



KLOKJE ROND
MAZDA 626 AWS (1989)
'Mazda is puur
jeugdsentiment'

**Auto
Week**

DE GOUDEN
TIJDEN VAN HET
AUTORIJDEN

Classics

'Meer dan twintig jaar verschil,
maar voor de technische lay-out
volgen ze exact hetzelfde pad'

Suzuki SC100 GX (1980)

Smart Roadster Coupé (2002)



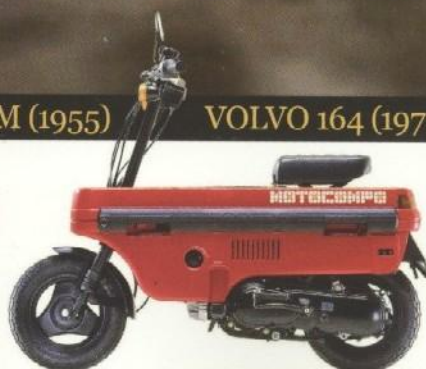
Van ieniemieniecoupé tot
pocket-Porsche



PROEFRITTEN FORD TAUNUS 12M (1955)

VOLVO 164 (1971)

**Geniale mislukking
HONDA JAZZ MET
KOFFERBAKSCOOTER**



Continental

38

De limousine is nog zo
origineel als het maar kan

84

'Mijn vader heeft hem
nooit ingeruild'

PEUGEOT
injection
Automatique



Met de zonnige groeten

Velen zien de 504 Cabriolet als een van de mooiste auto's die Peugeot ooit heeft voortgebracht. De familie Lantinga koestert haar witte 504 al sinds de aanschaf in 1972. In 1999 nam de tweede generatie de zorg op zich en inmiddels wacht generatie drie om het stokje over te nemen.

TEKST HENRIE HEMMINK, FOTO'S MAURICE VOLMEYER

Wanneer het goed weer is, pakken Theo en Margot Lantinga graag hun 504 Cabriolet voor een zonnige rit, bijvoorbeeld richting Noordzeestrand. Voor meer comfort heeft Theo achter de voorstoelen een (te verwijderen) windscherm gemonteerd.

van Pininfarina



De tweedeurs modellen kregen dubbele koplampen, die vanaf herfst 1974 met elkaar verbonden waren. Voor een beter zicht bracht Theo onder de bumper ledstrips aan.

Het is moeilijk voor te stellen, maar na de compacte 206 en diens voorganger 205 is de forse 504 het succesvolste model dat Peugeot ooit heeft gebouwd. Maar liefst een dikke 3,7 miljoen exemplaren rolden er sinds 1968 van de band. Dat gebeurde naast Frankrijk in Portugal, Spanje, China, Taiwan, Thailand, Australië, Nieuw-Zeeland, Argentinië, Chili, Uruguay, Egypte, Kenia, Marokko, Tunesië, Zambia, Zimbabwe, Zuid-Afrika en het Nigeriaanse Kaduna, waar nog tot in 2006 504's werden geassembleerd. Dan hebben we het over een tijdspanne van maar liefst 38 jaar. Eigenlijk zelfs nog iets langer, want in 2007 stonden in Kenia nog splinternieuwe 504's in de showroom, daar niet onterecht aangeprezen als 'King of the African road'. In juni 1968 was de opvolger van de 404 weliswaar gereed, maar in verband met de ongeregelde heden in Parijs van de maand ervoor werd besloten om hem pas na de zomervakantie (in september) de wijde wereld in te sturen. En een wereldauto was deze comfortabele Fransman en Auto van het Jaar 1969 beslist, gezien bovenstaande assemblage-locaties. Of moeten we zeggen 'Française', want het verhaal gaat dat Pininfarina-ontwerper Aldo Brovarone voor de vorm van de koplampen werd geïnspireerd door de ogen van actrice Sophia Loren. Het leeuwendeel van al die 504's betrof de vierdeurs sedan, bijna 2,7 miljoen stuks. Ook de stationwagon-varianten - Break, Familiale en Commerciale - (650.000) en de pick-up (371.000) waren succesvol. De Coupé (nog geen 26.500 stuks) en de Cabriolet (8.185 exemplaren) bleven heel wat zeldzamer, ondanks hun lange bouwperiode van veertien jaar (1969 tot en met 1982).

'Van een fatsoenlijke antiroestbehandeling hadden ze bij Pininfarina nog nooit gehoord'

Van die 8.185 Cabrio's zagen er 992 het levenslicht in 1972. Als we dan ook nog vertellen dat de op 26 mei 1972 gekentekende 07-01-UP een tweeliter injectiemotor met drietraps ZF-automaat aan boord heeft en deze combinatie vanaf bouwjaar 1973 op de Cabriolet niet meer mogelijk was (de Coupé bleef wel in deze configuratie te bestellen), dan staan we vandaag oog in oog met best een zeldzaam exemplaar. Helemaal als je weet dat de tweedeurs versies niet alleen door Pininfarina werden ontworpen, maar de carrosserieën ook in Turijn werden gebouwd, om vervolgens per trein naar Sochaux te worden getransporteerd, waar ze dan het huwelijk met de techniek aan zouden gaan. "Van een fatsoenlijke anti-roestbehandeling hadden ze bij Pininfarina nog nooit gehoord. Dat, het langdurige verblijf in de buitenlucht en de matige kwaliteit staal in die tijd hebben heel wat exemplaren de das om gedaan", horen we van eigenaar Theo Lantinga. Al met al een unieke overlever, met dank aan vader Jan Lantinga, die de auto aanschafte, en zoon Theo, die er altijd goed voor heeft gezorgd. Daarover verderop meer.



Op deze oude foto's genieten de vier kleinkinderen zichtbaar van de bijzondere auto van opa en oma.

Een poster met daarop Jan Lantinga in zijn pas verworven aanschaf kreeg een plaatsje in de garage.





Om het welzijn van de motor in de gaten te houden, plaatste Theo onder meer extra meters op het dashboard.



In de herfst van 1970 groeide de motor van 1,8 naar 2 liter en was die in beide gevallen voorzien van een mechanisch injectiesysteem van Kugelfischer. In de 07-01-UP is de motor gekoppeld aan een dritraps automaat van ZF, een combinatie die voor de Cabriolet later niet meer mogelijk was.

Peugeot 504 Cabriolet (1969-1982)

Nadat Peugeot in 1968 met veel succes de vierdeurs 504 op de markt had gebracht die op den duur de 404 moest gaan vervangen, volgden in diens kielzog de stationwagon (1971), de pick-up (1978) en de tweedeurs modellen. Daar waar Pininfarina-designer Aldo Brovarone zich op de sedan stortte, was het Sergio Pininfarina zelf die de gesloten en open tweedeurs tekende. De auto's debuteerden op de Salon van Genève van maart 1969.

De slanke carrosserieën van de coupé en de cabrio werd geplaatst op een ingekorte bodemplaat van de sedan. Ter vergelijking: de sedan was 4,49 meter lang, 1,69 m breed en 1,46 m hoog en had een wielbasis van 2,74 m. Voor de Cabrio en Coupé golden achtereenvolgens 4,36 m, 1,70 m, 1,36 m (1,35 m voor de Coupé) en 2,55 m. Heel wat compacter dan de stationwagens dus, die maar liefst 4,80 meter lang waren en

een wielbasis van 2,90 meter hadden. De techniek kwam van de sedan, dus met schijfremmen rondom en een wat ingewikkeld en niet onderhoudsvrij (smering: elke 5.000 kilometer) geconstrueerde onafhankelijke wielophanging rondom, voorzien van McPherson-veerpoten voor en stabilisatorstangen voor en achter. De vering werd evenwel iets minder soepel gemaakt.

Instapmotor voor de 504 Cabriolet was een viercilinder 1.8 met injectie met aanvankelijk 97 pk. Enkele maanden na de introductie werd dit verhoogd tot 101 pk. Eind 1970 werd de cilinderinhoud vergroot naar twee liter. Dat leverde beduidend meer koppel op, waardoor de motor een goed span vormde met de dritraps automaat van ZF. De facelift van eind 1974 bracht gewijzigde voor- en achterlichtunits, verzonken deurgrepen en de mogelijkheid de 2,7-liter PRV-V6 te bestellen. In het interieur vielen een ander

dashboard en voorstoelen met hoofdsteunen op (de exemplaren in Theo's auto zijn dus niet origineel, maar bieden wel meer comfort).

Vijf jaar later werd nogmaals een cosmetische ingreep uitgevoerd; kunststof bumpers, een ander stuurwiel, een met houtfineer bekleed dashboard en veiligheidsgordels achterin. Ook maakte de handgeschakelde vierbak plaats voor een exemplaar met vijf verzetten voorwaarts. Als 'afschied' monteerde Peugeot in 1982 een luxe dashboard met vijf ronde klokken. Medio 1983 was het over en uit.





In actie valt de fraaie, lage taillelijn van dit bijkans tijdloze Pininfarina-ontwerp op. "Bij 110 km/h rijdt hij het prettigst", zegt Theo.



Elegante achterzijde met grote kofferruimte: de 504 Cabriolet is een heerlijke reiswagen.



Onze gastheer reviseerde de motor zelf.



'Alles is al eens aangepakt en praktisch alles heb ik zelf gedaan'

De in 1999 overleden Jan Lantinga was naast exploitant van een vakantiepark nabij het Utrechtse Maarn een echte autoliefhebber. Zoon Theo, inmiddels 77, kan zich enkele bijzondere auto's van zijn vader nog wel herinneren. "Hij heeft eens een Jaguar gehad en zijn Ford V8 uit 1937 heb ik altijd prachtig gevonden. Om het 25 hectare grote park overal goed te kunnen bereiken, had hij ook enkele Amerikaanse ex-leger-trucks, een GMC en een REO. Daarin heb ik als kleine jongen leren rijden. Ik mocht er zelfs mee naar het tankstation. Op een gegeven moment kocht hij deze 504 Cabriolet, bij Nefkens in Zeist. Aanvankelijk was dat zijn dagelijkse auto. Later kocht hij er nog een 504 Coupé bij. Dan stond hij in de garage, keek naar buiten en als het mooi weer was, pakte hij de Cabriolet en anders de Coupé."

Veel aan gedaan

Een divers autoleven, wat ook voor Theo gold. "Ik heb onder meer een Volvo Kattenrug gehad en mijn eerste nieuwe auto was een Volkswagen Kever", vertelt hij. Theo nam het park van zijn vader over,



Geen volwaardige vierzits-cabriolet, eerder een ruime 2+2.



Aan de drie verticale achterlichten herken je het oer-model. De facelift van 1974 bracht grotere lichtblokken.



Uiteraard ontbreekt een kloek schaalmodel (in de juiste kleur) van het Franse Norev niet in huize Lantinga.

dus moest hij ook een auto hebben die overal kon komen. Dat werd een Toyota LandCruiser. Tegenwoordig staat er een Audi Q5 in de garage, maar dus ook de topless 504. "Mijn vader heeft hem nooit ingeruild, zo verkocht was hij eraan. En ik eigenlijk ook", klinkt het simpel, maar oprecht. Het verkocht zijn uitte zich in vele verre reizen die met de ravissante tweedeurs zijn ondernomen: van Noorwegen tot Italië, maar het zwaartepunt was Frankrijk. Het resultaat is een kilometerstand van om en nabij de vier ton. Nog steeds wordt er jaarlijks twee- tot vijfduizend kilometer mee afgelegd, ondanks de afnemende gezondheid van Theo. Die vier ton zijn niet onopgemerkt voorbijgegaan. Om te beginnen de lak: "Toen hij werd gekocht, was de auto wit", vertelt Theo. "Op een gegeven moment heeft mijn vader hem laten overspuiten in parelmoerwit, maar sinds ik er zorg voor draag, is hij sinds 2004 weer in de originele witte kleur", legt hij uit. Dat is niet de enige modificatie. Autosporters hebben vast de ledstrips onder de voorbumper gezien, voor beter zicht en om beter gezien te worden. Rigoureuze zijn de aanpassingen onder de motorkap. In 2008 was een motorrevisie nodig. Daartoe werd een losse motor uit België gehaald, maar na plaatsing hield die het niet lang vol. "Toen heb ik van die twee motoren er eentje gemaakt", zegt Theo. "Dat wil zeggen: de originele motor heb ik weer teruggeplaatst, maar met de krukas van de tweede. Een zwak punt bij deze motor is de koeling. Ik snap niet dat ze dat in een relatief warm land als Frankrijk nooit goed hebben aangepakt. Daarom heb ik dat na een aantal Frankrijk-reizen zelf maar gedaan. Ik heb er een extra radiator ingezet en de

vierbladige ventilator vervangen door het zesbladige exemplaar uit de 504 Diesel. Dat hielp. Ooit zijn we met de 504 tot aan Andorra gekomen, maar verder rijden durfden we niet, want de temperatuurmeter sloeg uit. Nu hebben we daar geen last meer van. Het rijden met deze auto in Frankrijk is trouwens leuk. Rijd je langs een stel jeu-de-boules-spelende oude mannetjes, laten ze allemaal hun ballen vallen wanneer je passeert", aldus Theo. "Ook hier in Nederland komen onderweg opgestoken duimpjes, filmpjes makende mensen en aanspraak bij het tankstation vaak voor", vult Margot aan.

Onderhoudsgevoelig

Terug naar het onderhoud van de Peugeot 504 Cabriolet. De echtelieden zijn lid van de Peugeot Club Nederland en dat scheelt als het gaat om de verkrijgbaarheid van onderdelen. "Remklauwen, schokdempers, de voortrein, olie lekkages ... alles is al eens aangepakt en praktisch alles heb ik zelf gedaan", zegt Theo. "Ook de modernere stoelen met hoofdsteunen."

Onderhoud, reparatie, revisie, aanpassingen: het is niet verwonderlijk - de auto is tenslotte 53 jaar oud - maar toch vindt Theo de onderhoudsgevoeligheid een minpunt. "Daar staat echter het fantastische comfort tegenover. Bovendien is het een leuke klassieker om te bezitten."

En om te houden, want in de toekomst gaat de 504 naar de zoon van Theo en Margot. Als we oude foto's onder ogen krijgen van enthousiaste kleinkinderen, zou het ons niet verbazen wanneer de 'Peu' (koosnaampje volgens Margot) ook de vierde generatie Lantinga van de 'open air' laat genieten. **NW**