

Auto Week

Klassiekers | Youngtimers | Sportscars

Classics



REPORTAGE
CHEVROLET CORVETTE C1



DUBBELTEST
VOLKSWAGEN PASSAT – SIMCA 1307



UIT DE EERSTE HAND
PEUGEOT 504 FAMILIALE



DE EERSTE DE BESTE?

GOLF I GTI – GOLF II GTI

TEST:
4x 286 PK!



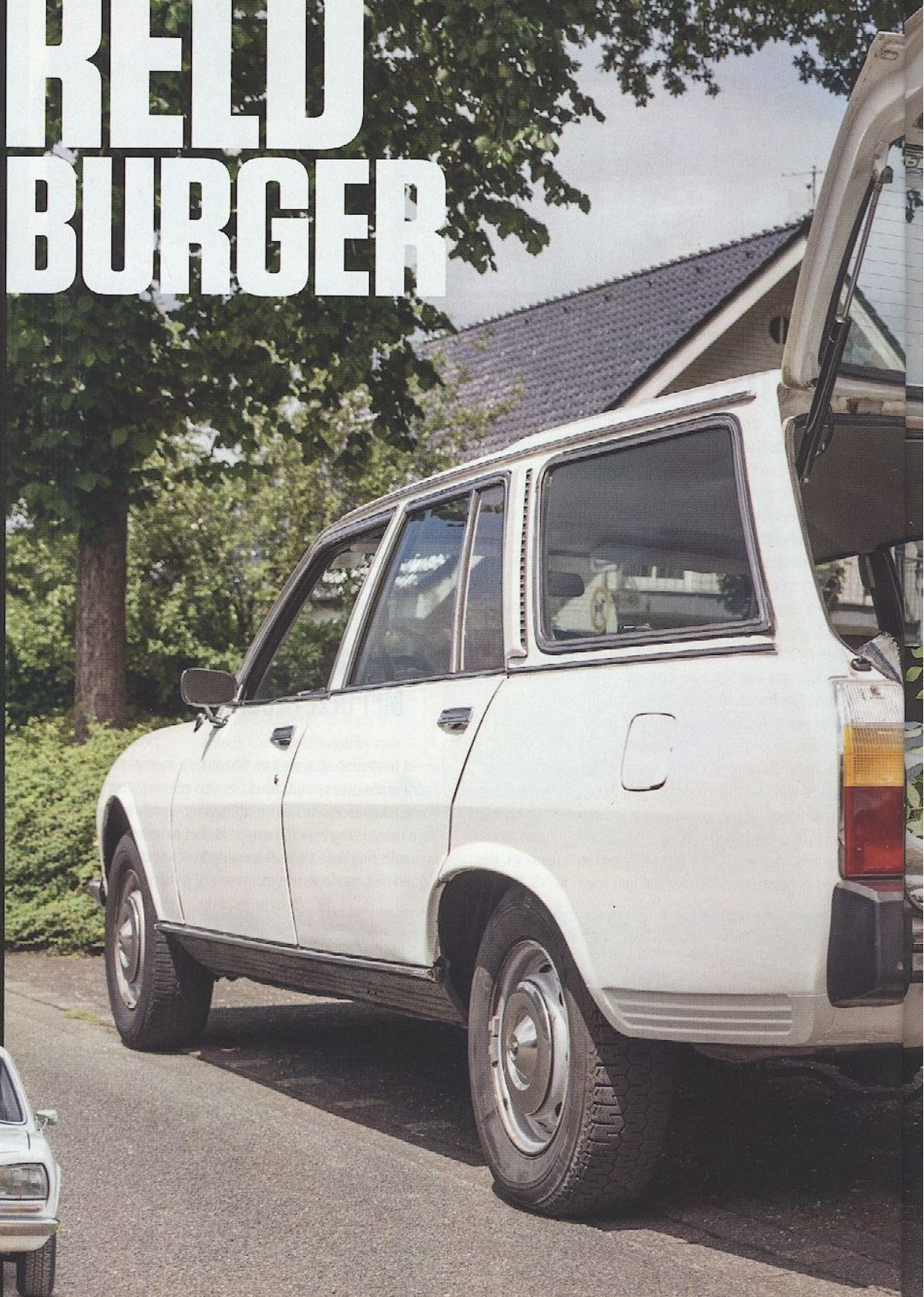
REPORTAGE VEILING CITROËN CONSERVATOIRE • **PROEFritten** BUICK ELECTRA 225, OPEL OLYMPIA REKORD, FIAT PANDA 30 • **REPORTAGE** TATRA T700 • **DE LIEFHEBBER** MORRIS MARINA, ROVER 213 • **REPORTAGE** HISTORY GARAGE TOKIO • **PRIJSPEIL** DWERGAUTO'S • **MULTITEST** BMW M5 (E28), MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9, PORSCHE 911 (993), MITSUBISHI 3000 GT



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

WERELD BURGER

Ocke Schuttevaer schafte eind 1975 in Parijs een Peugeot 504 Familiale aan met als doel deze te gebruiken in Ghana, het land waar hij toen woonde en werkte. Maar de XL-Française heeft nimmer Afrikaanse bodem onder haar wielen zien doorglijden. Wel werd ze een echte wereldburger. De eerste jaren stateloos met (belastingvrije) rode Franse nummerplaten, daarna was ze Brits en vervolgens Nederlands. Tegenwoordig geniet ze in Duitsland als 'tuingereedschap' van haar oude dag.





Om de bijzondere aanschaf en wonderlijke levenswandel van de veelpersoons 504 te begrijpen, laten we Ocke direct aan het woord, want de auto kan niet los worden gezien van zijn werk, toch? "Klopt. Na mijn opleiding HTS Autotechniek en een studie aan Nijenrode trad ik in 1963 in dienst bij Shell. Daar had ik diverse commercieel-technische marketingfuncties. Ik had in diverse landen de taak om, waar mogelijk, lokale Shell-werknemers op te leiden om te zijner tijd mijn werk over te nemen en voort te zetten, zodat ik kon worden overgeplaatst

naar een van de vele andere landen waar het bedrijf actief was." Ocke's leven als expat begon en eindigde in Groot-Brittannië. Tussendoor was hij onder meer werkzaam in Maleisië en Singapore. In 1966 werd Ocke gestationeerd in Oeganda - destijds ook wel 'het Zwitserland van Afrika' genoemd. Inmiddels had hij de nodige rijervaring in Nederland opgedaan met onder meer een Volkswagen Kever en zelfs een Citeria - lees meer over dit geflopte Nederlandse sportwagentje op pagina 40. In 1968 kocht hij een Mini Cooper S. "Rood, met een zwart dak en schuif-

raampjes. 1275 cc, maar hard rijden kon hij wel! Op luchthaven Heathrow in Londen stond de auto pal voor de uitgang voor ons klaar. We konden zo van de vliegtuigtrap instappen, zie je het voor je?"

Groen getint glas en een imperiaal

In 1971 keerde Ocke samen met zijn gezin terug naar Nederland om bij Shell in Rotterdam te gaan werken. Maar binnen twee jaar werd hij wederom naar Afrika uitgezonden. Ditmaal bleek Ghana de bestemming. Daar, en ook daarvoor al in Oeganda, viel het Ocke op dat grote Peugeots erg populair waren. De 404 Break en 504 Familiale deden er veelvuldig dienst als taxi - en regelmatig overbelast. "In Ghana is eens een volgepakte Familiale frontaal tegen een tankwagen gereden. De daaropvolgende explosie kostte maar liefst zeventien levens. Trek daar beide bestuurders van af en je weet hoeveel passagiers die taxi vervoerde." Het leek Ocke een goed idee om zelf ook een 504 Familiale aan te schaffen. Het plan was om na zijn vertrek uit Ghana de auto daar achter te laten en er

- ◀ Achter elke kentekenplaat schuilt een verhaal.
- ◀◀ De factuur vermeldt bijna 23.000 Franse francs.

SCOA		RODEXA	
FACTURE N° 13/750 372		Paris, le Janvier 1975	
DOIT		FF 23 970	
PEUGEOT Familiale	FF	23 970	
Model 504 451 122			
Couleur : White			
Social Number 2 236 001			
OPTIONS			
- TANDEM SEATBELT		510	
- Dutch equipment		209	
Discount		23 362	
		1 103	
TOTAL PRICE NETS IN HAND BÂTERRE	FF	23 970	
PAID FOR YOUR RECEIPT TO SOCOA FF 620			
DELIVERY IN PARIS FF 1610			
YOUR PAYMENT BY TRANSFER			





iemand anders blij mee te maken, bijvoorbeeld een taxichauffeur. Eind 1975 was het zover. Ocke bestelde een wit-beige 504 Familiale met als extra groen getint glas. "Daar was ik erg trots op, het stond chic." Ook zat er een imperiaal op. "Ik bestelde de auto bij Sodexa: de Société de Distribution et d'Exportation Automobile, oftewel de exportafdeling van Peugeot." De aflevering heeft net zo veel indruk op Ocke gemaakt als die van het Coopertje dat zeven jaar daarvoor op de Londense luchthaven stond, maar dan om een andere reden. "Het waren de donkere dagen tussen kerst en oud en nieuw. In m'n oppie ging ik met de trein naar Parijs, toen verder met de metro en een stuk lopen naar een afgelegen industrieterrein. En daar stond hij dan." Ocke heeft alles uit die tijd bewaard, zelfs de metroplaattegrond uit 1975. En de factuur natuurlijk. Omdat de auto zou worden geëxporteerd, is hij belastingvrij aangeschaft. Dat scheelde een flinke slok op een borrel: het getypte velletje papier laat een bedrag zien van nog geen 23.000 Franse francs, destijds zo'n 13.500 gulden, terwijl de auto bij ons rond de 20 mille kostte. Er zaten Franse exportplaten op. "Met die rode platen maakte ik mijn eerste rit, van dat industrieterrein naar mijn tijdelijke verblijfplaats in Voorschoten. Van daaruit zouden we de auto naar Afrika verschepen."

Comfortabel leventje

Het lot (lees: de oliemaatschappij) besliste echter anders. Ocke's werk in Ghana zat er onverwachts op, Zuid-Korea werd zijn nieuwe werkstek. Inspraak was



▲ Hoewel de 1800 aan een stuurversnelling zat gekoppeld en de 2,0-liter een vloerpook bezat, laat de bak van de Familiale 2.0 zich opmerkelijk genoeg óók vanaf het stuur bedienen. ◀ Voor de derde zitrij: hier instappen!

niet aan de orde. "Tja, daar stond ik dan. Wat moest ik nu met een hagelnieuwe Peugeot 504 Familiale in Zuid-Korea? Er was daar geen importeur, er waren geen servicepunten, niets. We hebben toen besloten om de auto in Nederland te laten. Hij kon bij vrienden in Noord-Brabant in de stalling. Als we dan eens per jaar zouden terugvliegen voor vakantie, zouden we ermee kunnen rijden."



Zo gezegd, zo gedaan. In plaats van een zwaar leven op stoffige en bonkige Afrikaanse wegen, leidde deze leeuw een rustig, comfortabel leventje op het gladde asfalt van Nederland en tijdens vakanties in andere Europese landen. De huidige kilometerstand van slechts 177.000 - de auto is inmiddels 42 jaar oud - spreekt boekdelen. Niet al die kilometers gingen overigens van een leien dakje. Daarover kan Ocke's echtgenote Norma meepraten. "Ik zou vrienden in Groot-Brittannië gaan bezoeken met de Peugeot. Ocke zat toen in Dubai. Ik kon alleen de autopapieren nergens vinden." Zoiets hóéft geen probleem te zijn, maar wás het wel omdat de auto nog steeds op rode exportplaten stond. "Indertijd mocht je die platen maximaal zes maanden voeren, maar er werd niet erg strikt op gecontroleerd. Tot ik bij de veerboot kwam. Ik mocht gelukkig aan boord, maar moest bij terugkomst wel alle benodigde papieren laten zien - feitelijk uitstel van executie. Onze Engelse vrienden opperden daarom het idee de auto in te voeren in Groot-Brittannië. De keuring zou volgens hen niets voorstellen. Dat klopte. De Familiale werd direct goedgekeurd, kreeg Britse platen en ik reed de boot af zonder een centje pijn. Niemand had wat in de gaten." Zo werd de Franse 5605-TTA-75 de Engelse AHC-35-V. Het zou nog tot het eind van de jaren 80

► Met een lengte, breedte en hoogte van respectievelijk 4,80, 1,69 1,55 meter, een wielbasis van 2,90 meter en een gewicht van 1.380 kilo is de 504 Familiale een voiture van formaat.

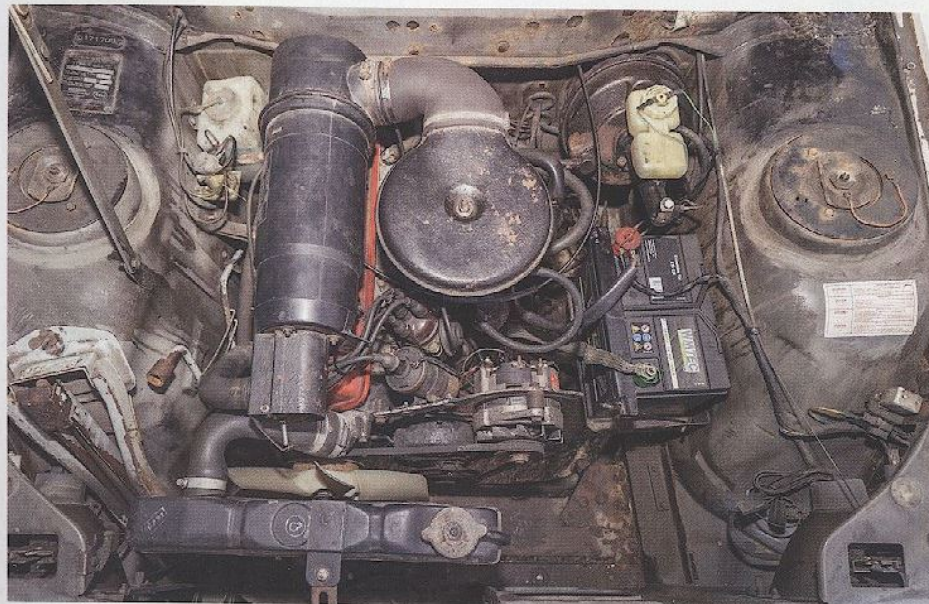
duren voordat de 504 een definitief Nederlands kenteken kreeg: TZ-38-ZJ.

Buiten het systeem

Vandaag de dag genieten Ocke en Norma Schuttevaer, na in maar liefst twaalf verschillende landen te hebben gewoond, van een welverdiend pensioen. Zo'n twintig jaar geleden streken ze neer in Gronau, net over de Duitse grens bij Enschede. Ze hebben ook een huis in Zuid-Spanje, waar ze heerlijk van de zon kunnen genieten. De Peugeot staat in Duitsland naast een MG TF uit 1953 die Ocke ook al sinds 1974 in zijn bezit heeft. De Familiale staat op Nederlands kenteken, al zijn de oorspronkelijke reflecterende gele platen wel ingewisseld voor klassieke blauwe exemplaren. "Ik ben zuinig op mijn auto's. De 504 heeft ons veel vreugde gebracht; onze zoon heeft hem nog gebruikt als trouwauto. Veel problemen hebben we er daarentegen niet mee gehad. Eén keer een lekke band en een deuk in een spatbord. Dat mag in ruim veertig jaar wel. We hebben nooit de



▲ Successen uit een ver verleden.



intentie gehad de Limousine, da's haar koosnaam, in te ruilen. Waarom zouden we ook? We gebruikten de auto alleen voor korte ritjes, dus de kilometerstand bleef laag. Nu pakken we de Peugeot alleen bij mooi weer, als boodschappenauto of om groenafval naar het depot te brengen. Er gaat heel veel in! Af en toe gaan we er de grote weg mee op. Rond de 100 km/h loopt hij het mooist, bij in- en uit parkeren stuurt de auto erg zwaar. Ik doe het onderhoud niet meer zelf, maar ik kan nog wel bougies en contactpunten en dergelijke verwisselen. Voor overig onderhoud ga ik naar een adresje in Glanerbrug, Garage Eppie." Dat adresje is er niet toevallig gekomen. Het zal wel te maken hebben met de bijzondere levenswandel van de auto, maar Ocke ontving nimmer een oproep voor een keuring, terwijl de apk inmiddels al ruim drie decennia bestaat! "Ik denk dat de auto buiten alle systemen is gevallen, iets anders kan ik niet verzinnen", zegt Ocke. "Het was mijn verzekeringsmaatschappij die mij attendeerde op de apk." Dus maakte de hoogbejaarde Peugeot pas kort geleden voor het eerst de gang naar keuringsstation Garage Eppie. De auto werd glorieus afgekeurd. Het roestspook had al flink aan de onderzijde geknaagd. Met

◀ De in lengterichting gemonteerde 2,0-liter drijft de achterwielen aan. De motor was ook verkrijgbaar in de Break, terwijl de eenvoudiger Commercialie (bij ons Stationcar geheten) een tot 1.800 cc opgeboorde 1,6-liter uit de 404 aan boord had.



noest las- en tectylwerk ziet de bodem er inmiddels weer strak uit. "De onderkant vind ik nu het mooiste deel." De 504 is dus helemaal in orde. Klaar voor de komende veertig jaar?

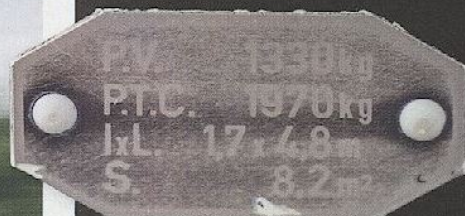
Enorm succes

"Nou, dat weet ik niet hoor, ik ben 79", lacht Ocke. En het nageslacht? "Onze dochter woont in Groot-Brittannië, dus dat wordt lastig daar met een links-gestuurde auto. Bovendien merk ik dat onze kinderen liever iets kleiners, handzamer en zuiniger hebben, iets dat minder zwaar stuurt ook. Wel zijn ze, net als

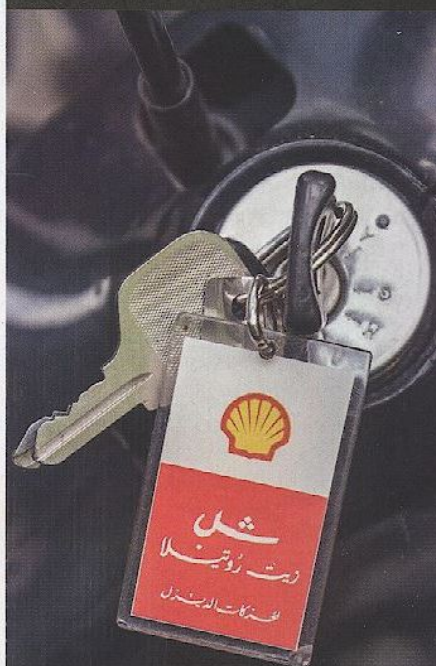
onze kleinkinderen, gek op de MG. Wellicht gaat de Familiale ooit naar een trouwbedrijf, want met drie rijen banken past iedereen erin. Nu nog niet, de emotionele waarde is groter dan de monetaire." Over emotie gesproken: ons lijdend voorwerp heeft over belangstelling, vooral vrouwelijke, niets te klagen, ontdekken we wanneer we door het grensgebied toeren op zoek naar een mooie fotolocatie. De dames kunnen amper geloven dat ze oog in oog staan met een auto uit 1975! Met dank aan designhuis Pininfarina, dat de uitdagende taak had met een waardig opvolger te komen voor de eveneens door hen ontworpen verkoopknaller 404 (2,9 miljoen geproduceerde exemplaren). Fabriek en publiek werden niet teleurgesteld. Sterker: met meer dan 3,7 miljoen exemplaren van de Auto van het Jaar 1969 was de 504 een nog grotere klapper. Een ruime keuze in motoren en carrosserievarianten (sedan, coupé, cabriolet en verschillende stationwagon- en bedrijfsautoconfiguraties als Break, Commerciale, Familiale en een pick-up) zorgden in combinatie met comfort, ruimte en betrouwbaarheid (op de roest na dan) voor het immense succes dat tientallen jaren duurde - de allerlaatste 504 rolde pas in 2006(!) van de band in Nigeria. De productie van de auto in thuisland Frankrijk was toen allang beëindigd, net als in bijvoorbeeld Zuid-Amerika en Kenia. Hoe dan ook is de Peugeot 504 een absolute wereldburger, en dat geldt ook, wellicht in iets bescheidener vorm, voor de Familiale van de familie Schuttevaer! ■



▲ Ocke Schuttevaer geniet nog regelmatig van het comfort en de ruimte van zijn 'Limousine'. "Bij 100 km/h loopt hij het mooist, bij parkeersnelheden laat het stuur zich zwaar bedienen."



▲ Verplicht op alle Franse bestellers en stationwagens: een aan de buitenkant van de carrosserie aangebracht plaatje waarop het gewicht en de maximaal toegestane massa staan vermeld.



TECHNISCHE GEGEVENS

- Motor • 4-cil. in lijn
- Cilinderinhoud • 1.971 cc
- Max. vermogen • 68 kW/93 pk bij 5.200 tpm
- Max. koppel • 163 Nm bij 3.000 tpm
- Afmetingen l/b/h • 4,80/1,69/1,55 m
- Gewicht • 1.380 kg
- Wielbasis • 2,90 m
- Topsnelheid • 158 km/h
- 0-100 km/h • 14,5 s
- Nieuw prijs • € 9.225 (1975)