

# Klassiek & Techniek

*De geur van olie en benzine*

DE IDEALE COMBINATIE

## CARAVAN PLUS: RENAULT 16 VS. PEUGEOT 504



PROJECT  
CADILLAC

- WAAR GEBEURD MET: CITROËN, FORD, MERCEDES-BENZ, NSU, TRIUMPH, WOLSELEY • SCHROEFDRAAD •
- VERGETEN & VERGIJSD • OUD NIEUWS • VROUW & AUTO •

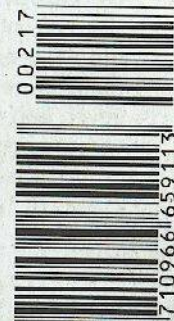
RESTAURATIE **OPEL MANTA**



KOPEN? **ALFA ROMEO GIULIA**



KLASSIEKERPASSIE **FOOD TRUCKS**



# De ideale combinatie

Erop uit met de caravan. Voor velen de ideale manier om vakantie te vieren. Onder de caravan-liefhebbers zijn er die een klassieke caravan koesteren. Corjan Meijer en Gerrit van der Kolk zijn verwôed liefhebbers van klassieke caravans. Meijer had al een klassieke auto, een Renault 16, en kocht er een De Rou Casbah bij. Van der Kolk zocht voor zijn Constructam Condor een klassieke auto en koos voor een Peugeot 504.







Camping Stuurmanskolk in Welsum vormt het decor voor de ontmoeting met de eigenaren van de twee Franse klassieke automobielen en de twee caravans van Belgisch fabricaat. Conjan Meijer (1970) en Gerrit van der Kolk (1953) zijn echte kampeersers en actief bij de Oldtimer Caravan Club. De club telt zo'n 300 leden, waarvan de helft de klassieke caravan laat trekken door een klassiek automobiel. De Renault van Meijer is van 1965, om preciezer te zijn: de auto werd 12 augustus van dat jaar op kenteken gezet. Deze auto maakte deel uit van een vloot van 170 Renaults 16 die door de importeur werden verkocht aan de dealers. Garage Verstraaten in Cuijk kocht er twee, waaronder deze EM-77-85. De auto stond enige tijd in de showroom, om vervolgens verkocht te worden aan de huisarts in Cuijk. Na twee jaar werd de auto ingeruild, waarna de 16 als leen-

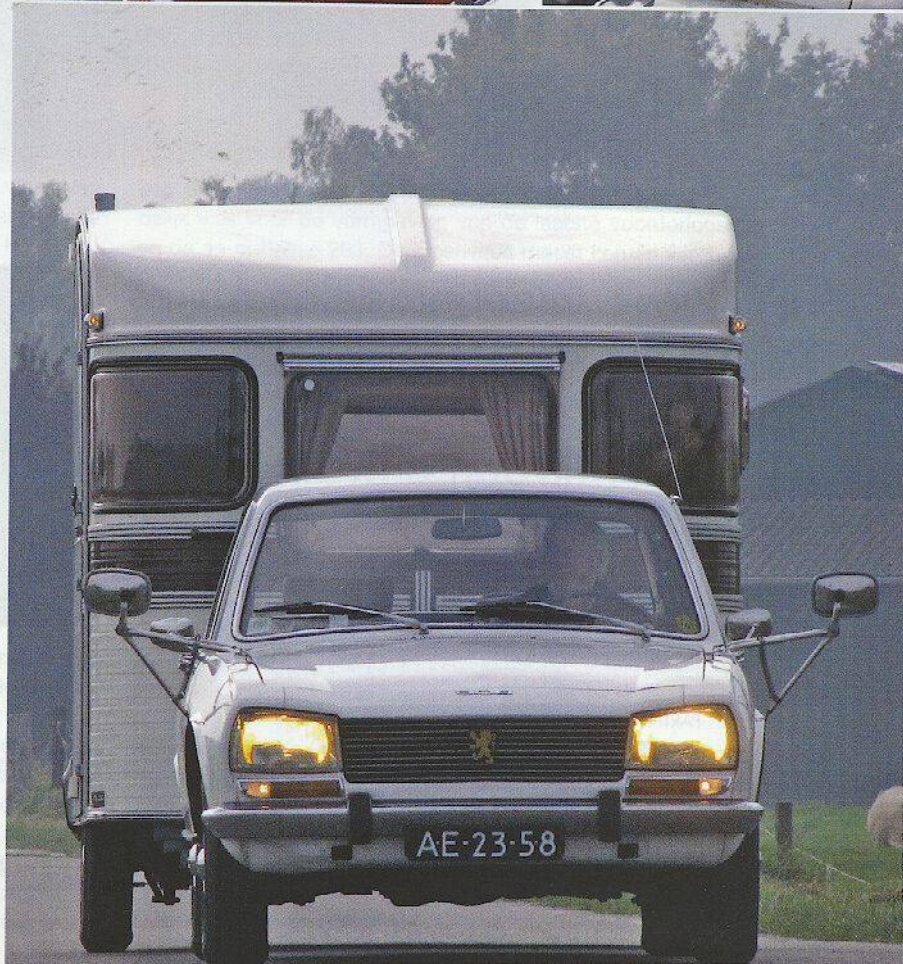
De eerste foto's van de 16 verschenen eind augustus 1964. De auto werd toen nog '1500' genoemd en wat opviel was het combi-achtige koetswerk met de schuine achterzijde met grote kofferklep. Verder trok het dak, dat verborgen ligt tussen de opstaande zijkanten de aandacht, evenals de motorkap met een verlaagd middengedeelte. De nieuwe Renault was het nieuws van de autotentoonstelling in Geneve, maart 1965. De pers had al eerder kennis kunnen maken met de auto. In januari dat jaar kon een selecte groep journalisten in de badplaats Juan les Pins aan de Côte d'Azur rijden met de auto, die toen als '16' werd gepresenteerd. De nieuwe Renault betekende de terugkeer in de grotere klasse, nadat de weinig succesvolle Frégate uit het leveringsprogramma was verdwenen. Geroemd werden de praktische kanten van de 16: de grote achterklep en de vele mogelijkheden waarin de achterbank gemaneuvreerd kan worden. Het maakte de 16 tot een unieke auto in die tijd. De 'vijfde deur' is tegenwoordig niet meer weg te denken. Voor het design van de 16 was Philippe Charbonneaux verantwoordelijk, maar ook Gaston Juchet en Claude Prost Dame hebben bijgedragen aan het ontwerp. In de lijnen die Juchet in 1962 op papier zet voor project 115, de codenaam van de 16, is de uiteindelijke vorm duidelijk te herkennen. Charbonneaux tekent voor de meer behoudende klanten een 16 met een gewone kofferbak. In het Musée Automobile in Reims staat zo'n 16 met een keurige ponton-carrosserie en de taartblikken van mevrouw Charbonneaux als wieldoppen. Hoofdconstructeur Yves George gaf de 16 onafhankelijke wielophanging met torsiestaven mee. De motor, die in de lengterichting is ingebouwd en de voorwielen aandrijft, is bijna geheel van aluminium en heeft verwisselbare cilinderbussen. Het gesloten koelsysteem met een zelfdenkende ventilator was in die tijd geen gemeengoed. De vernieuwende 16 werd gekozen tot 'Auto van het Jaar', voor de Rolls Royce Silver Shadow en Oldsmobile Tornado. De eerste Renault 16 liep in januari 1965 van de band in een splinternieuwe vestiging van het merk in Sandouville

**“Over welke auto van de twee de beste caravantrekker is, zijn de heren het snel eens: de Peugeot 504.”**

auto werd gebruikt. De zoon van Verstraaten reed er vervolgens mee tot 1976. Daarna werd de auto in een hoekje van de showroom gezet, waar hij tot 1988 bleef staan. Een Renault-liefhebber uit Friesland kocht de auto om hem in 2000 door te verkopen aan Corjan Meijer uit Wapenveld. Meijer heeft al het achterstallig onderhoud weggewerkt. Niet alleen werden de remmen gedaan en kreeg de motor een grote beurt, ook de velgen zijn inmiddels opnieuw gespoten en ruitenwisserarmen en bumpers vervangen. De auto zit nog in z'n eerste lak, op het linker voorscherm na. Dat is ooit vervangen en gespoten, nadat het beschadigd was geraakt.




bij Le Havre. De fabriek werd in 18 maanden tijd uit de grond gestampt. De onderdelen voor de 16 kwamen uit heel Frankrijk: de motor en transmissie uit Cléon, de voortrein en achterbrug uit Le Mans, de carrosseriedelen uit Flins en Billancourt leverde de torsievering. Tegenwoordig komen de Laguna, Espace en Trafic uit deze Renault-fabriek. De 16 van Meijer is er een van het eerste uur met de bijbehorende kenmerken. Op de neus van de auto ontbreekt het embleem in het midden van de grille. Dat kwam pas later op die plek te zitten. Opmerkelijk zijn ook de roosters onder de voorbumper. Bij de eerste serie werden die er ingeboord en voorzien van een rooster, dat er aan de binnenkant in gelast werd. Bij latere modellen werd het rooster in het blikwerk gestanst. Nog een detail: rechts op het dashboard ontbreekt bij de modellen tot oktober 1966 de aanduiding 'Renault 16'. Zestien jaar na de eerste foto's kwam er een einde aan de productie van de 16. In totaal zijn er 1.846.000 exemplaren gebouwd. De opvolger, de 20, was toen al vijf jaar in productie. De Peugeot 504 van Gerrit van der Kolk kreeg zijn Nederlandse kenteken in 1998. De auto werd in de zomer van 1970 nieuw geleverd aan een inwoner van Parijs. Van der Kolk is de derde Nederlandse eigenaar. De eerste woonde in Groningen, de tweede in Drenthe en nu is de auto afgezakt naar Overijssel. Van der Kolk zocht een auto bij zijn caravan. Hij keek naar BMW's en Mercedesen tot hij op een oldtimerbeurs in Eelde tegen een 504 aanliep. Aan een Peugeot had hij nog niet gedacht; het model sprak hem aan. Samen met een vriend ging hij op 504-jacht. Het moest er perse een met stuurversnelling worden, vanwege het 'oldtimergevoel'. Dat beperkte de





Binnen aan de koffie: Corjan Meijer (links) en Gerrit van der Kolk



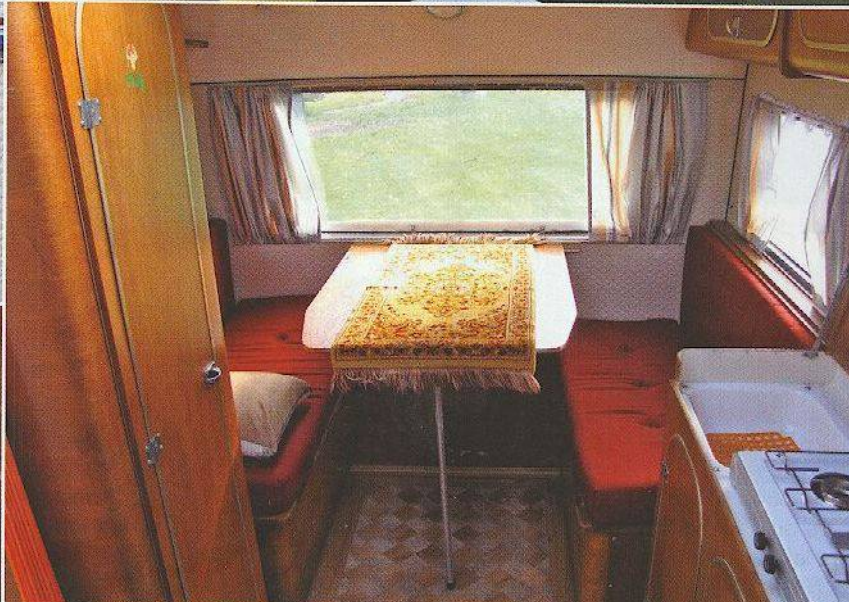
keuze, want de meeste, latere 504's hebben de pook op de vloer. Van der Kolk vond deze 504. De auto is uitgerust met een gasinstallatie en een op deze uitvoering niet standaard lederen interieur. Het rechter voorscherm is ooit vervangen, vanwege schade, maar verder is de auto ongerestaureerd. Wel heeft de auto rondom de parkeerdekjes. Ongetwijfeld souvenirs uit Parijs. Van der Kolk liet wat achterstallig onderhoud wegwerken en een trekhaak monteren. Toen was de Peugeot klaar voor het echte werk: het trekken van de klassieke caravan. Hij overweegt nog om de auto een keer helemaal strak te laten maken en te laten overspuiten, want Van der Kolk is inmiddels verknocht aan zijn Peugeot. Dat de auto geen schuifdak heeft, in die jaren toch een typisch Peugeot-accessoire, deert hem niet.

De Peugeot 504 beleefde zijn tentoonstellingsdebuut op de Parijse autosalon in 1968. Dat waren roerige tijden, niet alleen in Frankrijk. Wat begon als studentenprotest leidde in Parijs tot een algemenestaking in heel Frankrijk. Studenten en arbeiders trokken samen op tegen de oude, gevestigde orde. President De Gaulle ontbond het parlement en schreef verkiezingen uit voor 23 juni. Juist die maand had de 504 voorgesteld moeten worden aan de internationale autopers, maar de persintroductie werd uitgesteld. Door de stakingen liep ook het opstarten van de productie van de 504 vertraging op, maar het lukte om de auto klaar te hebben voor de salon in september. Net als de Renault 16 werd ook de 504 uitgeroepen tot Auto van het Jaar, de BMW 2500/2800 en de Alfa Romeo 1750 achter zich latend. Het ontwerp van de 504 is van Pininfarina met invloeden uit eigen huis. De contacten met Farina dateren uit de vroege jaren vijftig. De eigen ontwerp afde-

ling stond onder leiding van Henri Thomas, de man die verantwoordelijk was voor de vormgeving van de laatste vooroorlogse modellen en de na-oorlogse 203. De creativiteit moest komen van twee ontwerpers en dat was onvoldoende, zo bleek bij de ontwikkeling van de 303, de auto die later de 403 werd. Ze kwamen er niet uit en Jean-Pierre Peugeot zocht contact met Battista Farina. In 1951 werd een contract getekend voor twee studiemodellen. De 403 van 1955 was het eerste resultaat van de samenwerking. De 404 volgde, maar Peugeot was niet blij met de contacten van Farina met andere fabrikanten. De

**“De Renault 16 heeft de neiging ver door zijn achterveren te zakken, waardoor de voorwielen grip verliezen.”**

gelijkenis met de Fiat 2100 en de Austin/Morris was niet onopgemerkt gebleven. De Fiat 1500 Cabriolet was het oudere broertje van de 404 cabriolet. In de latere contracten werden er afspraken gemaakt over de exclusiviteit van de ontwerpen. Battista Farina was bij het ontwerphuis Pininfarina inmiddels opgevolgd door zijn zoon Sergio en die kreeg de opdracht om de 504 te ontwerpen. Ook in eigen huis werd daarvoor opdracht gegeven. Thomas was inmiddels met pensioen en zijn



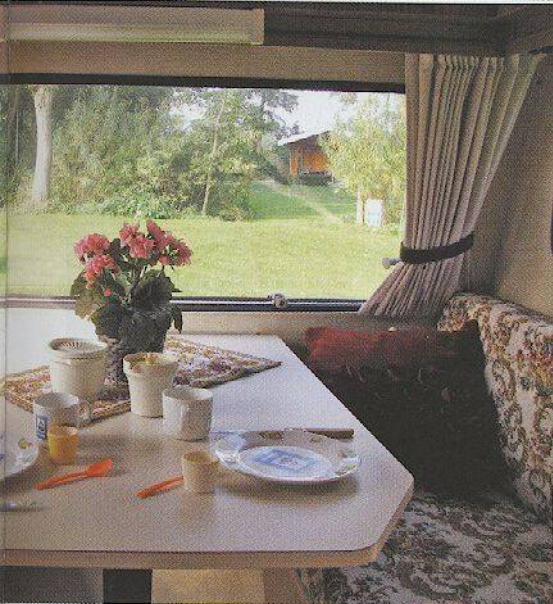
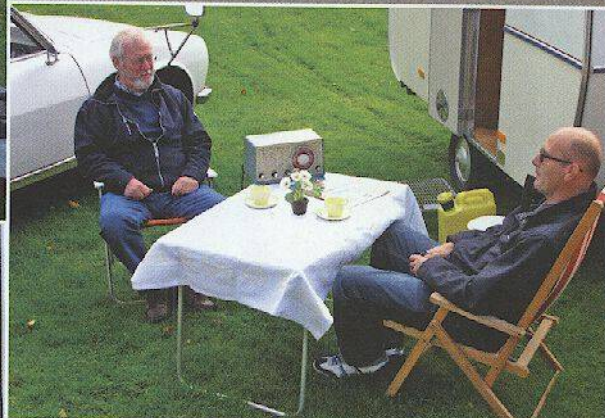
**SPECIFICATIES RENAULT R16**

<b>Motor</b>	vier cilinder in lijn, vloeistof gekoeld, onderliggende nokkenas
<b>Cilinderinhoud</b>	1470 cm3
<b>Boring x slag</b>	76 x 81 mm
<b>Compr.verh.</b>	8,6:1
<b>Brandst.voorz.</b>	Solex-carburateur
<b>Vermogen</b>	64 pk bij 5000 tpm
<b>Koppel</b>	11,25 mkg bij 2800 tpm
<b>Transmissie</b>	vier versnellingen vooruit, voorwielaandrijving
<b>Wieloph. v.</b>	onafh. met torsiestaven
<b>Wieloph. a.</b>	onafh. met torsiestaven
<b>Remmen v.</b>	schijfremmen
<b>Remmen a.</b>	trommelremmen
<b>Gewicht</b>	942 kg
<b>Banden</b>	155 - 14
<b>Topsnelheid</b>	147 km/u
<b>0-80 km/h</b>	11,6 sec
<b>Prijs (1965)</b>	€ 3.600,--
<b>Waarde nu</b>	€ 10.500,--

**SPECIFICATIES PEUGEOT 504**

<b>Motor</b>	vier cilinder in lijn, vloeistof gekoeld, onderliggende nokkenas
<b>Cilinderinhoud</b>	1796 cm3
<b>Boring x slag</b>	84 x 81 mm
<b>Compr.verh.</b>	8,4:1
<b>Brandst.voorz.</b>	Solex-carburateur
<b>Vermogen</b>	87 pk bij 5500 tpm
<b>Koppel</b>	15 mkg bij 3000 tpm
<b>Transmissie</b>	vier versnellingen vooruit, achterwielaandrijving
<b>Wieloph. v.</b>	onafh. met schroefveren
<b>Wieloph. a.</b>	onafh. met schroefveren
<b>Remmen v.</b>	schijfremmen
<b>Remmen a.</b>	schijfremmen
<b>Gewicht</b>	1200 kg
<b>Banden</b>	175 - 14
<b>Topsnelheid</b>	156 km/u
<b>0-80 km/h</b>	12,1 sec
<b>Prijs (1970)</b>	€ 5.440,--
<b>Waarde nu</b>	€ 10.000,--

plaats als hoofd van de ontwerpafdeling was ingenomen door Paul Bouvot. Zijn team ontwierp een front, dat gelijkenis vertoonde met de voorkant van de in 1965 geïntroduceerde 204. Pininfarina kwam met een meer conventioneel gevormde koets met de karakteristieke knik in de achterkant, om die minder massief te laten lijken. De leiding van Peugeot koos voor het ontwerp van Pininfarina, maar gaf beide teams de opdracht nog eens naar de voorkant te kijken. Het team van Bouvot kwam vervolgens met de trapeziumvormige koplampen op de proppen. Toen Sergio Farina dat front voor het eerst zag, schijnt hij uitgeroepen te hebben dat 'de auto de ogen heeft van Sophia Loren'. Als aanvulling op het 504-programma verschenen in 1969 de coupé en de cabriolet en twee jaar later de Break met een 31 centimeter langere carrosserie. Verder werd er nog een pick-up leverbaar. Aan de productie van de 504 berline kwam



in 1983 een einde, althans in Frankrijk. De pick-up bleef in Frankrijk 10 jaar langer in productie. In Argentinië, Afrika en China ging het nog jaren door met allerlei 504 modellen. De allerlaatste pick-up werd in 2009 (!) in China gebouwd.

In een bleek najaarszonnetje wordt op camping Stuurmanskolk nagepraat over de Renault, de Peugeot, maar vooral ook over de caravans. De De Reu Casbah van Corjan Meijer is van bouwjaar 1966. Hij kocht de caravan in 2012 als wrak. Complete restauratie was nodig. Het houtwerk moest deels vervangen worden. Het werk werd grotendeels in eigen beheer uitgevoerd. Al met al is er een jaar werk in gaan zitten. De Constructam van Gerrit van der Kolk is van 1979 en hij kocht 'm van eerste eigenaar. Zowel Meijer als Van der Kolk zijn actief binnen de Oldtimer Caravan Club, waar rijden en reizen het doel is. Over welke auto van de twee de beste caravantrekker is, zijn de heren het snel eens: de Peugeot 504. Dat komt door zijn achterwielaandrijving. De Renault 16 heeft de neiging ver door zijn achterveren te zakken, waardoor de voorwielen onder minder gunstige omstandigheden grip verliezen. Meijer overweegt nog om hulpluchtveren achter te monteren. Dat was destijds een origineel accessoire dat verkrijgbaar was in de Renault Boutique. Verder heeft zijn 16 geen enkele moeite met de 360 kilo wegende De Reu. De Constructam is met zijn 535 kilo de

1 Prototype met een gewone kofferbak in museum in Reims  
2 De taartvorm van mevrouw Charbonneaux

zwaarste van de twee, maar de 504 heeft ook meer vermogen. Beide auto's mogen maximaal 1050 kilo (geremd gewicht) trekken. Waar Meijer veelal de snelweg neemt met zijn combinatie, kiest Van der Kolk zoveel mogelijk voor rustieke binnendoor weggetjes. Snelheid interesseert hem niet zo: je rijdt toch niet hard met een caravan erachter, zeker niet in een oude auto. Voor zowel Corjan Meijer als Gerrit van der Kolk is de caravan de ideale manier van vakantie vieren. Het geeft het kampeergevoel van een tent, maar de caravan is lekker warm en niet zo vochtig zoals een tent. En je hoeft nooit een tent op te zetten. Met een kachel en een koelkast is een caravan ideaal. Laat het seizoen maar beginnen! |

Meer informatie: [www.oldtimercaravanclub.nl](http://www.oldtimercaravanclub.nl)

