

autovisie

SINDS '56



Dubbeltest

MAZDA CX-60 VS SUZUKI ACROSS
NU OOK AAN DE STEKKE

FERRARI PUROSANGUE

ZEG NOOIT NOOIT



Pininfarina's tweedeurs Peugeot 504-varianten
Inclusief een reproductie van de shooting-brake

Test BYD Atto 3
Solide Europees
debuut



AP NL € 6,89 BE € 7,50 02022

8-717703-422665



Occasion 85 NIEUWS De tien betrouwbaarste occasions. **86 KOOPWIJZER** De tweede generatie Peugeot 308 (2013-2021) is een elegante middenklasser met bovengemiddelde bouwkwaliteit. **89 PROEFGEREEDEN** De Ford Fiesta XR2 bood meer dan een coole bodykit.

Rubrieken

3 WELKOM

Hoogste tijd om de Ferrari Purosangue te testen.

6 NIEUWS

De vierdeurs Ferrari Purosangue in detail.

11 NIEUWS SPORT

Een hele racefamilie, gebaseerd op de nieuwe Ford Mustang.

12 ANALYSE CHINA

Onze jaarlijkse update over de Chinese auto-industrie.

22 COLUMN

Wim Oude Weernink over de beursgang van Porsche.

23 KENNISQUIZ

Hersenkraker. Deze aflevering: herken de wielen.

24 ONLINE

Uw en onze uitingen op sociale kanalen en (e-)mail.

90 RIJK MENGSEL

Gadgets voor herfstig weer en warmbloedige schaalmodellen.

92 ONZE GARAGE

Lpg tanken in de Jogger en hoe premium is de Peugeot 308?

94 PRIJSLIJST

Laatste stand van zaken bij het huidige modelaanbod.

97 VIJF VRAGEN

Emile Luijben, op YouTube beter bekend als MasterMilo.



62

Vintage

61 NIEUWS

Het legendarische GSi-sportlabel van Opel wordt GSe.

62 REPORTAGE

Een Peugeot 504 Break Riviera die niet alleen voor de show is.

72 UW GARAGE

De Skoda 120L van Jeroen Cramer.

75 COVERMODEL

Niet voor niets heeft de Citroën Dyane holle portieren.

Reportages

42 DE RIT

Simon Thornley blaast klassiekers nieuw leven in op zijn geheel eigen manier.

50 STUURMANSWEGEN

De bergklim Schauinsland was ooit beroemd. Met een AMG SL 63 rijden we het traject na.



Tests

26 BMW X1

Verfijnde mild-hybride mix van comfort en sportiviteit.

30 BMW iX1

Deze elektrische versie is misschien wel de begeerlijkste iX1.

32 RANGE ROVER SPORT

Doet zijn naam eer aan in vergelijking met de 'gewone' Range.

36 BYD ATTO 3

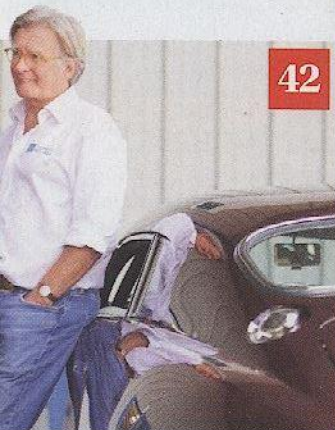
Niet zomaar de zoveelste Chinese auto.

40 VOLVO XC40

Vooraf de neus is aangepast.

41 LEXUS LC 500

Uiterlijk en technisch bijgepunt.



42



76

76 MAZDA CX-60 VS. SUZUKI ACROSS

Ook deze Japanners ontkomen niet aan de stekker.



Riviera revival

TEKST
MARTIN BUCKLEY
FOTOGRAFIE
LUC LACEY



Dankzij een sensationele reproductie van de shooting-brake, destijds een studiemodel, is de volledige serie van Pininfarina's tweedeurs Peugeot 504-varianten weer compleet.

REPORTAGE

Peugeot 504



N DE LANG VERVLOGEN HOOGTIJDAGEN VAN ONTWERPSTUDIO PININFARINA was Peugeot één van de belangrijkste klanten. Te beginnen bij de 403 uit 1955 creëerde de carrozzeria uit Turijn een hele reeks verfijnde ontwerpen die het karakter van de sobere, degelijke producten uit Sochaux goed weergaven. De auto's waren vooral geliefd bij het conservatieve deel van de Franse middenklasse. De Peugeot 504 uit 1968 - in 1969 uitgeroepen tot Auto van het Jaar - zette een traditie voort die de 404 had gevestigd: een verkoop in grote aantallen (tot 1982 meer dan 2,8 miljoen) en meteen de basis vormen voor een elegante coupé- en cabrioletversie, die niet alleen ontworpen, maar ook gebouwd werden door Pininfarina. Aldo Brovarone was verantwoordelijk voor de sedan, maar de Coupé en Cabriolet zijn achteraf toegeschreven aan Franco Martinengo, die sinds de jaren '20 bij Farina had gewerkt en in

1970 met pensioen zou gaan. Zijn goed uitziende Peugeot-tweeling was een mooie uitsmijter om zijn carrière mee te beëindigen. Met vier rechthoekige koplampen, gladde oppervlakken en wulpse heupen waren de gracieuze, ingetogen ontwerpen meteen een schot in de roos, zowel bij de Peugeot-directie, die meteen besloot ze in productie te nemen na het prototype van de Coupé gezien te hebben, als bij het publiek, dat er bijna 35.000 stuks van kocht in een productieperiode van 13 jaar. Van de auto's die Pininfarina in die extreem drukke periode bouwde, werden alleen van de Fiat 124 Spider en de Alfa Romeo Spider (die allebei ook in de VS werden aangeboden, in tegenstelling tot beide Peugeots) nog grotere aantallen verkocht.

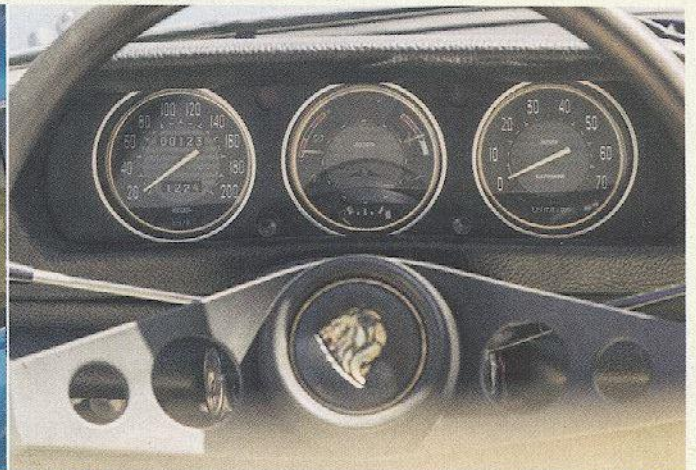
Beide vlaggenschip-varianten stonden op een 18 cm kortere wielbasis dan de vierdeurs, maar waren nog steeds wel

2+2-auto's, en werden in 1969 voorgesteld op de Salon van Genève voor een prijs die de helft boven die van de duurste 504 sedan met injectie lag. Hun stalen carrosserie werd gebouwd, gespoten en bekleed in de Pininfarina-fabriek in Grugliasco, naast andere specialistische modellen van Fiat, Lancia en Alfa Romeo. Daarna werden ze naar Frankrijk vervoerd voor montage van de aandrijflijn en wielophanging. Die bestond uit een goed afgewogen combinatie van veerpoten voor de voorwielen, schuingeplaatste wieldraagarmen voor de achterwielen en Peugeot's geliefde cardanasbuis, die het vermogen naar de achterwielen stuurde. De meeste exemplaren werden voorzien van een viercilinder met mechanische Kugelfischer-brandstofinjectie. Aanvankelijk waren dat 1,8-liter motoren, maar vanaf 1970 2,0-liters en vanaf 1974 werden beide vervangen door de 'Douvrin'-V6. (De Coupé kreeg deze PRV-motor als eerste.) Met deze laatstgenoemde motorisering was de Coupé een snelle, maar tamelijk dorstige auto, die de kranten haalde toen een door de fabriek geprepareerd exemplaar de Safari Rally won in 1976. Toen duidelijk werd dat de kopers nog steeds de voorkeur gaven aan de viercilindermotor met half-bolvormige verbrandingskamers, nam Peugeot die weer in 1977 op in het motorengamma en verviel voor het open model de V6, die inmiddels ook van injectie was voorzien.

Het bovenstaande is inmiddels genoegzaam bekend, maar als het gaat om de 504 Break Riviera, de fraaie drie-deurs sport-stationcar die door Pininfarina voor het eerst werd getoond op de Parijse salon van 1971, zijn de harde feiten een stuk schaarser. De ontwerpstudio beweert stellig dat het maar één exemplaar heeft vervaardigd, op eigen kosten, in een poging om de Peugeot-directie te interesseren in een Scimitar GTE-achtige sport-estate volgens het 504 Coupé-recept. Sommige bronnen beweren dat er drie exemplaren zijn gebouwd, andere dat er één rijdend exem-



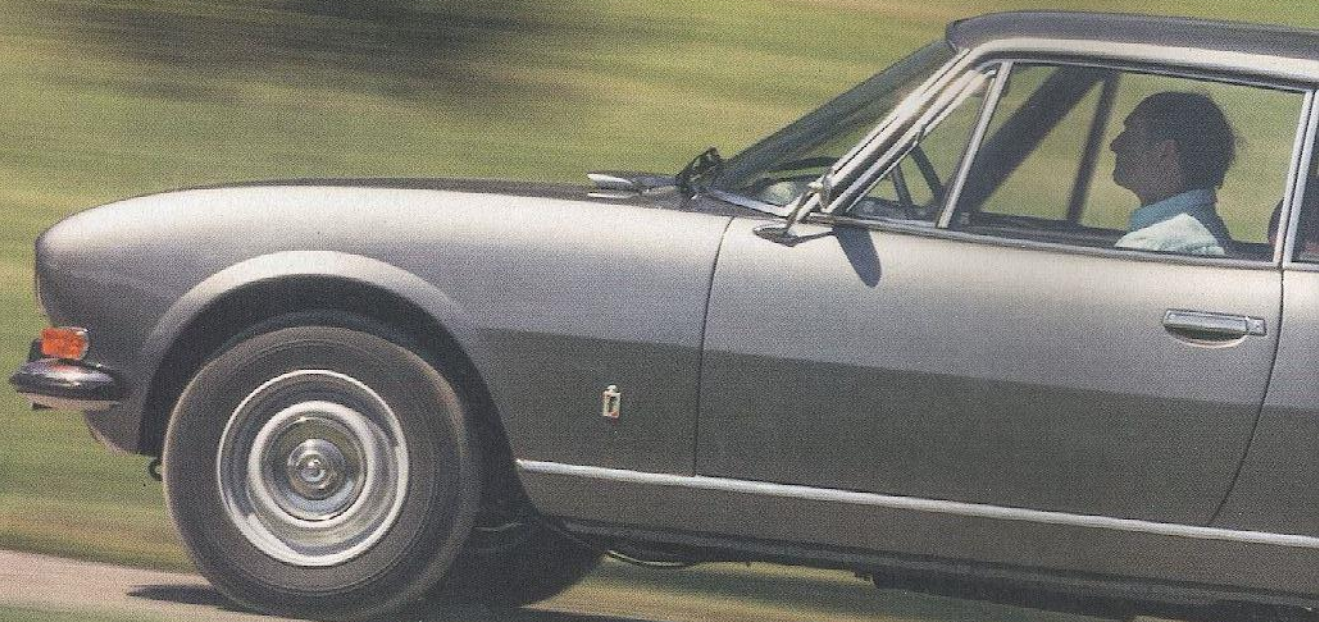
Aan bovenstaande foto van het origineel, dat hier in 1972 op de autoshow van Barcelona staat, kun je zien hoe goed de versie van HC is nagemaakt.



Details als de dakrails, de houten laadvloer en de witleren bekleding laten de shooting brake eruitzien alsof hij elk moment zijn eigenaar naar diens luxe jacht of Riva-speedboot kan gaan brengen.



★ De Break straalt een zorgeloze charme uit ★



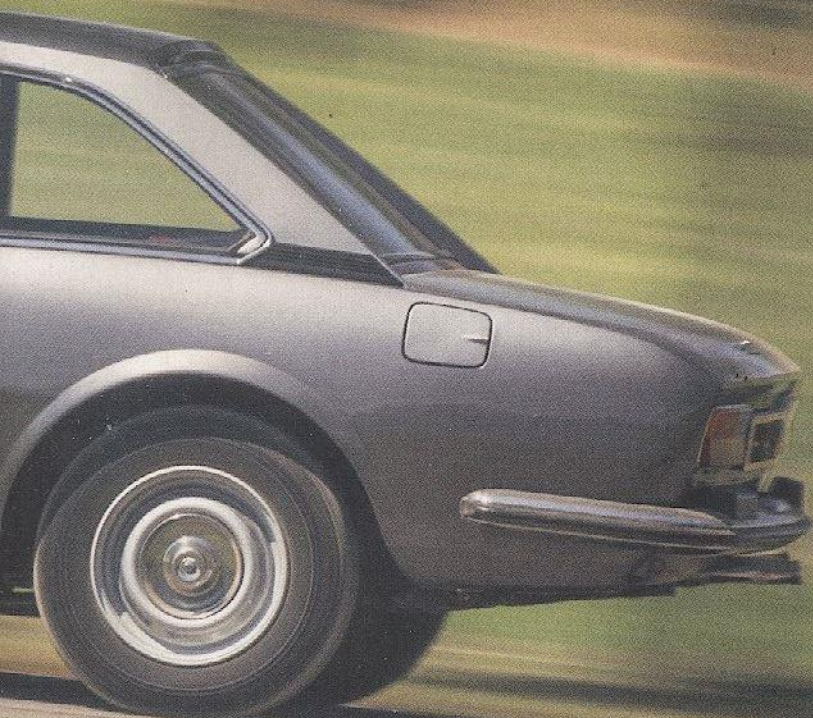
plaar was en één *mock-up*, dus zonder aandrijflijn. Niemand lijkt te weten waar ze gebleven zijn. Eén bron meldt dat Peugeot het enige exemplaar in zijn museum heeft opgeborgen, maar daar kunnen we geen bevestiging voor krijgen. Een telkens terugkerend verhaal in dit mysterie is dat de *one-off* - als het al een *one-off* was - zich in Spanje bevindt in een privécollectie en nog steeds in een goede staat verkeert. Dat is een plausibele mogelijkheid, omdat het laatste openbare optreden van de Riviéra in mei 1972 plaatsvond op de autoshow van Barcelona. In die dagen had generaal Franco verordonneerd dat elke fabrikant minstens vijf auto's op zijn stand moest tonen. Voor sommige autoproducenten betekende dit dat ze prototypes moesten meebrengen op exportlicenties. Na afloop van de show was het vaak goedkoper om ze ter plaatse te verkopen dan ze terug te transporteren. Om die reden is de geschiedenis van aardig

wat exotische unica een beetje schimmig zodra daarin staat dat ze 'tentoongesteld zijn op de autoshow van Barcelona'. Je vraagt je bijna af of de Italiaanse carrosseriebouwers het Spaanse evenement soms als een handige manier zagen om van prototypes af te komen die ze niet meer nodig hadden. Het feit dat de kleur van de Break Riviéra van lichtblauw naar donkergrijs veranderde tussen zijn optredens in Parijs en Barcelona, maakt de boel nog ondoorzichtiger.

Wat Peugeot van de Riviéra dacht, is niet bekend, maar sommige bronnen beweren dat het al een brochure had gedrukt voordat het besloot van het model af te zien. In het algemeen bestaan er goede redenen om speculatieve voorstellen af te wijzen, die een variant op een bestaand thema inhouden. Een gebrek aan geld, bijvoorbeeld, of een gebrek aan productiecapaciteit of simpelweg de inschatting dat er

Hoewel ze een uitstekend weggedrag vertonen, zijn de tweedeurs 504-versies meer GT's dan sportwagens. Links: de V6 Coupé heeft de latere koplampen uit één stuk, terwijl de Cabriolet (rechts) de vroege, dubbele koplampen heeft.





★ **Met gladde oppervlakken en wulpse heupen waren de gracieuze, ingetogen ontwerpen een schot in de roos** ★

een gebrek aan kopers zal zijn. Ondanks het succes van de Reliant Scimitar GTE kun je het de conservatieve directie van Peugeot moeilijk kwalijk nemen dat ze eraan twijfelden of het verstandig was om de reputatie van het bedrijf te verbinden aan een vrij nieuw soort auto, die weleens een modegril zou kunnen blijken. Pininfarina probeerde trouwens ook Fiat en Lancia warm te maken voor de sportieve shooting-brake in de vorm van concept-cars op basis van de Fiat 130 Coupé en de Lancia Gamma Coupé. De fraaie 130 Maremma uit 1974 is vrijwel zeker een slachtoffer geworden van de oliecrisis (Fiat-baas Gianni Agnelli kocht het model voor privégebruik), terwijl de Olgiata in 1982 simpelweg te laat in de levenscyclus van de Gamma verscheen.

Meer dan 50 jaar later en met de kennis van nu lijkt de 504 Break Riviera toch echt een gemiste kans. De weinige foto's

die er van het showmodel uit 1971 bestaan, tonen een auto die zich uitstekend leent om als sportieve stationwagon te fungeren. Met speciaal ontworpen vierspaaks lichtmetalen wielen, een zilverkleurige lijst op de dorpels (als contrast met de Bleu Vert metallic lak) en lange, slanke zijruiten die open konden schuiven weet hij de begrafenisauto-achtige uitstraling te vermijden van de wat ongelukkig getroffen Volvo 1800ES die datzelfde jaar verscheen. Het succes van de Lancia Beta HPE uit 1975, die er in mijn ogen lang niet zo goed uitzag als de Riviera, toont aan dat er wel degelijk een markt was voor een chique, multifunctionele auto als deze. Zoals zoveel zeldzame of unieke estate-versies van (semi-)exotische auto's blijft de Break Riviera de liefhebbers van deze mooie Pininfarina-504's fascineren. De meeste mensen stellen zichzelf tevreden met de aanschaf van een miniatuur van het model (BoS-Models heeft bijvoorbeeld

De interieurs stralen ingetogenheid en klasse uit. Afgezien van het sportieve stuurwiel verschilden ze nauwelijks van de versie in de sedan.



REPORTAGE

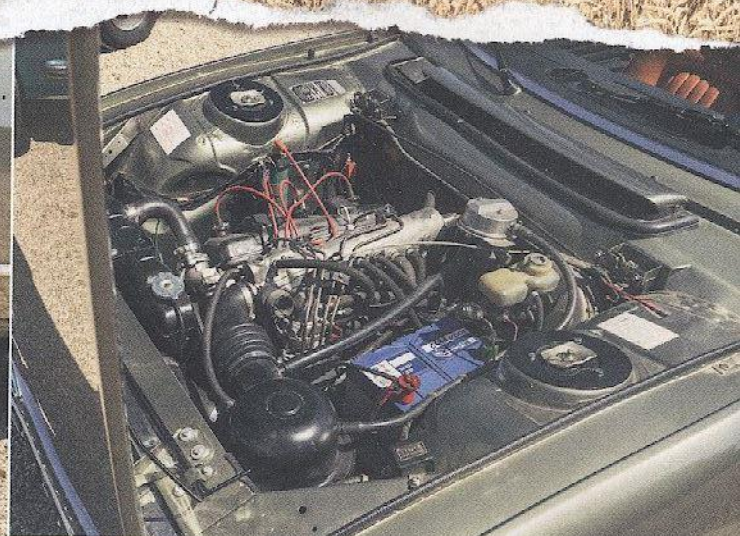
Peugeot 504

De Peugeot 504-varianten behoren tot het beste wat Pininfarina heeft voortgebracht. De drie exemplaren op deze pagina's zijn in het bezit van dezelfde eigenaar en allemaal gerestaureerd tot een hoge graad van perfectie.

Met overal witleren bekleding in de auto en een met leer overtrokken dashboard en deurpanelen is de Riviera waarschijnlijk ietsje chiquer afgewerkt dan de originele show-auto. HC Classics is er goed in geslaagd om de notenhouten laadvloer in Riva-speedbootstijl te herscheppen, maar moet nog een oplossing vinden om de achterbank vast te zetten in de rechtop-stand: in het origineel werd daar namelijk een magneet voor gebruikt... De prachtige lichtmetalen wielen, blijkbaar uniek voor de Break Riviera, zijn compleet nieuw vervaardigd.

Hoe dan ook: de Riviera is een volledig nieuwe auto. Ik heb nog nooit eerder een auto gezien die tot zo'n hoog niveau van perfectie is gerestaureerd, met een glanzende

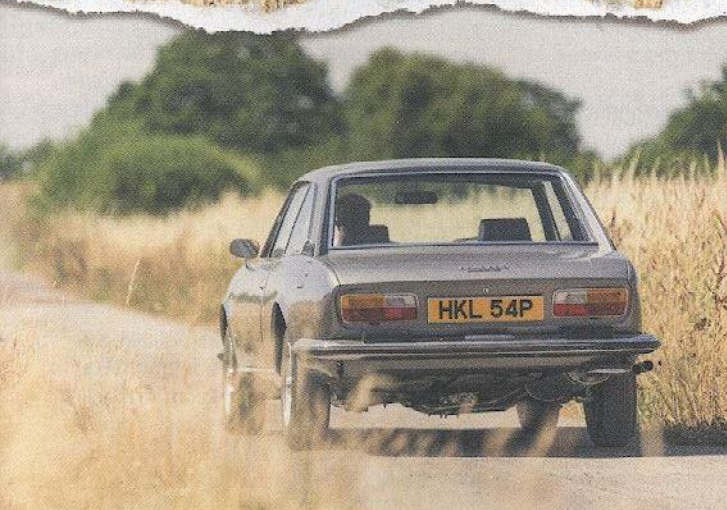
motorruimte die erin slaagt om zelfs Peugeot's gekantelde, gietijzeren viercilinderblok er mooi uit te laten zien. De Coupé V6 automaat uit 1976 en de late viercilinder cabriolet (met lichten in vroege stijl) die HC ernaast heeft gezet als vergelijkingsmateriaal, zijn van dezelfde fervente 504-verzamelaar. Ook zij zijn tot dezelfde hoge standaard afgewerkt. Het kelige, onregelmatige uitlaatgeluid van de Coupé met carburateur-V6 verschaft hem weliswaar een air van autoriteit, maar niet veel meer power dan zijn viercilinder neefjes. Met stuurbekrachtiging en een drietraps ZF-automaat voegt hij een vriendelijk, zwevend tapijt-achtig gevoel toe aan het toch al superieure rijgedrag dat al deze auto's hebben. De 2664 cm³-motor was maar kort beschikbaar voor de Cabriolet, maar de koppellijke viercilinder met mecha-



nische injectie in dit exemplaar presteert beter dan hij klinkt, vooral als hij is gekoppeld aan de handgeschakelde vijfversnellingsbak. De onbekrachtigde stuurinstallatie in deze auto's gaat niet zwaar, maar de fraai gebalanceerde stuurbevestiging maakt de auto wel prettiger om te rijden en mee te leven. Zijn kleine draaicirkel kan wedijveren met die van een Londense taxi. Cabrio's van dit kaliber kosten tegenwoordig dik 50.000 euro, wat alles overziend niet meer dan terecht is als je weet dat een Mercedes-Benz Pagode makkelijk tweemaal zoveel moet opbrengen. Met zijn gebruiksvriendelijke kap, soepele comfort en beschaafde afwerking, allemaal verpakt in die verrukkelijke Italiaanse vorm, is er zeker wat voor te zeggen de 504 Cabriolet te zien als een betaalbaar alternatief voor die SL.

Van de drie Pininfarina-creaties is de Riviera, als je 'm in het echt ziet, degene waar je het moeilijkst je ogen van kunt afhouden. Hij straalt de zorgeloze charme uit van een bepaalde Europese levensstijl, zoals geportretteerd in de Martini-reclames van destijds. Slank, sportief, maar toch bruikbaar - al was het maar voor het vervoeren van je Louis Vuitton-hoedendozen - is dit een auto die er altijd uitziet alsof hij op het punt staat naar een zonovergoten kade af te reizen om de eigenaar naar zijn jacht te brengen. Pininfarina is kennelijk wat minder te spreken over het bestaan van deze Break Riviera-replica, maar ik denk eigenlijk dat het gevleid zou moeten zijn dat een particulier enthousiast genoeg over deze lang verloren gegane showauto was om zo'n superieure creatie uit eigen zak te bekostigen.

★ Van de Riviera kun je je ogen het moeilijkst afhouden ★



HC CLASSICS

is opgericht in 2017, voornamelijk voor bekledings- en afwerkingsklus-sen. Inmiddels kan het jonge bedrijf, met een vestiging in Polen voor de zwaardere metaalbewerking en een hardwerkend Pools team in het Britse Wiltshire, alle typen werk aan. Het kan al bogen op een erelijst met restauraties van Bristols, AC's en Rovers; momenteel werkt HC aan een replica van een tweedeurs Graber P6.