

Auto & Motor TECHNIEK

Technisch tijdschrift
voor de AUTO- en
MOTORWERELD
waarin opgenomen de
officiële mededelin-
gen van de Automob-
iel Technische Club

Uitgave: DRUKKERIJ EN UITGEVERSBUREAU VAN LONKHUYZEN - POSTBUS 45 - ZEIST



ruilt onderdelen

ruil-
schok-
brekers

ONZE SPECIALITEIT
ALLE VOORKOMENDE
VOORVEEROPHANGINGEN
SYSTEEM McPHERSON

ruil-
drukgroepen
&
frictieplaten

VOOR
PERSONEN-, BESTEL-, VRACHTWAGENS
EN TREKKERS

ruil-
krukassen
aandrijfassen
stuurarmen

PASSEND VOOR
DIVERSE MERKEN FRANSE
AUTOMOBIELEN*

Vervoer in Nederland



AMSTERDAM:
Weesperzijde 128-129
tel 020-356194-949034

's-GRAVENHAGE:
Nieuwe Haven 75-77
tel 070-605137

ROTTERDAM:
Botersloot 42a
tel 010-133949

HOOFDKANTOOR AMSTERDAM: - Linnaeuskade 11 - tel 020-352115

— 2 versies koplampen (rechthoekige koplampen voor de 15 TL en 15 TS en dubbele ronde koplampen voor de 17 TL en 17 TS)

De carrosserie van de Renault 15 een tweedeurs coachmodel — wordt gekenmerkt door zeer grote tot ver naar achteren toe doorgetrokken, zijramen.

Bij de Renault 17 coupé wordt het fastbackprofiel geaccentueerd door een aluminium grille boven de achterwielen. Achter de roosters, die een functie vervullen t.a.v. de interieur-ventilatie, bevinden zich neerklapbare ruiten. Het meest originele model uit de nieuwe Renault 17 range is zonder twijfel de hardtop-convertible, waarin alle charme van een cabriolet is gecombineerd met de veiligheid en het comfort van een coupé.

De rails boven de zijruiten zorgen ervoor, dat deze open uitvoering ongeveer dezelfde soliditeit en torsie-stijfheid bezit als de normale coupé-carrosserie (bij een conventionele cabriolet is dit slechts ca. 50%). Bovendien fungeren deze, samen met de vaste achterkant van het dak, als een beschermende rolbeugel.

Het elektrisch bediende convertible dak geeft een opening met een oppervlakte van $0,92 \times 0,73 = 0,67 \text{ m}^2$.

's Winters wordt dit vouwdak beschermd door het afneembare hardtop paneel.

De basis van de zelfdragende carrosserie van beide 2-deurs modellen wordt gevormd door de chas-

sisbodem welke ook voor de Renault 12 wordt gebruikt.

De bodemplaat van de carrosserie is een persstuk met diepe profileringen, welke enerzijds tot doel hebben een maximale ruimtebenutting mogelijk te maken en anderzijds een optimale stijfheid aan de carrosseriestructuur te geven. Met uitzondering van de motor, kap, portieren en achterdeur die aan de voorzijde scharnieren en de voorspatborden, die met bouten gemonteerd zijn om eventuele reparatie te vergemakkelijken, bestaat de carrosserie uit één geheel van aan elkaar gelaste panelen, die een stevige zelfdragende structuur vormen.

Deze constructie waarborgt zowel veilige soliditeit als totale rammeelvrijheid.

In de zelfdragende carrosserie geïntegreerd bevinden zich aan de voorzijde twee parallel lopende uit kokerprofiel opgebouwde langsliggers, waarop de voortrein en de motor gemonteerd zijn. Ook aan de achterzijde zijn dergelijke langprofielen aangebracht. Zij staan als de bogen van een brug over de achteras en zorgen voor een stevige ondersteuning van kofferbodem en tank.

De voorzijde van de wagen is zodanig gebouwd, dat deze bij een frontale aanrijding progressief kan vervormen, waardoor de schok van de botsing zo gelijkmatig mogelijk wordt afgedempt.

De 1,3 liter motor van de 15 TL is gebaseerd op die van de Renault 12, welke op zijn beurt is afgeleid van de motor van de Renault 8. Deze krachtbron werd eveneens in de Renault 8 Gordini gebruikt en leverde in deze versie 116 DIN pk.

De Renault 15 TL is goed voor 60 DIN pk (68 SAE pk). De vermogenswinst in vergelijking tot de Renault 12 motor (54 DIN 60 SAE pk) is te danken aan de montage van een doublecorps WEBER carburateur en de volgende modificaties:

— cilinderkop verhoging van de compressieverhouding van 8,5 tot 9,5 plus een kleine wijziging van de vorm van de verbrandingskamer;

— nokkenas de openingstijd van de kleppen is verlengd;

— inlaatspruitstuk het inlaatspruitstuk is gewijzigd in verband met de montage van de doublecorps carburateur;

— uitlaat er wordt een dubbel uitlaatsysteem gemonteerd;

— alternator een 3-fasen 40 AH wisselstroomdynamo.

De Renault 15 TL is evenals alle Renault motoren voorzien van een gesloten koelsysteem.

DE PEUGEOT „504” Stationwagen is nu ook leverbaar in ons land.

De Peugeot „504” stationwagen



De nieuwe serie 504's omvat stationcar- en z.g. familiale-modellen, leverbaar met benzine- of dieselmotor en binnenkort ook met automatische versnellingsbak voor de benzinemodellen.

Het mechanische gedeelte komt, met uitzondering van de achteras, in grote lijnen overeen met dat van de 504 sedan-modellen. De achteras is namelijk niet onafhankelijk, maar heeft een uitvoering, die veel gelijkenis vertoont met die van de 404 stationcar, waarbij 4 schroefveren tezamen met telescopschokbrekers en een stabilisatorstang voor de vering zorgen.

De wagens hebben schijfremmen vóór, trommelremmen achter, gescheiden circuits en remkrachtverdelers en tevens een rembekrachtiger. De wielbasis is 2,9 m, dat is 16 cm meer dan bij de sedan.

De stationcar wordt in twee uitvoeringen geleverd, beide met vijf deuren, waarbij het eenvoudigste model meer een echte bedrijfswagen is met een robuuste en functionele afwerking en het luxere type, de z.g. Break, speciaal bedoeld is voor die mensen, die de bagageruimte van een gewoon sedan-model nog te beperkt vinden, maar toch een auto met een luxueus interieur met b.v. verstelbare rugleuningen en hoofdsteunen willen hebben.

Beide uitvoeringen hebben een laadruimte van 1,75 m³, die door het opklappen van de achterbank tot 1,9 m³ vergroot kan worden. Het laadvermogen bedraagt respectievelijk 670 en 640 kg, terwijl eventueel een aanhangergewicht van 1300 kg is toegestaan.

De 504 Familiale is speciaal bedoeld voor kinderrijke gezinnen of voor het vervoer van meerdere personen.

Achter de twee rijen stoelen bevindt zich namelijk nog een opklapbare bank, zodat 6 à 7 personen in de auto kunnen plaatsnemen. Achter deze bank is er dan nog een bagageruimte van ongeveer 330 dm³, die via de achterklep bereikbaar is.

De bekende 404 Stationcar-modellen worden in Nederland niet meer geleverd, hoewel de productie in Frankrijk gewoon voortgezet wordt, omdat speciaal in Afrika een grote vraag naar deze modellen bestaat.

De stationcar-lijn van Peugeot omvat nu de volgende modellen:

204 Break met benzinemotor f 9.295,-; 204 Break met dieselmotor f 10.995,-.

304 Break met benzinemotor f 10.295,-.

504 Stationcar met benzinemotor f 12.995,-; 504 Stationcar met dieselmotor f 14.995,-.

504 Break met benzinemotor f 13.845,-; 504 Break met dieselmotor f 16.345,-; 504 Break automatique f 15.295,-.

504 Familiale met benzinemotor

f 14.395,-; 504 Familiale met dieselmotor f 16.895,-; 504 Familiale automatique f 15.845,-.

Al deze prijzen zijn incl. B.T.W. en incl. verwarmde achterraut (behalve bij de 504 stationcar.)

Vorig jaar produceerde Peugeot 570.600 personen- en bedrijfsauto's en was daarmee achter Renault de op één na grootste automobiefabriek in Frankrijk en nummer 6 in Europa. Zoals U weet maakt de Peugeot-groep echter ook nog andere dingen dan auto's en zo is zij nummer 9 op de Franse ranglijst, waarbij de concerns naar omzetsgrootte gerangschikt zijn.

Dat ik U dit allemaal zo vertel heeft eigenlijk als reden, dat vooral hier in Nederland Peugeot altijd nog beschouwd wordt als een autofabriekje, terwijl in werkelijkheid Peugeot bezig is zich te ontwikkelen tot een voor Europese maatstaven grote automobiefabriek, die, en dat is voor de groeimogelijkheden erg belangrijk, in staat is winst te maken.

In 1970 heeft Peugeot één van de beste winstmarges van de automobiellindustrie gerealiseerd met een netto-winst van 320 miljoen francs. Voor de automobielsector werd een winstmarge van bijna 4% bereikt. Vorig jaar heeft het merendeel van de grote automobiellstructureurs met kleinere marges genoegen moeten nemen:

3,2% voor General Motors, 3,4 voor Ford, 2 à 3% voor Volkswagen en Daimler-Benz, terwijl Fiat, British Leyland en Citroën nog slechtere resultaten bereikten of zelfs verlies leden.

Peugeot heeft deze winst echter hard nodig om de enorme investeringen te kunnen doen, die nodig zijn om de productiecapaciteiten op te voeren tot 840.000 eenheden in 1975.

Om dit aantal te kunnen bereiken zijn de bestaande fabrieken, waarvan de belangrijkste in Sochaux staan, te klein. Daarom is in Mulhouse een nieuwe fabriek gebouwd, die nu langzamerhand op gang komt. Op het ogenblik wordt de productie daar opgevoerd tot 15 auto's per uur aan het eind van dit jaar, terwijl dan volgend jaar een productie van 80 auto's per uur bereikt zal worden, hetgeen éénderde van de capaciteit van de fabrieken in Sochaux betekent.

Alleen al deze fabriek in Mulhouse heeft tot nu toe een investering vereist van een miljard francs, terwijl vóór 1973 nog eens 500 miljoen francs uitgegeven zal worden.

In het kader van de samenwerking met Renault wordt echter ook in het Noorden van Frankrijk in de buurt van Calais een motorenfabriek gebouwd met een in 1930 geplande productie van 2 miljoen motoren, waarin Volvo indirect via een met Renault en Peugeot opgerichte maatschappij een belang heeft gekregen.

Verder zijn er dan nog belangen

en deelnemingen in de carrosseriefabrieken van Brissonneau en Lotz en van Chausson.

Natuurlijk zal deze produktiestijging niet alleen met het huidige gamma bereikt worden. Peugeot zal zijn modellenserie zowel naar beneden als naar boven uitbreiden, waarbij als eerste een auto uitgebracht zal worden in de klasse net onder die van de 204. In dit verband wil ik graag nog eens benadrukken, dat de 404 Sedan nog vele jaren in productie zal blijven, omdat dit model nog steeds aan een grote vraag, zowel hier in Europa als bijvoorbeeld in Afrika voldoet.

Het spreekt vanzelf, dat de problemen van de „schone” motor, van het lawaai en de veiligheid ook bij Peugeot alle aandacht vergen. De research-afdelingen werken daartoe samen, natuurlijk met Renault, maar ook met Franse regeringsinstanties, zoals het Instituut voor wetenschappelijk en technisch onderzoek en met het Commissariaat voor het Atoomonderzoek.

Tenslotte werkt men met het Franse elektrotechnische concern Alstom en met de research-afdeling van Esso samen bij de ontwikkeling van een brandstofcel op basis van een methanol-luchtverbinding, die de energie moet leveren van een elektrische auto, waarvan men aanneemt, dat die over een tiental jaren in productie genomen zal worden.

Tot 11 september werden er in Nederland 15.175 Peugeot's gekentekend tegenover 13.966 in de overeenkomstige periode van het vorig jaar.

Deze verkopen betekenen een marktpercentage van bijna 5% tegen 4,4% vorig jaar.

Ook het Peugeot marktaandeel bij de bestelwagens is gestegen.

Omdat Nefkens'gebouw nu al reeds veel te klein is, zal men zeer spoedig aanvangen met de bouw van een centraal onderdelen-magazijn en een nieuw computercentrum op het terrein aan de overzijde. Dit magazijn krijgt een oppervlakte van 5.000 m², terwijl het terrein een grootte heeft van 22.000 m².

De vrijgekomen ruimte in dit gebouw zal worden aangewend ter vergroting van de afleveringscapaciteit, waarvoor vrij veel ruimte nodig is, omdat alle auto's voor aflevering aan de dealers stuk voor stuk grondig gecontroleerd en schoongemaakt worden. Daartoe beschikt men over een wasserstraat, waar de auto's automatisch van hun conserveringslaag ontdaan worden. Deze installatie heeft een capaciteit van ongeveer 30 auto's per uur en is uniek in Europa.

De verkooporganisatie van Nefkens in Nederland omvat nu meer dan 120 dealers, waarvan 17 bedrijven dochter- of filiaalondernemingen zijn.