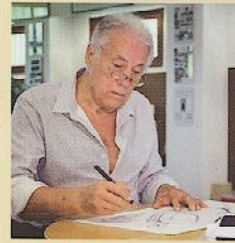




ITALIAANSE EXOTEN
IN DE WOESTIJN



PAOLO MARTIN
'Pininfarina vond hem afschuwelijk'

Classics

DE GOUDEN
TIJDEN VAN HET
AUTORIJDEN

De helden van **1968** 50 jaar en nog altijd springlevend



Volkswagen 411 • Peugeot 504 • BMW 2800 CS



VANAF PAGINA 83 MEER DAN 450 YOUNGTIMERS EN KLASSIEKERS TE KOOP

Opel Rekord – Volvo 740
**RECHTTOE RECHTAAN,
MAAR O ZO VERTROUWD**

Derde generatie Ford Escort **Leuker dan de herinnering**



De swinging sixties naderen hun einde en ook in autoland vormt het jaar 1968 in tal van opzichten het begin van een nieuw tijdperk. We hernieuwen de kennismaking met de belangrijkste nieuwkomers van toen. In de vorige editie van AutoWeek Classics kwamen de Mercedes-Benz 300 SEL 6.3, Porsche 911 E, Audi 100 en Saab 99 aan bod, deze keer nemen we de Volkswagen 411, BMW 2800 CS en Peugeot 504 onder de loep.



Mercedes 300 SEL 6.3 1968-1972

BMW 2800 CS 1968-1971

Porsche 911 E 1968-1973

Saab 99 1968-1984

De helden van 1968

TEKST EN FOTO'S **AUTOBILD KLASSIK**, VERTALING EN BEWERKING ALBERT-JAN CORNELISSEN

18

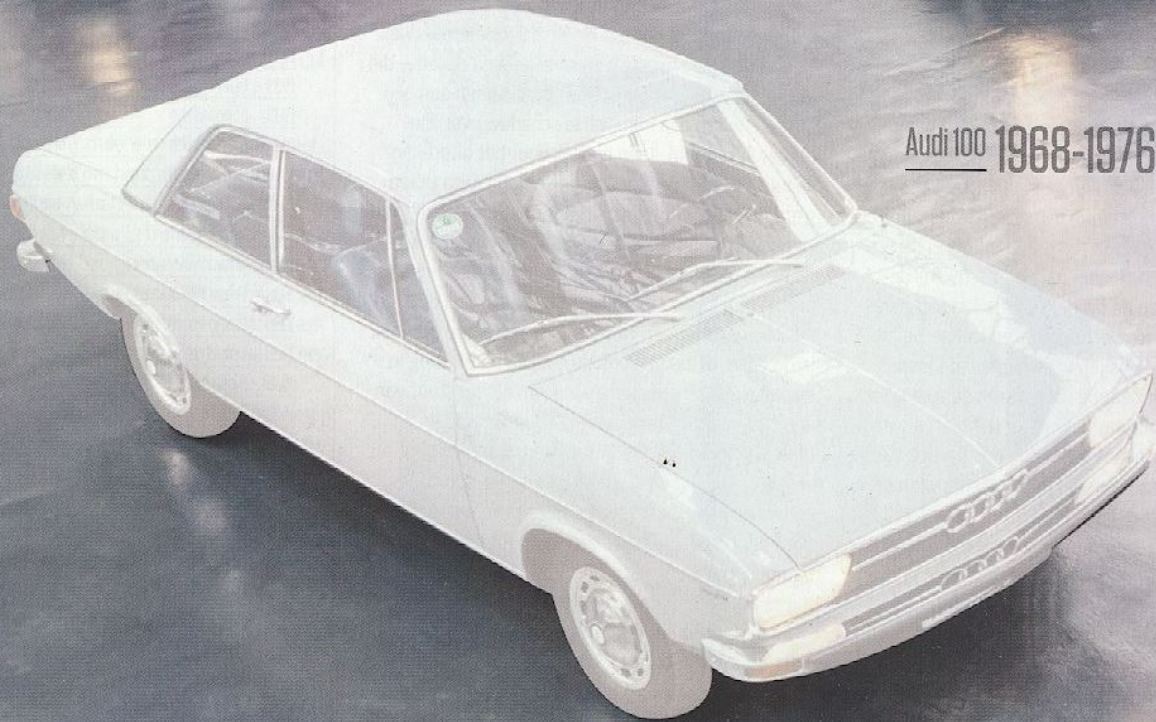
VW 411 1968-1969



Peugeot 504 1968-2005



Audi 100 1968-1976



Peugeot 504

Eén ding hebben de nieuwe automodellen uit 1968 gemeen: ze blijven - met uitzondering van de geflopte Volkswagen 411 - tot de jaren 80 een plek innemen in het straatbeeld. Dat geldt beslist ook voor de Peugeot 504. Er worden wereldwijd meer dan 3,7 miljoen exemplaren van verkocht, hoewel het model in geen enkel opzicht revolutionair kan worden genoemd. Het is echter wel een uitermate solide en comfortabele auto, die de inzittenden een gevoel van geborgenheid geeft. Bovendien oogt het model ronduit elegant. In 1971 wordt de 1,8-litermotor vervangen door een tweeliter. Wanneer de Peugeot 404 in 1974 uit productie gaat, dient de 504 L als zijn vervanger. Die L heeft de oudere 1.8, de onafhankelijke achterwielophanging is vervangen door een starre achteras en de schijfremmen rondom door schijven voor en trommels achter. Maar zelfs die goedkopere 504 L (die ook op deze foto's prijkt) geeft een gevoel van luxe. Wie zich eenmaal heeft laten wegzakken in de stoelen met hun zachte kussens, met de eenvoudig bedienbare versnellingshendel aan het stuur van verzet wisselt en een blik werpt op de dunne naald van de bandsnelheidsmeter, stelt al snel vast dat je in de basis-504 eigenlijk niets tekortkomt. Neem bijvoorbeeld de geweldige vering, die oneffenheden bijzonder goed weet te verwerken. Voor de rit naar het heden leent de Peugeot zich daarom het best, al was het alleen maar omdat hij langer leeft dan zijn leeftijdgenoten. Ook ziet hij meer van de wereld dan de meeste modellen uit 1968: zijn levensverhaal komt pas in 2005 ten einde wanneer in Namibië de laatste Peugeot 504 in elkaar is geschroefd.



► Begin 1969, presentatie van de 504 (Auto van het Jaar 1968) in Nederland. Helemaal rechts autojournalist Fred van der Vlugt, met rechts van hem ontwerper Sergio Pininfarina.



PEUGEOT 504

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • 4-cil. in lijn in lengterichting, onderliggende nokkenas, Solex-valstroomcarburateur
Cilinderinhoud • 1.796 cc
Max. vermogen • 60 kW/82 pk bij 5.600 tpm
Max. koppel • 147 Nm bij 3.000 tpm
Transmissie • handgeschakelde vierversnellingsbak
Aandrijving • achterwielen
Wielophanging voor • onafhankelijke wielophanging, driehoekige draagarmen, schroefveren
Wielophanging achter • onafhankelijke wielophanging, driehoekige draagarmen, schroefveren
Afmetingen • 4,49/1,69/1,46 m
Leeggewicht • 1.200 kg
Acceleratie 0-80 km/h • 12,1 sec
Topsnelheid • 156 km/h
Verbruik • 12,0 l/100 km (1:8,3)
Alle gegevens volgens fabrieksopgave

Ook in 1968

De eerste uitzendingen in kleur op de Nederlandse televisie, waaronder de eerste aflevering van *De Fabeltjeskrant* (hoewel de foto in zwart-wit is). Rond kinderbedtijd neemt Meneer de Uil het wel en wee in het Grote Dierenbos door. Hele generaties groeien op met Bor de Wolf, Juffrouw Ooievaar, Lowieke de Vos, Zoef de Haas en Ed en Willem Bever.



FOTO: ANP



◀◀◀▲ Zelfs de basisversie van de 504 draagt een fraai typeplaatje op de achterklep. De L staat ook in dit geval voor luxe: de brede stoelen met hun zachte kussens bieden veel zitcomfort, de motor is soepel en beschikt over verfijnde loopeigenschappen en het comfortabel afgestelde onderstel geeft je het gevoel dat je in een auto uit het topsegment zit.

Volkswagen 411 L

Plus en min

Een voordeel van de 411: de laatste VW volgens klassiek recept met achterin geplaatste boxermotor is vandaag de dag een rariteit. Het model was netjes afgewerkt, maar echt robuust was de 411 niet. In veel holle ruimtes van de zelfdragende carrosserie werd schuim gespoten dat vibraties en geluiden verminderde, maar helaas ook water absorbeerde. De roestgevoeligheid is vandaag de dag dan ook het grootste minpunt. Bovendien werden de 411 en 412 vaak niet opgeknapt, simpelweg omdat het niet lonend was. De roest-

duivel slaat vooral toe bij de dorpels, de bodemplaat en de langsdragers, alsmede de achterste wielkasten en de complete voorzijde van de auto. De voorasbevestigingen zijn een bekend probleem, net als de bevestigingspunten van de draagarmen achter. Een 411 met de toevoeging E of LE is als gevolg van zijn elektronische D-Jetronic-injectiesysteem storingsgevoeliger dan de carburateurversies. Bovendien zijn de boxermotoren geen marathonlopers: een probleem als oververhitting kwam regelmatig voor.

Marktsituatie

'De grote Volkswagen' was indertijd niet erg in trek bij autokopers. Daarin lijkt echter langzaam verandering te komen: recente prijsstijgingen duiden erop dat de vraag aan het stijgen is. Net als voorheen is de 411 te goedkoop om flinke revisiemaatregelen vanuit financieel oogpunt te kunnen verantwoorden, maar de stijgende prijzen maken in elk geval duidelijk dat hij in de old-



timerscene een flinke schare liefhebbers heeft.

De grote koplampen werden tot de zomer van 1969 gemonteerd.



Vervangende onderdelen

Een lastig verhaal. Specifieke 411-onderdelen worden niet echt aangeboden. Gelukkig deelt het model veel technische onderdelen met de Kever en de VW-bus. Ook bij Volkswagen zelf kun je niet terecht als je iets zoekt voor je 411: voor dat model levert Volkswagen Classic Parts maar weinig onderdelen. De kans dat je vindt wat je zoekt, is groter als je contact opneemt met liefhebbers en verzamelaars die al jarenlang (of misschien zelfs decennialang) alle onderdelen hebben vergaard die ze konden vinden voor deze VW's - aan-

duiding: Type 4. Zo kun je via de liefhebbersscene nog wel carrosseriedelen vinden, maar ook bumpers en achterlichten. Lastiger wordt het als je onderdelen als een hoofdcilinder zoekt. Interieuronderdelen zijn bijna helemaal niet meer te vinden. Af en toe worden er onderdelen opnieuw geproduceerd. Bij andere componenten, zoals schokdempers, wordt vaak gekozen voor geschikte onderdelen van andere fabrikanten. Al met al dus best een lastig verhaal, maar 411-eigenaren willen nu eenmaal niet in een Kever rijden.

BMW 2800 CS

Plus en min

Met zijn sportief-elegante design en zijn verfijnde zescilinder kan de BMW-coupé zich laten voorstaan op twee flinke pluspunten. Helaas kenmerkt dit model zich door twee minnen die minstens zo zwaar wegen. Rond de voorspatborden, de A-stijlen, de veerpootbevestigingspunten en de bovenste steunlagers zijn vaak roestsporen te vinden, net als op de gebruikelijke plekken als de dorpels, de achterste wielkasten en de langsd-

draggers. Het tweede minpunt is een gevolg van slecht aangepakte tuningpogingen door vorige eigenaren. Versleten onderstedelen vormen vaak een minder groot probleem en de motoren staan te boek als robuust. Typisch BMW is de blauwe wolk die soms aan de uitlaat ontsnapt wanneer de bestuurder van het gas gaat. Meestal is het dan tijd voor nieuwe klepsteelfafdichtingen.



Marktsituatie

Exemplaren die al die jaren netjes zijn onderhouden en op tijd hun beurt hebben gehad, zijn erg zeldzaam, maar niet per se erg duur. Bij exemplaren die volgens de verkopers 'in goede staat' verkeren, is het echter zaak de auto heel goed te inspecteren. Aangezien de huidige marktprijzen nog een stuk lager liggen dan het bedrag dat je voor een uitgebreide restauratie moet betalen,



blijft het vaak bij puur cosmetische ingrepen.

Vervangende onderdelen

Wie op zoek is naar technische onderdelen voor een CS, kan vaak wel vinden wat hij zoekt. Veel onderdelen van de coupé werden ook in andere modelreeksen toegepast, bijvoorbeeld in zijn sedanbasis E3, in de eerste 5-serie (E12), in de 6-serie (E24) en gedeeltelijk zelfs nog in de tweede generatie 7-serie (E32). BMW Classic is inmiddels een grote speler wanneer het gaat om vervangende onderdelen voor de CS, maar je kunt ook terecht bij een aantal universele handelaren. Wanneer je carrosseriedelen nodig hebt, wordt het een lastiger (en prijziger) verhaal. En helaas heb je die regelmatig nodig, want de bouwkwiteit van de bij Karmann gebouwde coupé laat ernstig te wensen over. Er zijn maar weinig componenten voorhanden, wat er in elk geval voor heeft gezorgd dat onder-

delen verschillende keren opnieuw zijn gemaakt. De pasvorm was echter niet altijd even geslaagd, waardoor tijdrovende en dure aanpassingen nodig waren. Daarin is in de loop der jaren verbetering gekomen. In het geval van chroom- en sierdelen ben je vaak aangewezen op gebruikte onderdelen. Datzelfde geldt voor interieuronderdelen. Inmiddels zijn echter tal van componenten verkrijgbaar als reproductie.



Zo'n rooster voert niet alleen lucht af, maar ziet er ook gaaf uit.

Peugeot 504

Plus en min

Sedanliefhebbers die waarde hechten aan een hoogwaardig design, een nette afwerking en een grote betrouwbaarheid hebben een goede aan de Peugeot 504. Dit model heeft niet voor niets de reputatie een Franse Mercedes te zijn. Helaas roest hij ook net zo hard als een Benz uit die tijd; bij de 504 zijn aan de voorzijde vaak de veerpoten en het schutbord aangetast. Reparatie hiervan is een lastige klus. Als je een

exemplaar op het oog hebt, is het ook zaak de dorpels alsmede de A- en de B-stijlen en de omringende delen goed te controleren. De langsdragers en de wielkasten achter zijn eveneens nogal roestgevoelig, net als de kofferbakvloer en de gedeeltes onder de voor- en achterbumper. De techniek zorgt daar-entegen zelden voor problemen. Deze Peugeot is betrouwbaar en heeft een lange levensduur.

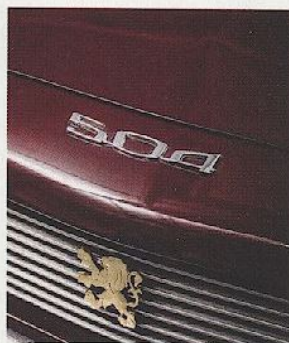
Marktsituatie

Hoewel de 504 best in trek is bij old-timerliefhebbers blijven de prijzen op een bescheiden niveau. De laatste jaren zijn ze weliswaar iets gestegen, maar in een laag tempo. Uiteraard is Frankrijk een goede plek om naar een nette 504 te zoeken, dus wie de taal beheerst, moet daar zeker eens gaan kijken.



Vervangende onderdelen

Peugeot heeft de 504 extreem lang gebouwd en het was een echte wereld-auto. In China werd hij als pick-up tot 1997 gebouwd, in Kenia tot 2004 en in Nigeria zelfs nog een jaartje langer. De lange productietijd en de hoge aantallen zorgen ervoor dat het vinden van onderdelen geen groot probleem is. Wie technische componenten zoekt, heeft die meestal snel gevonden. Ook zijn die redelijk betaalbaar. Als het Kugelfischer-injectiesysteem echter kuren heeft, wordt het lastig, want alleen experts kunnen daarmee overweg. Veel carrosseriedelen zijn nog verkrijgbaar (vooral nieuw geproduceerde reparatiedelen), maar een uitgebreide restauratie zal ook op lange termijn niet lonend zijn. De prijzen die voor goede 504 sedans



worden betaald, zijn simpelweg te laag om investeringen in matige exemplaren rendabel te maken. Restauratie blijft zodoende alleen een optie voor de ware liefhebber. Als er interieurdelen ontbreken of moeten worden vervangen, kan dat veel tijd vergen. Alleen met veel geluk kun je die via handelaren of op internet op de kop tikken.



■ Prijzen voor auto's in nette staat ■ Prijzen voor auto's in redelijke staat

Andere nieuwkomers in 1968



BMW 2002 1968 is een belangrijk jaar voor de fabrikant uit München. Net na de jaarwisseling debuteert de sportversie van de 02 met 100 pk.



Ford 17M/20M P7 De buitenissig gelijnde voorganger werd een flop. Zijn opvolger is zodoende strakker gelijnd en weet tot begin 1972 veel kopers voor zich te winnen.



Mercedes /8 De populaire middenklasser van Mercedes-Benz debuteert in januari 1968, het jaartal komt zelfs naar voren in de modelaanduiding.



Monteverdi High Speed 375 S Het model maakt in 1967 zijn debuut tijdens de autosalon van Genève en vormt een belangrijke doorbraak voor Monteverdi.



Opel GT Opel-liefhebbers moeten drie jaar wachten op de productieversie van de Opel GT. Vanaf september 1968 staat deze in de showroom.



Wartburg 353 Tourist De sedan is sinds 1966 leverbaar, in oktober 1968 wordt de stationwagon aan het gamma toegevoegd.



Jaguar XJ In september is de eerste generatie Jaguar XJ gepresenteerd, met een klassiek lijnenspel dat tot 2009 wordt voortgezet.