

# Classics



DUBBELTEST

PEUGEOT 504 – FIAT 132

# SMAAKMAKERS



PROFIEL

LYNX EVENTER

110 JAAR LANCIA GESCHIEDENIS



UIT DE EERSTE HAND  
CHEVROLET DELUXE

REPORTAGE DE EERSTE GRAND PRIX (LE MANS, 1906) • SFEERVERSLAG INTERNATIONAL CITROËN CAR CLUB RALLY • MOTORPRAAT AUSTIN A-SERIE • TOT OP HET BOT SKODA 440 • TOEN EN NU CITROËN 2CV • PROEFRIJEN FORD CORTINA 1600 E, PORSCHE 911 • SFEERVERSLAG GOODWOOD REVIVAL • PORTRET VOLVO-SPECIALIST EGBERT OEBELIS • GUILTY PLEASURE RENAULT FUEGO



INCLUSIEF HET MEEST COMPLETE KLASSIEKERAANBOD **Classics**

# OP SMAAK GEBRACHT



Op het scheiden van de markt krijg je vaak de meeste waar voor je geld. Zo ook in de autowereld. Aan het eind van hun levensloop worden auto's vaak van allerlei extra's voorzien, terwijl de prijzen hetzelfde blijven. Zulke 'volgeladen' versies zijn later voor de klassiekerliefhebber interessant. We onderzoeken in hoeverre twee uitgerijpte reisauto's hun potentieel hebben benut.





Tegen het eind van zijn carrière krijgt een auto vaak allerlei interessante voorzieningen om hem nog enkele jaren concurrerend te houden. Zo wordt soms een sterkere motor leverbaar, wordt de auto standaard voorzien van diverse opties of brengt een facelift het model weer bij de tijd. Op die manier wordt bij zo'n auto veelal pas zijn volle potentieel benut.

Van een facelift wordt het uiterlijk van een auto overigens lang niet altijd beter. Het ontwerp klopt vaak al en wijzigingen komen soms gekunsteld over. Er zijn echter gevallen waarin een facelift het betreffende model juist goed tot zijn recht laat komen. Een mooi voorbeeld daarvan is in onze ogen de Fiat 132. Het model begint zijn leven als een wat anonieme gezinsauto. Een eerste facelift brengt daar nauwelijks verandering in. Maar tegen het eind van zijn carrière krijgt de 132 een ingrijpende facelift die er een opvallende, vlotte verschijning van maakt met een aantrekkelijk interieur, bekleed met luxe stoffen. En dat niet alleen bij de topmotorisering, maar bij de hele modelrange. Wat een beetje make-up kan doen! Daarbij is het model nu met een tweelitermotor leverbaar. Zodoende kan de 132 nog even lekker vlammen voordat hij met pensioen gaat.

Het uiterlijk van de Peugeot 504, ontworpen door Aldo Brovarone in dienst van Pininfarina, staat vanaf het begin juist als een huis. De trapeziumvormige koplampen met dik glas kenmerken decennialang vele Peugeot-neuzen. Ook de 304 krijgt ze namelijk, bij een facelift neemt ook de 104 ze over, de 305 wordt ermee getooid en de latere 505 heeft ze in afgeronde vorm nog steeds. Bovendien is de beeldbepalende kofferbak met knik een vondst die de achtersteven tijdloos maakt. Door de jaren heen verandert het ontwerp van de 504 terecht nauwelijks, op details na, zoals de portiergrepen, de positie van de voorste knipperlichten en de grille. Ook in het interieur verandert er weinig. Het stuurwiel wordt licht gewijzigd, de versnellingshendel verhuist van de stuurkolom naar de vloer en de hendels voor richtingaanwijzers en ruitenwissers wisselen van positie.

## FIAT 132 1600 (1978)

### TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	• 4-cil. in lijn, carb., 2 bovenl. nokkassen
Cilinderinhoud	• 1.585 cc
Max. vermogen	• 72 kW (98 pk)
bij	• 5.600 tpm
Max. koppel	• 132 Nm
bij	• 4.000 tpm
Aandrijving	• achterwielen
Aantal versnellingen	• 5 of drietrapsgautomaat
Wielophanging v/a	• onafh. met schroefveren, stab./starre as met schroefveren
Remmen v/a	• schijfremmen/trommelremmen
Afmetingen l/h/h	• 4,39/1,64/1,44 m
Wielbasis	• 2,56 m
Max. bagageruimte	• 400 l
Topsnelheid	• 165 km/h
0-100 km/h	• 12,5 s
Gewicht	• 1.105 kg
Vanafprijs (1979)	• € 8.554

\* - fabrieksofgave

Het instrumentarium had volgens ons wel kunnen profiteren van een facelift, want het aluminium paneel met kleine klokken en chroomaccenten oogt aan het eind van de jaren 70 gedateerd in een wereld waar matzwarte kunststoffen de boventoon voeren. De best gerijpte versie van de 504 vinden wij de TI, voorzien van tweelitermotor met brandstofinjectie en leren bekleding, die sinds 1973 leverbaar is. Vanaf 1976 heeft de TI voorin bovendien elektrisch bedienbare ruiten. Wat wil een mens nog meer?

### Mascara en lipstick

In de test hebben we van de 132 een versie met 1,6-litermotor. Dat lijkt misschien oneerlijk, maar qua vermogen zit hij dicht bij



**1** De beroemde dubbelnokker van Lampredi. **2** Luxe velours voor de hele modelserie. **3** Een comfortabele reiswagen, nu geschikt gemaakt voor kinderstoeltjes. **4** Aanvankelijk had de 132 andere achterlichten, deze zijn van na de facelift. **5** Bij de laatste modelwijziging is het dashboard ook volledig vernieuwd.



1



2



3



4



5



### Fiat 132, Jeroen Bax

“Dit exemplaar komt oorspronkelijk uit België, maar ik heb hem 2,5 jaar geleden gekocht bij een handelaar in Smilde. Ik zag hem op internet en dacht meteen: die moet ik hebben. Ik kende het model niet, maar het uiterlijk sprak me aan, vooral de vorm en de kleur. Ik gebruik hem dagelijks voor woon-werkverkeer en het gezinsvervoer. Het is een fijne gezinsauto, die genoeg ruimte en comfort biedt. We hebben drie kinderen; normaal zitten er kindervoetstoeltjes achterin. Daarvoor heb ik speciaal gordels laten monteren. Naar het buitenland ben ik ook al geweest met deze auto. Ik heb er eigenlijk nooit wat mee. Ik heb op voorhand allerlei onderdelen vervangen, zoals de distributieriem, om zo eventuele pech voor te blijven. Het vinden van onderdelen levert geen problemen op. Er zit een grote onderdelenhandel bij mij in de buurt die gespecialiseerd is in Italiaanse auto's en waar ik ook het onderhoud laat doen. Af en toe sleutel ik zelf wat bij mijn zwager die een brug heeft. Zo heb ik de kachelradiateur vervangen die begon te lekken. Ik heb een nieuwe laten maken van koper in plaats van plastic. Fijn aan deze auto vind ik het comfort, de stoelen zitten erg lekker. Het motorgeluid is ook leuk en hij start altijd. Minder fijn is dat de motor in de winter wat hapert als hij koud is en dan bij elk stoplicht stilvalt. Is hij eenmaal warm, dan loopt hij weer goed. Een ander nadeel is dat de carrosserie gevoelig is voor roest en dat de roest steeds terugkomt, vooral bij de ruiten, het voorste randje van de motorkap en rond de wielkasten. De onderkant heb ik behandeld en die blijft goed. Verder vind ik het verbruik aan de hoge kant; ik haal binnen de bebouwde kom ongeveer 1:9 en daarbuiten 1:11.”



We vallen voor de mascara en de lipstick van de Italiaanse schone

## De 504 TI heeft ons aangenaam verrast met zijn sportieve inborst



### Peugeot 504, Cor Jansen

"Ik heb deze auto een jaar of dertien geleden gekocht bij een Peugeot-klassiekerspecialist in Brabant. De auto is geïmporteerd uit Frankrijk en afkomstig uit de buurt van Parijs. Hij zat vol parkeerdeukjes en had wel een spuitbeurt nodig. Er stond 45.000 km op de teller, alle rekeningen zaten erbij. Heel interessant, dus. Ik ben altijd Peugeot-liefhebber geweest, ook voor mijn dagelijkse auto's. Mijn eerste auto was de 403 van mijn peetoom en dit is mijn derde of vierde 504. Deze is niet voor dagelijks gebruik. Ik rijd er ritten mee van de Peugeot-club, maar ga er ook veel mee naar het buitenland, bijvoorbeeld naar de Mille Miglia en dan via de passen de Alpen over, al rijdt de auto ook prima op de snelweg. Zodoende staat de kilometerteller nu op 109.000. Onderdelen zijn redelijk goed te vinden, al zijn sommige dingen zeldzaam, zoals draagarmen en brandstofpompen. Veel is echter na te maken - vrienden van me zijn bijvoorbeeld goed in metaalbewerking - en ik heb bovendien enkele sloop-504's voor onderdelen. Overigens komen uit landen als Tunesië, China en Argentinië zelfs nog nieuwe onderdelen. De 504 TI is een perfecte auto met lekkere stoelen. Hij rijdt heel comfortabel en rustig, maar als het moet ook erg snel. In dat laatste geval loopt het verbruik wel op naar 1 op 7 à 8, maar dat heb ik er voor over. Een zwak punt is de roestgevoeligheid. Je moet deze auto niet buiten laten staan en na het wassen goed laten drogen voordat je hem binnenzet. Ik heb hem een anti-roestbehandeling gegeven, maar er komen regelmatig weer roestpunten naar boven. Dus regelmatig spuit ik een stukje bij. Dat hoort ook bij de hobby."



de 2,0-litermotor van de Peugeot. De prijzen van destijds komen minder goed overeen: de Fiat 132 1600 kostte in 1979 € 8.554 en als 2000 € 9.469, de Peugeot 504 TI € 10.884 en met automaat, zoals onze testkandidaat, € 11.950. Dat is een fors verschil. Eens kijken of we in de test de reden hiervoor kunnen vinden. Om te beginnen blijkt de Peugeot ruimer, althans op papier; hij is in alle richtingen een paar centimeter groter en heeft een beduidend langere wielbasis. Toch merk je dat in de praktijk niet direct, zelfs niet als je achterin plaatsneemt. Ook de bagageruimte van de Française is groter, al zou je dat zo op het oog niet denken. De Fiat heeft weliswaar een zeer diepe kofferbak, maar rechts staat de tank, verpakt in een doosachtige ombouw die een hoop ruimte opslokt. Bij de Peugeot ligt de tank onder de bagageruimte. Het reservewiel zit daar vanaf de onderkant tegenaan gemonteerd. Dat scheelt liters.

Uiterlijk spreekt de Fiat ons meer aan. We bekennen dat we vallen voor de mascara en de lipstick van de Italiaanse schone en ook het strakke interieur vinden we fraaier dan het klassieke en conventionele binnenste van de Peugeot - al zouden we daar prima mee kunnen leven. Maar dat zijn smaakgebonden oordelen, het rijkarakter moet de doorslag geven.

De Fiat zit verrassend comfortabel. De bestuurdersstoel is in hoogte verstelbaar, evenals het stuurwiel, zodat je eenvoudig een goede houding kunt vinden. Het instrumentarium is behoorlijk uitgebreid; het heeft naast de standaard toerenteller bijvoorbeeld zelfs een meter voor de oliedruk. De bediening van de pedalen gaat lekker licht en de pook gaat als een heet mes door de boter, mede omdat hij schuin in het verlengde van je arm staat. Heerlijk! Het veer karakter is onverwacht comfortabel, eigenlijk bijna net zoals dat van de Peugeot. De Fiat zou een lekkere reismobiel zijn. Aan het remkarakter moet je even wennen: eerst lijkt er weinig te gebeuren, maar dan pakken de remmen ineens. De motor voelt redelijk vlot aan. Toch merk je

## PEUGEOT 504 TI 2.0 (1979)

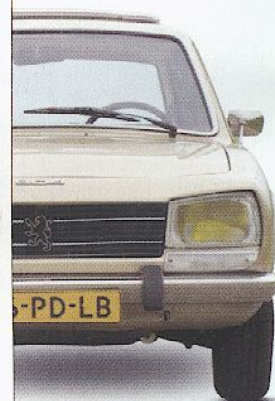
### TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	• 4-cil. in lijn, inj.
Cilinderinhoud	• 1.971 cc
Max. vermogen	• 78 kW (106 pk)
bij	• 5.200 tpm
Max. koppel	• 167 Nm
bij	• 3.000 tpm
Aandrijving	• achterwielen
Aantal versnellingen	• 4 of drietrapsgeschiedenis
Wielophanging v/a	• onafh. met schroefveren rondom
Remmen v/a	• schijfremmen rondom
Afmetingen l/b/h	• 449/169/146 cm
Wielbasis	• 274 cm
Max. bagageruimte	• 520 l
Topsnelheid	• 173 km/h
0-100 km/h	• 11,3 s
Gewicht	• 1.230 kg
Vanafprijs (1979)	• € 10.884

\* - fabrieksofgave

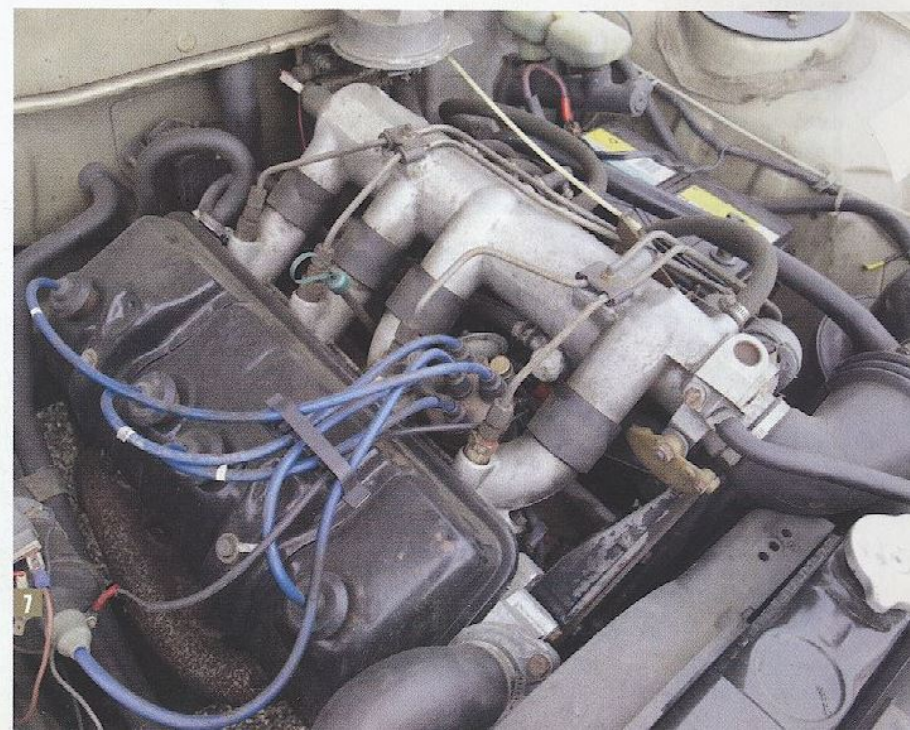
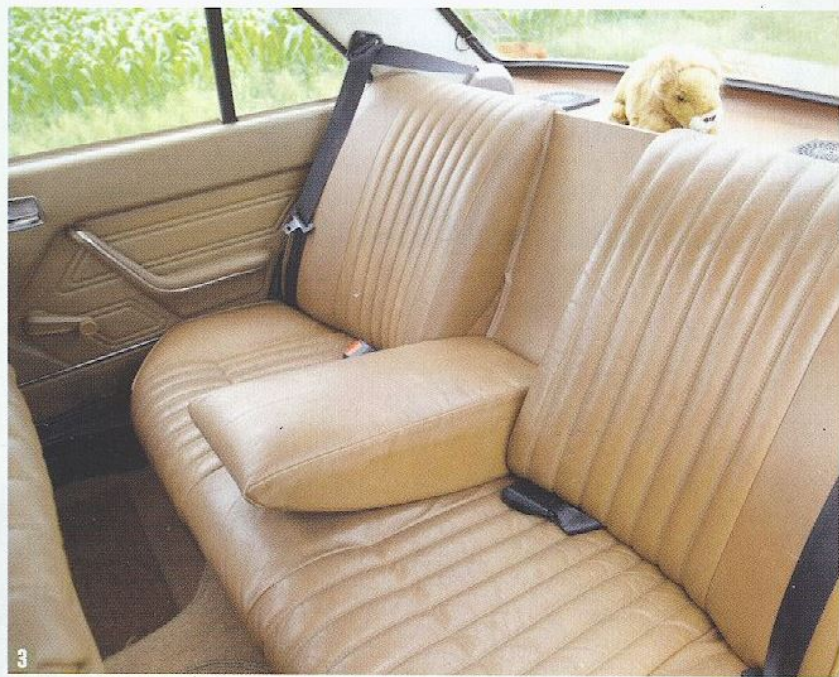
dat het een 1600 is en geen 2000. De trekkracht is wat mager voor het gewicht van de auto. Als je flink gas geeft, gebeurt er minder dan je gehoopt had.

In de Peugeot worden we op dit gebied juist positief verrast. Wat een pit biedt deze motor! Hij reageert bovendien heel vlot op het gas. De koppelvormer van de automaat versterkt dat effect natuurlijk, maar toch. De auto veert uiterst comfortabel en je zit vorsteljik op elke plek. De automaat schakelt bijzonder soepel; je voelt nauwelijks dat hij schakelt, behalve als je flink gas geeft en dan gaat het nog steeds maar om lichte schokjes. In de praktijk is flink gas geven zelden nodig. De remmen van de 504 doen hun



- 1 Luxe leer en jaren 60-chroom.
- 2 De automaat draagt bij aan het comfort.
- 3 Hierop houdt je het uren vol.
- 4 Net ingereden.
- 5 Aangenaam, dat standaard schuifdak.
- 6 Prettige, krachtige motor.





## Peugeot 504 (1968-1983)

De 504 is de eerste Peugeot met rondom onafhankelijke wielophanging. De introductie is gepland in medio 1968, maar wordt uitgesteld tot september vanwege de studentenopstanden in Parijs die in mei van dat jaar de kop opsteken. Er is keuze uit een 82 pk sterke 1,8-litermotor met carburateur of een 97 pk sterke versie van dezelfde motor met Kugelfischer injectie. In maart 1969 debuten op de Autosalon van Genève bovendien een door Pininfarina ontworpen coupé en een cabriolet die we hier verder buiten beschouwing laten. In 1971 wordt de cilinderinhoud vergroot naar twee liter; de injectiemotor kan vanaf nu worden gecombineerd met een automatische transmissie. Het modelgamma wordt uitgebreid met een stationcar, de break, die ook als bestelversie (commerciale) en zeventzinsversie (familiale) leverbaar is. Het motorenpalet wordt verrijkt met een

dieselmotor met een inhoud van 2,1 liter. In 1973 verhuist de versnellingshendel van de stuurkolom naar de vloer en verandert de aanduiding van de carburateur- en injectieversie in GL respectievelijk TI. Daarnaast verschijnt een spaarversie, de L, met de oude 1,8-litermotor, een starre achteras en het simpele instrumentarium van de commerciale. De berlines hebben vanaf 1975 vlakke portiergrepen. Een jaar later krijgt de TI elektrisch bediende zijruiten; weer een jaar later wordt stuurbekrachtiging standaard. In hetzelfde jaar, 1977, wordt een sterkere dieselmotor leverbaar van 2,3 liter en krijgen alle berlines een matzwarte grille. Als in 1980 de opvolger 505 verschijnt, wordt het 504-gamma drastisch herzien. De tweeliter GL en TI verdwijnen, de overblijvende berlines worden voorzien van een starre achteras en een 1,8-liter benzine-

motor of 2,1-liter dieselmotor. Ze zijn leverbaar als GR (de vroegere L) en SR. Alleen de familiale is nog leverbaar met de tweeliter benzine- of de 2,3-liter dieselmotor. Er verschijnt een pick-upversie met 1,6-liter benzine- of 1,9-liter dieselmotor. Een jaar later is de 2,3-liter dieselmotor weer leverbaar voor de berline en break. Bovendien verschijnt er een vierwiel-aangedreven versie van de break en de familiale, gebouwd door Dangel. In 1983 wordt ook de pick-up leverbaar als Dangel. In juli van dat jaar wordt de Franse productie van de 504 stopgezet. In Argentinië, China, Kenia en Nigeria loopt de productie van de berline, break en pick-up met cabines in diverse lengtes nog jaren door, in laatstgenoemd land zelfs tot in 2005. In totaal zijn er - inclusief coupés en cabriolets - meer dan vier miljoen exemplaren van de 504 geproduceerd.

werk uitstekend. Dat komt waarschijnlijk mede doordat de auto van een automatische transmissie is voorzien. Omdat je dan niet op de motor kunt afremmen, worden de remmen doorgaans ruimer bemeten dan van de handgeschakelde versie. De stuurinstallatie is slechts licht bekrachtigd. Het stuurwiel is dan ook tamelijk groot uitgevallen en enige spierkracht is nodig. Wij vinden dat prima. Het enige wat gewenning vergt, is dat de hendel voor de knipperlichten rechts aan de stuurkolom zit in plaats van links. Het standaard schuifdak maakt het comfortplaatje af: wat een heerlijke en veelzijdige auto is dit! Je kunt het voor je gevoel urenlang op snelwegtempo volhouden in deze auto, maar hij is ook heel sportief te rijden. Een leuke combinatie.

### Superlatieven

De vele superlatieven in bovenstaande rij-impresies zullen de lezer opgefallen zijn. Beide auto's laten namelijk zien dat Fiat en Peugeot eind jaren 70 in onze ogen erg aangename auto's bouwden. Het veercomfort van beide wagens is beter dan dat van menig hedendaagse auto. Een ander verschil is dat de geteste auto's een duidelijk samenhangend geheel vormen; het totaalplaatje klopt, zoals dat heet. De eigenschappen passen bij elkaar,



## Fiat 132 (1972-1981)

Als opvolger van de 125 brengt Fiat in 1972 de 132 uit. Er is keuze uit twee motoren met twee bovenliggende nokkencassen, een 1,6-liter met 98 pk en een 1,8-liter met 105 pk. Er zijn twee uitrustingsniveaus: GL en GLS, maar de 1800 wordt alleen als GLS aangekleed. Een vierversnellingsbak is standaard, maar een vijfbak is leverbaar. Het remsysteem bestaat uit bekrachtigde schijfremmen rondom. Het interieur wordt naar keuze bekleed met stof of kunstleer. Het stuurwiel is in hoogte verstelbaar en het instrumentarium kan desgewenst worden uitgebreid met een toerenteller en oliedrukmeter. Andere opties zijn onder meer een automatische transmissie, een sperdifferentieel, airco, warmtewerend glas en elektronische ontsteking. In 1974 verschijnt de tweede serie, een vooral optische facelift, herkenbaar aan de grotere achterlichten. Het vermogen van de 1,8-litermotor

stijgt naar 111 pk en de cilinderinhoud van de 1,6-litermotor daalt naar 1.585 cc. De auto ondergaat vanaf nu een uitgebreide antiroestbehandeling. Nadat de productie van de 130 in 1977 is stopgezet, krijgt de 132 de rol van vlaggenschip. Daarom wordt de 132 grondig gefacelift. Deze derde serie is herkenbaar aan de stootstrips opzij, de 'klaverbladwielen' en de met kunststof beklede bumpers. Het interieur wordt opgewaardeerd met velours bekleding, grotere voorstoelen met standaard hoofdsteunen, een herzien instrumentarium en elektrisch bediende zijruiten voorin. De 1,8-litermotor maakt plaats voor een 2,0-liter met 112 pk. Een vijfversnellingsbak is nu standaard en de 2000 kan zelfs met twee verschillende eindoverbrengingen worden geleverd. De achterwielen hebben nu trommelremmen, terwijl de schijfremmen van de voorwielen zijn vergroot. In 1978 worden 2,0 en 2,5 liter

dieselmotoren leverbaar met respectievelijk 60 en 72 pk. De dieselvesies zijn herkenbaar aan de bult in de motorcap. Vanaf 1979 wordt de tweeliter benzinemotor leverbaar met Bosch LE elektronische injectie, terwijl de transmissieverhoudingen worden 'verkort'. Dit zorgt voor een levendiger rijgedrag ten opzichte van de carburateurversie die nog steeds is te bestellen. In 1981 volgt de Argenta de 132 op. Er zijn dan ruim 650.000 exemplaren gebouwd in Italië en bijna 110.000 in Spanje (Seat), overigens met Mercedes-dieselmotoren. Ook in Polen is de 132 'gebouwd', het ging hier om omgebaggende Italiaanse exemplaren. Ook in Zuid-Afrika is de 132 gebouwd onder licentie van British Engineering Industries, een dochterfirma van Alfa Romeo; Fiat had zich van de Zuid-Afrikaanse markt teruggetrokken. Kia heeft het model in Zuid-Korea gebouwd vanaf 1974.



terwijl je tegenwoordig soms het gevoel hebt in een vreemd samenraapsel van – op zichzelf goede, maar niet bij elkaar passende – eigenschappen onderweg te zijn. Maar we zijn hier niet om sneren uit te delen aan de auto's van nu. We moeten kiezen tussen de testkandidaten.

Beide auto's blijken op de meeste eigenschappen in de praktijk aardig aan elkaar gewaagd. Alleen qua motor, met name wat betreft de hoeveelheid koppel, is de Peugeot de Fiat ruimschoots de baas. Dat verschil is dermate fors dat het prijsverschil van vroeger inderdaad grotendeels gerechtvaardigd is. Vermoedelijk laat de tweelitermotor (82 kW/112 pk, 158 Nm, 170 km/h) de Fiat nog beter tot zijn recht komen en zou deze motorisering ook een betere tegenstander zijn geweest voor de Peugeot; helaas was die niet voorhanden. Met deze slag om de arm laten we de Peugeot toch winnen. De 504 TI heeft ons namelijk aangenaam verrast met zijn sportieve inborst. Het heersende beeld dat Franse auto's en in het bijzonder Peugeots 504 gezapige, zompig verende auto's zijn, moet dringend bijgesteld worden. Met name de TI-versie blijkt een veelzijdige auto, die comfort combineert met een flinke dosis sportiviteit en scherpte. Die verrassing zal net zo goed overeind blijven als er een 132 2000 tegenover wordt gezet. De lauwerkrans gaat dus naar de Française. ■

