

peugeot504.info

# autorevue

14-DAAGS TIJDSCHRIFT

19e JAARGANG

NUMMER 19

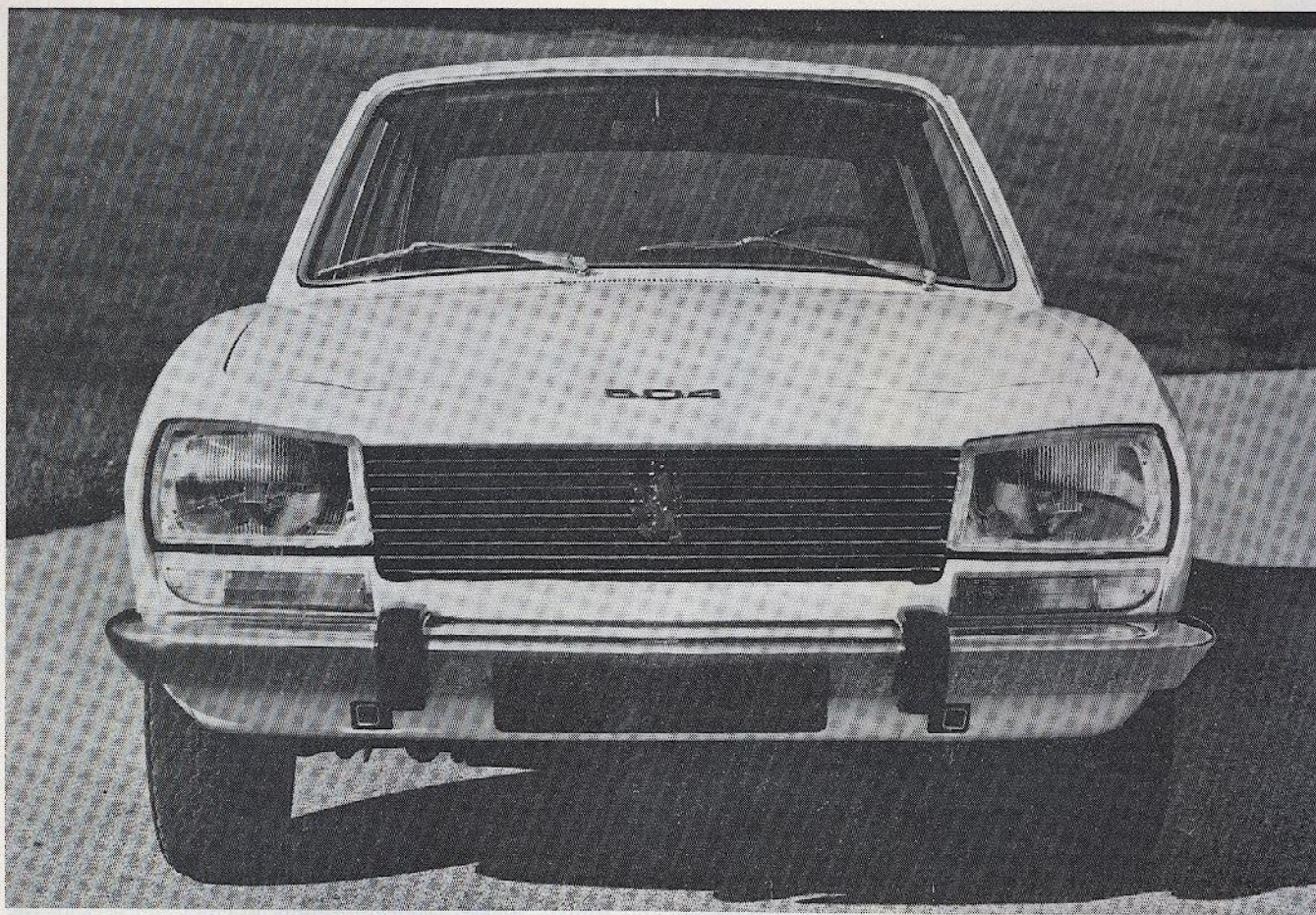
20 SEPTEMBER 1968

LOSSE NUMMERS F 0,85

## G.P. MONZA / TEST FIAT 850 S / PEUGEOT 504







# PEUGEOT 504

Voor de mensen van Peugeot is de „jour de gloire, presque arrivée.“ Bijna, want het grote doel is nog niet gerealiseerd.

Het is immers een publiek geheim dat de ingenieurs in Socheaux al geruime tijd bezig zijn met het ontwerp eens staatsie-wagen, een voiture wat door Mon Général zeer belangrijk wordt geacht voor het Franse prestige. En ook is het geen geheim meer dat deze grote Peugeot, de wagen die de „gloire“ moet laten herleven, voorzien zal zijn van een 8-cilinder motor.

Naar onze persoonlijke mening benadert echter de nieuwe Peugeot 504 dat ideaal toch wel erg dicht, zelfs al zit er dan een 4 cilinder onder de motorkap. Tijdens proefritten tussen Parijs en Orleans reden we de normale carburateur-motor en de krachtbron met benzine-inspuiting en in beide gevallen waren we zeer enthousiast.

Het gaat om een royale vijfpersoons wagen met 1800 cc motor vóór en

met aandrijving op de achterwielen. Deze krachtbron is géén revolutionair nieuw ontwerp, doch een aangepaste en vergrote versie van de voortreffelijke 404-motor. De hele wagen schijnt er weer op gemaakt te zijn - zoals gebruikelijk bij Peugeot - om de eerste tien jaar „mee“ te kunnen in de getijden van mode en smaakverschillen en technische ontwikkelingen! Dat men, speciaal wat dit laatste betreft, bij Peugeot enige kijk op de zaak heeft, staat wel vast.

Overigens stapte men wel van enkele lang volgehouden gewoontes af. Zo kreeg de 504 onafhankelijke achterwielophanging in plaats van de starre achteras!

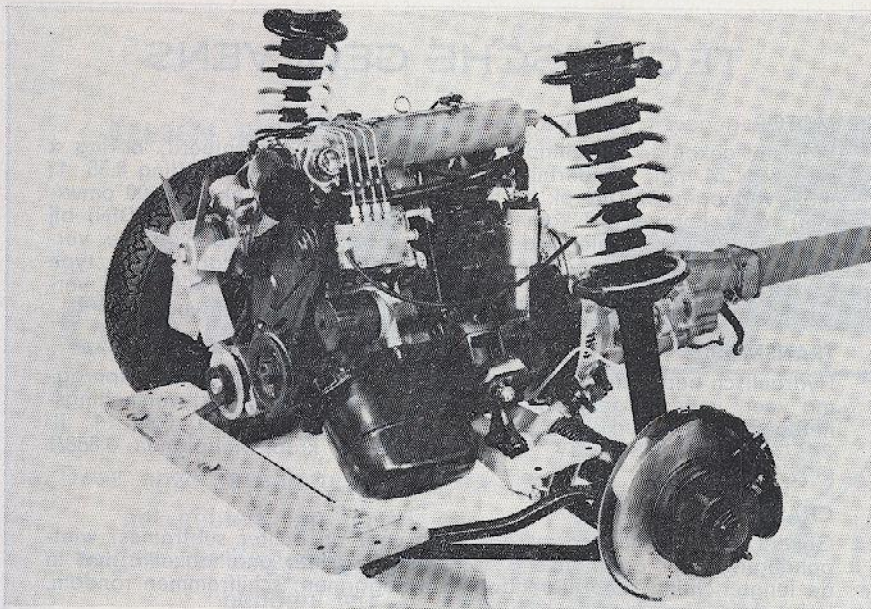
Verder kreeg de 504, als eerste, vier bekrachtigde schijfremmen. De wielmeten nu 14 inch, in plaats van 15.

Het nieuwe model is uitdrukkelijk bedoeld als aanvulling op het Peugeot-programma. Het is ruimer, luxueuzer

en ook duurder (omstreeks f 12.000) en in Frankrijk vooral bedoeld om de strijd op te nemen tegen de Citroën DS 21. Wat de befaamde 404 betreft; die zal — zo verzekerde men ons — nog lange tijd in productie blijven. Er zijn dertien fabrieken in de wereld, die deze wagen fabriceren of assembleren en zij hebben nog niet de minste moeite met de afzet.

Mede dank zij de krachtige „inspraak“ van de fabriek zelf, werd het karakter van Peugeot door het carrosserie-ontwerp van de firma Pininfarina niet verloochend. Het verschil in afmetingen met de 404 is uiterlijk niet groot. De totale lengte is 4,5 cm groter; de wielbasis 7 cm. In de breedte scheelt het bijna 8 cm en dat leverde wel een beduidende ruimtewinst voor de inzittenden op. Op de achterbank vinden drie flinke personen royaal plaats. Waar de zesde man, die er volgens de Fransen in moet kunnen zitten, zou plaats nemen, is ons niet helemaal duidelijk. Theoretisch is er enige ruimte tussen de beide voorstoelen in, doch dat

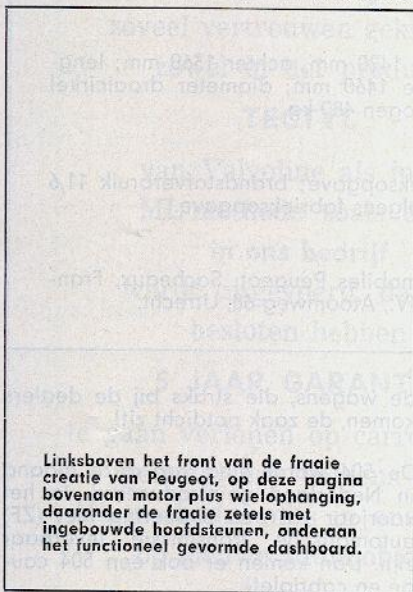




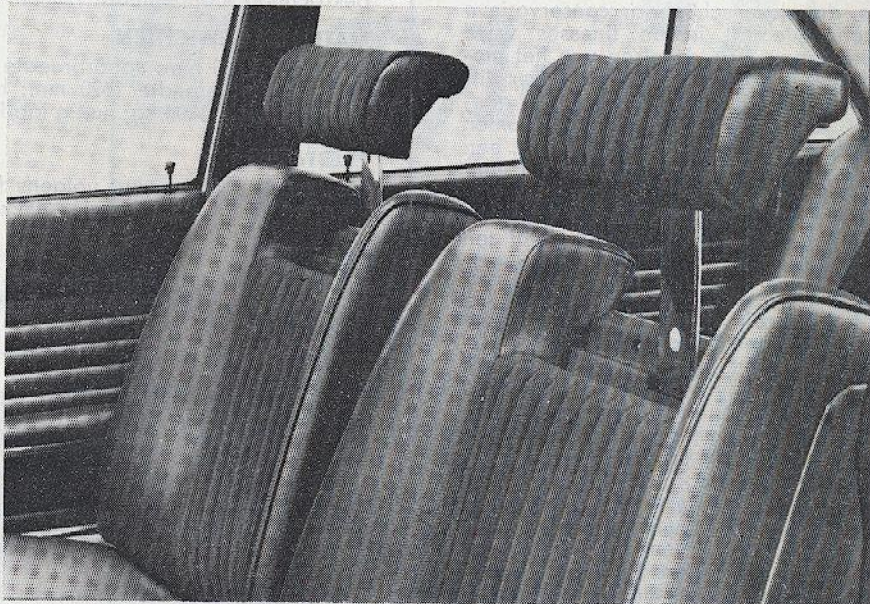
lijkt ons, zeker op een wat langere rit, niet aanbevelenswaardig.

Nu we het toch over zitcomfort hebben, dat is er — voor vier of vijf mensen — in hoge mate en uit onze ervaring als (tijdelijk) passagier weten we, dat het achter nagenoeg even prettig zitten is als voor, ook al heeft men dan niet, zoals in de voorstoelen, uitschuifbare hoofdsteunen. Overigens zijn deze fraai beklede en zacht verende zetels als slaapstoelen te gebruiken.

De zitpositie achter het stuur laat weinig te wensen over. De zetel is gemakkelijk in de ideale positie in te stellen, de instrumenten en bedieningsorganen zijn uitgekiend opgesteld en men heeft rondom een dergelijk goed uitzicht, dat we de voor ons eigenlijk onontbeerlijke buitenspiegel in dit geval nauwelijks misten. Het schakelhendel van de vierbak zit,

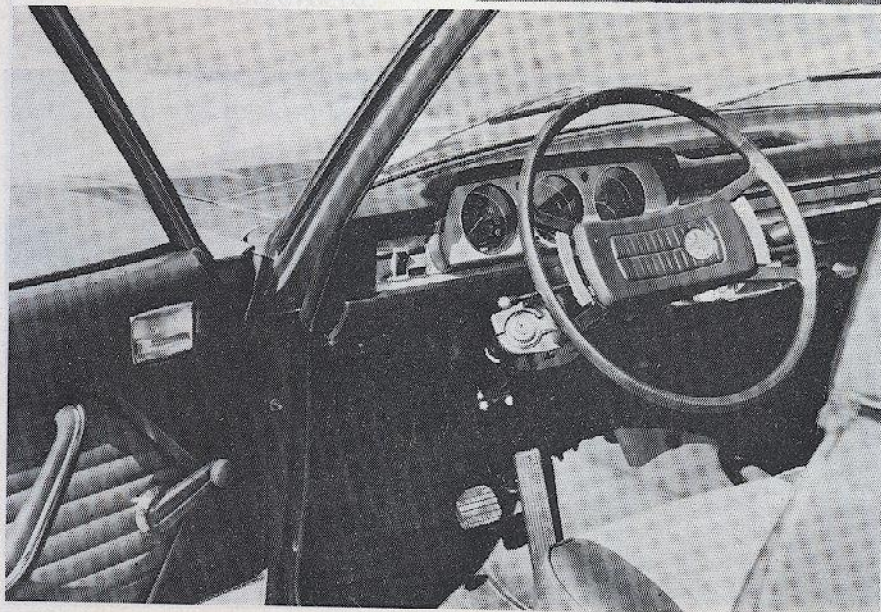


Linksboven het front van de fraaie creatie van Peugeot, op deze pagina bovenaan motor plus wielophanging, daaronder de fraaie zetels met ingebouwde hoofdsteunen, onderaan het functioneel gevormde dashboard.



net als bij de andere Peugeots, onder het stuur en laat zich als het ware met één vinger bedienen; uiteraard in het tegenwoordig door Socheaux toegepaste universele schakelpatroon.

Ondanks het extra gewicht van 110 kg komen de (acht) extra DIN-pk's, die de 504 kreeg, goed tot hun recht. Weliswaar hadden we op het proeftraject nog geen gelegenheid tot het doen van metingen, maar de indruk, die we van de prestaties kregen was buitengewoon goed. Op de buitenweg trok de 504 (met carburateur) in flitsend tempo door de versnellingen heen: I 55 km/uur, II 80, III 115 en IV tot 160 km/uur op de teller. Voor de wagen met benzine-injectie waren de cijfers: I 60 km/uur, II 90, III 125 en IV circa 170 km/uur op de teller. Een en ander zonder enig teken van protest van de motor, in wagens, die nog slechts 2000 tot 3000 km „oud“ waren. Het uiterste kon men er dus





nog kwalijk uit halen. Aan te nemen is echter, dat de topsnelheden welke de fabriek opgeeft (zie de technische gegevens) allerminst overdreven zijn; overdrijven dóet Peugeot gewoon niet.

In het fraaie interieur met het mooie, met kunstleer beklede, nieuwe dashboard, vonden we het stuurwiel wat uit de toon vallen. Wat niet wegneemt, dat de zo uitermate delicate **functie**, die een stuurwiel nu eenmaal heeft, voortreffelijk wordt vervuld. In de eerste ogenblikken vonden we het sturen naar ons gevoel een tikje zwaar gaan, maar dat wende snel en toen bleek ook het stuurkarakter van de 504 bijzonder ongecompliceerd te zijn; d.w.z. vrij direct, met een lichte neiging tot onderstuur. Het zijn dingen, waarover men in de (drukke!) praktijk van het verkeer rond Parijs geen moment piekert. Men krijgt na een dag rijden met de 504 wel een overheersende totaal-indruck. En die is, dat deze schijnbaar conservatieve conceptie tot in de finesses werd aangepast aan de eisen van het **moderne** verkeer. Men beschikt over flitsende acceleratie, legendarisch goede wegligging, uitstekende remmen (licht en gemakkelijk te doseren), een zeer grote mate van comfort en eenvoudige bediening. Kortom een wagen met klassieke Peugeot-kwaliteiten, die zeker ook de veiligheid ten goede komen.

Merkwaardig genoeg hadden we met beide wagens enige pech met de uitlaat. Na wat felle remproeven bleek van de eerste wagen de uitlaatpijp los te zijn getrild. De tweede 504, die we bij het omwisselen ontvingen uit de handen van een weinig zachtzinnige Britse collega, die er waarschijnlijk mee in het „terrein“ had gereden, verspreidde wat uitlaatgassen in het interieur. We nemen aan, dat we dit toevallig zo troffen. Peugeot staat er in ieder geval wel borg voor, dat bij

## TECHNISCHE GEGEVENS

### MOTOR. gegevens van injectiemotor tussen haakjes.

Vloeistof-gekoelde viercilinder lijnmotor, voorin gemonteerd; boring x slag 84 x 81 mm; cilinderinhoud 1796 cc; compressieverhouding 8,35 : 1; max. vermogen 82 DIN pk bij 5500 omw/min (97 DIN pk bij 5600 omw/min); max. koppel 13,7 kgm (DIN) bij 3000 omw/min (14 kgm (DIN) bij 3000 omw/min); enkele onderliggende nokkenas; halfbolvormige verbrandingskamers; 5 x gelagerde krukas; enkele Solex carburateur, type 34 PBICA 5 (Kugelfischer DL 020 B benzine-injectie) luchtfilter met verwisselbaar papierelement accu 12 volt-55Ah; wisselstroomdynamo.

### TRANSMISSIE.

Hydraulisch bediende enkelvoudige droge plaatkoppeling met diaphragma veer; volledig gesynchroniseerde vier-versnellingsbak; versnellingshefboom aan stuurkolom; overbrengingsverhoudingen: I. 3,651 : 1; II. 2,167 : 1; III. 1,418 : 1; IV. 1 : 1; A. 3,742 : 1; kroonwiel/pignon 3,888/1 (3,777/1).

### CHASSIS

Geheel zelfdragende carrosserie, met voor en achter subframes; wielophanging vóór onafhankelijk (McPerson), achter onafhankelijk met in de lengterichting scharnierende wieldraagarmen; schijfremmen rondom, bekrachtigd; bandenmaat 175-14.

### MATEN EN GEWICHTEN

Wielbasis 2740 mm; spoorbreedte vóór 1420 mm, achter 1360 mm; lengte 4490 mm; breedte 1690 mm; hoogte 1460 mm; diameter draaicirkel 9,5 m; gewicht 1200 kg; nuttig laadvermogen 480 kg.

### PRESTATIES

156 km/uur (168 km/uur) volgens fabrieksopgave; brandstofverbruik 11,6 liter per 100 km (11,3 liter per 100 km) volgens fabrieksopgave.

### ADRESSEN

Fabrikant: Société Anonyme des Automobiles Peugeot, Socheaux, France; Importeur: Nefkens Automobielmij NV., Atoomweg 68, Utrecht.

Langs de oevers van de Loire komen de lijnen van de Peugeot 504 goed tot zijn recht.

de wagens, die straks bij de dealers komen, de zaak potdicht zit!

De 504 wordt eind van deze maand in Nederland geïntroduceerd. In het voorjaar zal een uitvoering met (ZF) automatische transmissie leverbaar zijn. Dan komen er ook een 504 coupé en cabriolet!

