

AUTO MOTOR

klassiek

30 JAAR

2

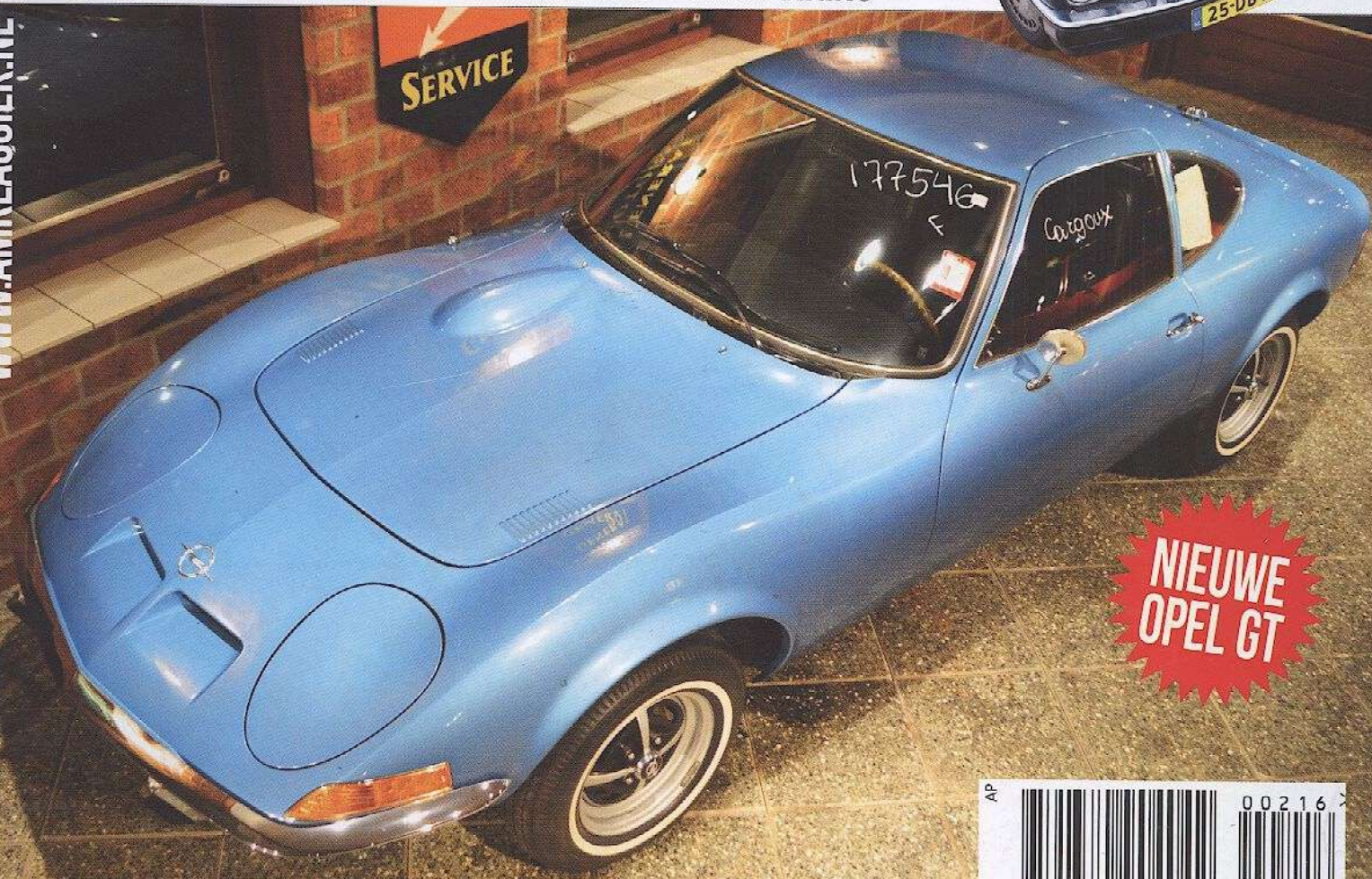
ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER

- VONDSST IN GRONINGEN • SAAB SILVER ARROW • OPEL GT •
- SUZUKI T500 • PEUGEOT 504 SEDAN • MOTO GUZZI 254 •
- FIAT 1500 COUPÉ FARINA • JAGUAR XJ40 • SAAB VIKING •



WWW.AMKLASSIEK.NL

SERVICE



NIEUWE OPEL GT



32^e jaargang, februari 2016, nr. 2 - Prijs los nr. € 4,99 - bij abo slechts € 3,-

1000+ OLDTIMERS & YOUNGTIMERS TE KOOP



SAAB SILVER ARROW

74



'Limited Editions' zijn doorgaans aandachttrekkers of stoplappen. De kreet wekt de illusie van een topinvestering, maar is in praktijk doorgaans niet meer dan een leuke bijkomstigheid.

PEUGEOT 504 SEDAN

62



In 1968 presenteerde Peugeot de 504 aan het grote publiek. De nieuwe vooruitstrevende Franse sedan - opvolger van de succesvolle 404 - sleepte al snel de prestigieuze 'Auto van het Jaar' prijs in de wacht. De zakenauto pur sang bleek het juiste en nauwelijks voor één gat te vangen alternatief te zijn voor de concurrentie uit bijvoorbeeld Duitsland en Engeland. Ook de tegenstrevers uit eigen land verwelkomen een landgenoot die klaar was voor de jaren zeventig. Het was bovendien een auto, waarbij de constructeurs zorgvuldig die typisch Franse karaktertrekken koesterden.

OPEL GT

52



Het lijkt er eindelijk op dat Jaguar-liefhebbers de XJ40 en XJ81, bekend als de modellen met de rechthoekige koplampen, beginnen te omarmen. Kwalitatief vertegenwoordigen ze een reuzensprong voorwaarts ten opzichte van hun voorgangers en de rijeigenschappen, het raffinement en de gratie staan buiten kijf. We duiken in de details.

"It doesn't cost any more to make it look pretty" zei Sir William Lyons ooit. Het had het credo van zijn bedrijf kunnen zijn, want wat hebben ze een mooie auto's gemaakt daar in Coventry. Maar Lyons zei het naar verluidt bij de constructie van de legendarische XK-motor met zijn bovenliggende nokkenassen en gepolijste aluminium klependeksels. Die motor was niet alleen wonderschoon, maar werkte nog ook ...

Lyons was een ware meester, een kunstenaar, een onnavolgbare beeldhouwer. En de Jaguar XJ6 Series I is een prachtige sculptuur waar je nooit op uitgekeken raakt.

Zo'n schot in de roos als die sedan in zijn tijd was, dat is 'once in a lifetime'. En dat maakt het natuurlijk ontegenzeggelijk moeilijk om zo'n meesterwerk te overtreffen. Als we even heel eerlijk zijn dan is dat ook helaas niet gelukt met de XJ40. Niet dat het geen mooie auto is, integendeel, maar hij haalt het niet helemaal bij het origineel.

Aart van der Haagen denkt dat het misschien wel die hoekige koplampen zijn die de XJ-generatie zoals hij van 1986 tot 1994 op het programma stond het meest in de weg gezeten hebben, hoewel in de praktijk een aanzienlijk deel van de productie een set dubbele ronde units kreeg.

Foto's van de eerste prototypen uit het begin van de jaren zeventig tonen al een herkenbaar XJ-40 profiel, hoewel Jaguar later ook nog een beroep deed op Bertone, Pininfarina en Italdesign om met voorstellen te komen. Uiteindelijk viel de keuze toch op een design van eigen bodem. En dat was denk ik een goede zaak. Want Italiaanse creaties op basis van Jaguars zijn maar zelden een verbetering van het origineel.

Dat is dan toch wel weer vreemd want Italianen hebben heel mooie dingen bedacht. Dat de Fiat 1500 Coupé Farina daartoe behoort kun je niet ontkennen. Een plaatje, helemaal in deze uitvoering met zijn grijze lakwerk en rode interieur. Hij lijkt natuurlijk als twee druppels water op de 1500 Spider Farina, en dat is geen toeval. De coupé is voor de verandering eens gebaseerd op de spider, in plaats van andersom.

Iedereen heeft natuurlijk wel eens een slechte dag, dat gaat zelfs op voor de Italiaanse meesters. Kijk naar de Moto Guzzi 254. Een schot in de roos? Mwah. Ze zeggen wel eens dat goed design niet verjaart. Dat kun je van de Guzzi niet zeggen. Bijzonder was wel de plek van het instrumentarium. In de tank. Marina Block schrijft: "De bestuurder kon dus niet tegelijkertijd naar de weg en naar zijn instrumenten kijken. Dat was zelfs toen al onveilig. Zeker in Italië waar verkeersregels als grappig en verkeerslichten als beledigend worden ervaren. Bruikbaarheid had blijkbaar geen hoge prioriteit. Het is dus onduidelijk wat voor concept men achter deze aanpak had." Waarschijnlijk was het niet meer dan "It doesn't cost any more to make it look pretty". Maar het moet natuurlijk wél werken...

RIJDEN MET EEN KLASSIEKER DIE ZIJN TIJD VOORUIT WAS: DE PEUGEOT 504 SEDAN

GESLAAGD ALTERNATIEF

In 1968 presenteerde Peugeot de 504 aan het grote publiek. De nieuwe vooruitstrevende Franse sedan - opvolger van de succesvolle 404 - sleepte al snel de prestigieuze 'Auto van het Jaar' prijs in de wacht. De zakenauto pur sang bleek het juiste en nauwelijks voor één gat te vangen alternatief te zijn voor de concurrentie uit bijvoorbeeld Duitsland en Engeland. Ook de tegenstrevers uit eigen land verwelkomden een landgenoot die klaar was voor de jaren zeventig. Het was bovendien een auto, waarbij de constructeurs zorgvuldig die typisch Franse karaktertrekken koesterden.

TEKST: ERIK VAN PUTTEN • FOTOGRAFIE: ERIK VAN PUTTEN EN PIETER FOKKEMA



47 jaar na dato beleven wij een mooie middag met de Peugeot 504 van Pieter Fokkema. Het exemplaar stamt uit 1972. Deze 504 heeft nog een aantal optische raakvlakken met de allereerste versie van 1968, want dit gave exemplaar is onder meer uitgerust met de deurkrukken op de portieren, stuurschakeling en de klassieke belettering van de meters in het instrumentarium. Toch verraden onder meer het gewijzigde stuur en de ventilatieroosters in de C-stijl dat we hier met een exemplaar van de in 1972 net gemodificeerde 504 te maken hebben. Pieter Fokkema biedt ons een

uitstekende gelegenheid om met zijn 504 terug te gaan in de tijd. En om te beoordelen of deze Peugeot nog steeds een geschikte auto is voor alle-daags gebruik.

COMFORT EN RUIMTE

De entree in de 504 is veelbelovend. Het is er één in de categorie "vol verwachting klopt ons hart". We voelen ons onmiddellijk thuis binnen het comfortabele en ruime zitcompartiment van de Peugeot. Het uitstekende zicht rondom draagt bij aan het ruimtelijke gevoel. Passagiers vinden een

goede plek in de Peugeot en ook als bestuurder word je in staat gesteld om in de 504 onmiddellijk een goede zitpositie te vergaren. Het stuur en de bestuurdersstoel zitten precies goed ten opzichte van elkaar. Het meubilair voelt zowel voorin als achterin als een warme jas die je bij een temperatuur van min 10 aantrekt. De typische 504-rugleuningen op de voorstoelen ondersteunen samen met de comfortabele zittingen ook lange inzittenden goed. De voorstoelen verlenen veel zijdelingse steun. Aan de hoofdsteunen - in de rugleuning verzonken en uitschuifbaar - heb je wat

minder. Ze reiken niet hoog genoeg om de bestuurder en voorpassagier adequaat te beschermen. Het is één van de weinige punten van kritiek, die overigens ook door de historische automobieljournalistiek werd aangehaald in rijtesten. Hoe dan ook: wanneer je plaats hebt genomen ben je verzekerd van een comfortabele zitplaats. Die zich bovendien bevindt in een fraai

het dashboard is bevestigd is zo'n bijzonder detail. En de contactsleutel steek je in het slot dat links in plaats van rechts is gemonteerd. Om de Peugeot de eerste kilometers van een optimaal brandstof/luchtmengsel te voorzien bedien je de handchoke, die langzaam in de jaren zeventig langzaam terrein verloor ten opzichte van de automatische choke.

- KLASSIEKER VOOR ALLEDAG -

menten en schakelaars heeft nu absoluut zijn charmes.

STUURSCHAKELING

Dat geldt zeker voor de stuurschakeling, die in het bouwjaar van deze Peugeot nog in een aantal modelvarianten van de 504 werd toegepast. Die



In 1972 werd deze 504 op Frans kenteken gezet



Deze prachtige antieke koffers vinden moeiteloos een plekje in de 504



De kofferruimte biedt plaats aan veel bagage



afgewerkt interieur met typisch Franse trekjes en ingetogen chique. De nog altijd mooie materialen passen perfect bij de subtiel aangebrachte chromaccenten.

EIGENZINNIGHEID TROEF

Het interieur kenmerkt zich ook door de aanwezigheid van andere in het oog springende zaken. Een leuk snuffje vind je centraal op het dashboard waar de ventilatieroosters uit de bovenzijde van het dashboard omhoog kunnen draaien. Dat is niet het enige dat opvalt. De paraplu handrem, die onder

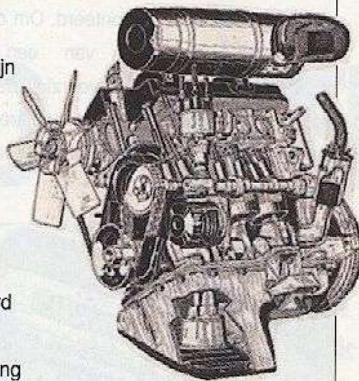
EIGENZINNIGE ERGONOMIE

Tijdens het rijden openbaart zich de eigenzinnigheid van de 504 ook in de ergonomie. Het vergt even tijd om gedachteloos de juiste handelingen te verrichten. Zo bevindt de bedieningshendel voor de richtingaanwijzer zich niet aan de linker maar aan de rechterzijde. De ruitenwisser- en sproeierhendel zit weer aan de andere kant, en blijkt gecombineerd te zijn met de bediening voor de rijverlichting. Om de wissers te activeren dient overigens weer een andere knop ingeschakeld te worden. De aparte plaatsing van tal van instru-

gesynchroniseerde vierversnellingsbak doet zijn werk voortreffelijk. De complexe mechaniek laat een solide indruk achter. Toch ben je je al stuurschakelend van iedere ingelegde versnelling bewust waardoor je het autorijden ook echt beleeft in deze eigengereide Fransoos. Het werkelijk voortreffelijke onderstel absorbeert iedere oneffenheid en tal van drempels volkomen probleemloos. En dat hoogstaande rijcomfort verliest nooit het contact met de dynamische trekken van de 504. Geen moment deint de 504. Geen moment verzandt het onderstel van de 504 in de

TECHNISCHE GEGEVENS PEUGEOT 504 - 1972

Datum 1e toelating, land	18-02-1972, Frankrijk
Motortype, aantal cilinders	XN 1 motor, vier cilinders in lijn
Cilinderinhoud; boring x slag	1.971 cc; 88 mm x 81 mm
Koeling	Waterkoeling
Maximum vermogen	93 pk/68,4 kW bij 5200 rpm
Maximum koppel bij toerental	160 Nm bij 3000 rpm
Compressieverhouding	8,35:1
Kleppen per cilinder	Twee
Krukas	Smeedstaal, vijf maal gelagerd
Nokkenassen/nokkenasaand.	Één zijdelingse nokkenas in cilinderkop/kettingaandrijving
Carburateurs	Eén dubbele SOLEX 32/35 SEIEA 2
Brandstofpomp	Eén, mechanisch
Aandrijving	Achter
Transmissie (vooruit)	Vier versnellingen, synchromesh,
Plaatsing schakelhendel	Aan stuurkolom
Carrosserie	Zelfdragende carrosserie
Wielophanging voor	Onafhankelijk met schroefveren, dubbelwerkende hydraulische schokbrekers, stabilisatorstang
Wielophanging achter	Onafhankelijk met schroefveren, dubbelwerkende hydraulische schokbrekers, stabilisatorstang
Reminstallatie, uitvoering	schijfremmen rondom, Mastervac bekrachtiging, gescheiden remsysteem
Elektrische installatie, dynamo	12 Volt, wisselstroomdynamo
Lengte x breedte x hoogte	449 cm x 169 cm x 146 cm
Wielbasis	274 cm
Spoorbreedte voor/achter	142 cm/136 cm
Bandenmaat	175 x 14
Rijkglaargewicht/toelaatbaar gew.	1230 kg/1710 kg
Inhoud kofferruimte in liters	550
Topsnelheid	162 km/h (fabrieksopgave)
Acceleratie 0 - 100 km/h	13,2 seconden (fabrieksopgave)
Gemiddeld verbruik (l. / 100 km)	11,8 (fabrieksopgave)
Prijs november 1972	f 13.495,-/€ 6.124,-
Huidige marktwaarde	uitstekende conditie/nette conditie € 10.100,- /€ 6.500,-



"laissez faire" modus. Geen moment voelt de auto onrustig aan. Hij ligt echt goed op de weg. De vier onafhankelijk opgehangen wielen - één van die kenmerken waarmee de 504 bij zijn introductie in 1968 zijn vooruitstrevendheid bewees - werken goed samen met de vering en demping. Ook de gedecideerd en harmonieus werkende reminstallatie wekt vertrouwen. Dat is de verdienste van eigenaar Pieter Fokkema, die na de aankoop van de Fransman zorgde voor het herstel van de reminstallatie met Mastervac bekrachtiging.

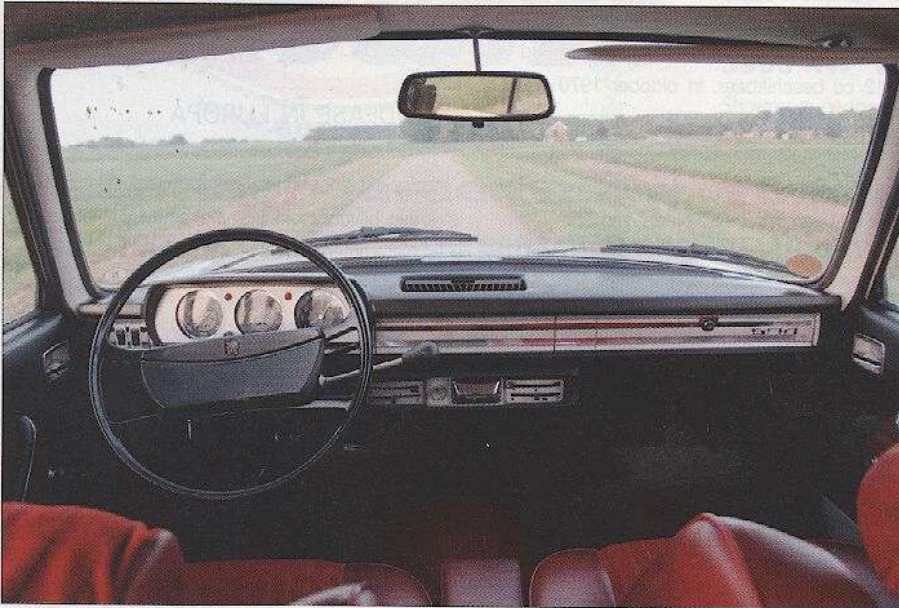
KLASSIEK MAAR VOLWASSEN

Bij de besturing merk je dat de tand des tijds wel vat gekregen op de techniek. Het gegeven maakt dat de 504 het snelle bochtenwerk of rappe uitwijk manoeuvres liever aan de moderne auto laat. Met andere woorden: wanneer de stuurinrichting intensief wordt aangesproken merk je dat je op pad bent met een auto uit andere tijden. Tijden bovendien, waarin de historische autopers zich vaak kritisch over dat onderdeel uitliet. Maar die beoordeling verdient - decennia later - een nuance. Het is waar: bij onverwacht rappe koerswijzigingen zet de besturing van de Peugeot je kortstondig stevig aan het werk. Maar wanneer een normale en volwassen rijstijl wordt aangehouden voelt de besturing is er niets aan de hand. De besturing geeft voldoende feedback en geen moment wordt de stuurkarakteristiek vaag en schimmig.

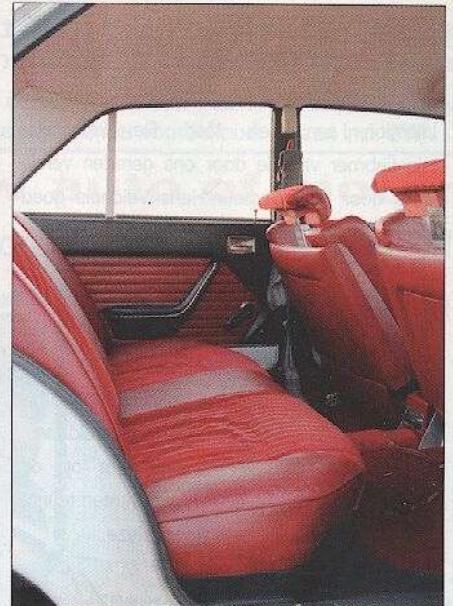
VERRASSEDE KRACHTBRON

Op grotere wegen blijkt deze Peugeot over nog een aangename verrassing te beschikken. Wanneer we een stuk snelweg pakken blijkt de vanaf oktober 1970 in de Peugeot 504 gemonteerde carburatiemotor met een inhoud van 1971 cc heel pittig te zijn. Hij is gemakkelijk in staat om ook de 504 van Pieter Fokkema moeiteloos aan te laten sluiten bij het verkeer van alledag. De krachtbron - voorzien van een bovenliggende nokkenas - komt verrassend wilskrachtig over. Dat komt mede op het conto van het vandaag de dag nog altijd aansprekende maximum koppel van 160 Nm, dat al bij 3000 toeren vrijkomt. De opbouw naar - en de afbouw vanaf de piek verloopt soepel. Op behoorlijke snelheid merk je tevens niets van het feit dat de auto zich al meer dan vier decennia op de wegen bevindt. En de - laten we zeggen - comfortabele en stabiel aanvoelende rijdynamiek van de Peugeot staat sowieso een kruissnelheid van 110 - 120 km/h toe. De originele krachtbron, die nog geen 100.000 kilometer dienst heeft gedaan, heeft er geen enkele moeite mee. Het motorgeluid blijft onder veel omstandigheden - ondanks het ontbreken van een in 1972 niet gebruikelijke vijfversnellingsbak - redelijk binnen de perken.





Het interieur is ruim en comfortabel. Het zicht is uitstekend



Achterpassagiers vinden in de 504 een aangename en ruime plek



Markant kenmerk: fraai gestileerde en compacte achterlichtunits



Historisch Peugeot kenmerk. De type aanduiding aan de voorzijde.

PROBLEEMLOOS NAAR FRANKRIJK

De genoemde kruissnelheid hield Pieter Fokkema afgelopen zomer regelmatig aan tijdens de vakantierit naar het midden van Frankrijk. De 504 deed volgens de eigenaar zijn historische reputatie veel eer aan door zich op weg naar - en in - het land van herkomst als uitstekende reisauto te bewijzen. Samen met zijn vrouw en jonge nazaat vond Fokkema in de Peugeot een volstrekt probleemloze en in zijn thuisland geliefde metgezel. Moeiteloos - en met een gemiddeld verbruik van 1 op.10 - liet deze 504 de duizenden vakantiekilometers onder de wielen door glijden. In praktische zin bewees de Peugeot ook zijn nut. De zich onder die markante knik aan de achterzijde bevindende kofferruimte slikt dankzij een inhoud van 550 liter veel bagage. Ook praktisch: De kinderstoel laat zich in de 504 van Fokkema volgens de laatste veiligheidseisen plaatsen. De eigenaar voorzag de achterbank eigenhandig van een Isofix systeem. Het is één van de weinige aanpassingen die na aanschaf door Fokkema werden uitgevoerd aan de verder volstrekt authentieke en in goede staat verkerende 504.

DE HAMVRAAG

Het is tijd voor een antwoord op de hamvraag. Is een Peugeot 504 uit 1972 een klassieker voor alledaags gebruik? We kunnen volmondig zeggen: "Ja!" De rijkarakteristiek is dik in orde, de motor is potent genoeg, het comfort is hoogstaand en de auto voelt in veel opzichten veilig en solide aan. Natuurlijk verbindt de Peugeot wel een paar voorwaarden aan zijn alledaagse inzet. Wanneer hij regulier onderhoud krijgt en er zuinig wordt omgesprongen met de carrosserie is een jarenlang verbond tussen eigenaar en auto moeiteloos mogelijk. Ook op dagelijkse basis. Natuurlijk is het noodzakelijk om in ons land - met ons klimaat - altijd een extra oogje in het zeil te houden voor wat betreft de cosmetische staat aan de binnen- en buitenzijde. Pieter Fokkema geeft daarbij aan dat de leeftijd van de auto een probleem is bij de doorgaans hoge luchtvochtigheid in ons land. "Dat komt uiteindelijk ook de staat van het interieur niet ten goede. Vocht dringt - welke voorzorgsmaatregelen je ook neemt - nou eenmaal gemakkelijk oudere auto's binnen." Het zijn van die praktische zaken waar je mee te maken krijgt als je een auto met deze leeftijd als daily-driver inzet. Pieter kiest

er overigens voor om het niet te doen. Wanneer je af ten toe deze klassieker van stal haalt geniet je simpelweg meer van het rijden... Desondanks is de Peugeot op alle vlakken in staat om dagelijks in te worden gezet. Moeiteloos zelfs. En wie iedere dag even die moderne klassieke escape uit de realiteit van alledag wil maken heeft met deze Fransman een uitstekend, behaaglijk, comfortabel en charmant alternatief voor het vandaag de dag gebodene. Zeker als dat alternatief in eenzelfde staat verkeert als het mooie exemplaar van Pieter Fokkema. Een Peugeot 504 in deze conditie vormt een in alle opzichten heerlijke en nog altijd uitstekend bruikbare auto, die een fijne balans vormt tussen moderne eigenschappen en klassieke karaktertrekken. En hoe frequent je er ook mee rijdt: iedere keer bewijst de Peugeot 504 waarom hij in 1968 zijn tijd ver vooruit was. Een tijd, waarin de concurrentie alle mogelijke moeite had om een gelijkwaardig tegenwicht te bieden.

DE EERSTE JAREN

De geschiedenis van de Peugeot 504 sedan begon in 1968 Peugeot de 504 voor het eerst toonde. Het was een nieuw ontwerp, dat klaar was voor de zakelijke middenklasse van de jaren zeventig. De creatie van Designstudio Pininfarina werd meteen Auto van het Jaar. Het verfrissende ontwerp was één van de zaken die de doorslag voor de eretitel gaf. Ook de onafhankelijke wielophanging en schijfremmen rondom speelden een belangrijke rol in de keuze. In de eerste jaren werd de auto met de geavanceerde 1796 cc motor van de Peugeot 404 uitgerust. De koper mocht kiezen uit conventionele carburatie en mechanische injectie van Kugelfischer. De injectiemodellen

OPMERKELIJKE CONCLUSIE

In 1972 onderwierp AutoVisie de Peugeot 504 Injection aan een test. De krachtiger injectiebroer van de door ons gereden versie werd door testredacteur Hans Veldhuis goed gewaardeerd. "In weerwil van een aantal kritische opmerkingen over detailpunten verdient de 504 een uitstekende overall beoordeling als comfortabele en snelle reis- of zakenwagen. Hij bezit bovendien over een uitgesproken fraaie carrosserielijn. Ten behoeve van de vergelijkingsstaatjes aan het slot van deze roadtest was het lastig om op dit prijsniveau representatieve concurrenten te vinden. Het is een compliment voor deze evenwichtige

automobiel. Vind voor dit bedrag maar eens een automobiel die vergelijkbare prestaties levert en hetzelfde comfort biedt. En bovendien - om maar eens wat te noemen - óók met vier portieren is uitgerust, een overeenkomstige vorm van soliditeit geeft en even onbetwistbaar luxueus is afgewerkt. Een dergelijke auto is heel zeldzaam op de markt. Wie voor deze Peugeot 504 kiest, zal niet snel teleurgesteld zijn." Het was een waar compliment, dat in veel opzichten ook opgeld doet voor de carburatieversie van de 504 sedan. Uiteindelijk werd de 504 Injection in de genoemde staatjes vergeleken met de Saab 99, de Citroën D-Spécial, de BMW 2002 en de Triumph 2000 Mk II. De lovende historische kritieken en de lastige speurtocht naar vergelijkingsmateriaal geven nogmaals aan dat de 504 sedan als een ijzersterk ontwerp mocht worden beschouwd, ongeacht de motorvariant.



droegen de naam "Injection". Vanaf 1971 was er tevens een dieselmotor met een inhoud van 2112 cc beschikbaar. In oktober 1970 werd de 1,8-liter motor van de 504 vervangen door een twee-liter motor met 69 kW (94 pk). Van meet af aan waren de benzineversies van de sedan leverbaar met een 3-traps automaat van ZF.

OLIECRISIS BRENGT SPAARVERSIE

In 1973 verscheen - ook als reactie op de oliecrisis - de 504 "L". De 1.8 liter motor maakte zijn rentree binnen de 504 reeks. Dieselrijders kregen in combinatie met de instapvariant een motor met een inhoud van 1948 cc. Hij heette dan "LD". Het spaarmodel kreeg tevens een starre achteras aangemeten, die niet alleen invloed had op de wegligging van deze 504. Ook de inhoud van de kofferruimte werd ingeperkt. Deze versie werd tevens ontdaan van diverse verchromde details en werd voorzien van een vereenvoudigd dashboard. De "L" kreeg de oude getrouwe stuurschakeling. De 2-liter versies van de sedan kregen in het zelfde jaar een vloerpook aangemeten. Zij droegen vanaf het modeljaar 1974 de uitrustingsbenamingen "GL" (carburatiemotor) en "TI" (mechanische Kugelfischer-injectie). Bij deze sedan uitvoeringen was de schakelhendel aan de stuurkolom in 1972 al vervangen door een vloerpook. De dieselversie van de GL heette "GLD". De TI werd nooit in combinatie met een zelfontbrander geleverd.

TWEDE REEKS

Medio jaren zeventig werd de zogenaamde "tweede reeks" van de Peugeot 504 gelanceerd. De portiergrepen waren nu verzonken in de deuren. De XN1 motor van de GL kreeg een nieuwe cilinderkop, een nieuw inlaatspruitstuk en een andere carburateur. Ook kreeg de gewijzigde 504 een licht gemodificeerd dashboard en een moderner getekend stuur van zijn makers mee. In de tweede helft van de jaren zeventig vonden er verdere aanpassingen plaats, zoals aan de achteras. Een andere wijziging betrof de zwarte kunststof grille die de uitvalsbasis vormde voor het nieuwe, opengewerkte leeuwenembleem. De GLD

kreeg een tot 2304 cc vergrote dieselmotor in het vooronder.

EINDFASE IN EUROPA

In de laatste fase van de zeventiger jaren werden enige versoberingen doorgevoerd. De 504 GL kreeg bijvoorbeeld trommelremmen in plaats van schijfremmen aan de achterzijde. En in 1979 verloor de "L" zijn aanduiding. Hij heette vanaf dat moment "504". In hetzelfde jaar werd de veelgeprezen 1971 cc motor uit het sedanleveringsprogramma gehaald, aangezien de Peugeot 505 zijn opwachting maakte. De komst van de middenklasse Peugeot voor de jaren tachtig luidde echter nog niet het Europese einde van de 504 in. In de aanloop naar de jaren tachtig voerde Peugeot opnieuw modificaties door. De 504 werd aan die tijdsgeest aangepast. Het gegeven was vooral zichtbaar bij het dashboard, de instrumenten, de stoelen en de type-aanduidingen, die met kunststof emblemen aan de achterzijde werden gemonteerd. De uitrustingsvarianten van de 504 heetten nu GR, SR, GRD en SRD. De jarenlang kenmerkende modelaanduiding boven de voorplecht verdween. Ook na deze modificaties hield de 504 het in Europa nog enige tijd vol. Tot en met het einde van 1983 werd de 504 sedan - net als de Break - op deze wijze door Peugeot in het programma gehouden. In zijn laatste Europese productiejaar was de 504 sedan overigens alleen nog in Frankrijk leverbaar. Hierna ruimden zowel de sedan als de stationcar definitief het veld binnen ons continent.

BUITEN EUROPA

Uiteindelijk werd de 504 in sterk aangepaste vorm nog jarenlang in Argentinië, Kenia, China en Nigeria gebouwd. In december 2005 viel het doek, toen in het laatstgenoemde land de allerlaatste 504 van de band rolde. Het totaal aantal gebouwde exemplaren van de Peugeot 504 bedroeg op dat moment ruim 3,7 miljoen exemplaren, onderverdeeld over de sedan, break, coupé, cabriolet en Pick-up. De sedan nam met ongeveer 2,7 miljoen stuks het leeuwendeel voor zijn rekening. Het geeft aan wat een legendarische auto de fabrikant uit Sochaux in 1968 aan de wereld schonk.



Het markante achterstevan met de herkenbare 504 sedan knik



Door Pininfarina ontworpen elegantie.