

ONSCHATBARE Klassieker

PEUGEOT

Peugeot 504 Berline/
Break/Familiale
(1968-1983)



Dwergauto's: 'Voitures sans permis'



FORMULE-1



Graham Hill & Lotus-Ford 49B

Honderden Kleintjes Klassiek

01812

BP 8 710966 953181

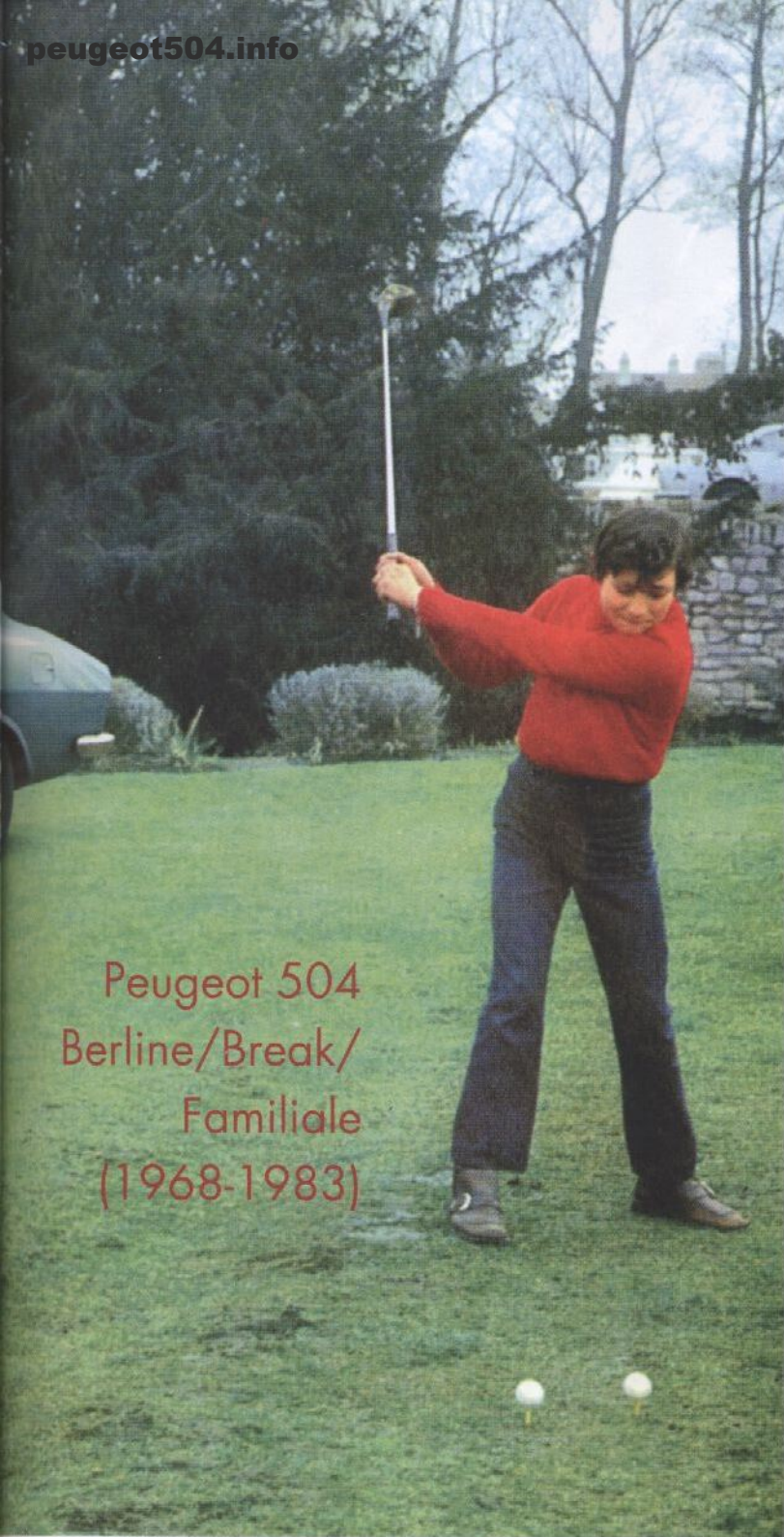


Met de ogen van Sophia Loren

Drie maanden later dan gepland vanwege de politieke en industriële onrust dat jaar, maar mooi op tijd voor de viering van 20 jaar samenwerking met Pininfarina, verscheen in september 1968 het nieuwe topmodel van Peugeot. Het Italiaanse stylinghuis had er een moderne, elegante verschijning van gemaakt - al was destijds lang niet iedereen gecharmeerd van de met een knik aflopende lijn van het kofferdeksel. Het front met de grote, trapeziumvormige koplampen kon wél op algemene bijval rekenen.

DOOR ERIC VAN SPELDE





Peugeot 504
Berline/Break/
Familiale
(1968-1983)



Links het voorstel van de interne designafdeling, rechts dat van Pininfarina.

Met de 204 maakte Peugeot in 1965 een spectaculaire entree in het lagere middensegment. De kleine Peugeot had een dwarsgeplaatste, geheel lichtmetalen motor en voorwielaandrijving. Met de introductie van de 204 zwaaide de 403, die al sinds 1955 werd gebouwd en onderhuids in grote lijnen een voortzetting was van de 203 – het eerste nieuwe naoorlogse model – eindelijk af. Maar ook de eigenlijke opvolger daarvan, de 404 die in 1960 was geïntroduceerd, begon tegen het eind van de jaren zestig verouderd te raken met zijn 'perpendiculaire' Pininfarinastijl die we ook terugzien bij de Lancia Flaminia berlina en de 'Farina' modellen van BMC (Austin/Morris/Riley/Wolseley) die eind jaren vijftig ten tonele waren verschenen. Net als voorheen het geval was met de introductie van de 403 en de 404 zou het 'oude' model voorlopig nog naast de nieuwe topper gehandhaafd blijven, want die laatste zou weer groter en luxer worden dan zijn voorganger. Het merk met de leeuw speelde daarmee in op de toegenomen welvaart in de jaren vijftig en zestig, waardoor klanten die indertijd een 203 kochten telkens een stapje hoger konden gaan terwijl het 'oude' model weer een groep nieuwe klanten daaronder kon bedienen. Zo groeide Peugeot van één model



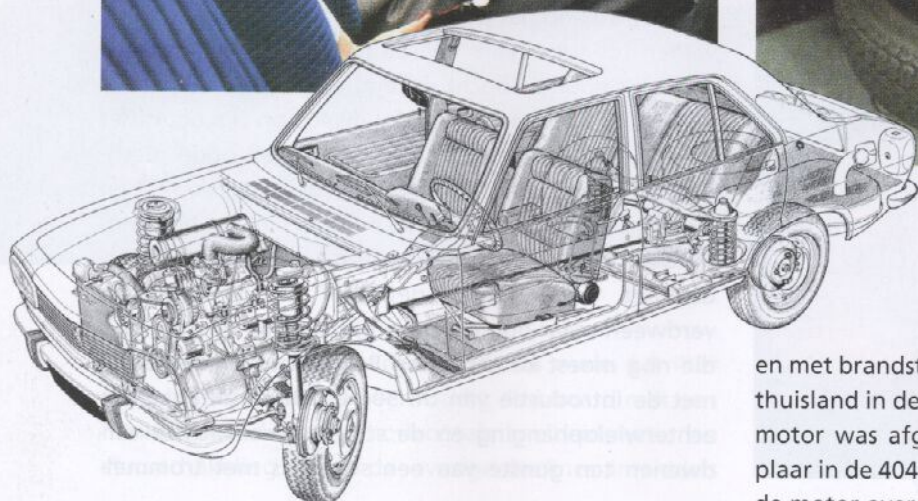


begin jaren vijftig naar vier in 1970: de 204, de daarop gebaseerde 304 die eind 1969 verscheen, de 404 en de 504 waarmee het op de thuismarkt de voertuigklassen tussen 6 CV en 11 CV bediende.

Tijdloze elegantie

Pininfarina tekende een carrosserie die groot genoeg was om vijf personen comfortabel te kunnen vervoeren, maar door de lage motorkap (mogelijk gemaakt doordat de in de lengte geplaatste motor net als bij de 404 zijdelings was gekanteld), de geleidelijk oplopende raamlijn, het grote glasoppervlak, de knik die over de hele zijkant van de auto liep en de oppervlakken van portieren en spatschermen brak en de afgeknotte achterkant met de roemruchte knik in het kofferdeksel er robuust, maar niet overdreven volumineus uitzag. De tijdloze elegantie van het model zou de komende vijf-

tien jaar bepalend zijn voor het gezicht van Peugeot. De koplampvorm was niet door Pininfarina bedacht, maar door de eigen stylingafdeling van Peugeot en zou niet veel later terugkomen in de 304. Gedurende de hele levenscyclus van het model op Europese bodem werd er aan het ontwerp niet of nauwelijks gesleuteld: zelfs de koplampen, bumpers en de vorm van de achterlichten bleven al die jaren hetzelfde. Doordat de versnellingsbak aan de voorkant en het differentieel aan de achterkant vast waren verbonden met een 'torque tube' die de cardanas omsloot, werd de op zich al sterke constructie van de zelfdragende carrosserie en de rondom onafhankelijke wielophanging nog eens extra verstevigd. Samen met de lange veerwegen stond dit garant voor een hoogstaand rijcomfort – en zoals later zou blijken, een enorm uithoudingsvermogen in langeafstandsrally's op ongebaande wegen. Vier schijfrem-



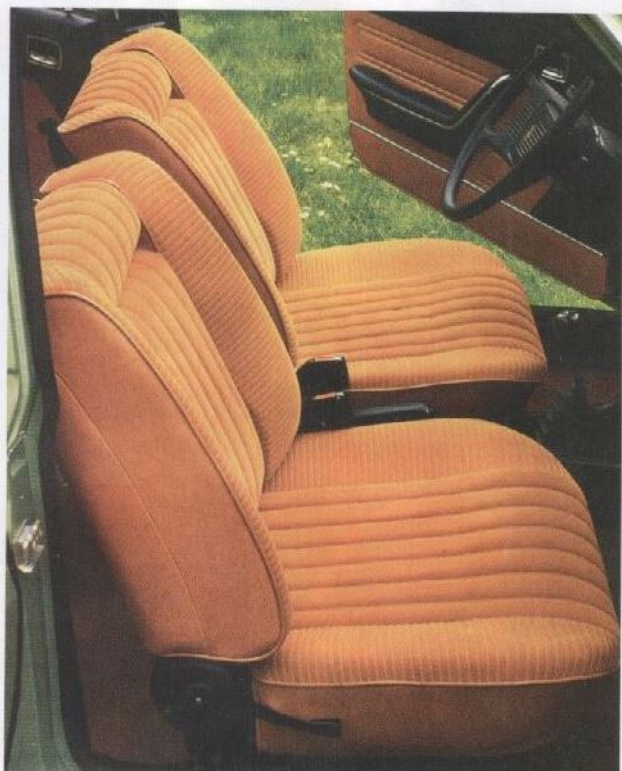
Het reservewiel was achter onder de auto weggewerkt.

men waren standaard. De autopers toonde zich over het geheel genomen enthousiast over de nieuwe Peugeot die zich dan ook *Europees Auto van het Jaar 1968* mocht noemen (in retrospectief werd dit veranderd in 1969: tot en met 1974 gold de titel over het afgelopen jaar, vanaf 1976 over het komende jaar).

De 504 startte zijn carrière met een 1.796 cc-viercilinder, die leverbaar was met een carburateur (87 SAE-pk)

en met brandstofinjectie (103 SAE-pk) en de auto in het thuisland in de 10 CV-klasse plaatste. De stoterstangmotor was afgeleid van het 1.622 cc metende exemplaar in de 404 door de slag ervan te vergroten. Hoewel de motor over het geheel als positief werd beoordeeld vanwege zijn soepele karakter en rustige loop, vonden velen dat de auto gezien de uitstekende wegligging en langeafstandseigenschappen best wat meer fut mocht hebben. Vandaar dat in 1970 al de cilinderinhoud naar 1.971 cc werd vergroot. Begin 1971 kwamen de lange versies van de 504: de Break en Familiale. Deze auto's stonden op een 16 centimeter langere wielbasis en met een lengte van 4,80 meter waren het zo'n beetje de grootste stationcars op de Europese markt.





504 L

Naast het jarenlang in het programma houden van een model dat inmiddels een opvolger had, was ook de introductie van een zowel qua uitrusting als technisch 'uitgeklede' uitvoering van het nieuwere model tegen de tijd dat de 'oude' eindelijk met pensioen ging om de klanten een alternatief in dezelfde prijsklasse te bieden, een soort traditie bij het naoorlogse Peugeot. Toen de 203 op het punt stond naar de eeuwige jachtvelden te vertrekken, voerde het merk de 403 B7 in, wat kort door de bocht gezegd een 203 in het koetswerk van de 403 was, en nadat de 403 op zijn beurt het toneel verliet, kwam de 404/8 met het 'oude' dashboard en stuurwiel, de 1.468 cc-motor van de 403 en een achterbumper die om de hoeken niet tot het spatbord doorliep. In april 1973, deze keer twee jaar voordat het 'oude' model definitief uit de catalogus verdween maar ook mooi op tijd voor de energiecrisis die nog moest komen, ging Peugeot in de herhaling met de introductie van de 504 L. De onafhankelijke achterwielophanging en de schijfremmen achter verdwenen ten gunste van een starre as met trommel-

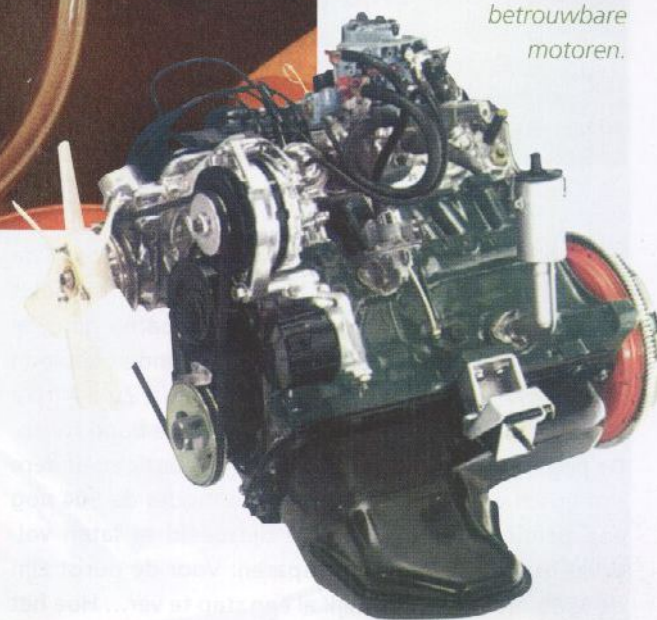




Links: eenvoudig maar overzichtelijk dashboard van de 504 Berline uit de vroege jaren '70.

Onder: de 504 was geliefd om zijn soepele en betrouwbare motoren.

remmen, in het vooronder kwam de oude 1,8 liter motor en er kwam een eenvoudig dashboard met een inmiddels ouderwetse horizontale snelheidsmeter en stuurschakeling, waar de overige Berlines inmiddels



een vloerpook hadden. Aan de buitenzijde kon je een L herkennen aan het ontbreken van de bumperrozetten. Als alternatief voor de benzinemotor was de 1.948 cc-dieselmotor van de 404 leverbaar; de 'gewone' 504's waren leverbaar met een Indenor diesel van 2.112 en later 2.304 cc.

Beperkte evolutie

Gedurende de vijftien jaar dat de 504 in Europa werd geleverd, veranderde er niet erg veel aan de auto. In 1974 kregen de 504's achteruitrijlampen, waarbij een stukje van het oranje richtingaanwijzerglas bovenaan de achterlichtunits moest wijken voor het witte glas van de achteruitrijverlichting. Aan de voorzijde wisselden de richtingaanwijzers van plaats met de stadslichten. Een jaar later kreeg de 504 verzonken deurgrepen en een vernieuwd interieur. De introductie van de Peugeot 505 in 1979 zorgde ervoor dat het modellenaanbod van de 504 beperkt werd. De 504 GR en SR deden in 1980 hun intrede, beide met de 1,8 liter motor en starre achteras, een 'plastic' dashboard zonder de kenmerkende metalen inleg en tellers met chromen randen, en een interieur in de stijl van de kleinere 305 die in 1977 het levenslicht zag. Er was in 1979 ook nog aanwas voor de 504-familie: de 504 Pick-up die een verge-

Vooral in langeafstandrally's op het Afrikaanse continent bleek de 504 al snel een winnaar te zijn. Het begon in 1970 met een derde plaats in de Safari Rally voor de Tanzaniaan Bert Shankland en zijn copiloot Chris Rothwell met een 504 Injection. Aanvankelijk reden de rallyauto's met 130 pk, na enkele jaren werden dat er 170. Het grootste succes voor de 504 was in 1974 toen de equipe Mäkinen/Liddon winnaar werd van de Bandama Rally, ook wel Rally van Ivoorkust genoemd. Twee jaar later kwamen twee 504 Coupés in deze rally als eerste en tweede over de finish, maar dat waren auto's met de PRV V6-motor die in de sedanversies nooit geleverd werd.



lijikbaar model op basis van de 404 opvolgde. Zowel de Berline, Break en Familiale als de coupé en cabriolet bleven tot 1983 in Europa leverbaar. Daarna ging de productie van de eerste drie in andere landen gewoon verder: in Argentinië, China, Kenia, Nigeria, Zuid-Afrika en Taiwan bleven de 504's gewoon van de band rollen. De pogingen om door middel van plakplastic en andere esthetisch weinig verantwoorde methodes de 504 nog een beetje aan het moderne tijdsbeeld te laten voldoen, zullen we je maar besparen. Voor de purist zijn de 1980-modellen eigenlijk al een stap te ver... Hoe het ook zij: we zaten al ruim in het derde millennium toen

ergens in een Nigeriaanse fabriekshal de laatste 504 in elkaar werd gezet. De 504 was toen al lang uit het Nederlandse straatbeeld verdwenen. De auto's waren dan wel mechanisch oerdegelijk, maar de roestduivel lustte de Peugeots bijna net zo graag als hun landgenoten. Vooral de series die Peugeot eind jaren zeventig op de weg zette, hadden wat dat betreft geen goede naam vanwege het gebruik van mindere staalsoorten. De invoering van de APK in 1985 droeg zijn steentje bij aan het uitdunnen van het bestand. De overblijvende exemplaren werden veelal op de roemruchte Utrechtse automarkt verhandeld om een nieuw leven te begin-



504 PEUGEOT



**4x4 DANGEL
BREAK GR ET BREAK FAMILIAL**



nen op het Afrikaanse continent, waar strooizout een onbekend verschijnsel is en de mechanische robuustheid in combinatie met de lange veerwegen een must om van A naar B te komen. Daar was de 504 decennia lang de onbetwiste Franse Mercedes. Uitvoeringen met brandstofinjectie waren daar minder gevraagd, want te ingewikkeld en onderhoudsgevoelig. Die bleven dus hier, net als veelal rijk uitgeruste exemplaren die nieuw zijn gekocht door wat oudere particulieren, die hun auto's lang hielden. Die kwamen dan pas ergens vanaf

1990 op de markt, toen er langzaam maar zeker een schare klassiekerliefhebbers (het woord 'youngtimer' werd indertijd nog zelden gebezigd) voor de 504 warmliiep. Dat zijn anno 2018 dan ook de exemplaren die het meeste perspectief bieden als je op zoek gaat naar zo'n grote Peugeot, want gezien de nog bescheiden marktprijzen zal een vakkundig gerestaureerde 504 voorlopig wel een witte raaf blijven. ❖



Concurrentievergelijking

Zoals vaak bij een nieuw en vooruitstrevend model, was de 504 bij zijn introductie voor zijn cilinderinhoud en prestaties best aan de prijs. Voor hetzelfde geld kocht je bij Opel meer cilinders en vermogen, bij BMW en Alfa Romeo meer prestaties en sportiviteit en bij Austin/Morris (nog) meer ruimte.

Huidige waarde:

Peugeot 504 berline (1968-1970)	Peugeot 504 GL berline (1975-1979)
A: € 15.000	A: € 12.000
B: € 9.000	B: € 7.000
C: € 6.000	C: € 5.000
D: € 2.000	D: € 2.700
E: € 1.000	E: € 1.000

Austin 1800 (Balanza) Mk II (1968-1972)

Motor:	4-cil. lijn, 1.798 cc
Boring x slag:	80,3 x 88,9 mm
Compressieverhouding:	9:1
Vermogen:	90 pk (SAE) bij 5.300 t/min
Topsnelheid:	150 km/h
Lxbxh:	417 x 170 x 143 cm
Gewicht:	1.150 kg
Wielbasis:	269 cm
Spoorbreedte v/a:	143/142 cm



BMW 1800 (1968-1971)

Motor:	4-cil. lijn, 1.766 cc
Boring x slag:	89 x 71 mm
Compressieverhouding:	8,6:1
Vermogen:	90 pk bij 5.250 t/min
Topsnelheid:	166 km/h
Lxbxh:	450 x 171 x 145 cm
Gewicht:	1.130 kg
Wielbasis:	255 cm
Spoorbreedte v/a:	133/137 cm



Opel Commodore (1967-1971)

Motor:	6-cil lijn, 2.490 cc
Boring x slag:	87 x 70 mm
Compressieverhouding:	9,5:1
Vermogen:	115 pk bij 5.200 t/min
Topsnelheid:	170 km/h
Lxbxh:	457 x 176 x 144 cm
Gewicht:	1.150 kg
Wielbasis:	267 cm
Spoorbreedte v/a:	141/141 cm



Alfa Romeo Giulia Super (1966-1974)

Motor:	4-cil. lijn, 1.570 cc
Boring x slag:	78 x 82 mm
Compressieverhouding:	9,1:1
Vermogen:	112 pk (SAE) bij 6.000 t/min
Topsnelheid:	178 km/h
Lxbxh:	414 x 156 x 143 cm
Gewicht:	1.000 kg
Wielbasis:	251 cm
Spoorbreedte v/a:	131/127 cm



Prijsontwikkeling

Stabiel. De schifting tussen 'gebruiksauto's' die de weg van al het stoffelijke gingen of een tweede leven kregen als exportgoed, en mooie exemplaren met weinig eigenaren en niet te veel kilometers die het waard zijn om te worden bewaard, heeft al een decennium of twee geleden plaatsgevonden en sindsdien is zowel het bestand goede 504's als de groep liefhebbers onveranderd gebleven.

Verkrijgbaarheid onderdelen

Motorisch kunnen alleen de vroege 1,8 liter-modellen voor problemen zorgen. Afgezien daarvan is er door het hoge productie-aantal nog wel genoeg aan oude voorraden, op Franse sloperijen of in liefhebberskringen als 'plukauto' gekochte 504's te vinden. Clublidmaatschap strekt tot aanbeveling en net als bij de meeste auto's uit deze periode zijn nette interieurdelen 'moeilijk'.

Technische gegevens Peugeot 504 G.T. (1969)

Motor:	4-cil. Lijn, 1.796 cc
Boring x slag:	84 x 81 mm
Compressieverhouding:	8,3:1
Vermogen:	87 pk (SAE) bij 5.500 t/min
Topsnelheid:	151 km/h
Lxbxh:	449 x 169 x 146 cm
Gewicht:	1.200 kg
Wielbasis:	274 cm
Spoorbreedte v/a:	142/136 cm

Clubadressen:

Peugeot Club Nederland

www.pcn.nl

ONSCHATBARE Klassieker

PEUGEOT

Peugeot 504 Berline/
Break/Familiale
(1968-1983)



Dwergauto's: 'Voitures sans permis'

FORMULE-1



Graham Hill & Lotus-Ford 49B

Honderden Kleintjes Klassiek



Acht maal Auto van het Jaar 1969



*Liefde voor
het leven*

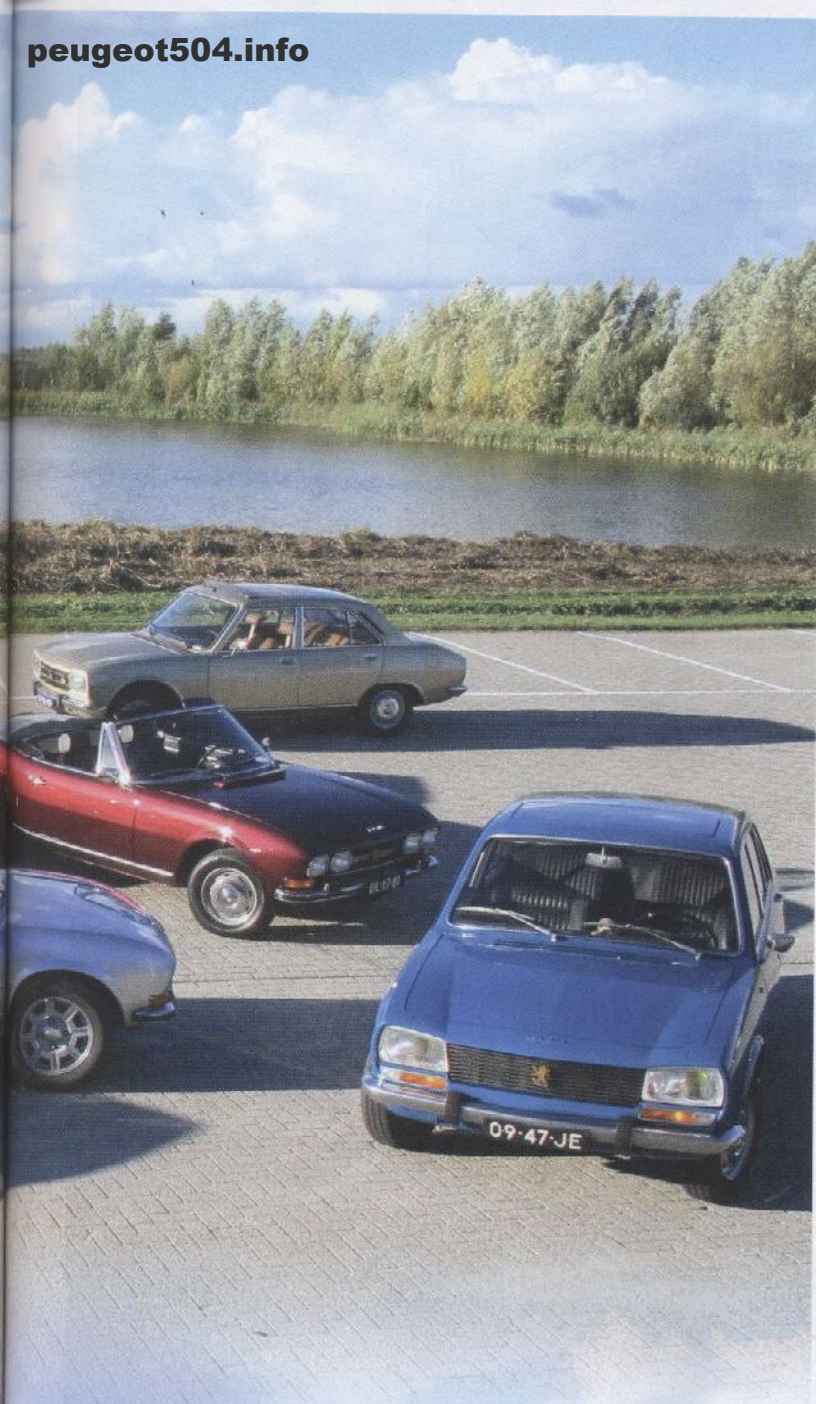
Een beetje trots zijn we wel. Acht liefhebbers van even zoveel Peugeots 504 bij elkaar op een stralend mooie vrijdagmiddag in november. De ontmoeting in Huizen is er een om nooit te vergeten.

TEKST RIK WERNER. FOTOGRAFIE ALBERT MENSINGA EN RIK WERNER

Het kan u onmogelijk zijn ontgaan. Een halve eeuw Peugeot 504. Dat is het thema van de coverstory van deze editie van OKm. Hoe leuk is het dan om trotse eigenaren van het Franse icoon, in al zijn verschijningsvormen, hun verhaal rond deze legendarische leeuw te laten vertellen? Natuurlijk in de aanwezigheid van hun grote liefde, de *Auto van het Jaar 1969*. En het liefst allemaal tegelijk op één meeting. Met Leen Rozeboom, voorzitter van Peugeot Club Nederland als een soort *postiljon d'amour*, kost het niet zo heel veel moeite om acht liefhebbers en hun 504's naar het Gooi te dirigeren. De variëteit van het gebodene is van een vrolijk makend kaliber, laat Leen alvast weten via de e-mail. We krijgen Berlines van uiteenlopende jaren en types op het menu, maar ook een Break, een Familiale, een Coupé en een Cabriolet. En ja, ook een Pick-Up ontbreekt niet op het appél. Mooi om te zien: er zijn ook drie enthousiaste dames bij.

Acht maal 504

Wanneer wij ons als OKm-redactieteam melden op de afgesproken plek, een stijlvol etablissement in een lommerrijk gebied aan de rand van Blaricum, kunnen wij een paar juichkreten niet onderdrukken. Acht maal 504 van een schoonheid die ronduit verpletterend te noemen is. De Franse klassiekers zijn tussen al het 21ste eeuwse blik niet te missen. Voorbijgangers en bezoekers van ons restaurant-van-dienst kijken hun ogen uit, voorwaar begrijpelijk! Enfin, in vogelvlucht stellen we de eigenaren en hun 504 voor, in volstrekt willekeurige volgorde. *Bottom line* bij de meesten: de liefde is in de jeugdijaren geboren. En komt vaak met het verstrijken van de jaren in volle hevigheid tot bloei.

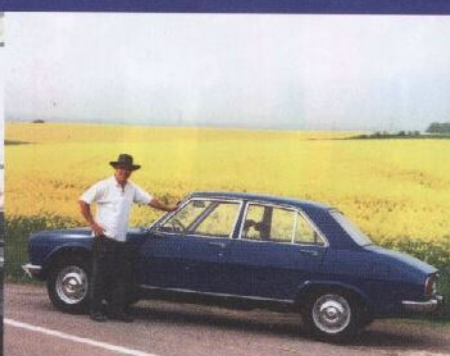




Joost Lieshout, 504 GL Berline, maart 1969

"Als kind ben ik opgegroeid met de 504. Op mijn 23ste, tijdens mijn studietijd, kocht ik mijn eerste exemplaar en heb er daarna verschillende versleten. Op een gegeven moment word je serieus en besloot ik dat ik er één uit 1969 wilde én een injectie van het laatste jaar, uit 1979. Nou, een 504 uit '79 vond ik makkelijk, we hebben het over begin jaren '90, maar eentje uit '69... die waren er in Nederland nauwelijks meer. Eind '96 viel mijn oog op een advertentie, er stond zowaar een originele Nederlandse '69-er te koop, een carburateurversie. De vraag-

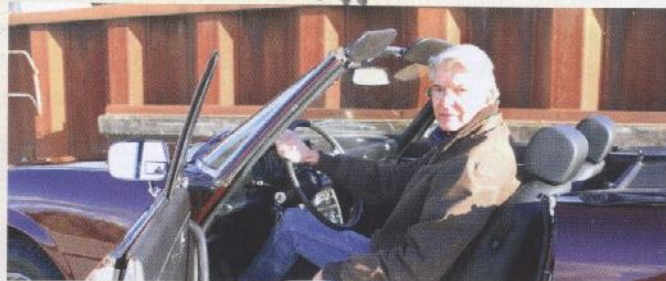
prijs was niet mals: 10.000 gulden. Ik meteen bellen of ik kon komen kijken, maar dat ging niet. Het was een ijskoude winter en de garagedeuren zaten dichtgevroren; we konden er niet bij. Enkele weken later vertrok ik voor enkele jaren naar Mexico, dus van kijken kwam het niet meer. In het voorjaar van 1997 werd dezelfde auto via Peugeot Garage Deinum te koop aangeboden, in opdracht van diezelfde mensen. Alle correspondentie moest ik op afstand doen via telefoon en fax. Met de beschrijving van Johan Deinum en op goed vertrouwen hebben we de knoop doorgehakt en gemeld dat we hem wel wilden hebben. Wat bleek, de auto was net verkocht! Toen heb ik aan de nieuwe eigenaar gevraagd of hij er wellicht afstand van wilde doen. Dat wilde hij wel, voor 12.000 gulden! In 2001, na terugkeer uit Mexico, volgde een grondige aanpak met behoud van originaliteit. Rot plaatwerk was er eigenlijk niet, maar voor de zekerheid zijn toch de middensecties van de dorpels vervangen, is de auto strak gemaakt en overgespoten. Vervolgens alles goed in de Dinitrol, rondom nieuwe rubbers en andere zaken. Het interieur was niet meer te redden en is vervangen door een origineel interieur uit hetzelfde modeljaar. De auto komt sindsdien zelden meer op de weg, een enkele reportage zoals vandaag daargelaten. Het is een echte concoursauto geworden."





Roeland van Ree, 504 Cabriolet, augustus 1972

"De passie begon al op mijn achttiende, door toedoen van een goede vriend. Hij had eerder dan ik zijn rijbewijs en hij mocht vaak met de 504 van zijn vader op stap, een 504 GL Berline uit 1978. Ik reed vaak mee en genoot. In '81 kocht ik mijn eerste 504, een Berline GL uit 1975, een van de eerste exemplaren met de verzonken deurgrepen. Metallic blauw was 'ie. Ik heb er geweldige vakanties in Spanje en Joegoslavië mee beleefd. Maar na twee jaar was 'ie op. Daarna kwamen er andere auto's, maar op een gegeven moment begon de liefde voor de 504 weer op te spelen. Zo kocht ik een 504 Coupé die ik heb gerestaureerd en een 504 Berline uit '71 als tweede dagelijkse auto. Die werd op zeker moment helaas te krokant. In 2016 nam ik deze cabriolet over van een clublid. Het is een '72-er afkomstig uit Duitsland, met een 4-cilinder injectiemotor onder de kap, die ook in de Ti is gebruikt. De auto is tussen 1991 en '93 helemaal gerestaureerd, vernam ik. Toen ik 'm overnam zag 'ie er nog steeds erg mooi uit.



Technisch is er het een en ander aan vernieuwd de laatste jaren, zoals remslangen, remschijven- en blokken en de veerpoten. Nu is 'ie technisch weer op orde. We gebruiken 'm alleen bij mooi weer, voor toertochtjes, recreatie- en clubritten. We zijn er deze zomer nog mee naar Texel geweest. Wat mij betreft is 'ie af zo, hij is weliswaar niet helemaal puntgaaf, maar een auto is er vooral om mee te rijden, vind ik. En ja, deze 504 Cabriolet blijft, geen twijfel. De Coupé? Die heb ik destijds weer verkocht en ik moet bekennen dat ik daar nog altijd een beetje zeer van heb."

Kitty Potman, 504 Coupé V6, juni 1976

"Peugeot's waren er altijd in onze familie. Ik ben er mee opgegroeid. Deze 504 Coupé V6 heeft mijn vader in 2010 gekocht. Helaas is hij drie jaar geleden overleden en is de auto nu een echt familiestuk geworden. Onze auto dus, hoewel ik er wat vaker mee rijd. Na het overlijden van mijn vader is er ruim een jaar niet in de 504 gereden. We hadden voor die tijd ook nooit zelf achter het stuur gezeten, het was papa's auto en vragen of je erin mocht rijden kwam niet eens in je op. Niet dat het niet zou mogen. Maar de auto was zodanig 'zijn ding' dat met hem meerijden ons veel plezier gaf, zelf rijden hoefde voor ons niet! Toen mijn zus Marit in 2016 ging trouwen, was het haar wens dat de 504 Coupé ook mee zou rijden - zij reed met haar aanstaande de 204 cabrio - met de gedachte dat papa er dan ook een beetje bij zou zijn. Dus aan mij de eer om na ruim een jaar de 504 weer uit zijn winterslaap te halen en mooi gepoetst vanuit Brabant naar het Twentse land te rijden. Met zweethandjes kan ik je zeggen! Zo was papa er toch



ook bij en waren de 504 en de 204 ook weer samen op pad, die blijken ooit dezelfde eigenaar te hebben gehad. De Coupé is afkomstig uit Zwitserland en we hebben nog heel wat papieren die dat aantonen. Zelfs het onderhoudsboekje met de eerste stempel van de garage is er nog! Wat de auto extra stoer maakt zijn de dikke Michelin TRX banden. Reuze kostbaar per stuk, maar wat zijn ze gaaf."



Tom Korthals, 504 GL Break, januari 1972

"Als 19-jarige kocht ik al mijn eerste 504 Berline, een dijk van een auto, het was een nette GL. Ik heb inmiddels een klein museum, met modellen uit de jaren '20, een 201, 202, 203, 403, 404's en enkele 504's. Voor de rest heb ik een Peugeot-motorfiets uit 1925, een naaimachine, gereedschap, peper- en zoutstel, een fiets en een scooter, allemaal van het fabrikaat Peugeot natuurlijk. Deze 504 Break heb ik overgenomen van een liefhebber die plek nodig had. Ik kocht 'm samen met een 504 Coupé, da's nu al weer twaalf jaar geleden. Op de teller staan 95 duizend échte kilometers. De auto wordt regelmatig gebruikt, er zijn al tripjes mee gemaakt naar Spanje, Frankrijk en Luxemburg. Ik houd 'm in conditie door 'm altijd droog weg te zetten, licht verwarmd. Van tijd tot tijd rijden is net zo belangrijk. Onlangs nog heb ik 'm vakkundig laten overspuiten, hij ziet er nu weer fantastisch uit. Het interieur verdient binnenkort wat aandacht, er zitten scheurtjes in de naden van het leer van de voorstoelen. Je hebt wel bekijks met deze auto, zo merk ik. Het komt steeds vaker voor dat je spontaan wordt gefotografeerd. Maar een Break als deze is dan ook behoorlijk zeldzaam. Of ik nog wensen heb? Nou, een 403 cabriolet zou ik nog graag aan mijn collectie toevoegen. Maar die laatste vind je in topconditie nauwelijks nog onder een ton."



Eugène Hogervorst, 504 GR Familiale, augustus 1981

"Als kind was ik al helemaal idolaat van Peugeot. Een dag in 1981 is me bijgebleven. We gingen naar een show van de Peugeot-dealer in Waalwijk en de 504 Familiale was de leukste attractie voor de kinderen. We hebben er lang in gespeeld die dag. De jaren erop zag ik deze 504 Familiale in Waalwijk geregeld voorbij rijden. Uiteindelijk verdween ie uit het straatbeeld, zoals zo veel 504's. Op zeker moment vervaagde de herinnering. In '98 stapte ik in het huwelijksbootje. Onze timmerman die aan ons huis werkte vertelde dat hij een 504 Familiale had, zo handig met de kinderen. Daar werd ook mee naar Spanje gereden en op zeker moment bleef de auto daar achter, bij hun vakantiehuis. Lang verhaal kort: hij wilde de auto wel voor tweeduizend gulden aan me verkopen. De vader van de Waal-



wijkse Peugeot-dealer wilde de auto wel voor ons ophalen. Hij had de Familiale in '81 nieuw afgeleverd. Er begon een lampje te branden in mijn hoofd. Dit was de auto waarin ik als kind had gespeeld! De auto stond niet meer op kenteken en de oorspronkelijke kentekenplaten waren zoek. Uiteindelijk hebben we het originele kenteken weer teruggekregen. De auto was er slecht aan toe, goedkoop bleek duurkoop. Ik heb 'm tot aan het laatste schroefje uit elkaar gehaald en opgeknapt. In 2013 zette ik de laatste puntjes op de i. Tijdens de restauratie ontmoetten we de dochter van de eerste eigenaar. Samen met haar ouders en broers en zussen hebben we hen nog één keer in de Familiale gezet en gefotografeerd. Hartstikke bijzonder, mooie herinnering. Voor ons is dit anno 2018 een geweldige vakantieauto. We willen 'm nooit meer kwijt."





Jan Postma, 504 L Berline, juli 1973

"Bij mij begon de liefde eigenlijk pas in 2007. Ik ging met een vriend op pad richting Clermont-Ferrand om voor hem een Traction Avant op te halen, toen de handelaar aldaar zijn privé wagenpark liet zien. In een hoekje stond deze 504 L. Dat maakte bij mij het nodige jeugdsentiment los. Hoe cliché, de laatste eigenaar was een oud vrouwtje, die had 'm zo ongeveer onder een hooiberg staan. Serieus! Een week later heb ik 'm naar Amsterdam gehaald. Het bleek een keiharde auto te zijn, dat zag ik al snel, hoewel het me op dat moment aan specifieke kennis ontbrak. De onderkant van de auto was onbehandeld, maar die heb ik laten behandelen met een smurrie, nou, daar heeft roest geen schijn van kans. Het is nu nog smeug! Ik moet je zeggen dat ik de auto geregeld gebruik. Ik heb er in de tussentijd al het nodige aan gedaan. Er is een nieuwe

uitlaat onder gekomen en de bedrading is aangepakt. De velgen zijn ge-powdercoat en ik heb nieuwe banden laten monteren. En oh ja, de knipperlichten voor en de grill heb ik gisteren nog vervangen door authentieke exemplaren uit 1973, met dank aan het PCN-magazijn. Daar zaten nieuwere exemplaren op, dat kan natuurlijk niet! De lak is nog deels origineel, maar ook deels gespoten. Daar zit nog wel wat werk aan. Het interieur is prachtig, dat heerlijke basale L-interieur met het dunne stuurwiel, stuurschakeling en de platte snelheidsmeter. Plastic doppen op de stoelen ook, geen hoofdsteunen! Mechanisch is er nog wel wat te verbeteren hoor, ik wil graag de wielophanging, rem en koppeling reviseren. Maar wat ik vooral nodig heb is een sleutelruimte, zodat ik de 504 er voor langere tijd kan neerzetten om er rustig aan te werken. Wie helpt me uit de brand? Omgeving Den Haag graag."



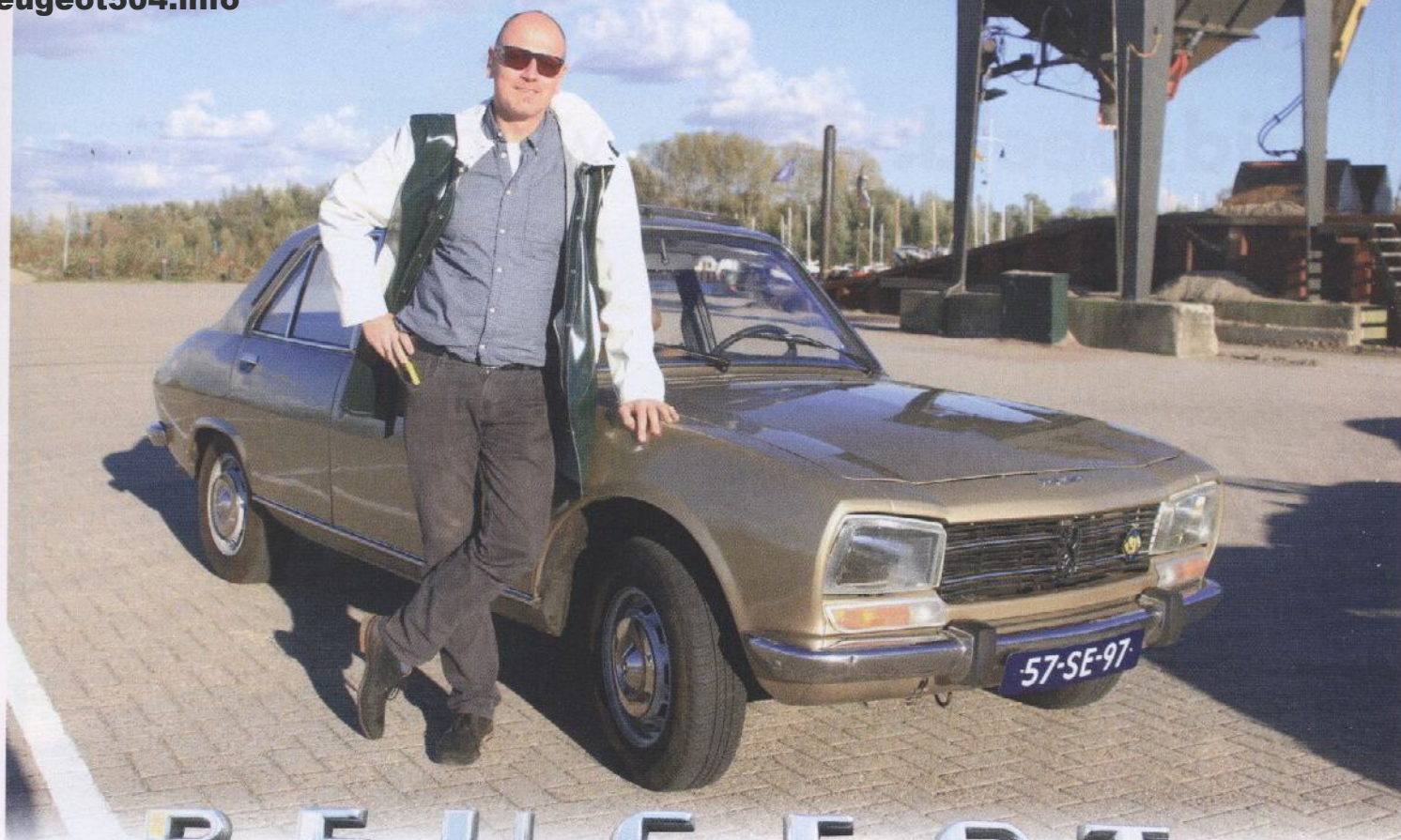


Martin en Nelly Janssen, 504 Pick-Up, juni 1980

Martin: "Ik heb vroeger met plezier een 504 Berline L Diesel gereden, en ook nog een 505 Berline GLD en 505 Berline SRD. Deze Pick-Up vonden we tien jaar geleden bij Ko de Fouw. Hij had wel de nodige schade voor en achter, de 504 had zichtbaar een zwaar leven achter de rug. Maar wat een bijzondere wagen. Het is een origineel Nederlandse auto, die als servcie-auto dienst deed bij een Peugeot-dealer. Ik heb 'm

helemaal zelf gerestaureerd. Ben er jaren mee bezig geweest. Ik moest 'm eerst netjes recht op de wielen zetten en vervolgens heb ik 'm opnieuw laten spuiten. Die gekke punten in de huid? Geen idee hoe dat komt, het is niet origineel in ieder geval. Maar ik heb 'm wel netjes gemaakt. De Peugeot rijdt prima met het verkeer mee, we gebruiken 'm vaak. Er zitten bladveren onder en de oorspronkelijke 1.8 benzinemotor is vervangen door een 2 liter. Rijdt beter. Eigenlijk hoort er een voorbank in, maar deze Pick-Up heeft twee stoelen uit de 305 GTX. Het zijn de beste stoelen die je je maar kunt wensen. Toch zou ik die originele voorbank best nog wel eens willen hebben. Een goed exemplaar vinden is erg lastig." Nelly: "We maken geregeld toerritten met de club, of we gebruiken 'm om groot in te slaan net over de grens. Hij is ook ideaal voor klussen. We trekken er wel veel bekijks mee, maar dat is juist zo leuk. We wassen 'm netjes van tijd tot tijd en zorgen er voor dat ie goed beschermd gestald staat en niet in weer en wind. We hebben nog meer Peugeots hoor, een 504 cabriolet, 306 Cabriolet en een 203 Familiale die nog gerestaureerd moet worden. We hebben in totaal tien Peugeots, waarvan er zes of zeven rijdend zijn. Ze blijven allemaal!"





PEUGEOT

Automatique

Martijn van Gessel, 504 Ti Berline, juli 1977

"Op een gegeven moment in je leven wil je de auto van je vader rijden. Ik in ieder geval wel. Pa had een caravan en een 504 Ti was een ideale trekauto. Na wat barreltjes was mijn eerste echte auto een 505 GTi die van mijn vader afkomstig was, hij kocht een 505 V6. Ik ben daarna nooit meer bij het merk weggeweest. Sterker nog: tot de reorganisatie van enkele jaren geleden werkte ik bij Peugeot Nederland! Ik ben ook Peugeot's gaan verzamelen, ik werd een soort asiel voor zielige Peugeot's. Veel zescilinders, waaronder 604's, maar ook de oudste nog rijdende 205 van Nederland. Mijn vrouw begrijpt het gelukkig. Deze 504 Ti vond ik toen ik aan het ziekbed zat van mijn vader. De 504 stond in een advertentie, het was exact mijn vaders auto. Nog een origineel Nederlandse auto ook, maar wel met een kenteken van '84. Deel drie was ooit verloren gegaan. Ik belde met de eigenaar en er ontstond een goed gesprek. Hij wilde de auto verkopen omdat zijn vrouw, die er veel mee reed, was overleden. Toen ik later de RDW bezocht, bleek ik eenvoudig het originele kenteken terug te kunnen krijgen met donkere platen: 57-SE-97. Ik heb 'm intussen technisch aangepakt. Ik sleutel namelijk zelf ook, dat is een hobby van me geworden, want ik heb met mijn vrouw de afspraak gemaakt dat de Peugeot's die niet de weg op kunnen, weggaan. Ik heb nog een jaar

om de laatste twee rijdend te maken, haha! Technisch is deze 504 Ti inmiddels honderd procent, ik heb zelfs elektronische ontsteking aangebracht, waardoor ie bedrijfszekerder is. Ik maak 'm eigenlijk steeds beter. Ik wil dat mijn vrouw er mee kan rijden, zonder dat er een risico bestaat dat ie stilvalt. Dan pas is ie helemaal goed." ♦



Wonder op wielen

Wie werkelijk alles wil weten over de Peugeot 504, kan op internet terecht bij www.peugeot504boek.nl. Daar is het lezenswaardige 'Een wonder op wielen' te bestellen, waaraan enkele van onze 504-liefhebbers medewerking hebben verleend.