



Auto
VIEW
Classiccars

2797 KM: MET EEN PANDA NAAR KRETA

HET MAGAZINE VOOR YOUNGTIMERS & KLASSIEKERS

Classiccars



PORSCHE 911 T 2.2 • MERCEDES SL 250 • CHEVROLET CORVETTE C2 STING RAY

DROMEN VAN TOEN



- ALFA ROMEO 75 • CITROËN XM
- DODGE CHARGER SUPERBEE
- AUSTIN SEVEN PEARL
- FORD TAUNUS • PEUGEOT 504
- SIMCA CINQ • TVR CERBERA

JAGUAR Mk 2

VAN FRIETKRAAM
TOT FOTOMODEL



G-KLASSE: 40 JAAR MODDERWORSTELLEN

€ 5,49



03219 >
5757012251
APB 17193271043745



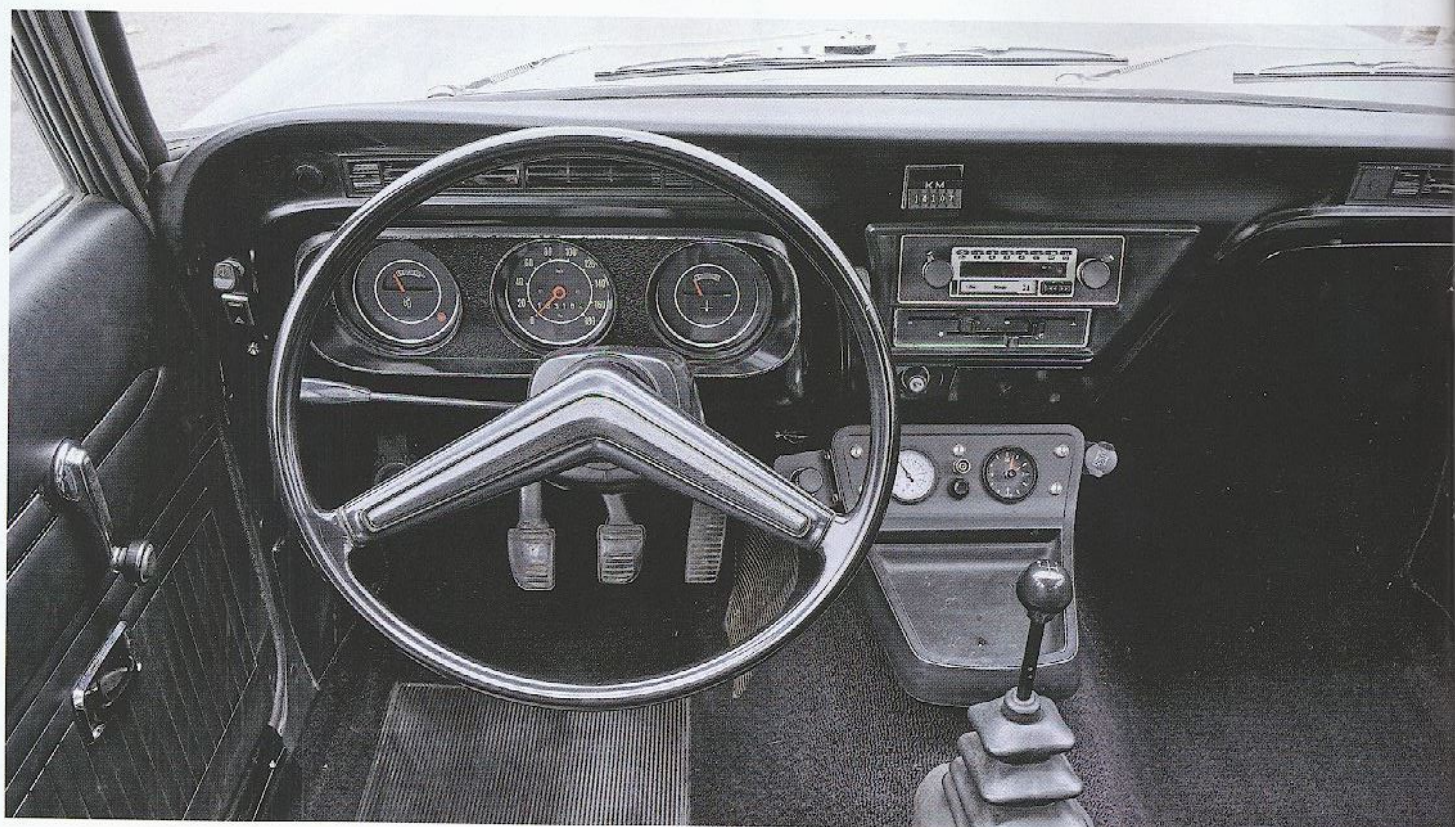
PEUGEOT 504 COMMERCIALE - OPEL REKORD CARAVAN - FORD TAUNUS STATION WAGON

Ruimte voor karakter



Als je in de jaren zeventig de term 'lifestyle-combi' had laten vallen, waren verbaasde blikken je oogst geweest. Destijds kocht je een stationwagon vanwege de ruimte. Punt uit. Maar dat er om die ruimte heen zeer diverse karakters konden zitten, bewijzen de Peugeot 504 Commercial, de Opel Rekord Caravan en de Ford Taunus Station Wagon.

Tekst: Thomas Pfahl, Gert Wegman • Foto's: Wim Woeber



De door Pininfarina getekende Peugeots 504 Cabriolet en Coupé gelden als klassieke schoonheden. Ook de Peugeot 504 Berlinc is een gekoesterde klassieker. Opel-fans met een voorliefde voor de jaren zeventig lopen vooral warm voor de Commodore en de Rekord Coupé. Bij liefhebbers van de Ford Taunus TC zien we een soortgelijk patroon. Op klassiekerdagen trekken de dikste coupés en de fraaiste sedans drommen belangstellenden. Iets verderop loopt een enkele stationwagon-eigenaar cenzaam om zijn eigen auto heen en poetst zo nu en dan een onzichtbaar vlekje weg. Althans, zo ging het er jarenlang aan toe. Om stationwagens uit de *seventies* hing jarenlang een sterke werkpaardengeur van tuinaarde, cement en zaagsel. Maar er is een kentering gaande, ook de pakezels van weleer staan steeds meer in de belangstelling. Al was het maar vanwege hun zeldzaamheid, want het merendeel is na een zwaar bestaan van sjouwen en sleuren op de ceuwige schrootvelden beland.

Ford is er snel bij

Ford heeft al snel door dat de groeiende economie van het naoorlogse West-Europa naast hardcore bestelwagens ook behoefte heeft aan praktische varianten van gezinswagens. Auto's waarmee de tuinman of aannemer doordeweeks op klussenpad gaat en in het weekend samen met zijn gezin uitstapjes maakt naar strand, bos of dierentuin. Harken, timmerkist en cementzakken worden verruild voor plaid en picknickmand of voor tassen zwembekleding, parasols en

strandstoelen. Al in 1953 presenteert Ford de Taunus Station Wagon en bevestigt daarmee zijn reputatie als fabrikant van praktische en robuuste auto's.

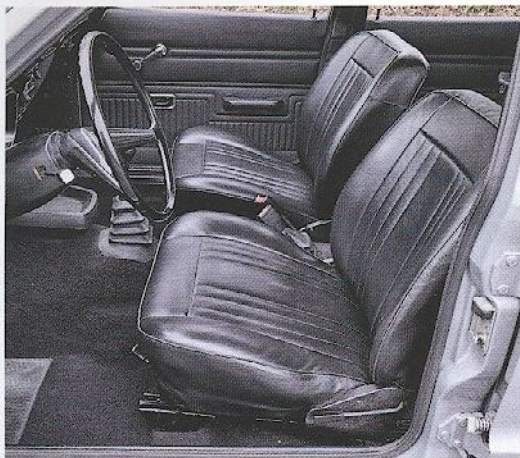
De Taunus P2 (vanaf 1957) is van een geheel andere orde. Met zijn Amerikaans aandoende design combineert de Station Wagon-versie van deze generatie praktische bruikbaarheid met elegante lijnen. Het is vooral aan de Taunus P2 te danken dat de ruime Station Wagon uitgroeit tot een populaire carrosserievariant, die bij elke nieuwe generatie opnieuw zijn opwachting maakt. Zo ook bij de Taunus TC die in 1970 zijn debuut viert. Voordien waren de Duitse Ford Taunus en zijn Britse evenknie Cortina altijd separaat ontwikkeld, maar uit efficiency-overwegingen komen ze dit keer uit één en dezelfde koker, vandaar ook de interne benaming 'TC'.

Amerikaanse invloeden

Geheel in de stijl van de jaren zeventig is de TC eerder zakelijk dan frivol. Zeker als Station Wagon is de auto behoorlijk rechtlijnig. Toch

▲ Nachtmerrie voor symmetrie-fetisjisten: in verhouding tot het instrumentarium staat het stuur uit het midden. Het hoge dashboard is een Amerikaans trekje.

Het hoge, rechtlijnige dashboard had bedacht kunnen zijn door een jeugdige Donald Trump.



▲ De laag geplaatste stoelen beloven sportiviteit. Die belofte wordt verbroken zodra je een beetje gas geeft.

▶▶ De gegolfde 'Knudsen-neus' ziet er met de enkele ronde koplampen bijna aandoenlijk uit.

▶ Met de laadruimte is niet zoveel mis: hij is lang (maximaal 1,67 m) en breed en heeft een lage tildrempel. De hoogte valt echter tegen.

▼ Ondanks de bescheiden achterlichtjes heeft de achterkant van de Taunus Station Wagon een vrij dynamische uitstraling.



FORD TAUNUS TC STATION WAGON 1.6 L (1972)

AANDRIJVING

Benzine; viercilinder lijnmotor, voorin in lengterichting; 2 kleppen per cilinder; 1 bovenliggende nokkenas, -aangedreven via tandriem; 1 carburateur (Ford); watergekoeld; boring x slag: 87,6 x 66,0 mm; cilinderinhoud: 1576 cm³; max. vermogen: 53 kW / 72 pk bij 5500 tpm; max. koppel: 118 Nm bij 2700 tpm; vierbak, handgeschakeld (vloerpoek); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL

Zelfdragende carrosserie van staal; 4 portieren en grote achterklep; v: draagarmen, schroefveren, telescopschokdempers; a: starre as, schroefveren, telescopschokdempers; tandheugelbesturing; remmen v/a: schrijven / trommels; banden v/a: 165 R 13.

TECHNISCHE GEGEVENS

L/B/H: 4367 / 1701 / 1393 mm; wielbasis: 2578 mm; spoorbreedte v/a: 1422 / 1422 mm; leeggewicht: 1055 kg; max. toelaatbaar gewicht: 1540 kg; tankinhoud: 54 l; gebouwd van 1970 tot 1975; productie-aantal: 1.112.312 (alle carrosserievarianten).

PRESTATIES

Acceleratie 0-100 km/h: 17,3 s; topsnelheid: 150 km/h; verbruik: 11,3 l/100 km (1 : 8,8).



hebben de ontwerpers zich enige lichtzinnigheden veroorloofd. Bijvoorbeeld in de zogenaamde Knudsens-neus, genoemd naar de toenmalige Ford-baas Semon 'Bunkie' Knudsen. Ook de vouwen in de motorkap en de licht gebogen 'heupen' doen Amerikaans aan. In een brede auto als de Taunus zijn de enkele ronde koplampen van deze eenvoudige L-versie bijna aandoenlijk. Luxer uitgevoerde Taunussen hebben rechthoekige schijnwerpers, en zie je een TC met een combinatie van rechte koplampen met ronde mistlichten, dan weet je dat je met de allervetste uitvoering te maken hebt.

Door de lage daklijn oogt de achterkant zwaar een beetje dynamisch, maar verder zoek je tevergeefs naar sjeu. Hier heeft praktische nut het gewonnen van creativiteit. De bijna wagenbrede achterklep zorgt voor optimaal laadgemak, maar de piepkleine achterlichtjes zijn geen toonbeeld van esthetica. Overigens zijn de lichtunits van de sedan en de Coupé nauwelijks groter, omdat Ford ook bij die modelvarianten gekozen heeft voor een tot aan de achterbumper doorlopend kofferdeksel. De volmaakt vlakke laadruimte van de Taunus Station Wagon kent geen tildrempel, en doordat de wielkasten nauwelijks ruimte innemen is, schuif je met gemak een kingsize-bed naar binnen.

Riant zicht

De Amerikaanse designinvloeden beperken zich niet tot de buitenkant. Sterker nog: het hoge, rechtlijnige dashboard had bedacht kunnen zijn

door een jeugdige Donald Trump, die al in zijn jonge jaren droomde van een 'Great Mexican Wall'. Gelukkig zorgen de opvallend smalle ruitstijlen ervoor dat het glasoppervlak groot en het uitzicht rondom riant is.

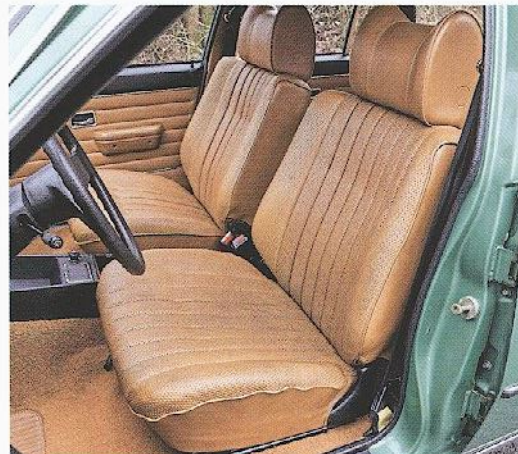
Het instrumentarium is simpel doch doeltreffend: in het midden een snelheidsmeter, met links en rechts een grote ronde 'klok' voor het brandstofpeil respectievelijk de koelvloeistof-temperatuur. Wie op het gebied van symmetrie last heeft van een lichte dwangneurose, wordt waarschijnlijk erg onrustig in de Taunus TC. In het midden van het stuur bevindt zich ten opzichten van het instrumentarium namelijk rechts van het midden. Brrrr ...

Van dwangneuroses is bij de Taunus-motor geen sprake. De in de riant motorruimte verdrinkende viercilinder brengt 72 rauwe pk's ter wereld, en laat zich door niets of niemand gek maken. Om van 0 naar 100 km/h te accelereren, zijn 17,3 seconden nodig, zodat van een honderdsprint geen sprake is. Een topsnelheid

► Diverse chroomaccenten en de metallic lak geven de Rekord Caravan een nette uitstraling.

Als je op een seventies-feestje meldt dat je auto 100 pk onder de kap heeft, dan ben je een held.





▲ De laag ingezette achterraut zorgt voor een uitstekend zicht naar achteren.

▶▶ Hoofdsteunen voor het comfort van mams en paps, skai bekleding voor de kliederende kids.

▶ Wie achter in deze Caravan wil slapen, krijgt het reservewiel als ongenode bedgenoot.

◀ Plakplastic met houtmotief: dat vonden de Duitsers chic in de seventies. Maar ja, ze waren ook dol op Heino en Freddy Breck

OPEL REKORD D CARAVAN 2000 (1974)

AANDRIJVING

Benzine; viercilinder lijnmotor, voorin in lengterichting; 2 kleppen per cilinder; 1 bovenliggende nokkenas, aangedreven via duplexketting; 1 Zenith-valstroomcarburateur; watergekoeld; boring x slag: 95,0 x 69,8 mm; cilinderinhoud: 1979 cm³; max. vermogen: 74 kW / 100 pk bij 5200 tpm; max. koppel: 158 Nm bij 3600 tpm; vierbak, handgeschakeld (vloerpook); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL

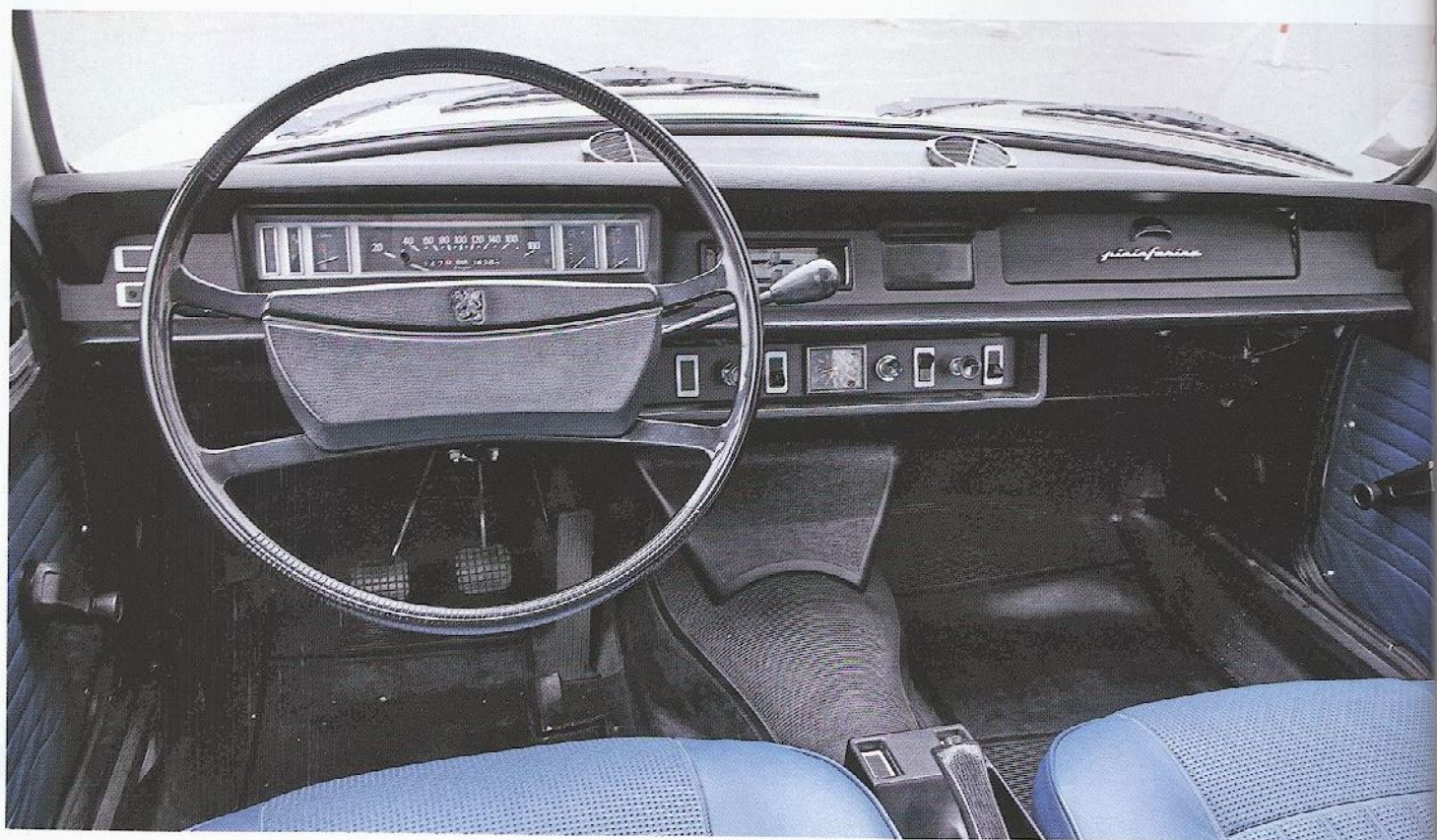
Zelfdragende carrosserie van staal, 4 portieren en grote achterklep; v: draagarmen, schroefveren, telescoop-schokdempers; a: starre as dubbele draagarmen, schroefveren, telescoop-schokdempers; kogelkringloopbesturing; remmen v/a: schrijven / trommels; banden v/a: 6.40 S13.

TECHNISCHE GEGEVENS

L/B/H: 4618 / 1728 / 1440 mm; wielbasis: 2430 mm; spoorbreedte v/a: 1427 / 1412 mm; leeggewicht: 1165 kg; max. toelaatbaar gewicht: 1740 kg; tankinhoud: 70 l; gebouwd van 1972 tot 1977; productie-aantal: 122.969 (alleen Caravan).

PRESTATIES

Acceleratie 0-100 km/h: 13,5 s; topsnelheid: 170 km/h; verbruik: 12,0 l/100 km (1 : 8,0).



van 150 km/h is in de vroege jaren zeventig adequaat, maar verre van imposant. Wie een Taunus met meer wenste, kon er eentje kopen met een 108 pk sterke V6 in de Knudsen-neus. Klinkt gaaf, maar de vage besturing en de wiebelige wegligging nodigen niet bepaald uit tot een ambitieuze rijstijl.

Zeldzame survivor

De belangrijkste concurrent van de Ford Taunus TC is de Opel Rekord van de D-generatie. In die tijd dragen Opels stationwagons nog niet de hippe benaming Sports Tourer, maar heten ze nog gewoon Caravan. Inderdaad zou je er met z'n tweetjes in kunnen overnachten als je de achterbank neerklapt, maar voor het betere slaapcomfort zouden we liever een Kip, Adria of Knaus achter de Rekord hangen. Niet dat-ic heel krap is, maar wie links ligt, heeft wel het recht-opstaande reservewiel in zijn neus. Gelukkig zit er een keurige hoes omheen, maar toch.

De Opel Rekord D is een oerbetrouwbaar werkpaard. Da's heel fijn voor de bakker, de loodgieter en de timmerman, maar het is tegelijkertijd de reden dat maar weinig Caravans het liefhebbersstadium hebben bereikt. Want hoe slecht de auto's er in hun actieve jaren ook uitzien, en hoe beroerd ze ook worden onderhouden, ze laten je nooit in de steek. Totdat ze uit elkaar vallen. En dat is wat de meeste Rekords Caravan uiteindelijk doen, want helemaal onverwoestbaar zijn ze nu ook weer niet.

Van Franse frivoliteit is geen sprake, eerder van Zeeuwse zuinigheid.

Het metallic appeltjesgroene exemplaar waarmee we vandaag onderweg zijn, is één van de weinige *survivors*, maar het betreft dan ook een museumstuk van de Opel Classic-verzameling uit Rüsselsheim. Het is een Luxe-versie, die er door zijn metallic lak en het chroomwerk op onder meer de spatbordranden, de wieldeksels en de dorpels best chic uitziet voor een werkpaard. Met goedkoop ogend houtfolie rondom het instrumentarium, het dashboard en de grote centrale luidspreker hebben de interieurontwerpers een wanhopige poging gedaan die chique indruk vast te houden. Wat zullen ze hebben gebaald dat de eerste eigenaar uiteindelijk toch gezwicht is voor praktisch gebruiksgemak en skai bekleding, in plaats van een fraai stofje. Waarschijnlijk in verband met de geplande inzet als gezinsauto, anders had hij wel de voordeliger driedeurs versie gekocht.

Magisch aantal

Krijgt de Taunus TC aanvankelijk harde kritiek te verduren, de Opel Rekord kan op een betere

► De zwarte grille en de verzonken portierhendels deden hun intrede in 1975.



▲ Geen hoofdsteunen en een gemakkelijk te reinigen bekleding kenmerken de Commerciale-stoelen.

▶▲ Een simpel matje op de vloer, maar wel verreweg de hoogste laadruimte.

◀ Stuurschakeling en een simpel dashboard kenmerken de 504 Commerciale.

▶ Werkpaard pur sang: een verhoogd dak en een aangepaste bumper zorgen voor een maximale laadhoogte en een minimale tildrempel.



PEUGEOT 504 COMMERCIALE (1976)

AANDRIJVING

Benzine, viercilinder lijnmotor, voorin in lengterichting; 2 kleppen per cilinder; 1 zijdelingse nokkenas, aangedreven via duplexketting; 1 Solex carburateur; watergekoeld; boring x slag: 84,0 x 81,0 mm; cilinderinhoud: 1783 cm³; max. vermogen: 54 kW / 73 pk bij 5000 tpm; max. koppel: 137 Nm bij 2500 tpm; vierbak, handgeschakeld (stuurschakeling); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL

Zelfdragende carrosserie van staal; 4 portieren en grote achterklep; v: McPherson-veerpoten, triangeldraagarmen, stabilisator; a: starre as met triangeldraagarmen, 4 schroefveren, telescoopshokdempers, stabilisator; tandheugelbesturing; remmen v/a: schijven / trommels; banden v/a: 185 R 14.

TECHNISCHE GEGEVENS

L/B/H: 4803 / 1695 / 1550 mm; wielbasis: 2900 mm; spoorbreedte v/a: 1420 / 1360 mm; leeggewicht: 1195 kg; max. toelaatbaar gewicht: 1925 kg; gebouwd van 1971 tot 1983; productieaantal: 650.132 (alle stationwagon-varianten).

PRESTATIES

Acceleratie 0-100 km/h: 17,1 s; topsnelheid: 146 km/h; verbruik: 13,5 l/100 km (1 : 7,4).



pers rekenen. Het strak getrokken uiterlijk oogst veel waardering, maar ook de motoren, het rijgedrag en de bediening zijn er duidelijk op vooruitgegaan. Het heldere dashboardontwerp en de slimme plaatsing van de bedieningselementen zorgen ervoor dat de bestuurder zich snel thuis voelt en nooit mis tast.

Vertel je tegenwoordig dat je auto 100 pk heeft, dan oogst je waarschijnlijk meewarige blikken, als er al iemand is die de moeite neemt van zijn smartphone op te kijken. Een kleine vijftig jaar geleden is dat heel andere koek. Als je op een *seventies*-feestje meldt dat je auto een tweeliterblok met 100 pk onder de kap heeft, dan ben je een held. Bij het horen van dat magische aantal laten de andere gasten de blokjes kaas even met rust en heeft niemand oog voor de augurkjes. Terwijl de gastvrouw ze nog wel zo feestelijk in plakjes boterhamworst heeft gerold. En wanneer je trots vertelt over de bliksemsnelle honderdsprint van 13,5 seconde en de top van 170 km/h, worden de askegels van de rijkelijk aanwezige sigaretten steeds langer. Geen mens die jouw verhaal wil missen en op zoek gaat naar een asbak.

Het merendeel is na een zwaar bestaan op de eeuwige schrootvelden beland.

Wij zijn iets minder onder de indruk, en vinden het jammer dat de Rekord Caravan nooit leverbaar is geweest met de V6 van de Commodore. Het onderstel kan het beter aan dan dat van de Taunus. De calculerende ondernemer die veel kilometers maakt, kan wel kiezen voor een Rekord met een dieselmotor. Voordeel: zo'n zuinige diesel zorgt voor een forse besparing op de brandstofkosten, maar vanwege zijn traagheid eist hij ook dat je de stationsklok in het instrumentarium goed in de gaten houdt.

Die traagheid is voor de klassiekerrijder wellicht geen reden om met een wijde boog om de Rekord Diesel heen te lopen, maar de oprukkende milieuzones in stadscentra wellicht wel. Daar heeft onze benzine-Rekord minder last van. Bovendien kan hij prima met het moderne verkeer meekomen. Je bent dus geen rijdend obstakel, de aandacht die je oogst is vooral te danken aan de opvallende groene kleur. Op korte oneffenheden is de achterwielophanging een beetje springerig. Alsof de auto je er zo op wil attenderen dat hij niet bedoeld is als hobbyvoertuig voor mooiweerritjes, maar als pakezel die het liefst een flinke lading op de achteras voelt drukken.

Grootvervoerder

Nog meer dan de twee Duitse auto's in dit artikel, is de Peugeot 504 Break nadrukkelijk als werkpaard bedoeld. Hij herinnert in niets aan zijn door Pininfarina getekende Coupé- en Cabriolet-broeders, en hij neemt ook duidelijk



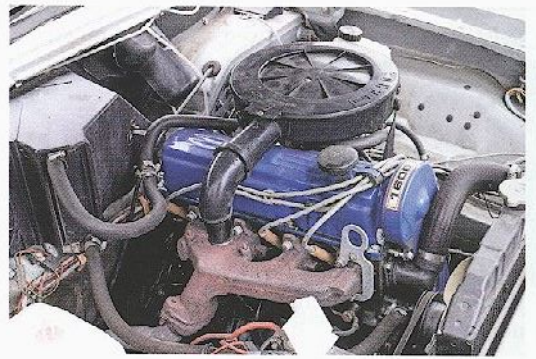
afstand van de elegante Berline. Dat de 504 is ontworpen voor grootvervoer in de gezins- of de eenmanszaak sfeer, toont hij met zijn vanaf de derde zijruit opgehoogde dak en de verhoudingsgewijs steile achterkant. Daarbij zorgt de aangepaste achterbumper voor een zo laag mogelijke tildrempel. Het dashboard vermeldt trots de naam van Piniinfarina, maar we krijgen sterk de indruk dat de meesterontwerper het potlood vanaf de B-stijl uit handen heeft gegeven.

Net als de 504 Pick-up heeft de Break een bijna legendarische status. De auto's golden als vrijwel onverwoestbaar en werden veelvuldig in Afrika ingezet. Niet voor niets kenden de werkpaaarden van de 504-familie een levenscyclus van bijna veertig jaar; pas in 2005 ging de stekker uit de (licentie)productie.

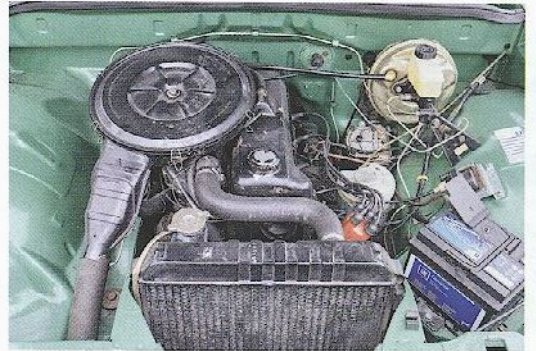
De stationwagonvariant van de 504 bouwde Peugeot in drie versies: de vijfzits Break, de zevenpersoons Familiale en de spartaans uitgeruste Commerciale, die we voor dit artikel hebben gereden.

De 504 lijkt niet alleen een stuk groter dan de Taunus en de Rekord, hij is het ook. Niet alleen in de lengte, maar zeker ook in de hoogte. Bovendien mag-ie maar liefst 640 kilo meeslepen, wat hem niet alleen uiterlijk, maar ook in cijfers tot het ideale werkpaard van het stel maakt. Ook het onderstel is hier op afgestemd. Terwijl de 504 Berline geroemd werd om zijn fraaie onafhankelijke wielophanging, kregen de ruimtevarianten een starre achteras. Met maar

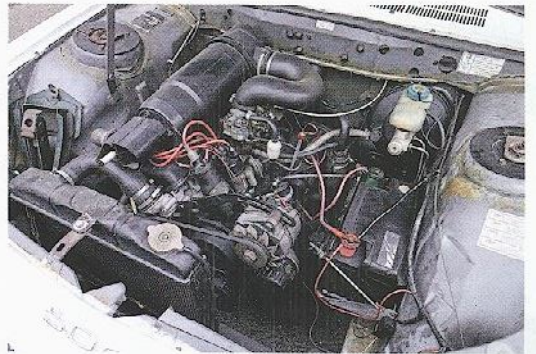
► Wie aan de 72 pk sterke viercilinder niet genoeg had, kon de Ford Taunus TC ook bestellen met een zes cilinder.



► Opels tweeliter CIH-motor (*cam in head*) laat maar liefst 100 pk los op de aangedreven achterwielen.



► Met 73 pk heeft de motor een zware dobber aan de Peugeot 504 Commerciale. Maar kapot zal hij niet snel gaan.



liefst vier, in plaats van twee schroefveren en schokdempers met een hardere afstemming. Hierdoor staat de Break in onbeladen toestand nogal hoog op de wielen, waardoor hij er niet bepaald dynamisch uitziet. Het soepele veercomfort waar de 504 Berline bekend om staat, schittert eveneens door afwezigheid. Als de laadruimte leeg is, worden hobbels in het wegdek nogal rommelig verwerkt en moet de Peugeot qua veercomfort zijn meerdere erkennen in de Opel. In de 504 Commerciale hoor je ook dat de achteras flink aan het werk is, want de kofferbakbodem is slechts bekleed met een dun matje. Verder wordt het interieur gekenmerkt door hoofdsteun-loze stoelen en een simpel instrumentarium met een ouderwets ogende snelheidsmeter. Van Franse frivoliteit is geen sprake, eerder van Zeeuwse zuinigheid.

Lage compressieverhouding

Ook op motorisch gebied is de 504 Commerciale geen gulle gever. De 1,8-liter viercilinder motor met een lage compressieverhouding vindt het bij 73 pk welletjes. Hij maakt niet bepaald een sprinter van de 504, maar het enige alternatief is nog een stuk bescheidener: een tweeliter diesel die een zeer bescheiden 54 pk de wereld in nagelt. Vriendelijk gezegd zijn het motoren die je altijd overal heen brengen. Als je in een minder milde bui bent, zul je moeten toegeven dat ze traag en lui zijn. Een 504 Commerciale die met graagte hoge toerentallen opzoekt, is dan ook net zo zeldzaam als een kat met een zwemdiploma. Waardeer je de ruimtelijke eigen-

schappen van de 504 Commerciale, maar wil je graag iets meer prik onder je pedaal, dan is het verstandiger om voor een 93 pk sterke Break of Familiale te gaan.

Toch accelereert de Peugeot 504 Commerciale niet trager dan de Ford Taunus Station Wagon 1.6 in dit verhaal. Dat hij minder modern overkomt, heeft vooral te maken met het archaische instrumentarium en de stuurschakeling. Het hoge dak is er debet aan dat de Peugeot de laagste topsnelheid van het stel laat meten: met 146 km/h is de Madeleine op. Maar goed, de 504 Commerciale is dan ook bedoeld als sleurder, en niet als sprinter. En sleuren doet-ie met verve. De Fransman biedt niet alleen aan de bagage de meeste ruimte, dankzij de royale wielbasis en de met 30 centimeter toegenomen wagenlengte genieten ook de achterpassagiers veel bewegingsvrijheid.

Smaken verschillen, maar vrijwel iedereen die we tegenkwamen, vond de Peugeot de minst mooie auto van het stel, terwijl de Ford vooral opgestoken duimen kreeg. Maar wie een bijzondere, en tegelijkertijd praktische klassieker zoekt, is met elk van deze drie stationwagens prima bediend. Gezien de verschillende karakters van deze ruimtereuzen, is het vast niet zo lastig om te kiezen welke het beste bij je past. De ware uitdaging begint pas nadat je je keuze hebt gemaakt. Want alle drie genieten een bijna exotische status. Als werkpaarden hebben ze door de jaren heen nu eenmaal minder waardering gekregen dan luxe- en renpaarden, zodat je ze met een lantaarntje moet zoeken. We wensen u een goede jacht!

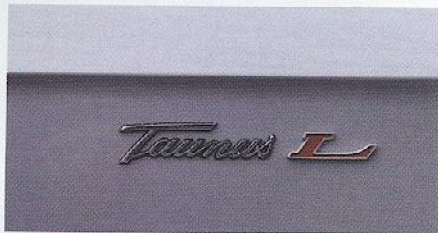
MAIKEL DE MUNNIK
www.maikeldemunnik.nl

PRIJSNOTERINGEN

Ford Taunus TC Station Wagon (1972)	
klasse 1	€ 11.500
klasse 2	€ 7.000
klasse 3	€ 4.600
Opel Record D Caravan (1974)	
klasse 1	€ 16.000
klasse 2	€ 11.000
klasse 3	€ 7.000
Peugeot 504 Commerciale (1976)	
klasse 1	€ 15.000
klasse 2	€ 8.500
klasse 3	€ 5.000



KOOPTIPS



FORD TAUNUS TC STATION WAGON (1970-1975)

Van de Taunus TC is vooral de Coupé-versie gewild. De Station Wagon staat veel minder hoog op het verlanglijstje van de gemiddelde Taunus-liefhebber. Hierdoor zijn de prijzen gunstig, maar doordat veel Station Wagons langdurig zijn ingezet als werkpaard, is er vaak een hoop werk aan de winkel om de auto weer in een nette rijdende staat te brengen.

CARROSSERIE

Combineer een carrosseriestructuur met legio roestnesten met een matige corrosiebescherming en je krijgt na enige tijd gegarandeerd een krokant resultaat. Bij de Taunus TC kun je het bruine monster werkelijk overal tegenkomen. Het front, de uiteinden van de spatborden, de dorpels en de portieranden zijn echter het gevoeligst. Lekke raamrubbers kunnen ook op verborgen plaatsen voor een bloeiend bloemkolenlandschap zorgen. Ga met een magneet op zoek naar plamuurwerk en let op de carrosserienaden.

TECHNIEK

In de beginfase kreeg de Taunus TC veel kritiek vanwege allerhande kinderziekten. Naderhand ontpopte de TC zich als een robuust werkpaard. De zwabberige rijeigenschappen en de vage besturing horen bij de auto, maar een hakerige versnellingsbak duidt op versleten of verbogen schakelstangen. Een sterk trillende aandrijflijn is doorgaans het gevolg van een versleten cardanas of een oververmoeide achteras.

ONDERDELEN

De meeste technische onderdelen zijn jarenlang voor veel verschillende Ford-modellen gebruikt, en om die reden nog ruimschoots verkrijgbaar. Voor plaatwerk geldt een heel ander verhaal, helemaal waar het specifieke Station Wagon-onderdelen betreft.

AANDACHTSPUNTEN

- Overgangsgebied tussen front en voorspatborden is zeer roestgevoelig
- De verschillende onderdelen van het instrumentarium houden er soms spontaan mee op
- Bij veel auto's wordt de laadruimte ontsierd door deuken, krassen en vochtschade

CLUBS

Taunus M Club Nederland
www.taunusmclub.nl

Ford Members Club Nederland
www.fmcn.nl

Taunus M Club België
www.taunusmclub.be

Ford Flemish Friends
www.fordflemishfriends.be



OPEL REKORD D CARAVAN (1972-1977)

Het is hoog tijd dat de Caravan versie van de Opel Rekord D uit zijn verdomhoekje komt. Zeker met de tweelitermotor is het een fijne auto, die alle goede eigenschappen van de sedan en de Coupé bezit, maar bovendien een zee aan ruimte biedt.

CARROSSERIE

Eigenlijk zou op alle auto's uit de jaren zeventig een groot waarschuwingbord moeten prijken, met de tekst: Pas op, roest! Helaas vormt de Rekord D geen uitzondering. De kriksteunpunten en de uiteinden van de spatborden zijn als eerste aan de beurt, vooral aan de rechterkant. Maar alle plekken waar spatwater terecht kan komen, zijn potentiële rot spots. Werp ook een blik onder de vloerbedekking en kijk goed langs de carrosserie; door de grote, vlakke carrosseriedelen zijn matig uitgevoerde herstelwerkzaamheden zó ontdekt.

TECHNIEK

Ongecompliceerd en betrouwbaar zijn dé kernbegrippen van de Rekord D. Zolang de auto een beetje netjes wordt onderhouden, blijft-ie gaan. Motor en versnellingsbak zijn bijzonder degelijk en hebben vrijwel nooit gemene verrassingen in petto. Let wel op versleten achterasrubbers en -lagers, alsmede op defecte wielagers.

ONDERDELEN

Bij de onderdelenvoorziening stuiten we bij de Rekord D op eenzelfde beeld als bij de Ford Taunus TC. De technische onderdelen zijn gebruikt voor een hele reeks aan Opel-modellen, waardoor de verkrijgbaarheid weinig te wensen overlaat. Zoek je echter een goed voorspatbord of een net portier, dan wordt het een heel ander verhaal. Het vinden van een achterklep of achterspatbord is zelfs een regelrechte uitdaging.

AANDACHTSPUNTEN

- Hier en daar een oliezweetplek is niet alarmerend, maar lekkage is uit den boze
- Roest is overal, om te beginnen bij de kriksteunpunten en de uiteinden van de spatborden
- Als een Rekord zweveriger is dan de Bhagwan, is het tijd om de schokdempers te checken

CLUBS

Historische Opel Club Nederland
www.opelclub.nl

Big Opels Nederland
www.bigopels.nl

Opel Veteran Club Belgium
www.opel-oldopel.be



PEUGEOT 504 BREAK (1968-1983)

Onder de groottransporteurs uit het 504-gamma is de Familiale verreweg het populairst. De gewone Break en de Commercialie golden lange tijd als pakezel en pakezel alleen. Het zal dan ook een hele opgave zijn om er eentje te vinden, laat staan een exemplaar dat niet volledig is uitgewoond.

CARROSSERIE

Voor al 504's uit de jaren zeventig zijn een gewilde proef van het roestmonster. Check zorgvuldig in hoeverre de corrosie nog te repareren is. Roest aan de spatschermen, de A-stijlen, de portieren en de dorpels is vrij eenvoudig te controleren. Lastiger is het om te zien in hoeverre de binnenspatborden nog te redden zijn. Let aan de onderkant vooral op de bevestigingspunten van de achteras en de bijbehorende steunen. Hier wordt vaak volstaan met provisorische reparaties.

TECHNIEK

De carburatiemotoren hebben een ijzersterke reputatie en de tamme diesels gaan een mensenleven mee. Toch zal het heus wel eens voorkomen dat een koppakking lek is. Enige olietranspiratie is evenmin een uitzondering. Maar net als een zachtjes zingende versnellingsbak is dat niet direct alarmerend. Een zwak punt van de 504 is het remsysteem: de schijven slijten snel en de handremwerking laat vaak te wensen over. Bij zwaar belaste auto's is slijtage aan de wielophanging eerder regel dan uitzondering.

ONDERDELEN

De onderdelenvoorziening van deze *million seller* is redelijk goed voor elkaar. Als iets niet meer nieuw verkrijgbaar is, het vaak nog wel in het liefhebberscircuit te vinden. Voor de achterklep en de meeste interieurdelen is het een ander verhaal. Nieuw zijn deze onvindbaar en gebruikte spullen zijn vrijwel altijd versleten.

AANDACHTSPUNTEN

- Lekke koppakking, vaak ten gevolge van defecte thermoschakelaar
- Bij zeer hoge kilometerstanden raakt het differentieel uitgeput
- Achterklep en interieurdelen zijn vrijwel onvindbaar

CLUBS

Peugeot Club Nederland
www.pcn.nl

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