

peugeot504.info

Auto Visie

onafhankelijk objectief weekblad

17e jaargang nr 6 11 februari 1972 f 1,50

Test Peugeot 504 inj





Test Peugeot 504 inj.



De Peugeot 504, die kort na zijn introductie in 1968 door Autovisie's internationale vakjury tot Auto van het Jaar werd verkozen, heeft inmiddels bewezen die titel méér dan waard te zijn. Na zo'n eervolle verkiezing is het immers altijd even afwachten of het koperspubliek met de jury-beoordeling blijkt in te stemmen. En bovendien is het toch ook wel van belang om te weten of het – bij de verkiezing niet te beoordelen – punt „betrouwbaarheid” even hoog kan worden aangeslagen als de rest van de kwalificaties. Aangezien Peugeots bekreunde type 504 bepaald niet over kopersbelangstelling heeft te klagen en de berichten over levensduur en onderhoud vrijwel onverdeeld gunstig zijn, kan achteraf dus met voldoening worden vastgesteld dat de eretitel Auto van het Jaar in alle opzichten terecht is geweest. Ondertussen heeft Peugeot natuurlijk niet stilgezeten. De 504 is via kleine wijzigingen up-to-date gebleven, een enkel punt van kritiek werd geëlimineerd, kortom: de gezonde basisconceptie werd bijgeschaafd tot een volwassenheid, die het model ook in een verkiezing-anno-1972 hoge ogen zou laten gooien. Een belangrijke modificatie is zonder twijfel de vergroting van de cilinderinhoud geweest, terwijl ook de verschijning van een vloerschakelpook voor een merk als Peugeot bijna revolutionair mag worden genoemd. En omdat Autovisie nog niet eerder de krachtigste 504 met brandstofinjectie had beproefd, leek dit alles bijeen een goede reden om in deze roadtest de nieuwste 504 met benzine-inspuiting aan U voor te stellen.

VOOR

- Vergrote motor (zeker met injectie) aanzienlijke verbetering
- Hoog comfort, veel zit- en bagageruimte
- Uitstekende aanbieding op dit prijsniveau

TEGEN

- Pookversnelling nog niet ideaal
- Besturing erg indirect, rijgedrag weinig sportief
- In details nog voor verbetering vatbaar

MOTOR

De cilinderinhoudsvergroting van 1796 tot 1971 cc, die de 504 vorig jaar mocht ondergaan, is op zichzelf natuurlijk al gunstig genoeg voor de vermogensontwikkeling. De als „extra” opgebouwde brandstofinjectie legt daar nog een fors schepje op. Met als gevolg dat het door de fabriek opgegeven krukvermogen in dit geval is gestegen van 87 SAE-pk („kleine” motor met carburateur) tot 110 SAE-pk voor de huidige injectieversie. Op de rollenbank blijkt dit weliswaar minder uit te maken (winst van 66 pk tot 81 pk), maar aan de wagenprestatie is het deksels goed te merken. Bij voorbeeld aan de topsnelheid, die nu op een gemakkelijk behaalde 168 kilometers per uur blijkt te liggen, en de acceleratietijd van 0-80 km/u, die vrij spectaculair met 1,7 sec. werd

bekort tot 8 seconden-rond. De nieuwste inspuiter van de 504 is dan ook een auto, die zich qua levendigheid gunstig onderscheidt ten opzichte van de eerste carburateur-uitvoering, zonder dat van enige nervositeit hoeft te worden gesproken. Dat is te danken aan een zich gelijkmatig ontwikkelend koppel, dat een op de rollenbank gemeten hoogste waarde van bijna 14 mkg bereikt. Hierdoor kan de 504 inj. erg lui-schakelend worden bereiden zonder dat hij daar ooit enige hinder van lijkt te ondervinden. Ondanks het verbeterde prestatieniveau is het brandstofverbruik erg netjes gebleven; het is mogelijk om behoorlijk snel kruisend een verbruik van boven de 1 : 9 te halen, terwijl een berekende Din-consumptie van 1 : 8,8 in vergelijking met concurrerende auto's plezierig aandoet. De

peugeot504.info

injectie-uitvoering bezit natuurlijk een andere gaspedaal-bediening — en functie! — dan de carburateurversie, wat duidelijk merkbaar is aan een wat „dood” gevoel en een wat aarzelend terugkeren van het pedaal. Tevens zijn de motorreacties wat minder direct: de inspuiter gehoorzaamt wat soepeler aan een commando van de rechtersoepel, zowel optrekkend als vertragend. De koude start van deze motor is zonder meer prima en dank zij een goed-gedoseerde brandstofvoorziening loopt de tweeliter vrijwel onmiddellijk mooi stationair.

TRANSMISSIE

Voor het eerst sinds vele, vele jaren is Peugeot overgestapt van de vertrouwde stuurversnelling op een vloer-pook. Hoewel dat als teken van aanpassing aan een algemeen geldende norm een positieve beslissing mag heten, kan dit nieuwe mechaniek de stuurhendel niet doen vergeten. Want het is juist Peugeot geweest, die de stuurversnelling tot grote volmaaktheid heeft geperfectioneerd; zo ver zelfs dat deze overbrenging boven vele vloerschakelpoken kon worden verkozen. En dat kan van Peugeot's jongste pook-experiment niet zonder meer worden gezegd. De beweging voelt wat weinig exact aan, de schakelposities zijn niet erg scherp gescheiden en de achteruitvergrendeling



Kofferruimte verdient aparte vermelding.

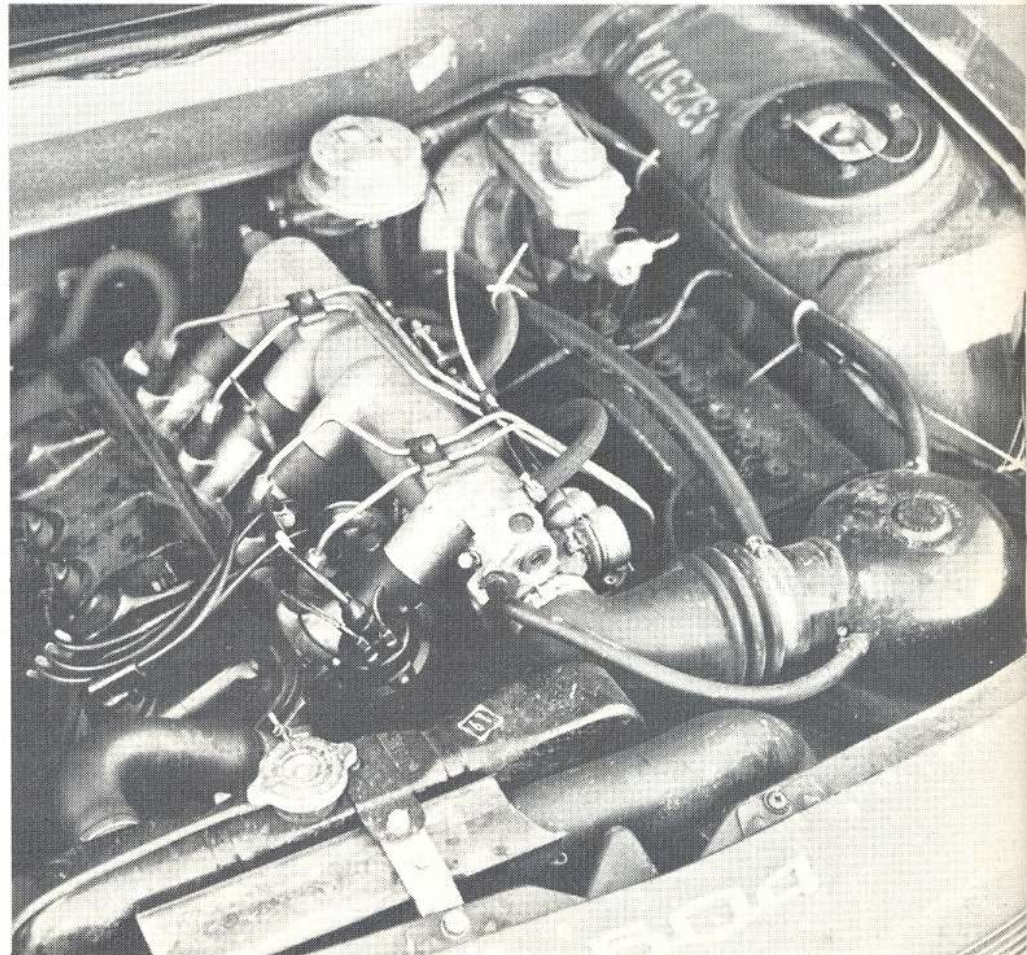
Vergrote motor met brandstofinjectie.



Lastige bevestiging van veiligheidsriem.

(met behulp van veerdruk) is weinig overtuigend.

Gelukkig werkt de versnellingsbak zelf nog als vanouds, dus soepel en duidelijk synchroniserend, zodat de schakelfunctie toch bevredigend genoeg is. De overbrengingsverhoudingen, niet al te „Frans” van opvatting, passen uitstekend bij deze tamelijk snelle, vrij zware wagen. Vooral de derde versnelling (reikend tot ruim 130 km/u) bewijst op de grote weg



peugeot504.info

en in de stad onvervangbare diensten. Het lichtlopende koppelingsmechanisme werkt precies en duidelijk-aangrijpend; het transmissietotaal van krukas tot achterwielen vertoont bij de testwagen iets teveel — bij het schakelen duidelijk voelbare — speling.

REMMEN

De vier schijfremmen van de 504 vertragen keurig, onder aandrang zelfs erg krachtadig, maar de bekrachtiger die daaraan meewerkt, is niet erg gevoelig te doseren. Op gladde wegdekken vertoont hij bovendien een lichte neiging om even te blijven „kleven”, hetgeen de nauwkeurige bediening eveneens bemoeilijkt. Zo heel zwaar hoeft daar nu ook niet aan te worden getild, maar het kon gewoon éven geraffineerder. De onder het dashboard verborgen handrem is lastig bereikbaar; de werking is (mechanisch op schijven!) niet bijzonder imponerend.

BESTURING EN RIJPOSITIE

Het stuurwiel van de 504 is nog steeds even groot als het eerste exemplaar dat ooit werd afgeleverd en de overbrenging is er niets directer op geworden. Dit betekent dat het forse rac 4,5 maal rondgezwengeld moet worden om de wielen van uiterst links naar uiterst rechts te krijgen en dat komt bij krap manoeuvreren in de stad weleens ongelukkig uit. Dank zij die forse vertraging loopt het stuurwiel weliswaar redelijk licht, maar dat vormt toch geen volledige compensatie voor de extra moeite — én de geringere exactheid — die deze oplossing met zich meebrengt.

De zit in de uitvoerig verstelbare bestuurdersstoel is, voor de meeste mensen prima, al zullen de „grotere maten” de vormgeving van de rugleuning wat te smal in de schouders vinden. De verstelbare hoofdsteunen op de voorstoelen verzinken mooi in diezelfde rugleuning, maar staan iets te ver naar achteren om helemaal voor 100% doelmatig te kunnen zijn. Hoewel de bestuurderszitplaats voor zo'n „herenauto” als de 504 verrassend veel zijdelingse steun biedt, is de rijpositie toch wel te „diep” om een sportieve kwalificatie te verdienen. Jazeker, de zitting komt wat omhoog als de stoel naar voren wordt geschoven, maar dat resulteert dan wél in kromme armen en benen aan het stuur en op de pedalen.

Ten slotte iets over de driepuntveiligheidsgordels in deze 504: ze zijn beslist fraai en niet goedkoop van uitvoering, maar zelfs met de stoel in de achterste stand vereist het heel wat onverantwoorde gymnastiek om de clips op de centraal gemonteerde beugel vast te zetten. Na aanrijdingen of te water raken kan zo'n constructie zelfs levensgevaarlijk zijn.

WEGGEDRAG

De 504 staat heel stevig op zijn Miche-



Dashboard wat strakker, groot stuurwiel.

lin X-As banden, hetgeen tot uitdrukking komt in relatief hoge bochtsnelheden, waarbij de wagen zich tot verre grenzen vrijwel neutraal gedraagt. In feite is dat initieel onderstuur, dat door behoorlijk wat vermogen aan de achterwielen wordt gecompenseerd, maar de uitwerking is in ieder geval probleemloos voor de meeste bestuurders.

Wie per se wil stunten, vindt in de 504 een gewillige medestander, die dank zij wat extra injectie-pk's best in een powerslide wil gaan. De overgang van onder- naar overstuur is echter tamelijk abrupt, hetgeen een duidelijke keuze voor een bepaalde rijstijl vooronderstelt. Halverwege een snelle, gladde bocht beslissen wat er zoal nog kan worden geïmproviseerd, is derhalve af te raden. Zó gewillig is de 504 nu ook weer niet, en dat was tijdens de afgelopen sneeuw- en ijsperiode dan ook goed te merken.

Hoewel de onafhankelijke achterwielophanging van de 504 qua comfort en gemiddeld weggedrag zeer goed voldoet, toont de constructie bij stevig doordrukken duidelijk zijn begrenzingen; er zijn tegenwoordig vasthoudender bouwwijzen op de concurrerende markt. Zijwindgevoeligheid is voor de 504 een verschijnsel dat slechts in de boekjes voorkomt; de conditie van de schokdempers op de testwagen was echter zodanig (zie volgend hoofdstukje), dat er over de stabiliteit op

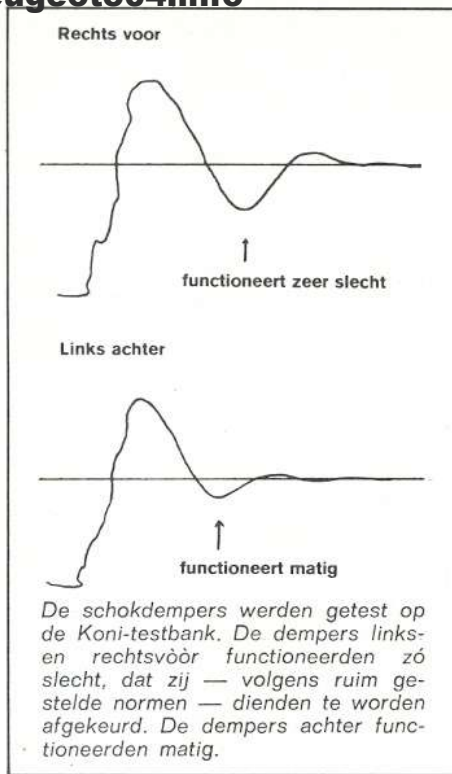


Hoofdsteunen niet 100% doelmatig.

hoge snelheid echt niet juichend kon worden geoordeeld.

RIJ- EN ZITCOMFORT

Het lijkt geen twijfel, dat de 504 in de allereerste plaats is ontworpen als comfort-wagen, die grote afstanden snel en gerieflijk kan overbruggen. Welnu, in de praktijk komt dat precies uit. Vier — of ook nog wel vijf — inzittenden beschikken over veel ruimte, een voortreffelijk zitcomfort en een zeer „leefbaar” interieur, terwijl bij voorbeeld motor-, transmissie- en wielgedruis uitstekend zijn gedempt. Slechts wat rijwindlawaai betreft, is de 504 nog steeds niet de stilste in 't



Pittige inspuut-uitvoering.

land. Ook al is de schuifdakconstructie inmiddels ingrijpend verbeterd, nog immer veroorzaken carrosserie en zijruiten een hoeveelheid gerucht, die vooral op hoge snelheid storend is. Het eerder gesignaleerde, ietwat onzekere koersgedrag dat de testwagen op de grote weg vertoonde, ging samen met een ietwat wazige carrosseriebeweging op slechte wegdekken. De Koni-testbank bevestigde het vermoeden, dat de schokdemping niet aan de eisen voldeed: de voorste exemplaren waren volgens de meetresultaten aan vervanging toe, achter was de werking nog juist „matig” te noemen. In aanmerking genomen dat de testwagen nog niet zo bär veel kilometers op de teller had (tegen het einde van de test 13.500 km), geeft dit aanleiding tot de opmerking, dat de 504-bezitter er goed aan doet om de originele dempers geregeld te laten controleren.

INTERIEUR EN ACCESSOIRES

Aan de dashboard-indeling, instrumentatie en secundaire bedienings-

organen van de 504 is sinds de introductie tamelijk veel ten goede veranderd. Zo zijn bij voorbeeld de claxontoetsen van het stuurwiel verdwenen en wordt de akoestische waarschuwer tegenwoordig bediend met het wat slappe richtingaanwijzerpookje, de tweesnelhedenwisper is voorzien van een voortreffelijke moment-schakeling, de afwerking van het dashboard is wat strakker geworden, de injectieversie beschikt over een toeren teller, vandaag-de-dag behoort een achtruitverwarming tot de vaste uitrusting en ook het verwarmings- en ventilatiesysteem heeft wijzigingen ondergaan.

De aanjager in de testwagen was echter ongemeen lawaaiig en de werking van de kachel aan de matige kant; ervaringen met andere Peugeots hebben in dit opzicht echter geen bijzondere klachten opgeleverd, zodat deze aanmerkingen waarschijnlijk wel als „exemplarische afwijkingen” kunnen worden genoteerd. De dashboard-instrumenten bezitten wat kriebelig-beletterde wijzerplaten, waardoor de aflezing wordt bemoeilijkt en het nogal opzijk-gemonteerde klokje is zó fraai en fantasierijk uitgevoerd dat de bestuurder beter op zijn horloge kan kijken, want de juiste tijd valt onder het rijden slechts bij benadering te schatten.

Qua afwerking staan in- en exterieur van de Peugeot overigens op een hoog peil; de carrosserie vertoont geen rammeltje en de uitvoering doet over het algemeen solide aan. Ten slotte verdient de kofferruimte een aparte vermelding: ondanks de diepzittende achterbank biedt de carrosserieconstructie voldoende mogelijkheden om een zeer forse hoeveelheid reisbagage onder de achterklep mee te voeren.

CONCLUSIE

In weerwil van een aantal kritische opmerkingen over detailpunten verdient de nieuwe 504 een uitstekende overall-beoordeling als comfortabele, snelle reis- of zakenwagen, die bovendien een uitgesproken fraaie carrosserielijn bezit.

Ten behoeve van de bekende vergelijkingsstaatjes aan het slot van deze roadtest was het lastig om op dit prijsniveau representatieve concurrenten te vinden, hetgeen een compliment is voor de conceptie van deze evenwichtige automobiel. Immers: vind voor dit bedrag maar eens een andere auto, die overeenkomstige prestaties biedt, daarbij over een vergelijkbaar comfort beschikt en — om maar eens een voorbeeld te geven — óók met vier portieren is uitgerust, een overeenkomstige indruk van soliditeit geeft, even zuinig omspringt met zijn brandstof en even-onbetwistbaar luxueus is afgewerkt. Een dergelijke auto is heel zeldzaam op onze tegenwoordige markt; wie voor deze Peugeot 504 kiest, zal dan ook niet gauw teleurgesteld zijn.

Peugeot 504 Inj. in cijfers:

MOTOR:

Elasticiteit:	8+
Geluidsniveau:	8
Koude start:	8½
Prestaties:	8-

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen:	8
Bedieningsgemak:	6½
Synchronisatie:	8
Geluidsniveau:	8
Koppeling:	8+

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

Besturing:	6
Remmen:	7½
Bochtgedrag:	7½
Zijwindongevoeligheid:	8
Veerkarakteristiek:	8-
Veerdemping:	5*
Veercomfort:	8

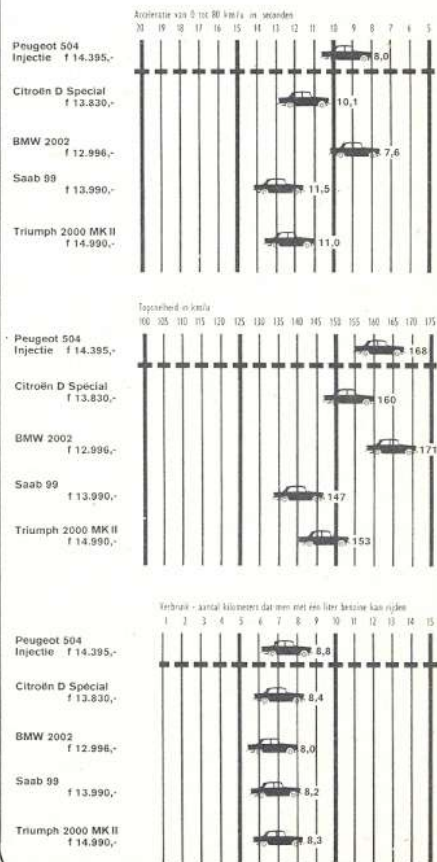
INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid:	8
Uitzicht:	8
Bagageruimte:	8½
Afwerking:	8
Rijpositie:	7

Verklaring waarderingscijfers:

1 = zeer slecht; 2 = slecht; 3 = onvoldoende; 4 = zeer matig; 5 = matig; 6 = voldoende; 7 = ruim voldoende; 8 = goed; 9 = zeer goed; 10 = uitmuntend.

*) geldt voor deze testwagen



OP DE ROLLENTSTBANK

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 110 SAE pk bij 5600 omwentelingen per minuut, bleek op de rolleentstbank neer te komen op maximaal 81 pk bij 5000 omwentelingen per minuut, gemeten aan de aangedreven wielen.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 29	70 is 66	110 is 104
40 is 38	80 is 75	120 is 113
50 is 47	90 is 85	130 is 123
60 is 56	100 is 94	140 is 132

In verband met het brandstof-injectiesysteem was het niet mogelijk om met onze apparatuur een continu-meting van het brandstofverbruik uit te voeren. Het DIN-verbruik bedroeg 1 op 8,8.

Motor:

Watergekoelde 4-cilinder lijnmotor, voorin gemonteerd; boring 88 mm; slag 81 mm; cilinderinhoud 1971 cc; compr.verh. 8,35 op 1; max verm. vlg. fabrieksopgave 110 SAE pk bij 5600 toeren per min.; max. verm. gemeten aan de aangedreven wielen 81 pk bij 5000 toeren per min.; max. koppel vlg. fabrieksopgave 18,1 mkg bij 3000 toeren per min.; elektr. inst. 12 volt; vermogen wisselstroom generator 500 watt; accu 65 ah; mechanische inspuitspomp; elektrische brandstofpomp; enkele onderliggende nokkenas.

Transmissie:

Aandrijving op achterwielen; enkelvoudige droge plaatkoppeling met 4 versnellingsbak; alle overbrengingen gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1e versn. 0,281 op 1; 2e versn. 0,475 op 1; 3e versn. 0,732 op 1, 4e versn. 1 op 1; achteruit 0,275 op 1; differentieel-reductie 0,265 op 1.

Onderstel:

Zelfdragende carrosserie; onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren; achter onafhankelijke met schroefveren; dubbelwerkende hydraulische schokdempers rondom; stabilisator voor en achter; rembekrachtiger; schijfremmen rondom; bandenmaat 175 x 355; tandheugel met stuursel stuurinrichting; 4,5 omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Maten, gewichten en Inhouden

Wielbasis 274 cm; spoorbreedte voor 142 cm, achter 136 cm; max. lengte 449 cm; max. breedte 169 cm; max. hoogte 146 cm; rijklaar gewicht 1230 kg; draaicirkel 10,4 m; inhoud benzinetank 56 liter; motorcarter 4 liter; open koelsysteem 7,8-liter.

Standaarduitrusting omvat:

Brandstofmeter; ampèremeter; watertemperatuurmeter; toerenteller; dagkilometerteller; laadstroomcontrolelamp; oliedrukcontrolelamp; klok; anti-verblindingspiegel; sigareaansteker; elektrische ruitesproeier; ruitewisser met 2 snelheden; kachel; verklikkerlamp handrem; verklikkerlamp ter controle van remblokkjes; achteruitrijlampen; binnerverlichting, automatisch bij openen portier; lichtschakelaar aan stuurkolom; dimschakelaar aan stuurkolom; achterrautiverwarming; handrem onder dashboard; hoofdsteunen; schuifdak.



Service:

Aantal smeerpunten 6; servicebeurten vlg. instructieboekje om de 10.000 km; motorolie verversen om de 5000 km; olieversen versnellingsbak en cardan vlg. instructieboekje om de 10.000 km.

Prijzen onderdelen:

Voorspatbord f 68,40; achterspatbord f 77,90; voorportier f 139,—; achterportier f 139,—; koppelingsplaat f 58,80; drukgroep f 89,50; complete uitlaat f 175,—; uitlaatdemper f 60,40; inlaatklep f 4,30; uitlaatklep f 13,15; ruitewisserblad f 11,55; koplampglas incl. reflector f 63,50; wielop f 9,70; schokdemper voor/achter f 59,90/f 58,30; set roevoeringen (4 wielen) f 60,—; voorbumper f 119,—; achterbumper f 138,—; voorruit f 114,—.
Alle prijzen exclusief montage.

Afmetingen interieur:

Voorzitting: breedte (zitvlak) 59 cm; lengte (zitvlak) 47 cm; hoogte rugleuning 54 cm; afstand zitvlak-dak 91 cm; wagenbreedte schouderhoogte 141 cm; min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten) 85 en 104 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 28 cm.

Achterzitting: breedte (zitvlak) 137 cm; lengte (zitvlak) 45 cm; hoogte rugleuning 60 cm; afstand zitvlak-dak 84 cm; wagenbreedte schouderhoogte 137 cm; min. en max. afstand rugleuning-voorzitting (over zitvlak gemeten) 66 en 88 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 30 cm.
Bagage ruimte: lengte 118 cm; breedte 132 cm; hoogte 45 cm; reservewiel hangt onder bagagebergruimte.

Verzekeringspremies:

A.R. van f 800,— tot f 1.478,— per jaar; W.A. van f 200,— tot f 457,— per jaar (Europa).

Wegenbelasting:

f 345,25 per jaar.

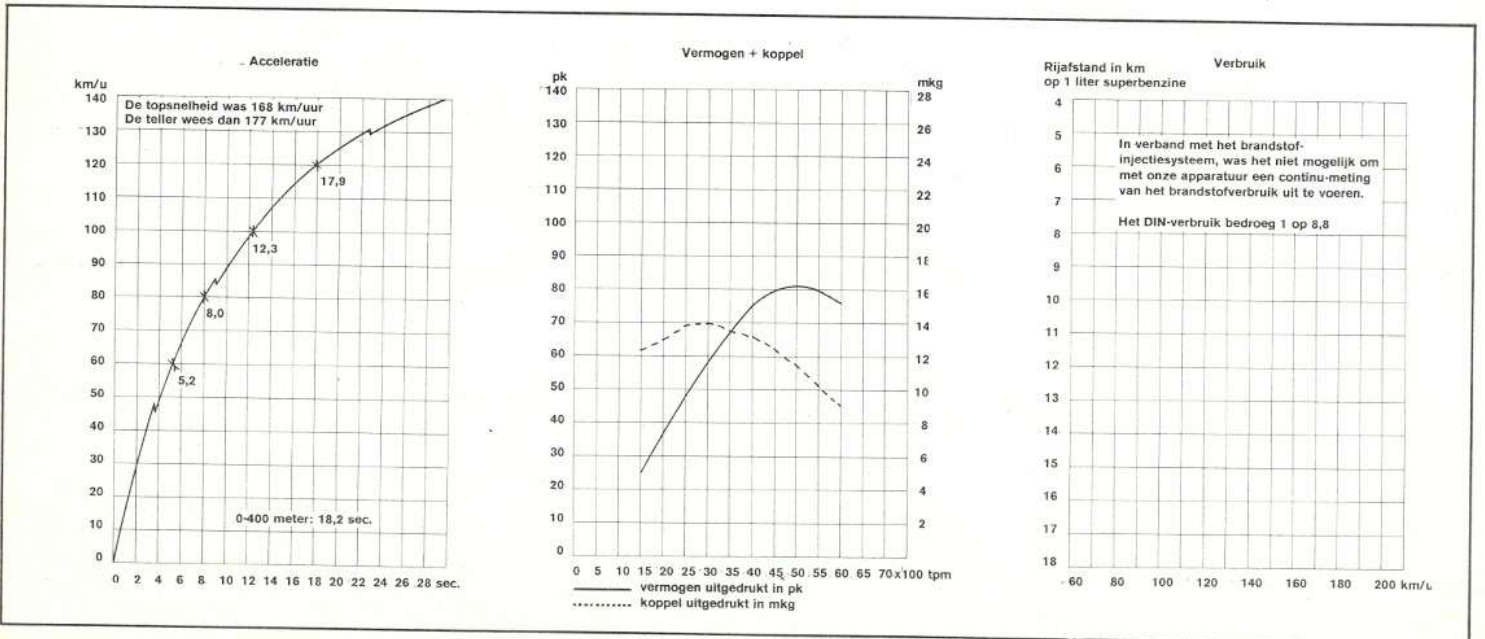
Prijs: f 14.395,—, incl. BTW.

Bijzonderheden:

Deze prijs is incl. schuifdak.

Importeur:

GEBR. NEFKENS AUTOMOBIEL MIJ. N.V., ATOOMWEG 68, UTRECHT.



PEUGEOT 504

een wonder op wielen!

Imp. Gebr. Nefkens' Automobielmij. n.v., Atoomweg 68, Utrecht. Tel. 030-44 30 44.

Een volledige roadtest vindt u in dit blad.

Een goede auto (zelfs een Peugeot!) is alleen een goede auto als er goede service achter staat.

Onderstaande dealers geven u die klasse-service, die u van zo'n klassemerk verwacht.

AERDENHOUT - (sub-agent) Autobedr. Fa. J. Heining, Schulweg 4-6
AALSMEER - Autom. bedr. Centrum, Aalsmeerderweg 101
ALKMAAR - Gebr. NEFKENS' AUTOM. Mij N.V., Jan de Heemstraat 23
ALMELO - Fa. van HAARST Automobielen, Bornsestraat 50
ALPHEN a/d RIJN - Autom. bedr. BATO N.V., W. de Zwijgerlaan 38
AMERSFOORT - Autom. bedr. BOVEG N.V., Berkenweg 3
AMSTELVEEN - Koudijs Autom. bedrijf, van der Hooiplaan 180
AMSTERDAM - Autom. Mij NEFKENS AMSTERDAM N.V., Victoriaplein 8-24 A, Lijnbaansgracht 187-193
AMSTERDAM - B.V. SMELT, Wibautstraat 139
APELDOORN - Gebr. NEFKENS' AUTOM. Mij N.V., Deventerstraat 41
APELDOORN - (Sub-agent) Autom. bedr. de VRIES N.V., Edisonlaan
ARNHEM - Gebr. NEFKENS' AUTOM. Mij N.V., Merwedestraat 1
ASSEN - Autom. bedr. KRUGER, Tuinstraat 16-20
BAARN - Autom. en Gar. bedr. A. H. C. VLUG, Leestraat 8
BAEXEM - Fa. J. BRUS, Rijksweg 14
BAKEL - (sub-agent) Autom. bedr. W. F. J. van LIEROP, Roessel 2
BARNEVELD - Garage BLANKESPOOR, Nieuwe Markt 1
BEETGUMERMOLEN - Gar. B. Atema & Zn., J. H. Aismaweg 43
BENNEKOM - S. SMIT Autom. bedr. N.V., Lindelaan 1
BERGEN OP ZOOM - Autom. bedr. van KAAM N.V., Antwerpsestraatw. 371-373
BERKEL/ENSCHOT - (Sub-agent) Autobedr. A. van BECKHOVEN, Bosscheweg 37
BERKEL/RODENRIJS - Gar. bedr. SONNEVELD, Raadhuislaan 30
BILTHOVEN - Gebr. NEFKENS' N.V., Emmaplein 10
BREDA - Autom. Mij, JONEF N.V., Loevesteinstraat 20
BREEZAND - CERES Garage N.V., Ceresplein 8
BRUINISSE - Garage M. ELENBAAS, Nieuwstraat 16
BUNNIK - P. J. WILLEMSE, Groeneweg 3
DEN BURG (Texel) - (Sub-agent) Garage W. GRISNIGT, Pr. Bernhardlaan 70
CLINGE - Garage J. A. van de SANDE, Gravenstraat 157
COEVORDEN - Fa. P. N. HEINS, Wilhelmisingel 38
CUYK (Katwijk a/d Maas) - Garage P. RUTTEN, Liefkeshoek 43
DAMWOUDE - Fa. P. J. KROL & ZN, Hereweg 31
DELFT - ARKEL DELFT, van den Brughenstraat 10
DELFT - (Sub-agent) Garage BAKKER, Noordeinde 24-30
DEURNE - J. en A. van de VORST Auto N.V., Dr. Huub van Doorneweg 1
DEVENTER - Autom. bedr. 'CENTRAAL', Erasmusstraat 2
DOETINCHEM - N.V. GELD, Autom. Mij, Keppelseweg 8-10
DORDRECHT - Autom. bedr. 'WEST', Mijlweg 15
DROGHEM (Fr.) - D.A.B. N.V., Ikebuorren 1
DRONTEN - H. J. HOEGEN DIJKHOF DRONTEN N.V., De Noord
EDE - AUTO UNIE Gelderland N.V., Arnhemseweg 41
EDE - (Sub-agent) Garage 'DE BOSPOORT', Bospoort 10
EMMEN - Autom. bedr. KRUGER, Michael Strogoffstraat 3-5
EINDHOVEN - STENEF Autom. Mij. N.V., Tarvelaan 56
EMPEL - (Sub-agent) Gar. bedr. A. W. van Lent, Past. Verhoevenstraat 10
ENS (N.O.P.) - Fa. J. BLOM, Waterkant 71
ENSCHDEDE - Autom. bedr. Ant. NIJKRAKE & Zn. N.V., Blijdensteinlaan 39-41
EPE - (Sub-agent) Gar. G. G. Ten RAA, Hoofdstraat 6
FERWERD - Garage H. POSTMA, Blijaerweg 20
GELDERMALSEN - Autobedr. van STUYVENBERG, van Dam van Isseltweg 7
GELEEN - PARKGARAGE N.V., Rijksweg 87c
GENDEREN - Gar. MOUTHAAAN, Genderensdijk 11
GENDRINGEN - G.A.M., Anholtseweg 8A
GIESSENBURG - N.V. Cosmo, Doetsweg 44
GOES - PIK's Autom. bedr. N.V. M. A. de Ruyterlaan 35
 Showroom: Lange Vorststraat 11-15
GORINCHEM - VOORSLUYS' Autom. bedrijf N.V., Banneweg 5-7
GORREDIJK - Garage HYLKEMA N.V., Badweg 20
GRIJPSKERK - (Sub-agent) OOSTERHOF N.V. Autom. bedr., Lageweg 18
GRONINGEN - NEFKENS NOORD N.V., Erenweg 11
GRONINGEN - (Sub-agent) O. WEIMA, Brederestraat 1-7
DEN HAAG - N.V. Autom. Mij. DAVO, Kon. Sophiestraat 35
DEN HAAG - N.V. Autom. en Gar. bedr. HAVA, Laan van Meerdervoort 52.
HAARLEM - Gebr. NEFKENS' Autom. Mij. N.V., Botermarkt 1-7
HAASTRECHT - (Sub-agent) Gar. bedr. EGDÉMAN, Provincialeweg West 22
HARDERWIJK - Autom. bedr. VEENEMANS, Pr. Mauritslaan 45
HARDINXVELD - Autom. bedr. STRUYK, Spoorweg 8A
HARLINGEN - (Sub-agent) HUIZENGA'S AUTOGARAGE N.V., Willemskade 1
HEEMSKERK - Autom. bedr. POELENBURG N.V., Gerard van Assendelftstraat 32
HEERLEN - Autom. bedr. A. NEFKENS & Zn., Schelsberg 126-130
HEINO - Autom. bedr. TER LAAK, Canadastraat 42
HELDEN-BERINGE - Garage 'DE KIVIET', Kanaalstraat 16
HELLEDOORN - Autom. bedr. SCHIPPERS B.V., Reggeweg 6A
DEN HELDER - CERES Garage, Weststraat 88
HELMOND (t Hout) - J. en A. van de VORST Auto N.V., Kastanjehoutstraat 3
HENDRIK IDO AMBACHT - Autom. bedr. HAMEL, Nijverheidsweg 29-31
HENGELO (O.) - Autom. bedr. 'NIJKRAKE', Marskant 8
's-HERTOGENBOSCH - Gebr. NEFKENS' Autom. Mij. N.V., Pastoor d. Kroonstraat 42
HILVARENBEEK - Autobedr. BOLS- & KOOYMAN N.V., Doelenstraat 42
HILVERSUM - Autom. bedr. P. MESSING N.V., Melkpad 2c
HIPPOLYTUSHOEF - Garage P. den BESTEN, Beltstraat 30-32
HOENSBROEK - AUTOCENTRUM COLLARIS N.V., Kouvenderstraat 141-143
HONSELERSDIJK - (Sub-agent) Gar. bedr. G. J. RUIS, Eendeldijk 11
HOOFDDORP - Garage de JONG, Concourslaan 10-16
HOOGVEEVEN - 'AUTO-SCHOLING', Het Haagje 180
HOORN - Autom. bedr. C. TENSEN, Dampten 6
HUIZEN - (Sub-agent) Autom. bedr. D. HOEKSTRA, Piet Prinsstraat 35A
KAMERIK - Autobedr. STOFF, van Teylingenweg 52
KAMPEN - Auto-Palace ZWOLLE N.V. (filiaal), Beltweg 2
KATWIJK AAN ZEE - Autom. bedr. Den HOLLANDER N.V., Koningin Julianalaan
KERKRADE-West - (Sub-agent) Gar. JASPER, Akerstraat 162
KOOG a/d ZAAAN - Autohuis J. A. M. NEFKENS N.V., Stationsstraat 12-16
LEEK - (Sub-agent) Gar. H. BORGERS, Tobertstraat 107

LEENDE - (Sub-agent) Gar. WEEKERS, Dorpstraat 21
LEERDAM - Garage SPEYER EN VAN ASPEREN, Parallelweg 4
LEERSUM - (Sub-agent) Gar. Meindertsma, Kerkweg 2
LEEUWARDEN - Autobedr. HAGO N.V., Tweebakmarkt 47-49
LEIDEN - Autom. bedr. DEVILEE & REIZEVOORT, Levendaal 71-79
LEIDSCHEIDAM - N.V. Autom. DAVO, St. Bonifaciusstraat 9-11
LEUR - (Sub-agent) Garage J. TAK, Lange Brugstraat 55
LISSE - A.V.O.M. N.V., Nassaustraat 2
LOCHEM - N.V. COSMO, Goorseweg 13
LOENEN a/d VECHT - Garage K. van WIRDM, Rijksweg 141-143
LUNTEREN - Gebr. v. d. WERF, Postweg 63-65
MAASTRICHT - PARKGARAGE N.V., Nieuwenhofstraat 3
ST. MICHIËLSGESTEL - (Sub-agent) Garage MICHAEL, Hortensiastraat 4
MIDDELBURG - Garage MONA, St. Janstraat 20-22
MILDAM - DAGO N.V., Schoterlandseweg 78
MIJDRICHT - Autom. bedr. 'CENTRUM', Hofland 49
NEEDE - Autom. bedr. J. A. WORMGOOR N.V., Borculoseweg 68
NIJKERK/ULRUM - (Sub-agent) Gebr. HES, Kanaalstraat 2
NW. EN ST. JOOSLAND - Fa. Joh. JOOSSE & Zn., Rijksweg 24G
NUMANSDORP - Garage J. KNOOT, Voorstraat 3
NIJKERK - Autobedr. TOP, Holkerstraat 19
NIJMEGEN - Garage LAMMERTS, Hatersweg 160
NIJMEGEN - PRESTO GAR., Kan. van Osstraat 2A
OEGSTGEEST - Autobedr. DEVILEE/REIZEVOORT, Rhijngesteerstraatweg 42-46
OLDENZAAL - Autom. bedr. NIJKRAKE, Zoekstraat 2A
OOSTENDORP bij Elburg - Garage W. ZOET, Zuiderzeestraatweg Oost 17
OSS - Autom. bedr. P. H. van der BURGT, filiaal NEFKENS N.V., Molenstraat 157
OUDEKERK a/d IJSSEL - DEKKER'S Autom. bedr., Kerkweg 47
PURMEREND - P. JORRITSMA'S Autom. bedr., Koestraat 24-26
REEUWIJK - (Sub-agent) Plomp's Autobedr., Raadhuisweg 31
ROERMOND - STENEF Autom. Mij. N.V., Filiaal Roermond, Minderbroederssingel 33
ROOSENDAAL - Gebr. NEFKENS' Autom. Mij. N.V., Bredaseweg 67
ROTTERDAM-N. - Joh. de HEER Autom. bedr. N.V., Oostzeedijk 330
 Filiaal Nw. WALENBURG, Walenburgerweg 87-107
ROTTERDAM-Z. - Autom. bedr. Rotterdam-Zuid W. J. SPOORMAKER N.V., Wolphaertsbocht 246
RUINERWOLD - Garage J. MOS, Dijkhuizen 12
SAPPEMEER - Garage ROGGEN, Borgercompagniestraat 66
SCHAGEN - Garage ZENTVELDT, Noord 96
SCHVENINGEN - N.V. Autom. en Gar. bedr. HAVA, Versseveldweg 24
SCHIEDAM - Joh. de HEER Autobedr. N.V., Nieuw Mathenesserstraat 11-13
SCHUDDOEBEURS - Mol N.V., Kloosterweg 44
SLEEUWIJK - CENTRAAL Garage, Rijksweg 55
SNEEK - DEINUM'S Autom. en Servicebedrijf, R. van Bockemakade 15-16
SOEST - A. H. C. VLUG, Kerkstraat 62
SPANBROEK - (Sub-agent) Gar. C. P. J. OBDAM, Spanbroekerweg 22
SPIJK (Gr.) - Garage ter VEER en VOS, Alberdweg F 379
SPIJKENISSE - RIJNMOND Autoservice, Laanweg 2
STAD AAN 'T HARINGVLIET - N.V. van RUMPT, Lieverrouwepoldersdijk 1
STADSKANAAL - Autom. bedr. D. PODGORSKI, Poststraat 21
STEENWIJK - Garage J. MOS, Productieweg 32
TERNEUZEN - Autobedr. CAPPENDIJK & Zn., Axelsestraat 174
TIEL - Service-Center SCHOOTS C.V., Stationsweg 1
TILBURG - Gebr. NEFKENS' Autom. Mij. N.V., Ringbaan Oost 134
TILBURG - (Sub-agent) Autom. bedr. KOUWENBERG en van LEEST N.V., Tuinstraat 11-13
UDEN - Smits Autom. bedrijf, Loopkantstraat 12
UTRECHT - Gebr. NEFKENS' Autom. Mij. N.V., Reparatie en service: Biltstraat 106, Verkoop: Nachtegaalstraat 55
VALKENSWAARD - (Sub-agent) EMA N.V., Dommelseweg 13-17
VEENDAM - Autom. bedr. BRONS N.V., Lloydsweg 5
VEENENDAAL - Autobedr. van WIJK, Pr. Bernhardlaan 22
VEGHEL - Garage 'DE MEIERY', Meierystaat 22-24
VELDHOVEN - (Sub-agent) Gar. VERDONK, Onze Lieve Vrouwedijk 23
VELP - (Sub-agent) Gar. J. W. MENNINK, Oranjestraat 3
VENLO - N.V. Autom. bedr. J. B. NEFKENS & Zn., Straelseweg 52
VELSEN-ZUID - Garage van BUGNUM, S-Gravenlust 37
VENRAY - G.H.V. N.V., Stationsweg 183
VLIJNEN - Gar. bedr. 'VLIEDBERG', Burg. van Houtplein 45
VLISSINGEN - Fa. Joh. JOOSSE & Zn., Breeewaterstraat 31
VLAARDINGEN - PROMENADE GARAGE, Produktiestraat 11
VREESWIJK/NIJEUWEGEIN - Autobedr. J. M. SWART, Industrieweg 1
VUGHT - (Sub-agent) Garage H. WINKENS, Helvoirtseweg 144
WAALWIJK - Autobedr. DOEVENDANS N.V., Laageinde 103
WADDINXVEEN - Autom. bedr. BOONSTOPPEL N.V., Oranjelaan 21
WAGENINGEN - N.V. Autom. bedr. DE DIJKGRAAF, Prof. van Uvenweg 19
WARFFUM - (Sub-agent) Gar. bedr. van der HAAR, Westervalweg 58
WARNSVELD - Autom. bedr. GARRITSEN, Rijksweg 85-93
WEERT - Fa. J. BRUS, Dr. Schaepepmanstraat 47
WEESP - Autom. bedr. J. A. van de POWUW, Achtergracht 43
WERKHOVEN - Autom. bedr. J. VERWOERT, Herenstraat 51
WINSCHOTEN - Garage 'DE VENNE', Venne 68-70
WINTERSWIJK - OTOROPA N.V., Groenloseweg 72
WYCHEN - Fa. Th. RUTTEN, Nieuwen Weg 116
WIJK BIJ DUURSTEDÉ - Autom. bedr. J. VERWOERT, Zandweg 25
IJSSELSTEIN - Autobedr. J. M. SWART, Eiteren 29
IJZENDIJKÉ - Garage J. A. van de SANDE, Landpoortstraat 4
ZALTBOMMEL - Gar. en Autom. bedr. M. van TILBOOR, Waterstraat 42
ZEIST - Gebr. NEFKENS' Autom. Mij. N.V., Hoogkanje 108
ZEVENAAR - G.A.M., Pelgromstraat 9
ZURICH (Fr.) - Autom. bedr. SCHEEPVAART & KOOISTRA, Kerkstraat 19
ZWOLLE - AUTO-PALACE ZWOLLE N.V., Veerlaan 60
ZWIJNDRECHT - Gar. West, Snelliusweg 41