaat: 144 pk/106 kW bij 5.500 tpm. Het koppel is gegroeid van 207 Nm bij 3.500 toeren naar 217 Nm bij 3.000 tpm. Origineel was de nu gemonteerde motor gekoppeld aan een handgeschakelde vijfbak – een automaat was een optie – en die heeft Joop gewoon laten zitten. Voor zowel motorgeluid als brandstofverbruik heeft de bak gunstiger overbrengingsverhoudingen dan de tot najaar '77 door Peugeot toegepaste vierbak. Aan de bediening kunnen zelfs veel moderne auto's niet tippen; het is werkelijk de afgezaagde kreet 'als een warm mes door de boter'. De motor begint er krachtig aan te sleuren zodra je wegrijdt, in een mum van tijd flitst de wijzer van de snelheidsmeter over de honderd en verder. Zo is er geen enkele aanleiding om bij een verkeerslicht bescheiden voor de rechterbaan te kiezen, terwijl inhalen een kwestie is van het gaspedaal ietsje dieper vloeren en niet meer dan dat.

DE ZITPOSITIE IS heel plezierig, met een niet te lage stoel en voldoende beenruimte. Joop Iriks heeft het originele, nogal forse stuurwiel vervangen door een fraai houten Nardi-wieltje, dat lekker in de hand ligt en een klassiek-sportieve sfeer geeft. Voor zover dat al

1 Vanaf modeljaar 1975 hebben de 504 cabriolet en coupé achter breed enkel glas verscholen koplampunits. De originele TRX-wielen hebben nieuwe (peperdure) banden. **2** Het dashboard is van het laatste type en zeer fraai. Een Nardi-stuur misstaat in vrijwel geen enkele auto. De lederen bekleding en het tapijt zijn nieuw. Slordig meneer de fotograaf, die verschoven mat. **3** Origineel heeft deze auto nog een carburatormotor, maar die is nu vervangen door een 2,7 liter met injectie, zoals vanaf najaar 1977 toegepast.



WAAR OP LETTEN?

- Kijk als dat mag onder de matten, ook in de kofferbak. Mag dat niet, eigenaar groeten en rechtsomkeert maken.
 - Voel onderaan of portieren goed zijn (beter nog: kijken met auto op de brug). Bij verstopte afwateringen grote kans op ernstige roest.
 - Kijk langs beide flanken of de 'knik' en de randen van de wielkasten strak zijn. Zo niet, dan mogelijk werk in aantocht of er is slordig aan gewerkt.
 - Bekijk binnenschermen en binnen- en buitendorpels (liefst auto op brug).
 - Hoeken voor- en achterraut (coupé) zijn kwetsbaar. Daar is vaak (verborgen) roestvorming.
 - Kijk kritisch naar naden kofferdeksel, motorkap en portieren. Zijn die rondom niet mooi gelijkmatig, is er onvakkundig aan de carrosserie gewerkt.
 - Controleer onderkant deurstijlen (bij treeplanken).
 - Vergeet (onder de motorkap) de bevestigingspanelen van de veerpoten niet. Die moeten gaaf zijn, er mag niet aan gelast worden.
 - Dat geldt eveneens voor de draagarmen, ook daar mag niet aan gelast worden.
- Kortom: laat je nooit haasten en raak niet verblind door professioneel poetswerk. Koop liever een goede, duurdere auto dan een werkobject. Zo'n project valt vrijwel altijd duurder uit, zeker als je geen bedreven sleutelaar bent. Plaatwerk vervangen en spuiten is zeer kostbaar!
- Club:** www.peugeotclubnederland.nl, register 504 cc. Dank aan Ben van Delden van het register voor de aankooptips.



1 Het Sonnenland-dak oogt fraai en is gemakkelijk te hanteren, maar niet bepaald een stiltewonder.

niet door het schitterende notenhouten meterpaneel met vijf klokken wordt verzorgd. Wederom zou het reeds aangehaalde jurylid naar de fles grijpen, want officieel behoort deze auto een meterbehuizing met drie even grote klokken te hebben, in de stijl van de berline. Het huidige dashboard werd van origine pas toegepast vanaf september 1981. Maar ook hier huldigt Joop Iriks het standpunt dat je zo'n auto best mag aanpassen, mits het maar in de geest van het ontwerp past. Met die gedachte kan de schrijver prima leven, zeker zo lang het niet om een auto gaat waarvan er slechts enkele zijn gemaakt. De typische 504-eigenaardigheden zijn gelukkig wel onaangeroerd gelaten... Zoals het pootje voor de richtingaanwijzers, rechts op de stuurkolom. Zelfs na een uur rijden zit ik nog steeds aan de linker-

Zo is er geen enkele aanleiding om bij een verkeerslicht bescheiden voor de rechterbaan te kiezen.

kant in het luchtledige te maaien als ik de koers wil wijzigen. Maar vooral niet veranderen zo iets, het hoort gewoon bij een oudere Peugeot. Net als trouwens het contactslot links op de stuurkolom. Porsche-aanbidders willen nog wel eens beweren dat het te maken heeft met het snel weggkomen bij een klassieke Le Mans-start, maar of dat bij Peugeot ook houdbaar is, valt te betwijfelen. Ik houd het liever bij 'karakter' en 'houden zo!'.

DE BESTURING van de 504 lijkt door het Nardi-stuur wat directer, maar het aantal omwentelingen blijft gelijk. Een wonder van directheid is de overbrenging niet, maar dat went snel. Het mooie, licht onderstuurde weggedrag staat vlot koersen in ieder geval niet in

DE AUTO

De afgebeelde Peugeot 504 cabriolet is de privé-auto van Joop Iriks van Iriks Autobedrijven B.V. Twee vergelijkbare 504 cabriolets wachten op een liefhebber bij het Peugeot-dealerbedrijf aan de Huifakkerstraat 5, 4815 PN Breda, tel: 076-565 9211. www.auto-iriks.nl.

Door Iriks aangeboden Peugeots kosten tussen de € 20.000 en €25.000 met een 2.0-motor en met een V6 tussen € 23.000 en € 30.000. Daarvoor is de carrosserie geheel gerestaureerd met nieuw origineel plaatwerk, waarna het geheel nieuw is gespoten, gevolgd door een grondige anti-roestbehandeling. De wielkasten hebben kunststof beschermkuipen. Het kapframe is van een nieuwe coating voorzien en draagt een nieuwe Sonnenland cabriokap. Het interieur is opnieuw bekleed met leer en nieuw tapijt. Chrom- en RVS-delen zijn gepolijst en de techniek is door Peugeot-monteurs in topconditie gebracht. De auto wordt afgeleverd op nieuwe TRX-banden of andere Michelins, al naar gelang de wielen.



de weg, terwijl het onderstel ondertussen alle onoffenheden keurig glad strijkt. Peugeot heeft hier een heel mooi compromis gevonden: comfortabel, maar zonder klappen uit te delen. Daar staat tegenover dat het front van de koets soms duidelijk voelbaar anders gerichte bewegingen maakt dan de achtersteven, de onderdekse steunconstructie ten spijt. Al blijft de auto wel keurig rammelvrij. Comfortabel is ook het meubilair, dat (net als de rest van het interieur) is bekleed met fraai nieuw leder, in de stijl van het origineel, maar wel in een afwijkende kleur. Het jurylid slaat er nog eentje achterover. De bodem van de fles komt in zicht als de kap omhoog gaat. Een prachtig stukje werk, van fraaie Sonnenland-stof, in een smaakvol op de lak afgestemde blauwe kleur. Als Peugeot destijds maatwerk

zou hebben aangeboden, zou deze lak-dak-interieur-combinatie vast tot de mogelijkheden hebben behoord.

OVER DAK gesproken, hoewel het bijzonder aangenaam is om nog van een van de laatste zomerse dagen van het jaar te profiteren, moet de kap toch even omhoog. Waarbij zich meteen een minder sterk punt openbaart. Met de kap omlaag heb je nauwelijks last van de wind, terwijl met de herrie ook uitstekend te leven valt. Zit je droog en winddicht, lijkt het of er een flinke storm opsteekt, even heb ik zelfs het gevoel dat ik het dak – dat zeer gemakkelijk te bedienen is, inclusief het handige aan één kant vastzittende afdekzeltje – niet goed heb bevestigd. Maar ach, mag er misschien iets zijn dat verraadt dat het om een meer dan dertig jaar oud ontwerp gaat? Ook een bon vivant heeft recht op een paar grijze haren! |

TIJDLIJN

Modeljaren, beginnend in najaar voorafgaande jaar.

1969 Productiestart sept. 1968 met 1.8 4-in-lijn, 97 pk/71 kW, mech. inj. Kugelfischer, onbekr. schijfremmen rondom, geen stuurbekrachtiging, hydr. circuit enkel., max. snelheid 175 km/u.

1971 2.0 4-in-lijn, vierbak (of drietraps aut. t/m 1974 coupé, t/m 1972 cabriolet), 104 pk/76,5 kW, 179 km/u (aut. 170 km/u). Dubbele rechthoekige koplampen, driedelige achterlichten met schuine indeling.

1975 Brede koplampen met enkel glas, nieuwe grille en ééndelige achterlichten. 2.7 PRV V6 vervangt viercilinder, vierbak (optioneel drietraps aut. in coupé t/m '77), 136 pk/100 kW, rem- en stuurbekr. 186 km/u (aut. 182 km/u). T/m 1977 geen cabriolets en coupés met viercil.

1978 V-6 alleen nog in coupé, Bosch K-Jetronic, vijfbak, 144 pk/106 kW, top 189 km/u. 4-cil. 2.0 ltr. in lijn in de cabriolet, compr. verh. 8.80:1, 106 pk/78 kW, 4/5 versn., mech. Kugelfischer injectie, 179 km/u met vijfbak (170 km/u, aut.).

1980 Schildbumpers (zwart bij unikleuren, meegespoten bij metalliclak), aangepaste grille, ook 2.0 met vijfbak.

1982 Nieuw dashboard met vijf ronde meters.

1983 (31-05) Einde productie beide varianten.



Freek Aberson - Peugeot 504 cabriolet 1983

Opgegroeid met (en in) een Peugeot 504 berline is de liefde voor de Leeuw bij Freek Aberson altijd blijven hangen. En als je er dan als echte liefhebber eentje hebt, wil je ook alles over die auto weten. Zo kwam Freek er via het originele 'geboortebewijs' van l'Aventure Peugeot achter dat zijn 504 cabriolet de fabriek verliet op 27 januari 1983 en voor het eerst op kenteken werd gezet in La Savoie. In 1988 verhuisde de auto naar Duitsland. Daar heeft hij twee eigenaren gehad alvorens hij in 2003 naar Nederland werd gehaald door Classic Jaap te Dalfsen. Freek werd de eerste Nederlandse eigenaar.

'Ik ben altijd erg gecharmeerd geweest van de 504 coupe. Een ultieme schoonheid vond ik dat. In de buurt waar ik opgroeide reed er een rond en daar kon ik uren naar kijken. Vanaf de eeuwwisseling begon mijn autobloed weer te stromen. Van het een kwam het een kwam het ander en uiteindelijk werd de koop gesloten. Hoewel ik de coupé mooier vind, is de lijn van Pininfarina bij de cabriolet erg goed bewaard gebleven. Aangezien je met kleine kids bij mooi weer niet zo comfortabel zit in een coupe – het wordt dan wel érg warm binnen – heb ik gezocht naar een cabriolet en die vond ik vrij vlot', aldus Freek, die eraan toevoegt dat de auto toen 85.000 km had gereden. Daar zijn er in acht jaar 40.000 bij gekomen. 'De staat is sinds de aankoop weinig veranderd. Hij is altijd goed onderhouden; ik heb heel veel garage-nota's van de vorige eigenaren.'

Noemenswaardige problemen hebben zich niet voorgedaan, vertelt Freek. 'Eén keer startte de 504 niet. Dat kwam door een open gelaten dashboardkastje, ook een klein lampje kan de accu leegtrekken als je maar lang genoeg wacht. Verder heeft de startmotor het een keer begeven en heb ik last gehad van een lekke koppelingcilinder. Verder was en is het altijd starten-lopen! Dat komt ook wel goed uit, want ik ben geen technaut. Mijn stelling is altijd geweest dat je of de kosten gaandeweg de jaren kunt uitgeven of bij aankoop. Ik heb een uitstekende auto gekocht, vandaar dat het onderhoud heel overzichtelijk is. Technisch zijn het geen ingewikkelde auto's. De meeste onderdelen zijn nog goed te vinden, is het niet bij specialisten dan is het wel bij het onderdelenmagazijn van de Peugeot Club Nederland. Plaatwerk is wel duur en ook lastig te verkrijgen, heel vervelend als je tegen een paaltje of erger rijdt.'



Van het brandstofverbruik ligt Freek niet zo wakker, het is een hobbyauto. 'Ik volg het verbruik niet zo precies, maar aangezien je dure of wellicht de duurste benzine tankt, tikt het bij de pomp toch redelijk aan. Minimaal 1 op 10 is het wel. Maar zoals gezegd, bij gemiddeld 5.000 km per jaar is het geen halszaak. Bij redelijk weer gebruik ik de auto wanneer het maar kan, maar clubevenementen, tourritten en soms een rit naar het buitenland zorgen voor de meeste kilometers.' De 504 cabriolet en coupé mogen dan van Italiaanse snit zijn, het rijcomfort is volgens Aberson nog steeds Frans aangenaam. 'Het is uiterst comfortabel rijden. Deze auto is ontworpen te genieten van de luxe, niet van de prestaties; al kan hij met zijn tweeliter injectiemotor prima meekomen. De bagageruimte is ruim genoeg voor de vakantie en voorin heb je een riante zit- en beenruimte; met mijn 1,90 meter kan ik mijn benen geheel strekken naast de pedalen. Achterin is het voor kinderen tot een jaar of dertien ook prima toeven.' Helemaal blind is de liefde niet. 'Als je een niet door roest aangetast exemplaar hebt, moet je blij zijn. Gezien de ingewikkelde carrosserieconstructie – geheel gelast – zijn het dure auto's als ze "aan de beurt zijn".'

Freek denkt er niet over om zijn auto te verkopen, tenzij er eentje



met nóg aantrekkelijker specificaties in beeld zou komen. 'Het enige argument zou een 504 V6 cabriolet kunnen zijn of misschien een V6 Ti coupé. Maar echte plannen, neen, die heb ik niet.'

Freek Aberson wil degenen die aan een 504 coupé of cabriolet denken graag wijzen op het 504 coupé/cabriolet register van de Peugeot Club Nederland, dat meer dan honderd 'leden' telt, die samen nog meer van deze fraaie automobielen hebben. 'Het zijn populaire Peugeots, goede zijn ook zeer prijzig, vooral de cabriolet. Die is soms wel twee keer zo duur als de dichte versie en dan zal nog wel toenemen. Het zou mij trouwens niet verbazen als er nu meer 504 coupés en cabriolets in Nederland zijn dan er ooit verkocht zijn tussen 1969 en 1983. Er zijn immers diverse Peugeot dealers die nooit zo'n auto nieuw hebben verkocht, er zijn behoorlijk wat exemplaren gebruikt naar Nederland gekomen.' Tja, jongensdromen schréeuwen er nu eenmaal om om in vervulling te gaan. Al duurt het soms wel even.



Roeland van Ree - Coupé 2.0 Injection, 1979

Mijn eerste auto was een Peugeot 504 berline GL van 1975,' verteld Roeland van Ree, 'ik kocht hem in 1981. Mijn huidige auto heeft dus duidelijk te maken met een oude emotionele band die ik met de 504 heb. Ik wilde ook graag zelf een auto restaureren en van het één kwam het ander. Ik koos bewust voor 504 coupé, niet alleen omdat ik die mooier vond, maar ook omdat die na restauratie een hogere waarde zou hebben dan een sedan. Dat maakte het restaureren financieel net iets meer verantwoord. Ik vond de auto op vakantie in Bretagne in 2003, met 132.600 km op de teller. Met de restauratie ben ik drie jaar bezig geweest, sinds 2006 heb ik 14.000 km met de auto gereden.' Roeland vertelt dat zijn coupé bij aanschaf nog in de eerste lak zat. 'Er waren wel gebruikssporen. De auto had drie roestblazen en de nodige vliegroest op de dorpels, de draagarmen en de veerpoten. Het interieur was in zeer goede staat. Daar was ik wel blij mee, ook omdat daardoor het authentieke karakter van de auto bewaard bleef. Na de restauratie bleek het injectiesysteem niet goed te functioneren, ik kreeg het maar niet goed afgesteld. Uiteindelijk was het pas verholpen na een paar jaar sleutelen en uitproberen. Verder heb ik ook geen dure technische reparaties gehad, alles heel voorspelbaar. Ik heb alleen geld hoeven uitgeven voor dingen als olie, filters, contactpunten en dat soort dingen. Het onderhoud doe ik zelf.' Wat niemand zal verbazen, gezien de grotendeels zelf uitgevoerde restauratie. Onderdelen haalt Roeland bij de Peugeot Club Nederland of bij Peugeot-specialisten. De tweeliter mag dan twee cilinders minder tellen dan de V6, een zuinigheidswonder is het niet; Roeland komt uit tussen de 1 op 8 en 1 op 9. Wat niet tot financiële catastrofes leidt, want hij gebruikt de auto vooral voor 'mooi weer ritjes' en het bezoeken van evenementen. 'Recreatief gebruik' heet dat in verzekeringstermen.

Van Ree hoeft niet lang na te denken als we hem naar de sterke punten van deze 504-varianten vragen. 'Ik vind het een mooi gestroomlijnde auto met een soepele motor. Voor zijn tijd is hij ook behoorlijk luxe uitgerust, met stuurbokrachtiging, elektrisch bediende ramen en rol gordels voor en achter. Ook is het interieur mooi afgewerkt, met prachtige chique bekleding. Het is ook wel leuk dat er niet zo veel van gemaakt zijn, ongeveer 24.000 in veertien jaar tijd. Zodoende rij je in een exclusieve auto. Maar er zijn ook dingen die ik iets minder kan waarderen hoor. De instap vind ik nog al diep en gordels omdoen is ook lastig. Dat is echter niet de reden dat ik de auto misschien nog wel een keer wil verkopen. Ik zou wel graag open willen kunnen rijden en denk



zodoende wel eens aan een 504 cabriolet, al vind ik de coupé vanwege de daklijn net iets mooier. Omdat ik de auto echter zelf uit Frankrijk heb gehaald en hem ook eigenhandig heb gerestaureerd, heb ik er toch wel een bijzondere band mee. Dan is verkopen toch een hele stap. Daar komt ook nog bij dat ik nu weet wat ik heb. Wil ik een cabrio in dezelfde staat betekend dat zoeken naar een speld in een hooiberg. Dus toch maar niet... Ik wil ook iedereen die een cabrio of een coupé wil aanschaffen aanraden liever het dubbele voor een goede auto te besteden dan de helft voor een exemplaar dat maar "zo-zo" is. Uiteindelijk ben je dan met die dure toch veel goedkoper uit.'



Harm Sanders - Teveel om in een regel op te noemen

Goed te weten dat we zelf niet de enigen zijn die aan één auto niet genoeg hebben... Harm Sanders heeft dezelfde afwijking, al beperkt hij zich tot Peugeots 504 coupés en cabriolets. 'Ik heb er in totaal zes, maar het waren er nog meer. Mijn eerste – ook mijn allereerste auto – was een blauwe coupe uit 1971, geïmporteerd uit Italië en vrijwel ongerestaureerd maar matig gespoten. Wij zijn er in 2001 in getrouwd. Dat geeft een band! Als het goed is kan hij volgende week weer gaan rijden; nieuw gespoten en opgeknapt! Daarna kwam in 1993 een zilvergrijze cabriolet uit '72 die na een zevenjarige restauratie binnenkort naar de RDW gaat. In januari 2007 kwam er een witte coupé uit '74 bij, zo fraai & origineel dat ik hem niet kon laten staan. In april 2008, kruiste een origineel-Nederlandse 1973 cabriolet uit 1973 mijn pad. Verder heb ik nog een compleet cabriokarkas met nieuw plaatwerk uit België en een deels gedemonteerde coupé uit 1973. Mijn wens is eigenlijk (mits ik ooit plaats heb) alle modellen van 1971 t/m 1974 als coupe én als cabrio te bezitten.' Tja, de één verzamelt postzegels...

Harm vertelt dat hij het altijd prachtige auto's heeft gevonden. 'Wim Kan had er in eentje. Die kon ik zelfs ooit kopen in mijn geboortedorp De Steeg, maar dat was er een van het laatste type en die vind ik minder fraai. Ik heb vooral een zwak voor auto's tussen pakweg 1965 en 1975. Het is een prachtige combinatie: Italiaanse lijnen en Franse degelijkheid. Ik heb al mijn auto's van particulieren gekocht voor bedragen tussen de 6.000 en 12.000 euro en de kilometerstand varieert nu van 65.000 tot zo'n 160.000 km. De staat liep bij aanschaf uiteen, maar geen enkele auto was heel erg slecht.'

Geen van deze auto's heeft hun eigenaar ooit echt laten staan. 'Bij de '74'er werd ik al vrij snel na aankoop geconfronteerd met een gescheurd membraanrubber van de injectiepomp en vastzittende remmen. Typisch van die problemen na langdurige stilstand. De '73'er had veel regulier onderhoud nodig, ook bij die auto zaten de remmen vast. Dat laatste ook bij de '72'er, die ik vervolgens maar helemaal heb gestript. Ja, dat is tamelijk drastisch...

Een deel van het onderhoud en de reparaties besteedt Harm Sanders uit aan specialisten als Willem Driessen in Hengelo en Frank Thunnissen in Eindhoven. 'Het hangt een beetje van de moeilijkheidsgraad en de tijd af of ik het zelf doe', vertelt de verzamelaar. 'Sommige onderdelen heb ik zelf in voorraad. Ik koop nog wel eens wat op Ebay, bij Evert Jonkhart in Hilversum, Ko de Fou in Sluiskil en bij particulieren. Een klassieker rijden is altijd kostbaar; werkuren bijvoorbeeld lopen al snel op. Er is veel kaf onder het koren dus loont het goed te zoeken; beter één keer goed en wat kostbaarder dan drie keer half, wat onder de streep duurder is. Zelf doen scheelt in de kosten, maar je doet ook veel kennis op, om nog maar te zwijgen over de lol en de voldoening die het geeft!'

Harm schat het benzineverbruik van zijn auto's op rond de 1 op 8. Het gaat niet alleen om zondagse ritjes. 'Woon-werk verkeer, allerlei ritten privé samen met onze dochter en soms met onze hond. In principe gebruik ik de auto's het hele jaar door, behalve



met pekelen en sneeuw.'

Als uitgesproken sterke punten noemt Harm het fraaie ontwerp, de goede wegligging, het comfort, de goede prestaties en de prettige, soepele, sterke motor. Minder is hij te spreken over de roestgevoeligheid en de verkrijgbaarheid van plaatwerk en sommige andere onderdelen, al beseft hij ook wel dat dit een beetje hoort bij een klassieker. 'Soms zou ik wel meer vermogen willen of een iets directere besturing, maar eigenlijk ben ik dik tevreden. Al zijn er ook wel eens zwakke momenten, als een auto het toch (weer) niet naar mijn zin doet of als de kosten weer eens zijn opgelopen. Meestal duurt dat echter niet lang. Weet je wat trouwens erg leuk is? Ik krijg heel veel complimenten van vrouwen over de auto's en dat vind ik best bijzonder. Meestal letten vrouwen volgens mij niet zo op auto's maar bij deze heeft Pininfarina blijkbaar iets heel goed gedaan!'

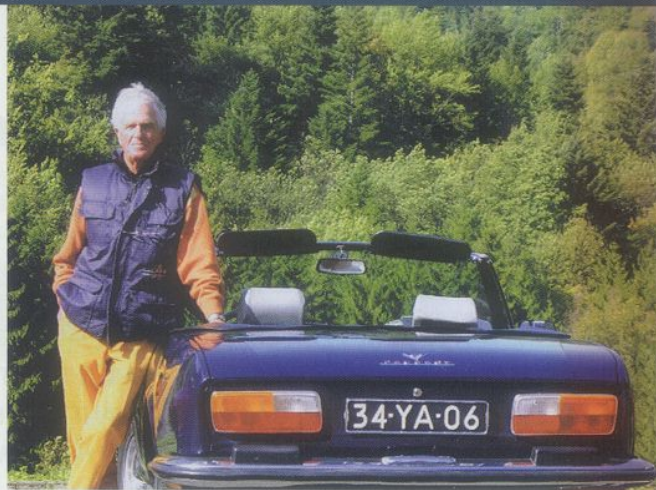


Ben van Delden - Peugeot 504 V6 cabriolet, 1974

Ben van Deldens zescilinder is op 30 juni 1975 in België op naam gezet, maar is in najaar '74 gebouwd (wel model '75 dus). Op 26 maart 1986 kreeg de auto een Nederlands paspoort. Op twee dagen na exact vijf jaar later kwam de Frans-Italiaanse schoonheid in handen van de huidige eigenaar. Ben: 'Ik heb mijn hele leven Peugeot gereden. Het begon met een 203 berline, andere Peugeots volgden. Eind 1968 verhuisde ik naar Amsterdam omdat ik manager werd van de toenmalige bioscoop Rembrandtpleintheater. Aan de overkant van het plein stond altijd een 504 cabriolet geparkeerd. Vanaf dat moment heb ik mijzelf beloofd dat ik ooit een dergelijke automobiel zou bezitten. Ik kocht in mei 1981 de V6 coupé 1978 van Bernard Haiting. Die werd in 1990 opgevolgd door een V6 coupé die ik pas verkocht in 2003. Dat waren het hele jaar door mijn dagelijkse auto's. Daarnaast kocht ik in 1991 eindelijk mijn eerste 504 cabriolet, een viercilinder uit 1972, felrood met een zwart teppeline interieur. Maar mijn ideaal was toch een mooie V6 cabriolet in perfecte staat. Daarvan zijn er van 1975 t/m 1977 slechts 977 gebouwd, zoeken naar en speld in een hooiberg dus. Ik heb twee-en-een-half jaar lang alles bekeken wat er aangeboden werd in Nederland en daar werd ik niet vrolijk van. Totdat ik in het blad van de Peugeotclubs *Le Lion* van herfst 1999 een kleine advertentie zag staan. Meteen toen ik deze automobiel bij de verkoper op de oprit zag staan wist ik het: die moet ik hebben! Donkerblauw met een grijs lederen interieur. Body-off gerestaureerd, bijna alle plaatwerk rondom vervangen en het geheel zorgvuldig getectyleerd (hier en daar zelfs iets teveel van het goede) en ook technisch in orde gemaakt, al was er toch nog wel wat te doen. Om een lang verhaal kort te maken, uiteindelijk heb ik de auto gekocht.'

Ben vertelt dat de km-teller bij aankoop net rond was geweest, in ruim tien jaar zijn daar 49.038 kilometers bij gekomen. Zonder noemenswaardige problemen en dat geldt ook voor zijn andere 504's. 'Één keer heeft een van de coupés een lekkende koppakking gehad. Ook had ik in Spanje een keer startproblemen vanwege een mankement aan de carburateur. In Frankrijk ging eens een benzinepompje stuk. Ik heb na aanschaf van de V6 cabriolet de standaard vierversnellingsbak laten vervangen door een vijfbak uit een 406. Die is dit jaar defect geraakt en vervangen door eentje uit een 504 coupé uit 1983..

Ben kan voor onderhoud en reparaties een beroep doen op een gepensioneerde Peugeot- monteur die hij al kent sinds hij in 1968 in Amsterdam ging wonen. 'Hij weet nog steeds goed de weg in Peugeot-land, ook wat betreft onderdelen. Praktisch alles is nog te koop, wanneer je tenminste een beetje de weg weet. De PCN heeft voor de leden trouwens ook een onderdelenmagazijn. Soms is het wel even zoeken en sommige onderdelen zijn duur geworden, zoals koplampunits.' Wat betreft het benzineverbruik heeft Ben van Delden vrij gunstige ervaringen. 'Bij



en goede afstelling en een niet ál te zware rechtervoet kun je met een auto met een vijfbak op langere afstanden 1 op 10 halen. Op snelwegen rijd ik dan zo'n 120 tot 130 km/u, met soms even een spurtje. Mijn moderne 206 SW GTi 2.0 16V doet het niet veel beter! Ik gebruik de auto op mooie zomerdagen, voor binnenlandse evenementen en ook tijdens de jaarlijkse internationale ritten van *L'Aventure Peugeot*.'

Uitgesproken sterke punten vindt Ben het comfort, het rijgenoege, de betrouwbaarheid, het tijdloze ontwerp, de uitstraling en niet te vergeten de ruimte, ook voor bagage. Wat minder kan hij het naar huidige normen vrij stevig windgeruis waarden. 'Dat leidt echter niet tot een verrassend antwoord bij de laatste vraag, over een eventuele verkoop: 'Nee, deze auto blijft voor de rest van mijn leven in mijn bezit!'

Als uitgesproken pluspunt noemt hij de buitengewoon betrouwbare V6. 'Ik raad altijd aan bij uitsluitend originele oliefilters gebruiken. Daar blijft, bij stilstand, olie in zitten, zodat de motor meteen bij het starten olie krijgt aangevoerd. Verder moet je bij oververhitting, bijvoorbeeld door een V-snaar-brek, onmiddellijk stoppen. Denk vooral niet dat je het nog wel haalt tot het benzinstation even verderop. Je komt er gegarandeerd niet zonder lekkende koppakking. Omdat je vrijwel niet kunt traceren om welke van de twee koppen het gaat, zit je vast aan demontage van beide. Dat is ook financieel niet leuk kan ik je verzekeren!'

