

peugeot504.info

autorevue

14-DAAGS TIJDSCHRIFT

20e JAARGANG

NUMMER 6

14 MAART 1969

LOSSE NUMMERS F. 0.90

G.P. ZUID-AFRIKA / TULPENRALLYE





SPORTIEVE CINQ-CENT-QUATRES

Peugeot's succes formule onder Pininfarina-kleed

In Nederland barst op dit moment de koop-belangstelling voor de Peugeot 504 los, in Frankrijk zijn de dealers daar al weer aan gewend. Spoedig krijgen ze echter nogmaals met nieuwe succes-wagens te maken. Van de cinq-cent-quatre, zoals de 504 daar wordt genoemd, is namelijk kortgeleden een cabriolet- en een coupé-uitvoering verschenen, wondermooi gecarosseerd door Pininfarina. Als redactie van *Autorevue* kunnen we uiteraard niet nalaten u over deze auto's te vertellen. Om dat vertellen gemakkelijker te doen gaan, hebben we nu reeds proefritten met de nieuwe wagens gemaakt in de omgeving van Parijs.

We zijn het met u eens dat inderdaad de karaktertrekken van de Peugeot 504 nog behouden zijn gebleven. We zijn het echter ook met u eens als u van mening bent dat vooral de lampen-partijen, vóór en achter, het exclusieve karakter van deze sportieve modellen prononceren. Enfin, we zijn het er in ieder geval wel over eens dat dit (alleen al om te zien) wondermooie auto's zijn, die zelfs voor een prijs van iets meer dan 20.000 gulden een gretige aftrek zullen gaan vinden.

Over de techniek van deze wagens kunnen we kort zijn. Dit gedeelte is namelijk volkomen identiek aan dat van de sedan 504, met die restrictie dat in deze sportieve modellen slechts de motor met de bekende Kugel Fischer benzine-injectie kan worden geleverd.

Dit betekent dat er 103 SAE-pk ofwel 97 DIN-pk bij 5600 omw/min ter beschikking staan zolang tenminste de „zelfdenkende“ koelventilator niet

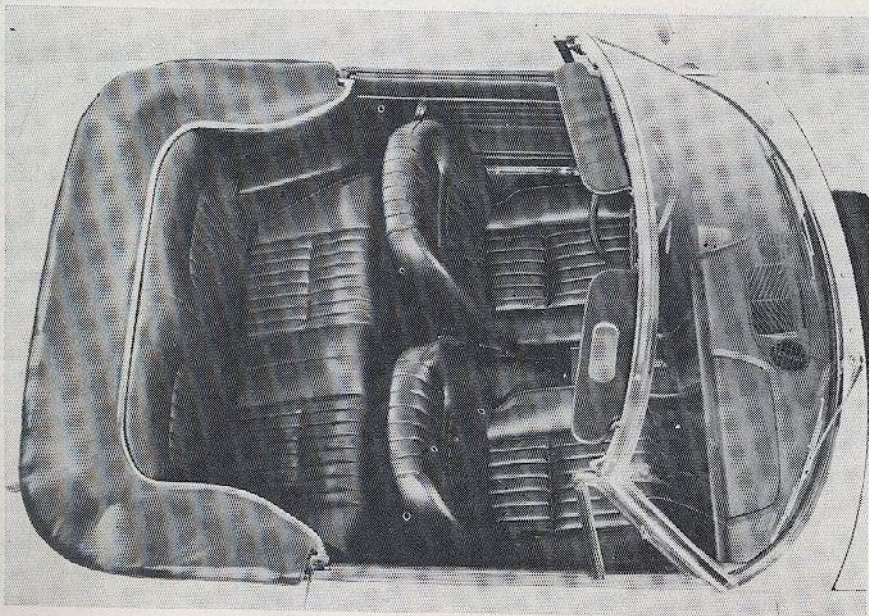
staat ingeschakeld. In het laatste geval namelijk blijven er „slechts“ 90 pk over. Zo gaat het ook met het koppel, maar zelfs in het ongunstigste geval is er nog 13,5 kgm bij 3000 omw/min aanwezig, terwijl volgens de SAE-norm zelfs over een koppel van 15,7 kgm mag worden gesproken. Hoewel dit voor een viercilinder 1796 cc motor fikse, niet te onderschatten waarden zijn, mag men toch nog geen sportwagen-prestaties verlangen. De acceleratie is goed, maar niet uitspringend in deze klasse en daarom is het des te verwonderlijker dat de topsnelheid van deze wagens met 175 nog zeven km/uur hoger ligt dan dat van de Berline. Het puntje luchtweerstand spreekt dus wel mee!

Bij de acceleratie voert het iets hogere gewicht van deze sportievelingen de boventoon.

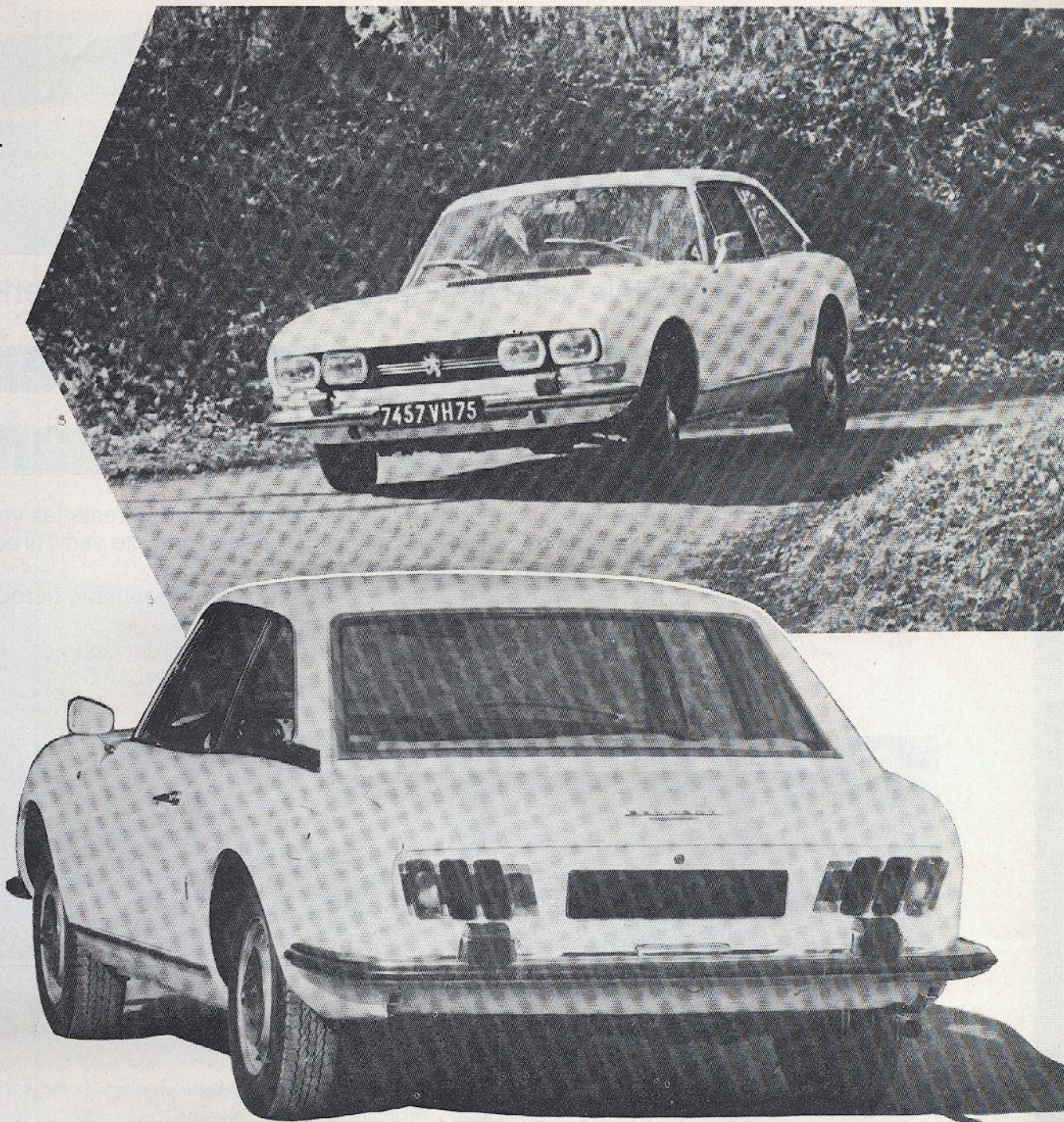
Niet alleen door deze verschillen rijden deze sportieve Peugeots heel anders dan de „gewone“ 504. Men heeft ook wat stuggere veren toege-

past, waarmee niet alleen een wat direkter weggevoel werd verkregen, maar waarmee men ook het hellen van de carrosserie tegen ging. Dit, samen met een wat kleiner (sport-)stuurwiel geeft direkt al het idee méér met de wagen te kunnen, wat mede dankzij een lager liggend zwaartepunt ook echt goed uit de verf kwam.

Nu moet u niet denken dat dit voor ons alles was. Ook het interieur is immers daadwerkelijk van belang voor het comfort van een auto. Beide sportversies, zowel de coupé als de cabriolet zijn echte vierpersoons wagens, hoewel men uiteraard achterin niet érg veel ruimte mag verwachten. Vooral op de voorstoelen is het comfort buitengewoon goed. De stoelen, waarvan de rugleuningen traploos zijn te verstellen, geven u een welhaast ideale zijdelingse steun en maken het zitten in deze auto tot een genoegen. Vooral de uitvoering met een (kunst)stoffen bekleding (van de



Het interieur van een sportieve 504 is buitengewoon luxueus. Links ziet u de kunstlederen bekleding van de cabriolet. Boven een dashboard. In het midden van zo'n dashboard vindt u o.a. knopjes voor de elektrische zijruiten.



Dankzij een sluggere vering en nog wat andere wijzigingen ligt de Coupé stevig op de weg. Hoe vindt u de typisch gevormde achterlicht-partijen?

coupé) voldeed ons meer dan uitstekend. Maar ook de leren bekleding van de cabriolet is niet te versmaden.

Het instrumenten-arsenaal verschilt slechts in details van dat van de 504 berline, maar alleen al een geringe wijziging in de opstelling geeft een extra sportief karakter. Het echte sportieve accent ligt op het stuurwiel (eveneens van Farina-makelij) dat een echt leren rand heeft en zodoende een prettige sportieve grip waar-

borgt. Uiteraard werden beide wagens uitgerust met een pook-versnelling, die zich nu eens een keer niet kenmerkt door een lange soepele slag, maar wél door een korte sportieve, maar toch ook soepele bediening, dankzij een voortreffelijk gesynchroniseerde „bak”. De perfecte afwerking van het interieur komt tot een hoogtepunt in de elektrisch bediende zijruiten van de portieren en de volgens een geheel nieuw systeem te bedienen ventilatieruitjes. De af-

stelling van deze nieuwe vergrendeling moet echter met zorg geschieden. Een onzer testexemplaren leed namelijk aan een minder goede afstelling waardoor het windgeruis, dat toch nog niet geheel onze instemming mocht hebben, nog weer wat werd versterkt. Mechanisch echter zijn deze concepties nóg stiller dan de 504 Berline, hoe moeilijk dit ook te aanvaarden zal zijn voor iemand die het geluidsniveau van 504-succesformule al kent.