



Autokampioen

19 april 1969 No. 16



Peugeot verrast de autowereld niet zo vaak met een werkelijk nieuw model, maar als zij het doet, komt er vrijwel altijd een wagen uit de bus, die duidelijk vele jaren moderner is dan zijn directe voorganger. Bij de nieuwe 504 heeft men, begrijpelijkerwijs, wel doorgeboord op het 404-thema, maar de 504 onderscheidt zich principieel hiervan door zijn ruimere en veel modernere carrosserie, zijn verbeterd onderstel en zijn grotere motor. Opmerkelijk in dit verband is, dat de karakters van beide wagens elkaar desondanks slechts heel weinig ontlopen. Het fraaie koetswerk van de 504 dankt zijn moderne vormgeving mede aan de thans erg in trek zijnde korte achterhand en als geheel betekent het een verademing ten opzichte van de 404, die op dit punt toch wel verouderd

raakt.

Aan het onderstel is meer aandacht besteed dan bij de 404, welke een vaste achteras heeft, terwijl de 504 een onafhankelijke achterwielophanging met draagarmen in langsrichting en aandrijfassen met homokinetische koppelingen heeft. Ook het remsysteem is bij de 504 moderner van opzet, met schijfremmen rondom, bekrachtiging, een remkrachtverdeler en gescheiden circuits.

De motor is een verdere ontwikkeling van die in de 404; de boringen zijn dezelfde en de grotere cilinderinhoud (1796 cc tegen 1618 bij de 404) is dan ook bereikt door een slagvergroting van 73 tot 81 mm. In constructief opzicht zijn beide motoren vrijwel gelijk en ook bij de 504 is de motor onder 45 graden naar rechts gekanteld in het

Rijervaringen met de PEUGEOT 504



vooronder geplaatst; ook de „zelfdenkende” ventilateur is gehandhaafd.

Ondanks die 178 cc meer levert de nieuwe versie met zijn 87 SAE-pk slechts 7 pk meer dan zijn voorganger, hetgeen inhoudt, dat de jongste telg zelfs nog iets lager is belast. Het specifiek vermogen bedraagt 48,4 pk/l, een zeer lage waarde voor een moderne motor. Er zit dus nog „reserve” in, hetgeen gunstige perspectieven opent voor toekomstige vermogenstoenames, een van de weinige veranderingen, die Peugeot, min of meer traditiegetrouw, gedurende de looptijd van een bepaald model doorvoert.

Deze kleine vermogenswinst betekent echter ook, dat de prestaties van de 504 met zijn hogere gewicht en grotere afmetingen nauwelijks boven die van de 404 kunnen uitkomen. Dat is een precair punt, omdat de reputatie van de 404 in dit opzicht al niet zo best is.

De 504 wordt in twee uitvoeringen geleverd, die beide met de gewone of met de inspuitsmotor kunnen worden verkregen. Wij beschikken voor deze test over de — overigens zeer luxueuze — standaarduitvoering; het verschil met de duurdere editie schuilt voornamelijk in de „echt” leren bekleding van deze laatste.

Motor

Watergekoelde viercilinder-in-lijn, voorin geplaatst, onder een hoek van 45° naar rechts gekanteld. Vrijwel dezelfde constructie als van 404, maar tot 1796 cc vergrote inhoud.

Vermogen 87 SAE-pk bij 5500 omw/min, koppel 15,0 mkg bij 3000 omw/min (de 404 levert 80 SAE-pk bij 5600 omw/min en een koppel van 13,5 mkg bij 2500 omw/min).

Specifiek vermogen 48,4 pk/l, een zeer lage waarde voor een moderne motor en zelfs nog iets lager dan van 404-motor. Specifiek vermogen 14,0 kg/pk, zonder meer een ongunstige waarde voor een wagen in deze klasse, en ook weer een fractie hoger dan bij 404 (13,7 kg/pk).

Prestaties

Iets beter dan die van 404, maar bepaald niet imponerend voor een wagen in deze klasse. Topsnelheid 155 km/u, waarschijnlijk voldoende voor het doorsnee gebruik, dat van een wagen als deze zal worden gemaakt, maar slechts 4 km/u sneller dan indertijd geteste 404.

Acceleratie vanaf stilstand merkbaar sneller dan van 404, maar beneden de middelmaat in deze klasse. Zeer soepele motor, die ook bij lage toerentallen een relatief goede trekkracht levert. Trekkracht in vierde versnelling blijft echter, vooral bij snelheden boven 100 km/u, eveneens onder de middelmaat. Men moet derhalve met de 504 wat meer schakelen dan te doen gebruikelijk is bij wagens in deze klasse. Hoogste versnelling in stadsverkeer nog bruikbaar.

Brandstofverbruik

Over gehele lijn duidelijk hoger dan van 404, hetgeen mede een gevolg is van de grotere breedte en het hogere gewicht, en ondanks het feit, dat 504-motor bij gelijke snelheid wat minder toeren maakt. Ook op de ritten met bepaalde gemiddelde snelheden kwam dit hogere verbruik sprekend naar voren. Gemiddeld verbruik in praktijk zal onder normale omstandigheden schommelen tussen 1 op 8

en 1 op 9 — normale cijfers voor een wagen van dit formaat.

Transmissie

Volledig gesynchroniseerde vier-versnellingsbak. Lichte bediening en voor een stuurschakeling tamelijk direct, maar met vrij grote slag. Uitstekend werkende synchromeshes.

In versnellingsbak zelfde overbrenningsverhoudingen als bij 404, maar eindreductie verlaagd van 4,2 tot 3,9: 1. Achteruit goed vergrendeld.

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

Besturing

Wat indirecter dan bij 404, hoewel nog niet van een typische indirecte sturing kan worden gesproken. Wel zijn voor het bereiken van de maximale wieluitslag veel stuurwielomwentelingen nodig, maar dit houdt tevens verband met de — voor een wagen van dit formaat — vrij kleine draaicirkel.

Zeer preciese besturing; wegcontact blijft tot op topsnelheid uitstekend behouden. Vrijwel neutraal stuurkarakter. Bediening vraagt bij parkeer manoeuvres e.d. wat meer inspanning dan normaal, maar hinderlijk is dit verschijnsel nauwelijks te noemen.

Koersvastheid op rechte weg

Bijzonder positief. Oneffenheden hebben niet de minste invloed op de koers, zijwind in slechts geringe mate bij hoge rijsnelheden. Achteras vertoont alleen bij zeer zeldzame gelegenheden enige neiging tot dribbelen, beduidend minder dan bij 404.

Gedrag in bochten

Eveneens bijzonder goed. Uitbreken van achteras komt slechts zeer incidenteel voor, evenals dribbelen. Carrosserie helt wat meer over dan wenselijk is, maar ook weer minder dan bij 404.

Handelbaarheid en bediening

Laten weinig te wensen over; men voelt zich in deze wagen onmiddellijk



TESTRAPPORT

Autokampioen roadtest nr 12/'69 **Merk** PEUGEOT **Model** 504
Kenteken 57-01-HR **Kilometerstand begin test** 3340 **einde test** 6081
Gemonteerde banden Michelin XAS

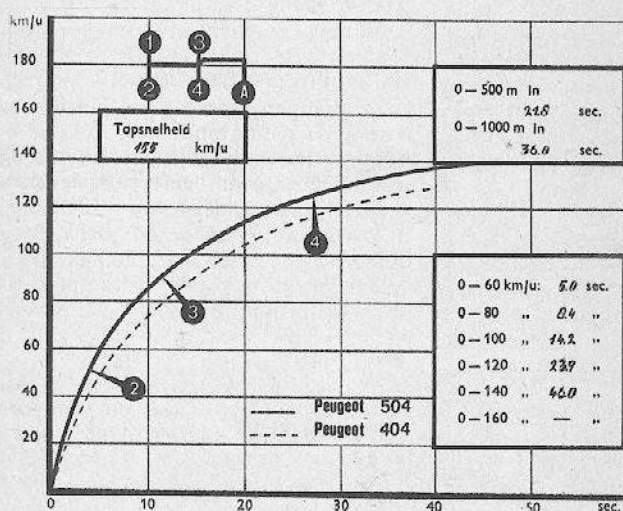
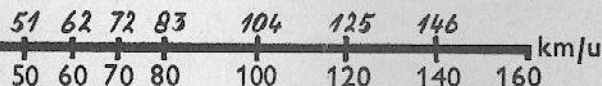


MEETRESULTATEN

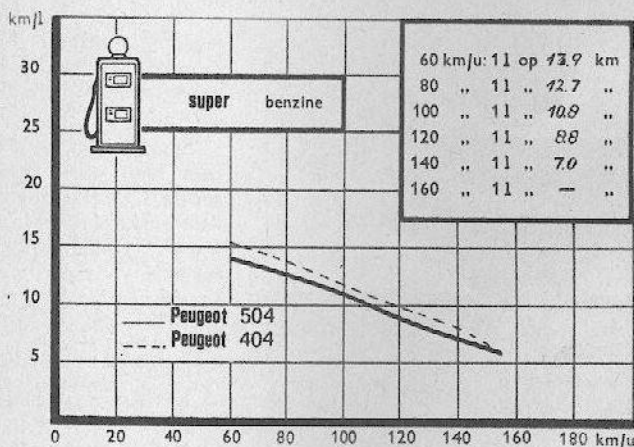
Onderstaande cijfers zijn het resultaat van diverse metingen in tegengestelde richting, die werden verricht met een belasting van 2 personen (150 kg). Alle vermelde snelheden zijn werkelijke snelheden.



Snelheidsmeteraanwijzing
 Werkelijke snelheid



Afwijking km teller
 1% positief



Acceleratie in hoogste versnelling

60- 80 km/u	5,8 sec
80-100 km/u	7,8 sec
100-120 km/u	10,9 sec
120-140 km/u	19,9 sec

Snelheidsbereik in versnellingen

I	0 - 60 km/u
II	0 - 95 km/u
III	20 - 130 km/u
IV	30 - 155 km/u

Geluidsniveau in wagen

60 km/u	63 dB (A)
80 km/u	67 dB (A)
100 km/u	72 dB (A)
120 km/u	77 dB (A)
140 km/u	80 dB (A)
160 km/u	— dB (A)
topsnelheid	84 dB (A)

Weersomstandigheden tijdens metingen

windrichting evenwijdig aan de rijbaan
 windsnelheid 5 km/u
 temperatuur 14 °C
 barometerstand 1004 mb
 relatieve vochtigheidsgraad van de lucht 40 %

Stuuruitslag en draaicirkels

Stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts 4 1/2 omwentelingen.

Draaicirkel buitenkant carrosserie 10,9m, buitenkant voorwielen 10,3 m.

Brandstofverbruik

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

gem. snelheid:

80 km/u	10,2 km/liter
90 km/u	8,7 km/liter
100 km/u	7,4 km/liter
110 km/u	6,1 km/liter

Gewichtsverdeling (%) en inverring (mm)

met 150 kg = 2 pers.:

vóór	52 %;	26 mm
achter	48 %;	22 mm

met 480kg = max.

toelaatb. belasting:

vóór	42 %;	19 mm
achter	58 %;	122 mm

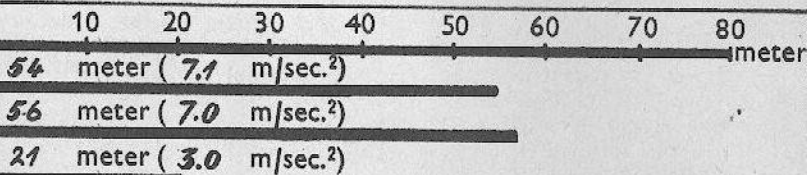
Remweg voetrem (v.a. 100 km/u)



koud (pedaalkracht 22 kg)

warm (pedaalkracht 28 kg)

Remweg handrem (v.a. 40 km/u)



Belangrijkste gegevens

Motor: watergekoelde viercilinder-in-lijn, 45° naar rechts gekanteld, voorin geplaatst. Klepbediening door lichtstangen en tuimelaars. Nokkenasandrijving dmv. ketting. Krukaslagering vijfvoudig. Inhoud koelsysteem 7,8 l. Inhoud oliecarter 4 l. Cilinderinhoud 1796 cc, boring 84 mm, slag 81 mm, compressieverhouding 8,35 : 1. Maximum SAE vermogen 87 pk bij 5500 omw/min. Max. SAE koppel 15,0 mkg bij 3000 omw/min. Specifiek vermogen 48,4 pk/l. Specifiek gewicht 14,0 kg/pk. Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 29,8 km/uur. 1 valstroom carburateur met handbediende choke. Elektr. installatie 12 V, accu 55 Ah, wisselstroomgenerator, vermogen 350 W. „Zelf-denkende” ventilator.

Transmissie: Achterwielaandrijving. Hydraulisch bediende koppeling met schotelveer. Volledig gesynchroniseerde vier-versnellingsbak. Stuurschakeling. 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 wielophanging; voor hooggeplaatste schroefveren die met schokdemper en fusée 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 rondom schijffremmen. Rembekrachtiging. Remkrachtbegrenzer. Handrem op de achterwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Bandenmaat 175 x 355 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) 1214 kg. Max. draagvermogen 480 kg. Inhoud benzinetank 56 l.

Geschiedenis als caravantrekker: Totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 meter boven de zeespiegel:
10% helling — 2308 kg, 14% helling — 2359 kg, 18% helling — 1959 kg,
12% helling — 2600 kg, 16% helling — 2127 kg, 20% helling — 1843 kg.

Voor toeristisch gebruik kunnen caravans tot ca. 700 kg afleveringsgewicht worden getrokken. Gezien de soepele inslag van de motor zal op de vlakke weg veelvuldig in de hoogste versnelling kunnen worden gereden.

Interieurafmetingen:

Voor:		Achter:	
breedte over de voorbank	136 cm	breedte over de achterbank	133 cm
afstand zitting tot dak	102 cm	afstand zitting tot dak	95 cm
diepte zitting	49 cm	diepte zitting	48 cm
hoogte rugleuning	58 cm	hoogte rugleuning	60 cm
hoogte zitting	24 cm	hoogte zitting	25 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning max.	47 cm	afst. rugl. tot rugl. max.	84 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning min.	28 cm	afst. rugl. tot rugl. min.	65 cm
afst. stuurwiel tot zitting gem.	24 cm		
afst. rempedaal tot zitting max.	50 cm		
afst. rempedaal tot zitting min.	33 cm		

Enkele financiële consequenties:

servicebeurten elke 10.000 km,
olie ververset elke 5000 km, filterelement vervangen elke 10.000 km.
verzekeringspremie All Risks per jaar f 019,—
motorrijtuigenbelasting per jaar f 224,64
garantietermijn 12 maanden, lakwerk 24 maanden.

Prijzen van enkele onderdelen:

uitlaat compleet	f 174,50	thermostaat	f 9,60
koppelingplaat	f 72,90	voorbumper	f 149,—
schokdemper voor	f 174,—	achterbumper	f 154,—
schokdemper achter	f 68,50	voorportier (kaal, ongespoten)	f 156,—
voorwielagers voor 2 wielen compleet	f 16,80	voorruit	f 136,—
voorremblokken compleet	f 90,80	wielop	f 10,90
radiateur	f 195,—	ruitwischerblad	f 13,—
		oliefilterelement	f 10,30

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

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

Aantal dealers in Nederland: 110.

Sterke en zwakte punten:

Uitstekende rijeigenschappen
zeer comfortabel
complete uitrusting
moderne conceptie

veel windgeruis
acceleratie aan de trage kant

Prijzen:

Peugeot 504	f 11.990,—
Idem met leren bekleding	12.940,—
504 Injection	13.290,—
Idem met leren bekleding	14.240,—

boardverlichting. Lichtpunt in koffer-ruimte.

Standaarduitrusting

Sloten op beide voorportieren. Handgrepen voor passagiers op alle portieren. Ruitwissers (twee snelheden) nemen ook bij hoge rijsnelheden goed af. Ruitescroer met voetbediening, waarbij tegelijkertijd de wissers in werking treden. Dagteller, stuurslot, aansteker, binnenspiegel met anti-verblindingsstand, buitenspiegel. Bekleding gedeeltelijk stof, gedeeltelijk kunstleer.

Gereedschap: krik, wielmoersleutel, bougiesleutel.

Conclusie

In de Peugeot 504 zijn ook weer alle eigenschappen verenigd, die we van de 404 kennen, zodat we dit nieuwe type eveneens kunnen karakteriseren als een ruime en uiterst comfortabele reiswagen. Zijn prestaties zijn niet indrukwekkend; het accent is ook hier veel meer op een maximum aan comfort gelegd, zonder dat zulks ten koste van de kwaliteit der rijeigenschappen is gegaan.

De overeenkomsten met de 404 strekken zich ten dele ook uit tot de negatieve punten, speciaal wat betreft het windgeruis, ofschoon het totale geluidsniveau bij de 504 wat lager ligt. Het prijsverschil tussen beide wagens bedraagt echter ook rond 2000 gulden en dus mag men bij de 504 zijn eisen ook hoger stellen. Men krijgt voor dit bedrag wat meer ruimte en een veel modernere vormgeving, maar gezien het geringe verschil in prestaties achten wij dit prijsverschil toch aan de grote kant.

Ter vergelijking

	Peugeot 504	Austin Balanza	Ford 20 M-XL	BMW 1800
Cilinderinhoud cc	1796	1798	2293	1766
Vermogen pk/omw/min	87/5500	90/5300	126/5600	102/5800
Koppel mkg/omw/min	15/3000	14,1/2300	19,2/3500	14,6/3000 DIN
Acceleratie 0-100 km/u sec	14,2	16,1	13,8	11,8
Topsnelheid km/u	155	159	167	167
Brandstofverbruik bij 120 km/u km/l	8,8	9,4	9,0	9,6
Lengte cm	449	422	474	450
Breedte cm	169	170	176	171
Gewicht (leeg) kg	1214	1163	1143	1124
Prijs f	11.990,—	11.995,20	12.270,—	12.460,—
Rijproef in AK no/jaar	—	30/68	42/68	48/68

thuis. Goed uitzicht, hoewel zitpositie iets lager is dan in 404. Wagencontouren aan voorzijde goede gemarkeerd, achterzijde als gevolg van hoge achterruiplaatsing niet waarneembaar. Vlotte starter (handbediende choke).

Vering

Zeer soepel, zonder dat dit ontaardt in nadeinen na diepe ineringen, ook niet bij volle belasting. Accent is hier duidelijk gelegd op comfort. Grote zowel als kleine oneffenheden worden uitstekend verwerkt en ook het „slaan” van de wielen op richels in betonwegen e.d. blijft tot een minimum beperkt.

Algeheel comfort

Op bijzonder hoog niveau, mede dank zij het geslaagde compromis tussen een aangename vering en rustige rijeigenschappen. Motor is over gehele toerentalbereik vrij stil en ook banden produceren betrekkelijk weinig lawaai. Het windgeruis steekt hierbij ongunstig af en het knelpunt vormt ook hier weer het schuifdak (standaarduitvoering, evenals bij de 404). Zowel in geopende toestand — wat min of meer te accepteren valt — als in gesloten stand (wat niet per se nodig is) is dit dak de voornaamste bron van het windgeruis. De portieren gaan in dit opzicht ook niet vrijuit, maar dat geldt alleen voor hoge snelheden, terwijl het windgeruis bij het schuifdak al bij 100 à 120 km/u begint op te vallen.

Remmen

Rondom schijfremmen, hetgeen betekent, dat de uitstekende „thermostable” trommelremmen van de 404 niet zijn geprolongeerd. Rembekrachtiging, remkrachtverdelers (niet belastingafhankelijk) en eenvoudig gescheiden circuits.

Maximaal bereikbare vertraging ruimschoots voldoende, maar wordt toch iets nadelig beïnvloed door wat te snel blokkeren van voorwielen. Wagen blijft echter ook bij krachtig afremmen vanaf hoge snelheid keurig in het rechte spoor. Benodigde pedaalcracht slechts bescheiden en toch goed te doseren.

Carrosserie

Vier-deurs, zelfdragend. Moderne vormgeving, zeer verzorgde afwerking.

Interieurruimte

Voor- zowel als achterin ruimschoots voldoende. Voorstoelen in ruime mate achterwaarts verstelbaar, waarbij tevens hoogte en helling veranderen. Knieruimte achterin eveneens voldoende wanneer voorstoelen ver naar achteren zijn geschoven.

Bagageruimte

Welverzorgde, ruime koffer; reserve wiel onder bodem. Ruim, afsluitbaar dashboardkastje en kleine bergruimte in middenarmsteun voor.

Zitplaatsen

Voorin gescheiden, zeer comfortabele stoelen met volledig verstelbare rugleuningen. Vrij zachte zittingen, waarin men echter minder diep wegzakt dan in die van 404. Hoofdsteunen, die in rugleuningen van voorstoelen kunnen verzinken, behoren tot standaarduitrusting. Verstelling van rugleuningen bij testwagen wat moeilijk, kan een incidentele afwijking zijn. Opklapbare middenarmsteun op achterbank.

Veiligheid

Uitstekende rijeigenschappen, rustige besturing. Goede remmen met gescheiden circuits. Met uitzondering van contactsleutel geen uitspringende delen op kniehoogte. Korte stuurkolom. Kindersloten op achterportieren. Hoofdsteunen.

Dashboard

Dezelfde opzet, met ronde klokken, als bij 404, maar het geheel maakt hier, mede door de nogal uitgebreide bedieningsapparatuur van kachel en ventilatie, een veel minder strakke in-

druk. Vooral snelheidsmeter wat aan de kleine kant en minder gemakkelijk af te lezen; afwijking betrekkelijk gering. Meteraanwijzers voor koelwatertemperatuur, benzinevoorraad en accuconditie (voltmeter). Controlelampjes voor grootlicht, clignoteurs, uitgetrokken choke en slijtagetoestand van remblokken. Klok.

Verwarming en ventilatie

Kachelcapaciteit ruimschoots toereikend, temperatuur goed regelbaar. Uitstroomopeningen aan weerszijden van dashboard voor ontwaseming van zijruiten. Rechtstreekse toevoer van buitenlucht via goed regelbare en verstelbare openingen in midden van dashboard en aan weerszijden in voetenruimte. Afzuiging van lucht uit interieur. Schuifdak. Traploos regelbare ventilator.

Verlichting en signalering

Koplampen met karakteristieke vormgeving. Lichtopbrengst (geel licht) minder dan wenselijk is (uitvoering met injectiemotor heeft halogeenlampen). Aparte, redelijk waarneembare stadslampen. Grootlichtsignalering via dimschakelaar aan stuurkolom. Interieurverlichting (twee lichtpunten) werkt afzonderlijk over beide portieren aan elke kant. Achterruijampen en parkeerlichten. Regelbare dash-

Qua volume laat het koffercompartiment weinig te wensen over, maar de hoge opstaande rand maakt het laden en lossen er niet gemakkelijker op. Maten der koffers van de standaardset als vanouds: 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).

