

ACTIEPRIJS
peugeot504.info
€4,95

HET MAGAZINE VOOR YOUNGTIMERS EN KLASSIEKERS

Auto
REVIEW

Classiccars

NUMMER 15

In de zwevende hemel

RESTAURATIE
CITROËN DS 21



Stationwagons met karakter

VOLVO 265 GL



PEUGEOT 504 FAMILIALE

MERCEDES 230 TE



40 jaar transaxle
PORSCHE 924•944•968•928

OORLOGSVETERAAN



WILLYS JEEP 1944



Tijdreis: OPEL ASCONA A

€4,95



BP8 710966 053300

De grote drie





Tot de komst van de Volvo 245/265 en de Mercedes T-serie was het niet erg sexy om in een stationcar rond te rijden. Je had er een nodig voor je schilderwerk, je hele gezin (als je wat al te actief was tussen de lakens) of voor het trekken van je boot. De Peugeot 504 Break/Familiale is nog een stationwagon van de oude stempel. Wij brengen de grote drie bij elkaar voor een vergelijk.

Tekst en foto's: Louis Blom



Lange brede laadvloer. Een kinderzitje was een dure optie.

Alruim voor de Tweede Wereldoorlog werd de stationwagon uitgevonden. Zoals de naam al suggereert, was deze carrosserievorm bedacht om mensen inclusief hun bagage van huis naar het station en terug te vervoeren. Er is door de Amerikaanse *Heritage Dictionary* zelfs een definitie bedacht: een automobiel met een of meer neerklapbare banken achter de voorstoelen, met daarachter een laadruimte waarin koffers, pakketten en dergelijke via een achterdeur kunnen worden ondergebracht. Productietechnisch gezien worden stationwagens afgeleid van sedanvarianten. Meestal zijn ze tot de A-stijlen identiek, waarna de daklijn rechtdoor loopt, de raampartij in de achterportieren wordt aangepast en een D-stijl wordt toegevoegd. De wielbasis is op een enkele uitzondering na gelijk, maar de overhang achter is meestal groter.

Ook na de Tweede Wereldoorlog was het niet sexy om een stationcar of combi te bezitten. De utilitaire eigenschappen wonnen het ruim-

schoots van de aankleding. Europa bouwde combi's om de wederopbouw, die in volle gang was, mee te helpen voltooien. Opel had de Rekord, Volkswagen de Variant, Ford de Turnier, Citroen de DS Break, Volvo de 145 en de Amazon. In Amerika had elk merk van de *Big Three* wel een wagon in de prijslijst, terwijl Japan een stevig deuntje meeblijs met de Toyota Crown Wagon. Afgezien van de Amerikanen, die wel degelijk sexappeal hadden, waren het allemaal no-nonsense (gezins-) transporteurs. In de jaren zeventig veranderde langzaam het beeld en de daarbij behorende vooroordelen. De stationwagon werd per modelwijziging aantrekkelijker voor het netvlies. Dat ging gepaard met een uitbundiger aankleding en luxueuze uitvoeringen. Ineens bood Volvo de 265 met een zescilinder aan en uit het niets was daar de Mercedes T-serie, waarbij de letter T niet alleen voor Transport stond, maar ook voor Toerisme. Ziedaar: de lifestyle-combi kwam uit Duitsland, vonden de Duitsers. En dat terwijl Peugeot sinds 1971

De Mercedes 230 TE heeft lange veerwegen. De niveauregeling houdt hem onder belading kaarsrecht. De elegante achterzijde gaat enigszins ten koste van het laadvolume.

Mercedes-Benz 230 TE (1985)

Aandrijving benzine; viercilinder lijnmotor, voorin in lengterichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder; 1 bovenliggende nokkenas, aangedreven door ketting; watergekoeld; mechanische brandstofinspuiting (Bosch K-Jetronic); boring x slag: 95,5 x 80,2 mm; cilinderinhoud: 2299 cm³; compressieverhouding: 9,0 : 1; max. vermogen: 100 kW / 136 pk bij 5100 tpm; max. koppel: 205 Nm bij 3500 tpm; viertraps automaat (keuzehendel op middentunnel); achterwielaandrijving.

Carrosserie - onderstel zelfdragende carrosserie van staal, 5 portieren; v: dubbele draagarmen, reactiearmen, schroefveren, telescoopschokdempers, stabilisator; a: onafhankelijke oph. met schuin geplaatste geleidearmen, schroefveren, telescoopschokdempers, niveauregeling, stabilisator; kogelkringloopbesturing; remmen v/a: schijven; banden v/a: 195/70R14; wielen 6,5 x 14.

Technische gegevens L/B/H: 4687 / 1826 / 1462 mm; wielbasis: 2700 mm; spoorbreedte v/a: 1549 / 1529 mm; leeggewicht: 1435 kg; max. toelaatbaar gewicht: 2110 kg; tankinhoud: 70 l; gebouwd van 1978 tot 1986; productieaantal: 199.000.

Prestaties acceleratie 0-100 km/h: n.n.b.; topsnelheid: 180 km/h; verbruik: 10,5 l/100 km (l : 9,5).



De viertraps automaat met de veel gekopieerde schakelcoulisserie levert een belangrijke bijdrage aan het comfort.

Kooptips Mercedes-Benz T-serie (S123, 1978-1986)

Ook al zette Mercedes-Benz de T-serie in de markt als een luxueuze stationwagon voor toeristische en sportdoelinden, het werkelijke leven zag er in de meeste gevallen van het bijna 200.000 keer gebouwde model heel wat rauwer uit. Dat is de reden dat de meeste T's tot moes zijn gereden. De exemplaren die nog over zijn, slijten hun bestaan als liefhebbersauto, al dan niet gerestaureerd. Voor een origineel exemplaar kan de vraagprijs oplopen tot boven de 25.000 euro. Een gebruikte T met meer dan 200.000 kilometer kan voor rond de 7000 euro worden aangeschaft. De diesels (240 en 300) zijn niet meer geliefd vanwege ons kille belastingklimaat.

Carrosserie Ooit dacht men dat Mercedesen onaan-tastbaar waren. De carrosserie was zo goed beschermd tegen roest dat de mensheid een rotsvast vertrouwen had in de auto's. Maar ook een Mercedes is maar een auto,

opgebouwd uit blik van minder dan een millimeter dik. Roest neemt dus ook een Mercedes te grazen en dan vooral de T-modellen, omdat die niet gekoesterd werden. De T-serie lijdt in het algemeen aan de dezelfde kwa-

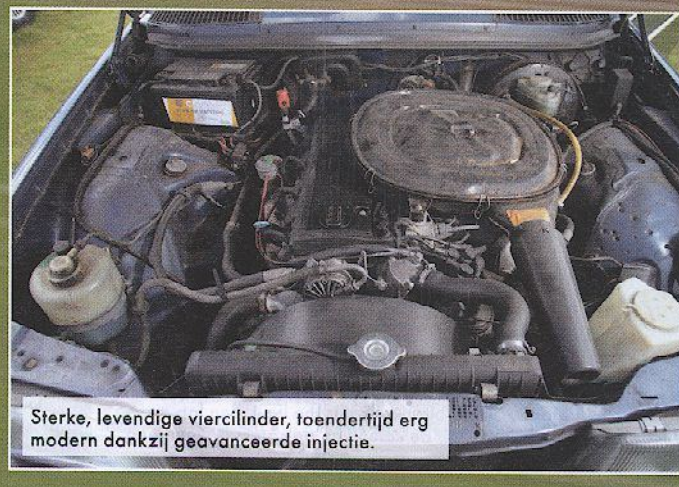
len als alle andere klassiekers: spatborden, deuren, frontpaneel, chassisbalken, dorpels, wielkuipen, A-, B-, C- en D-stijlen.

Techniek Technisch hebben de 123's een reputatie om van te dromen. De motoren hebben allemaal een laag specifiek vermogen waardoor ze - mits goed onderhouden - lang meegaan. De motoren met carburateur (200, 230 en 250) zijn minder geliefd, maar wie weinig rijdt hoeft ze niet te laten staan. De carburateurs lijden aan vervuiling en valse lucht (vacuümproblemen). Beste keus is de 230 TE, gezien zijn lagere verbruik ten opzichte van topmodel 280 TE. Wie aan de diesel wil, heeft keus uit

Waarom de bestuurder aan zo'n reuzenrad moest draaien om de bocht te kunnen ronden, blijft een raadsel.



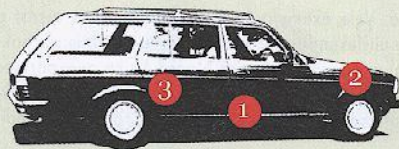
Deelbaar neerklapbare achterbank was ook een optie.



Sterke, levendige viercilinder, toentertijd erg modern dankzij geavanceerde injectie.

de 240, de 300 en de 300 Turbo. Alle drie zijn ze oersterk, bij de laatste is de turbo kwetsbaar. De ATF van de automaten dient regelmatig te worden verversd, de ballen van de niveauregeling raken leeg en het regelventiel geeft de geest.

Onderdelen Mercedes staat bekend om 'vandaag besteld, morgen geleverd'. Dat geldt nog steeds, ook voor de 123-modellen. Maar de voorraad is eindig. Op dit moment zijn steeds meer onderdelen niet meer leverbaar. Dat geldt in versterkte mate voor T-specifieke onderdelen. De verkrijgbaarheid van technische onderdelen vormt over het algemeen geen probleem.



Aandachtspunten

- 1** Chassisbalken, bodemplaat, dorpels, tank
- 2** Carburatieproblemen
- 3** Interieurdelen niet meer leverbaar, doorgezeten stoelen

Clubs

MB W123-club Nederland
www.mbw123club.nl

Belgian Mercedes-Benz Club
bmbc.mercedes-benz-clubs.com

Als passagier kijk je in de 504 over de kalende kruin en de krulspelden van pa en ma heen.



Blauw, blauw blauw. Skai is the limit. Een lap erover en de 'puke' uit de kelen van de koters is weer weg.



Easy entry: hartelijk welkom op de derde zitrij.



Kooptips Peugeot 504 Break (1971-1982)

Klassieke Peugeots Break vind je amper nog in Nederland. Vele exemplaren zijn na jarenlange dienst geseuveld in de shredder. In Nederland waren we dol op de uitstekende prijs-/volumeverhouding, maar ook in Marokko en in Tunesië kregen ze er geen genoeg van. Heel wat auto's zijn naar Noord-Afrika geëxporteerd, waar ze in een GTI veranderden (Gordijnen-Trekhaak-Imperiaal). Van de ruim 650.000 exemplaren die er van de 504 Break zijn gebouwd, zijn er weinig bewaard gebleven. Een exemplaar in een goede, originele conditie is uiterst zeldzaam.

Carrosserie Franse auto's en de jaren zeventig – je zou een boek kunnen schrijven over alle roestproblemen die destijds de kop opstaken. Nu had de 504 precies dezelfde kwalen als zijn concurrenten uit Duitsland en Zweden,

maar de roest kwaagde nog net iets fanatieker aan het Franse plaatstaal. De binnenschermen, de dorpels en de portieren springen meteen in het oog. De verkrijgbaarheid van vervangend plaatwerk wordt steeds problemati-

sch, doordat er in Frankrijk ook niet veel meer te vinden is. Wie een 504 Break zoekt, moet gaan voor de beste auto die binnen zijn budget past.

Techniek De techniek van de Peugeot 504 heeft een ijzersterke reputatie. De motoren kennen geen problemen, maar opnieuw geldt de voorwaarde van goed onderhoud. Het enige wat de motor van zijn stuk kan brengen is de afstelling. Hetzelfde geldt voor de versnellingsbak, met een vloerpoek of stuurschakeling. Hoewel het schakelmechanisme wat 'los' aanvoelt, gaat de bak eindeloos mee. Het onderstel van de auto is eenvoudig en robuust, en is op zijn taak berekend.

◀ Er komt een heel eind auto achter de bestuurder aan. Ten opzichte van de 504 Berline heeft de Break (of als Familiale) een verlengde wielbasis. De 504 rijdt comfortabel. Het verhoogde dak is onder meer nodig om de derde zitrij voldoende hoofdruimte te geven.

Peugeot 504 GR Familiale (1981)

Aandrijving benzine; viercilinder lijnmotor, voorin in lengterichting ingebouwd, 2 kleppen per cilinder; 1 bovenliggende nokkenas, aangedreven door tandriem; watergekoeld; registercarburateur (Solex 32/35 TMIMA); boring x slag: 88,0 x 81,0 mm; cilinderinhoud: 1988 cm³; compressieverhouding: 8,8 : 1; max. vermogen: 69 kW / 96 pk bij 5200 tpm; max. koppel: 158 Nm bij 3000 tpm; handgeschakelde vierbak (vloerpoak); achterwielaandrijving.

Carrosserie - onderstel zelfdragende carrosserie van staal, 5 portieren; v: McPherson-veerpoten, draagarmen, reactiearmen, stabilisator; a: starre as, dubbele schroefveren, telescoopschokdempers; remmen v/a: schijven / trommels; banden v/a: 185/80 R 14; wielen v/a: 5,5 x 14.

Technische gegevens L/B/H: 4800 / 1690 / 1550 mm; wielbasis: 2900 mm; spoorbreedte v/a: 1420 / 1360 mm; leeggewicht: 1290 kg; max. toelaatbaar gewicht: n.n.b.; tankinhoud: 60 l; gebouwd van 1971 tot 1982; productieaantal: 650.132.

Prestaties acceleratie 0-100 km/h: 14,6 sec; topsnelheid: 162 km/h; verbruik: 11,2 l/100 km (1 : 8,9).



Lademeister heet 504.

ook al een geweldige combi in het programma had: de 504 Break, die in zevenpersoonsuitvoering Familiale heette. Deze drie grote stationwagens uit het pre-obesitas-tijdperk nemen we onder de loep.

Schuin, schuiner

In tegenstelling tot zijn voorganger, de 404 Break, was de 504 Break een aantrekkelijk gelijnde auto. Dat kreeg Peugeot voor elkaar door de D-stijlen veel schuiner in het design op te nemen. Dat ging natuurlijk ten koste van de zuivere laadruimte, maar door de wielbasis te verlengen en het dak iets te verhogen, bood de 504 Break nog steeds een immense kofferbak en ruimte om twee achterbanken onder te brengen voor de nakomelingen. Om al dat gewicht te kunnen dragen, had de starre achteras niet een maar twee schroefveren per kant. De 504 Break/Familiale won de harten van vele Europeanen, Amerikanen en in een later stadium ook Afrikanen. Liefst 650.000 keer werd er een handtekening gezet onder een koopcontract.

In Scandinavië voldeden Volvo en Saab aan de vraag naar combi's. Met de Amazon bood Volvo al een serieuze stationwagon aan, maar met de komst van de 200-serie kregen ook de Amerikanen trek in een serieuze Zweedse combi. Toen Volvo er een V6 in lepelde, was de Europese lifestyle-combi geboren. De 265 oogt stoer en robuust en dankzij de zo kenmerkende schouders die de deuren extra dik doen lijken, voel je je er nog veilig in ook. Dat was precies de bedoeling. Opvallend zijn verder de onvolprezen spatlappen en de klassiek ogende spathorduitsneden. In tegenstelling tot Peugeot en Mercedes nam Volvo niet de moeite om een nieuw achterportier te ontwerpen. Die zijn identiek aan die van de sedan, waardoor de 'leemte' moest worden opgevuld. Van deze drie is de Volvo het meest exclusief: er werden slechts 35.061 stuks verkocht.

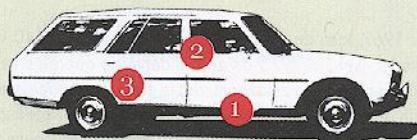
Mercedes trok lange tijd zijn neus op voor stationwagens. Het Belgische carrosseriebedrijf Universal ontfermde zich over deze niche. Tot 1977. Toen stond er ineens een productierijpe combi klaar. Deze zogeheten T-serie op basis



Ietwat onderbemeten viercilinder met twee liter slagvolume. Weinig gedoe, afgezien van het stellen van kleppen en de registercarburateur.

Technische hoogstandjes als niveauregeling zitten er niet in verwerkt.

Onderdelen Na het staken van de productie hield Peugeot (PSA) zijn onderdelen, net als Volvo, niet lang in beheer. Zodoende is er alleen via de clubs, de merkspecialisten en via de bekende verkoopsites op internet nog aan onderdelen te komen.



Aandachtspunten

- 1 Roest: dorpels, deuren, binnenschermen
- 2 Interieurdelen
- 3 Bekleding

Clubs

Peugeot Club Nederland
www.pcn.nl

Belgische Club voor Oude Peugeots
www.bcop-cbap.be



De in rubber gevatte achterbumper kan tegen een stootje.

van de W123 zou de Duitsers geen windeieren leggen en het fenomeen lifestyle-combi nogmaals een boost bezorgen. De 230 TE oogt met afstand het elegantst van de drie auto's in dit vergelijk. Ook zijn achtersteven staat onder een ruimtevreterende hoek, maar Stuttgart vond het uiterlijk kennelijk al belangrijker dan de zuivere laaideigenschappen. De (optionele) dakreling bezorgde de T extra elegantie, samen met het uitbundige gebruik van chroom rondom. Maar daar waren Peugeot en Volvo ook sterren in. Liefst 199.000 exemplaren van de T-serie verlieten de productiehallen in Bremen.

Zo verschillend

Opvallend is hoe deze merken zijn omgegaan met het fenomeen combi. De Peugeot is louter een familietransporteur, zonder enige opsmuk. Hij dient een groot gezin van a naar b te vervoeren en doet dat met verve. Wat een ruimtegevoel, daar kunnen de andere twee niet tegenop. De 504 Familiale heeft altijd een derde bank, die in tegenstelling tot bij de

Volvo en de Mercedes in de rijrichting staat. Als passagier geniet je van de zogenaamde bioscoopstelling; je kijkt over de kalende kruin en de krulspelden van pa en ma heen. Dat kan ook makkelijk, want het dak is fors opgehoogd. 'Pa' zit niet geweldig; daarvoor is de zitting wat te zacht en staat het stuur te vlak. Maar verder rijdt de 504 erg makkelijk. In al zijn uitvoeringen doet hij het met een relatief kleine viercilinder. Zescilinders maakten pas hun opwachting in de 604 en 505. Qua prestaties hoef je dan ook weinig te verwachten. Volgeladen met kinderen en bagage neemt de Familiale ruim de tijd om op snelheid te komen. Dit deert eigenaar Eugène en zijn grote gezin allerminst, hij neemt de 504 elk jaar trouw mee naar Zuid-Frankrijk. De motor en de versnellingsbak (met vloerschakeling) vormen een tweec-eenheid. Zelfs zonder stuurbekrachtiging is de lange Familiale zeer wendbaar, mede dankzij de kleine draaicirkel. Wat wil je ook met smalle 185-bandjes. De enorme wielbasis draagt samen met de zachte vering

Kooptips Volvo 265 (1975-1985)

De ontstaansgeschiedenis van de Volvo 265 gaat terug naar 1967, toen de stationwagon op basis van de 140 verscheen. Dankzij de voortdurende doorontwikkeling van het model, werd in 1975 de zescilinderversie gepresenteerd. Hoewel hij tien jaar in productie is geweest, wordt de Volvo 265 inmiddels zo zeldzaam, dat je elk aangeboden exemplaar direct zou moeten gaan bekijken. En dat lijkt ook te gaan gebeuren met de 245, die ondanks 19 jaar productie ook langzaam maar zeker aan het uitsterven is. 265's in een goede staat zijn dan ook duur: een bedrag boven de 25.000 euro is zeker geen uitzondering.

Carrosserie Volvo's hebben de sterkste carrosserieën. Ze zijn goed beschermd tegen roest, zodat die 'duvel' heel lang wegblijft. Toch ontkomt ook de 200-serie niet

aan de bruine pest. Dorpels gaan het eerst, samen met de achterste spatbordranden. Dan volgen de portieren en de A-stijlen.

► De Volvo 265 rijdt ten opzichte van de andere twee auto's wat bonkig. Daar stelt hij prima stuurkwaliteiten en veel wendbaarheid tegenover. De achterklep staat rechtop, ten faveure van de laadruimte.

Volvo 265 GL Automatic (1979)

Aandrijving benzine; V6, voorin in lengterichting ingebouwd, 2 kleppen per cilinder; 2x1 bovenliggende nokkenas, aangedreven door ketting; watergekoeld; mechanische brandstofinspuiting (Bosch K-Jetronic); boring x slag: 88,0 x 73,0 mm; cilinderinhoud: 2664 cm³; compressieverhouding: 9,5 : 1; max. vermogen 109 kW / 148 pk bij 5700 tpm; max. koppel: 218 Nm bij 3000 tpm; drietraps automaat (keuzehendel op middentunnel), achterwielaandrijving.

Carrosserie – onderstel zelfdragende carrosserie van staal, 5 portieren; v: McPherson-veerpoten, draagarmen, reactiearmen, stabilisator; a: starre as met geleide-armen en Panhard-stang, schroefveren, telescopschokdempers, stabilisator; tandheugelbesturing; remmen v/a: schijven; banden v/a: 185/60 R 14; wielen v/a: 5,5 x 14.

Technische gegevens L/B/H: 4885 / 1707 / 1460 mm; wielbasis: 2640 mm, spoorbreedte v/a: 1430 / 1360 mm; leeggewicht: 1370 kg; max. toelaatbaar gewicht: n.n.b.; tankinhoud: 60 l; gebouwd van 1975 tot 1985; productie-aantal: 35.061.

Prestaties acceleratie 0-100 km/h: 11,0 sec; topsnelheid: 185 km/h; verbruik: n.n.b.



Heerlijk interieur, voortreffelijke stoelen en een eenvoudige bediening. En waarom heb je een groot stuur nodig als je stuurbekrachtiging hebt?

Techniek De PRV-motor in de Volvo 265 is niet geliefd. Hij is onderhoudsgevoelig, zuipt als een tempelier en geeft daar weinig prestaties voor terug. Hij is ook berucht vanwege zijn te krap bemeten oliekanalen, waardoor de nokkenassen bovengemiddeld snel slijten. De grootste attractie is zijn merkwaardige motorloop, wat komt door een onregelmatige ontstekingsvolgorde. De automatische versnellingsbak is sterk, mits hij goed is onderhouden. De 245 is veel minder zeldzaam. De viercilindermotoren van dit model hebben een ijzersterke reputatie.

*De Volvo moest zich bewijzen op
eindelooze onverharde wegen, vandaar
zijn bonkige veergedrag.*

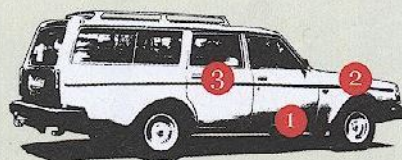


Een fraai maar zwaar uitgevoerd kinderzitje
was een dure optie en is uiterst zeldzaam.



De PRV-V6 levert 148 bescheiden pk's. Hij loopt rustig,
maar houdt niet van hoge toerentallen.

Onderdelen Volvo levert al tijden amper meer onderdelen uit. Het levendige clubcircuit zal in de meeste gevallen soelaas moeten bieden. Daarnaast is er op zo'n beetje elke straathoek in Nederland een Volvo-specialist gevestigd, die u verder op weg kan helpen in uw zoektocht naar onderdelen en het rijdend houden van uw auto. Motorische onderdelen kunnen worden uitgewisseld met andere PRV-modellen, zoals de Renault 30 en de Peugeot 604 – hoewel deze modellen misschien nog wel zeldzamer zijn dan de Volvo 265 ...



Aandachtspunten

- 1 Roest op vele punten
- 2 Nokkenaslijtage
- 3 Bekleding

Clubs

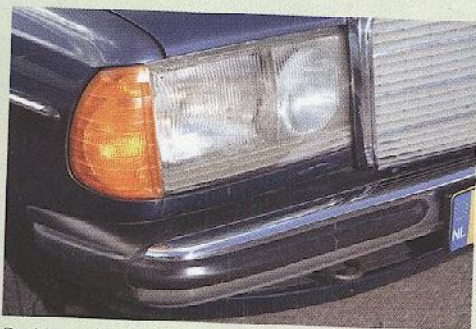
Volvo 240-260 Register
www.volvo240.260register.nl

Volvo Klassieker Vereniging
www.volvokv.nl

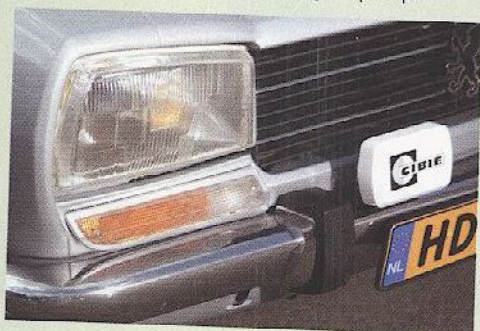
Volvo Classic Club Belgium
www.volvoclassicclub.be



Big bumpers at the front. Kolossale koplampen.



De Mercedes heeft ook rechthoekige koplampen.



Even grote koplampen en een elegante verchroomde bumper. De Cibié-verstralers geven het tijdsbeeld fraai weer.

met lange veerwegen en de straffe schokdemping bij aan het heerlijke rijcomfort.

Göteborg

De Volvo kan niet tippen aan dit comfort. Er is heel bewust gekozen voor een stevige, bijna bonkige afstemming van het onderstel, omdat de auto zich moest bewijzen op de cindeloze onverharde wegen in Zweden, Canada en de VS. Maar ook op de Autobahn in Duitsland moest hij uit de voeten kunnen. Daardoor zijn drempels zijn niet zijn ding, maar die bestonden destijds – gelukkig – nog niet. Het onafgeveerde gewicht van de zware achteras wreekt zich op klinkerwegen. Maar verder: een geweldig fijne auto. Hij stuurt lekker licht en is wendbaar dankzij de ultrakorte draaicirkel (ook typisch Volvo, toen). De stoelen zijn, zoals het een Volvo betaamt, van een uitstekende kwaliteit en de zitpositie is van deze drie auto's het meest geschikt voor een ritje naar Göteborg. Je rijdt zonder kont- en rugpijn in één ruk door naar de Zweedse havenstad. De raamstijlen staan lekker rechtop, zodat we in de 265 ook een behoorlijk ruimtegevoel hebben, maar vergeleken met de 504 voelt hij krapper aan. Het kinderbankje uitklappen vereist de nodige behendigheid. De PRV-motor levert weliswaar 148 pk als het moet, maar veel plezier lijkt de V6-motor met zijn blokhoek van

90 graden er niet in te hebben. Hij voelt zich in zijn element als hij rond zijn maximale kop-pel draait, dus tot zo'n 3000 tpm. We hadden een wat aangenamere sound verwacht, ietwat roffelig. Wat dat betreft kon de aspirant koper net zo goed een vrijwel identiek presterende, maar duidelijk zuiniger 2,1-liter viercilinder bestellen. De drietraps automaat schakelt 'robuust', dus met enige schokken. Dat was normaal in die tijd.

Paardenhaar

Met hun onderstelafstemming kunnen de Peugeot en de Volvo niet op tegen de Mercedes. De 'T' heeft als enige een hydraulisch gedempte achterasvering (niveauregeling). Hij kan dus niet doorzakken als hij zwaar wordt beladen, een kenmerk waar de sedans van Mercedes bekend om waren. De T veert net zo elegant als zijn voorkomen is. De stuureigenschappen zijn daarentegen het minst van dit trio. Ondanks de stevige, variabele bekrachtiging houd je de Mercedes lastig op koers. Je voelt je best bchaaglijk in het ruime en nuchtere interieur. De bestuurder heeft zicht op drie grote klokken, met de kenmerkende grote stationsklok op de plaats waar je een toerenteller zou verwachten. Waarom de bestuurder aan zo'n reuzenrad moest draaien om de bocht te kunnen rondren, zal altijd





Marcel Janssen, Wim Vermeulen en Eugène Hogervorst bij hun trotse bezit.

een raadsel blijven. Het zitcomfort was in elke Mercedes destijds een zorgenkind. Eigenwijs als de Duitsers waren, hielden ze vast aan een veerkern met een soort paardenhaar, zoals in de jaren dertig nog gebruikelijk was. Dat levert zowel voor- als achterin een ondermaats zitcomfort op. Je hebt al na honderd kilometer kont- en rugpijn. Deze 230 TE beschikt niet over een kinderzitje achterin. Als de eerste eigenaar er wel eentje bij besteld had, keken de koters in de kofferbak naar het achteropkomend verkeer. De 230 was de beste motor in de T, omdat hij als enige goed presteerde bij een relatief bescheiden verbruik. Onder de 4000 toeren blijft de motor redelijk stil, daarboven wordt hij rumoerig. De viertraps automaat schakelt schoksgewijs, zoals gebruikelijk toen.

Wie van de drie?

Het is vandaag de dag een zegen hoe verschillend auto's uit de jaren zeventig en vroege

De eigenaren

De origineel Nederlandse (!) Peugeot 504 GR Familiare uit 1981 is van Peugeot-adept Eugène Hogervorst, die hem al sinds 2000 in bezit heeft. Dat dit exemplaar bewaard is gebleven, dankt hij aan zijn verblijf in een Spaans vakantiehuis. Hij werd uitsluitend gebruikt als familietransporteur, van Waalwijk naar Spanje. Vandaar dat hij pas 100.000 kilometer heeft gelopen. Tegenwoordig rijdt de 504 Eugène nog steeds naar en van het vakantieadres. In Frankrijk ...

Wim Vermeulen importeerde in 2012 zelf zijn Zwitsers geleverde Mercedes-Benz 230 TE uit Bremen. De 230 TE is van het laatste bouwjaar 1985 en heeft 198.000 km op de klok. Wim rijdt er als huisarts voornamelijk beroepsmatig mee.

Marcel Janssen heeft in 19 jaar tijd slechts 55.000 kilometer met zijn Volvo 265 GL 2.7 uit 1979 gereden. Hij gebruikt hem na de grondige restauratie uitsluitend voor plezierrijden. Marcel nam de origineel in Nederland geleverde 265 over van de moeder van een vriend. Hij kende de auto al, want hij reed hem stiekem in en uit de garage, nog voordat hij zijn rijbewijs had. Er staat nu 274.000 km op de teller.

jaren tachtig cruitzagen, zaten, voelden, en vooral reden. Dit zijn auto's uit een tijdperk waarin Schengen nog moest worden ingevoerd, alsof men elkaar nog niet rücksichtslos kopieerde. Globalisering moest ook in de auto-industrie nog doordringen. De Peugeot 504 Familiare van Eugène Hogervorst kostte met 12.000 euro een derde van het bedrag voor de Mercedes-Benz 230 TE van Wim Vermeulen. De Volvo 265 GL van Marcel Janssen vormt de gulden middenweg. Het trio op de foto's levert dus een fraai tijds-

beeld op. Er hoefde minder op de kosten te worden gelet dan tegenwoordig. Het gebruik van chroom voerde nog de boventoon en een auto mocht nog veren, overhellen, inzakken en duiken in bochten en bij remmanoeuvres. Maar het was ook een tijd waarin veiligheid nog geen hot item was, zodat je verstokt bleef van allerlei waarschuwinglampjes en -toontjes. Dankzij gebrek aan onnodig veel motorvermogen hadden we met z'n allen veel minder haast. We hebben van alle drie de auto's genoten. Een winnaar of verliezer aanwijzen is hier niet op zijn plaats. Ze hebben alle drie hun talenten en tekortkomingen. De markt heeft beslist dat de Mercedes de meest waardevolle auto is. Prijzen kunnen zomaar oplopen tot een mille of 25. De Volvo, in 265- of 245-gedaante, kost zo'n 15.000 euro. De Peugeot blijft daar inmiddels niet ver achter. Zowel de Volvo, de Peugeot als de Mercedes is schaars geworden.

Prijsopteringen (in euro's)

Model	Klasse 1	Klasse 2	Klasse 3
Mercedes 230 TE (1985)	18.000	11.000	6.500
Peugeot 504 Familiare (1981)	13.500	9.500	5.500
Volvo 265 GL Automatic (1979)	14.500	10.500	6.000

Klasse 1: Excellente originele staat of topkwaliteit restauratie naar originele specificaties.

Klasse 2: Zeer goede originele staat of professioneel gerestaureerd. Klasse 3: Goede algemene staat.

MAIKEL DE MUNNIK
TAXAATJES
www.maikeldemunnik.nl