

AUTO MOTOR

klassiek

30
JAAR

1

ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER

- RENAULT 4 • PEUGEOT 504 • TRIUMPH BONNEVILLE
- YAMAHA YR3 • INTERMECCANICA TORINO • MGA 60
- CADILLAC COUPE DE VILLE • AUTO UNION 1000 SP •



WWW.AMKLASSIEK.NL



32^e jaargang, januari 2016, nr. 1 - Prijs los nr. € 4,99 - bij abo slechts € 3,-

1000+ OLDTIMERS & YOUNGTIMERS TE KOOP



76

PEUGEOT 504 COUPE C32

52



Het is voor de meesten onder u allang geen geheim meer: van het werken aan een oldtimer gaat een therapeutische werking uit. Is er iets helender dan ontspannen te freubelen aan oude bedrading in schuur of werkplaats, te knoeien met vloeibare pakking of chroom te poetsen tot het schittert? De stress van die drukke werkweek glijdt gegarandeerd van u af! Een tip: restaureer een Peugeot 504...

48

AUTO UNION 1000 SP

58



We schrijven 1981. Roel van Drogen heeft een lang gekoesterde wens om een Citroën DS de zijne te maken. Wanneer hij zijn entree maakt bij garage Boeve in Heerde verandert die intentie op slag. Hij ontwaart een DKW 3=6. Zijn gedachten zetten onmiddellijk koers naar zijn jeugd. Zijn jonge jaren, waarin plaatselijke ondernemers zich regelmatig voortbewegen met de oerdegelijke tweetakters uit Duitsland. Het begint te kriebelen. Sterker: er komt geen Citroën. De keuze valt op de DKW.

36

RENAULT R4

64



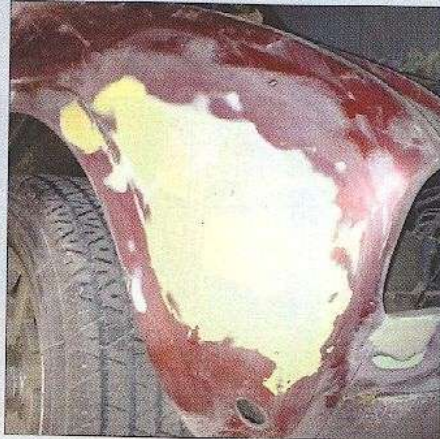
72

De Cadillac Coupe de Ville van Roelof Hekman is na 418 uur restaureren weer een plaatje. Al moet er de komende tijd nog wel het een en ander gebeuren aan deze goudkleurige Yank. Zo is deze winter de bekleding aan de beurt.

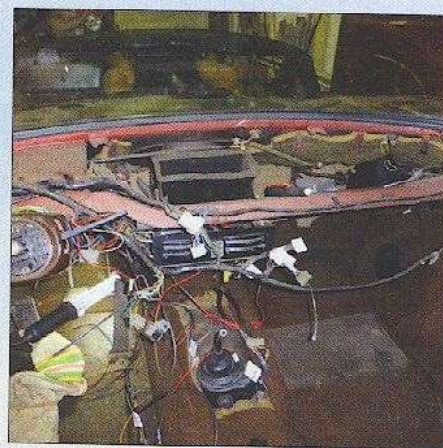
V8... Dat toont het embleem op de foto op pagina 77. En het bijschrift dat de creatieve redactie erbij bedacht? "Al sinds de oertijd een magisch verkoopargument". Rond het eind van het jaar neigen we er toch altijd weer toe terug te kijken, al is het niet helemaal terug naar de oertijd. Als klassiekerliefhebbers doen we natuurlijk weinig anders dan terugkijken, maar nu kijken we net even met andere ogen. Dit jaar is weer voorbij. Een mooi jaar in vele opzichten. Toch kun je niet helpen dat je denkt dat de jaren zestig wel een heel magische tijd was. Zeker wanneer je kijkt naar een creatie als de Intermeccanica Torino met V8. Ik kan me nog goed herinneren dat ik als jochie in de "Auto Motor und Sport" een testverslag las van een Intermeccanica Indra. Wat een prachtige wagen, met een dikke Opel V8-motor. En in al mijn jeugdige naïviteit vroeg ik mij af hoe het kon dat ik nooit een Intermeccanica Indra zag. Want supermooi... Aart verwoordt die gouden tijd zo: "Lang voordat ook maar iemand zich bekommerde om (voetgangers)veiligheid, CO2-hoestbuïen, pennelikkersefficiency en beklemmende marketingstrategieën, hadden dromers met een kapitaaltje vrij spel en schoten autofabrieken op schuurtjesniveau als paddenstoelen uit de grond. Het bereikte zijn climax in de jaren zestig, toen de economieën in de westerse wereld als een tierelier draaiden en de honger naar luxegoederen nauwelijks te stillen viel. Borrelde er een wild idee op, wist je de juiste experts om je heen te vergaren en partnerschappen te sluiten, dan kon je jezelf zo maar de status van autoproducent aanmeten." Treffender kun je het eigenlijk niet omschrijven. In vrijwel alle gevallen maakte zo'n autoproducent dan niet persé wat zinnigs, maar wel iets ontzettend leuks. Niet zelden een exotisch gelijnde carrosserie met de obligate bulderende V8 uit de States. Door de oliecrisis veranderde het toneel van dit soort auto's dramatisch. De echt leuke auto's leken eind jaren zeventig zo zeldzaam als een goede haardag van Donald Trump. Een schrale periode voor de autoliefhebber, toch is dat uiteindelijk wel weer goed gekomen. Maar zo'n tijd als toen? Die komt nooit meer terug. Niet dat het heel erg is. We hebben de auto('s) nog zullen we maar zeggen. En elke tijd heeft zo zijn voordelen. Deze tijd bijvoorbeeld is er een van de goede voornemens. En daar hoeft je helemaal niet voor te wachten tot 1 januari. Ik heb bijvoorbeeld mijn 'verstandige' ronkende diesel ingeruild voor een veel minder verstandige youngtimer. Ik zou kunnen zeggen dat het Volkswagen dieselschandaal mijn ogen heeft geopend voor de schadelijke effecten van de stikstofoxiden. Maar dan zou ik de waarheid teveel geweld aandoen en zo wil ik het jaar niet beginnen. Zo weinig als hij kostte, zoveel plezier beleef ik eraan. En dat was eigenlijk het hoofdmotief. Het is bijna als toen ik net mijn rijbewijs had. Met het enthousiasme van een jonge hond zit ik te wachten tot ik weer mag rijden, al is het maar een nutteloze boodschap. Ik start met het portier open, want dat klinkt zo leuk. En de radio, die zet ik helemaal niet meer aan. Dat bijzondere ritme van de 4,2 liter V8 blijft boeien. Inderdaad: "Al sinds de oertijd een magisch verkoopargument..."



In eerste instatie ziet het er allemaal zo slecht nog niet uit



Genoeg te doen aan de oppervlakte, toch zitten de grootste problemen bij de 504 altijd onder- huids



Natuurlijk ook hier een overvloed aan overtollige bedrading



PEUGEOT 504 COUPE C32

INTENSIEVE THERAPIE

DOOR THOMAS TOUW

HET IS VOOR DE MEESTEN ONDER U ALLANG GEEN GEHEIM MEER: VAN HET WERKEN AAN EEN OLDTIMER GAAT EEN THERAPEUTISCHE WERKING UIT. IS ER IETS HELENDER DAN ONTSPANNEN TE FREUBELN AAN OUDE BEDRADING IN SCHUUR OF WERKPLAATS, TE KNOEIEN MET VLOEIBARE PAKKING OF CHROOM TE POETSEN TOT HET SCHITTERT? DE STRESS VAN DIE DRUKKE WERKWEEK GLIJDT GEGARANDEERD VAN U AF!



Adriaan Kikkert uit Westerland neemt het genezend vermogen van zijn geliefde oldtimer wel heel erg letterlijk. Wanneer de kraanmachinist ten gevolge van een complexe operatie in de ziektewet belandt, besluit hij van deze nood een grote deugd te maken. In de schuur staat een Peugeot 504 Coupé C32 (handgeschakeld V6 met injectie) uit 1979, die met name door corrosie eveneens aan een grondige renovatie toe is; hij ligt al snel in delen over de garagevloer verspreid.

UIT ROEST HERREZEN

Het mag duidelijk zijn, van stilzitten wordt Adriaan niet gelukkig. Zodra het ook maar even

kan is hij bij de 504 te vinden. Eerst de kleine klusjes, en later kan de werkdruk wat opgebouwd worden. Op mindere dagen zit hij met de laptop op schoot het internet af te speuren naar de benodigde onderdelen. Ook het bezoeken van onderdelenleveranciers en -beurzen valt wat hem betreft onder een verantwoord re-integratietraject. Al na negen maanden revalidatie is Adriaan weer helemaal de oude en ook de Coupé is in die tijd als door een wonder uit zijn roest herrezen. Vrijwel al het werk is met veel geduld door Adriaan eigenhandig uitgevoerd in zijn ruime, jaloersmakende werkplaats aan huis. Alleen voor het vervangen van een aantal tandwielen in de versnellingsbak

ontbreekt het juiste gereedschap. Na vele uren secuur lassen, plamuren en schuren, wordt ook het spuitwerk aan een specialist toevertrouwd. In nog geen jaar tijd een oldtimer restaureren; dat soort ideeën horen (en hebben) wij hier bij Auto Motor Klassiek wel vaker. Maar in vrijwel alle gevallen is dit een veel te optimistisch plan. Je zou daarom het idee kunnen krijgen dat het hier een eenvoudig project betreft, als zoiets al bestaat in 504-kringen. Adriaan: "Natuurlijk valt zo'n klus vies tegen. Dat heb je met Peugeots altijd en deze 504 is zeker geen uitzondering. Ze zien er van buiten vaak beter uit dan ze in werkelijkheid zijn. De pijn zit hoofdzakelijk onderhuids." Spatbordranden, portieren, plaatwerk



De Coupé staat nog op oude 'vierkante' 190/65 HR 390 TRX-banden, destijds een kostbare topbanden van Michelin in een tegenwoordig onmogelijke metrische maat op bijpassende velg. 'Gewone' velgen van bijvoorbeeld een Peugeot 604 zijn een veelgezien alternatief



rond raamrubbers en sierstrips. Eigenlijk is de gehele carrosserie problematisch. Gelukkig heeft Adriaan al enige praktijkervaring wat betreft klassieke Peugeots. Hij koopt zijn eerste exemplaar in 2001 bij Ilbrink, een bekende Peugeot-specialist in Noord-Holland. Het betreft een 404 SL uit 1968, precies de auto die Adriaans ouders vroeger hadden. Maar eenmaal in de showroom in Nibbixwoud slaat de twijfel toe. Naast de langgezochte 404 staat een 504 Coupé in Rouge Amaryllis te lonken. Precies de auto waar Adriaans ouders vroeger ook van droomden! Beide auto's zijn ontworpen door het Italiaanse ontwerphuis Pininfarina, maar de strakke lijnen van de 404 steken toch wat bekaaid af naast die elegante Coupé. En dan is er natuurlijk nog die heerlijk ronkende 2.7 liter zescilinder ...

OUDE BEKENDE

De realiteit van de bankrekening wint het van het verlangen en zo gaat Adriaan, als gepland, in het bescheiden vierpittertje naar huis. Naar

volle tevredenheid overigens, want het vehikel bewijst in de jaren hierna een trouwe metgezel te zijn, die verantwoordelijk is voor vele uren restauratie, sleutel- en rijplezier! "Er wordt beweerd dat je een defecte Peugeot kan repareren met slechts een hamer en een schroevendraaier. Zelf ben ik ook steeds weer verrast als dat ook echt blijkt te lukken!" zegt Adriaan. In 2012 is er echter iets mis in het vooronder dat meer subtiliteit vereist dan de klap met de hamer. Soms houdt de motor er zomaar mee op en de tot op het bot gefrustreerde eigenaar kan de oorzaak maar niet vinden. Zo komt Adriaan weer bij Ilbrink terecht voor de broodnodige bijstand. Op de brug staat een roestige oude bekende, die sinds de vorige ontmoeting geen meter meer gereden heeft. Nu wordt de Coupé klaargemaakt voor de verkoop. In een opwelling stelt Adriaan voor de voertuigen te ruilen. Het verlangen is er in de loop der jaren niet minder op geworden en na al die fijne jaren met de 404 is het ook wel weer eens tijd voor iets nieuws. Het duurt even voordat het voorstel van een

mooie 404 tegen een iets minder mooie 504 door de garagehouder serieus genomen wordt, maar uiteindelijk worden de handen geschud.

De Coupé komt geheel op eigen kracht in Westerland aan, maar het is al snel duidelijk dat er heel wat werk aan de winkel is. Adriaan is een perfectionist en er is buiten het design maar weinig perfectie aan de Coupé te ontdekken. Natuurlijk blijkt ook deze carrosserie een gatenaas en ook de complexiteit van het elektrisch systeem vormt een achilleshiel. De auto is voorzien van veel luxe extra's en innovatieve technische snuffjes, maar slechte massacontacten zijn de oorzaak van hinderlijke storingen. Met tot gevolg veel klungelige en halve oplossingen van voorgaande (goedbedoelende?) eigenaren en beunhazen. Er gaat onder het dashboard een kluwen aan kleurige draden en geknutselde relais schuil. Het is een hels karwei om dit alles weer in goede staat te krijgen. Maar niet alles aan de Coupé is even zorgwekkend, mechanisch is hij redelijk op orde en ook aan



Repareren met slechts een hamer en een schroevendraaier was er deze keer niet meer bij



De 504 staat werkelijk superstrak in de lak. Hulde aan de voorbereider en natuurlijk de vakkundige spulter



De voltooiing in zicht. Met wat hulp gaat het opbouwen razendsnel



Standaard digitale klok, de jaren '80 zijn in zicht

het interieur valt naar omstandigheden weinig eer te behalen. Desondanks is er maar één juiste oplossing en dat is een volledige restauratie, waarbij originaliteit als vanzelfsprekend leidend zal zijn.

DE CIJFERTJES

De eerste Peugeot 504 zag in 1968 het levens-



Voorlopig is Adriaan wel klaar met restaureren, al is er natuurlijk altijd de kans dat een 504 Cabrio zijn pad kruist...

licht en werd op slag uitgeroepen tot auto van het jaar. Ook in ons land zijn de kenmerkende vierdeurs Berline en Break een bekende verschijning. Het zijn gezinsauto's en werkpaarden, waarvan er maar liefst 3.500.000 exemplaren in diverse werelddelen gebouwd worden. Op bovengemiddelde begeerte hoeven deze modellen echter niet te rekenen en halver-



Karakteristiek luxe interieur ademt weinig autosport. Toch was de Coupé ook daar erg in zijn element

wege de jaren tachtig verdwijnen ze massaal naar Afrika. Dit is anders met de ± 26.500 stijlvolle coupés en 8200 tijdloze cabriolets die in vier- en zescilinder uitvoering door het Italiaanse Pininfarina gebouwd worden (1969-1983). Deze twee modellen zijn technisch identiek aan elkaar en hebben een kortere wielbasis dan de standaard 504 waar ze op gebaseerd

Prestaties van de bijna 1300 kilo zware V6 Coupé: 190 km/h topsnelheid, acceleratie 0 tot 100 km/h in 10 seconden en een gemiddeld verbruik van 1 op 7,6

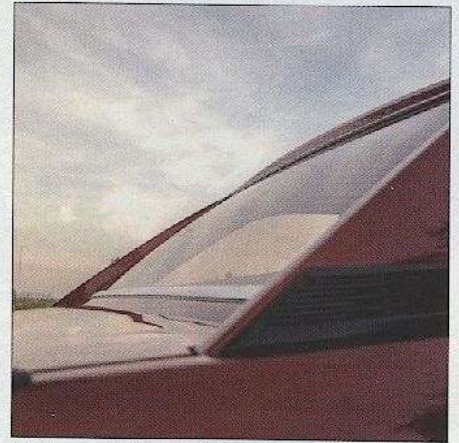




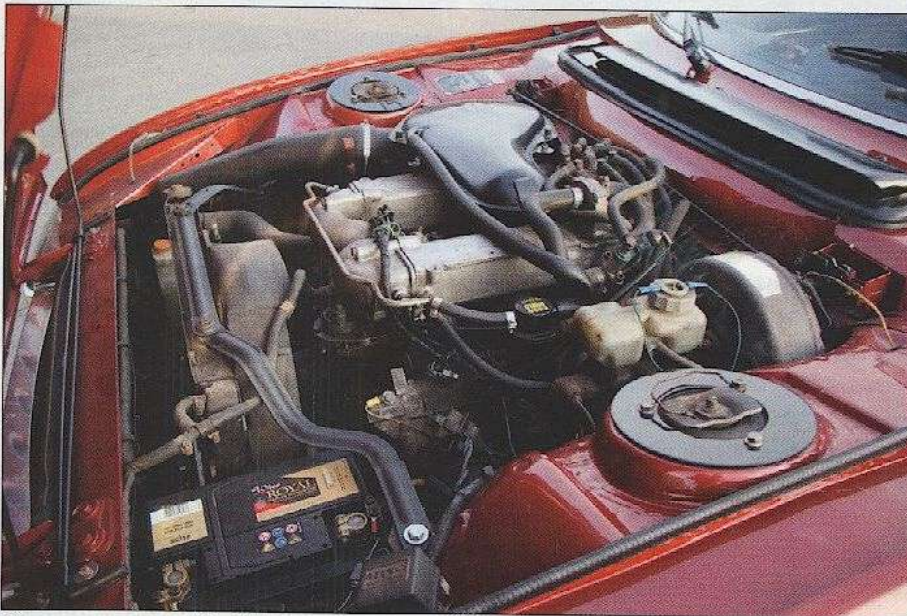
De Coupé voorziet in hoge mate aan comfort en luxe. Adriaan is overigens nog op zoek naar een nette chroomstrip



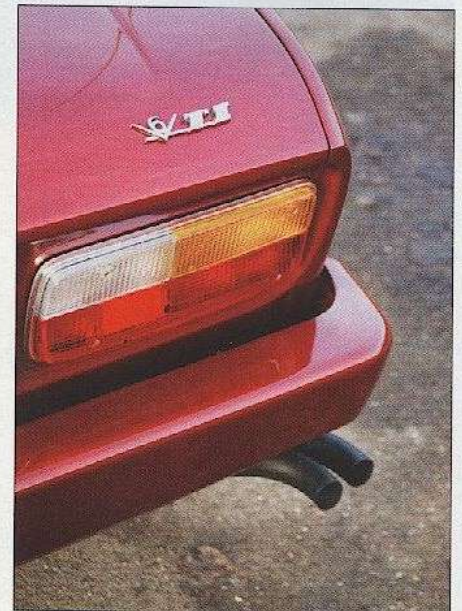
Geen stoelen maar velours fauteuils, de ruimte achterin is door de ingekorte wielbasis wat beperkt



Bolle verzonken getinte achterruit is een fraai detail uit de pen van de Italiaanse carrozzeria Pininfarina



Een zeer compacte V6 dankzij de twee drijfstangen per kruktrap. Het geheel aluminium blok van 2664 cc was een gezamenlijk project van Peugeot, Volvo en Renault en is daarom ook te vinden in de Volvo 264 en Renault 30 TS



Eind 1979 kreeg de Coupé kunststof bumpers in carrosseriekleur. De hier aangeduide injectie is K-jetronic van Bosch

zijn. Dankzij de stijfheid van de carrosserie is de Coupé in navolging van de Sedan veelvuldig en succesvol ingezet bij zware Afrikaanse rally's. Hieraan dankt de auto de bijnaam 'Koning van Afrika'.

'BEST WHEELS AWARD'

De lak is nog maar nauwelijks droog als Adriaan deelneemt aan het Lutje-weekend van 2015, alwaar hij er trots met de eerste prijs voor mooiste auto vandoor gaat. Dit terwijl Adriaan zelf nog niet tevreden is. In het interieur dienen nog wat puntjes op de i gezet te worden en de huidige staat van de TRX-velgen is hem een doorn in het oog. Die worden tijdens de aanstaande winterrust helemaal opgeknapt. Een setje nieuwe banden staat ook op het verlanglijstje, maar puriteins als Adriaan is, wil hij alleen de originele 'vierkante' TRX-band met diens onmogelijke metrische maat. Dat gaat een kostbare, zo niet onmogelijke zaak worden... Anno 2015 is de onderdelenvoorziening van overige onderdelen nog opvallend goed. Er is veel te krijgen voor zeer redelijke prijzen. Plaatwerk begint echter wel schaars te worden. Rest ons nog de tamelijk retorische vraag of Adriaan toch niet een beetje spijt heeft dat hij zijn 404 heeft ingeruild? Maar nee, hij zegt: "Ik ben 11 jaar de trotse bezitter van de 404 geweest en nog altijd

een liefhebber. Maar ik laat de kilometerteller het antwoord geven; ik heb in de afgelopen drie jaar meer kilometers in de 504 gemaakt dan in al die jaren met de 404. Nu de roest overwonnen is en de storingen verdwenen is het een fantastische auto om te rijden, deze Coupé gaat écht nooit meer weg. Hoewel, voor een 504 cabrio misschien, héél misschien!"

KURT ORBIE
Specialist Peugeot 504cc, al meer dan 36 jaar!
Leverancier van onderdelen en zeer originele cabriolets over de hele wereld!

WWW.PEUGEOT-504-CC.COM