

auto wisie

onafhankelijk - objectief - weekblad
tevens officieel orgaan van
de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club
14e jaargang - nr. 4 - 24 januari 1969

- **Test: Peugeot 504**
- **Heet van de naald: Rallye Monte Carlo**
- **Autosalon Brussel**
- **Nieuws over de Caravan RAI**



f. 1,25

ROADTEST

Een roadtest maken van de Auto van het Jaar heeft op het eerste gezicht veel gemeen met nutteloze en vooral overbodige bezigheden als water naar de zee dragen of uilen naar Athene brengen. Op het eerste gezicht, jazekeer. Want het roemvolle predikaat veronderstelt immers dat hier sprake is van de meest volmaakte auto die de industrie in het afgelopen jaar heeft weten te vervaardigen, nietwaar? En aangezien de verschillende fa-

brikanten toch heel wat bijzonder goede automobielen op de markt brengen, moet de Auto van het Jaar wel een regelrecht Wonder op Wielen zijn. Deze overigens plausibel klinkende redenering is verantwoordelijk voor een hoeveelheid misverstand, waartoe ook de vermeende overbodigheid van een roadtest behoort.

Hoe falikant mis die veronderstelling wel is, blijkt onmiddellijk wanneer de resultaten



PEUGEOT 504

van zo'n toch stijfkoppig doorgedreven test koeltjes op een rijtje zijn gezet. Dan blijkt dat die bejubelde Auto van het Jaar wel degelijk zwakke punten heeft, aanmerkingen oproept, zeker niet voortdurend de hoogste waarderingen verwerft. Maar het aardige van een Auto van het Jaar is nu, dat daar zó veel voortreffelijks tegenover staat, dat de eindconclusie niettemin aanleiding is voor

het hanteren van veel oprechte superlatieven. Daar komt nog bij, dat de prijs van de auto een van de belangrijkste overwegingen vormt bij het vellen van een oordeel. De bijna vijftig man sterke jury van vakjournalisten uit de hele wereld hanteert het begrip „value for money” als eerste keuzefactor.

Een tweede norm ligt in het veel ruimte biedende vlak van de „originaliteit van technische conceptie en uitvoering” en ten laatste dient het woord „esthetica” als verpakking voor allerlei uiteenlopende motiveringen, die samen verantwoordelijk zijn voor het al dan niet mooi vinden van een auto.



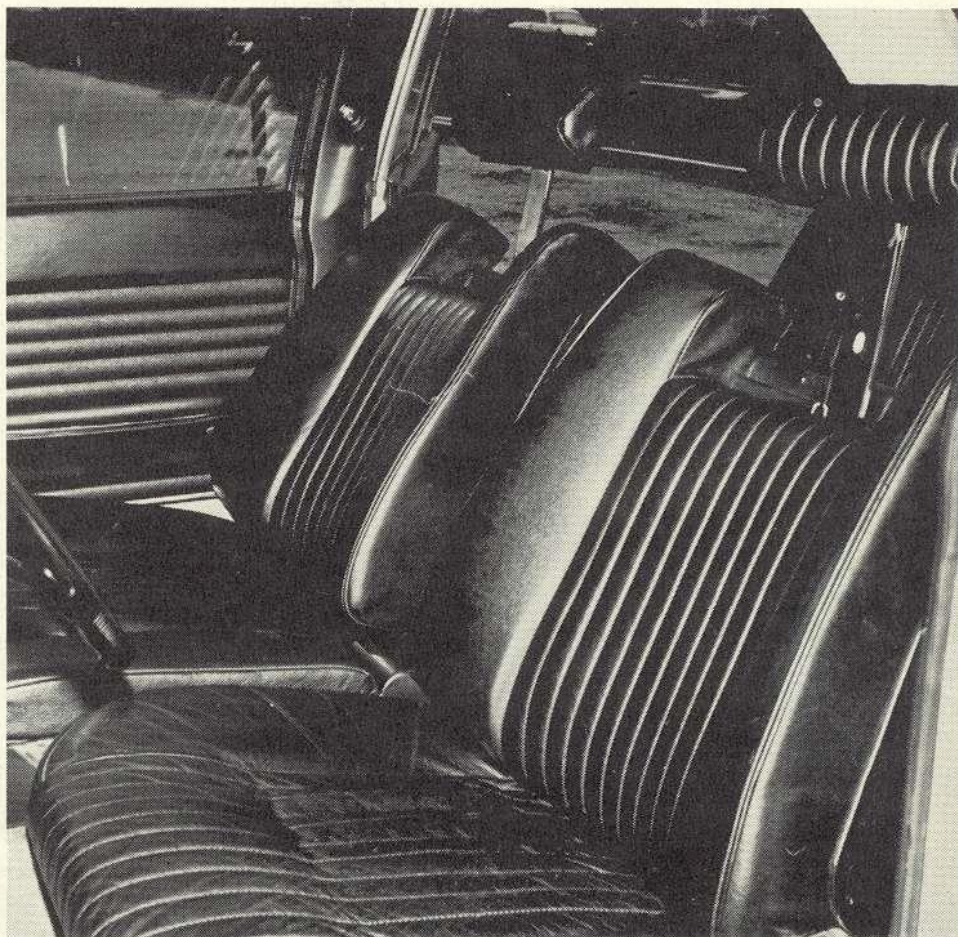
Deze wijze van beoordelen sluit wagens met duidelijke gebreken definitief uit, maar zorgt er ook voor dat een auto met hoofdzakelijk kwaliteiten op slechts één specifiek gebied — zoals motor, wegligging, afwerking, uiterlijk, of ook alleen — maar lage prijs — de eindstreep zeker niet als eerste haalt. Het aantal juryleden vormt bovendien een goede bescherming tegen bepaalde persoonlijke voorkeuren, die wat al te juichende of negatieve beoordelingen tevoorschijn kunnen roepen. Dat blijkt duidelijk in het geval van Peugeot's 504, die ditmaal veruit het hoogste aantal punten scoorde. Zeer vele malen zetten de juryleden niet de 504 als eerste op hun lijstje, maar een van de andere, eveneens hoog geëindigde koplopers. Maar die verschillende keuzen waren juist een tikje te individualistisch getint om in de gemiddeldenstatistiek een overwegende rol te spelen.

Dank zij het grote aantal keren dat de Peugeot met een klein verschil een tweede plaats haalde (en natuurlijk ook eerste plaatsen), werd deze de Auto van het Jaar: een wagen die unaniem zeer gunstig uit de bus kwam. En dat is juist wat een fabriek bedoelt als zij een succesvol model op de markt wil brengen; geen voorwerp van een kennige adoratie van een kleine groep liefhebbers, maar een produkt dat bij zeer veel mensen onveranderlijk hoog genoteerd staat en bovendien gunstig is geprijsd.

Onverkort geldt dan ook nog, wat AutoVisie vorig jaar september bij een eerste kennismaking met deze auto aantekende: „Vrijwel geen spectaculaire uitspringers, maar over de hele lijn vanzelfsprekend vertrouwen schenkend”. Daar zou nu, na een uitgebreide beproeving, aan toegevoegd kunnen worden: Een auto die terecht de eretitel „Auto van het Jaar” verwierf zonder wereldschokkend te zijn, zonder extreme begeerten op te wekken, maar die daarom anderzijds een combinatie biedt van doordacht ontwerp, fraai uiterlijk, duidelijke soliditeit, grote veiligheid, veel comfort, aantrekkelijk rijgenot, uitstekende motorische prestatie en ... veel waarde voor de prijs.

MOTOR

Ja, de even minder dan 1800 cc grote motor is een van de aantrekkelijkheden van die 504. Weliswaar is de wat hogere prestatie van de ook verkrijgbare injectiemachine (zeker voor de relatief geringe meerprijs) beslist te verkiezen — overigens een compliment voor het „overschot” aan wegligging, remcapaciteit e.d. — maar ook de gewone carburateurmotor bevalt uitstekend. Hij maakt vrij weinig lawaai, accelereert heel pittig, maakt toch zeker geen nerveuze indruk en laat niet merken dat hij het bij welk toerental dan ook moeilijk heeft. Koud starten was bij de testwagen niet altijd ideaal, maar meer dan een tiental seconden was er toch nooit nodig om de matig overkwadratische viercilinder „drehfreudig” aan zijn dagtaak te laten beginnen. Soepelheid is een van de grote troeven van deze motor, die boven de 2000 toeren in alle versnellingen vlot gehoorzaamt aan elk bevel dat hem wordt gegeven.



De stoelen zijn zeer goed, en vermoeien ook op langere ritten niet. Ze zijn uitnemend verstelbaar. De hoofdsteunen zijn niet voor elk postuur even bruikbaar.

TRANSMISSIE

Voor al wat de versnellingsverhoudingen betreft is de overbrenging van de 504 een verrassing. Peugeot heeft radicaal afgerekend met de hoogbejaarde Franse gewoonte om een auto van drie tamelijk lage versnellingen plus één heel hoge te voorzien. Benzinebesparend werkt dat natuurlijk wel — een krachtig argument voor de zwaarbelaste Franse automobilist — maar inhalen op de snelweg was met zo'n korte drie en zo'n overdrive-achtige vier altijd maar een langdurige, dus gevaarlijke zaak. De door Peugeot voor de 504 gekozen verhoudingen zijn (ook in vergelijking met vooruitstrevende merken van niet-Franse geboorte) gewoon excellent. Vooral de lange derde versnelling is een hogelijk te prijzen genot, zowel op de grote weg als voor meer bochtige trajecten. In combinatie met deze motor was eenvoudig niets beters denkbaar. Een opvallend mooi progressief werkende koppeling, een werkelijk plezierig te schakelen stuurversnelling en een onoverwinnelijke, boterzachte synchronisatie maken deze lovende beoordeling af.

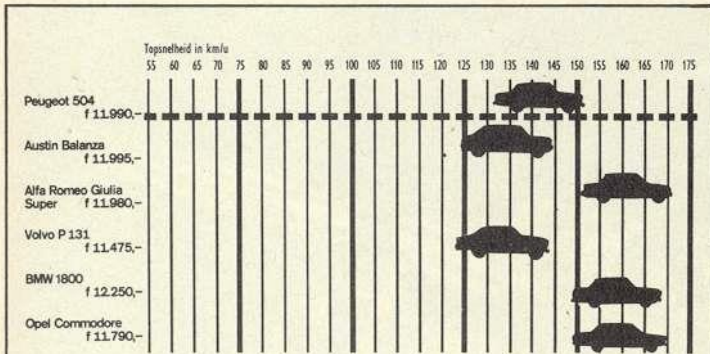
WEGEIGENSCHAPPEN

Een goedig, nooit verraderlijk stuurkarakter maakt de wagen in de meeste situaties uitstekend handelbaar. Heel spijtig is het daar-

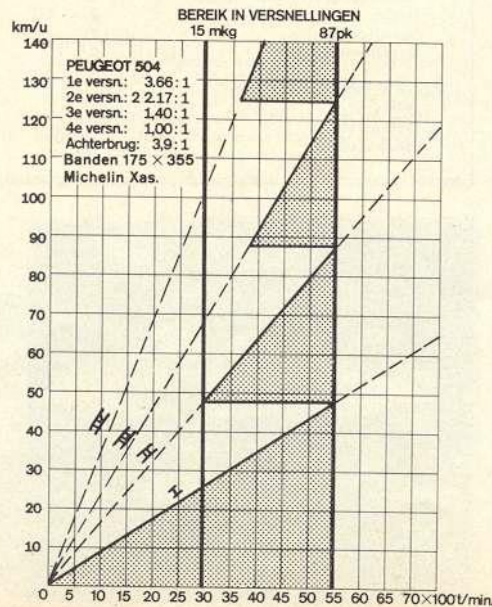
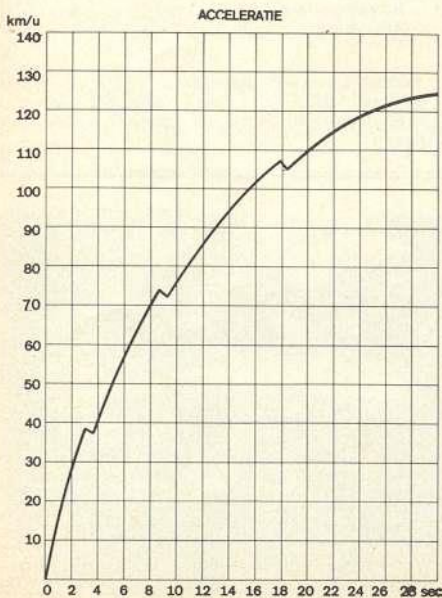
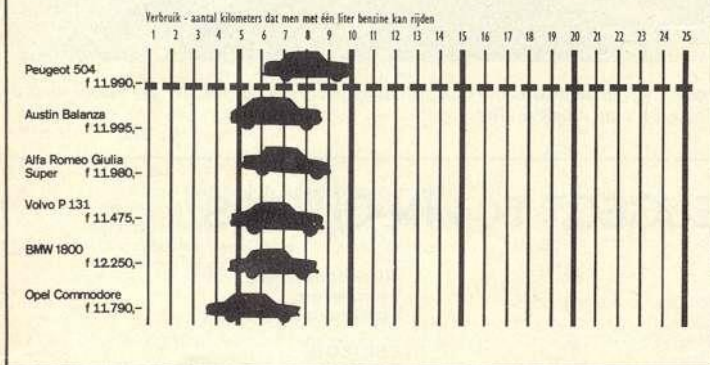
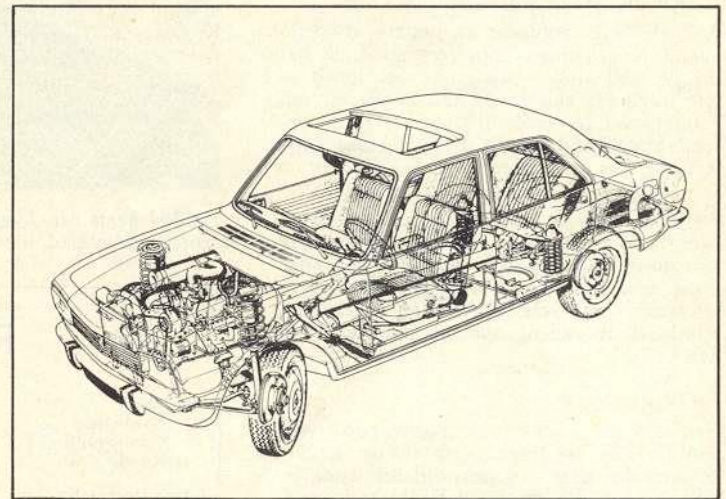
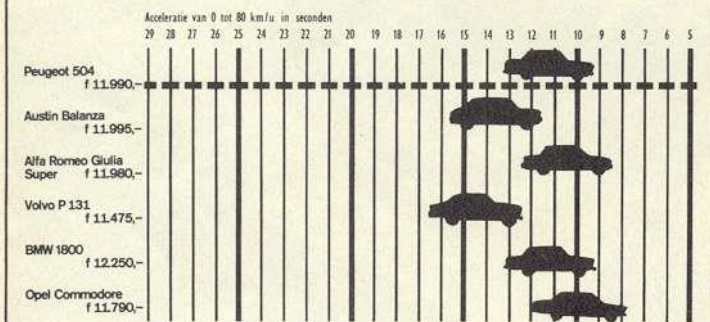
om, dat de indirecte stuuroverbrenging de snelle reacties en het korte bochtenwerk vertraagt. De 504 is een tikkeltje onderstuurd, tegen het neutrale aan en slechts in echte noodsituaties of met erg veel gas gaat de achterhand wat opzij. Hij wordt daarbij wat geholpen door de nog niet tot de allerhoogste perfectie gebrachte onafhankelijke achterwielophanging — overigens wel beduidend beter dan de starre 404-as, maar toch even minder dan wat de beste concurrent weet te brengen. De correctie op dergelijke sporadische achtergevelexcursies is echter eenvoudig en vanzelfsprekend genoeg om er geen hete tranen over te schreien. Rechttuit gaat de 504 zeer stabiel, zijwind bestaát niet en het contact tussen wielen en slecht wegdek blijft goed bewaard.

BESTURING

Het kwam al aan de orde bij het vorige hoofdstuk: het stuur is erg indirect. Erg gevoelig is het ook al niet, de draaicirkel evenmin een topper en buitengewoon licht draait het mechaniek bepaald niet. Bovendien is het wiel wat groot en massief, zeker als er zo veel aan gedraaid moet worden. In de eindconclusie is dit onderdeel ook het zwakste punt, gelukkig meer dan voldoende gecompenseerd door een uitstekend weggedrag.



De kofferruimte is, alhoewel men er dat op deze afbeelding misschien niet meteen vanaf ziet, zeer ruim. Hij is bovendien uiterst bestudeerd van vorm.



VERING

Comfortabel is het eerste trefwoord dat bij deze bespreking aan de orde komt. Verder hangt het koetswerk prettig-weinig over in de bocht en de demping van de goed uitgebalanceerde veerelementen geeft geen reden tot klachten. Gewoon een modern, goed geveerde auto met de nadruk op comfort.

REMMEN

De bekrachtiging van de vier schijven werkt zoals het hoort: zonder opdringerigheid. De wielen trekken ook op nat wegdek een kaarsrecht spoor, ook bij heel krachtige noodstops, die overigens bij herhaling geen fadingsverschijnselen oproepen. Diepe plassen en stortregens maken geen indruk; de Peugeot 504 kan onder alle omstandigheden erg snel en betrouwbaar tot stilstand komen.

PEUGEOT 504

COMFORT BESTUURDER

De overtreffende trappen, die in de eerder genoemde eerste rij-indruk zijn gepubliceerd, behoeven niet veel uitbreiding. Een fameus zittende, oneindig verstelbare fauteuil met een sportieve zijsteun-capaciteit maakt het leven in de 504 heel plezierig. De bedieningsorganen zitten goed op hun plaats, het uitzicht en algehele overzichtelijkheid zijn best, alleen de stand van het stuur (alweer!) kon iets lager. Toch gemiddeld een heel hoge waardering; top of the bill, zoals onze Amerikaanse juryleden zouden zeggen.

COMFORT INZITTENDEN

Rondweg nagenoeg even goed als dat van de bestuurder is het gerief dat zijn passagiers genieten. Vóór en achter zeeën van beenruimte en ook zijsteun (hoe doet Peugeot dat toch) voor de achterzitters. De ingebouwde, uitschuifbare hoofdsteunen zouden aan het comfort nog iets kunnen bijdragen, als ze ook horizontaal — en vooral naar voren — verstelbaar waren. Uit veiligheidsoogpunt bieden ze overigens geen absolute garantie tegen de gevreesde nekverweldschadigingen bij het achter-aangereden worden. Daar is de schuifconstructie domweg niet stevig genoeg voor.

VERWARMING EN VENTILATIE

Kachel, blaasaggregaat en andere atmosferische voorzieningen zijn zeer goed, zij het dat de bediening — als bij zoveel auto's — iets wegheeft van een Chinese puzzel; om razend over te worden. Maar als U de oplossing eenmaal kent, is er niets op de werking aan te merken.

GELUIDEN

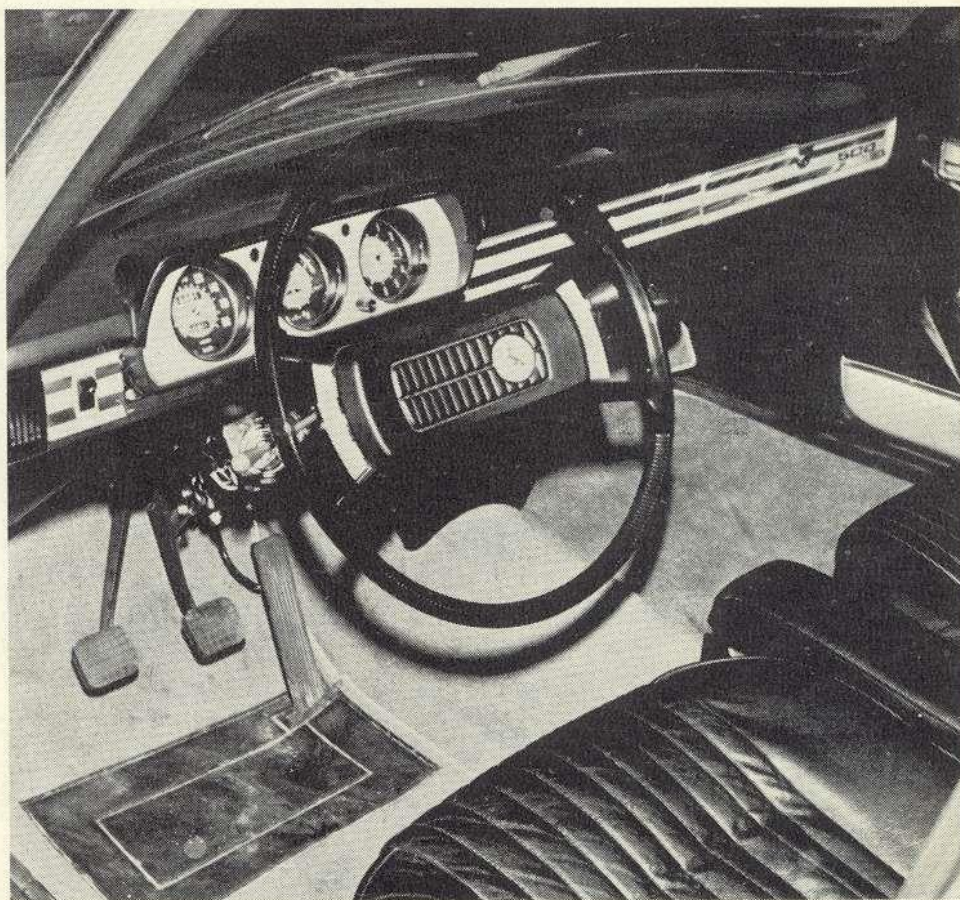
Motor en transmissie, benevens carrosserie zijn mooi stil, terwijl ook het wielgedender maar heel zwakjes doordringt. Windgeruis is echter in vele variëteiten aanwezig; schuifdak en regengoten zijn daar schuldig aan.

BERGRUIMTE

Een zaal van een kofferruimte vergoedt veel van de niet zo fraaie knik in de achterzijkant, die daar verantwoordelijk voor is. Alle bagage van de vijf fabrieksmatig aangegeven inzittenden gaat er ruimschoots in.

AFWERKING

Niet razend uitbundig, wel netjes verzorgd, vooral rustig voor het oog is de afwerking van de Auto van het Jaar. Zowel van binnen als van buiten geeft de auto een indruk van grote degelijkheid, die niet buitengewoon verfraaid hoefde te worden om indruk te maken. Twee aanmerkingen zijn er voor deze laatste verzamel-alinea over: de achteruitkijkspiegel is zuinig-klein en het hefboomje van de richtingaanwijzer lijkt met een flexibel soort stopverf te zijn bevestigd, een heel vreemde ervaring naast alle andere robuust en exact aanvoelende knoppen, stangen, pedalen en hendeltjes. Overigens: op dergelijke details wordt een Auto van het Jaar niet afgekeurd ...



De 504 heeft een knap, overzichtelijk dashboard. Het stuur is, vooral ook in verband met de grote indirectheid, niet plezierig van vormgeving.

PEUGEOT 504 IN CIJFERS

MOTOR:

Elasticiteit:	4
Geluidsniveau:	3
Koude start:	3

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen:	4
Bedieningsgemak:	3
Synchronisatie:	4
Geluidsniveau:	4

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

Besturing:	2
Remmen:	4
Bochtgedrag:	4

Zijwindingevoeligheid:

Veercomfort:	3½
Veerdemping:	3

INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid:	4
Uitzicht:	4
Bagageruimte:	4½
Afwerking:	4

Verklaring waarderingscijfers:

1=onbevredigend; 2=net voldoende; 3=ruim voldoende; 4=goed; 5=uitzonderlijk goed.



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor:

Watergekoelde 4 cilinder lijnmotor, voorin gemonteerd; boring 84 mm; slag 81 mm; cilinderinhoud 1796 cc; compr.verh. 8,35 op 1, max. verm. vlg. fabrieksofgave 87 SAE pk bij 5500 toeren per min.; max. verm. gemeten aan de aangedreven wielen 66 pk bij 5000 toeren per min.; max. koppel vlg. fabrieksofgave 15 mkg. bij 3000 toeren per min.; elektr. inst. 12 volt; vermogen wisselstroom generator 350 watt; accu 55 ah.; 1 carburateur; mechanische brandstofpomp; enkele onderliggende nokken.

Transmissie:

Aandrijving op achterwielen; enkelvoudige droge plaatkoppeling met 4-versnellingsbak, waarvan alle overbrengingen gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1ste versn. 3,66 op 1; 2e versn. 2,17 op 1; 3e versn. 1,40 op 1, 4e versn. 1,00 op 1; achteruit 3,75 op 1; differentieelreductie 3,9 op 1.

Onderstel:

Zelfdragende carrosserie; voorwielophanging systeem McPherson; achter onafhankelijke ophanging met stabilisatorstang en schroefveren; dubbelwerkende schokdempers rondom; schijfremmen rondom; bandenmaat 175 x 355 Michelin XAS; tandheugel stuurinrichting; 4/2 omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Maten, gewichten en inhoud:

Wielbasis 2,74 m; spoorbreedte voor 1,42 m, achter 1,36 m; max. lengte 4,49 m; max. breedte 1,69 m; max. hoogte 1,46 m; rijklaar gewicht 1200 kg; draaicirkel 10,4 m; inhoud benzinetank 56 liter; motorcarter 4 liter; koelsysteem 7,8 liter.

Standaarduitrusting omvat:

Brandstofmeter; voltmeter; watertemperatuurmeter; dagkilometerteller; laadstroomcontrolelamp; oliedrukcontrolelamp; brandstofreservewaarschuwingslamp; klok; sigarenaansteker; ruitescroeiër (gecombineerd met wissers); kachel; verklikkerlamp grootlicht; verklikkerlamp choke; achteruitrijlampen; binnenverlichting, automatisch bij open portier; lichtsakelaar aan stuurkolom; dimschakelaar aan stuurkolom; choke op dashboard; handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:

Oliepeilstok goed; olievladdop goed; stroomverdeler goed; carburateur goed; dynamo (om riem te stellen) goed; benzinepomp goed; zekering goed; ruitewisselmotor slecht; bougies goed; remvloeistofreservoir goed; accu goed.

Service:

Aantal smeerpunten 6; servicebeurten vlg. instructieboekje om de 5000 km; motorolie verversen om de 5000 km; olieversen versnellingsbak en car-dan vlg. instructieboekje om de 15000 km.

Boordgereedschap omvat:

Krik; wielsleutel; bougiesleutel.

Prijzen onderdelen:

Voorspatbord f 74,70; achterspatbord f 87,20; voorportier f 156,-; achterportier f 156,-; koppeling-plaat f 72,90; drukgroep f 106,-; complete uitlaat f 183,-; uitlaatdemper f 67,20; inlaatklep f 4,90;

uitlaatklep f 12,50; ruitewisserblad f 13,-; koplamp-glas + reflector f 68,80; wioldop f 10,90; schokdemper voor/achter f 68,50/f 68,50; set remvoeringen (4 wielen) f 90,90; standaard gemonteerde banden per stel van vier f 517,44; voorbumper f 149,-; achterbumper f 154,-; voorruit f 136,- (Alle prijzen exclusief montage en inclusief BTW).

Afmetingen interieur:

Voorzitting; breedte (zitvlak) 55 cm; lengte (zitvlak) 49 cm; hoogte rugleuning 51 cm; afstand zitvlak-dak 87 cm; wagenbreedte schouderhoogte 136 cm; min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten) 86 en 105 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 26 cm.

Achterzitting; breedte (zitvlak) 129 cm; lengte (zitvlak) 43 cm; hoogte rugleuning 57 cm; afstand zitvlak-dak 83 cm; wagenbreedte schouderhoogte 135 cm; min. en max. afstand rugleuning-voorzitting (over zitvlak gemeten) 72 en 90 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 25 cm.

Bagageruimte; lengte 117 cm; breedte 130 cm; hoogte 48 cm; reservewiel onder bagagebergplaats.

Verzekeringspremies:

AR van f 650,- tot f 883,- per jaar. WA van f 160,- tot f 252,- per jaar (Europa).

Wegenbelasting: f 224,64 per jaar.

Prijs: f 11.990,- incl. schuifdak; incl. BTW. (extra voor: lederen bekleding f 900,- incl. BTW).

Importeur: Gebr. Nefkens Automobiel Mij. N.V. Atoomweg 68, Utrecht.

PRESTATIES

OP DE ROLLENTSTBANK

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 87 pk bij 5500 omwentelingen per minuut, bleek op de rollentestbank neer te komen op maximaal 66 pk bij 5000 omwentelingen per minuut, gemeten aan de aangedreven wielen.

Onderstaand enkele vermogenscijfers, gemeten aan de aangedreven wielen bij diverse motortoerentalen en gecompenseerd met de bij die toerentalen geconstateerde lucht-brandstof-verhoudingen.

Toeren/ minuut	Aantal pk's	l.b.-v.
1500	24	12,6
2000	31	12,7
2500	40	12,8
3000	48	12,9
3500	53	13,0
4000	61	13,0
4500	63	13,0
5000	66	13,2
5500	64	14,4

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 28	70 is 65	110 is 102
40 is 38	80 is 72	120 is 112
50 is 47	90 is 81	130 is 121
60 is 56	100 is 92	140 is 130

OP DE WEG

Alle metingen werden verricht bij droog weer met matige wind op droge, vlakke weg. In de wagen twee volwassenen. De wagen was voor deze metingen op de rollentestbank zorgvuldig op maximaal vermogen afgesteld, zonder iets aan de standaard-specificatie te veranderen.

Topsnelheid: 151 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 160 km per uur.

De acceleratietijden werden gemeten van stilstand tot de werkelijke, gechronometeerde snelheid was bereikt. Tussen haakjes steeds, wat de snelheidsmeter dan aanwees.

0 tot 40 km per uur (teller 44): 2,7 sec. gem.
0 tot 60 km per uur (teller 65): 5,8 sec. gem.
0 tot 80 km per uur (teller 89): 9,7 sec. gem.
0 tot 100 km per uur (teller 108): 15,5 sec. gem.
0 tot 120 km per uur (teller 128): 25,1 sec. gem.

