



Autokampioen

5 december 1970 No. 49



Kort samengevat:

Deze Peugeot 504 is, evenals zijn voorganger, een bijzonder comfortabele reiswagen met uitmuntende rijeigenschappen. Zijn prestaties zijn nog steeds niet indrukwekkend, maar tekort schieten doen zij thans toch ook niet meer.

Het tot de standaarduitrusting behorende schuifdak is — ook als bij zijn voorgangers — nog immer een bron van storend windgeruis en kwalitatief blijft het bepaald achter op de totale conceptie van de wagen.

Sterke en zwakke punten:

Uitstekende rijeigenschappen
zeer comfortabel
complete uitrusting
goede remmen

veel windgeruis

Prijzen:

Peugeot 504	f 12 390,—
504 leren bekleding	f 13 340,—
meerprijs voor elektrisch verwarmde achterraut	f 90,—
idem automatische trans- missie	f 1400,—
idem benzine-inspuiting	f 1300,—

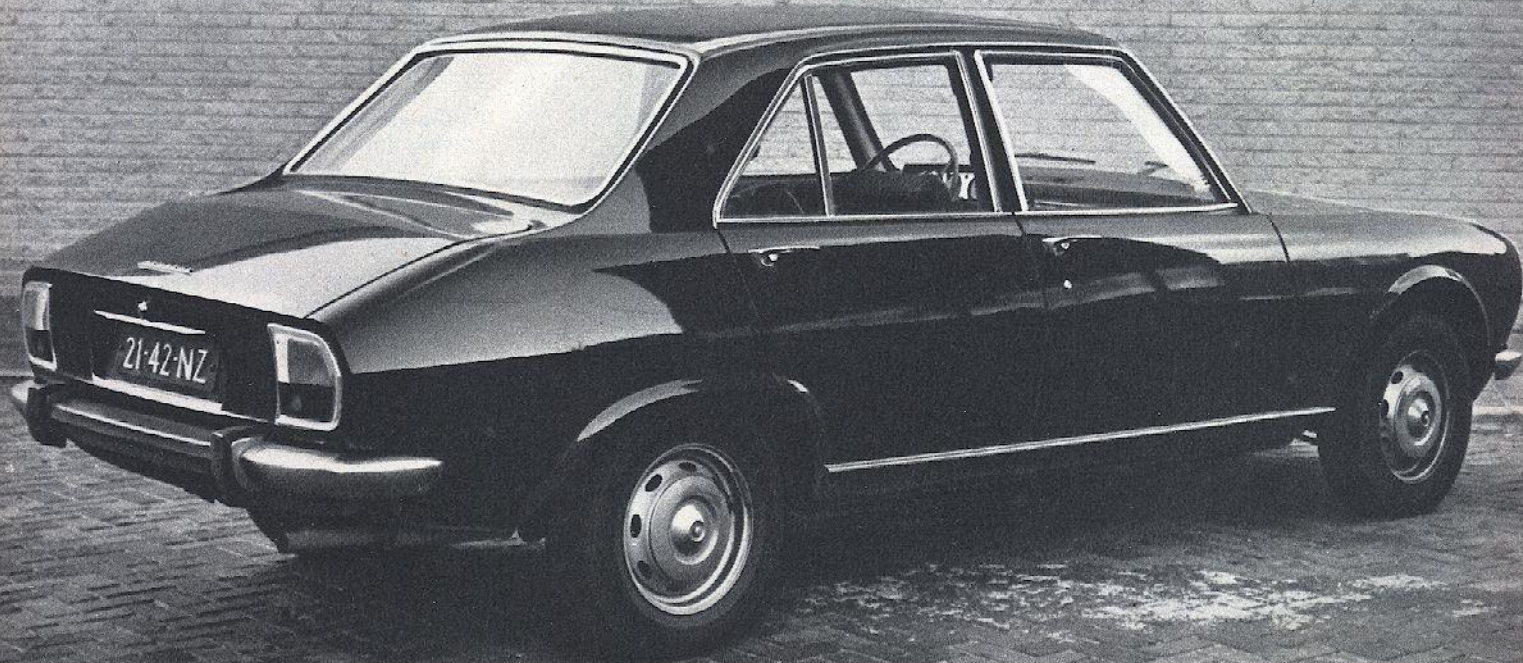
Peugeot staat bekend als een fabriek, die erg zuinig is op haar modellen; ze hebben een lange looptijd en ondergaan zelden ingrijpende wijzigingen. Wel vinden van tijd tot tijd technische ingrepen plaats, maar deze beperken zich als regel tot details.

De ingreep in de 504 voor het modeljaar 1971 in de vorm van een cilinderinhoudsvergroting van 1796 naar 1971 cc mag dan ook als een uitschieter — voor Peugeot — worden aangemerkt, zeker bij een nog zo jong model als de 504. De oorspronkelijke motor in dit type was afgeleid van de 404 motor; de grotere cilinderinhoud werd toen door het veranderen van de slag verkregen. De huidige vergroting is te danken aan het vergroten van de boring, maar qua constructie is er verder niets veranderd, zodat men in feite nog altijd van een variant op de 404 motor kan spreken.

Door de grotere cilinderinhoud en de toepassing van een carburateur met dubbele venturi is het vermogen van 87 op 98 SAE-pk gekomen, een zeer welkome winst, vooral ook, omdat de prestaties van het vorige type wat onder de middelmaat bleven. Weliswaar is de 504 hierdoor niet opeens een felle trekker geworden, maar wel verloopt de acceleratie wat gemakkelijker en behoeft ook niet meer zo veel te worden geschakeld — twee factoren, die uitstekend bij het comfortabele karakter van deze uitgesproken reiswagen passen.

Andere wijzigingen zijn er eigenlijk niet. De recente exemplaren van de 504 hebben van huis uit een elektrische achterrautverwarming, waarvoor f 90,— extra in rekening wordt gebracht; de ons ter beschikking gestelde wagen was hiermee nog niet uitgerust. Voorts behoren driepunts gordels op de voorste zitplaatsen thans tot de standaarduitrusting.

Ook de versie met benzine-inspuiting heeft de grotere motor gekregen, hetgeen eveneens met een vermogens-toename gepaard is gegaan. De 1,8 liter motor is uit het programma geschrapt, ook in Frankrijk.

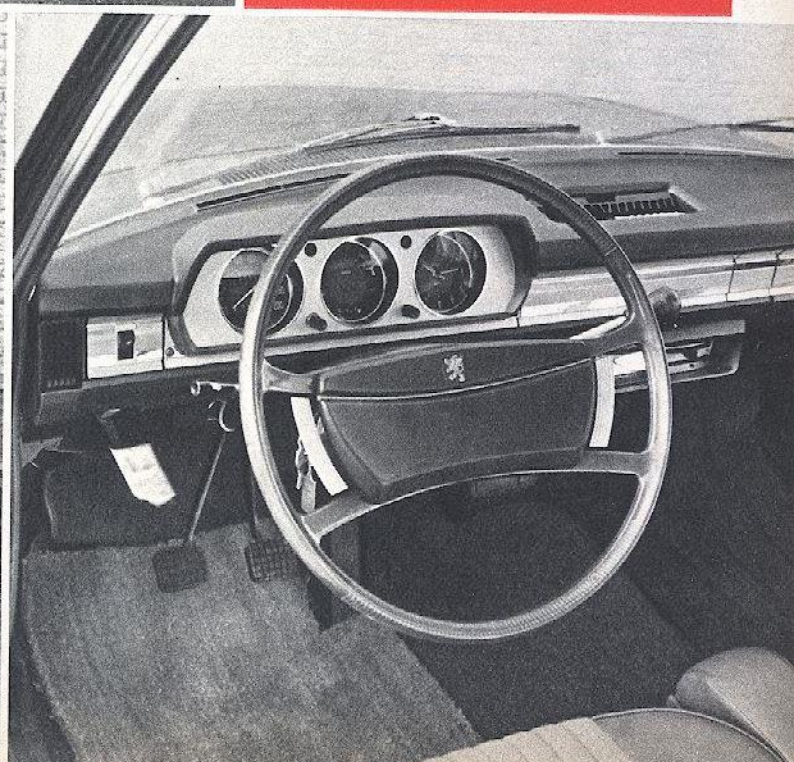




Rijervaringen
met de

PEUGEOT

504



TESTRAPPORT

Autokampioen roadtest nr 47/70

Merk PEUGEOT

Model 504

Kenteken 21-42-NZ

Kilometerstand begin test 4882

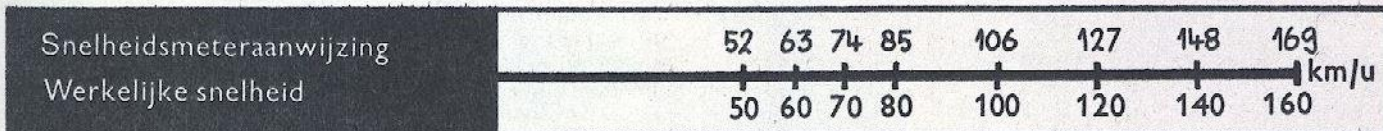
einde test 7060

Gemonteerde banden Michelin XAS



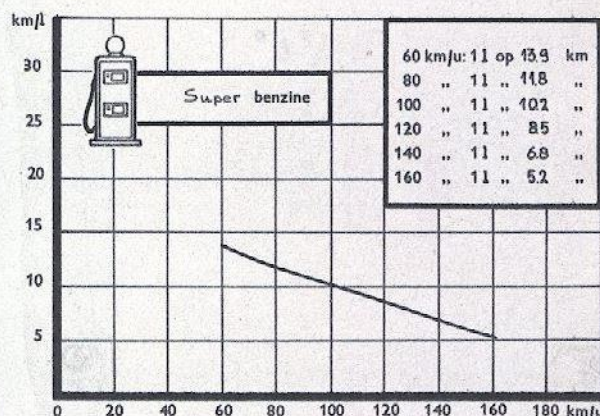
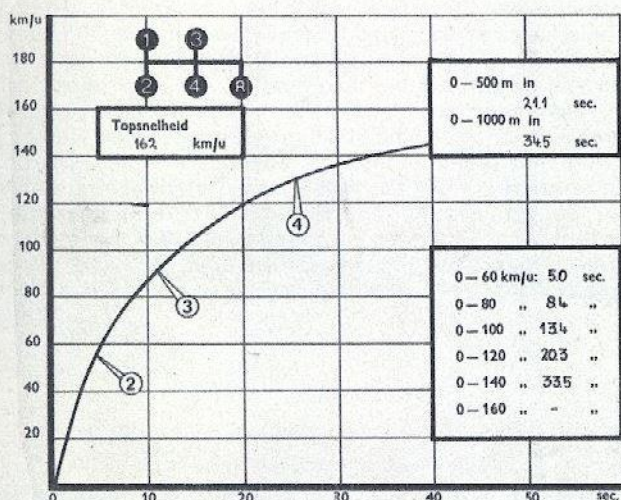
MEETRESULTATEN

Onderstaande cijfers zijn het resultaat van diverse metingen in tegengestelde richting, die werden verricht met een belasting van 2 personen (150 kg). Alle vermelde snelheden zijn werkelijke snelheden.



Afwijking km teller 1% positief

Brandstofverbruik bij constante snelheden



Acceleratie in hoogste versnelling

60-80 km/u	7,6 sec
80-100 km/u	7,1 sec
100-120 km/u	8,6 sec
120-140 km/u	13,6 sec

Snelheidsbereik in versnellingen

I	0 - 60	km/u
II	0 - 100	km/u
III	20 - 145	km/u
IV	30 - 162	km/u

Geluidsniveau in wagen

60 km/u	62	dB (A)
80 km/u	67	dB (A)
100 km/u	73	dB (A)
120 km/u	78	dB (A)
140 km/u	81	dB (A)
160 km/u	84	dB (A)
topsnelheid	84	dB (A)

Weersomstandigheden tijdens metingen

windrichting evenwijdig aan de rijbaan
windsnelheid \pm 36 km/u
temperatuur 8 °C
barometerstand 999 mb
relatieve vochtigheid van de lucht 57 %

Stuuruitslag en draaicirkels

Stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts $4\frac{1}{2}$ omwentelingen.
Draaicirkel buitenkant carrosserie 10,9 m, buitenkant voorwielen 10,3 m.

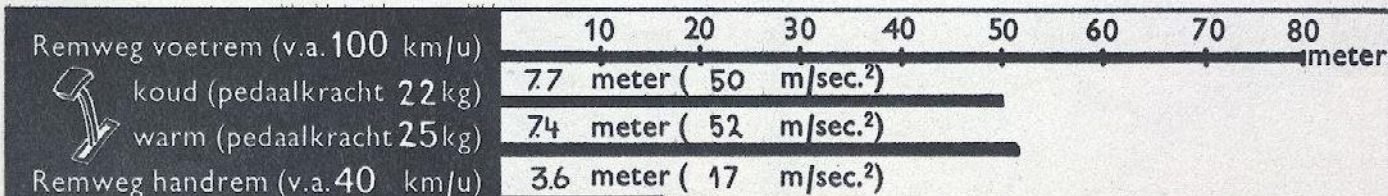
Brandstofverbruik

(aantal km's per liter) gemeten over 63 km buitenwegtraject, bij gemiddelde snelheden:

80 km/u	9,6	km/liter
90 km/u	8,4	km/liter
100 km/u	7,1	km/liter
110 km/u	5,5	km/liter

Gewichtsverdeling (%) en inverting (mm)

met 150 kg = 2 pers.:
vóór 53 %; 28 mm
achter 47 %; 21 mm
met 480 kg = max toelaatb. belasting:
vóór 43 %; 20 mm
achter 57 %; 119 mm



Motor

Watergekoelde viercilinder-in-lijn, voorin geplaatst en 45° naar rechts gekanteld. Dezelfde constructie als voorheen, maar van 1796 tot 1971 cc ver grote cilinderinhoud.

Vermogen 98 SAE-pk bij 5600 omw/min, koppel 17,2 mkg bij 3000 omw/min (vorige 1796 cc versie leverde 87 SAE-pk bij 5500 omw/min en 15,0 mkg bij 3000 omw/min).

Specifiek vermogen 49,7 pk/l, een zeer lage waarde voor een moderne motor. Specifiek gewicht 12,5 kg/pk, nog altijd wat aan de hoge kant voor een wagen in deze klasse.

Prestaties

Merkbaar beter dan bij vorige versie, maar desondanks nog steeds bescheiden in deze klasse. Topsnelheid 162 km/u, 7 km/u hoger dan wij indertijd uit de 1,8 liter motor haalden.

Acceleratie vanaf stilstand eveneens sneller, hetgeen vooral bij hogere snelheden tot uiting komt. Trekkraft in hoogste versnelling, ondanks grotere cilinderinhoud, nog wat mager. Trekkraft bij lage toerentallen echter zeer goed en noodzaak tot frequent schakelen dan ook zo goed als verdwenen. Hoogste versnelling in stadsverkeer goed bruikbaar.

Brandstofverbruik

Over gehele linie een fractie hoger dan bij vorige type. Verbruikscijfers niet laag, wat gezien formaat van de wagen ook niet anders verwacht kan worden. Onder normale omstandigheden zal verbruik variëren tussen 1 op 7 en 1 op 9.

Transmissie

Volledig gesynchroniseerde vier-versnellingsbak met stuurschakeling. Lichte bediening en — voor een stuurschakeling — tamelijk direct, maar met vrij grote slag. Uitstekend werkende synchronismes. Achteruit goed vergrendeld. Dezelfde overbrengingsverhoudingen als voorheen, ook eindreductie gelijk.

Koppeling komt bijzonder soepel in aangrijping en vraagt niet meer dan normale pedaalkracht.

Besturing

Wat indirect. Voor bereiken van maximale wieluitslag zijn wel veel stuurwielverdraaiingen nodig, maar dit houdt mede verband met de draaicirkel, die voor een wagen van dit formaat vrij klein is.

Besturing zeer precies en wegcontact blijft tot op topsnelheid goed behouden. Vrijwel neutraal stuurkarakter. Bij parkeermanoeuvres vraagt bediening wat meer kracht dan normaal, maar werkelijk storend is dit niet.

Koersvastheid op rechte weg

Uitgesproken positief. Oneffenheden hebben geen invloed op de koers, zij-

wind nauwelijks en dan nog alleen bij hoge snelheden. Heel af en toe wil achteras wel eens gaan dribbelen.

Gedrag in bochten

Eveneens uitstekend. Dribbelen en uitbreken van achteras doen zich slechts bij uitzondering voor, maar wel helt carrosserie meer over dan voor snel bochtenwerk gewenst is, een gevolg van de comfortabele vering.

Handelbaarheid en bediening

Geven nauwelijks reden tot kritiek en men voelt zich in deze wagen dan ook snel op zijn gemak. Goed uitzicht en wagencontouren aan voorzijde goed gemarkeerd. Achterzijde wegens hoge inzet van achterraut niet waarneembaar. Vlotte starter (handbediende choke).

Vering

Zeer soepel en comfortabel. Desondanks geen nadeinverschijnselen na diepe ineringen, ook niet bij volle belasting. Grote zowel als kleine oneffenheden worden uitstekend verwerkt. Het „slaan" op dwarsrichels (betonnaden!) doet zich in slechts zeer geringe mate voor.

Algeheel comfort

Bijzonder goed, hetgeen tevens te danken is aan de gelukkige combinatie van een prettige vering en rustige besturing. Motor over zijn gehele toerentalbereik aardig stil en ook bandenrumoer vrij bescheiden.

In scherp contrast hiermee staat het windgeruis en het is opnieuw het

schuifdak, dat hiervoor goeddeels verantwoordelijk is. Dat dit in geopende stand lawaai geeft, is tot op zekere hoogte aanvaardbaar, maar niet acceptabel is het bepaald storende geruis bij gesloten dak, dat reeds bij zo'n 100 km/u irriterend begint te worden. De portieren blazen ook hun lied mee, maar pas op hogere snelheden.

Remmen

Rondom schijfremmen, met bekrachtiging en remkrachtbegrenzing in leiding naar achterwielen.

Bereikbare vertraging ruim voldoende, maar zou beter kunnen zijn als voorwielen wat minder vlug blokkeerden. Echter ook bij krachtig afremmen vanaf hoge snelheden blijft wagen in de rechte koers. Vereiste pedaalkracht laag, maar niettemin goed doseerbaar. Goede handremvertraging.

Carrosserie

Vier-deurs, zelfdragend. Moderne vormgeving en welverzorgde afwerking.

Interieurruimte

Voorin zowel als achterin ruim voldoende. Bij verschuiven van stoelen naar achteren, hetgeen in alleszins toereikende mate mogelijk is, veranderen tevens hoogte en helling. Ook wanneer stoelen ver naar achteren staan, is beenruimte achterin voldoende.

Bagageruimte

Ruime en goed afgewerkte koffer; reservewiel onder de bodem. Flink en

Het koffercompartment is niet alleen ruim maar ook goed afgewerkt, al blijven wij zo'n hoge opstaande rand lastig vinden. Maten der koffers: 1 = 56 x 36 x 15 cm (= 30 liter); 2 = 65 x 45 x 17 cm (= 50 liter); 3 = 75 x 54 x 20 cm (= 80 liter).



Belangrijkste gegevens

Motor: Watergekoelde viercilinder-in-lijn, 45° naar rechtsgekanteld voorin geplaatst. Klepbediening door lichtstangen en tuimelaars. Nokkenas aandrijving d.m.v. ketting. Krukaslagering vijfvoudig. Inhoud koelstelsel 7,8 l. Inhoud ollecarter 4 l. Cilinderinhoud 1971 cc, boring 88 mm, slag 81 mm, compressieverhouding 8,35 : 1. Maximum SAE vermogen 98 pk bij 5600 omw/min. Max. SAE koppel 17,2 mkg bij 3000 omw/min. Specifiek vermogen 49,7 pk/l. Specifiek gewicht 12,5 kg/pk. Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 27,9 km/uur. Dubbele valstroomcarburateur met handbediende choke. Elektr. installatie 12 V, accu 55 Ah, wisselstroomgenerator, vermogen 350 W.

Transmissie: Achterwielaandrijving. Mechanisch bediende koppeling met schotelveer. Volledig gesynchroneerde vierversnellingsbak. Vloerschakeling. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 3,66, 2e versn. 2,17, 3e versn. 1,41, 4e versn. 1,0, achteruit 3,74. Reductie eindoverbrenging 3,9.

Onderstel: Vierdeurs zelfdragende carrosserie. Onafhankelijke voorwielophanging volgens het McPherson-systeem, waarbij schroefveer, schokdemper en fusee tot één geheel zijn verenigd. Achter: draagarmen in langsrichting, eveneens schroefveren. Aandrijfassen met ieder twee homokinetische koppelingen. Rondom telescopische schokdempers. Voor en achter dwarsstabilisator. Gescheiden remsysteem met schijfremmen. Rembrekkrachtiging. Remkrachtbegrenzing. Handrem op de achterwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Bandenmaat 175 HR 14 met binnenband.

Maten en gewicht: Wielbasis 274 cm, spoorbreedte voor 142 cm, achter 136 cm. Totale lengte 449 cm, breedte 169 cm, hoogte 146 cm. Totaal gewicht (rijklaar, volle tank) 1221 kg. Max. draagvermogen 480 kg. Inhoud benzinetank 56 l.

Geschiktheid als caravantrekker: Totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 meter boven de zeespiegel:
 10% helling 3385 kg, 14% helling 2760 kg, 18% helling 2330 kg,
 12% helling 3040 kg, 16% helling 2525 kg, 20% helling 2175 kg.
 Voor toeristisch gebruik kunnen caravans tot ca. 700 kg afleveringsgewicht worden getrokken. Gezien de cilinderinhoud en de vrij soepele inslag van de motor zal ook met caravan veelvuldig in de hoogste versnelling kunnen worden gereden.

Interieurafmetingen:

Voor:

breedte over de voorbank	136 cm
afstand zitting tot dak	102 cm
diepte zitting	49 cm
hoogte rugleuning	58 cm
hoogte zitting	24 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning max.	47 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning min.	28 cm
afst. stuurwiel tot zitting gem.	24 cm
afst. rempedaal tot zitting max.	50 cm
afst. rempedaal tot zitting min.	33 cm

Achter:

breedte over de achterbank	133 cm
afstand zitting tot dak	95 cm
diepte zitting	48 cm
hoogte rugleuning	60 cm
hoogte zitting	25 cm
afst. rugl. tot rugl. max.	84 cm
afst. rugl. tot rugl. min.	65 cm

Koffer:

breedte 120 cm, diepte 106 cm, hoogte 43 cm.

Enkele financiële consequenties:

servicebeurten elke 10.000 km, geen vaste prijzen
 olie ververset elke 5000 km.
 filterelement vervangen elke 10.000 km.
 geen doorsmeerpunten.
 verzekeringspremie All Risks per jaar f 919,—.
 motorrijtuigenbelasting per jaar f 249,35.
 garantietermijn: 12 maanden, ongeacht het aantal kilometers.

Prijzen van enkele onderdelen (excl. BTW):

uitlaat compleet	f 118,10
koppelingplaat	f 64,20
schokdemper voor	f 59,30
schokdemper achter	f 52,—
voorwielaggers voor twee wielen compl.	f 29,40
voorremblokken compleet	f 35,—
radiateur	f 148,—

thermostaat	f 8,45
voorbumper	f 118,—
achterbumper	f 137,—
voortortier (kaal, ongespoten)	f 138,—
voorrui	f 124,—
wieldop	f 9,60
ruitwischerblad	f 6,25
oliefilterelement	f 8,65

Fabrikant: S.A. des Automobiles Peugeot, Sochaux, Frankrijk.

Importeur: Gebr. Nefkens Automobiel Mij. N.V., Utrecht.

Aantal dealers in Nederland: 115.

Dashboard

Niet gewijzigd t.o.v. vorige type. Snelheidsmeter wat aan de kleine kant en niet zo gemakkelijk af te lezen; betrekkelijk kleine miswijzing. Meteraanwijzers voor koelwatertemperatuur, benzinevoorraad en boordnetspanning (voltmeter). Controlelampjes voor olie-druk, grootlicht, clignoteurs, choke, ingeschakelde verlichting, handrem en slijtagetoestand van remblokken. Klok.

Verwarming en ventilatie

Kachelcapaciteit ruim voldoende, temperatuur goed regelbaar. Uitstroomopeningen aan weerszijden van dashboard voor ontwaseming zijruiten. Rechtstreekse toevoer van buitenlucht via goed instelbare openingen in midden van dashboard en aan beide zijden in voetenruimte. Afzuiging uit interieur. Schuifdak. Traploos regelbare ventilator.

Verlichting en signalering

Karakteristiek gevormde koplampen met goede lichtopbrengst. Goed waarneembare stadslichten. Dimschakelaar (tevens voor grootlichtsignalering) aan stuurskolom. Interieurverlichting (twee lichtpunten) werkt gescheiden over beide portieren aan elke kant. Achteruitrijlampen. Regelbare dashboardverlichting, waarin ook asbakverlichting is betrokken. Lichtpunt in kofferruimte.

Standaarduitrusting

Sloten op beide voorportieren. Handgrepen voor passagiers aan alle portieren. Ruitewissers (twee snelheden) nemen ook bij hoge rijsnelheden goed af. Ruitesproeier met voetbediening, waarbij tegelijkertijd ook wissers in actie komen. Dagteller. Aansteker. Stuurslot. Binnenspiegel met anti-verblindingsstand. Geen buitenspiegel. Bekleding ten dele kunstleer, ten dele stof. Driepunts gordels op beide voorzitplaatsen.

Gereedschap: krik, wielmoersleutel, bougiesleutel.

afsluitbaar dashboardkastje. Voorts kleine bergruimte in middenarmsteun tussen voorstoelen en pakjesplankje rechts onder dashboard.

Zitplaatsen

Voorin gescheiden stoelen met volledig verstelbare rugleuningen. Comfortabele zit op vrij zachte zittingen. Hoofdsteunen, welke in rugleuningen van deze stoelen kunnen verzinken, behoren tot standaarduitrusting. Opklapbare armsteun midden op achterbank.

Veiligheid

Uitstekende rijeigenschappen en rustige besturing. Goede remmen met eenvoudig in voor en achter gescheiden circuits. Behalve contactsleutel geen uitspringende delen op kniehoogte. Korte stuurskolom. Hoofdsteunen. Kindersloten op achterportieren.

Ter vergelijking

	Peugeot 504	Volvo 144	Audi 100 2-deurs	Austin Balanza Mk II
Cilinderinhoud	1971 cc	1985	1760	1798
Vermogen	98/5600 pk/omw/min	90/4800	80/5000 DIN	90/5300
Koppel	17,2/3000 mkg/omw/min	16,5/3000	13,8/3000 DIN	14,1/2300
Acceleratie 0-100 km/u sec.	13,4	14,7	12,6	16,1
Topsnelheid	162 km/u	151	165	159
Brandstofverbruik bij 120 km/u	8,5 km/l	8,6	9,7	9,4
Lengte	449 cm	464	459	422
Breedte	169 cm	173	173	170
Gewicht (leeg)	1221 kg	1166	1076	1163
Prijs	f 12.390,—	14.375	11.480,—	12.437,60
Rijproef in AK	no/jaar	36/69	32/70	30/68