

autorevue

14-DAAGS TIJDSCHRIFT

23e JAARGANG

18 FEBRUARI 1972

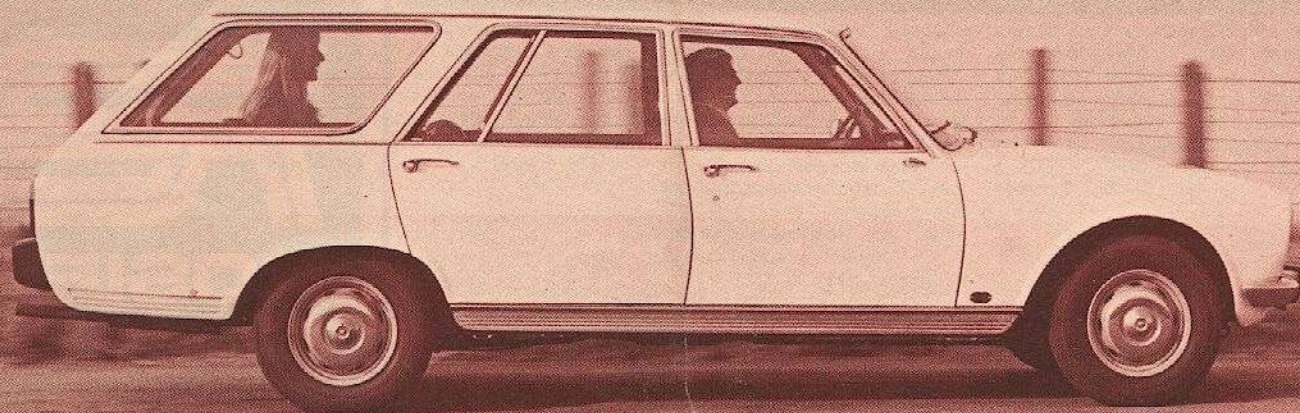
NUMMER 4

LOSSE NUMMERS f 1,25



Opnieuw Ferrari

Test Peugeot Familiale



Personenwagens '72 deel 1

arTEST



PEUGEOT 504 FAMILIALE

Het is geen vrachtwagen, maar toch is hij een blikvanger op de komende Bedrijfswagen-RAI. Een normale personenwagen is het evenmin; daarvoor zijn de mogelijkheden — ruimte voor zeven personen plus veel bagage — weer te groot. We bedoelen de Peugeot 504 Familiale, een soort super stationcar voor iedereen die de reeds genoemde ruimte gecombineerd wil zien met een fraai uiterlijk, hoog comfort en forse prestaties, als het kan voor een redelijke prijs. Peugeot is een van de weinige, die een dergelijke combinatie met succes heeft kunnen verwezenlijken. Grote gebreken konden we bij deze Peugeot niet ontwaren en alleen een aantal details zou voor verbetering in aanmerking komen.

IN motorisch opzicht is de 504 een typische Fransman; hij komt een beetje traag op gang, draait liever middelmatige dan hoge toerentallen maar gedraagt zich daarentegen wel bijzonder soepel en kan een eenmaal bereikte kruissnelheid uren achtereen volhouden. De constructie van de motor verklaart dat karakter duidelijk. In feite is het een vergrote 404 krachtbron met een vijfmaal gelagerde krukas, halfbolvormige verbrandingskamers en een vrij krap bemeten ademhalingsstelsel, dat bestaat uit een in de cilinderkop meegegoten inlaatspruitstuk en een valstroom-registercarbureteur. Deze laatste is zo langzamerhand wel noodzaak geworden om de 504 in staat te stellen de tegenwoordig met dubbele carburateurs uitgeruste snelle broeders enigszins te kunnen bijhouden. Toch lijkt ons deze oplossing niet helemaal voldoende, hoewel 93 DIN pk

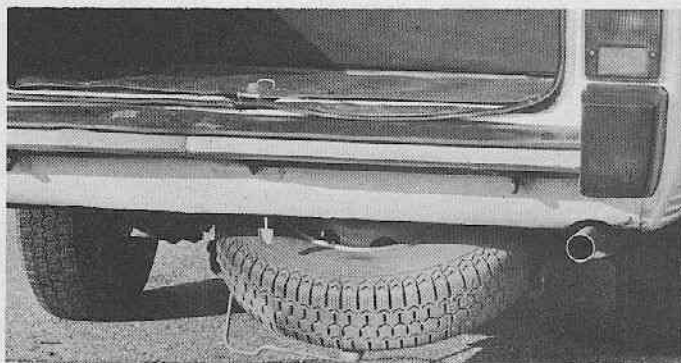
uit 2 liter cilinderinhoud op zich een redelijke waarde is. Het brandstofverbruik is echter als gevolg van het niet optimale inlaatsysteem wat pittig geworden, zeker in de Familiale.

Dit type heeft nl. een kortere achterbrugreductie, zodat de motor bij topsnelheid zo'n 200 t.-min. meer draait. De andere reductie heeft daarentegen wel een grotere trekkracht bij het rijden met een aanhangwagen tot ge-

volg. Tezamen met het grotere eigen gewicht van de Familiale is die reductie de oorzaak van het on-Franse benzineverbruik, dat bij een kruissnelheid van 140 echte km/uur tot rond de 1 op 7,5 kan oplopen.

Wanneer men de rechter voet wat beheerst behandelt is de weerstand van de tweede carburateurtrap duidelijk voelbaar en kan het verbruik worden beperkt tot zo'n 1 op 8,5. De maximale

Het reservewiel zit netjes opgeborgen onder de laadvloer



snelheid bedraagt met die eerste trap overigens nog altijd zo'n 130 km/uur. Het motorgeruis ten slotte blijft binnen de perken, hoewel men wel hoort dat er in het vooronder wordt gewerkt.

NIET alleen de motor, ook de transmissie vertoont enkele Franse karaktertrekken. Over de koppeling — een enkelvoudige droge plaat met diafragma veer en hydraulische bediening — niets dan lof. Hij grijpt exact aan en de pedaaldruk is prettig licht. De versnellingsbak is een gesynchroniseerde 4-bak met een eens

ten tijdens het kiezen van een andere versnelling — het schakelen met een „stapje” — dan is er geen vuiltje aan de lucht en laat het mechanisme zich zeer licht, precies en zonder een geluidje bedienen.

Dit, met het wat kalme motorkarakter maakt daarom een erg beheerste maar toch snelle rijstijl mogelijk, iets wat we in deze nerveuze tijd wel op prijs stellen. Wel laat de versnellingsbak zich wat horen, doch slechts bij een bepaalde middelmatige snelheid.

EEN grote verrassing van de 504 Familiale vormt

Verder is ook de wielbasis een paar centimeter verlengd. Hoe anders gedraagt de Familiale zich in de praktijk. Deze 504 gaat opmerkelijk goed en naar de mening van velen zelfs veel rustiger door een snelle bocht dan de 504 Berlina met zijn ofafhankelijke wielophanging.

Op slechte wegdekken en speciaal in korte bochten wil de starre as wel eens zijn pootje optillen — ongeveer zoals ook de 404 dat doet — doch dat gaat beslist niet over in dribbelen. Daarvoor zit de as (afgeveerd met vier schroefveren) te goed op zijn plaats. De zijwindgevoe-

DE besturing gaat zeker in stadsverkeer en bij parkeren zwaarder en keren is een vrij ingewikkelde zaak met de 4,8 meter lange wagen. Bij het nemen van een korte bocht rolt het achterwiel ook wel eens over een stoeprand.

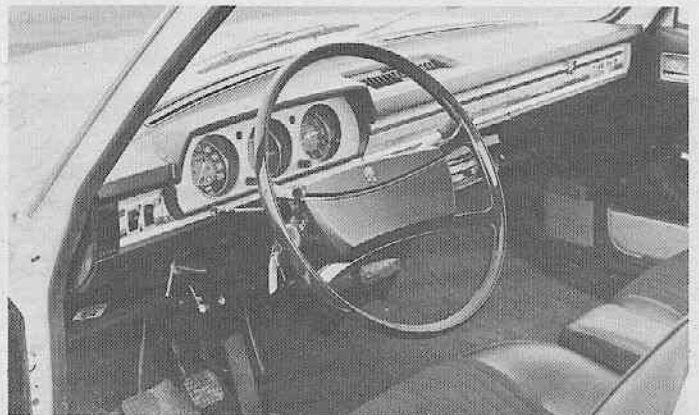
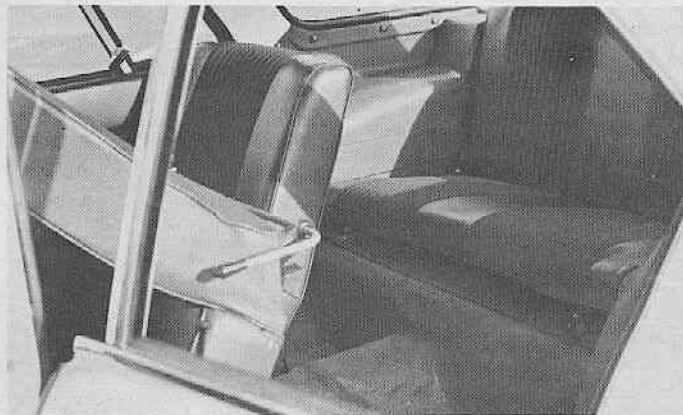
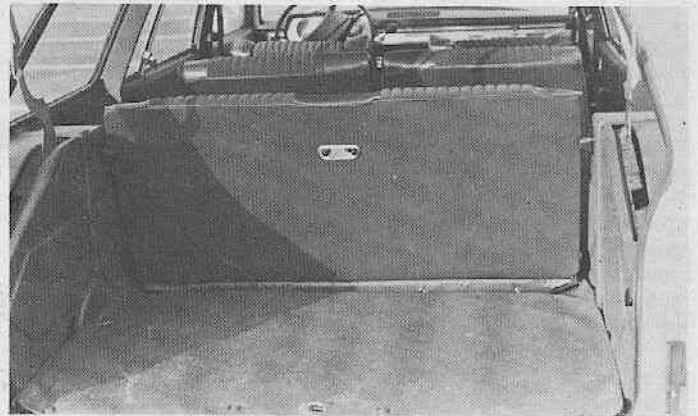
De remmen — schijven voor, trommels achter en met bekrachtiging — zijn ruim bemeten en geven een forse vertraging, hoewel de 504 Berlina met zijn schijven rondom (en lagere eigen gewicht) in dit opzicht wat gunstiger afsteekt.

Binnen valt de Familiale niet van het gewone model te onderscheiden, met uitzon-

Bijzonder ruime vierdeurs vijfpersoons sedan...



met alle zitplaatsen in gebruik toch grote laadruimte



... dankzij extra bank ook geschikt voor zeven personen

Het overzichtelijke dashboard heeft wat veel chroomranden

zo gewilde doch nu vrijwel uitgestorven stuurschakeling; alleen enkele Franse en Duitse merken zijn er nog mee uitgerust.

De synchronisaties zijn niet te verslaan, doch zeer snel schakelen is in sommige gevallen wat te veel voor het schakelmechanisme, wat zich in een weerstand tijdens het schakelen uit. Heeft men echter aangeleerd een moment te wacht-

de wegligging. In eerste instantie krijgt men de indruk met een erg grote en wat onhandelbare wagen te doen te hebben en bij het lezen van de technische specificaties wordt die indruk niet weggenomen; de 504 Familiale (en ook de break en stationcar van dit type) heeft nl. een starre achteras in plaats van de op de 504 Berlina toegepaste onafhankelijke achterwielophanging.

ligheid is iets groter dan bij de Berlina, doch niet veel. Een tweede verrassing bleek het veercomfort dat o.a. door de langere wielbasis niet onder doet voor de normale 504. Zelfs op slecht wegdek neemt de carrosserie alle oneffenheden moeiteloos op. De enige concessie die men aan de grotere en zwaardere 504 Familiale heeft moeten doen, is de handelbaarheid.

dering van de derde, aan twee personen plaats biedende achterbank. De stoelen met standaard aangebrachte hoofdsteunen zijn fraai met stof en kunstleer bekleed en bieden een goede zijdelingse steun, hoewel de rugleuningen met het oog op vermoeidheidsverschijnselen op lange ritten wel wat hoger mogen zijn. De zitpositie is wat minder in Peugeot-stijl, want het stuurwiel



Achter het strakke front schuilen zeer grote mogelijkheden



Ruimte en uitzicht voor extra passagiers door veel glas en verhoogd dak.

is aanmerkelijk lager geplaatst dan bijvoorbeeld bij de 404. Wat we als onprettig hebben ervaren is het nogal glimmende dashboard, waarin de drie ronde instrumenten (ook weer afgezet met chroomranden) zijn ondergebracht.

De meters zelf zijn duidelijk afleesbaar met uitzondering van de snelheidsmeter, waarop de streepjes bij de verschillende snelheden vrij onduidelijk zijn aangebracht. De ruitesproeier-wisser zit gecombineerd in de lichtschakelaar, terwijl men met de richtingaanwijzer-schake-

laar tevens de claxon bedient. Voor de bediening van de ruitewissers alleen en de verwarmde achterraut dient men slechts de handen van het stuur af te bewegen. De verwarming biedt vele mogelijkheden, doch tijdens het af en toe vrij koude weer bleek de capaciteit niet helemaal toereikend te zijn om de grotere (meer dan een kubieke meter) carrosserieruimte door en door te verwarmen.

ENKELE accessoires moesten we missen, t.w. een alarmknipperlicht in-

stallatie en — speciaal van belang bij deze 504 — een ruitewisser voor de grote maar snel vervuilende achterraut, waardoor het overigens voortreffelijke uitzicht wordt beperkt.

De ruimte op de „normale” achterbank is ruim voldoende voor drie personen, zodat we met twee-voor, drie-in-het-midden en twee-achter van een zevenpersoons wagen mogen spreken, waarnaast ook nog een flinke hoeveelheid bagage kan worden meegenomen. Rijdt men de 504 Familiale als vijf-persoons wagen, dan is

de laadruimte door het naar voren klappen van de derde bank nog meer te vergroten.

DEZE mogelijkheid, tezamen met het personenwagengemak, de goede wegligging en de enorme ruimte maken van de 504 Familiale een vrijwel unieke conceptie, die zijn prijs van ruim veertien mille zeker waard is. Voor wie het vrij pittige benzineverbruik een bezwaar is, heeft Peugeot nog een Dieselmotor in haar leveringsprogramma, die bij grote kilometrages zeker zijn voordeel zal hebben.

Door de aan de bovenzijde scharnierende achterklep is de laadvloer laag. Let op de enorme achterlichten en rubber rozetten.



TECHNISCHE GEGEVENS:

Algemeen

type Peugeot 504 Familiale
 importeur ... Gebr. Nefkens automobielmij., Atoomweg 68, Utrecht
 Prijs f 14.395,—
 incl. BTW

Motor

type viercilinder in lijn
 plaatsing ... voor in de wagen < 45°
 boring x slag 88 x 81 mm
 cilinderinhoud 1971 cm³
 compressieverhouding 8,35 : 1
 vermogen (DIN) ... 93 pk bij 5200 t./min.
 koppel (DIN) ... 17,2 m.kg bij 3000 t./min.
 klepbediening ... kopkleppen/onderliggende nokkenas
 oliefilter in hoofdstroom
 krukas vijfmaal gelagerd
 carburatie ... valstroom/register carburateur
 luchtfilter ... m. verwisselbaar papier-element
 benzinepomp mechanisch
 accu 12 V/55 Ah
 dynamo 350 W/wisselstroom
 benzine min. octaangetal 95

Aandrijving

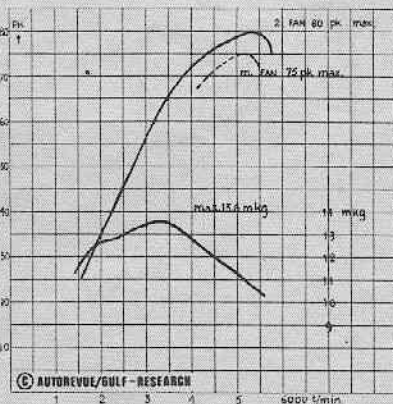
koppeling ... enkelv. droge plaat met diafragmaveer
 versnellingsbak ... gesynchroniseerde 4-bak
 overbrengingsverhoudingen (: 1) ...
 3,366/2,17/1,41/1/A.3,74
 eindaandrijving ... op de achterwielen
 eindreductie (: 1) 4,111

Chassis/Carrosserie

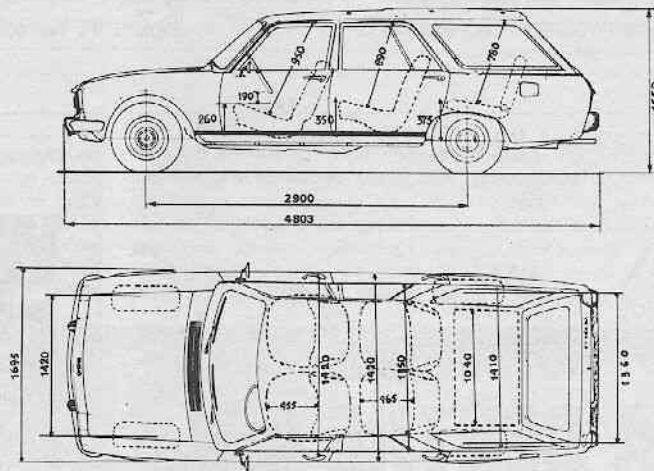
type 6/7 persoons combi
 constructie ... zelfdragend met subframes
 vering, voor ... onafhankelijk met McPherson veerelementen
 vering, achter ... starre as met 4 schroefveren
 stuurinrichting tandheugeltype
 remmen ... schijven voor, trommels achter; systeem gescheiden
 velgmaat 5 J x 14
 bandenmaat 185 HR - 355

Inhouden

motorcarter 4 liter
 versnellingsbak 1,15 liter
 koelsysteem 7,8 liter
 brandstoftank 60 liter



MATEN EN GEWICHTEN



Diameter draaicirkel 11,4 m; kentekengewicht 1320 kg; toelaatbaar totaal gewicht 1970 kg; aanhangergewicht 900 kg; inhoud kofferruimte 330 dm³; bank weggeklapt 650 dm³.

PRESTATIES

Op de testbank

vermogen aan de wielen 80 pk bij 5500 t./min.
 koppel aan de wielen 13,6 m.kg bij 3250 t./min.

Op de weg

pk/gewichtsverhouding voor test 14,1 kg/pk (1320 kg + 2 pers.)
 snelheidsafwijking, op teller 50 80 100 120 140 160
 reëel 42 71 90 110 130 150
 acceleratie 0-50 in 5,8 sec.; 0-80 in 10,6 sec.; 0-100 in 16,4 sec.;
 0-120 in 25,6 sec.; 0-140 in 42,6 sec.
 50-80 (3e versn.) in 6,4 sec.; (4e versn.) in 9,9 sec.
 80-120 (3e versn.) in 5,4 sec.; (4e versn.) in 18,2 sec.
 kilometer met staande start 37,5 sec.; eindsnelheid 136 km/uur
 topsnelheid 156 km/uur; op teller 167 km/uur

Verbruik

benzineverbruik in de stad 13,3 l/100 km
 op de buitenweg (80-100 km/uur) 10,2 l/100 km
 op de snelweg (120-140 km/uur) 14,0 l/100 km
 volgens DIN normen 12,7 l/100 km
 gemiddeld testverbruik 12,8 l/100 km
 actieradius ca. 560 km

RIJKOSTEN

motorrijtuigenbelasting f 374,02 per jaar
 verzekering (richtprijzen) All Risk ca. f 950,— per jaar
 Wett. Aanspr. ca. f 270,— per jaar

Deze doorsnede tekening (rechts) laat o.a. zien dat de starre achteras met maar liefst vier schroefveren wordt afgeveerd. De motor is onder een hoek van 45° geplaatst.

