



OPEL MANTA A



PORSCHE 917K

HET MAGAZINE VOOR YOUNGTIMERS & KLASSIEKERS

Classiccars

€5,49



MERCEDES 250 AUTOMATIC • PEUGEOT 504 GL

50 JAAR EN NIET TE STOPPEN

MG YA SALOON

GAVE GADGETS UIT 1947



- AMC GREMLIN V8 • DAF 600 • FIAT 1200 TRASFORMABILE • FORD TAUNUS G73A
- LANCIA THEMA 8.32 • LOTUS OMEGA • RENAULT 5 TL • TOYOTA LAND CRUISER
- TUCKER 48 • VOLVO PV544

€5,49

0 2 8 1 8 >



AP8 47193271043745





MERCEDES 250 AUTOMATIC (1971) - PEUGEOT 504 BERLINE (1968)

Van alle markten thuis



Een halve eeuw na hun verschijnen, brengen de Mercedes 'Strich 8' en de Peugeot 504 nog altijd hele volksstammen in een jubelstemming. Het is echter aan de persoon die je het vraagt of juist de stijlvolle vormgeving, het soepele comfort, de robuuste techniek of het verhaal achter de auto in kwestie aanleiding is voor de euforie. We gaan op pad met de Mercedes 250 van Benno Beimers en de Peugeot 504 van Rob ten Raa.

Tekst: Igor Stuifzand • Foto's: Jesse Kraal



Van Argentinië tot Zambia, van Libanon tot Vietnam – waar ter wereld je ook bent, je komt de Mercedes ‘Strich 8’ en Peugeot 504 werkelijk overal tegen. Bij ons zijn het inmiddels gekoesterde klassiekers, in andere werelddelen worden beide auto’s sinds decennia op handen gedragen vanwege hun onverwoestbare constructie. Zolang ze niet door hun hoeven zakken, zullen ze zwoegen voor de kost. En wat er na een lang en zwaar bestaan uiteindelijk overblijft van zo’n uitgeputte auto, kan altijd nog worden hergebruikt om een ander werkpaard in de benen te houden.

Wie in de late jaren zestig of vroege jaren zeventig is opgegroeid, hoeft in zijn/haar directe omgeving niet ver te zoeken naar een voormalig eigenaar van een Peugeot 504 of Mercedes Strich 8. De buien, je oom of tante, de vader van het jongetje uit de klas – misschien zelfs wel je eigen ouders. Autoliefhebbers die de 40 inmiddels gepasseerd zijn, kunnen zich het uitzicht vanaf de achterbank op de kenmerkende hoofdsteunen op de voorstoelen vast nog wel herinneren, of de geurige melange van het kunstleer en synthetisch tapijt, al dan niet vermengd met de zoete geur van gesmolten Rang-snoepjes of de stank die uit de met Caballero-peuken gevulde asbak opsteeg.

Naarmate hun leeftijd vorderde en hun dagwaarde naar niveau ‘kratje bier’ zakte, werd er bij deze auto’s – voorzichtig uitgedrukt – minder nauw gekeken naar de staat van onderhoud. Zelfs een verwaarloosde, al in een vergevorderd stadium van metaalontbinding verkerende Peugeot 504 of Mercedes Strich 8 bleef doorrijden. Ook zonder al te dure of moeilijke reparaties. Maar met de invoering van de Algemene Periodieke Keuring in september 1985, verdwenen de 504 en de Strich 8 snel uit ons straatbeeld. Vaak om elders ter wereld terug te keren en aan een nieuwe loopbaan te beginnen. In Afrika, het Midden-Oosten en Centraal Azië geldt, dat de auto in gebruik blijft zolang de motor te repareren is. Zelfs al zijn de wielen met staaldraad bij elkaar gebonden.

Milieuramp

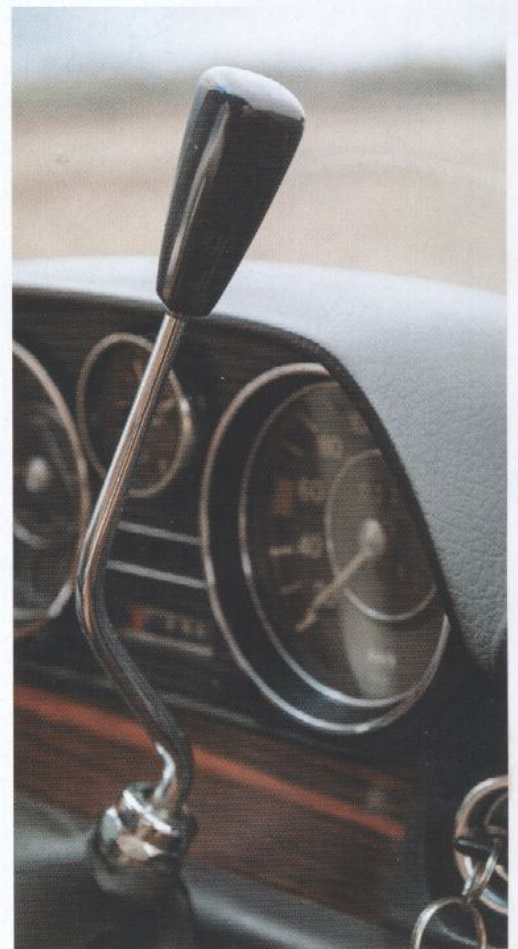
Bij Rob ten Raa ontstond de liefde voor de 504 in de jaren dat hij samen met zijn broer de Peugeot-dealer in Epe runde. Sinds 1969 zag Rob dertig jaar lang alle modellen van het Franse merk voor onderhoud en reparaties de werkplaats binnenrijden. De 504 sprong er voor Rob al vroeg uit: de auto reed bovengemiddeld comfortabel en de techniek was oerdegelijk. Uiteraard was het ook het uiterlijk van de auto dat Rob aansprak. De elegante belijning van

▲ Ontwerper Paul Bracq heeft goed haar de Mercedes 600 gekeken, toen hij de Strich 8 schetste.

▲▲ Het ivoorwitte stuur was een optie van 11 hele gulden. Exclusief btw, welteverstaan.

▲▲▲ Kloeke keuzehendel voor de automaat. De Strich 8 met handbak kon met vloer- of stuurpook worden besteld.





Pininfarina en de koplampen die deden denken aan de zwoele blik van Sophia Loren, wakkerden het vuurtje verder aan. Rob stopte in 1999 met zijn werk bij Peugeot, nadat het familiebedrijf noodgedwongen moest overstappen naar een ander (Frans) merk. Daar wilde Rob niets van weten. Intussen heeft hij een mooie collectie 504's bij elkaar verzameld, inclusief een Cabriolet en een Coupé. Wat zijn ivoorwitte 504 GL Berline vooral bijzonder maakt, is het vroege bouwjaar van de oorspronkelijk uit Zuid-Frankrijk geïmporteerde auto: hij werd voor het eerst geregistreerd in maart 1969. Rob mag zich sinds vijf jaar de trotse eigenaar noemen van

deze volledig originele, slechts vanwege ingebrande vogelpoep één keer overgespoten 504.

Voor Benno Beimers kwam de Mercedes Strich 8 op een heel andere wijze zijn leven binnen. De roomwitte 250 Automatic is een familiestuk. Benno's overgrootmoeder kocht de auto nieuw in 1971, en reed er elk najaar op comfortabele en veilige wijze mee vanuit Nederland naar Spanje, om daar een paar maanden te overwinteren. Nederlandse pekels heeft de Mercedes zodoende niet of nauwelijks gezien. Boven op de prijs van 14.580 gulden (uit de btw) had Benno's overgrootmoeder onder meer geïnvesteerd in een automatische





De stoelen zijn breed en vlak,
als een harde houten plank waar nog
net een dun kussentje op gelegd is.

MERCEDES 250 AUT. (1971)

AANDRIJVING

Benzine; zescilinder lijnmotor, voorin in lengterichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder; 1 bovenliggende nokkenas, aangedreven via duplexketting; 2 registercarburateurs (Stromberg 34/40 INAT); boring x slag: 82,0 x 78,8 mm; cilinderinhoud: 2496 cm³; compressieverhouding: 9,0 : 1; max. vermogen: 96 kW / 130 pk bij 5400 tpm; max. koppel: 199 Nm bij 3600 tpm; viertraps automaat (keuzehendel aan stuurkolom); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL

Zelfdragende carrosserie van staal, 4 portieren; v: dubbele draagarmen, schroefveren, telescoopshokdemper, stabilisator; a: onafh. ophanging met schuingeplaatste geleiderarmen, schroefveren, telescoopshokdempers, stabilisator; kogelkringloopbesturing (bokr.); remmen v/a: schijven; banden v/a: 175 H 14; wielen: 5,5J x 14.

TECHNISCHE GEGEVENS

L/B/H: 4680 / 1770 / 1440 mm; wielbasis: 2750 mm; spoorbreedte v/a: 1448 / 1440 mm; leeggewicht: 1516 kg; max. toelaatbaar gewicht: 1880 kg; tankinhoud: 65 l; gebouwd van 1970 tot 1973 (250, eerste serie); productieaantal: 1.919.056 (alle uitvoeringen).

PRESTATIES

Acceleratie 0-100 km/h: 12,9 s; topsnelheid: 175 km/h; verbruik: ca. 12,0 l/100 km (1 : 8,3).



een hoger plan te tillen. Mercedes had met de Heckflosse al veel kennis en ervaring opgedaan met kreukelzones van de carrosserie. Daar kwam bij de Strich 8 de diagonaalpendelas bij, waarmee de bewegingen van de achterwielen veel beter in toom werden gehouden. Peugeot nam met de komst van de 504 afscheid van de starre, nog in bladveren hangende as van de 404 en verving deze door een mooie onafhankelijke constructie met geleide- en reactiearmen. Zowel de Strich 8 als de 504 beschikt over schijfremmen rondom.

Dan de verschillen. Met een basisprijs van 11.900 gulden opereerde de Peugeot 504 in een andere liga dan de Mercedes Strich 8. Voor dit model begonnen de prijzen (inclusief btw) bij 15.904 gulden voor de 200, terwijl de 250 met zijn zesecilindermotor zonder extra's 19.096 gulden moest kosten. Een prijsverschil van 60 procent! Dat de Mercedes eerder tot de subtop dan tot de middenklasse gerekend mocht worden, is ook terug te zien in de afmetingen. Het lengteverschil bedraagt 19 centimeter, ook al zit er in de wielbasis niet meer dan één enkele centimeter verschil. Wanneer je je ogen

beter de kost geeft, ontdek je snel waar het prijsverschil tussen de 504 en de Strich 8 zit. De Peugeot maakt absoluut geen kwetsbare indruk, maar de Mercedes is in veel opzichten net wat zwaarder en degelijker uitgevoerd. Een blik op de kentekenpapieren van beide auto's bevestigt dit: 1516 kilo voor de Mercedes, tegenover 1145 kilo voor de Peugeot.

Duim en wijsvinger

Des te meer indruk weet de Peugeot 504 te maken als we op pad gaan. Daar doet hij niet of nauwelijks onder voor de Mercedes. Goed, de 1,8-liter stoterstangenviercilinder is niet de meest beschaafd klinkende motor, en met een vermogen van 82 pk hoeft het blok zich niet heel erg in te spannen. Maar voor een vlotte voortgang is het geenszins noodzakelijk om hem tot hoog in de toeren uit te wringen. Wie niet gewend is aan stuurschakeling, zal de 504 met enige terughoudendheid tegemoet treden. Door de speling op de pook is namelijk niet meteen duidelijk waar de verschillende versnellingen zich bevinden. In tegenstelling tot de 404, heeft de 504 echter een standaard H-schakelpatroon



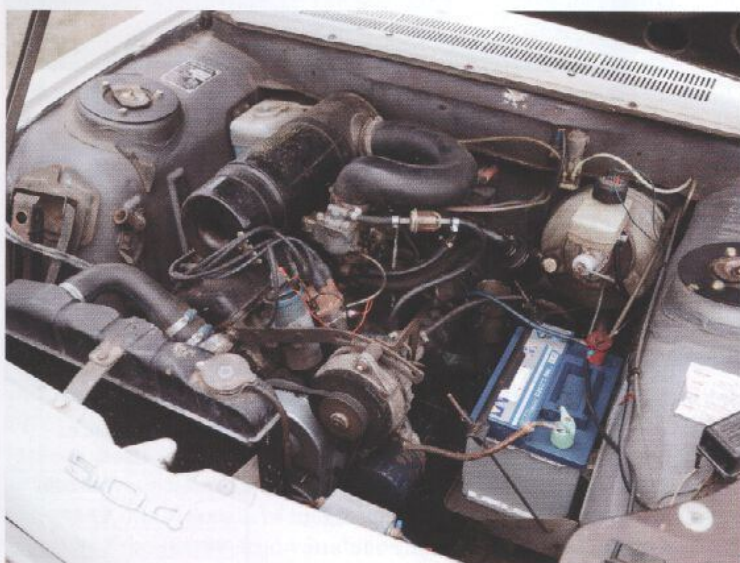
Zelfs een Peugeot 504 of Mercedes Strich 8 verdient een respectvolle behandeling.

om de pook doorheen te trekken. Wie het trucje eenmaal doorheeft, hoeft niet meer dan duim en wijsvinger te gebruiken.

Je kijkt uit op een zakelijk gevormd, maar smaakvol aangekleed dashboard van chocoladebruine kunststof, waarin drie ronde Jaeger-instrumenten voor de snelheid, de motortemperatuur/benzinepeil/laadstroom en de tijd in een aluminiumkleurig paneel zijn gevat. Over de gehele breedte is de *planché de bord* afgewerkt met een fraaie sierlijst van roestvast staal. De stoelen zitten zacht, de zittingen zijn kort en als de hoofdsteun omhoog staat, krijgen je schouders weinig ondersteuning meer. Maar juist doordat je diep wegzakt in de kussens, zit je als gegoten. In snelle bochten, waarin de auto met veel drama overhelt, hoef je niet bang te zijn uit de zetel te glijden.

Over overhellen gesproken: zelfs op manoeuvreersnelheid voel je dat de carrosserie met al zijn gewicht op het buitenste voorwiel wil gaan hangen. Het onderstel is nadrukkelijk op comfort afgestemd, zoveel is nu al zeker. Op een bochtige weg vormt al deze souplesse echter geen enkele belemmering. De onbekrachtigde besturing biedt voldoende terugkoppeling en de bewegingen van de carrosserie zijn gemakkelijk in te schatten. Wanneer je instuurt, 'zet' de carrosserie zich in de vering en kun je de curve in één strakke lijn blijven volgen. En hoe slechter het wegdek, des te meer je het veercomfort leert waarderen. Ook in het hedendaagse verkeer is de 504 nog steeds op uitstekend op zijn belangrijkste taak berekend: het in alle comfort en rust transporteren van vier tot vijf volwassen passagiers, van hier totdat de tank leeg is.







Doordat je diep wegzakt in
de kussens zit je als gegoten.

PEUGEOT 504 GL (1969)

AANDRIJVING

Benzine; viercilinder lijnmotor, voorin in lengterichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder; 1 onderliggende nokkenas, aangedreven via duplexketting; 1 carburateur (Solex 34 PBICA-5); boring x slag: 84,0 x 81,0 mm; cilinderinhoud: 1796 cm³; compressieverhouding: 8,3 : 1; max. vermogen: 61 kW / 82 pk bij 5500 tpm; max. koppel: 134 Nm bij 3000 tpm; vierbak, handgeschakeld (pook aan stuurkolom); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL

Zelfdragende carrosserie van staal, 4 portieren; v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. ophanging met geleide-armen, schroefveren, telescopschokdempers, stabilisator; tandheugelbesturing; remmen v/a: schijven; banden v/a: 175 x 355; wielen: 5J x 14.

TECHNISCHE GEGEVENS

L/B/H: 4490 / 1690 / 1460 mm; wielbasis: 2740 mm; spoorbreedte v/a: 1420 / 1360 mm; leeggewicht: 1145 kg; max. toelaatbaar gewicht: 1680 kg; tankinhoud: 56 l; gebouwd van 1968 tot 2006; productieaantal: 3.711.566 (alle uitvoeringen).

PRESTATIES

Acceleratie 0-100 km/h: 14,8 s; topsnelheid: 156 km/h; verbruik: ca. 12,0 l/100 km (1 : 8,3).





versnellingsbak, stuurbevestiging, niveauregeling op de achteras, een elektrisch zonnedak, kunstleer en – voor 11 gulden! – een wit stuur. Jaren geleden reed Benno al eens rond in een rode Strich 8, maar dat was naar eigen zeggen een ‘rijdende milieuramp’. Tien jaar geleden werd binnen de familie een nieuwe eigenaar voor de 250 Automatic gezocht. Autoliefhebber als Benno is, liet hij zich dat geen tweede keer vertellen en de roomwitte 250 Automatic bleef zodoende in de familie.

Revival

Ook al zijn er talloze exemplaren naar Afrika en Azië verscheept, in de nadagen van de twintigste eeuw vierden de 504 en de Strich 8 bij ons een revival. Menig klassiekerspecialist legde zich toe op de import van mooie gebruiksklassiekers met lage kilometerstanden, om deze vanwege de fiscale voordelen aan te prijzen bij zakelijke rijders. Bij lpg-specialisten ontstond een wachtrij voor de inbouw van gasinstallaties in auto's van 25 jaar en ouder, terwijl tal van andere voorzieningen – zoals modernere stoelen of een airco – het gebruik in het moderne verkeer dienden te veraangemen. Ondanks de fiscale voordelen en de zweem van romantiek die er om klassiekers hangt, viel er aan de daadwerkelijke leeftijd van de auto's – en

de daarbij horende onhebbelijkheden – echter weinig te veranderen. Hooguit een enkele fanatieke doorbijter accepteerde dat het veelvuldig gebruik van een klassieker gepaard ging met goede contacten bij de ANWB en fikse brandstof- en onderhoudsrekeningen. Andere zakelijke klassiekerrijders vluchtten gauw weer terug naar een comfortabelere zittende, beter presterende en minder onderhoudsgevoelige (en karakteristieke) moderne leaseauto. Het is jammer dat in deze tijd weinig spaarzaam werd omgesprongen met al deze in eerste instantie zo mooi bewaard gebleven klassiekers die uit zuidelijke streken werden gehaald.

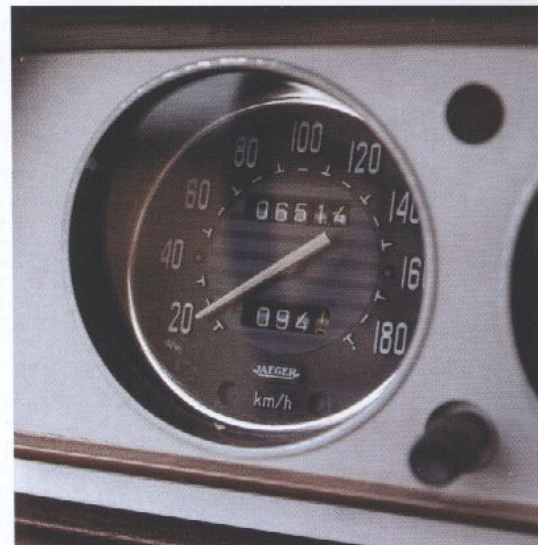
Dat er ook van de Peugeot 504 en de Mercedes Strich 8 vrachtwagenladingen vol vanuit zuidelijk Frankrijk en Duitsland naar Nederland werden getransporteerd, heeft alles te maken met de reputatie die beide auto's in de voorgaande decennia hadden opgebouwd. Maar zelfs al wordt hun techniek onverwoestbaar geacht, beide auto's stammen nog steeds uit een tijd waarin het tempo een stuk lager lag, de afstanden kleiner waren en auto's met meer beleid behandeld dienden te worden. Rob ten Raa verwoordt het met meewarigheid: “Als je sommige 504-rijders de pook door de versnellingen ziet rammen, dan vrees je het ergste voor het schakelmechanisme!” Je laat

▲ Franse modegril uit de late jaren zestig: de aflopende achterklep. De Simca 1100 en Renault 12 hadden 'm ook.

▲▲ Zo mooi kan eenvoudig zijn. Typisch achterover hellend stuur, stuurversnelling is relikwie uit het verleden.

▲▲▲ Drie ronde instrumenten, een metalen sierlijst op het dashboard en 'verscholen' hoofdsteunen zijn prachtige details.





je oudtante toch ook geen potje rugby meespe-
len? Nee, zelfs een 504 of Strich 8 verdient een
respectvolle behandeling.

Ferrari

Dat ze dit jaar hun vijftigste verjaardag vieren
en dat ze wereldwijd worden geprezen om hun
spreekwoordelijke stevigheid, zijn niet de enige
overeenkomsten tussen de Mercedes Strich 8
en de Peugeot 504. Ze werden ontwikkeld
met het afleggen van vele comfortabele reis-
kilometers als hoofdtaak, voor vier, desnoods
vijf inzittenden. Ze werden beide ontworpen
door designers die in de jaren 60 en 70 een

belangrijk stempel hebben gedrukt op de het
modebeeld in de autowereld. Toen Paul Bracq
de Mercedes Strich 8 tekende, heeft hij met
een schuin oog gekeken naar de grote Mercedes
600 en S-klasse. Met de Peugeot 504 legde Aldo
Brovarone bij Pininfarina in Turijn het funda-
ment voor een geheel nieuwe vormtaal bij het
Franse merk, waar later ook de 104, de 204/304
en de 604 uit voortkwamen. Als je heel goed
kijkt, zie je in de belijning van de 504 zelfs al
enkele elementen terug uit het design van de
Ferrari Dino 246 en 365 GTC/4.

Er was Mercedes en Peugeot veel aan gelegen
om ook de veiligheid van de inzittenden naar

MAIKEL DE MUNNIK
www.maikeldemunnik.nl

PRIJSNOTERINGEN

Mercedes 250 Automatic (1971)

klasse 1	€ 22.500
klasse 2	€ 11.500
klasse 3	€ 7.500

Peugeot 504 GL (1968)

klasse 1	€ 14.500
klasse 2	€ 8.500
klasse 3	€ 5.000

Koffie

Stap van de Peugeot over in de Mercedes en de eerste indruk die de auto wekt, is geen bijzonder gastvrije. De stoelen zijn breed en vlak, het voelt alsof je op een harde houten plank hebt plaatsgenomen, waar nog net een dun kussentje op gelegd is. Alsof je bij je burens op visite gaat en de keukenstoel krijgt toegewezen – wil je zelf even de koffie inschenken? Maar op den duur leer je de stevige vulling van het Mercedes-meubilair vanzelf waarderen. Er zijn weinig merken die de kunst van het zitcomfort zo goed verstaan als *Das Haus*. Reken maar dat de stoelen van de Strich 8 zelfs na drie rondjes rond de aarde nog aangenaam zitten.

Het grote witte stuur frist het verder tamelijk donkere interieur van Benno's 250 zienderogen op. De VDO-klokken zijn mooi door hun eenvoud, het pindakaasbruine kunstleer vormt een smaakvolle combinatie met de donkere houten sierlijsten op het zwarte dashboard en alle materialen lijken gemaakt voor de eeuwigheid. Het vele glas zorgt voor extra ruimtelijkheid en aan het uiteinde van de lange, fraai gebolde motorkap staat de verchromde Mercedes-ster als een bakken aan de horizon. Net als de Peugeot heeft de Mercedes een onderstel met een bijzonder soepele afstemming. De carrosserie staat al bijna op zijn schroeven na de wiegen als je een tas op de achterbank hebt gelegd. Voor stuurbekrachtiging heeft Benno's overgrootmoeder 465 gulden moeten bijbetalen. Een haast decadente investering, maar wel eentje die haar heel wat potentiële parkeerfrustraties uit handen heeft genomen.

De automaat van Benno's 250 wordt bediend met een kloeke keuzehendel aan de stuurkolom. Van P naar R naar N naar 4 gaat gepaard met enig gebonk vanuit de cardan. Dat de Mercedes-automaat vier voorwaartse verzetten heeft, is op de snelweg beslist een luxe. Vanwege het bescheiden toerental verbruikt de motor ook een slok benzine minder, al blijft hij met een gemiddelde verbruik van zo'n 1 op 8,5 een flinke innemer. Tijdens het inhalen kun je de transmissie met het gaspedaal wel aansporen om een versnelling terug te schakelen, maar met bijna 200 newtonmeter in het middelste toerengebied is dat beslist geen noodzaak. De zes-in-lijn klinkt gehaast, ook al geeft de toerenteller aan dat hij juist de rust zelve is.

Vanuit het perspectief van de klassiekerliefhebber is er de afgelopen vijftig jaar eigenlijk weinig veranderd in de rolverdeling tussen de Peugeot 504 en de Mercedes Strich 8. Misschien zijn ze zelfs wel steeds dichterbij elkaar toe gegroeid. Met hun comfortabele rijeigenschappen, ruime interieur, sleutelvriendelijke techniek en onverwoestbare constructie zijn beide auto's van alle markten thuis. En dat wordt op waarde geschat – overal ter wereld.

KOOPTIPS

MERCEDES 'STRICH 8' (1968-1976)

Over aanbod hoeft de liefhebber van de Mercedes Strich 8 niet te klagen. Intensief gebruik heeft echter grote invloed op de conditie van de auto. Ga daarom bij voorkeur op zoek naar een exemplaar dat gebruikt is als auto 'voor erbij' en liefdevol is verzorgd. Wat overigens niet wil zeggen dat problemen niet op de loer liggen, want vooral de carrosserie kan veel onzichtbare problemen kennen.

CARROSSERIE

De Strich 8 heeft een ijzersterke reputatie, maar juist het ijzer vormt het grootste struikelblok. Het vergt de nodige kennis om een hard exemplaar te onderscheiden van een auto die er op het oog wel roestvrij uitziet, maar dat veel verborgen gebreken kent. Wanneer roest zich door het plaatwerk heeft gewerkt en de kriksteunen, de onderrand van de portieren en de wielkuipranden achter zijn aangetast, kun je beter hard weglopen. Kijk goed naar de dorpels, de vloerpanelen en de kokerbalken, ook vanuit het interieur (onder het tapijt). Door de zitting van de achterbank weg te nemen, zijn de bevestigingspunten van de achteras goed zichtbaar.

TECHNIEK

Weinig om je zorgen over te maken, als er maar genoeg aandacht is besteed aan het onderhoud. De vier- en zescilinder benzinemotoren gaan vele tonnen mee, waarbij de ene variant een nog betere naam heeft dan de andere. De viercilinder 220 lust een slokje olie, de zescilinder 230 consumeert graag wat extra benzine. Let op de gebruikelijke sporen van mechanische slijtage, zoals bijgeluiden, olie in de koelvloeistof of witte sporen in de olievladdop. De afstelling van de carburateurs luistert nauw. Als de auto is voorzien van een automatische versnellingsbak, dan dient deze soepel van verzet te wisselen.

ONDERDELEN

Als er een merk is dat zijn onderdelenvoorziening voor de klassieke modellen op peil heeft, dan is het Mercedes wel. Het meeste plaatwerk is nog nieuw bij de dealer te bestellen, of anders is er wel een reparatiedeel te verkrijgen. Onderdelen voor het interieur laten zich door de grote variatie en kleuren van materialen soms wat lastiger vinden, maar er zijn genoeg specialisten en particulieren die een grote voorraad onderdelen hebben opgebouwd.

AANDACHTSPUNTEN

- Roestige dorpels, vloerpanelen en kokerbalken
- Binnenschermen voor en achter, bevestiging achterwielophanging
- Afstelling van de carburateurs

CLUBS

W114 W115 Club Nederland
www.w114w115club.nl

Belgian Mercedes-Benz Club
www.bmbc.be

PEUGEOT 504 (1968-1983)

Wat voor de Mercedes Strich 8 geldt, geldt ook voor de Peugeot 504: de techniek is onverwoestbaar, maar alles wat er omheen zit, brokkelt langzaam af. Roest is de grootste vijand. Om een mooie auto voor de eeuwigheid te bewaren, is een goede (droge) stalling een absolute voorwaarde. Maar zolang het plaatwerk en het interieur in een goede staat verkeren, is er vrijwel niets om je zorgen over te maken.

CARROSSERIE

Roestproblemen zijn voor geen enkele auto van een halve eeuw oud een uitzondering, de Peugeot 504 heeft er net zo goed mee te kampen. In de wielkuipen kunnen spatwater en straatvuil vrij een weg vinden naar plaatsen waar je ze liever niet hebben wilt. Rond de koplampen en bij de A-stijlen wil roest zonder beschermende middelen welig tierden, maar ook de onderzijde van de portieren, de voor- en achterschermen en het schutbord zijn gevoelig. Bekijk vooral de bevestiging van de veerpoten in de wielkuipen goed, net zoals de binnendorpels en de kokerbalken aan weerszijden van de motorruimte en bij de achteras.

TECHNIEK

Misschien klinkt de motor van de 504 wat rauw, je moet echter goed je best doen om het oerdegelijke mechaniek om zeep te helpen. Een bescheiden oliegebruik is geen bezwaar, een wat hoog oplopende motortemperatuur waarschijnlijk een gevolg van een defecte thermostaat. De afstelling van de mechanische Kugelfischer-inspuiting luistert vrij nauw, een hoog verbruik is voor de 504 TI niet uitzonderlijk. De remschijven zijn vrij gevoelig voor kromtrekken, maar dat merk je tijdens een proefrit gauw genoeg. Het schakelmechanisme vanaf de stuurkolom voelt een beetje 'los', maar dat is geen bezwaar.

ONDERDELEN

Doordat er meer dan 3,5 miljoen exemplaren van de 504 zijn gebouwd, is de onderdelenvoorziening dik in orde. Misschien dat sommige plaatdelen wat meer geduld vergen, en componenten voor de aankleding van het interieur zijn niet allemaal even gemakkelijk te vinden. Voor het reguliere onderhoud geldt, dat specialisten en de Peugeot Club Nederland (vrijwel) alles op de plank hebben liggen.

AANDACHTSPUNTEN

- Roest rond de veerschotels, voor en achter
- Aangetaste A-stijlen, dorpels en kokerbalken
- Koelproblemen als gevolg van een defecte thermostaat

CLUBS

Peugeot Club Nederland
www.pcn.nl

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