

MEET MEER DAN 35 PAGINA'S OLDTIMERS EN YOUNGTIMERS TE KOOP

peugeot504.info

AUTO MOTOR

klassiek

11

ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER

- Honda N360 • Lancia k 2.4 20V Coupé •
- Opel Calibra • Peugeot 504 Cabriolet •
- BMW R 90-6 EML Sport en BMW R100 RS •



WWW.AMKLASSIEK.NL

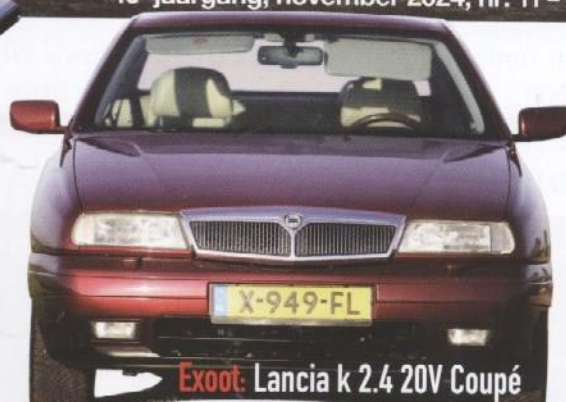
Elke dag weer wat te lezen online ...

HONDA CB100: VAN 11 NAAR 40 PK

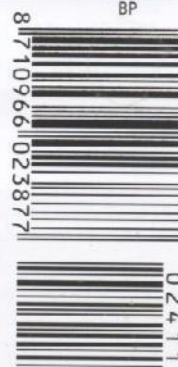


Next Level: Honda CB100/125

40^e jaargang, november 2024, nr. 11 – Prijs los nr. € 5,99



Exoot: Lancia k 2.4 20V Coupé



HONDA N360

46



Eigenlijk wilde Dieter helemaal geen vierwielige oldtimer kopen, want zijn passie ligt meer bij tweewielige voertuigen. Het merk Honda had echter zijn interesse gewekt, aangezien hij de trotse eigenaar was van een Honda CB 350 Four en hij de kwaliteit en sportiviteit van deze Japanse producten kon waarderen. Toen hij per ongeluk een van Honda's vroegste automodellen tegenkwam, was hij aangenaam verrast.

PEUGEOT 504 CABRIOLET

32



Wat de onverzadigbare doelgroep betreft verbleekt de glans van een sportief model nogal gauw. Opmerkelijk dus dat Peugeot de 504 Coupé en Cabriolet veertien jaar in het gamma hield. Om de belangstelling voor de allerlaatste serie een beetje warm te houden stopte de fabrikant, beter gezegd Pininfarina, er een exotisch Monte Carlo-dashbord in en zo werd het toch nog een soort van grande finale.

Waarom zou je het snaarstrakke lijnenspel van de Opel Calibra verkoen met spoilers en andere opsmuk? Dat vroeg Paul Verkade zich ook af en hij opende de schier onmogelijke jacht op een onverprutst exemplaar, die hem jaren kostte.

OPEL CALIBRA

54



66

Ben van Kaam heeft al eens eerder zijn liefde voor BMW-motorfietsen geuit in Auto Motor Klassiek, maar blijkbaar gaat de liefde nog steeds veel verder. Tijd dus om de pas gerestaureerde BMW R 90-6 EML Sport en de R100 RS te bewonderen. Met op de R 90-6 de kuip die na heel veel jaren door puur toeval weer is herenigd met de motorfiets

"I wish I didn't know now, what I didn't know then" zong Bob Seger in Against the Wind. Een zin die ik ook nooit zal vergeten. De oude Seger was blijkbaar een grote fan van onwetendheid. En geef hem eens ongelijk, onwetendheid kan soms zo mooi uitpakken. "Onwetendheid, pure onwetendheid. Er bestaat geen zelfvertrouwen beter dan dat. Het is pas wanneer je echt iets van een onderwerp weet dat je voorzichtig en misschien wel timide wordt." antwoordde Orson Welles ooit op de vraag hoe hij als beginnend regisseur zo'n baanbrekende film als "Citizen Kane" had kunnen maken, een film die in alles afweek van het gangbare en die door de jaren heen veelgeprezen is, een Oscar gewonnen heeft en door menig filmcriticus werd gezien als de beste film ooit.

Paul Magès had geen enkele technische opleiding, maar bedacht in de jaren veertig en vijftig een revolutionair veersysteem voor Citroën dat eigenlijk nog steeds ongeëvenaard is, de "Suspension hydropneumatique". Het was zo goed dat zelfs Rolls-Royce en Mercedes-Benz het systeem in licentie gebruikten, omdat ze niets beters konden bedenken. Blijkbaar was hij het hartgrondig eens met Bob, en had hij een citaat op zijn bureau staan van de schrijver Marcel Pagnol: "Iedereen wist dat het niet mogelijk was, behalve de ene idioot die het niet wist en het dus gewoon deed."

Soms is onwetendheid inderdaad een zegen. Stel je voor dat men bij Lancia had geweten dat hun geweldige creatie, de Lancia K Coupé, slechts door 3263 kopers gekozen zou worden? Dat was zo bedroevend weinig dat ze er dan waarschijnlijk nooit aan begonnen waren.

Wat als je van plan bent om een eigen 'next level' motorfiets te bedenken. Een prachtig idee, en zo kwam Jean-Pierre Jansen uiteindelijk in het bezit van een heel bijzondere Honda, die – behalve misschien voor de doorgewinterde purist – een prachtige uitstraling heeft. Maar zou deze motor ontstaan zijn als Jansen van tevoren had geweten dat het vijf jaar van zijn leven zou kosten? Wie weet. Maar duidelijk is dat onwetendheid soms broodnodig is. Bij mij valt het echter nooit zo goed uit als in voornoemde gevallen. Een voorbeeld dan. Ik wist bijvoorbeeld niet dat voorkamers van een oude Mercedes diesel een slijtageonderdeel waren. Dus bij een budgetrevisie jaaaaaaaaaaaaaaren geleden werden veel dingen vernieuwd, zuigerverven, bussen, lagerschalen, pakkingen, keerringen en ga zo maar door. Mijn vader zei nog, een deelrevisie is waardeloos, maar mij was direct duidelijk dat hij niet wist waar hij het over had. En wat bleek? De motor startte en liep fantastisch, geen olieconsumptie. Beter dan ooit. Dat maakte maar weer eens duidelijk dat mijn vader ongelijk had gehad. Ik was nog jong genoeg om alles te weten. Totdat dat fatale moment dat door de hogere verbrandingsdruk een van die voorkamers spontaan afbrak en met een hels kabaal de nieuwe cilinderbus, de zuiger en enig uitzicht op een financieel verantwoorde revisie totaal ruïneerde. En net op dat moment, geloof het of niet, klonk over de stereo Bob met zijn magische woorden: "I wish I didn't know now, what I didn't know then..."

PEUGEOT (504) CABRIOLET VAN HET UITLOOPMODEL MET MONTE CARLO-DASHBOARD

GRANDE FINALE

TEKST & FOTOGRAFIE: AART VAN DER HAAGEN

Wat de onverzadigbare doelgroep betreft verbleekt de glans van een sportief model nogal gauw. Opmerkelijk dus dat Peugeot de 504 Coupé en Cabriolet veertien jaar in het gamma hield. Om de belangstelling voor de allerlaatste serie een beetje warm te houden stopte de fabrikant, beter gezegd Pininfarina, er een exotisch Monte Carlo-dashboard in en zo werd het toch nog een soort van grande finale.



Apart. Nergens, maar dan ook nergens op deze maagdelijk witte - en zelfs nimmer overgespoten - Cabriolet uit 1983 vind je het opschrift '504' terug. Eerder hield Peugeot er de eigenzinnige gewoonte op na om bij al zijn modellen het cijfer op de neus te lijmen en het leuke is dat het merk een jaar of wat geleden besloot die traditie weer op te pakken, al bleek die nostalgische uitspatting van korte duur. Hoe dan ook, een vreemde die alleen weet dat de Franse fabrikant 'iets met een nul in het midden

doet' moet er maar naar gissen wat hij voor zijn snufferd heeft staan. "Een bewuste keuze", weet Martijn van Gessel, een ware Peugeot-expert. Dat is overigens weer iets anders dan de Peugeot Expert, maar dat terzijde. "Bij de introductie van de 505 in 1979 begonnen voor de 504 de dagen te tellen. Dat zou het imago van de Coupé en Cabriolet weleens kunnen aantasten, terwijl die modellen juist hoger in de markt gepositioneerd werden dan de Berline en de Break." De sedan en de stationwagon, voor

wie de taal van de Leeuw niet spreekt. Hoe dan ook, de firma moest een delicate kwestie oplossen en koos voor de kracht van eenvoud, door simpelweg het getal te skippen.

NET OPGEKRABBELD

De Peugeot Coupé en Cabriolet, zoals ze vanaf 1979 officieel heetten, moesten er namelijk nog een poosje tegenaan. Zulke nichemodellen vervang je niet even elke zes jaar, want dan scoor je gezien de bescheiden verkoopaantallen een





bedroevend rendement op de gedane investeringen in ontwikkeling en productie. Overigens zou in de loop van de jaren tachtig blijken dat eventuele opvolgers schitterden door afwezigheid. Tot de komst van de 306 Cabriolet en de 406 Coupé in het naliggende decennium hield het merk zich nogal koest op het gebied van fancy uitpattingen, afgezien van de relatief toegankelijke 205 Cabriolet voor een minder kapitaalcrachtige en daarmee grotere doelgroep. Peugeot was net opgekrabbeld van een financieel zware periode en had de Franse francs hard genoeg nodig om een paar volumemodellen succesvol in de markt te zetten. Dan nog maar een keer de bestaande tweedeurs

paradepaardjes opvijzelen voor het laatste hoofdstuk van de levenscyclus, dat van 1979 tot 1983 duurde. Bij hun verscheiden waren de in 1969 gelanceerde Coupé en Cabriolet dus stokoud en dat viel ze aan te zien, maar niet in hinderlijke mate.

VRIJ VAN POESPAS

Laat dát maar aan de Italianen over: een modieuze stijl én een tijdloze elegante verenigen, waar die twee aspecten toch dikwijls met elkaar botsen. Wat trendy is, blijkt veelal vergankelijk. Ontwerper Franco Martinengo trok vanachter zijn tekentafel bij Pininfarina echter de complete trukendoos open om een meesterwerk neer

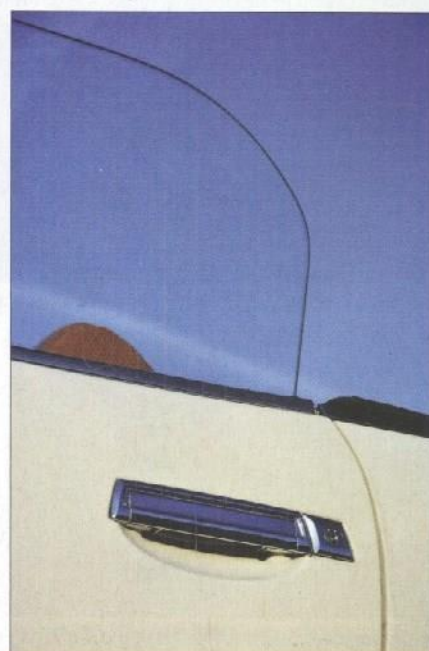
te zetten, hoewel je ook zou kunnen zeggen dat hij de kunst van het weglaten juist als geen ander verstond. Eenvoud kenmerkt het ware, zo luidt een algemene wijsheid. Hij hield zijn creaties vrij van overbodige poespas, hoewel hij vrolijk speelde met tweemaal drie verticale strepen als achterlichten en de koplampen samen met de grille optisch liet zweven in een bijna wagenbrede tunnel die schijnbaar als vanzelf was ontstaan. Puristen die bij elke vernieuwing aan de handrem zouden willen trekken wenen nog altijd om de beslissing van de Fransen om de 504 Coupé en Cabriolet per 1974 te voorzien van horizontaal geboetseerde lichtclusters rondom.



Glanzende zwarte lak behoedt de bumpers voor een plastieke uitstraling



Behoorlijk prominent schildje uit de tijd dat Pininfarina zijn bedrijfsnaam al als één woord schreef



De afgeronde zijruiten maken de 504 Cabriolet niet alleen elegant, maar zorgen er ook voor dat je je neus niet stoot

KAPITALE FOUT

Die uiterlijke ingreep ging overigens gepaard met de introductie van de 2,7-liter PRV6-motor, geboren uit een samenwerking van Peugeot, Renault en Volvo. Zeker, die zescilinder kwam uiterst gelegen om de twee sportieve bloedverwanten nog wat verder op te stuwten in marktpositie, alleen was de timing zo kort na de oliecrisis van 1973 niet bijzonder gunstig en bleek al gauw dat het merk een kapitale fout had gemaakt om de viercilinder inspuitsmotor (aanvankelijk een 1800, vanaf 1970 een tweeliter) gelijktijdig te schrappen. Die keerde in 1977 alweer terug en werd door de dealers met een

warm welkom begroet, ook al zat hij de via twee carburateurs gevoede V6 qua prestaties enigszins in het vaarwater. Peugeot loste dat op door de grootste krachtbron aan een zeshoudig infuus te leggen, met de aantekening dat de combinatie van zes cilinders en K-Jetronic voorbehouden bleef aan de Coupé. De Cabriolet moest zich voortaan met alleen nog een vierpitter zien te redden, net als vroeger.

725 STUKS

Martijn van Gessel bezit zelf zo'n fabelachtig mooie 504 met beweegbare dakconstructie en niet zomaar eentje. Nee, één van de laatste 725 stuks, allemaal voorzien van een weelderig

Monte Carlo-dashboard. "Ingelegd met imitatiehout en ingedeeld met vijf in plaats van drie separate klokken, waarvan twee extra grote en drie kleinere", lepelde de trotse eigenaar op. Bij een nadere beschouwing blijkt er zelfs een aanmerkelijk hogere behuizing omheen te zitten en zonder iets op de exclusieve uitstraling van het geheel te willen afdingen constateren we dat het resultaat eerder klassieker dan moderner aandoet. Oftewel, het tegengestelde van wat Peugeot ermee beoogde, ironisch genoeg. "Dit exemplaar werd op 11 mei 1983 nieuw geleverd in mei 1983 aan een Duitse levensgenieter, die hem uiteindelijk naliet aan zijn nichtje. Sinds 2016 verblijft de auto in



Als je niet beter weet, zou je denken dat er echte lederen bekleding in de auto zit



Functionaliteit werd tot kunst verheven bij deze armsteun, die aan beide zijden uitmondt in een handgreep



Waarom zou je de hoeveelheid motortoeeren nou toch in honderdtallen willen aanduiden?



Ontzettend fraaie verchroomde rand om de kaphoes af te werken, die getuigt van Italiaans meesterschap in design



Gek genoeg dan weer niet zo'n sportief gestileerd stuur en zelfs zonder lederen rand



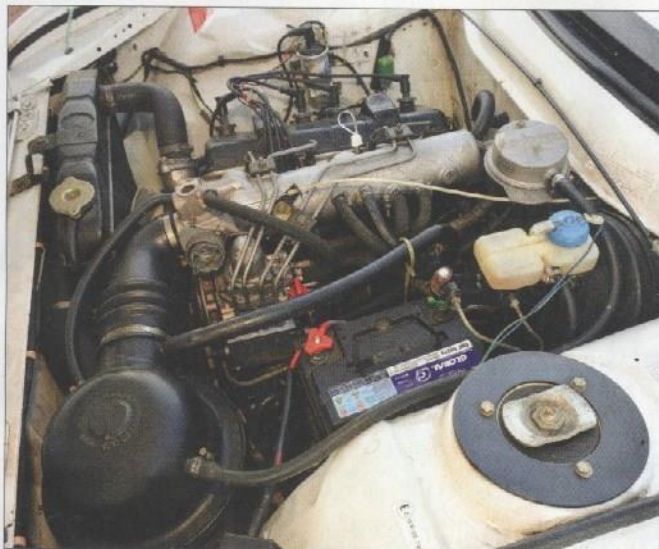
Modernistisch digitaal Jaeger-klokje, dat in meer auto's uit die tijd voorkomt

Nederland. Hij is niet alleen roestvrij, maar zelfs nooit gerestaureerd en zowel qua koets als interieur nog klokgaaf. Wel heb ik de cilinderkop en remmen laten reviseren."

DOET ZEER

Belangrijke informatie allemaal voor een potentieel geïnteresseerde. Van Gessel ziet zich namelijk wegens persoonlijke omstandigheden

genoodzaakt zijn uitgebreid onderhouden 504 Cabriolet met 155.000 overwegend zonnige kilometers achter de kiezen te verkopen, iets wat hem als verstokte Peugeot-fanaat vreselijk



De motor ligt sterk opzij gekanteld en daar waar je het kleppendecksel verwacht zit een aluminium beademingskoker



Volgens velen lijkt de achterkant sterk op die van de eerste Alfa GTV en dat valt inderdaad niet te ontkennen

TECHNISCHE SPECIFICATIES

Motor	vloeistofgekoelde 4-cilinder-in-lijn, centrale nokkenas, 8 kleppen
Cilinderinhoud	1971 cm ³
Brandstofvoorziening	mechanische Kugelfischer-inspuiting
Vermogen	106 pk bij 5200 rpm
Transmissie	handgeschakelde 5-bak
Aandrijving	achterwielen
Wielophanging vóór	McPherson, schroefveren, stabilisator
Wielophanging achter	langsdraagarmen, schroefveren, stabilisator
Remmen vóór	schijven
Remmen achter	schijven
L x b x h	436 x 170 x 136 cm
Gewicht	1135 kg
Topsnelheid	179 km/h
Verbruik	10,0 l/100 km

tijd kost om de afdekhoes rondom aan te drukken. Zo eentje die altijd onder spanning staat, een verschijnsel dat de cabrioletrijders onder ons klassiekerbezitters maar al te goed zullen kennen. Ondertussen vragen we ons vertwijfeld af of deze open sportieveling zich misschien schaamt voor zijn verwantschap met de mindere goden uit de 504-reeks, want naast het ontbreken van het cijfer kun je echt geen plaatwerkdeel uitwisselen met een Berlina of Break. "Hij rust zelfs op een negentien centimeter kortere wielbasis, waardoor hij veel agielier en wendbaarder aanvoelt", meldt Van Gessel. "Daarbij hoefde Peugeot niet de moeite te nemen om wezenlijke dingen aan de wielophanging te veranderen. Die is namelijk bij een gewone 504 al buitengewoon goed uitgevoerd, met zelfs onafhankelijk geveerde achterwielen."

EMANCIPATIEBEWEGING

Via de wijde opening die de langgerechte deuren maken wip je zo naar binnen en voel je dat het allemaal goed zit. Letterlijk en figuurlijk. Oké, met een heel kritische blik kun je opmerken dat het stuur iets uit het midden staat en dan niet zoals gebruikelijk een fractie naar rechts, maar juist naar links. Omdenken lijkt sowieso uitgevonden door Peugeot, want wie verzint het in 's hemelsnaam om het contactslot links in de stuurkolom te huisvesten? Leuk voor een snelle Le Mans-start met rennende mannetjes, maar onhandig voor Marie-Claire, die na jaren rondtuffen in brave burgermanskaretjes een exclusieve automobiel van haar man cadeau heeft gekregen. Voordat we de emancipatiebeweging over ons heen krijgen: zo ging het soms in de jaren zeventig. Nu uiteraard niet meer. Toch? Enfin, nog een toonbeeld van idiote ergonomie

vinden we in de plaatsing van de clignoteurstengel rechts en de ruitenwisserhendel links. Wanneer een 504-rijder zich zonder richting aan te geven en met schrapende geluiden vanaf de voorruit door het verkeer beweegt, betreft het dus hoogstwaarschijnlijk een debutant.

VERLOREN KLEDINGSTUK

Simili. Zo kun je bekleding van kunstleder natuurlijk ook noemen, om de aandacht af te leiden van het feit dat er geen echte koeienhuiden zijn gebruikt. Bij een graadje of twintig, zoals vandaag, merk je daar weinig van en mogen de handdoeken die klevend contact met blote benen moeten verijdelend gerust thuisblijven. Peugeot strooide niet alleen kwistig met imitatiehout, tot de middenconsole aan toe, maar trok ook aan weerszijden van de tunnel en om de tellerbak heen een stiknaad. Alweer om de suggestie van leder te wekken. Best charmant eigenlijk, net als de versnellingspook in de vorm van een gebogen handje. Een beetje vreemd, maar wel lekker, zoals ook de gehele omgangsvormen (behalve die paar ergonomische rariteiten) van deze Peugeot ons uitermate goed bevallen. Hij cultiveert het aloude begrip 'Frans comfort' in volle mate en slikt verkeersdrempels weg alsof hij over een verloren kledingstuk dendert. Tegelijkertijd is hij met zijn korte wielbasis en bekrachtigde, doch precieze stuurinrichting best in voor een potje stoeien in de Ardennen, geholpen door zijn koppellijke tweelitermotor met Kugelfischer-injectie. Geloof ons, begin jaren tachtig kon niemand deze 504-derivaat op grond van zijn rijeigenschappen als achterhaald bestempelen. Voeg daarbij de Monte Carlo-sfeer en je durft gerust van een grande finale te spreken.

zeer doet. Begrijpelijk, want de tijdloze schoonheid van de bij Pininfarina ontworpen én gebouwde open 2+2-zitter raakt je... en dan hebben we het nog niet eens over de sublieme rijeigenschappen gehad. Die komen verderop aan bod. Eerst eens een rondje statische verkenning doen en ons laten bijpraten over wat details ter identificatie van de laatste facelift. "In 1979 verving Peugeot de verchromde bumpers door exemplaren van kunststof, om het model wat meer bij de tijd te brengen. Wanneer de klant voor metallic lak koos werden ze meegespotten; anders lakte de Pininfarina-fabriek in Turijn ze in glanzend zwart af. Ze willen trouwens nog weleens kromtrekken of dof uitslaan, maar zoals je ziet, is dat hier niet het geval."

ALTIJD ONDER SPANNING

Ook op de volgens Van Gessel keurig waterdichte softtop met een nog kraakheldere achterruit lijken de elementen nauwelijks vat te hebben gehad. We doen het hem niet na in dit tempo, maar werkelijk in een handomdraai haalt hij de kap neer, waarna het duidelijk meer