

Klassiek & Techniek

De geur van olie en benzine

OPEL KAPITÄN P1 (1958)

DRAMATISCH MOOI



**PROJECT
ALFA BERTONE**

- WAAR GEBEURD MET: FORD, LAND ROVER, PEUGEOT, PORSCHE • REPORTAGE: AUSTIN A35
- MERCEDES 'BELGENDAG' • KOPEN? TOYOTA CORONA • INTERVIEW MET VROUWELIJKE SPORTHELD

EVEN KENNISMAKEN **PEUGEOT 504 CC**




RONDJE OM DE KERK **LANCIA FLAVIA**



TWEEWIELER **ROCKANJE CLASSICS**

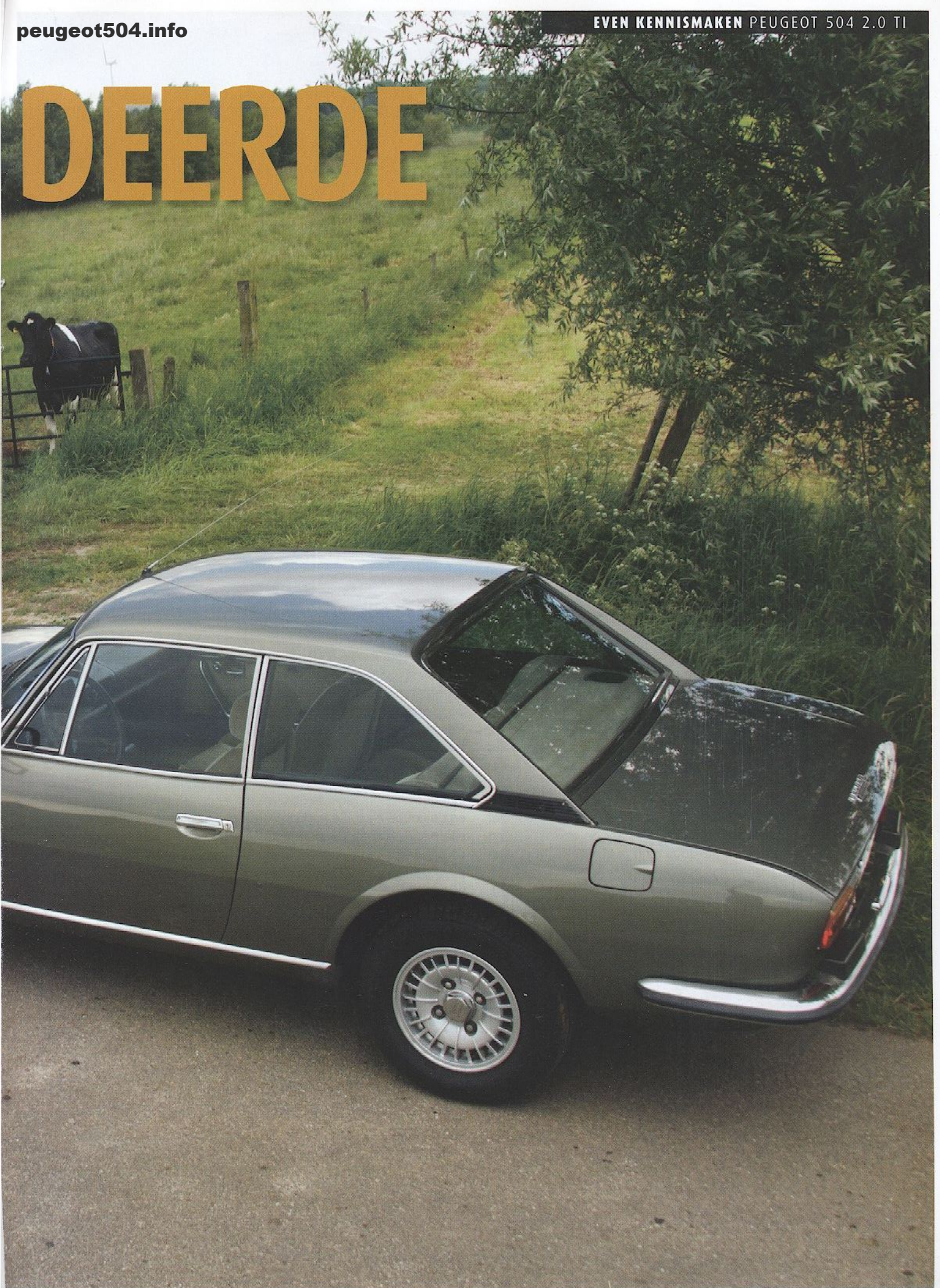


ONDERGEWAAR ELEGANTIE



Terwijl ik wegloop van de twee Peugeots, waarmee ik zojuist uitgebreid heb kennism gemaakt, ben ik overtuigd: dit zijn twee zeer ondergewaardeerde auto's. Mijn verwachtingen zijn overtroffen! Wat een comfortabele, elegante, sierlijke automobielen. Nimmer dacht ik aan deze auto's tijdens het dromen over de ideale cabriolet of coupé. Foei!

DEERDE





Wees eerlijk... als je aan een leuke, klassieke cabriolet denkt voor de hobby, surf je op het internet naar een MGB, Alfa Spider, Mercedes SL, Kever of misschien een Amerikaan. Maar denk je ook aan een Peugeot? Ja, hoogstwaarschijnlijk wel als je fan bent van dit merk. Maar anders...? Hoogste tijd om de cabriolet van dit merk uit de 504-reeks uit de vergetelheid te halen en laten wij er dan ook meteen een coupé van dezelfde familie naast zetten. Maar hoe presenteer ik twee perfecte exemplaren aan de lezers van *Klassiek & Techniek*? Joop Iriks van Terra Europe blijkt hieraan te kunnen voldoen. Joop was dealer van Peugeot en werd in de periode hierna gebeld door een ex-klant die per se wilde dat Joop een 504 Cabriolet voor hem zocht. Eigenlijk wilde hij dit niet, maar de ex-klant drong aan en de immer klantvriendelijke Joop ging overstag. Hij vond een pracht exemplaar wat hij voor een prachtprijs verkocht. De klant overhandigde zonder morren de bankbiljetten en reed breedlachs weg.



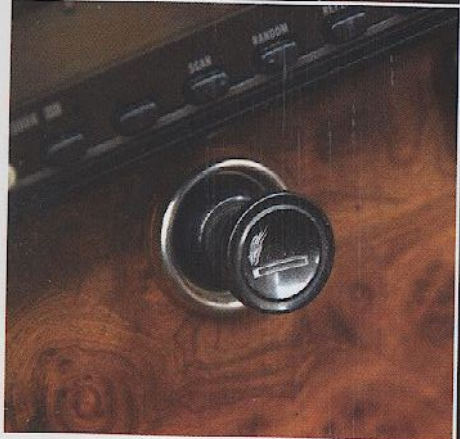
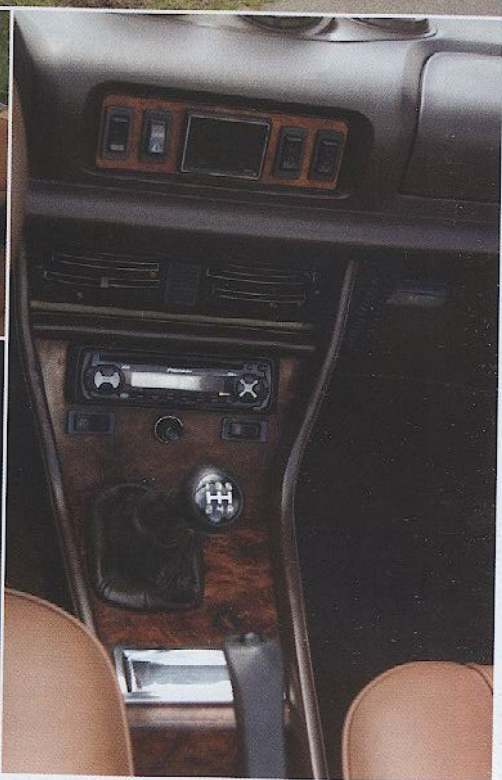
De uit de hand gelopen hobby werd een bedrijf en voordat hij het wist, had hij een 504-bedrijfspan in Prinsenbeek en struinde hij heel Europa af naar 504's Cabriolet en later ook Coupés. Een monteur,

Theo, die jarenlang bij hem had gewerkt, werd gebeld en die restaureert en repareert nu de auto's.

"Worstenbroodje?", vraagt Joop. Aha, de enige echte Brabantse worstenbroodjes. Terwijl de verse koffie geurt, 'stop ik een muntje' in Joop, die non-stop enthousiast begint te vertellen over zijn '*passion Peugeot*' temidden van een kantoor vol Peugeot-schaalmodellen. Hij begint meteen met een sterk verhaal. "Weet je waar ik achter ben gekomen?" Hij dempt zijn stem en leunt ietwat naar ons toe, alsof hij een groot geheim gaat vertellen. De spanning stijgt... "Peugeot introduceerde in 1968 de 504, maar ze hadden niet op tijd de cabriolet en de coupé klaar. Ze hadden namelijk de companystrategie om van elk model, kort na de introductie van de sedan, een stationcar, een coupé en een cabriolet klaar te hebben staan. Toen zijn ze bij Pininfarina gaan snuffelen en daar lag deze auto op de plank voor Ferrari." Joop wijst naar enkele foto's van de 504. "Alleen, Ferrari heeft 'm nooit goedgekeurd omdat hun krachtige motoren te sterk waren voor de constructie. En toen heeft Peugeot gevraagd aan Pininfarina om met een klein beetje retoucheren, de wagen aan te passen naar een 504. En zo is eigenlijk het verhaal!" Joop lacht er hardop bij. "Dat heb ik niet uit betrouwbare bron, hè." Klinkt mooi en waarom zou dit verhaal niet kunnen kloppen? Als je er door je ooghaars naar gluurt, dan zie je de lijnen van een Fiat Dino, ook van Pininfarina en net vóór de 504 geïntroduceerd. Een aantal details in het interieur komen in ieder geval overeen met Ferrari's. Op de Salon de Genève werden de sportieve modellen van de 504 getoond aan het publiek.

Joop licht de historie van de 504 CC toe: "Er zijn eigenlijk maar drie types. Wij hebben type één, dat zijn de types met de vier rechthoekige





koplampen en de staande achterlichten. Het toeval is nu, dat Peugeot vandaag de dag bij de 3008 en de 5008 weer teruggegrepen heeft naar die constructie. Type één is gemaakt van 1969 tot 1974. Daar-

na is type twee gekomen, ook met chromen bumpers. Hierbij waren de vier koplampen aangepast in twee rechthoekige. Daarnaast kreeg de auto stuurbevestiging, elektrisch bediende zijruiten en werd het technisch allemaal wat beter. Hij kwam ook breder te staan op zijn wielen. Type drie is een doorontwikkeling van type twee, optisch te onderscheiden door zijn bumpers en de vijfversnellingsbak. De productie is begonnen met een 1,8 liter viercilinder, maar al snel kwam een tweeliter. In 1976 is de V6 geïntroduceerd met carburateur

“Le soleil qui brille sur ma tête! Les oiseaux qui chantent dans les arbres! C’est la vie avec une cabriolet!”





stuurwiel, de bediening van de knipperlichten rechts aan het stuurwiel en de bediening van de elektrische zijruiten midden op het dashboard. De radio is soms lastig te bedienen achter de schakelhendel en da's ergonomisch niet perfect. Maar altijd nog beter dan overdwars tussen de voorstoelen, zoals je bij sommige concurrerende merken zag. De rest is zo voor de hand liggend, als dat een Fransman eigenwijs is. Vrij conventioneel dus in tegenstelling tot dat andere Franse merk, waardoor meer mensen in een klassieke Peugeot zonder problemen wegrijden. De volledig gerenoveerde stoelen zitten uitstekend. Joop is echter nog niet helemaal content met de hardheid van de vulling. "Ik betrek dit van een bedrijfje in Frankrijk, maar het soortelijk gewicht klopt niet. Het moet zachter zijn. Het karakter van de auto is die stoel en dat moet kloppen met het origineel. Ik ben hierover nog in gesprek."

Oooh, wat rijdt dit fijn en gemakkelijk. *Le soleil qui brille sur ma tête! Les oiseaux qui chantent dans les arbres! C'est la vie avec une cabriolet!* Vrij vertaald: heerlijk cabriorijden. Houd je je aan de maximum snelheden, is het uitstekend uit te houden achter de voorruit. De wind speelt aangenaam met je haren en alsjeblijft... monteer nu niet zo'n

bij zowel de Cabriolet als de Coupé en die is tot en met 1977 gebouwd. Als Cabriolet slechts in een oplage van 950 stuks! In 1978 is de Coupé wel weer op de markt gekomen met een V6, maar dan met injectie en een vijfbak. En dat is op dit moment eigenlijk de allerlekkerste combinatie."

Wat Joop veel doet, is deze V6 met vijfbak uit een Coupé halen en in een Cabriolet planten. Ai, dan wordt er wel een prachtige Coupé opgeofferd. "Ja, maar die zijn vaak zo slecht en brengen veel minder op," verdedigt Joop zijn aanpak. "Wij hebben er onlangs één gemontereerd, daar viel geen eer meer aan te behalen. Er zat al voor € 20.000,- aan las- en plaatwerk aan. Dat brengt zo'n auto net op, terwijl een cabrio het dubbele opbrengt."

Puristen zullen modificaties verafschuwen. Ik heb daar geen moeite mee, zolang het een aanvulling is op het karakter van de auto. Zoals het met leer bekleden van het interieur inclusief de deurpanelen en het stuurwiel. Dat voelt dan meteen prettiger aan, merk ik als ik in de Cabriolet zit.

Verdere modificaties die raadzaam zijn bij deze 504's, zijn het monteren van een ontsteking van 1-2-3 Ignition en het plaatsen van kunststof wielkuipen bij de voorwielen. Dit zijn op maat gesneden exemplaren uit de Peugeot Partner. Hiermee voorkom je vuilophoping tegen de A-stijl met roest als gevolg. Tevens wordt de auto er stiller door.

Hoogste tijd om te gaan toeren met de twee *madames*. Ik strijk neer in de met verse koeienhuiden overtrokken zetels in de Cabriolet. De kleurschakering van het bruine leer met het donkerbruine dashboard is zeer smaakvol. Houtfineer in de middenconsole en rondom de dashboardklokken maakt de sfeer compleet. Enige gewenning vergt wellicht de schakelaar voor de verlichting, een hendel links aan het

"Dit geeft dat heerlijke comfortabele gevoel, dat ik vroeger als jochie op het bankstel bij oma had."





truttig hekje achter de voorstoelen. Zeker niet bij een elegante auto als deze. Een cabriolet die vanaf de eerste potloodstrepen op papier als cabriolet is getekend, klopt altijd qua verhouding. Is dit niet het geval, dan kloppen vaak de verhoudingen niet en ziet het er bij lange na niet zo elegant uit als de sedan of coupé waarvan de cabrio is afgeleid. Zie al die 'boodschappenkarren' zonder dak. Vaak foeilelijk. Of een BMW 3, Mercedes W124, of zelfs DS cabrio. Geen van allen zo elegant als de dichte versie.

Het onderstel met zijn onafhankelijke draagarmen, schijfremmen rondom en stabilisatoren vóór en achter houden de Peugeot keurig op de wegen. Wel typisch dat de remdrukcircuits vóór en achter gescheiden zijn. Beetje ouderwets.

De achterwielaangedreven Peugeot's willen onderstuurd door de bocht als je er met hoge snelheid doorheen gaat. Pas bij gas loslaten merk je overstuur. Rob Slotemaker testte een Cabriolet voor Autovisie en was zeer te spreken over het weggedrag: "Een verrassend fijne wagen. Hij is niet alleen mooi om te zien, hij rijdt ook erg prettig en veilig."

De wagens zijn op comfort afgesteld en dus geen sportwagens. Hydropneumatische Citrofielen zullen ze echter nog te stug vinden,

Germaanse Francofielen zullen het fantastisch vinden. Het beste van twee werelden. Het enige waar de laatste groep over zou kunnen pietluttelen, is de overbekrachtigde besturing. Dat had voor mij wat minder gemogen.

Plots begint het enorm te regenen. De afdekhoes wordt snel van het neergeklapte cabriodak gehaald. Dak uitvouwen en met twee hendedels aan de voorruitstijl vastgespannen. Dit alles binnen 30 seconden! Meteen kan ik het dak, volledig nieuw, testen op lekkage en geluidsdemping. Dik in orde. Dat cabriodak slokt overigens nauwelijks kofferruimte op. Daarin kun je namelijk met gemak een jaarvoorraad 'Châteauneuf-du-Pape' in meenemen van je tocht uit *la douce France!* Je toilettas past nog wel in het dashboardkastje en de rest op de achterbank. Het enige doel wat deze bank heeft, want ik kon niet achter mijzelf zitten en met 1,75 meter ben ik toch geen steltloper.

De regenwolken lossen op, tijd om de kap weer neer te klappen en de afdekhoes te monteren. Deze laatste is niet het sterkste punt van de Peus; met kunststof klipjes dient de hoes over een sierlijst geklikt te worden, wat niet rondom goed lukt. Kan aan mij liggen, handigheidje wellicht. Een *mademoiselle* met lange nagels zal in tranen uitbarsten bij deze exercitie.





Changé avec la Coupé! In plaats van leer, pluche in de vorm van velours. Prachtig! Laten zo. Dit geeft dat heerlijke comfortabele gevoel, dat ik vroeger als jochie op het bankstel bij oma had. Ook hier een sfeervol donkerbruin dashboard en kijk eens naar boven! Een schitterend gecapitonneerd plafond! Peugeot is er in geslaagd je hier-

in een bijzonder gevoel van welbehagen te geven. De *automatique* in standje '3' en *en route!* Deze wagen heeft een onderstel dat door Terra Europe rondom is voorzien van nieuwe rubbers en rijdt derhalve als nieuw. Het dashboard is nagenoeg identiek aan de cabriolet, met als grootste verschil dat hierin een analoge klok zit in plaats van een digitaal exemplaar.

Een automaat rijdt uiteraard erg comfortabel. Echter, ik begrijp dat Joop Iriks de vijfbak preferereert. Automatische versnellingsbakken in de jaren 1970/'80 hadden hoofdzakelijk drie verzetten en dat betekent dat de motor bij snelwegssnelheden meer toeren maakt dan een vijfbak. Meer toeren is hoger verbruik, meer geluid en snellere slijtage van de motor. De oudere modellen hebben een vierbak en afgaande op ervaringen van anderen, mis je het vijfde verzet.

De Peugeot 504 Cabriolet en Coupé met vijfbak staan nu op mijn verlanglijst. Ondergewaardeerd, maar ó zo fijn rijdend. Absoluut niet protserig, maar ingetogen charme. Je ziet ze niet op elk klassiekerevenement, dus exclusiviteit gewaarborgd. *Vive la France!* |

SPECIFICATIES

Merk/type	Peugeot 504 2.0 TI Cabriolet/Coupé (1980)
Motor	viencilinder in lijn, watergekoeld
Cilinderinh.	1.971 cc
Boring x slag	88 x 81 mm
Compr.verh.	8,8 : 1
Brandst.voorz.	Kugelfischer brandstofinjectie
Vermogen	106 pk/5.200 tpm
Koppel	167 Nm/3.000 tpm
Transmissie	vijf versnellingen/drie-bak automaat
Ophanging v.	onafh. McPherson, schroefveren, stabilisator
Ophanging a.	onafh., schroefveren, stabilisator
Remmen v.	schijven
Remmen a.	schijven
Gewicht	1235 kg
Banden	175x14
Topsnelheid	179 km/u
0-100 km/h	10,7 sec

Te koop bij www.terraeurope.nl voor € 22.500,-/€ 18.950,-

Zie voor een filmreportage op youtube
www.youtube.com/watch?v=gZuHGmv0cmk,
 of zoek op 'oudmobiel' op youtube

