

peugeot504.info

auto visie

onafhankelijk - objectief - weekblad
tevens officieel orgaan van de
Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club
16e jaargang - nr. 1/2 - 8 januari 1971

f. 1,25



MULTI-TEST 12.000.- KLASSE

peugeot504.info

Vroeger was een auto van twaalfduizend gulden „een heel ding” – een duidelijke luxewagen. Kernachtig was nog pas drie, vier jaar

geleden de uitspraak van een bekend autokenner: „auto's boven de tien mille zijn liefhebberij”. Gans anders is dat tegenwoordig. Twaalf mille is een betrekkelijk gewone

autoprijsklasse geworden. Een bepaald populaire prijsklasse bovendien. Het was dan ook helemaal geen grote kunst uit het totaalaanbod een zestal te kiezen, dat voor deze multitest in aanmerking komen kon. We hadden er ook tot acht, of tien kunnen



Aan deze multitest
werkten mee:

NICO DE JONG
HANS VELDHUIS
RICHARD LUTZ
PAUL HARREMS
KEES WIJDOOGE
en
PETER VAN DEN
ABELEN

foto's:
TON THIES
DON VAN DER VAART

MULTI-TE 12.000.-K

peugeot504.info

komen. De (vaak bittere) ervaring heeft ons echter geleerd, dat zes wagens voor een multitest toch wel het meest hanteerbare aantal vormt: gaat men met méér op stap, dan vervelend zijn de orga-

nisatie- en regieproblemen in enorme mate.

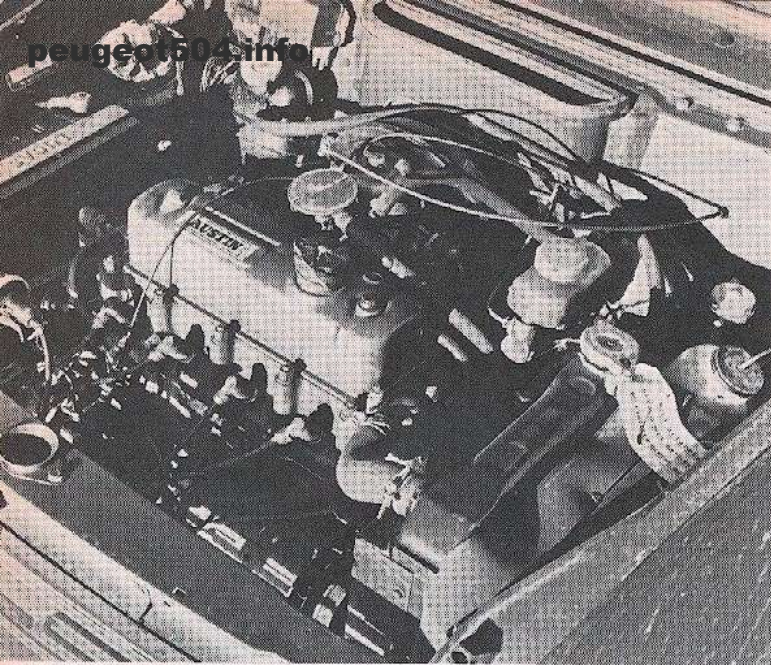
In dit opzicht past ons trouwens nog een welgemeend excuus. Een multitest is een reportage, die zich niet op een winteravond maken laat. Hij kost zowel ons als de drukkerij een aanzienlijke voorbereidingstijd. Vandaar ook, dat de

„twaalf mille prijsklasse”, waarin de geteste wagens vallen, bij het verschijnen van dit nummer helaas een „twaalf mille plus x procenten prijsklasse” is geworden. Bij het ter perse gaan van deze multitest was nog geen zinnig woord te zeggen over de prijskaartjes, die vanaf één januari op deze zes wagens zullen prijken.

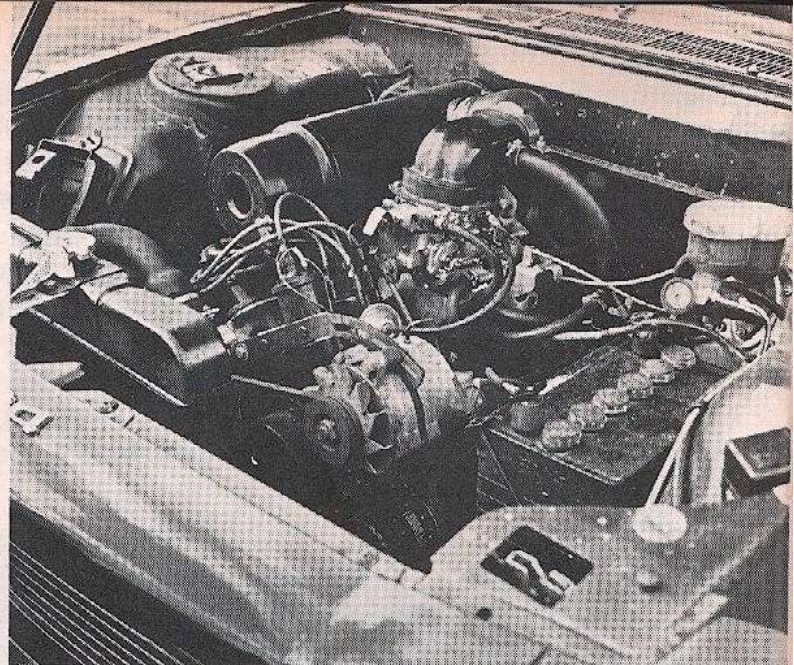


**ST
LASSE**

peugeot504.info

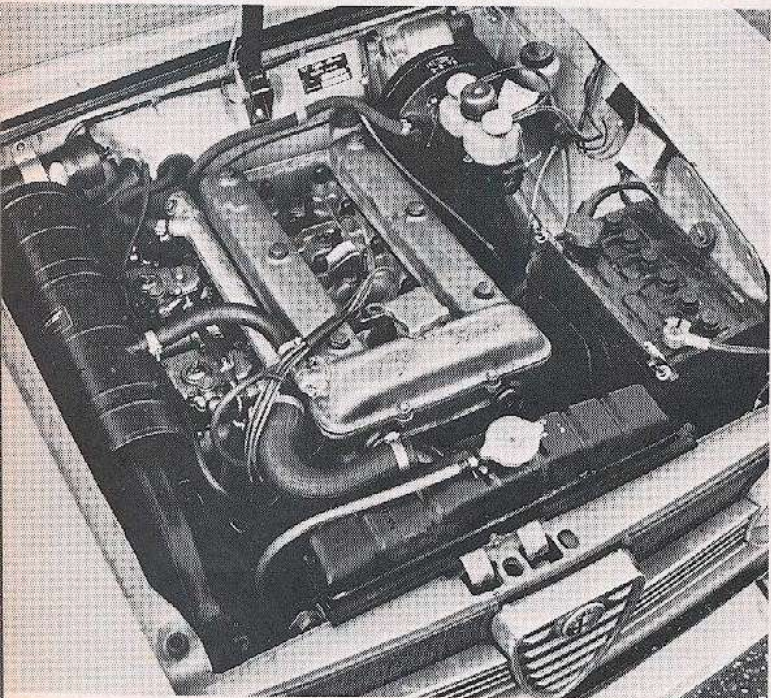


AUSTIN 1800 MK II ^

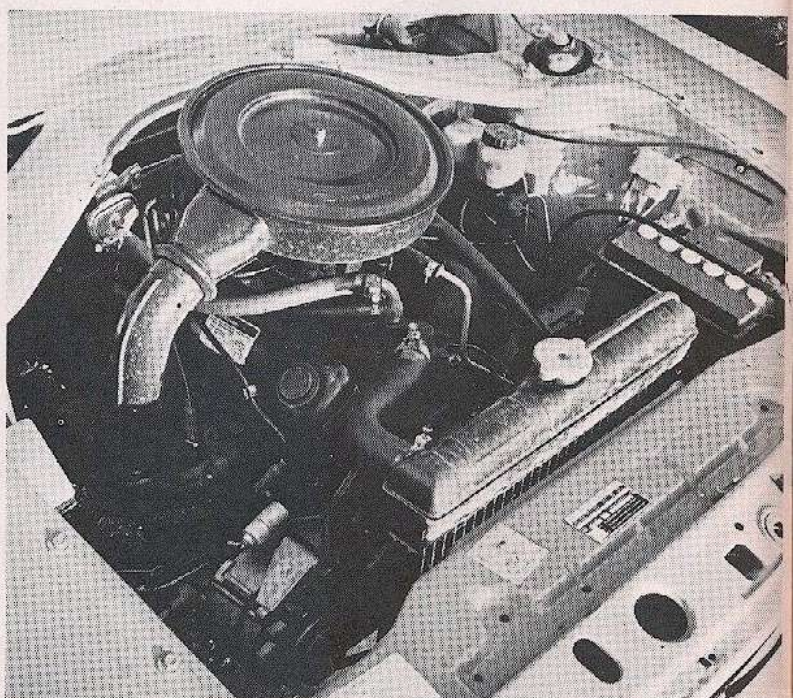


PEUGEOT 504 ^

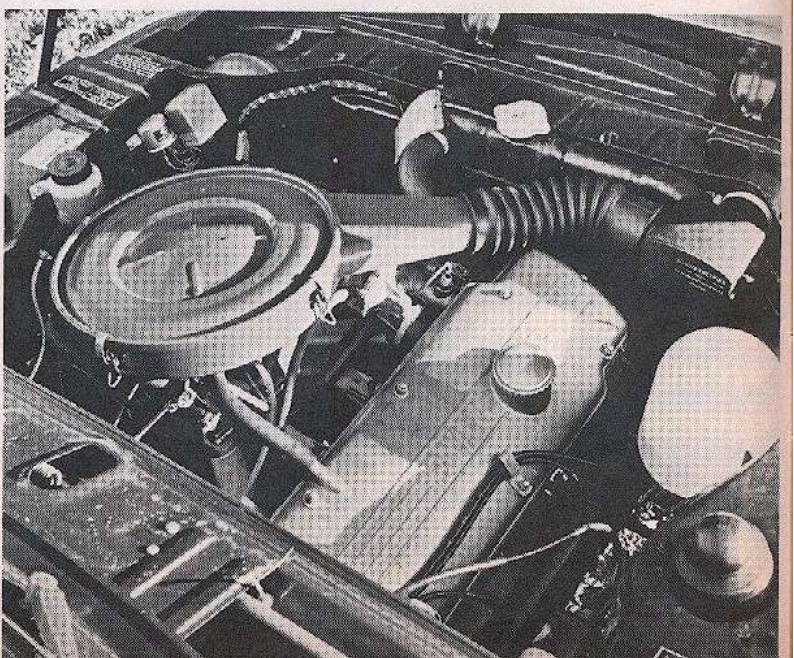
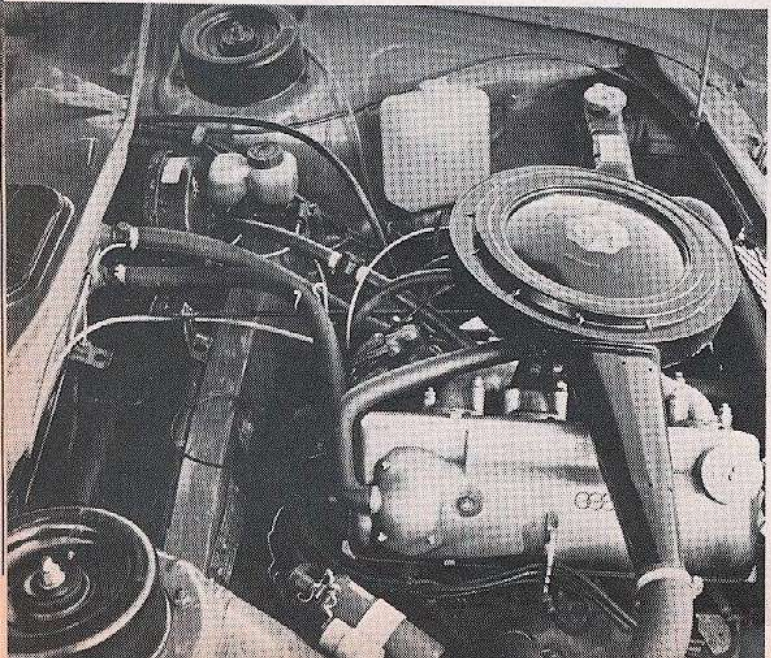
FORD 20M 2300



AUDI 100 S v



BMW 2002



MOTOR

	BMW	Alfa	Audi	Peugeot	Ford	Austin
Trekkracht lage toeren	8,35	7,98	7,56	7,38	7,01	7,13
Idem hoge toeren	8,28	8,70	7,54	7,25	6,87	7,08
Geluidsniveau	7,24	6,85	7,37	7,89	7,78	7,13
Start	7,66	6,86	7,68	7,61	7,59	7,23
Gem. totaal	7,88	7,60	7,54	7,53	7,31	7,14

MOTOR

De motoren van de twaalf wagens vormen een merkwaardige melée. De grootste, en tevens de enige zes-cilinder is de Ford-motor van 2274 cc, een goedaardige bul met 108 DIN pk aan de krukas bij een toerental van 5100 - het laagste van alle overigens. Niemand zal verbaasd opkijken, dat deze Ford-motor ook het hoogste koppel levert: 18,5 mkg bij 3000 toeren. In vermogen én in koppel op de Ford volgend, doch zeker niet in cilinderinhoud is de viercilinder 1570 cc Alfa Romeo-motor: 102 DIN pk bij 5500 toeren, 17,1 mkg bij 2900, wat een láág toerental is voor deze motor

met bovenliggende nokkenassen! De tweeliter BMW viercilinder is weliswaar nogal wat groter, doch desniettemin iets minder in vermogen dan de Alfa (100 bij 5500) en nogal wat geringer in koppel: 16 mkg bij 3000 toeren. Daarvoor heeft de BMW dan ook een nokkenas minder, die echter wel op de cilinderkop ligt. De Peugeot, ook twee liter slagvolume, koestert zijn nokkenas in het carter. Of dat de reden is, dat deze motor 90 DIN pk levert, weten we niet. Zijn koppel is in ieder geval netjes: 16,3 mkg. De Austin en de Audi leveren ongeveer gelijke prestaties: allebei 90 pk en respectievelijk 14,1 en 14,5 mkg.

Qua prestaties liggen de zes knap uit elkaar. Veruit de snelste is de Alfa met een top van 178. De BMW is de enige andere wagen, die (net) boven de 170 uitkomt, de rest varieert tussen 150 en 160.

Ook bij de acceleratie liggen de wagens met de nokkenassen bovenop ver vooraan: 7,6 seconden heeft de BMW, 7,9 de Alfa nodig om van 0 tot 80 te komen. De Balanza doet het in 10,4, de andere drie rond de 9.

De verbruiksmetingen tonen de Alfa als winnaar met 1 op 8,1. De rest heeft iets meer nodig, met een 1 op 6,9 voor de Ford als hoogste waarde. De trekkracht bij lage toerentallen werd door ons testteam verrassenderwijs als hoogste bij de BMW beoordeeld. Onverwacht, omdat de Alfa een hoger koppel bij een lager toerental heeft. Daar staat tegenover, dat de BMW honderd kilo lichter is. De Ford, die nota bene als laagste staat genoteerd op dit punt, is daarentegen weer 100 kilo zwaarder.

De trekkracht bij hogere toerentallen werd bij de Alfa als hoogste gewaardeerd. De BMW is hier tweede, de rest van de wagens blijft vrij ver achter (lager dan 8) met een minimum bij Ford, die net de zeven niet haalt. De Alfa werd daarentegen wel algemeen als de meest luidruchtige motor van het stel genoemd: de stilste bleek de Peugeot, op de voet door de Ford gevolgd. Daaraan zijn de vier enorm wijde venturi's van Alfa's twee dubbele Webers natuurlijk wel debet, evenals dat het geval is bij de startbeoordeling: zowel bij koude als warme start moet men bij de Alfa een beetje vakkundiger tewerkgaan, dan bij de andere, alle slechts één carburateur tellende wagens.

TRANSMISSIE

	BMW	Alfa	Audi	Peugeot	Ford	Austin
Pedaaldruk koppeling	7,78	7,92	7,70	7,92	7,39	6,72
Werking koppeling	8,17	7,85	7,81	7,75	7,04	6,28
Overbr.verh.	8,38	8,42	7,94	7,62	7,29	7,07
Plaatsing versn.handel	8,25	8,37	8,13	6,81	7,91	7,26
Bedieningsgemak	8,12	7,98	7,98	7,28	7,53	6,15
Synchronisatie	8,22	7,95	7,81	7,78	7,56	6,32
Geluidsniveau	8,12	8,08	7,75	7,35	7,69	6,08
Gem. totaal	8,15	8,08	7,87	7,50	7,49	6,56

TRANSMISSIE

Vijf van de zes wagens tellen vier versnellingen, slechts Alfa Romeo biedt zijn berijders het genoegen van een versnelling extra. Het is dan ook geen wonder, dat de versnellingsverhoudingen van deze wagen de hoogste waardering kregen. De BMW is tweede met een bijzonder goed „in elkaar vallende" vier versnellingscombinatie. De Audi schopt het in dit opzicht ook ver.

De plaatsing van de bedieningshefboom werd het best beoordeeld bij de Alfa, op de voet gevolgd door de BMW. Hoogst opmerkelijk is de derde plaats van de Audi, die geruime tijd geleden van een stuurversnelling op een vloerpook overstapte. Om met dit vrij ingewikkelde schakelmechaniek hoger geklasseerd te worden dan notoire vloerpookschakelaars is een huzarenstukje, dat de goede kwaliteiten van de Audi-schakelstengel toch wel ondubbelzinnig aantoonst!

Ook qua bedieningsgemak bewijzen de Audi-constructeurs iets bijzonders te hebben afgeleverd. Want achter de

peugeot504.info

BMW staat Audi op één plaats met de Alfa — beide bijna acht. De synchronisatie werd bij de BMW als beste ervaren met als aantekening, dat de Alfa een beetje „ziek” aandeed in één en twee — het is niet na te gaan of dit een exemplarische fout is geweest. Ook het versnellingsbakgedruis toont eenzelfde beeld: de BMW en de Alfa doen het vrij rustig aan, gevolgd door de Audi, Peugeot en Ford. De Austin is eenzame laatste, wat temeer verbaast, wanneer men bedenkt, dat deze

wagen zijn versnellingsbak vór voorin onder de motor heeft zitten, verder weg van het wageninterieur dan verschillende hoger beoordeelde andere. Wat de koppelingsbediening betreft, zien we weer het niet onverwachte beeld van een als laagste beoordeelde Austin, die een vrij zwaar bedienbare, niet zeer zorgvuldig aangrijpende koppeling heeft, als men hem met de andere wagens vergelijkt. Dat zulks niet behoeft te betekenen, dat die Austin-koppeling absoluút beoordeeld

slecht is, behoeft geen betoog, per saldo gaat het hier om een vergelijkende test tussen zes nauwkeurig omschreven wagens!

Als slotconclusie zou men kunnen zeggen, dat het op z'n minst verrassend is, dat de Alfa met zijn versnelling méér dan alle andere niet overtuigend winnaar is geworden in deze transmissiecompetitie, en hieraan de gevolgtrekking verbinden, dat de BMW dan wel een bijzonder goede vier-versnellingsbak bezit.

REMMEN

	BMW	Peugeot	Alfa	Audi	Ford	Austin
Remkracht	8,43	8,03	8,08	7,83	7,44	7,02
Remwerking na herhaald remmen	8,14	7,85	7,93	7,82	7,40	7,44
Stabiliteit tijdens het remmen	7,62	7,87	7,79	8,00	7,20	7,32
Rempedaaldruk	7,92	7,81	7,68	7,52	7,31	6,69
Aangrijping	8,26	7,81	7,80	7,61	7,42	7,25
Gem. totaal	8,07	7,87	7,86	7,76	7,35	7,14

REMMEN

Het is opmerkelijk dat de enige multi-testwagen zonder rembekrachtiger op dit onderdeel de laatste plaats moet bezetten. En toch remt die Austin Balanza helemaal niet slecht; alleen in vergelijking met zijn collegae valt het verschil in bedieningsgemak tussen onbekerktigde en vacuüm-gesisteerde remsystemen toch wel heel sterk op. Het is dan ook geen wonder, dat rempedaaldruk en remkracht (ook weer in relatie tot de

pedaaldruk) bij de Balanza gemiddeld lager zijn gewaardeerd dan bij de andere vijf testwagens, terwijl het hoofdstukje „aangrijping” al evenmin reden tot juichen verschaft. Merkwaardig eigenlijk: tot voor kort was de algemeen geldende mening over rembekerktigers, dat ze de gevoeligheid van de bediening benadeelden, maar aan dit voorbeeld is te zien dat de fabrikanten in dit opzicht veel hebben geleerd. De moderne bekrachtiger treedt niet in de plaats van de bestuur-

der, maar helpt gewoon een voetje wanneer dat nodig mocht blijken. Dat alle modernismen overigens niet alleen-zaligmakend hoeven te zijn, is tussen twee haakjes af te leiden uit de eerste plaats van BMW (schijfremmen vóór, conventionele trommels achter) en de met een beduidend verschil als tweede en derde geklasseerde Alfa en Peugeot, die rondom schijfremmen bezitten. Weliswaar remden deze beide wagens uitstekend, maar vooral de bijzonder fraaie aangrijping van de BMW-remmen viel eenvoudig niet te evenaren. Slechts op het punt van de stabiliteit maakte de concurrentie ten dele een betere indruk: vooral de „8” van Audi en de „7,87” van Peugeot bieden in dit opzicht een interessante vergelijking met de „7,62” van BMW, hoewel dergelijke verschillen uiteraard slechts nuances aangeven. Overigens is het opvallend dat er tussen alle rembeoordelingen nog niet eens een volle punt verschil in eindwaardering is: dit betekent onder meer, dat alle deelnemende wagens een keurig recht en kort remspoor op de weg legden, dat fading-verschijnselen tot een minimum beperkt bleven en dat er over de bediening van het pedaal eveneens weinig was te klagen. Van een uitgesproken hardloper als de Alfa was ten slotte een iets hogere waardering verwacht, hoewel de achterstand op winnaar BMW per slot van rekening minder dan tweetiende punt bedraagt.

WEGGEDRAG

Met een hoog gemiddeld totaal voert het gereputeerde Beierse merk de processie aan, waarin Alfa op een ongenaakbare tweede plaats troont ten opzichte van de „middengroep” Audi—Austin—Peugeot. De Ford is op dit onderdeel onder het cijfer 7 gezakt, hetgeen toch wel vrij zeggen dat de wegligingskwaliteiten van deze auto vrij eenstemmig minder werden gewaardeerd dan die van de rest van het gezelschap. Zonder op één bepaald punt een duidelijke tegenvaller te zijn, boekte de grote Duitse Ford echter nergens opvallende resultaten. Deze wagen is dan ook minder een auto die verkozen zal worden om zijn geraffineerd weggedrag dan om bij voorbeeld een zekere mate van wolkenzacht, Amerikaans-geïnspireerd

WEGGEDRAG

	BMW	Alfa	Audi	Austin	Peugeot	Ford
Wegligging droog wegdek	8,55	8,51	7,78	7,53	7,62	7,13
Wegligging nat wegdek	8,24	8,02	7,61	7,37	7,12	6,79
Zijwindgevoeligheid	7,41	7,78	8,01	7,86	7,91	6,70
Stabiliteit in rechte lijn	7,82	7,69	7,99	7,67	8,00	6,89
Stuurkarakteristiek	8,68	8,42	7,43	7,23	7,21	6,62
Veerkarakteristiek	8,34	7,82	7,48	7,36	7,28	6,93
Slipbaantest	8,52	8,25	7,40	7,95	7,78	6,91
Gem. totaal	8,22	8,07	7,67	7,57	7,56	6,85



PEUGEOT 504 v

^ AUSTIN 1800 MK II

v AUDI 100 S







BMW 2002



ALFA ROMEO GIULIA 1600 SUPER ^

v FORD 20M 2300



peugeot504.info

veer- en rijcomfort dat de wegligging gewoonlijk negatief beïnvloedt. De voorwielaangedreven Audi en Austin plaatsten zich nog vóór de Peugeot, die op alle punten zeer ruime voldoenden liet registreren, zelfs het hoogste cijfer voor richtingsstabiliteit kreeg toebedeeld, maar toch over het totaal steeds een fractie achterbleef bij zijn voorgangers. Uit de hele beoordeling komt overigens duidelijk naar voren dat de Alfa en de BMW de hoogst gewaardeerde „rijmachines" van het zestal werden geacht: met een zeer ruime voorsprong op de rest van het gezelschap scoorden zij beide een gemiddelde van meer dan 8, wat zelfs in deze prijsklasse een compliment mag heten. Het laagst gewaardeerde onderdeel van de BMW was de zijwindgevoeligheid, die bij alle typen van het Duitse merk steeds voelbaar aanwezig is, maar overigens nimmer tot gevaarlijke situaties aanleiding geeft; Alfa bracht het er op dit punt iets beter af, hoewel ook deze wagen de Audi, de Austin en de Peugeot hier moest laten voorgaan. De rit over het standaardtraject op de KNAC-slipbaan Ypenburg leverde eigenlijk een be-

vestiging op van wat ook al uit de gewone rijpraktijk op „nat" en „droog" naar voren kwam: een voortreffelijke handelbaarheid en hoge toegestane bochtsnelheden voor BMW en Alfa, nog steeds uitstekende beoordelingen voor het trio Austin—Peugeot—Audi en een éven lagere klassering voor de Keulse Ford. Het zal overigens duidelijk zijn (en anders blijkt dat ook wel uit de in dit artikel opgenomen bochtenfoto's), dat Audi en Austin zich met hun voorwielaandrijving getrouwe onderstuurders toonden en dat ook de weinig sportieve Peugeot zich slechts na stevig aandringen tot enig uitbreken van de onafhankelijk opgehangen achterwielen wil laten verleiden. Een beetje „moeilijke" auto is die Peugeot trouwens in dit opzicht: op de slipbaan bleef hij aanvankelijk erg lang ondersturen, gleed vervolgens over vier wielen en wilde pas bij voortgezette, zeer nauwkeurig gedoseerde correctie weer grip krijgen op de voorwielen om vervolgens ook weer met de achterkant in het spoor te komen. Dit alles geldt voor de maximaal bereikbare snelheid; daaronder was met opzettelijk ingezet overstuur een goe-

de handelbaarheid te bereiken. Wat de veercharacteristiek betreft, dient te worden vermeld dat BMW hier ruimschoots boven de „8" tot eenzame hoogte is gestegen, voornamelijk dank zij flinke veeruitslagen met behoud van voldoende stugheid; een uitstekende combinatie, die zowel de rustige als de sportieve rijder volkomen kan bevredigen. Over de Ford is in dit opzicht al eerder een oordeel geveld: wat te week aandoend en daarbij grotendeels gespeend van enige gevoeligheid. Door de bank genomen ligt deze Ford helemaal niet slecht op de weg, maar bij deze auto is alle contact tussen de bestuurder en de wielen zó sterk verdoezeld, dat een niet zeer attente berijder snel in slaap wordt gewiegd en in grenssituaties veel te laat komt met zijn reactie. Nu komen zulke gebeurtenissen heus niet elke dag voor, maar bij een test als deze liggen de criteria hoger dan tijdens de dagelijkse rit van huis naar kantoor. In dit licht moeten trouwens alle beoordelingen worden gezien: de maximale prestatie van de wagens is ten slotte bepalend voor het eindresultaat.

BESTURING

	BMW	Alfa	Audi	Peugeot	Austin	Ford
Overbrenging	8,11	8,19	7,38	7,27	7,31	7,00
Gevoeligheid	8,00	7,83	7,26	7,09	6,95	6,49
Lichtheid	7,89	7,89	7,63	7,69	6,82	7,01
Nauwkeurigheid	8,45	8,28	7,65	7,43	7,33	6,60
Plaatsing stuurwiel	8,01	8,28	7,63	6,97	6,23	6,68
Gem. totaal	8,09	8,09	7,51	7,29	6,93	6,76

BESTURING

Zeer uiteenlopende cijfers voor dit onderdeel, een duidelijke afstand tussen het gelijk-geëindigde koplopersduo Alfa—BMW en de rest van de groep, een stevige middenpositie voor Audi samen met Peugeot en een zichtbare achterstand voor de hekkesluiters Balanza en Ford. En hoewel alle zes de wagens in dezelfde prijsklasse uitkomen, is een dergelijk verschil althans ten dele verklaarbaar uit de gebruiksgerichtheid van de auto's. Zie bij voorbeeld Alfa en BMW, die een sportief-getint image bezitten en dienovereenkomstig sportwagenachtige

trekjes bieden op het stuk van besturing. De goede sportwagentrekjes wel te verstaan, want een ijselijke directheid, een iedere oneffenheid mee-genietende gevoeligheid en een tot achterover-liggen dwingende stuurstand zijn natuurlijk niet te verkopen voor een auto die voornamelijk als gezins- of reiswagen dienst moet doen. Maar bij de Alfa 1600 Super en de BMW 2002 zijn de constructeurs er wonderwel in geslaagd om het stuurplezier geen geweld aan te doen en toch een heel geciviliseerd karakter in te bouwen. Zoals een overbrenging die op de grote weg allerlei hin-

derlijke trillingen en beefsels mist, maar in de korte bochten toch haarscherp sturen mogelijk maakt, terwijl het parkeren geen heksentoer is. Zoals een leunstoelachtige zit in combinatie met een vrijwel exact in de hand liggende stuurwielpositie. Zoals afmetingen en „aanpak" van het wiel, die het sturen tot een vanzelfsprekende bezigheid maken. Dit alles missen de overige vier wagens van het twaalfmillegroepje toch wel in meerdere of mindere mate, hoewel gezegd dient te worden dat Audi en Peugeot een aardig stuk op de weg naar het ideaal zijn gevorderd. Deze twee wagens bezitten echter meer een „gezins-karakter" dan hun twee hooggeklasseerde voorgangers en tonen dat ook in hun besturing, die qua exactheid en lichtheid weinig te wensen overlaat, maar op het punt van overbrenging en bij voorbeeld stuurwielpositie toch meer op het gemak dan op uiterst stuurgenoeven is gericht.

Austin en Ford sluiten de rij als gevolg van de wagenconceptie waarvan de besturing per slot van rekening een onderdeel vormt. De vroegere BMC-producten zijn in dit opzicht altijd al buitenbeentjes geweest (vreemde recht-op-stuurpositie en vrij grote krachtsinspanning), terwijl de al eerder gesignaleerde VS-tendens van de grote Keulse Ford vrijwel niet kan worden gecombineerd met een gevoelig, als een scheermes sturend besturingsmechaniek. De Austin kon nog wel bekoren vanwege zijn vrij directe overbrenging en een behoorlijke nauwkeurigheid, terwijl de Ford redelijk lichtgangig werd gevonden en eigenlijk minder indirect dan was gevreesd.

Alweer laat de BMW zien dat hij niet voor niets als eerste in de algemene rangschikking staat vermeld. Dicht tegen de „8” aan is een prima waardering voor de eerste plaats in een gezelschap, waarvan de leden elkaar op het onderdeel „vering” weinig toegeven. Alle resultaten liggen gespreid tussen de „7” en de „8”, hetgeen een getrouwe afspiegeling is van de persoonlijke ervaring: geen van de wagens viel op door een sublieme comfort-gewaardering, terwijl ook geen enkele deelnemer duidelijk minder was dan de rest. Alfa verloor weliswaar een plaatsje aan Audi, maar wie op een honderdste verschil let, is een kniesoor. Trouwens, de Balanza staat met precies evenveel punten als de Alfa ook op een plaats, die hij aan zijn hydroelastic-vering verplicht is; slechts een weinig soepele karakteristiek van dit veringsprincipe op uitgesproken slechte wegdekken stond een betere klassering in de weg. De Peugeot deed aanvankelijk méér verwachten dan een op één na laatste

VERING

	BMW	Audi	Alfa	Austin	Peugeot	Ford
Comfort hoge snelheid	8,08	8,10	7,94	7,92	8,25	7,44
Comfort slecht wegdek	7,75	7,67	7,28	7,53	7,74	6,90
Overhang koetswerk	8,09	7,31	7,54	7,69	6,87	6,67
Effect schokdempers	7,97	7,56	7,84	7,47	7,37	7,15
Gem. totaal	7,96	7,66	7,65	7,65	7,56	7,04

plaats, maar een sterk overhangen van de carrosserie in snelle bochten verhinderde een doorstoot naar boven, waaruit weer eens blijkt dat vering altijd een compromis is. Wie hoge eisen stelt aan het comfort, moet noodgedwongen enig nadeel incasseren wanneer het op pure rijkwaliteiten

aankomt, terwijl het accent op een „sportief” weggedrag altijd ten koste gaat van de gerieflijkheid. Daarom misschien is de beoordeling van de BMW zo opmerkelijk: een cijfer bovende-acht voor comfort en voor de overhang van het koetswerk is vrij zeldzaam.

CARROSSERIE

	Audi	Alfa	Peugeot	BMW	Austin	Ford
Zitpositie bestuurder	8,06	8,25	7,61	8,23	6,51	6,61
Stoelen voor	8,26	7,97	7,96	7,26	6,78	6,39
Bank achter	7,64	7,52	7,85	7,03	7,58	7,14
Instap voor	8,84	7,94	8,06	8,05	7,72	7,69
Instap achter	6,30	7,14	7,42	5,98	7,89	7,30
Beenruimte voor	8,03	8,03	8,09	7,99	8,00	7,70
Beenruimte achter	7,09	6,39	7,48	6,04	8,50	7,49
Verstelbaarheid zetels	7,67	7,76	7,61	7,89	6,89	7,30
Uitzicht	7,83	7,39	7,70	8,07	7,62	7,13
Overzichtelijkheid carr.	7,28	7,61	6,98	7,77	7,38	6,78
Afwerking	7,94	7,81	7,62	7,71	7,23	7,42
Kofferruimte	7,94	7,38	7,27	7,88	7,17	7,86
Wiel/weggeluid	7,67	7,47	7,56	7,38	6,97	7,37
Rijwindgeluid	7,68	7,47	6,42	7,17	6,33	7,31
Gem. totaal	7,73	7,58	7,55	7,46	7,33	7,25

CARROSSERIE

Onder het kopje „carrosserie” wordt in dit verband heel wat meer verstaan dan uitsluitend het koetswerk. Ook al is het niet oninteressant te weten, dat de wagen gewichten uiteenlopen van 940 kilogram tot 1230 kilogram (respectievelijk de BMW en de Peugeot) en niet onvermeld mag blijven, dat

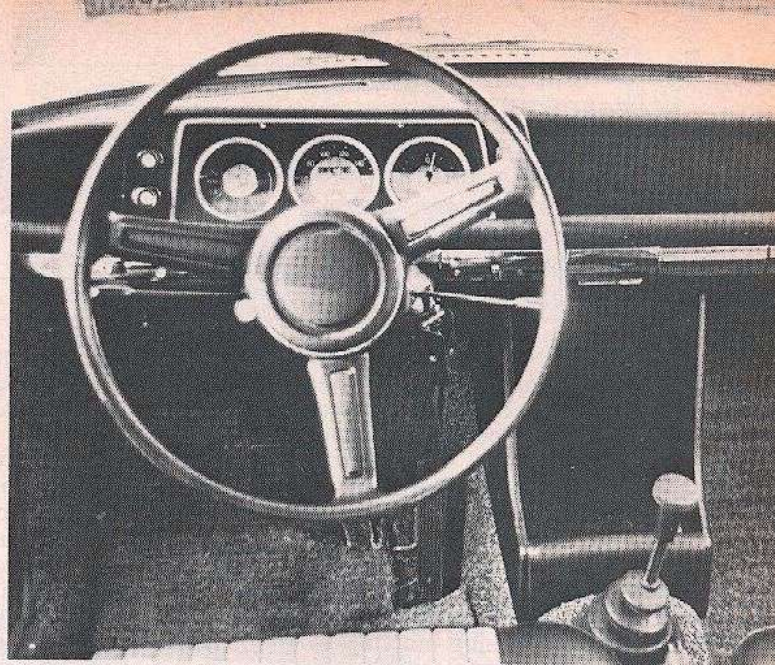
een kwaliteitsbeoordeling door sommige lang niet onbevoegden vaak op basis van „prijs per kilo wagen gewicht” wordt uitgesproken. In dit verband is het overigens niet oninteressant ook eens op de buitenafmetingen (414 x 156 x 143 voor de meest compacte, de Alfa en 472 x 176 x 148 voor de meest forse, de Ford) te wijzen,

benevens op de verhouding eigen gewicht/maximum toelaatbaar gewicht, waarvan we hier kortheidshalve geen cijfers zullen geven, doch verwijzen naar de cijfer rubrieken aan het einde van deze test.

Cijfers allemaal, die de zoekende in deze prijsklasse massa's keuzebepalende argumenten kunnen aandragen. Toch verstaan we hier onder „carrosserie” iets anders. U vindt dat in het hierbij afgedrukte staatje geïllustreerd. Enigszins onverwachts prijkt ditmaal de Audi op de eerste plaats, gevolgd door de Alfa en de Peugeot, waarna de zoveel eerste plaatsen scorende BMW eerst een vierde positie noteren kan. Dat is niet zo vreemd. Die BMW is wat kaaltjes. Niet zo erg doordacht. Men vindt dat terug in details als de onbereikbaarheid van op het dashboard geplaatste schakelaars, maar evengoed in de achteloosheid waarmee wordt voorbijgegaan aan de toch tamelijk reële mogelijkheid dat een 2002-bezitter wellicht ooit eens uit de kluiten gewassen passagiers achterin mee wil nemen. Niet alleen is voor deze passagiers weinig plaats, maar ook zullen ze het achtercompartiment niet dan slechts strompelend kunnen betreden: de 2002 is (als we de nullen weglaten) niet meer dan een „2+2”. De Alfa overigens brengt het er in dit opzicht ondanks zijn vier portieren en daaruit volgende achter-toegankelijkheid niet bar veel beter af. Je kunt erin komen, goed, maar lekker zitten is er niet helemaal bij. De andere vier wagens redden het hier aanzienlijk beter. Andere factoren als weggeluiden en windgedruis zijn acceptabel bij alle zes wagens, zij het dat in het eerste opzicht de Austin, en in het tweede de Austin en de Peugeot slechts onder de zeven scoren.



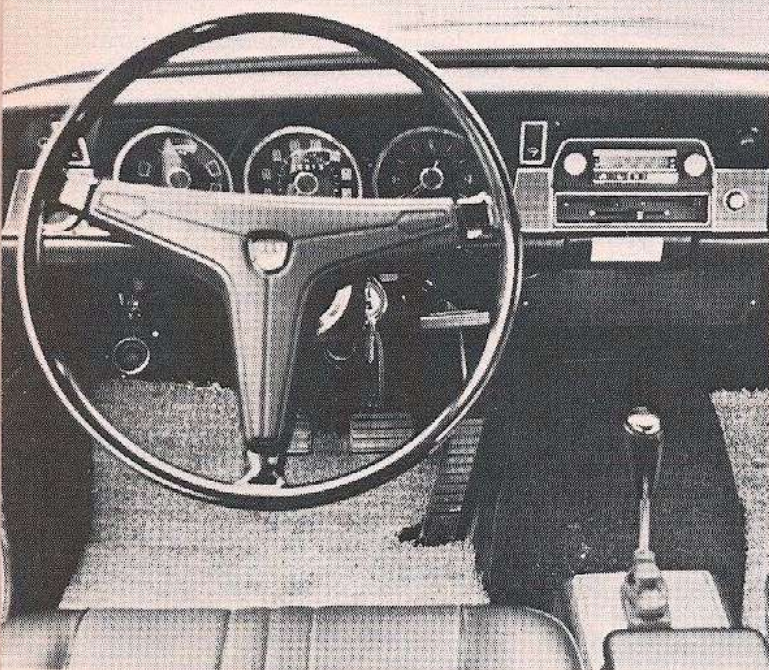
AUSTIN 1800 MK II ^



AUDI 100 S v

v FORD 20M 2300

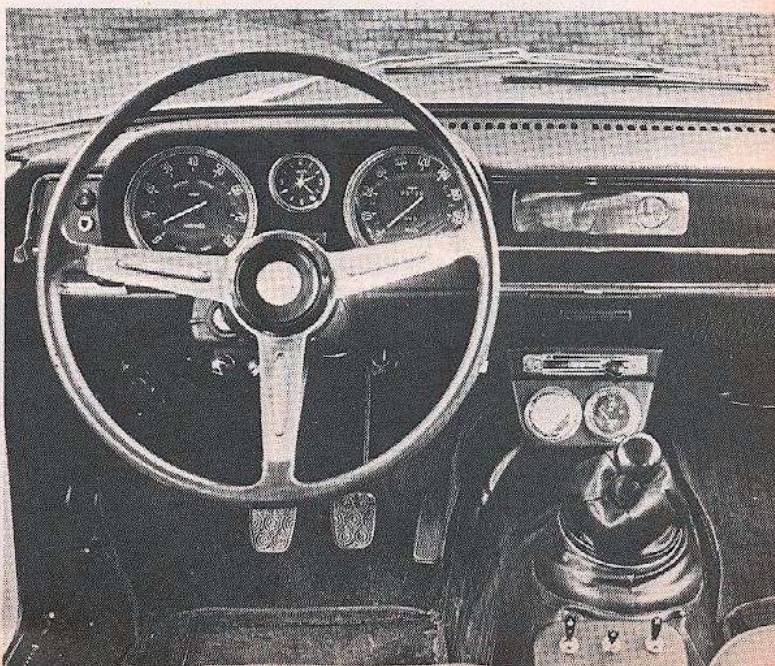
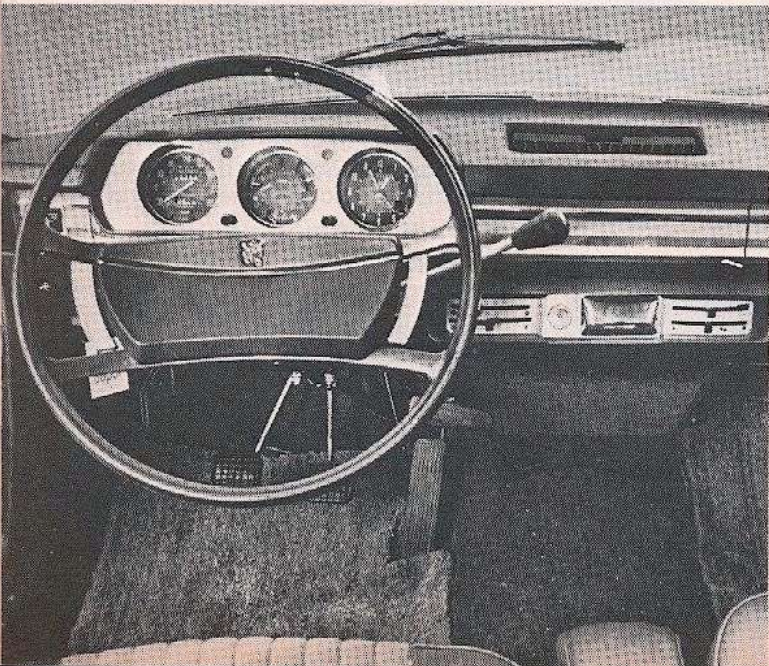
^ BMW 2002



PEUGEOT 504 v



v ALFA ROMEO GIULIA 1600 SUPER



ACCESSOIRES

	Audi	BMW	Ford	Peugeot	Alfa	Austin
Verwarming/ventilatie	7,77	7,51	7,30	7,94	7,41	6,89
Ruitewissers/sproeiers	7,94	7,64	7,13	8,03	7,27	6,43
Richtingwijzer	7,60	7,51	7,49	6,03	7,31	7,08
Achteruitkijkspiegel	7,52	7,31	7,50	7,41	7,27	6,74
Gem. totaal	7,71	7,49	7,36	7,35	7,32	6,79

ACCESSOIRES

Dat de ietwat conservatief-uitgevoerde Austin Balanza op het onderdeel „accessoires” niet hoog zou eindigen, viel in eerste aanleg al te voorzien, maar dat BMW de eerste plaats aan Audi zou moeten laten en dat Alfa zelfs tot de vijfde plaats zou worden teruggeworpen, vereist toch wel enige verklaring. Vooropgesteld dat de zeer netjes, uitvoerig en logisch uitgeruste Audi zijn eerste positie hier ten volle verdient, mag ook wel worden vermeld dat de verschillen van 1 t/m 5 zeer

gering zijn: in totaal minder dan een halve punt. Austin loopt hier opvallend achteraan, overigens geen wonder voor een auto waarvan de ruitesproeierbediening (mechanisch!) slechts moeizaam kan geschieden, waarin de wisserschakelaar lastig bereikbaar is, die een minimaal achteruitkijkspiegeltje bezit en waarvan verwarming en ventilatie minder goed werken dan bij vele goedkopere automobielen. En dan valt tevens nog wel enige kritiek te leveren op de plating van het kachel/blasaggregaat,

waarvan de knopjes en handeltjes niet zijn waar te nemen — en nauwelijks te bedienen — wanneer de asbak is uitgeschoven... BMW, Ford, Peugeot en Alfa vormen in zóverre een grote groep, dat er weinig afzonderlijke onderdelen zijn aan te wijzen waarop stevige kritiek kan worden geleverd. Of het moest het richtingaanwijzerpookje van de Peugeot zijn, dat heel onhandig aan dezelfde kant is gemonteerd als de stuurversnelling, waardoor het hanteren van beide bedieningsorganen nooit gelijktijdig of in één vloeiende beweging kan geschieden. Anderzijds levert de Peugeot op dit niveau een uitschieter door zijn ruitewisser/sproeier, die voor even-gebruiken een pookje op de stuurkolom bezit en voor langer functioneren een knop op het dashboard. Opvallend ten slotte is de constante score van BMW: kenmerk voor de behoorlijk doordachte, maar ietwat sobere uitvoering.

TOTAALBEOORDELING

	BMW	Alfa	Audi	Peugeot	Ford	Austin
Motor	7,88	7,60	7,54	7,53	7,31	7,14
Transmissie	8,15	8,08	7,87	7,50	7,49	6,56
Remmen	8,07	7,86	7,76	7,87	7,35	7,14
Besturing	8,09	8,09	7,51	7,29	6,76	6,93
Weggedrag	8,22	8,07	7,67	7,56	6,85	7,57
Vering	7,96	7,65	7,66	7,56	7,04	7,65
Carrosserie	7,46	7,58	7,73	7,55	7,25	7,33
Accessoires	7,49	7,32	7,71	7,35	7,36	6,79
Gem. totaal	7,92	7,78	7,68	7,53	7,18	7,14

op deze pagina's afgedrukte prestaties tellen om de drommel toch ook mee. Om maar te zwijgen van de pagina technische gegevens die U leren kan, dat de éne wagen veel groter is dan de ander, dat de één een hoger laadvermogen (toelaatbaar maximaal gewicht minus eigengewicht) heeft dan de ander, dat de één vier portieren heeft en een ander slechts twee. Dat de één een doodsimpel onderstel heeft en de ander een hoogst geraffineerd. Dat de één eenvoudige stoelen heeft, en de ander zeer comfortabele fauteuils.

Hier vindt men een enorme koffer-ruimte, daar een kleine. De één heeft tal van aantrekkelijke zaken standaard ingebouwd, een ander vrijwel geen. De ene motor is de ander niet, en evenmin is dit het geval met de versnellingsbak, of een vermogensgrafiek. Kortom: zie deze eindrangschikking als één van de vele, die deze test bieden wil. Trek Uw conclusies op de punten die voor U en U alleen van belang zijn. U kunt dat op grond van méér dan deze cijferwaardering alleen. Per saldo beslaat deze test vier- tot vijfpersoonswagens evengoed als auto's, die twee volwassenen en twee kinderen herbergen kunnen en meer niet. Het gaat er maar om, wat iemands persoonlijke behoeften precies zijn. Of hoe hij die interpreteren wil... □

CONCLUSIE

Uit een test als deze kan nimmer een eenduidig eindoordeel voortvloeien. Daarvoor zijn de wagens te verschillend van karakter. Tijdens het rijden van de proef kwam uit de testrijders het idee naar voren de wagens te typeren door de persoon, die zich tot elk van hen voelde aangetrokken te „gokken”, in de geest van: reiziger in scheermesjes zal merk A kiezen, vurige jonge zakenman merk B, halverwege carrière verkerende verkoopleider merk C. We moeten toegeven dat, mede gezien de geestdrift waarmee dit alles werd voorgesteld en bediscussieerd, het aantrekkelijk genoeg leek, doch we verwierpen het uitein-

delijk op grond van op de loer liggende subjectiviteit.

We kunnen evenwel wél duidelijk stellen, dat een ieder, die uitsluitend op grond van de hier gepubliceerde cijfers meent tot een eindoordeel te kunnen komen omtrent de aantrekkelijkheid van deze zes wagens, het verschrikkelijk bij het verkeerde eind dreigt te gaan hebben. Die cijfers zijn, voortgekomen als ze zijn uit de sommering van de meningen van zes verschillende bloedserieuze testrijders, interessant genoeg. Toch kunnen ze niet los worden gezien van andere belangrijke gegevens. De ervaring leert ons, dat veel lezers slechts de becijfering, en die alleen, belangrijk menen te moeten vinden. Maar de

▼ ALFA ROMEO GIULIA 1600 SUPER



AUSTIN 1800 MK II ▼



FORD 20M 2300 ▼



peugeot 504 info



AUSTIN 1800 MK II ^

v PEUGEOT 504

ALFA ROMEO GIULIA 1600 SUPER v

^ AUDI 100 S



FORD 20M 2300 v

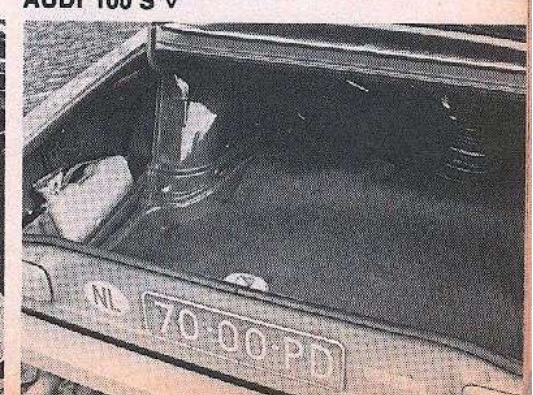
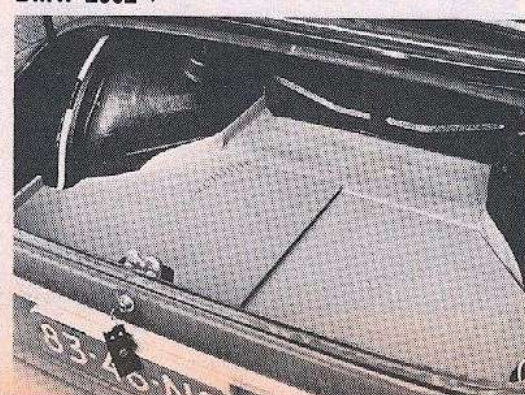
v BMW 2002



PEUGEOT 504 v

BMW 2002 v

AUDI 100 S v





BMW 2002



FORD 20M 2300



AUDI 100 S



AUSTIN 1800 MK II



ALFA ROMEO GIULIA 1600 SUPER

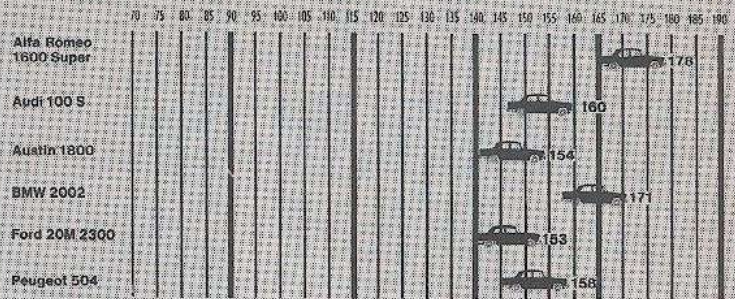


PEUGEOT 504

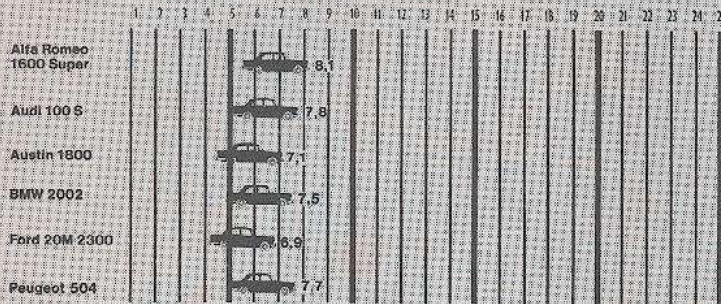


	Prijs	Wegenbel. per jaar	AR-verzekering per jaar	WA-verzekering per jaar
ALFA ROMEO 1600 Super	f 11.980,-	f 207,79	f 700,- tot f 950,-	f 160,- tot f 300,-
AUDI 100 S 2 drs	f 12.180,-	f 207,79	f 700,- tot f 950,-	f 160,- tot f 300,-
AUSTIN 1800 MK2	f 12.438,-	f 249,35	f 700,- tot f 1.000,-	f 160,- tot f 325,-
BMW 2002	f 11.998,-	f 187,01	f 700,- tot f 950,-	f 160,- tot f 300,-
FORD 20M 2300	f 11.832,-	f 228,57	f 700,- tot f 950,-	f 160,- tot f 300,-
PEUGEOT 504	f 12.390,-	f 249,35	f 700,- tot f 1.000,-	f 160,- tot f 325,-

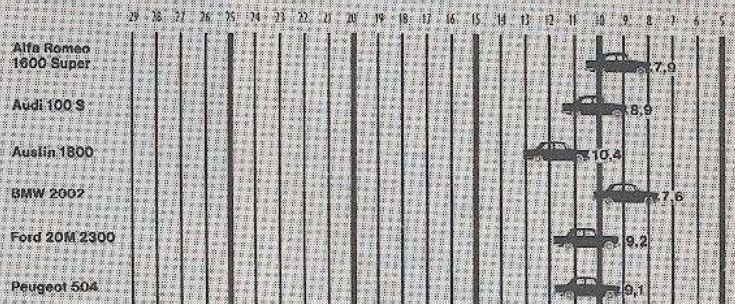
Topsnelheid in km/u



Verbruik - aantal kilometers dat men met één liter benzine kan rijden



Acceleratie van 0 tot 80 km/u in seconden



TECHNISCHE GEGEVENEN

	ALFA ROMEO GIULIA 1600 Super	AUDI 100 S 2 drs.	AUSTIN BALANZA 1800 MK 2	BMW 2002	FORD 20M 2300	PEUGEOT 504
MOTOR						
type	4-cil. lijn	4-cil. lijn	4-cil. lijn	4-cil. lijn	6-cil. V	4-cil. lijn
koeling	vloeistof	vloeistof	vloeistof	vloeistof	vloeistof	vloeistof
plaats motor	voor	voor	voor	voor	voor	voor
cilinderinhoud	1570 cc	1760 cc	1798 cc	1990 cc	2274 cc	1971 cc
boring x slag	78 x 82 mm	81,5 x 84,4 mm	80,3 x 88,9 mm	80 x 80 mm	90 x 80,1 mm	88 x 81 mm
compr. verhouding	9,0 op 1	10,2 op 1	9,0 op 1	8,5 op 1	9,0 x 1	8,4 op 1
max. vermogen / bij toeren	102 DIN pk / 5500 tpm.	90 DIN pk / 5600 tpm.	90 DIN pk / 5300 tpm.	100 DIN pk / 5500 tpm.	108 DIN pk / 5100 tpm.	93 DIN pk / 5200 tpm.
max. koppel / bij toeren	17,1 mkg / 2900 tpm.	14,5 mkg / 3000 tpm.	14,1 mkg / 2300 tpm.	16 mkg / 3000 tpm.	18,5 mkg / 3000 tpm.	16,3 mkg / 3000 tpm.
nokkenas	2 stuks bovenliggend	onderliggend	onderliggend	bovenliggend	onderliggend	onderliggend
TRANSMISSIE						
aandrijving op	achterwielen	voorwielen	voorwielen	achterwielen	achterwielen	achterwielen
aantal versnellingen	5	4	4	4	4	4
ONDERSTEL						
onafh. voorwieloph. met	schroefveren	schroefveren	hydrostatische veerelementen	schroefveren	schroefveren	schroefveren
achterwielophanging	starre as met schroefveren	2 dwarsliggende torsiestaven	onafhankelijk met hydrostatische veerelementen	onafhankelijk met schroefveren	starre as met bladveren	onafhankelijk met schroefveren
remmen voor	schijven	schijven	schijven	schijven	schijven	schijven
remmen achter	schijven	trommels	trommels	trommels	trommels	schijven
bekrachtiger	ja	ja	nee	ja	ja	ja
type stuurinrichting	kogelkringloop	landheugel	landheugel	worm en rol	kogelkringloop	landheugel
AFMETINGEN						
lengte	4140 mm	4950 mm	4220 mm	4230 mm	4720 mm	4490 mm
breedte	1560 mm	1730 mm	1700 mm	1590 mm	1760 mm	1690 mm
hoogte	1430 mm	1420 mm	1420 mm	1410 mm	1480 mm	1460 mm
spoorbreedte voor	1324 mm	1420 mm	1420 mm	1330 mm	1447 mm	1420 mm
spoorbreedte achter	1274 mm	1425 mm	1410 mm	1330 mm	1314 mm	1360 mm
wielbasis	2510 mm	2675 mm	2690 mm	2500 mm	2710 mm	2740 mm
draaicirkel	10,9 mtr	11,2 mtr	11,3 mtr	10,4 mtr	10,8 mtr	10,4 mtr
rijkleer gewicht	1040 kg	1050 kg	1193 kg	940 kg	1110 kg	1230 kg
max. toelaatbaar gewicht	1440 kg	1480 kg	1589 kg	1340 kg	1830 kg	1710 kg
inh. benzinetank	46 ltr	58 ltr	47 ltr	46 ltr	55 ltr	56 ltr
bandenmaat	155 SR 15 of 165 SR 14	165 SR 14	165 SR 14	165 SR 13	175 SR 14	175 x 355
INTERIEURAFMETINGEN						
voorzitting:						
breedte	60 cm	54 cm	64 cm	55 cm	56 cm	55 cm
lengte	49 cm	48 cm	47 cm	50 cm	47 cm	49 cm
wagenbreedte schouderh.	133 cm	130 cm	144 cm	130 cm	140 cm	136 cm
afst. zitvlak-dak	90 cm	91 cm	88 cm	89 cm	90 cm	87 cm
achterzitting:						
breedte	128 cm	136 cm	140 cm	130 cm	143 cm	129 cm
lengte	47 cm	44 cm	45 cm	48 cm	44 cm	43 cm
wagenbreedte schouderh.	130 cm	138 cm	140 cm	127 cm	140 cm	135 cm
afst. zitvlak-dak	86 cm	87 cm	87 cm	87 cm	89 cm	83 cm
bagageruimte						
lengte x breedte x hoogte	104 x 146 x 43 cm	84 x 155 x 53 cm	100 x 120 x 43 cm	110 x 145 x 32 cm	118 x 170 x 50 cm	117 x 130 x 48 cm
UITVOERING						
aantal portieren	4	2	4	2	4	4
verst. rugleuning	ja	ja	nee	ja	ja	ja
aantal ruitw. snelh.	2	2	2	2	2	2
elektr. verw. achterruit	nee	nee	nee	nee	ja	nee
toerenteller	ja	nee	nee	nee	nee	nee
oliedrukmeter	ja	nee	nee	nee	nee	nee
noodknipperl. instal.	nee	ja	nee	ja	ja	nee