



nieuwe auto's

auto wissie

Maandelijkse - objectief - weekblad

14e jaargang - nr. 9

28 februari 1969

f 1,25

Levens en idee- orgaan van de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club

Speciaal:

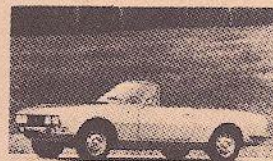
HOVERCRAFT VAN DE GROND

auto visie

onafhankelijk/objectief
weekblad
nr. 9 van 28 februari 1969
tevens officieel orgaan
van de K.N.A.C.



Het grote nieuws van deze week was op automobielgebied ongetwijfeld het bericht, dat NSU met Volkswagen in onderhandeling is over een mogelijke samenwerking tussen de twee fabrieken. Achtergronden en verwachtingen over deze „verloving“ vindt U in het eerste artikel in dit blad.



Nog niet tevreden met de uitverkiezing van het type 504 tot „Auto van het Jaar“, bracht Peugeot meteen nog een trekertje op de markt, de 504 Cabriolet. Jan Beguin reed deze wagen en het coupémodel (toe maart) in Frankrijk. In zijn verslag is te lezen dat het óók goede auto's zijn.



Onderwerp van onze roadtest (of moet het lijdend voorwerp zijn?) is deze week een echte Engelse ras-wagen: de Triumph 2500 PI. Dat écht-Engels heel goed kan zijn, maar anderzijds ook een tikje eigenwijs, bericht onze technische redactie U op de hiervoor bestemde pagina's.

hoofdredacteur	Fred van der Vlugt
eindredacteur	Jan Warning
technische redactie	Nico de Jong Paul Harrems
algemene redactie	Hans Veldhuls Jan Beguin
sportredactie	Rob Wiedenhoff
fotografie	Ton Thies Don v. d. Vaart
lay-out	Jan Kamies
correspondenten	Maxwell Boyd (Engeland) Eric Dymock (Engeland) Michael Cooper (Engeland — foto's) Bernard Cahier (Frankrijk) Louis Léger (Frankrijk) Gaston Fabry (België) Etienne Cornil (Italië) Guenther Molther (Duitsland) Lothar Behr (Duitsland) Eizo Ikeda (Japan) Frederico Kirbus (Zuid-Amerika) Jan Ullén (Zweden) Ing. Jiri Kinkor (Tsjecho-slowakije) Karl Ludvigsen (Ver. Staten)
advertenties	Yge Heerema Frank van Suchtelen

bij de voorplaat In het RAI-nummer kon U al lezen dat Renault dit jaar 75 jaar bestaat. Als hommage aan het altoos vooruitstrevende merk met de solide reputatie geldt onze voorplaat. Ton Thies maakte de opname van Oud en Nieuw; als decor voor de 8 S fungeerde een stuk uit de collectie van Lips in Drunen.

postadres	(alle afdelingen) postbus 6204, Den Haag
directie, administratie- abonnementen- en advertentie-afdeling	Willem de Zwijgerlaan 66, Den Haag telefoon (alle afdelingen) 070-543102* telex 32232
redactie	Bezuidenhoutseweg 18, Den Haag telefoon 070-543102*
postgiro	657193
bankrelatie	Mees & Hope, Den Haag
abonnementsprijzen	f 37,50 per jaar f 19,75 per halfjaar abonnementen kunnen met ieder nummer ingaan en lopen automatisch door indien zij niet 30 dagen voor het verstrijken van de abonnementsstermijn schriftelijk zijn opgezegd.
abbonement buitenland	(met uitzondering van de rijkdelen overzee en België) f 45,— per jaar
druk	Nederlandsch Drukkerij Bedrijf N.V., Leiden nadruk van artikelen of gedeelten hiervan en illustraties alleen met schriftelijke toestemming van AutoVisie.
uitgave	N.V. Uitgeversmaatschappij Interventura

van week tot week

TIEN DAGEN AUTO'S EN MENSEN

De personenauto-RAI is weer gesloten. Tien dagen lang was het RAI-gebouw weer het middelpunt van auto's en mensen. Aanvankelijk zag het er naar uit, dat de laatsten niet zouden komen. Dit lag vooral aan het slechte weer en de schaatskampioenschappen. Dat scheelde de RAI na een week zestigduizend bezoekers. In de laatste drie dagen van de tentoonstelling werd de achterstand echter tot twintigduizend teruggebracht. Er kwamen in het totaal 381.000 (in 1967 400.000) mensen kijken. Een getal dat bewijst hoe groot de belangstelling voor de auto blijft, ondanks het toenemende autobezit. Het bleef niet bij kijken, er werd ook gekocht. Soms op spectaculaire wijze, zoals de bestelling van de zigeunerkoning Ptaló, voor een Mercedes 600 Pullman. Meestal echter betrof het gewone auto's, besteld door gewone mensen. Hoewel er hier en daar wat aarzeling te bespeuren was, spraken de meeste exposanten toch hun tevredenheid uit.

Directe verkoop van auto's is echter niet het doel van een dergelijke tentoonstelling. Het doel is propaganda maken voor de auto's en het autorijden. Veel van de gelegde contacten leiden in het voorjaar pas tot verkopen. Als het goed loopt zal dit jaar het aantal autoverkopen het aantal RAI-bezoekers bijna overtreffen. Vorig jaar vonden 335.000 nieuwe wagens een koper; dit jaar rekent men op 360.000, maar het zouden er best meer kunnen worden. En als over twee jaar weer een sombere minister de RAI komt openen, zal hij moeten constateren, dat er zo'n 2,7 miljoen auto's op de weg rijden. Tenminste als deze dan — vooral in de steden — niet moeten blijven stilstaan, wegens chaotische opstoppingen, waar men het, naar het schijnt, op laat aankomen, waardoor er meer en meer van het openbaar vervoer gebruik moet worden gemaakt. Weliswaar wordt het belang van de burger hierdoor met voeten getreden, maar daar wordt minder op gelet dan op de kwartjesvangerij, een kruidenierspolitiek, die slechts kan leiden tot een terdoodbrenging van de centra der grote steden.

Peugeot's paradepaardjes

504 coupé en cabriolet

Zoals Peugeot zélf al bij de geboorte van de 504 „Berline” aankondigde, zou er spoedig een aantal varianten op dit zo succesvolle thema verschijnen. Succesvol vooral omdat de totale conceptie ten slotte dermate goed is, dat de wagen toch maar de eretitel „Auto van het Jaar” kreeg. Maar zo'n wagen kan nog zo succesvol zijn, er is immer een aantal liefhebbers dat wat meer wil dan een gewoon mens. Een fraaiere lijn of een cabriolet bij voorbeeld. Naar gevestigde Peugeot-traditie hoefden deze lieden niet lang meer te wachten, want aan de vooravond van de Geneefse Auto-Salon introduceerde Peugeot de 504 Coupé en Cabriolet. Twee wagens waarin de ontwerpers Sergio Pininfarina en Renzo Carli zich nog méér konden uitleven dan bij het normale 504-koetswerk.

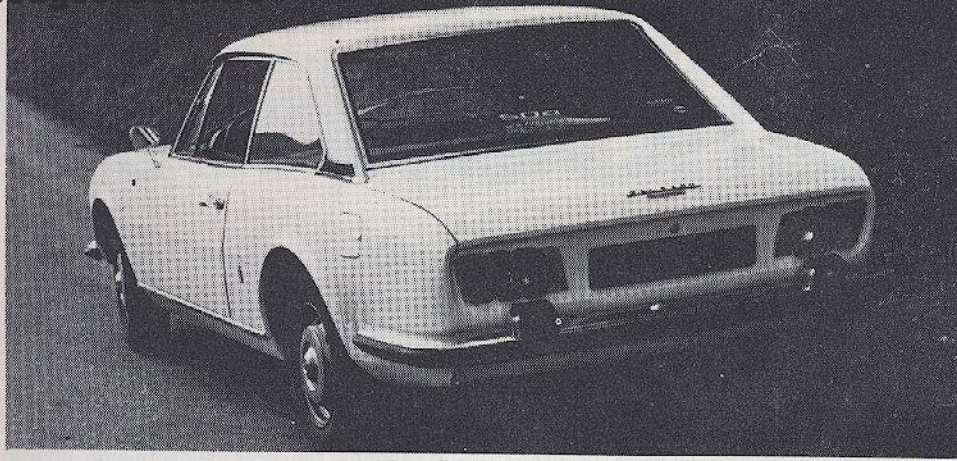
Overigens komen zowel de coupé als de cabriolet uit de fabrieken van Pininfarina en worden de wagens slechts voor wat betreft het mechanische gedeelte bij Peugeot in elkaar gezet.

Het uiteindelijke resultaat is inderdaad bijzonder fraai geworden, hoewel zulks vanzelfsprekend een kwestie van smaak is. De styling echter van coupé zowel als cabriolet is doordacht en met een redelijke portie raffinement uitgevoerd. De wagens worden geleverd met de benzine-inspuitmotor van 103 pk (SAE) en zijn technisch vrijwel identiek aan de „normale” 504. Een iets kortere wielbasis en veranderde spoorbreedte is de enige modificatie. Dat kan niet van de prijs gezegd worden, een prijs die voor Nederland nog niet bekend was, doch die in Frankrijk

23.000 resp. 24.000 NF gaat bedragen. Een fors bedrag voor deze paradepaardjes dus, doch daarvoor zijn het dan ook wel speciale wagens. De dagproductie van coupé en cabriolet gezamenlijk bedraagt 15 stuks (bij Pininfarina) en zelfs dat aantal lijkt gezien de bijzondere conceptie nog hoog. Want hoewel de nieuwe coupé en cabriolet ontegenzeggelijk fraaiere lijnen bezitten dan het gewone model, bleek het laatste ons toch duidelijker méér te imponeren. Door zijn ruimte, door de simpel-functionele styling, door de totale conceptie eigenlijk (zoals overigens duidelijk bij de jurering voor de Auto van het Jaar te constateren viel). Dát nu missen de coupé en de cabriolet. Persoonlijk sprak ons de coupé het meeste aan. De wagen heeft een ongemeen fraaic

Een fraaie styling, een rustig interieur en een weggedrag dat vrijwel identiek is aan dat van de gewone „504”, kenmerken de 504 Coupé. Het resultaat is de moeite van het zien ruimschoots waard.





door Jan Beguin

De achterkant van de beide nieuwe modellen wordt gekenmerkt door de typisch gevormde en geplaatste achterlichten, niet het mooiste detail vonden we.

lijn, een fraai afgewerkt interieur en een verrassende hoeveelheid ruimte. Het is een duidelijke 2 + 2, met dien verstande dat het laatste cijfer een échte „2” is, er kunnen 2 mensen zitten in min of meer redelijk comfort. En aan dat comfort helpen de fraai gevormde zetels duidelijk méé. De beide voorstoelen zijn kuipvormig en bekleed met een soort mousse-nylon. Dit gaf de mogelijkheid met wat onverwachte kleurcombinaties te werken. Eens temeer overigens viel weer eens op hóe plezierig eigenlijk zo'n stoffen bekleding wel is. Het geeft een comfortabeler zit en een enorme hoeveelheid houvast in bochten. Het dashboard is rustig en functioneel uitgevoerd en opvallend was daarin het gemis van een toerenteller. Een fraai wekkertje is bereid U alle uren en minuten van de dag te vertellen doch hoeveel omwentelingen de krachtbron onder de motorkap maakt, mag men gokken. En dat gemis verklaart veel. De beide nieuwe modellen worden namelijk door Peugeot zélf niet als „sportwagens” gezien, meer als een soort luxe paradepaardjes.

Bijzonder fraai en plezierig hanteerbaar is het nieuwe — door Renzo Carli ontworpen stuurwiel van beide wagens, een zwart sportstuur met hoge veiligheidsfactor. Het gehele interieur ademt een sfeer van comfort en van luxe, een sfeer die bij hogere snelheid wat onplezant verstoord wordt door het nogal hevige windgeruis. Doch dit kan ook te wijten zijn geweest aan het feit dat de wagens nog tot de z.g. „O-serie” behoorden. Vanzelfsprekend is dat windgeruis bij de cabriolet altijd aanwezig, bij de coupé echter hadden we het niet in die mate verwacht. De prestaties zijn vrijwel identiek aan die van de normale 504 en dat is eveneens een zaak die we wat jammer vonden. Een pk'tje of 10, 15 extra, was toch wel degelijk mogelijk geweest.

Dat verklaart namelijk ook het lichte gevoel van onbehagen als men de beide wagens voor het eerst rijdt met de frivole verwachting een fraai gelijnde sportwagen te rijden. Mis, totaal mis. Het is exact de normale 504 (wél met benzine-inspuiting), maar dan met een wat fraaier jasje.

Hetzelfde verhaal geldt voor het indirecte stuur. Een wat directer karakter was ons wélkome geweest, zeker bij een wat sportiever gelijnde voertuig (hoewel het ook op

de gewone 504 heel fijn zou kunnen zijn). Voor het overige rijden deze wagens als de 504, stuurkarakteristiek en weggedrag zijn vrijwel identiek, slechts de topsnelheid is iets beter door de gunstiger vormgeving. Bij de cabriolet was het bedieningsgemak van de kap opvallend, terwijl ook het uitzicht met gesloten kap redelijk goed was!

Resumerend kan men stellen dat beide wagens bijzonder goed voldoen wanneer men ze beschouwt als wat excentricke 504's, wagens die toevalligerwijs een wat ander jasje aankregen. Dat zo'n jasje in beide gevallen bijzonder fraai uitviel, is een vaststaand feit, men betaalt echter ook wel de prijs van maatwerk.

Hieronder het dashboard van de 504 Cabriolet met het nieuwe stuurwiel. Daaronder de cabriolet-versie in actie. Een neergelaten kap verbetert de lijn duidelijk.

