

peugeot 504 Classics



REPORTAGE
2CV IN NEW YORK



REPORTAGE
FIAT 500 60 JAAR



DE SLEUTELDAG
RUSSISCHE KLASSIEKERS



DUBBELTEST

MOTORMAATJES

VOLVO 262 C – PEUGEOT 504 COUPÉ V6



REPORTAGE WARTBURG MUSEUM • **PROEFITTEN** ALFA ROMEO GTV 6 2.5, MERCEDES 280 SL, VOLVO PV444 • **GENERATIESTRIJD** PORSCHE 912 EN 356 C • **PORTRET** KUNSTSCHILDER LIOR KIMMEL • **AUTO-ARCHEOLOGIE** PININFARINA • **REPORTAGE** 70 JAAR VOLKSWAGEN IN NEDERLAND • **ZIJN TIJD** VOORUIT CADILLAC ESCALADE • **PRIJSPEIL** JAPANESE SPORTCOUPÉS • **REPORTAGE** EAGLE E-TYPE



INCLUSIEF HET MEEST COMPLETE KLASSIEKERAANBOD **Auto Week Classics**

DUBBELTEST – VOLVO 262 G (1977) – PEUGEOT 504 COUPÉ V6 (1977)

TEKST ROBERT VAN OVERBEEKE, FOTO'S FONDS KLAPPE

peugeot504.in



Hoewel Volvo geen traditie van grote coupés heeft, introduceert het merk op de salon van Genève in 1977 zo'n carrosserievariant op basis van de 260. Met de zescilinder PRV-motor, gezamenlijk ontwikkeld door Peugeot, Renault en Volvo. Peugeot monteert die krachtbron dan al twee jaar in de bestaande 504 Coupé. Ondanks het gedeelde hart levert dat twee zeer verschillende auto's op.

HART

peugeot504.it



TEGEN HART

peugeot 504



Vriend en vijand zijn verrast als Volvo tweeënhalve jaar na de introductie van de 200-serie met een coupéversie van dat model op de proppen komt. Tot dan toe had het Zweedse merk namelijk nooit een coupé in dit marktsegment gehad. De P1800 was weliswaar een fraaie coupé, maar die was een paar maten kleiner. Hoe was Volvo op het idee gekomen voor een 262 C, zoals de modelvariant heette? Dat schijnt door een bezoek van Henry Ford II te zijn gekomen, halverwege de jaren 70. De CEO van de Amerikaanse Ford Motor Company, kleinzoon van de oprichter, had voor zijn persoonlijk vervoer een Lincoln Continental Mk IV meegenomen, een grote, langgerekte coupé. Die had veel belangstelling gewekt bij de Volvo-directie en hen kennelijk op het idee gebracht om iets vergelijkbaars te gaan maken, vooral voor de Amerikaanse markt. Huisdesigner Jan Wilsgaard ontwerpt de coupé en carrosseriebouwer Coggiola in Turijn krijgt de opdracht een prototype te bouwen op basis van een Volvo 164. Dat geschiedt vooral door de achterportieren te verwijderen en het dak te verlagen. Het resultaat is een gestrekte coupé, die het silhouet van de Lincoln Continental Mk IV aardig benadert.

Omdat Volvo zelf geen capaciteit heeft voor de bouw van een kleine serie coupés, wordt de productie uitbesteed aan Bertone in Italië, dat daar wel de faciliteiten voor heeft. Voortbordurend op de kennis die is opgedaan bij de bouw van het eerste prototype, vervaardigt Bertone eerst een definitief prototype, nu met de inmiddels verschenen Volvo 264 als basis. Van die sedan worden bij de productie de aandrijflijn, bodemplaat, wielophanging en veel plaatwerkdelen ongewijzigd overgenomen. Het dak wordt tien centimeter verlaagd en daarvoor moeten de voorruit, de dakstijlen en de portieren bij Bertone worden aangepast. Omdat het model op de Amerikaanse markt gericht is, omvat de standaarduitrusting allerlei luxe voorzieningen, zoals airconditioning, leren bekleding, cruisecontrol, stuurbekrachtiging, cen-

VOLVO 262 C (1977-1981)

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	• V6, 90°, inj.
Cilinderinhoud	• 2.664 cc
Max. vermogen	• 109 kW (148 pk) bij 5.700 tpm
Max. koppel	• 218 Nm bij 3.000 tpm
Aandrijving	• achterwielen
Aantal versnellingen	• 4 handgesch. of drietraps aut.
Wielophanging v/a	• onafh./starre as, schroefveren rondom
Remmen v/a	• schijfremmen rondom
L/b/h	• 489/171/137 cm
Wielbasis	• 264 cm
Gewicht	• 1.420 kg
Topsnelheid	• 180 km/h
0-100 km/h	• 13,0 s
Vanafprijs (1979)	• € 26.274

Alle gegevens volgens fabrieksoppgave

trale deurvergrendeling, elektrische bediening voor de ruiten, de buitenspiegels en de antenne, houtinleg op het dashboard, verwarmbare voorstoelen en lichtmetalen wielen. Naar keuze wordt een handgeschakelde vierversnellingsbak met overdrive of (zonder meerprijs) een Borg-Warner drietraps automaat gemonteerd. Eén van de weinige opties is een limited-slip differentieel.

Zelfde hart

Bij zijn introductie is de 262 C voorzien van de 2,7-liter zescilinder PRV-motor (B27 in Volvo-jargon), die samen met Peugeot en Renault is ontwikkeld en ook de Volvo 264 aandrijft. De eerste

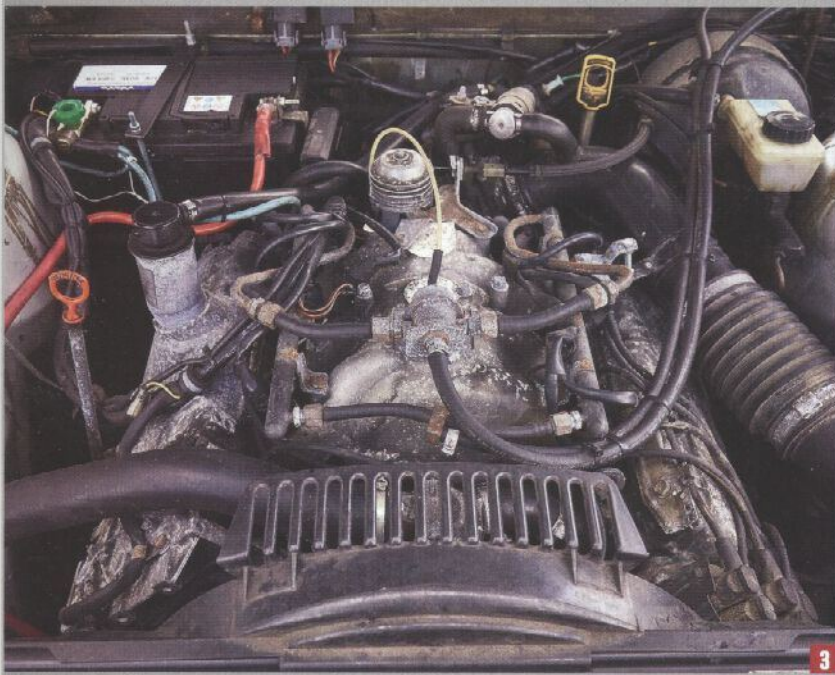
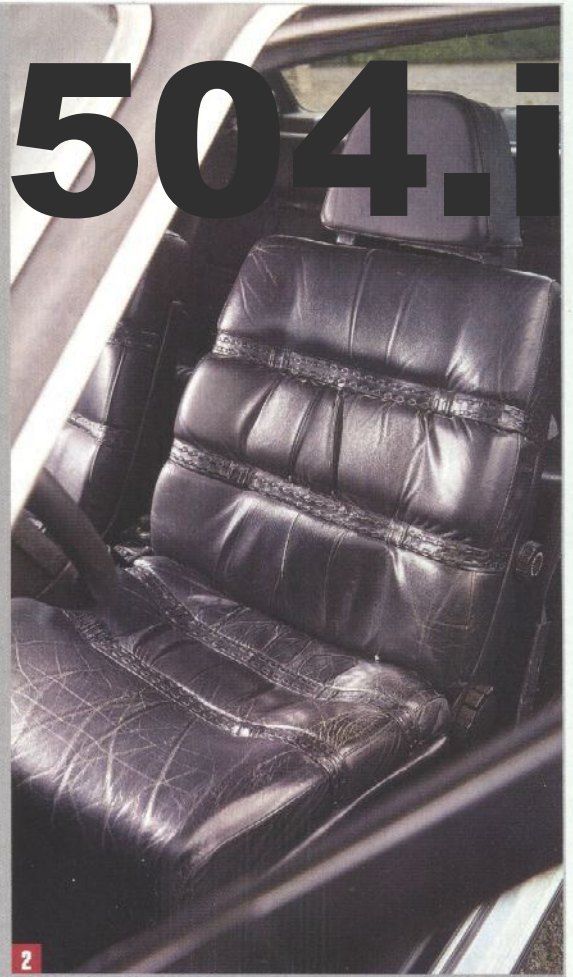


Volvo

- Uitgebreide standaarduitrusting
- Enorme bagageruimte
- Indirecte reacties
- Brede C-stijlen beperken het zicht

- 1 De bagageruimte is even groot als die van de sedan.
- 2 Prachtig ontworpen leren bekleding.
- 3 De B27-motor is vervangen door een B29.
- 4 Ook de automaat is vervangen, namelijk door de versie die bij de B28 hoort.
- 5 Hoekig design.

po uitgeot504.i



OMDAT DE VOLVO OP DE AMERIKAANSE
MARKT GERICHT IS, OMVAT DE
STANDAARDUITRUSTING ALLERLEI
LUXE VOORZIENINGEN



peugeot

wee jaar is de auto alleen leverbaar in grijs met een zwart vinyl dak, pas daarna komen er mondjesmaat andere kleuren beschikbaar.

Er zijn in die tijd niet veel andere grote coupés op de markt. Mercedes-Benz is met de 280C de gedoodverfde concurrent, maar ook Peugeot heeft een ruime coupé in de aanbieding, nota bene met de zelfde motor: de 504 Coupé V6. We onderzoeken hier hoe twee verschillende fabrikanten het bouwen van een coupé rond eenzelfde hart hebben ingevuld. Strikt genomen heeft Peugeot overigens niet 'rond de motor' gebouwd, want de 504 Coupé bestond al jaren - sinds 1969 zelfs. Alleen was de auto lange tijd voorzien van een viercilinder motor met mechanische injectie. De V6-carburatormotor vervangt deze krachtbron pas in 1975, het jaar waarin de coupé stevig is gefacelift, zodat hij een fikse sprong in kwaliteit én prijs kon maken. De facelift is uiterlijk herkenbaar aan de dubbele koplampen die nu onder een doorlopend stuk glas zijn ondergebracht. De achterlichten zijn in één unit opgenomen die de drie parallelle, schuin staande stripjes van de eerste serie vervangt. Maar de klanten

**NIET VAAK HEBBEN WE ZULKE
UITEENLOPENDE RIJKARAKTERS IN EEN
DUBBELTEST GEHAD, EN DAT MET
DEZELFDE MOTOR**



REINIER SPREE, VOLVO 262 C

'Volgens de overlevering wees Honecker deze auto af'

"Dit type is in maart 1977 geïntroduceerd en dit exemplaar is van augustus 1977. Mijn auto heeft gefungeerd als demomodel voor de dealers. Vanaf januari 1978 startte de uitlevering van bestelde exemplaren pas. Volgens de vorige eigenaar is hij via een omweg in Nederland gekomen, want na Genève is hij naar het Oost-Duitse staatshoofd, Erich Honecker, gestuurd, die gek was

op zescilinder Volvo's. Hij koos een paar exemplaren uit een hele rij 260's, waaronder enkele coupés. Deze auto wilde hij kennelijk niet hebben, waarna de auto in Nederland terecht kwam. Ik heb 'm sinds ongeveer 2001."

"Ik was al Volvo-liefhebber, maar toen deze coupé uitkwam, vond ik het een geweldig mooie auto. Die liefde kwam in een stroomversnelling toen ik in 1996 bij een clubmeeting een colonne van zo'n vijftien 262 Coupés zag. Toen heb ik me voorgenomen er één aan te schaffen en ben ik ervoor gaan sparen. Dit exemplaar kwam op mijn pad toen ik voor mijn werk in Rossum belandde. Daar stond deze auto te koop. Het bleek een gaaf exemplaar en we werden het snel eens over de prijs. Ik heb hem onder handen laten nemen door een Volvo-garage, vervolgens is de carrosserie kaal gemaakt en gespoten. Uiteindelijk is er ook een andere motor in gekomen, omdat ik alleen maar ellende had met dat PRV-blok. Hij liep nooit mooi rond en hij gebruikte erg veel olie. Er zat een revisie aan te komen. Toen heb ik maar meteen een V6 uit de Volvo 760 laten monteren, inclusief de bijbehorende automatische transmissie. De aandrijf

moest aangepast worden en de accu verhuisde om plaats te maken voor het luchtfilter, maar verder paste het. Volvo zelf heeft na een paar jaar een verbeterde en vergrote versie uitgebracht van de PRV-motor. Daar waren alle kinderziekten uit."

"Bij Bertone werd het vinyl dak helaas erg onvoorzichtig gemonteerd. De randen van het vinyl werden óp de auto met een mes afgesneden, waardoor de onderliggende lak beschadigd raakte. Alle 262 C's met een vinyl dak gaan dus roesten op die randen. Daar staat tegenover dat het een solide auto is, apart en voor zijn tijd goed bedeed met luxe zaken. Hij heeft bijvoorbeeld airco, centrale deurvergrendeling en elektrische bediening voor de buitenspiegels en de antenne. Het onderhoud doe ik zelf. Als ik er niet uitkom, ga ik naar de Vakgarage. De mensen daar staan dag en nacht voor mij klaar."

"Sinds kort ben ik met pensioen en ik ben lid van allerlei Volvo-clubs, ook die in het buitenland. Ik ben van plan meer clubevenementen te gaan bijwonen. In Frankrijk heb ik een tweede huis en daar ga ik grote delen van het jaar wonen. Daar neem ik mijn Volvo mee naar toe."



504.i

morren. De verkopen krijgen een gevoelige knauw, niet alleen omdat het model zoveel duurder is geworden, maar ook omdat de V6 minder betrouwbaar blijkt en met een gemiddeld verbruik van 1 op 5 à 6 veel dorstiger is. Bovendien was de tweeliter viercilinder al lekker soepel en levendig, zodat de noodzaak voor een V6 niet zo gevoeld wordt door de clientèle. In 1978 neemt Peugeot daarom de viercilinder weer op in het gamma. De V6 krijgt dan brandstofinjectie om het verbruik te drukken. Dat gaat naar gemiddeld één op negen, terwijl het vermogen stijgt van 136 naar 144 pk.

Tegengestelde rijkarakters

In onze tijd is er weinig meer om ontevreden over te zijn. Wat gaat die Peugeot als de brandweer, zeg! Je kijkt nog maar naar het gaspedaal of hij gaat er al vandoor. En die dreigende, gesmoorde brom van de motor daarbij is prachtig. De drietraps automaat van GM schakelt keurig en nauwelijks merkbaar, het stuursysteem werkt licht en direct. Remmen is ook geen krachttoer en gaat al net zo effectief. De hele auto ademt lichtheid en comfort, maar met een kwajongensrandje. Want hij nodigt best uit tot gooi- en smijtwerk. Was de 504 TI sedan eerder al een openbaring (AWC 10, 2016), de Coupé V6 doet er nog een schepje bovenop. Daarbij zitten de comfortabele stoelen uitstekend en lekker laag, heb je prima zicht rondom en komt het lichtgekleurde interieur luxueus over. Fraai is het stuurwiel met geperforeerde spaken en het oude leeuwenkop-embleem. Het enige minpuntje vinden we het instrumentarium, dat precies hetzelfde is als in de sedan. Daar hadden we graag iets specialers gezien, want verder heeft de auto ook een eigen gezicht. Zie het schitte-

COLIN ROUWENHORST, PEUGEOT 504 COUPÉ V6

'Deze auto overtreft mijn verwachtingen'

"Ik heb deze auto gekocht omdat ik altijd verliefd ben geweest op dit type. Ik heb 'm nu anderhalf jaar in bezit. Mijn eerste twee auto's waren ook Peugeots, een 405 en een 406, en dan ga je je verdiepen in de historie. Toen kwam ik deze coupé tegen; die vond ik zó leuk. Maar toen woonden we nog in een flat zonder garage, dus kon ik geen auto aanschaffen omdat ik geen stallingsruimte had. Toen we later wel de ruimte hadden om een auto te stallen, wilde ik er ook meteen één hebben. Bij het eerste exemplaar dat ik ging bekijken, was het al raak. Ik vond het belangrijk dat ik een goed gevoel had over de verkoper en dat had ik. Ook de proefrit pakte gunstig uit."

"Ik gebruik de auto om klanten te bezoeken. Ik heb een eigen bedrijf aan huis en af en toe heb je afspraken buiten de deur. Mijn vriendin gebruikt onze moderne auto om mee naar haar werk te gaan en ik de 504, behalve in de winter. Dan staat-ie in de garage en koop ik een tijdelijke 'pekelauto' voor dagelijks vervoer. Elke keer als ik in mijn Peugeot zit, vind ik hem weer zó lekker rijden. Heerlijk, gewoon! Hij overtreft mijn verwachtingen. Hij zit lekker, stuurt lekker, ik vind het echt een genot. En zeker voor die tijd. Ik was alleen modernere auto's gewend, maar hij is 40 jaar oud en rijdt hartstikke goed. En dan alle luxe die erin zit:

standaard elektrisch bedienbare ruiten, automaat, luxe bekleding ... Een zwak punt is overigens de roestgevoeligheid van de carrosserie. Tot voor kort was ik op zoek naar een garage die het onderhoud kan doen en ik denk dat ik die gevonden heb. Een klein bedrijf met liefde voor klassiekers. Weliswaar is het gespecialiseerd in

Citroën, maar ook hier gaat het me om de persoon waar ik een goed gevoel bij moet hebben. Kleine dingetjes, zoals olie verversen en kleine reparaties, doe ik overigens zelf. Deze auto zal ik nooit wegdoen. Ik hoop hem ooit aan mijn zoon-tje, dat nu pas 2 jaar oud is, over te dragen. Tegen die tijd is de auto zo'n 80 jaar oud ..."



peugeot504.in



rende uiterlijk dat nagenoeg tijdloos is dankzij het vakwerk van Pininfarina. Het onderstel van de sedan is speciaal 20 cm ingekort om de proporties van de coupé tot hun recht te laten komen.

Dat laatste is bij de Volvo met opzet niet gebeurd. Want zo is dat langgerekte Amerikaanse uiterlijk verkregen, naast natuurlijk het verlagen van het dak. Het is voor Europese ogen een ongevoelbaar silhouet dat even gewenning vraagt. Maar het heeft zeker wel wat, vinden we, vooral met dat zwarte vinyl dak en het gedistingeerde embleem op de C-stijl. Ook de brede achterlichten passen er goed bij en geven de auto iets overdadigs en weelderigs. Open dan eens het kofferdeksel boven die lichten en je ziet nog een voordeel van het niet inkorten van het onderstel: hier gaat net zoveel bagage in als in een 200 sedan! En dat is niet weinig, namelijk iets meer dan 600 liter. Als we instappen en plaatsnemen op de comfortabele zetels, valt op dat we niet lager zitten dan in de sedan. Ook hier is het dashboard uit die versie overgenomen, maar met houtinleg op de portieren en zwart leer op de stoelen is toch gepoogd een exclusieve sfeer te creëren in het interieur. De rij vrolijk gekleurde tuimelschakelaars op de middenconsole doet daar wel wat afbreuk aan. Door de grote, hoog geplaatste voorstoelen, de donkere kleuren en het lage dak voel je je enigszins opgesloten, wat overigens niet terecht is. Er is ruimte genoeg. Het rijkarakter van de Volvo is het tegenovergestelde van dat van de Peugeot. Hier gaat alles juist indirect en met enige vertraging. Je moet het gaspedaal een flink stuk intrappen voordat er iets gebeurt, het stuurwiel moet tijdig verdraaid worden om de neus in de gewenste richting te dirigeren - de vergelijking met een boot dringt zich op - en de auto is niet erg overzichtelijk. Vooral schuin naar achteren toe wordt je zicht danig beperkt door de enorme C-stijlen. Dat de lange neus ver voorbij de voorwielen steekt, geeft een apart stuurkarakter aan de 200-serie. De vierkante motorkap is

PEUGEOT 504 COUPÉ V6 (1975-1977)

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	• V6, 90°, 2 carb.
Cilinderinhoud	• 2.664 cc
Max. vermogen	• 100 kW (136 pk) bij 5.750 tpm
Max. koppel	• 206 Nm bij 3.500 tpm
Aandrijving	• achterwielen
Aantal versnellingen	• 4 handgesch. of drietraps aut.
Wielophanging v/a	• onafh. m. schroefveren en stab. rondom
Remmen v/a	• schijfremmen rondom
L/b/h	• 436/170/135 cm
Wielbasis	• 255 cm
Gewicht	• 1.300 kg
Topsnelheid	• 186 km/h
0-100 km/h	• 10,5 s
Vanafprijs (1979)	• € 18.684

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

steeds in beeld, dus je kunt wel zien wat er gebeurt als je stuurt, maar het lijkt alsof de 262C een eigen leven leidt. Voor je gevoel draaien de voorwielen eerst in en komt de neus er pas later achteraan. De plaats van die voorwielen biedt wel als voordeel dat de draaicirkel van dit slagschip slechts 9,8 meter bedraagt tegen 10,6 meter voor de Peugeot die ruim een halve meter korter is.

Tijd nodig

Niet alleen het uiterlijk, maar ook het rijkarakter kunnen we dus karakteriseren als behoorlijk Amerikaans. Het deinen van de Amerikaanse auto's uit die tijd ontbreekt gelukkig. En het remmen verloopt ook Europees krachtig. Al met al is de auto dus

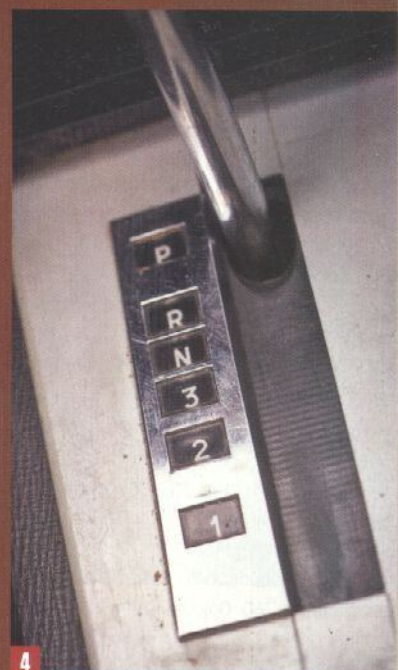
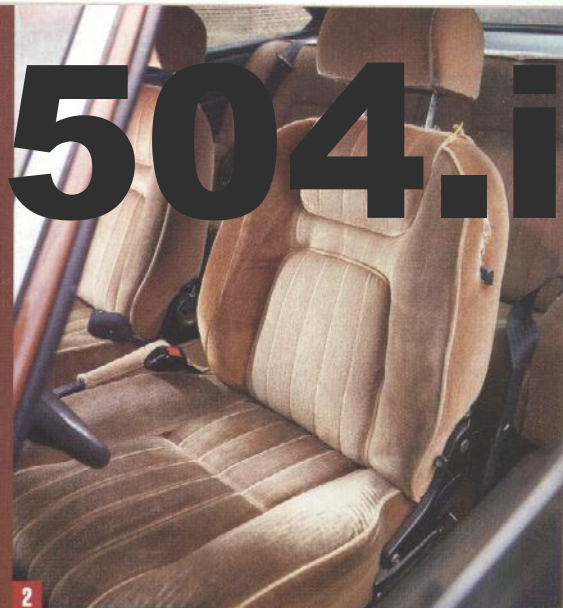


Peugeot

- 1 Levendig en direct rijgedrag
- 2 Lichtheid en comfort zijn leidend
- 3 Instrumentarium heeft geen eigen gezicht
- 4 Stevig verbruik

1 Dit is de carburateurversie. Later was injectie standaard. 2 Lekker zittende stoelen, bekleed met luxueus velours. 3 Het dashboard is identiek aan dat van de TI sedan. 4 De auto maakt past perfect bij de motor.

peugeot504.i



JE KIJKT NOG MAAR NAAR HET
GASPEDAAL EN DE PEUGEOT GAAT ER
AL VANDOOR. DIE DREIGENDE,
GESMOORDE BROM VAN DE MOTOR
DAARBIJ IS PRACHTIG



peugeot504.in



Volvo 262 C (1977-1981)

Op de salon van Genève 1977 stelt Volvo de 262 C voor, een luxe coupé die vooral bestemd is voor de VS. Hij is in eigen huis ontworpen, maar wordt gebouwd bij Bertone. Als krachtbron dient de 2,7-liter PRV-motor die kort daarvoor samen met Peugeot en

als V8, maar wegens de oliecrisis werd besloten om het blok twee cilinders korter te maken. De blokhoek van 90 graden, ideaal voor een V8, bleef echter gehandhaafd. Om die reden loopt de motor enigszins rauw, want voor een V6 is een hoek van 60 graden ideaal. In de Volvo levert hij 140 pk, maar al na een jaar wordt het vermogen verhoogd naar 148 pk. In 1980 wordt de cilinderinhoud opgeboord tot 2,8 liter (2.849 cc) en krijgt de krukas zeven in plaats van vier lagers. Bovendien wordt de compressieverhouding verhoogd van 8,2:1 naar 8,8:1. De resulterende B28 levert 155 pk. Voor modeljaar 1980 wordt het model gefacelift. De meest in het oog springende wijzigingen betreffen 'wrap-around' achterlichten (net als bij de sedan), een ander kofferdeksel en gewijzigde bumpers en koplampen.

verder is het dashboard herzien. Bovendien wordt daard een thermostatisch geregelde airco gemonteerd. Tevens komen - na zilvergrijs en goud metallic - de kleuren lichtblauw metallic, bruin en zwart in het palet, naar keuze in combinatie met vinyl dakbekleding. Er is ook een two-tone-versie te bestellen, maar daarvan maken slechts 18 klanten gebruik. Er zijn in totaal 6.622 exemplaren gebouwd, waarvan het merendeel in de VS. Daar moest hij het vooral opnemen tegen de Cadillac Eldorado Coupé en Mercedes-Benz 280 CE (W123). In 1981 gaat de 262 C uit productie, de opvolger 780 komt pas in 1985. Onderdelen die ook voor de rest van de serie werden gebruikt, zijn nog goed verkrijgbaar, onderdelen die speciaal voor de coupé zijn vervaardigd, met name het interieur en specifieke plaatwerkdelen dus, zijn nauwelijks meer te krijgen.

prima afgestemd op de markt waarvoor hij bedoeld was. Maar wacht even: hoe doet de motor het eigenlijk? Amerikaanse auto's hebben in die tijd een overdaad aan koppel en altijd een V8. Een concurrent is bijvoorbeeld de Cadillac Eldorado coupé met minimaal een 5,7-liter V8. Daarbij steekt de Volvo met zijn 2,7-liter V6 toch wel bleekjes af. Maar goed, een andere concurrent, de Mercedes-Benz 280 CE, biedt een vergelijkbare cilinderinhoud. Toch vinden we ook voor Europese begrippen de Volvo-krachtbron niet erg potent of levendig. Hij komt er wel, maar heeft even tijd nodig. Het contrast met de Peugeot kan haast niet alleen door de 120 kilo extra gewicht verklaard worden, maar is wel opvallend. Overigens heeft deze 262 C niet meer zijn originele PRV-motor. De eigenaar heeft er zoveel mee te stellen gehad, dat hij hem heeft laten vervangen door een latere V6 uit de 760. Ook dat is een PRV-motor, maar dan zonder de kinderziektes (zie ook Modelgeschiedenis).

Niet vaak hebben we zulke uiteenlopende rijkarakters in een dubbeltest gehad. Dat is des te opvallender als je weet dat de auto's de zelfde motor hebben. Hou je van een Amerikaans karakter en prettig onthaasten in een aangename ambiance, dan is de Volvo jouw auto. Mag het daarentegen allemaal wat levendiger en directer, terwijl je toch met comfort wordt omringd, dan heb je een heel fijne speelkameraad aan de Peugeot. Wij bekenen het ruitertlijk: we vallen als een blok voor de charmes van de Fransman. ■

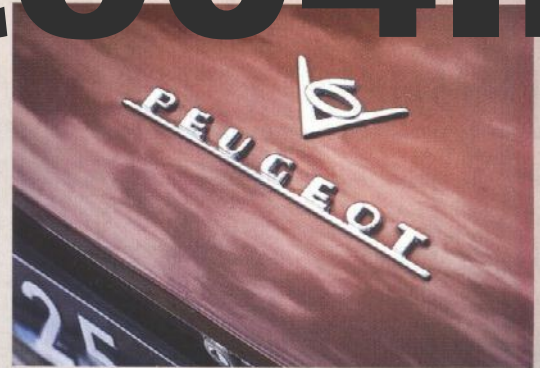


peugeot504.i

Peugeot 504 Coupé (1969-1983)

De 504 Coupé ziet in 1969 het levenslicht, voorzien van een 1,8-liter viercilinder met Kugelfischer-injectie. Het ontwerp is van Pininfarina, dat ook de sedan heeft getekend en al jaren tal van Peugeots heeft (mede-)ontworpen. Vanaf 1971 wordt een 2,0-liter viercilinder gemonteerd met dit injectiesysteem. In 1975 krijgt het model een ingrijpende facelift, bij welke gelegenheid de motor wordt vervangen door de PRV-V6, die samen met Renault en Volvo is ontwikkeld en ook de 604 aandrijft. Dat stuit op weerstand bij de klanten, die het verbruik van de V6 onacceptabel hoog vinden. Bovendien blijkt de V6 niet zo probleemloos als de viercilinder. Daarom besluit Peugeot in 1978 ook de viercilinder weer te leveren en tegelijk de V6 te

verzien met K-Jetron. Om het verbruik te temperen. Behalve de handgeschakelde vierbak wordt nu een vijfbak leverbaar voor de V6 (naast de automaat), maar de viercilindermotoren houden de vierbak. In 1980 volgt een lichte restyling, waarbij de grille wordt gewijzigd en de voorbumper verder om de hoek wordt doorgetrokken. Alle handgeschakelde versies krijgen nu standaard de vijfbak. Een jaar later krijgt de V6-coupé andere lichtmetalen wielen ter onderscheid van de viercilinder. De productie eindigt in augustus 1983. Opvolger is de 406 Coupé, maar die komt pas in 1997. Er valt dus een gat van 14 jaar. Van de V6-coupé zijn 4.472 exemplaren vervaardigd met carburateurmotor en 1.457 met injectie; samen dus 5.929. Hoe exclusief wil je het hebben? (Van de viercilinders zijn overigens 20.547 exemplaren



gebouwd, waarmee het totaal aantal coupés op 26.476 komt.) Met de Coupé V6 zijn diverse rally's gewonnen, waarvan er twee meetelden voor het WRC: de Safari Rally in 1978 (Nicolas-Lefebvre) en de Rally Bandama, Ivoorkust van hetzelfde jaar (Nicolas-Gamet).



Concurrenten



Mercedes-Benz 280C



Lancia Gamma Coupé 2500



Opel Commodore 2800