

peugeot504.info

autorevue

14-DAAGS TIJDSCHRIFT

21e JAARGANG

11 DECEMBER

NUMMER 25

LOSSE NUMMERS F 0,90

TEST PEUGEOT 504 / CAN-AM / RITTENSPOORT



Huib Vermeulen Formule-Ford-Kampioen



arTEST

PEUGEOT 504

Het is toch wel opvallend dat een zo oude fabriek als Peugeot — nog steeds een familiebedrijf — in de loop der jaren het hoofd boven water heeft gehouden en zelfs tot de wat grotere auto-industrieën van Europa behoort. Een van de redenen daarvoor is waarschijnlijk wel de kwaliteit van het merk uit de Franse Jura, maar daarmee alleen komt men er niet. Immers, vele fabrieken gingen ten onder aan te goede produkten.

Twee andere factoren hebben bij Peugeot tot succes geleid. Allereerst het steeds strakke modellen-programma, waarbij men telkens weer naast de nieuwe modellen de oudere typen (die een goede naam opbouwden) bleef

produceren. Dat was zo met de 203 en de 403, de 403 en de 404 en nu weer met de 404 en de 504; ze overlappen elkaar altijd een paar jaar. Hetzelfde geldt voor de technische conceptie, waarbij bepaalde constructies in de nieuwe modellen worden verwerkt, terwijl zij soms al jaren bestaan. De 204 lijkt hierop een uitzondering te vormen, maar die is met zijn vijfjarige bestaan naar Peugeotbegrippen nog erg jong, zodat we de voorwielaandrijving bij Peugeot nog niet zullen zien verdwijnen.

Nog steeds modern

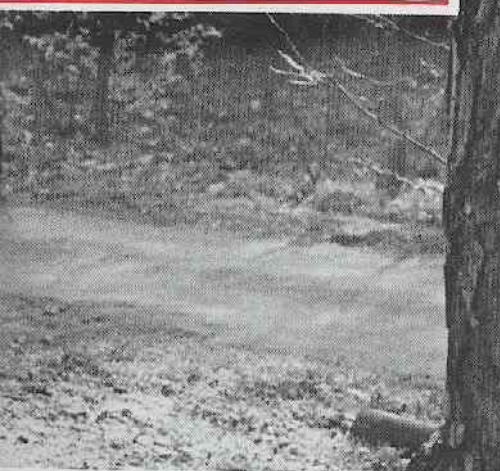
Toen de 504 twee jaar geleden uitkwam vonden we onder de motorkap

een oude bekende, de 404-kraftbron die tot 1,8 liter was vergroot en enkele pk's meer leverde.

Om verschillende redenen kwam de nieuwigheid toen qua prestaties wat bij de 404 achterop. In de eerste plaats bleek de 504 zwaarder dan zijn voorganger, zodat de pk/gewichts-verhouding niet veel verbeterde. Verder leverde de 404-kraftbron inmiddels 8 pk meer dan de oorspronkelijke 72-pk versie uit 1960, zodat dit type in topsnelheid en acceleratie niet veel op de 504 achter liep. Vandaar die extra 200 cm³. De 93 DIN pk komen overigens niet alleen hieruit, want tevens de registercarburateur, vooral voordelen biedend bij hogere toerentallen en ac-

IN HET KORT

Voor 1971 kreeg de Peugeot 504, in 1968 geïntroduceerd, een tot 1971 cm³ vergrote motor van 93 pk. Acceleratie en topsnelheid namen toe, maar in vergelijking met de vroegere 1800-versie steeg tevens het benzineverbruik tot een vrij hoge waarde. Hoog comfort en zeer goede rijeigenschappen zijn de sterke punten van deze Fransman. De prijs van het meest verkochte type — de 504 Berline — is f 12.480,— incl. BTW. Een stalen schuifdak en een verwarmde achterraut zijn hierbij inbegrepen.



erg pittig. Wanneer de tweede trap van de carburateur wordt aangewend (een voelbare weerstand in het rechterpedaal) is het wel heel bar en ligt het verbruikscijfer rond de 1 op 5,5! Aan de andere kant is het mogelijk zonder gebruikmaking van die tweede trap ongeveer 140 (echte) km/uur te rijden en dan komt men heel wat gunstiger uit: om en nabij de 1 op 7,8. Een zeer rustig traject leverde 1 op 9,5 op, maar alles bij elkaar vinden we toch dat de 504 veel benzine verbruikt. Een pluspunt is daarentegen weer de grote betrouwbaarheid en levensduur, hetgeen de 404-motor (slechts in details van de grotere broer afwijkend) de laatste tien jaar heeft bewezen.

Fijnste stuurschakeling

Van een diafragma koppeling (met een lage pedaaldruk) verloopt de aandrijving via een zeer fijne versnellingsbak. De synchronisatie is uitstekend en de bediening gaat uitermate licht en exact. Dat komt vaker voor zult u zeggen, maar men moet wel bedenken dat we bij de 504 met een stuurscha-

De 504 heeft een bijzonder fraai en tijdloos uiterlijk, waarbij het prachtig gestyleerde front steeds in het oog springt.

keling te doen hebben. Peugeot houdt deze constructie (ondanks de meer gebruikelijke poken) nog steeds in ere, en terecht. In de stad is het gewoon handiger de versnellingshefboom dicht bij de hand te hebben en wanneer de bediening van de „stuurpook” tevens licht en exact gaat (vroeger vaak een moeilijk punt), dan hoeft de knuppel op de vloer niet meer zo heel erg. We geloven zonder meer te kunnen stellen dat dit de fijnste stuurschakeling is die er bestaat!

Vanuit de versnellingsbak verloopt de aandrijving door een gesloten koker naar het differentieel, dat vast aan de carrosserie (eigenlijk een subframe) is verbonden.

Twee aandrijfassen met homokinetische koppelingen verzorgen tenslotte de aandrijving naar de wielen.

Indirekt stuur

Het onderstel wijkt in veel opzichten van vorige Peugeot's af. Vóór vinden we weliswaar McPherson veer elementen maar achter is de starre as vervangen door een mooie onafhankelijke ophanging. Het stuurhuis is niet meer zo direct als voorheen bij de 404. Dat is eigenlijk jammer, want bij snel bochtenwerk of rijden in de stad dient er veel aan het stuurwiel (vijf omwentelingen van links naar rechts) te worden gedraaid, zij het zonder veel krachtsinspanning. Toch hebben de stabiliteit en het gevoel met de weg niet onder de grotere overbrengingsverhouding geleden en de 504 kan vooral erg snel door flauwe bochten worden gestuurd. Op korte bochtige trajecten komt het onderstuurkarakter boven. De wagen is niet helemaal zijwindongevoelig. Het veercomfort is erg prima, beter dan het gemiddelde zelfs en rijden over slechte wegen is beslist niet onplezierig. De radiaalbanden laten zich wel horen en zijn bij lage snelheden wat stoterig, maar eenmaal „op gang” wordt iedere oneffenheid goed opgevangen en gedempt.

De remmen zijn goed tegen hun taak opgewassen. De pedaaldruk is laag en fading treedt alleen onder extreme omstandigheden op.

Stijvol

Op het gebied van interieurs hebben de Fransen een beetje de naam van... de Franse slag. Bij de Peugeot merkt men daarentegen dat de fabriek tegen de Duitse en Zwitserse grens staat. De afwerking van het smaakvolle interieur is degelijk en simpel zonder dat daarbij de bekende Franse functionaliteit verloren ging.

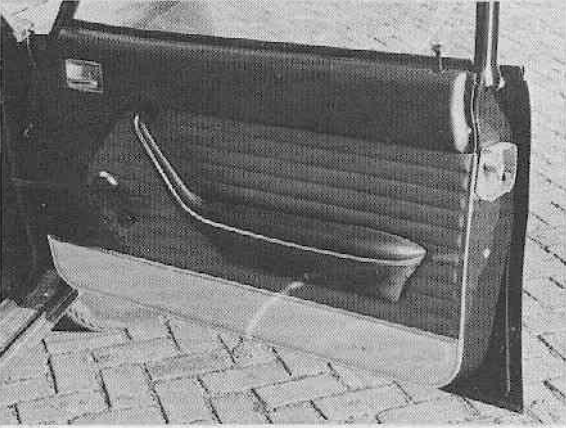
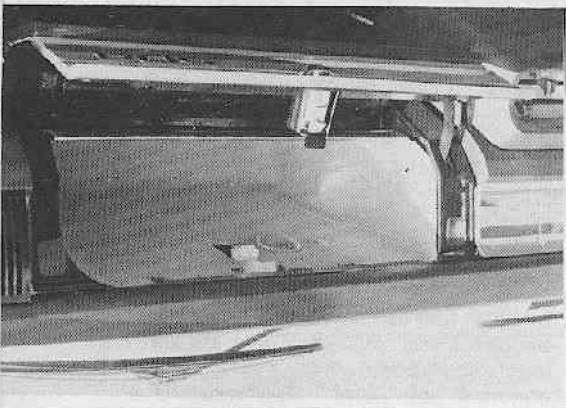
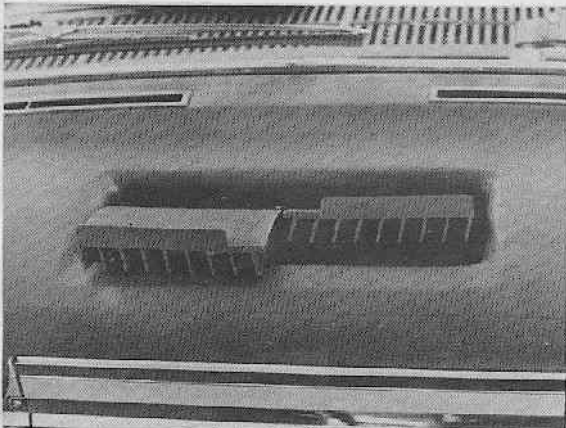
Het instrumentarium omvat drie duidelijk afleesbare klokken. Aan de stuurkolom zijn vrijwel alle bedieningsorganen geplaatst en wel zodanig, dat zij onder alle omstandigheden voor het grijpen liggen; links zit de schakelaar voor licht

/ 2 LITER

celeratie, heeft een steentje bijgedragen aan het grotere vermogen.

Zowel op de rollentestbank als op de weg kwamen die extra pk's er duidelijk uit. Aan de achterwielen vonden we 79 pk (met ingeschakelde koelventilator 74 pk, zoveel vermogen vraagt zo'n onderdeel) en de acceleratie is een stuk beter dan voorheen, hoewel het woord flitsend niet helemaal van toepassing is. Traditiegetrouw is de souplesse van de motor goed en rondtoeren in de vierde versnelling bij circa 50 km/uur is heel wel mogelijk. Dat Peugeot-motoren erg stil zijn bewijst ook dit type weer. In één opzicht is de 504 geen Peugeot en zeker geen Fransman: het benzineverbruik is nl.





en ruitesproeier (gecombineerd met ruitewisser) en rechts vinden we de nog altijd slapjes uitgevoerde plastic richtingaanwijzerschakelaar. Alleen de choke (koude start is goed) en ruitewisserschakelaar met twee standen zitten apart, maar goed bereikbaar. De verwarmingsbediening is evenals de sigarettenaanstecker licht-groen-verlicht — zeer nuttig!

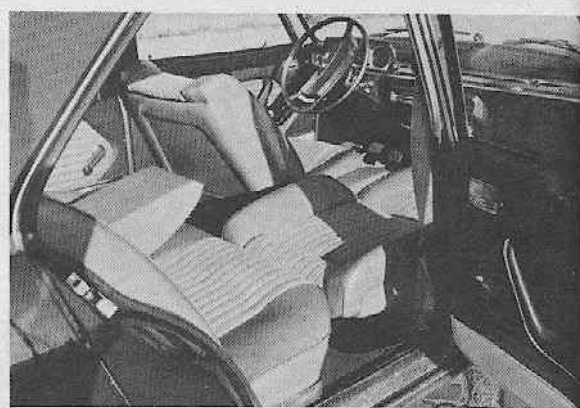
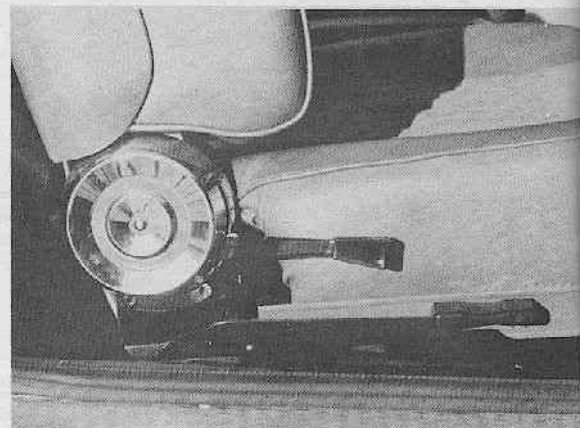
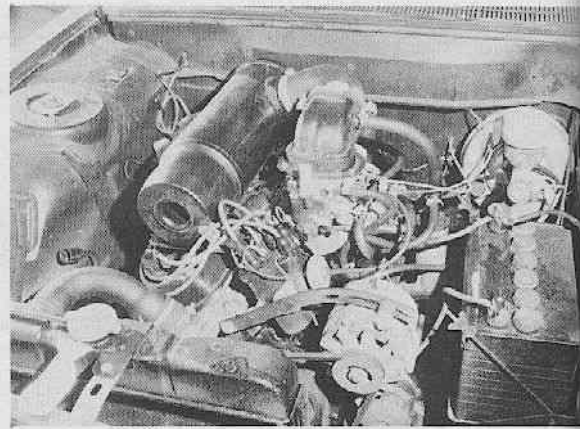
De zitpositie achter het grote en tamelijk vertikaal geplaatste stuurwiel is goed; de handgrepen verplichten de bestuurder bijna de handen in de kwartvoor-twee positie te houden. De stoelen zijn in ruime mate verstelbaar, maar de hoofdsteunen zitten in uitgeschoven toestand te ver weg om werkelijk steun te kunnen geven.

Trouwens de rugleuningen voor zijn een beetje kort en geven niet aan ieders rug voldoende steun. Ze zijn wel goed gevormd en de stoelen zitten lekker zacht. De zitruimte is achterin goed en ook een vijfde persoon heeft een goede plaats. Over het comfort spraken we reeds. De motor is uitermate stil, de vering is erg soepel en het windgeruis is eveneens gering, maar... wanneer zal men bij Peugeot een wat stiller schuifdak gaan maken. Zelfs in gesloten toestand produceert dit overigens prettige accessoire veel lawaai!

Nog twee kleinere punten van kritiek: de motorkap, weliswaar aan twee zijden vergrendeld, opent aan de verkeerde zijde en de grote kofferruimte heeft een vrij hoge drempel.

Conclusie

Enkele jaren geleden nog stond Peugeot een beetje aan de dure kant — en eerlijk gezegd waren ze wat prijzig. Maar de tegenwoordige grote middenklassers en sportieve sedans zijn ook niet meer zo goedkoop en zodoende kan men de 504 in ieder geval niet meer duur noemen. We zouden zelfs willen beweren dat de 504 tussen de concurrenten zeer veel waar voor zijn geld biedt. Een mooi gelijnde en snelle reiswagen met een comfort van een duurdere auto. Een wagen helaas met het benzineverbruik van een duurdere wagen.



*Van boven naar beneden:
... grote kofferruimte met hoge drempel; regelbare koel-
luchtopeningen op dashboard verzorgen o.a. prima ventilatie;
goede afwerking blijkt uit het verlichte dashboardkastje en
de keurig beklede portieren.*

*Van boven naar beneden:
De nu 2 liter metende 504 motor is misschien wel de be-
trouwbaarste in zijn klasse, maar is erg dorstig; de zittingen
zijn vóór in alle standen verstelbaar. De rugleuningen zijn
wat kort en de hoofdsteunen zitten wat ver verwijderd.*

TECHNISCHE GEGEVENS:

Algemeen

Merk en type Peugeot 504
 Fabrikant S.A. des Automobiles Peugeot, Sochaux, F.
 Importeur Gebr. Nefkens N.V., Atoomweg 68, Utrecht
 Prijs f 12.480,—

Motor

Type 4-cil. in lijn
 Koeling met water; aut. ventilator
 Plaatsing voor in wagen; \angle 45°
 Boring x slag 88 x 81 cm
 Cilinderinhoud 1971 cm³
 Compr.verh. 8,35 : 1
 Vermogen (DIN) 93 pk/5200 t./min.
 Koppel (DIN) 16,3 m.kg/3000 t./min.
 Klepbediening kopkleppen/stoterstangen

Krukas 5 x gelagerd
 Cilinderblok gietijzer
 Cilinderkop lichtmetaal
 Oliefilter in hoofdstroom
 Carburateur Solex 32/35 SEIEA valstroom-register

Aandrijving

Koppeling hydraulisch bediend met diafragmaveer
 Versnellingsbak gesynchroniseerde 4-bak

Overbrengingsverh. (: 1) 3,366/2,17/1,41/1/A. 3,74

Aandrijving op de achterwielen
 Eindreductie (: 1) 3,777, hypoid

Chassis/carrosserie

Type 4/5 pers. sedan
 Constructie zelfdragend m. subframes
 Vering, voor onafhankelijk (McPherson)
 Vering, achter onafhankelijk m. weldraagarmen en schroefveren
 torsiestab. voor en achter
 Stuurinrichting tandheugeltype
 Remmen schijven voor en achter; bekrachtigd; systeem gescheiden

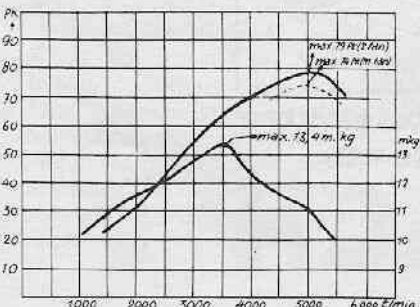
Velgmaat 5 j x 14
 Bandenmaat 175-355 (HR)

Inhouden

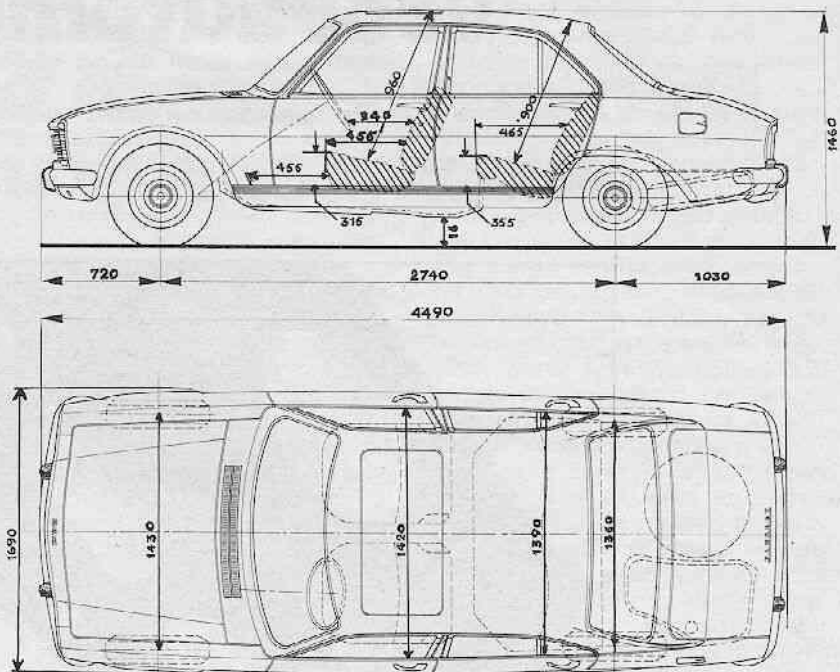
Motorcarter 4 liter
 Versnellingsbak 1,15 liter
 Koelsysteem 7,8 liter
 Brandstoftank 56 liter
 Kofferruimte 560 liter

Gewichten

Eigengewicht 1230 kg
 Max. toelaatbaar 1710 kg
 Nuttige lading 480 kg
 Aanhangergewicht 900 kg max.



AFMETINGEN



PRESTATIES

Op de testbank

Max. vermogen aan de wielen 79 pk bij 5000 t./min. (74 pk bij ingeschakelde ventilator)
 Max. koppel aan de wielen 13,4 m.kg bij 3500 t./min.

Op de weg

Pk/gewicht-verhouding voor test (900 kg + 2 pers. + 50 l. benz.) 1/13,7
 Snelheidsmeterafwijking, op teller

| | | | | | | |
|-------|----|----|-----|-----|-----|-----|
| 50 | 70 | 90 | 100 | 110 | 130 | 150 |
| reëel | 41 | 64 | 83 | 94 | 104 | 125 |

 Topsnelheid 161 km/uur; 169 op teller
 Acceleratie 0—50 in 4,9 sec, 0—80 in 9,8 sec
 0—100 in 13,5 sec, 0—120 in 20 sec.
 50—100 (1e versn.) in 16 sec.
 50—100 (3e versn.) in 11,3 sec.
 Km met staande start 35,9 sec.; eindsnelheid 141 km/uur

Verbruik

Benzineverbruik rustige rijstijl ca. 10,4 l/100 km
 snelle rijstijl ca. 15,9 l/100 km
 gemiddeld testverbruik 13,9 l/100 km
 Actieradius circa 340 km

