

AUTO MOTOR

klassiek

1000+ OLDTIMERS &
YOUNGTIMERS
TE KOOP

ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER



■ Moto Morini 125 H

■ Peugeot 504 cabrio

■ Renault 6

■ Tempo Hanseat 1951



VW Kever Mach I

- PLUS:
- Q&A - technische vragen van lezers • Autosalon Rotterdam •
 - Motorshow Essen • Ural - hoe klassiek kan nieuw zijn? •
 - Porsche tentoonstelling in Brussel • Limburgia Trophaeum •

WWW.AMKLASSIEK.NL

30^e jaargang, januari 2014 / Nr. 1. Prijs los nummer € 3,99 - € 15 KORTING t.o.v. de winkel bij een abonnement





66



72

**Porsche
Tentoonstelling**

NIEUWS	6
EVENEMENTENKALENDER	23
SPORTNIEUWS	24
Q&A - TECHNISCHE VRAGEN	27
DHRC - RALLYNIEUWS	28
FACEBOOK FOTOWEDSTRIJD HERFST	30
RENAULT R6 - EEN UNIEK VERHAAL	32
NEE TEGEN MRB OP HET MALIEVELD	38
VW KEVER MACH I	40
MOTO MORINI 125 H	48
AUTOSALON ROTTERDAM - VERSLAG	52
TEMPO HANSEAT	54
MOTORSHOW ESSEN - VERSLAG	60
URAL - HOE KLASSIEK IS NIEUW	62
PEUGEOT 504 CABRIOLET	66
PORSCHE TENTOONSTELLING	72
LIMBURGIA TROPHAEUM	74
KLASSIEKERPOST - LEZERSBRIEVEN	79
KLASSIEKERTJES - TE KOOP	84

V o o r w o o r d

"Stoom kwam uit alle gaten, de kop lichtte bij wijze van spreken roodgloeiend op, het wachten was op de grote knal... Ik vertoonde een treffende gelijkenis met de onfortuinlijk kokende Mini Clubman 1275 GT. Aanleiding voor deze oververhitte uitbarsting was bij mij het nieuwe regeerakkoord. Témidden van alle ellende die men met het regeerakkoord 2012 over ons heen stort, een enkel onbenullig regeltje: 'de vrijstelling MRB voor oldtimers wordt vanuit milieu-overwegingen geschrapt.'" Deze woorden stonden vrijwel exact een jaar geleden al op deze plek. Toen waren we nog hoopvol dat de soep niet zo heet zou worden gegeten als hij werd opgediend. En er is veel positiefs te melden.... Veel klassiekerliefhebbers komen er (iets) minder bekaaid vanaf dan aanvankelijk gedacht. Dat is heel mooi. De keerzijde is dat de maatregel voor veel anderen een regelrechte financiële ramp is. Er zijn verzamelaars die van het ene op het andere moment voor een stuk of zes auto's MRB moeten gaan betalen.

Positief is ook dat dankzij vrijstellingoldtimer.nl (Wouter van Embden en team), de Facebookgroep oldtimerliefhebbers (16.456 leden, 'as we speak'), AMK en talloze andere liefhebbers zich daadwerkelijk actief verenigd hebben om dit onrecht een halt toe te roepen. Tomeloze inzet van veel vrijwilligers heeft tot een actieve strijd geleid en dat is heel mooi. Het sluitstuk tot nog toe was zelfs een heuse spontane demonstratie waarbij tot wel 1000 klassiekers op weg naar Den Haag gingen en daar tot grote paniek leiden! Illustratief voor de gemiddelde (klassieke) autoliefhebber is het commentaar van Thomas Touw. "Nooit eerder ben ik op de barricades gaan staan. Sterker nog, ook op deze dag was ik het niet van plan. Wat dat betreft had ik mijn kop in het zand en niet tot aan mijn schouders, maar tot aan mijn kont!"

Veel minder mooi is dat het allemaal tot nog toe geen enkel resultaat heeft gehad. Op 18 december ging ook de Eerste kamer akkoord met Belastingplan 2014. Een enorme teleurstelling en een duidelijk in zijn taak falende Eerste kamer. Want de argumenten die aangedragen werden waren zeer solide. Het is de derde aanpassing in vier jaar tijd voor oldtimers, de maatregel is overbodig, de cijfermatige onderbouwing is onjuist, de aanleiding voor de maatregel is slechts een zogenaamd vooronderzoek en oldtimers rijden verwaarloosbaar weinig! En dat zijn ze nog niet eens allemaal!

Is de strijd dan nu gestreden? Nee, helemaal niet. De Stichting Autobelangen is voornemens de Staat voor de rechter de dagen.

Dit is de tijd van de goede voornemens... wat nu als we ons allemaal voornemen om ieder minstens 50 euro te doneren om deze strijd voort te zetten en de (r)overheid een halt toe te roepen... alleen het idee is toch al 50 euro waard? (www.vrijstellingoldtimer.nl)

En als het lukt zou 2014 misschien wel het beste jaar ooit worden... dat is in elk geval wat de AMK-medewerkers u toewensen! Een gelukkigst nieuwjaar (mogelijk zonder

PEUGEOT 504 CABRIO UIT 1969

Sierlijke pracht

Tekst en foto's: René Dijkstra

Tees Olthuis (73) uit Zuidhorn is sinds jaar en dag een echte Peugeotman. Indien mogelijk reed hij auto's van dit merk, vandaag de dag staat er een 406 V6 coupé met Royal Blue lederen bekleding voor de deur. In combi met de bekleding een vrij unieke uitvoering. Het onderstreept Tees' liefde voor Peugeot. Achter de deur treffen we iets wat dit nog meer doet: een Peugeot 504 cabrio uit 1969.

De Peugeot 504 cabrio uit 1969 van Tees Olthuis staat in tegenstelling tot de 406 V6 coupé welbewust áchter de deur. "Als het even niet hoeft, komt de auto niet in de regen", zegt Tees. "Het sierlijke ontwerp is van Pininfarina en daar is niks mis mee. Integendeel, maar hij verzorgde niet alleen het ontwerp maar bouwde jammer genoeg ook de carrosserie. De gevolgen mogen duidelijk zijn: als er één wagen roestgevoelig is, dan is het de Peugeot 504 cabrio wel. Door alleen de weg op te gaan met mooi droog weer en de wagen verder altijd in de garage te stallen, is de carrosserie sinds ik 'm kocht niet minder geworden. Daarvoor rijd ik er ook te weinig in. Maximaal drieduizend kilometer per jaar, dan houdt het wel op. In de twaalf jaar dat de 504 in mijn bezit is, heb ik er welgeteld twintigduizend kilometer mee gereden. Da's niet niks maar ook niet veel. Zoveel mooi weer hebben we in Nederland nu eenmaal niet. En ik vind dat je met een cabrio wel met open dak moet kunnen rijden. Anders kan ik net zo goed de 406 pakken."

HET ALLEREERSTE BEGIN

Terug naar het begin nu. Of liever gezegd: terug naar het állereerste begin. Tees groeide op naast een garage en was daar als kleine jongen in zijn vrije tijd ook altijd

te vinden. "Ik ben altijd al gek geweest op auto's", zegt Tees. "Aanvankelijk niet persé op oldtimers. Daar stond ik verder niet zo bij stil. Dat kwam pas midden jaren '90 van de vorige eeuw. Rond mijn 55ste begon ik bladen als Auto Motor Klassiek en Het Automobiel te kopen. Ik verlustigde me dan altijd aan de prachtige foto's in de reportages en advertenties. Op een gegeven moment stond er een artikel in één van de beide bladen over de restauratie van een Peugeot 504 cabrio. Dat verhaal trok meteen mijn aandacht. Na het artikel gelezen te hebben dacht ik nog maar één ding: als ik met de VUT ga, wil ik hoe dan ook zo'n auto hebben."

In 2001 was het zover. Tees nam contact op met een in Peugeot en Citroën gespecialiseerd oldtimercentrum in de stad Groningen en plaatste een gerichte zoekopdracht. In het voorjaar van 2002 kreeg hij een telefoontje. "Ze hadden een 504 cabrio voor me gevonden", zegt Tees. "Het ging om een type uit de eerste serie met productienummer 340. Na het bekijken van de foto's, is de wagen naar Nederland gehaald. Geheel vrijblijvend uiteraard. Korte tijd later werden we uitgenodigd naar de showroom te komen. Daar stond de vuurrode oldtimer mooi omhoog gestald. Mijn vrouw en ik keken naar de







HISTORIE

De Peugeot 504 cabrio is gebouwd tussen 1969 en 1983. De eerste serie liep van '69 tot '72. Bij latere series verhuisde het Pininfarina logo van het spatbord links achter naar het spatbord linksvoor. Ook de deurkrukken werden gewijzigd, net zoals de koplampen en achterlichten. In totaal belandden ruim achtduizend 504 cabrio's op de weg. Niet heel veel. Waarschijnlijk waren ze te prijzig om heel populair te worden. De voorganger van de 504, die ook als sedan, stationwagen en coupé te koop werd aangeboden, was de Peugeot 404. Ook van deze 404 was een cabrioletuitvoering beschikbaar. Ook bij de opvolger, de Peugeot 505, was dit het geval.

STERKE EN ZWAKKE PUNTEN

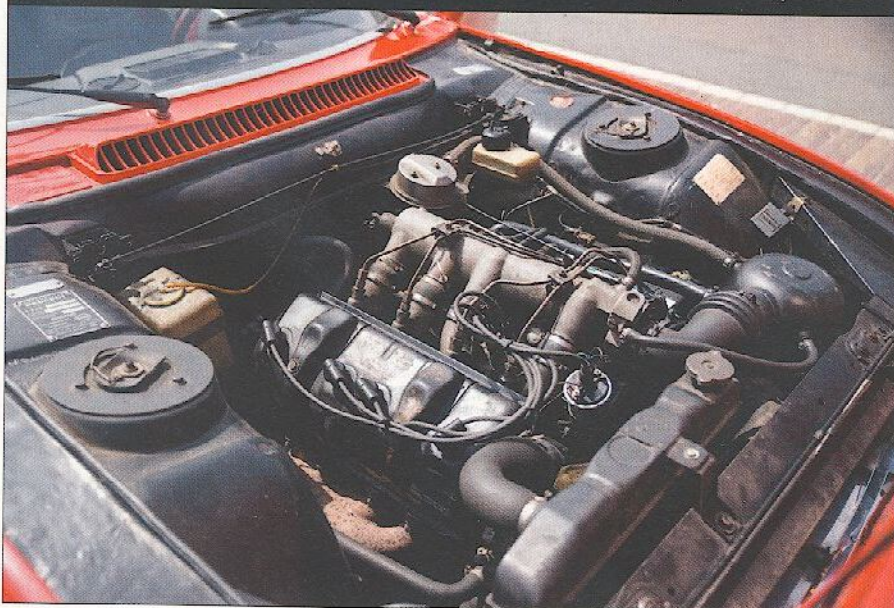
Sterke punten van de 504 cabrio zijn de vormgeving, technische betrouwbaarheid en comfortabele rijeigenschappen.

Als zwakke punten kunnen de roestgevoeligheid en de remmerij achter genoemd worden. Over dit laatste zegt Tees het volgende: "De handrem werkt ook op de schijfrem. Dit bleek geen ideale constructie te zijn."

INTERNET

- Peugeotforum.nl
- 504cc.de
- Peugeot504.webklik.nl
- Peugeotclubnederland.nl

*De 1800 injectiemotor brengt
110 paarden op de been*

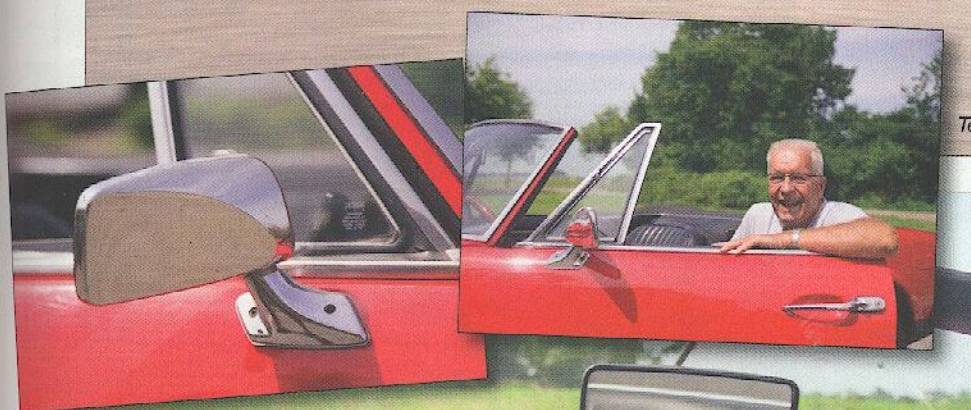
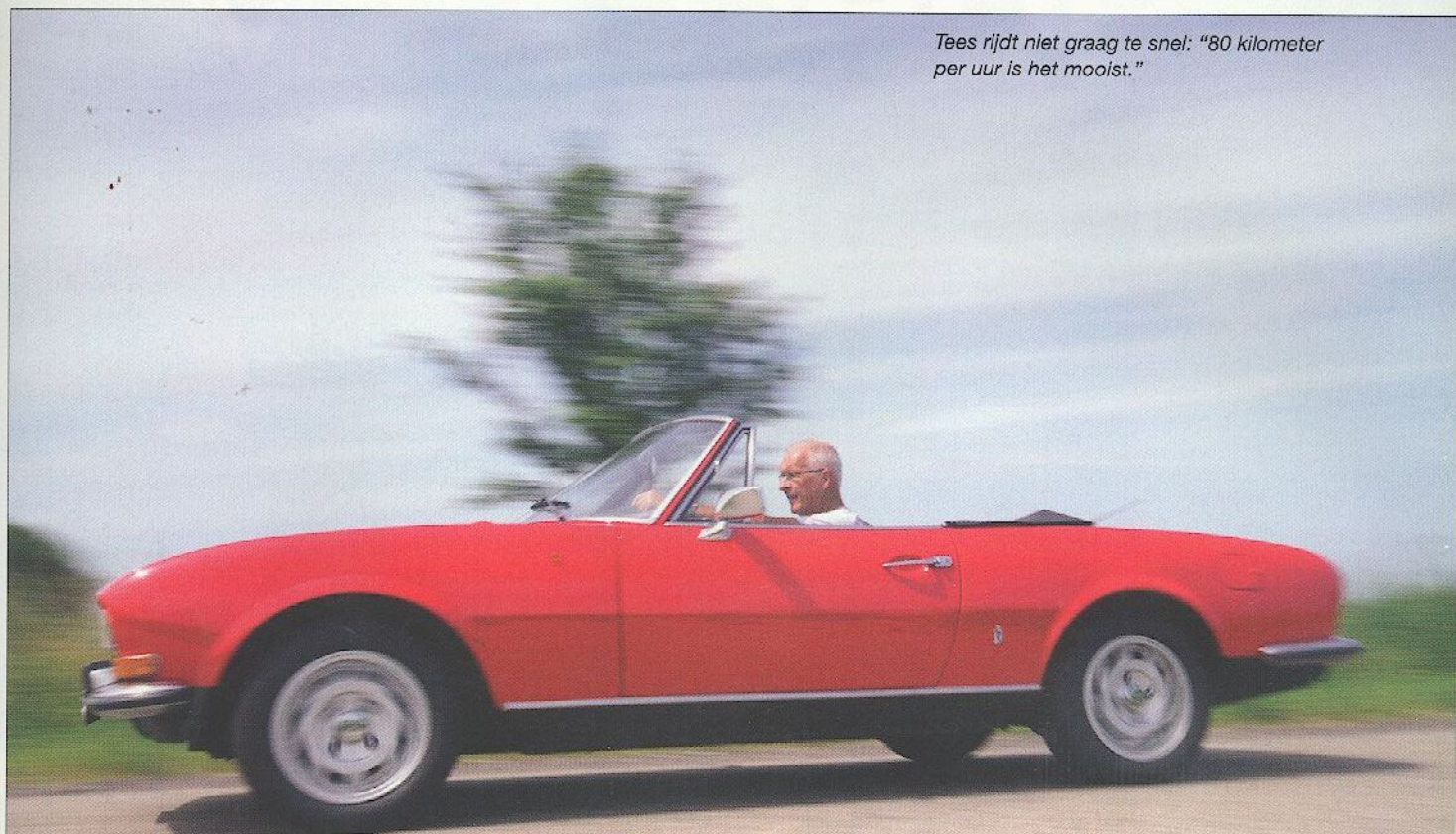


auto en vervolgens naar elkaar. Ja, dit was 'm. Dit was precies wat we wilden hebben. Er moesten wel wat kleine dingetjes aan gedaan worden. Linksvoor was een nieuw spatbord nodig want die was verroest. De motorkap moest worden bijgewerkt en overgespoten, de bougies dienden vervangen te worden en de olie ververs. Verder moesten er links en rechts nog wat slangetjes worden vervangen. Maar dat was het dan ook wel. Technisch mankeerde er zo goed als niets aan de auto. Later, toen we de wagen al in ons bezit hadden, ontdekten we helaas toch nog wat meer roestvorming. We constateerden ook dat de 504 op diverse plaatsen olie lekte. Tja, liefde op het eerste gezicht maakt altijd een beetje blind. Je weet het, maar het overkomt je dan toch."

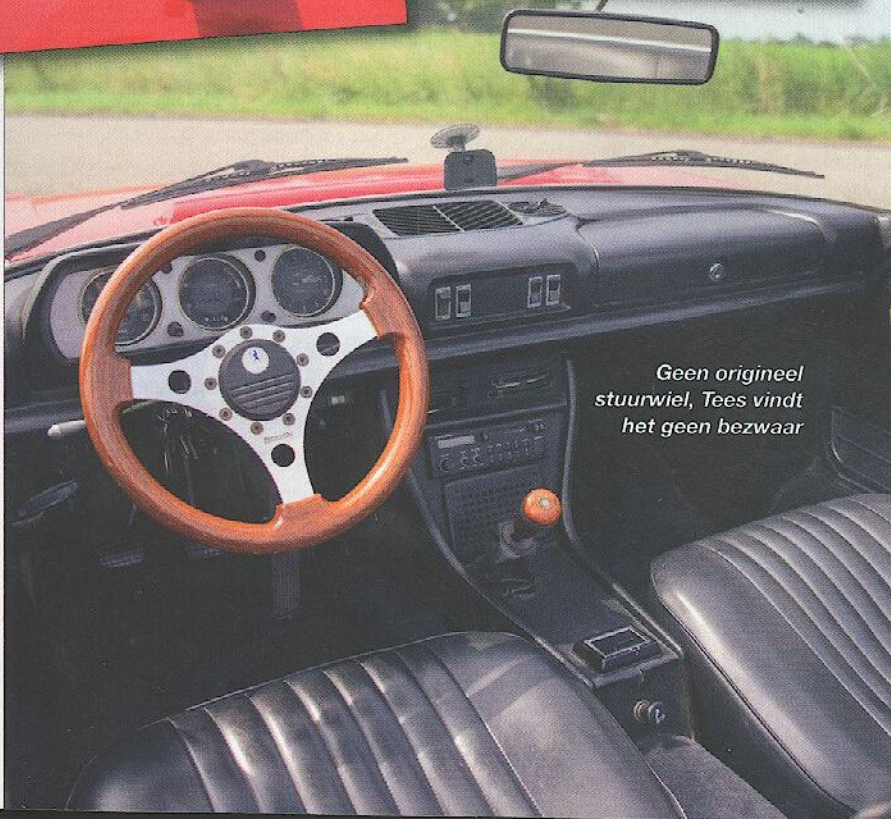
GENIETEN GEBLAZEN

"Nou ja, zo erg was het allemaal natuurlijk niet", vervolgt Tees. "De auto staat als gezegd bekend om zijn roestvorming en olie lekken doen vrijwel alle auto's van die leeftijd. Ik liet mij er niet door uit het veld slaan en er mijn droom die zojuist was uitgekomen niet door verpesten. Dat kon ook bijna niet. Als ik toch een klein beetje last van mijn ontdekkingen heb gehad, waren die subiet verdwenen op het moment dat ik in de 504 stapte voor een ritje. Dat begon al bij het motorgeluid: dat is echt genieten geblazen hoor. Ga je vervolgens rijden dan ga je genieten in het kwadraat. De 504 rijdt super comfortabel, luistert heel goed naar het gaspedaal en heeft een uitmuntende wegligging. Uiteraard wel rekening houdend met zijn leeftijd van 44

Tees rijdt niet graag te snel: "80 kilometer per uur is het mooiste."



Terecht trots op zijn 504 cabrio



Geen origineel stuurwiel, Tees vindt het geen bezwaar

jaar. Maar als je dat dan doet sta je er werkelijk versteld van dat ze toen al zo'n comfortabele auto op de weg konden zetten."

De 1800 injectiemotor, met een Kugelfischer mechanische injectiepomp die het vermogen van de motor verhoogt, brengt 110 paarden op de been. Bij een gewicht van 1170 kilo blijkt dat ruim voldoende te zijn. De viercilinder is gekoppeld aan een handgeschakelde vierversnellingsbak. "Ik wilde eigenlijk een 2 liter", zegt Tees. "Maar de mensen van het oldtimercentrum zeiden dat ik van de 1800-motor echt geen spijt zou krijgen. Dat zeiden ze uiteraard in hun eigen belang. Maar ze hebben wel degelijk gelijk gekregen. De 504 cabrio gaat als de spreekwoordelijke brandweer. Al overdrijf ik dat liever niet. Ik heb er wel 140 kilometer per uur mee gereden. Is geen enkel punt hoor. De wagen kan officieel zelfs 160 km/h. Maar ik houd het liever bij 80 km/h op de landelijke binnenwegen. Iets mooiers is haast niet denkbaar.



Eigenlijk moet de motor trouwens op superbenzine lopen. Maar er is een fuelcat ingebouwd tussen de tank en de injectie-pomp. Dat is helemaal niet duur, te meer daar zo'n fuelcat minimaal 400 duizend kilometer meegaat. Dat ding overleeft mijn

504 kortom met gemak. Het voordeel van de fuelcat is dat het blok nu op alle soorten benzines draait. Daarom tank ik het voordeliger Euro 95. Ik heb nooit last van gepingel gehad, het draait allemaal perfect."

Het was liefde op het eerste gezicht...

KONINKLIJK LOGO

Heel veel meer dan af en toe met mooi weer toeren door de ommelanden doet Tees niet met zijn 504 cabrio. Afgelopen voorjaar nam hij voor het eerst deel aan een show van een plaatselijke club. Liever nog bezoekt Tees zelf dergelijke shows zonder er zelf met zijn wagen te staan. "Ik geniet enorm van de 504", zegt hij. "Zelfs als ik er niet in kan rijden, zoals in de winterperiode. Dan kan ik in mijn garage nog altijd genieten van de sierlijke pracht die Pininfarina heeft getekend. En heeft voorzien van zijn 'handtekening' in de vorm van zijn 'koninklijke logo' op het spatbord linksachter. Het feit dat dat logo op die plaats zit geeft aan dat het inderdaad om een 504 uit de eerste serie gaat. Bij latere modellen verhuisde het logo naar het linker voorspatbord. Dat zijn mooie details. Eigenlijk is de hele wagen één groot mooi detail. Te meer daar het een cabrio is. Dat versterkt het genot aanzienlijk. Als je in zo'n open wagen rijdt ben je één met de natuur. Je hoort de vogeltjes fluiten en maakt af en toe een praatje met mensen die je passeren op de fiets. Da's toch heerlijk. We zouden de wagen dan ook nooit meer willen missen."

