

Vóórdat 't kraakt:

**GRÓÓT LICHT
KALM AAN
AFSTAND HOUDEN**

Autokampioen

4 december 1971 No. 49





Rijervaringen met de
PEUGEOT 504 Injection

Kort samengevat:

De 504 Injection heeft hetzelfde comfortabele reiswagenkarakter als de normale versie met carburateurmotor. Bovendien zijn de rijeigenschappen van dien aard, dat de hogere prestaties van deze inspuitmotor gemakkelijk verwerkt worden.

Alleen moeten deze hogere prestaties tamelijk duur betaald worden, gezien het tamelijk grote prijsverschil tussen beide types. Hierbij dient wel te worden aangemerkt, dat het schuifdak bij het huidige basismodel niet meer tot de standaarduitrusting behoort en wel bij de Injection; dan nog blijft echter het prijsverschil aan de hoge kant. Alleen de liefhebber die waarde hecht aan het tikkeltje meer dat de gewone 504 biedt, zal het er misschien voor over hebben.

Sterke en zwakke punten:

Uitstekende rijeigenschappen
zeer comfortabel
complete uitrusting
goede remmen
goede prestaties

Veel windgeruis.
Hoge meerprijs t.o.v. standaardversie.

Prijzen:

Peugeot 504 f 12.495,-
Peugeot 504 Injection f 14.395,-



Peugeot hevelt steeds meer modellen uit de 404 serie over naar de 504 range, welke laatste inmiddels compleet is nu ook de versie met inspuitmotor en een combinatiewagen daartoe behoren. Van de 404's zijn alleen het basismodel en een uitvoering met dieselmotor overgebleven, waarvan het afwachten is hoelang ze nog in productie zullen blijven.

De 504 met inspuiting heeft dezelfde motor – behoudens dan de benzinebevoorrading – als de gewone 504, ook dezelfde cilinderinhoud. Het vermogen ligt echter wat hoger, namelijk 97 in plaats van 93 DIN-pk. Het verschil lijkt erg gering, maar in SAE-pk's uitgedrukt is het onderscheid al groter, 110 in plaats van 98 SAE-pk, terwijl ook de prestaties het verschil veel duidelijker accentueren. De topsnelheid van de versie met inspuitmotor bedraagt 172 km/uur, het gewone model bereikt een maximum van 162 km/uur; ook bij het optrekken merkt men een duidelijk verschil, veel groter dan het luttele verschil in DIN-pk's suggereert.

Behoudens de motor is er nauwelijks verschil tussen de 504 Injection en het basistype. Het instrumentarium is uitgebreid met een toerenteller, als gevolg waarvan de duidelijk afleesbare klok van de gewone modellen vervangen is door een zeer onduidelijk exemplaar ergens midden op het dashboard. Voorts is de reductie van de achteras enigszins aangepast aan het hogere vermogen, maar verdere mechanische verschillen zijn er nauwelijks. Een schuifdak behoort ook hier tot de standaarduitvoering.

In tegenstelling tot de gewone 504 heeft de Injection vloerschakeling, een voorziening waarmee ook het basismodel uitgerust kan worden. In dit laatste geval moet echter de pook naderhand worden ingebouwd, terwijl dit bij de versie met inspuiting rechtstreeks bij de fabriek gebeurt.



TESTRAPPORT

Autokampioen roadtest nr 46/'71

Merk PEUGEOT

Model 504 Injection

Kenteken 91-17-SM

Kilometerstand begin test 1858

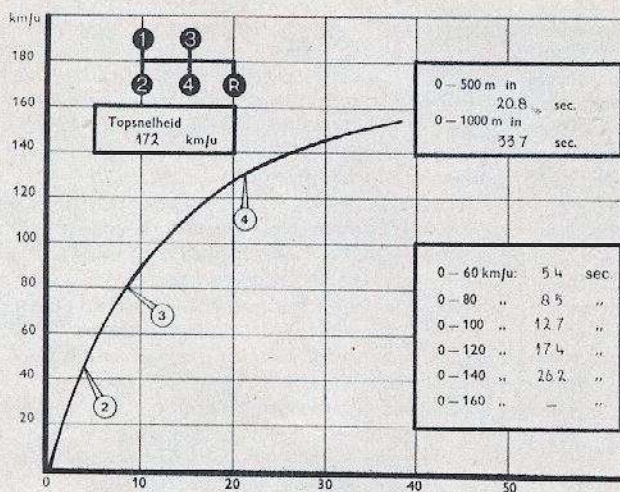
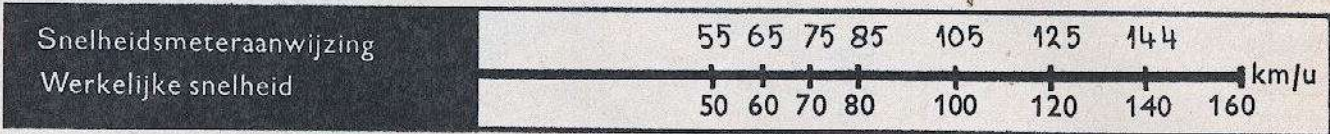
einde test 4048

Gemonteerde banden Kleber V10 GT



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.



Afwijking km teller 1% positief

Brandstofverbruik bij constante snelheden ↓

Niet gemeten, zie tekst

Acceleratie in hoogste versnelling

60- 80 km/u	6,6	sec
80-100 km/u	7,1	sec
100-120 km/u	8,3	sec
120-140 km/u	10,3	sec

Snelheidsbereik in versnellingen

I	0 - 45	km/u
II	0 - 80	km/u
III	20 - 130	km/u
IV	25 - 172	km/u

Geluidsniveau in wagen

60 km/u	61	dB (A)
80 km/u	65	dB (A)
100 km/u	71	dB (A)
120 km/u	75	dB (A)
140 km/u	79	dB (A)
160 km/u	81	dB (A)
topsnelheid	83	dB (A)

Weersomstandigheden tijdens metingen

windrichting dwars op de rijbaan
windsnelheid ± 15 km/u
temperatuur 9 °C
barometerstand 1035 mb
relatieve vochtigheid van de lucht 52 %

Stuuruitslag en draaicirkels

Stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts 4 1/2 omwentelingen.
Draaicirkel buitenkant carrosserie 10,9 m, buitenkant voorwielen 10,3 m.

Brandstofverbruik

(aantal km's per liter) gemeten over km buitenwegtraject, bij gemiddelde snelheden:

km/u	niet	km/liter
km/u	gemeten,	km/liter
km/u	zie	km/liter
km/u	tekst	km/liter

Gewichtsverdeling (%) en invering (mm)

met 150 kg = 2 pers.:

vóór	0%	mm
achter	0%	mm

met kg = max
toelaatb. belasting:

vóór	0%	mm
achter	0%	mm

Remweg voetrem (v.a. koud (pedaalkracht)	100 km/u)	24 kg	48 meter (8.0 m/sec. ²)
Remweg voetrem (v.a. warm (pedaalkracht)	100 km/u)	27 kg	52 meter (7.4 m/sec. ²)
Remweg handrem (v.a. 40 km/u)	16 meter (3.9 m/sec. ²)		

Motor

Watergekoelde viercilinder-in-lijn, voorin geplaatst en 45° naar rechts gekanteld. Dezelfde constructie als bij de gewone 504, alleen voorzien van brandstofinspuiting, systeem Kugelfischer.

Cilinderinhoud 1971 cc, vermogen 97 DIN-pk bij 5000 omw/min, koppel 16,9 mkg bij 3000 omw/min.

De gewone motor van de 504 levert 93 DIN-pk bij 5200 omw/min, resp. 16,0 mkg bij 3000 omw/min.

Specifiek vermogen van de inspuitsmotor 49,2 pk/l, ondanks het opvoeren dus nog een zeer lage waarde. Specifiek gewicht 12,6 kg/pk, een normale waarde in deze klasse, eerder iets aan de lage dan aan de hoge kant.

Prestaties

Geen uitspringer in zijn klasse, maar duidelijk sneller dan de gewone 504. Topsnelheid 172 km/uur, vrijwel conform de fabrieksopgave. Acceleratie vanaf stilstand snel en moeiteloos, eveneens gemakkelijker dan bij het basistype, vooral bij hogere snelheden in de vierde versnelling is dit duidelijk merkbaar. Zeer soepele motor, veel schakelen en ver in de versnellingen doortrekken is niet noodzakelijk. Hoogste versnelling in stadsverkeer goed bruikbaar.

Brandstofverbruik

Helaas met onze apparatuur niet meetbaar, zodat geen vergelijking kan worden getrokken met het verbruik van de gewone 504. Als gevolg van de betere verdeling van de brandstof over de vier cilinders zal het verbruik onder gelijke omstandigheden eerder lager zijn, alleen wanneer men de hogere prestaties ook inderdaad benut kan men wat hoger uitkomen dan bij het basistype. Het gemiddeld verbruik zal onder normale omstandigheden variëren tussen 1 op 7 en 1 op 9.

Transmissie

Volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak met vloerschakeling. Soepele schakeling met vrij directe bediening, uitstekend werkende synchromeshes. Handel in alle posities goed onder handbereik, achterruit goed verrendeld.

Dezelfde overbrengingsverhoudingen als bij de gewone 504, alleen de eindreductie is aangepast.

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

Besturing

Wat indirect. Voor bereiken van de maximale wieluitslag zijn wel veel stuurwielverdraaiingen nodig, maar dit houdt mede verband met de draaicirkel, die voor een wagen van dit formaat vrij klein is.

Besturing zeer precies en wegcontact blijft tot op topsnelheid goed behouden. Vrijwel neutraal stuurkarakter. Bij parkeer manoeuvres vraagt bediening wat meer kracht dan normaal, maar werkelijk storend is dit niet.

Koersvastheid op rechte weg

Uitgesproken positief. Oneffenheden hebben geen invloed op de koers, zijwind nauwelijks en dan nog alleen bij hoge snelheden. Heel af en toe wil achteras wel eens gaan dribbelen.

Gedrag in bochten

Eveneens uitstekend, dribbelen en uitbreken van achteras doen zich slechts bij uitzondering voor, maar wel helt carrosserie meer over dan voor snel bochtenwerk gewenst is, een gevolg van de comfortabele vering.

Handelbaarheid en bediening

Geven nauwelijks reden tot kritiek en men voelt zich in deze wagen dan ook snel op zijn gemak. Goed uitzicht en wagencontouren aan voorzijde goed gemarkeerd. Achterzijde wegens hoge inzet van achterraut niet waarneembaar. Vlotte starter.

Vering

Zeer soepel en comfortabel. Desondanks geen nadeinverschijnselen na diepe inverteringen, ook niet bij volle belasting. Grote zowel als kleine oneffenheden worden uitstekend verwerkt. Het „slaan“ op dwarsrichels (betonnaden!) doet zich in slechts zeer geringe mate voor.

Algemeel comfort

Bijzonder goed, hetgeen tevens te danken is aan de gelukkige combinatie

van een prettige vering en rustige besturing. Motor over zijn gehele toeren-tal bereik aardig stil en ook bandenrumoer vrij bescheiden.

Windgeruis speelt bij hoge rijsnelheden wel een duidelijk hoorbare rol. Niet alleen het tot de standaarduitrusting behorende schuifdak is verantwoordelijk, ook de portieramen.

Remmen

Rondom schijfremmen, met bekrachtiging en remkrachtbegrenzing in leiding naar achterwielen.

Bereikbare vertraging ruim voldoende maar zou beter kunnen zijn als voorwielen wat minder vlug blokkeerden. Echter ook bij krachtig afremmen vanaf hoge snelheden blijft wagen in de rechte koers. Vereiste pedaalkracht laag, maar niettemin goed doseerbaar. Goede handremvertraging.

Carrosserie

Vier-deurs, zelfdragend. Moderne vormgeving en welverzorgde afwerking.

Interieurruimte

Voorin zowel als achterin ruim voldoende. Bij verschuiven van stoelen naar achteren, hetgeen in alleszins toereikende mate mogelijk is, veranderen tevens hoogte en helling. Ook wanneer stoelen ver naar achteren staan, is beenruimte achterin voldoende.

Bagageruimte

Ruime en goed afgewerkte koffer; reservewiel onder de bodem. Flink en afsluitbaar dashboardkastje. Voorts kleine bergruimte in middenarmsteun tussen voorstoelen en pakjesplankje onder dashboard.

Op één koffertje na vond onze gehele standaard-kofferset gemakkelijk plaats in de flink bemeten bagageruimte. Maten der koffers: 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).



Belangrijkste gegevens

Motor: Watergekoelde viercilinder-in-lijn, voorin geplaatst. Klepbediening door lichtstangen en tuimelaars. Nokenaandrijving d.m.v. ketting. Krukaslagering vijfvoudig. Inhoud gesloten koelsysteem 7,8 l. Inhoud oliecarter 4 l. Cilinderinhoud 1971 cc, boring 88 mm, slag 81 mm, compressieverhouding 8,35 : 1. Maximum DIN vermogen 97 pk bij 5000 omw/min. Maximum DIN koppel 16,9 mkg bij 3000 omw/min. Specifiek vermogen 49,2 pk/l. Specifiek gewicht 12,6 kg/pk. Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min. 30,5 km/u. Kugelfischer benzine-inspuiting. Automatische choke. Elektrische installatie 12 V, accu 55 Ah, wisselstroomgenerator, vermogen 500 Watt.

Transmissie: Achterwielaandrijving. Mechanisch bediende koppeling met schotelveer. Volledig gesynchroniseerde vier-versnellingsbak; vloerschakeling. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 3,55, 2e versn. 2,164, 3e versn. 1,366, 4e versn. 1,0, achteruit 3,634, reductie eindoverbrenging 3,777.

Carrosserie: Zelfdragend, vierdeurs.

Onderstel: Onafhankelijke wielophanging, voor volgens het McPherson-systeem, waarbij schroefveer, schokdemper en fusee tot één geheel zijn verenigd; achter met draagarmen in langsrichting en eveneens schroefveren. Aandrijfassen met elk twee homokinetische koppelingen. Rondom telescopische schokdempers. Voor en achter dwarsstabilisator. Gescheiden remsysteem met rondom schijfremmen. Remkrachtiger, remkrachtbegrenzing. Handrem op de achterwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Bandenmaat 75 HR 14 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) 1225 kg. Maximum draagvermogen 480 kg. Inhoud benzinetank 56 l.

Geschiktheid als caravantrekker: Totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 meter boven de zeespiegel: 10% helling 3364 kg, 14% helling 2738 kg, 18% helling 2309 kg, 12% helling 3019 kg, 16% helling 2505 kg, 20% helling 2141 kg. Voor toeristisch gebruik kunnen caravans tot ca. 700 kg afleveringsgewicht worden getrokken. De hoogste versnelling is ook bij het trekken van een caravan goed bruikbaar. In de loop der jaren zijn goede ervaringen opgedaan met de 504-serie als caravantrekkers.

Interieurafmetingen:

Voor:	
breedte over de voorbank	136 cm
afstand zitting tot dak	102 cm
diepte zitting	49 cm
hoogte rugleuning	58 cm
hoogte zitting	24 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning max.	47 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning min.	28 cm
afst. stuurwiel tot zitting gem.	24 cm
afst. rempedaal tot zitting max.	50 cm
afst. rempedaal tot zitting min.	33 cm

Achter:	
breedte over de achterbank	133 cm
afstand zitting tot dak	95 cm
diepte zitting	48 cm
hoogte rugleuning	60 cm
hoogte zitting	25 cm
afst. rugl. tot rugl. max.	84 cm
afst. rugl. tot rugl. min.	65 cm

Koffer: breedte 120 cm, diepte 106 cm, hoogte 43 cm.

Enkele financiële consequenties:

servicebeurten elke 10.000 km, geen vaste prijzen
olie ververset elke 5000 km.
filterelement vervangen elke 10.000 km.
geen doorsmeerpunten.
verzekeringspremie All Risks per jaar f 1116,-
motorrijtuigenbelasting per jaar f 291,97
garantietermijn: 12 maanden, ongeacht het aantal kilometers

Prijzen van enkele onderdelen (excl. B.T.W.):

uitlaat compleet	f 159,80
koppelingplaat	f 58,80
schokdemper voor	f 59,30
schokdemper achter	f 58,30
voorwielragers voor twee wielen compleet	f 36,00
vooremblokken compleet	f 30,00
radiateur	f 244,00

thermostaat	f 10,20
voorbumper	f 119,00
achterbumper	f 138,00
voortortier (kaal, ongespoten)	f 139,00
voorrui	f 114,00
wieldop	f 9,70
ruitwisselblad	f 6,75
oliefilterelement	f 7,50

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

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

Aantal dealers in Nederland: 134

Zitplaatsen

Voorin gescheiden stoelen met volledig verstelbare rugleuningen. Comfortabele zit op vrij zachte zittingen. Hoofdsteunen, welke in rugleuningen van deze stoelen kunnen verzinken, behoren tot de standaarduitrusting. Opklapbare armsteun midden op de achterbank.

Veiligheid

Uitstekende rijeigenschappen en rustige besturing, goede remmen met eenvoudig in voor en achter gescheiden circuits. Behalve contactsleutel geen uitspringende delen op kniehoogte. Korte stuurkolom. Hoofdsteunen. Kindersloten op achterportieren. Driepuntsgordels voorin.

Dashboard

Nauwelijks gewijzigd t.o.v. vorige

type. Snelheidsmeter wat aan de kleine kant en niet zo gemakkelijk af te lezen; betrekkelijk kleine miswijzing. Meteraanwijzers voor koelwatertemperatuur, benzinevoorraad en boordnetspanning (voltmeter). Controlelampjes voor oliedruk, grootlicht, clignoteurs, choke, ingeschakelde verlichting, handrem en slijtagetoestand van remblokken. Klok en toerenteller.

Verwarming en ventilatie

Kachelcapaciteit ruim voldoende, temperatuur goed regelbaar. Uitstroomopeningen aan weerszijden van dashboard voor ontwaseming zijruiten.

Rechtstreekse toevoer van buitenlucht via goed instelbare openingen in midden van dashboard en aan beide zijden in voetenruimte. Afzuiging uit interieur. Schuifdak. Traploos regelbare ventilator.

Verlichting en signalering

Karakteristiek gevormde koplampen met goede lichtopbrengst. Goed waarneembare stadslampen. Dimschakelaar (tevens voor grootsignalering) aan stuurkolom. Interieurverlichting (twee lichtpunten) werkt gescheiden over beide portieren aan elke kant. Achteruitrijlampen. Regelbare dashboardverlichting, waarin ook asbakverlichting is betrokken. Lichtpunt in kofferruimte.

Standaarduitrusting

Sloten op beide voorportieren. Handgrepen voor passagiers aan alle portieren. Ruitwissers (twee snelheden) nemen ook bij de hoge rijsnelheden goed af. Elektrische ruitessproeier waarbij tegelijkertijd ook wissers in actie komen. Dagteller. Aansteker. Stuurslot. Binnenspiegel met antiverblindingsstand. Bekleding ten dele kunstleer, ten dele stof. Elektrische achterruiwerverwarming.

Gereedschap: krik, wielmoersleutel, bougiesleutel.

Ter vergelijking

	Peugeot 504 Inj.	Peugeot 504	Ford 20 M-XL	Audi 100 LS
Cilinderinhoud	1971	1971	2293	1760
Vermogen DIN pk/omw/min	97/5000	87/5000	108/5100	100/5500
Koppel DIN mkg/omw/min	16,9/3000	16/3000	18,5/3000	15,3/3500
Acceleratie 0-100 km/u sec.	12,7	13,4	13,8	12,5
Topsnelheid km/u	172	162	167	167
Brandstofverbruik bij 120km/u	—	8,5	9,0	9,3
Lengte	449	449	474	459
Breedte	169	169	176	173
Gewicht (leeg)	1225	1221	1143	1066
Prijs	f 14.395,00	12.495,00	14.079	14.380,00
Rijproef in AK	—	48/'70	42/'68	29/'69