

Wij reden de Peugeot 504 diesel: ZUINIG RASPAARD

Naast Mercedes Benz is Peugeot de enige grote leverancier van personenauto's met dieselmotoren in Nederland. De 204 Break, de 404, de 504 en de drie stationcarversies van de 504 kunnen op wens worden uitgerust met een vrolijk tikkende diesel in het vooronder. Interessant voor kilometervereters, maar veel te duur voor particuliere rijders, die niet verder komen dan tien- of twintigduizend kilometer per jaar.

Die jaarlijkse kilometrage speelt een beslissende rol bij het antwoord op de vraag „dieselen of niet?” Immers, onze regering heeft vastgesteld, dat dieselolie slechts 21,4 cent/liter kost, maar daar staat tegenover een forse motorrijtuigenbelasting, die het normale tarief enkele keren overtreft. Bovendien is de diesel in aanschaf beduidend duurder dan de overeenkomstige benzinewagen. Onze Peugeot 504 Sedan GT met dieselmotor kost f 15.995,— tegen de 504 Sedan GT met benzinemotor f 13.495,—. Beide wagens zijn voorzien van schuifdak. Een prijsverschil van liefst 2500 gulden, dat slechts gedeeltelijk wordt goedge maakt doordat de diesel een langere levensduur heeft en een hogere inruilwaarde.

De rest van het prijsverschil en het verschil in motorrijtuigenbelasting moeten worden goedge maakt door des diesels zuinigheid, en de twee kwartjes verschil in prijs tussen een literje super en een liter dieselolie. Twee factoren, die sterker gaan meespelen naarmate de kilometrages hoger worden.

Werking

De werking van de diesel berust op het principe van zelfontbranding. De lucht in de cilinders wordt zeer hoog geïmpregeerd en daardoor hoog verhit, waarna dieselolie wordt ingespoten. Het aldus ontstane brandstof/luchtmengsel ontbrandt spontaan. Bougies, bobines en dergelijke spullen komen er niet aan te pas.

De hoge compressieverhouding (22,1 : 1 tegen rond 9 : 1 voor een benzinemotor) brengt een gunstig thermisch rendement met zich mee, hetgeen resulteert in een gunstig brandstofverbruik. Rozegeur en manschijn dus. Echter, iedere medaille heeft zijn keerzijde. Zo ook hier. De hoge compressieverhouding vereist een uiterst stevig geconstrueerde, zware motor. Vereist ook een flinke accu en grote startmotor.

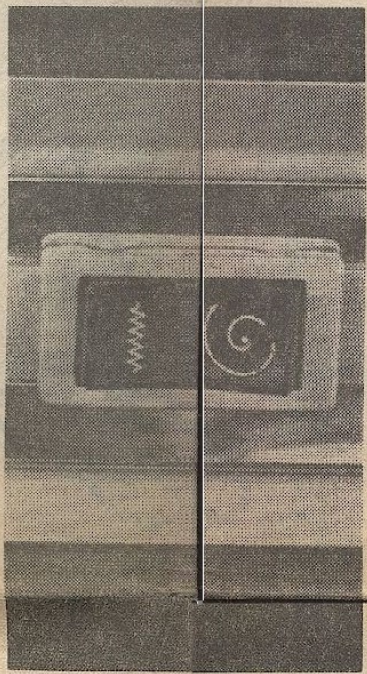
Het zelfontbrandingsproces verloopt relatief traag, waardoor het motortoerental sterk wordt begrensd. Het opvoeren van het vermogen door hoge toerentallen en een verdere verhoging van de compressie — zoals dat bij een benzinemotor ge-

rn rij-impressie

Tekst: Willem Leniger
Foto's Helmuth Vonk

schiedt — is dan ook bij een diesel niet mogelijk. Opvoering van het vermogen door de inhoud van de motor te vergroten, is moeilijk omdat daardoor de motor kolossale afmetingen en een zeer groot gewicht krijgt. De diesel is dan ook in vergelijking tot de benzinemotor een traag, weinig presterend ding. De 2112 cc 504-diesel levert bijvoorbeeld maar 65 pk bij 4500 toeren. Een even grote benzinemotor brengt het tegenwoordig gemakkelijk tot het dubbele vermogen, terwijl bij hoog opgevoerde sportwagens het drievoud haalbaar is.

Voordeel van de langzaam opende, weinig vermogen leverende diesel is, dat de motor een welhaast onberperkte levensduur heeft. Het is geen uitzondering, dat een diesel zonder



enig probleem 200.000 km aflegt. Daarbij moet zeker niet uit het oog worden verloren, dat alle andere delen van de auto het ook aanzienlijk minder hebben te verduren, wanneer een diesel is gemonteerd. Immers, er wordt langzamer gereden, minder geremd etc.

Voorgloeien

Ook tijdens het gebruik van de diesel treden voor- en nadelen aan het licht. Nadeel is zeker, dat er bij de koude start eerst moet worden voorgeloeid, hetgeen bij de Peugeot zo'n dertig seconden duurt. Bij ernstige koude kan die termijn zelfs oplopen tot 70 seconden. Wellicht op papier niet lang, maar in de praktijk valt dat tegen.

Is eenmaal voorgeloeid dan slaat de motor ook onmiddellijk aan. Met een handgasknop kan het stationaire toerental worden verhoogd om te voorkomen dat de motor bij gas loslaten direct weer afslaat.

Het rijden gaat op zich precies hetzelfde als in een benzinewagen, alleen allemaal aanzienlijk langzamer. De top ligt rond 135 km/uur en de acceleratie van 0 tot 100 bedraagt 30 sec. Hoge toeren moeten worden vermeden, omdat het vermogen bij hogere toerentallen abrupt wegvallt en de motor er nodeloos onder heeft te lijden. Bovendien verloopt de koppelkromme van de dieselmotor dermate vlak, dat niet ver hoeft te worden doorgetrokken om het maxi-

Foto boven: een simpel plaatje „diesel” achterop ter onderscheid van de diesel en de benzine 504.

Foto links: het voorgloei-knopje waarop minimaal dertig seconden moet worden gedrukt voor er kan worden gestart.

Foto rechts: uitstekend gevormde stoelen met standaard ingebouwde hoofdsteunen.

imum rendement uit de motor te halen.

Rustgevende invloed

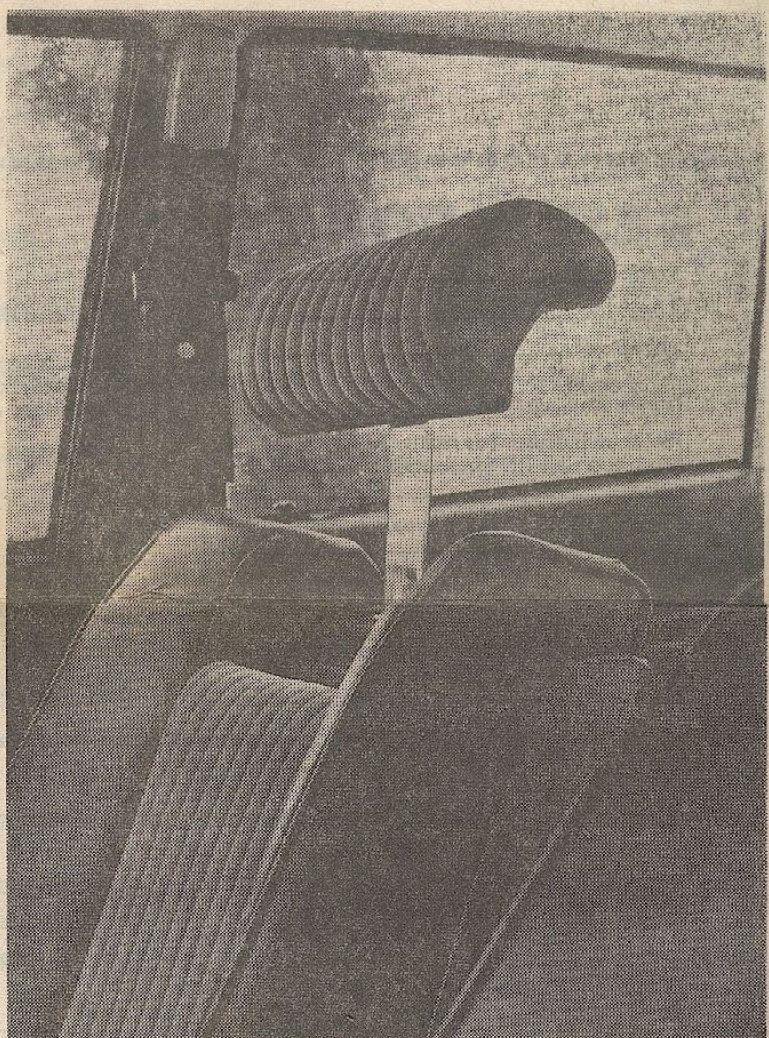
Dat laatste brengt een enorm voordeel met zich mee, afgezien nog van het feit, dat het de levensduur natuurlijk ten goede komt. Van de diesel — en dat achten wij zeer belangrijk — gaat een rustgevende invloed uit. Zo iets van „het kan niet hard, dus waarom zou ik me verder spannen?”

Wij zijn er dan ook van overtuigd, dat alle nerveuze, zich danig opwindende maniakken op de weg — en daar horen we zelf ook bij tijd en wijle toe — zich aanzienlijk beter zouden gedragen als ze dieselden. En het aantal verkeersmaagzweren zou ook drastisch terug lopen.

Daarbij komt dat het dieselen op zich bepaald een leuke bezigheid is. Op tweestrookswegen mag het af en toe knap vervelend zijn, dat een voorligger vanwege een gebrek aan vermogen niet kan worden gepasseerd, door de bank genomen is het rijden met de diesel gewoon fijn. Er moet een speciale rijstijl voor worden ontwikkeld — hetgeen vanzelf gaat — die erop is gericht zo veel mogelijk constant door te rijden. Er moet méér worden geanticipeerd in een diesel dan in een benzinewagen. De diesel-rijstijl heeft bovendien als voordeel, dat hij brandstof bespaarend werkt. Zeer economisch: weinig remmen, constant rijden, niet hard optrekken. Gevolg van dit alles is, dat wij over de gehele testperiode met de toch bijna 1300 kg zware Peugeot diesel één op 12,4 reden. Tegen één op negen met een gewone 504. Een verschil in brandstofkosten van ongeveer 6,3 cent/kilometer. Dat zuinige rijden zit overigens grotendeels ook — zoals gezegd — in de motor ingebouwd. Door het gunstige thermische rendement.

Zwaar sturen

Het sturen gaat in de 504 diesel bepaald zwaarder dan in de benzinebroeder. De ongeveer vijftig kilogram zwaardere motor, die vol op de voorwielen drukt, is daar de schuld-



ge van. Bij parkeren wat lastig, maar onderweg zeker geen punt om veel woorden aan vuil te maken.

Prachtige reiswagen

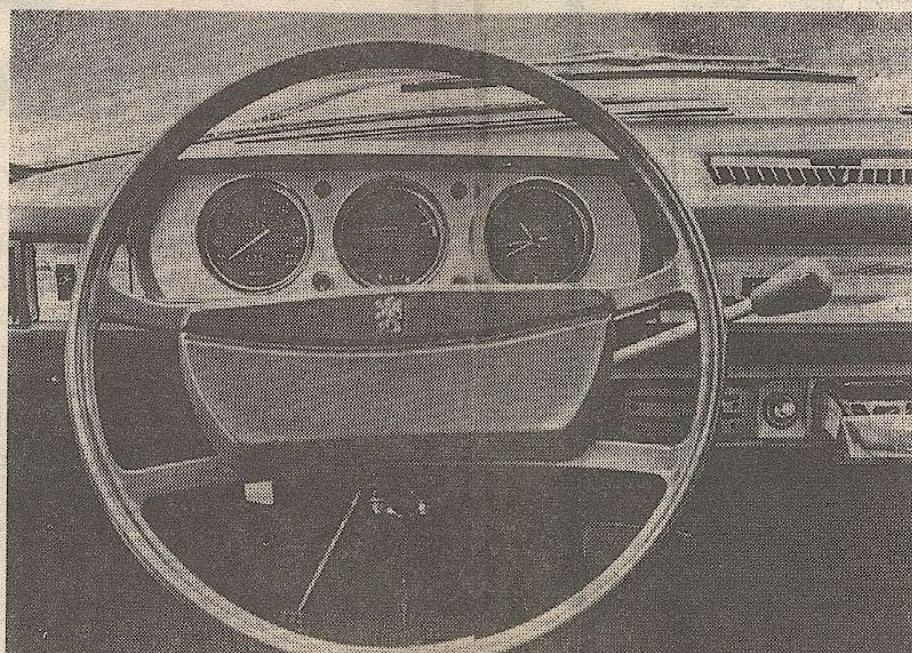
Qua uitvoering is de diesel geheel gelijk aan de normale Peugeot 504. Een prachtige reiswagen, rijk uitgerust en uiterst comfortabel. Voor de prijs stellig één der betere wagens, momenteel op de markt verkrijgbaar. Het comfort heeft bij de diesel iets te lijden onder het grotere motorlawaai, hoewel dat op zich nog wel een gezellig geluid is. Bij hogere snelheden is ook de diesel vrij rustig.

Tot op heden roept het woord diesel vrijwel onmiddellijk gedachten op aan Mercedes Benz. De Peugeot diesel kan zich naar populariteit nog niet meten met zijn Duitse concurrent. Toch is de 504 Peugeot diesel zeker op vele punten de gelijke van de Mercedes. En Peugeot heeft daarbij nog de sterke troef in handen, dat zij een kleine en een drietal grote stationcars met dieselmotor levert. Op dat punt heeft Peugeot het alleenrecht.

Breed, ruim koetswerk met typische knik ter hoogte van de kofferruimte



Fraai dashboard met wat erg groot stuur.



Het hart van de 504 diesel: de motor.

