

Kerst '73-Nieuwjaar '74

peugeot504.info

f 1,50



autokampioen
ANWB

kampioen auto

Vergeleken:

**Audi 100
Ford Consul
Peugeot 504**

Oliecrisis:

**Hoe
brandstof
besparen?**

Molen-puzzel:

**f 50.000
aan prijzen**

In sfeervolle stemming in het hartje van Parijs pronkt aan het eind van de rue Royale de Madeleine.

kampioen
**auto
e
s
t**

Onderling Audi 100 L

In de duurdere middenklasse, de prijsklasse rond de f 15.000,-, zijn er drie vertegenwoordigers die qua verkoopaantallen boven de middelmaat uitsteken: de Audi 100, de Ford Consul en de Peugeot 504. De Audi 100 en de Ford Consul doen wat dit betreft weinig voor elkaar onder, de Peugeot is een uitgesproken winnaar.

We hebben ons bewust tot deze drie typen beperkt, omdat de groep anders te groot zou worden. Modellen als de Fiat 132, de Volkswagen K 70 en ook de Opel Rekord hebben nog een redelijk afzetpercentage in deze klasse, maar bij Opel bijvoorbeeld ligt het accent van de verkoop duidelijk op de goedkopere uitvoeringen. Dan zou ook nog weer de Chrysler 180 erbij moeten en zoveel wagens tegelijk is niet bevorderlijk voor de overzichtelijkheid.

Voor we op de specifieke eigenschappen van de drie wagens ingaan, eerst nog even, als gebruikelijk, een korte beschrijving van elk apart.

Audi 100 L

De Audi 100 L is de goedkoopste versie van een serie van drie typen, die onderling verschillen door motorvermogen en uitvoering. De wagens zijn naar keuze verkrijgbaar in een twee- of

Links het drietal op de hellingen van de Ballon d'Alsace. Hieronder het trio in profiel, van links naar rechts de Audi, de Peugeot en de Ford.



vergeleken: Ford Consul 2000 L en Peugeot 504 GL

een vierdeursuitvoering, qua aanschaffingsprijs maakt dat geen verschil. Bovendien is er een coupé, maar een combinatiewagen staat niet op het leveringsprogramma.

De 100 L heeft een 1,8 liter motor die goed is voor 85 DIN-pk. Het opvolgende type, de 100 LS, heeft dezelfde motor, maar het vermogen is hier opgevoerd tot 100 DIN-pk. Het duurste type, de GL, heeft een wat grotere cilinderinhoud, namelijk 1,9 l; deze versie levert een vermogen van 112 DIN-pk.

De relatief dure automaat kan niet worden geleverd op de 100 L, wel op de LS en de GL, alsmede op de coupé.

Ford Consul 2000 L

Bij Ford heeft men, wat het aantal varianten betreft, de grootste keuze. Er zijn vier carrosserievarianten, te weten tweedeurs, vierdeurs, coupé en combinatiewagen. In tegenstelling tot bij de Audi bestaat hier wel degelijk een prijsverschil tussen de twee- en de vierdeursuitvoeringen.

Voor de Consul-serie zijn vier verschillende motoren verkrijgbaar. De standaardversie heeft een 1,7 l viercilinder in V-vorm, die 75 DIN-pk levert. Dan volgt de 2 liter motor; dit is een lijnmotor, die goed is voor 99 DIN-pk. De 2,3 liter versie van 108 DIN-pk is weer een V-motor, maar nu een zescilinder.

Tegenwoordig is bovendien leverbaar een V-6 van 3 liter, die goed is voor 138 DIN-pk. Bij de duurder Granadaserie, die technisch vrijwel overeenkomt met de Consul modellen, maar zich voornamelijk door de uitvoering onderscheidt, heeft men bovendien nog een 2,6 liter V-motor, eveneens een zescilinder.

Alle modellen kunnen met een automaat geleverd worden, alleen de 1,7 l versies vormen daarop een uitzondering.

Voor deze test beschikten wij over de 2000 L in twee-deursuitvoering; ter wille van de vergelijkbaarheid hadden we liever een vierdeurs gehad, maar die was niet beschikbaar. Bij het onderling vergelijken van de prijzen moet men hiermee dus wel rekening houden.

Peugeot 504 GL

De 504 serie wordt uitsluitend in vierdeursuitvoering geleverd, al of niet met automaat. Er bestaan op basis van de 504 wel een cabriolet en een coupé, maar die zijn aanmerkelijk duurder en worden hier te lande dan ook slechts sporadisch gesignaleerd.

Tot voor kort bestonden er bij de 504 – even afgezien van de dieselmotor – twee motorvarianten: de normale 2 liter motor, die 87 DIN-pk levert, en een versie met benzineinspuiting, waaraan bij gelijke cilinderinhoud 97 DIN-pk kan worden ontfutseld. Onlangs is een nieuwe uitvoering geïntroduceerd, de 504 L, die zich voornamelijk onderscheidt door een kleinere motor – 1,8 liter, 73 DIN-pk –, een starre achteras en een eenvoudiger dashboard. Van de 504 GL bestaan nogal wat uitvoeringsvarianten; een schuifdak behoort tegenwoordig niet meer tot de standaarduitrusting. Van de 504 is er bovendien een combinatiewagen, ook weer in diverse uitvoeringen.

Prijsvergelijking

De aanschaffingsprijzen van deze drie wagens kunnen, even afgezien van de Ford in verband met het aantal deuren,

eigenlijk zonder meer vergeleken worden. Er bestaat wel wat verschil in uitvoering, maar alle drie zijn ze tamelijk compleet en de verschillen zijn gering.

De Peugeot is met f 14.300,- duidelijk de goedkoopste van dit drietal. De Ford kost f 14.952,-, althans de vergelijkbare vierdeursuitvoering; de tweedeurs is ca. f 650,- goedkoper. De Audi is met f 15.230,- de duurste wagen.

Prestaties

We hebben met deze drie wagens, naast het normale standaardmeetwerk, weer een lange rit gemaakt ter beoordeling van het brandstofverbruik, het comfort en de handelbaarheid onder exact dezelfde omstandigheden. Heen ging de rit over binnenwegen naar de Voegezen, terug over de Duitse Autobahn.

De prestaties van de drie wagens lopen niet ver uiteen. Vooral de Audi en de Ford ontlopen elkaar bijzonder weinig. De Peugeot is zowel wat acceleratie als topsnelheid betreft iets langzamer, maar het is bepaald niet zo dat hij de andere onder normale omstandigheden niet kan bijbenen.

De invloed van de kleinere motor van de Audi, 1,8 liter in plaats van 2 liter



Prijzen

Audi 100 L	f 15.230,-
100 LS	f 16.862,-
100 GL	f 17.931,-
100 Coupé	f 22.346,-
schuifdak	f 850,-
automaat	f 1.950,-
Ford Consul 1700 2-D	f 13.021,-
Consul 1700 L 2-D	f 13.850,-
Consul 2000 2-D	f 13.473,-
Consul 2000 L 2-D	f 14.303,-
Consul 2000 L 4-D	f 14.952,-
Consul 2300 L 2-D	f 14.784,-
schuifdak	f 893,-
automaat (niet voor de 1700)	f 1.438,-
Peugeot 504 GL	f 14.300,-
504 TI Inj.	f 15.870,-
schuifdak	f 395,-
automaat	f 1.520,-



motoren zoals bij de andere twee, is nauwelijks merkbaar; het lagere eigen-gewicht speelt in dit verband vooral bij de acceleratie natuurlijk een belangrijke rol. Ook in bergterrein bleek dit bij enkele acceleratieproeven op hellingen heel duidelijk; zowel in de tweede als in de derde versnelling was de Audi net even sneller dan de Ford, terwijl het verschil met de Peugeot wat groter was.

Dit impliceert ook, dat men de Peugeot wat vaker moet schakelen dan de andere twee; in bergterrein is dit ook wel merkbaar, maar nogmaals, essentieel zijn de verschillen niet. Het zijn alle drie wagens met zeer soepele motoren, die zich van flauwe hellingen weinig aantrekken.

De prestaties van zowel de Audi als de Peugeot lagen overigens wat lager dan bij vroegere tests is geconstateerd. Vooral bij de Peugeot waren de verschillen duidelijk merkbaar, met name bij het accelereren. Bij de Audi is dit verschil des te opmerkelijker, omdat het vermogen van de motor sinds onze laatste test met 5 pk is verhoogd.

Brandstofverbruik

Wat het benzineverbruik betreft valt er betrekkelijk weinig verschil te constateren tussen de Ford en de Peugeot, al-

leen bij zeer lage snelheden is de Ford iets zuiniger. De Audi gebruikt over het gehele gebied merkbaar minder. In de rit naar de Vogezen en terug kwam dat ook wel tot uiting.

Tijdens een toeristisch gereden route over binnenwegen, waarbij een maximum snelheid van omstreeks 80 km/ uur werd aangehouden, bleek men met deze toch betrekkelijk grote wagens nog wel zuinig te kunnen rijden; de verschillende cijfers zijn te vinden in het betreffende overzichtje.

Gooit men er een schepje bovenop, maximum snelheden van omstreeks 100 km/uur hetgeen op de smalle Franse binnenwegen overigens al knap hard is, dan neemt het verbruik belangrijk toe. Hier blijkt overigens toch wel enig verschil tussen de Ford en de Peugeot ten gunste van eerstgenoemde; een groter verschil dan men op grond van de verbruikcijfers bij constante rijsnelheden zou verwachten.

Op een betrekkelijk rustig gereden traject op een autosnelweg neemt het verbruik nog weer iets toe. Een poging om ook vergelijkbare cijfers te krijgen over een snel gereden traject over een snelweg mislukte als gevolg van zeer slechte weersomstandigheden; maar in de huidige tijd zijn deze cijfers ook

minder interessant.

Al met al mogen we wel stellen, dat de Audi onder de meeste omstandigheden een kilometer meer met een liter brandstof kan afleggen dan de Peugeot; de Ford schommelt er wat tussenin, wat dichterbij de Peugeot dan bij de Audi.

Transmissie

Het schakelen verloopt bij alle drie wagens zonder problemen van betekenis. De Audi schakelt een beetje hakerig; de Ford heeft dat niet, maar daar staat het pookje in de positie van de derde versnelling wat ver van de bestuurder af. Ook de Peugeot schakelt wat stroef en de vergrendeling van de achteruit is niet al te positief.

Alle koppelingen komen soepel in aangrijping en vergen een slechts geringe pedaalkracht.

Rij-eigenschappen

Ondanks het feit dat alleen de Audi voorwielaandrijving heeft, zijn toch ook de onderlinge verschillen wat betreft de rij-eigenschappen niet groot. Alle besturingen zijn wat indirect en er moet vrij veel aan het stuur gedraaid worden.

De besturing van de Peugeot is zeer exact en het wegcontact blijft onder vrijwel alle omstandigheden uitstekend bewaard. De Ford stuurt veel lichter en het wegcontact is bij hoge snelheden wat vaag. Ook de besturing van de Audi is minder exact dan bij de Peugeot, ook het wegcontact is wat minder positief, maar mede als gevolg van de voorwielaandrijving is dat hier minder hinderlijk dan bij de Ford.

De Ford heeft een vrijwel neutraal stuurkarakter met een slechts lichte neiging tot onderstuur, de Peugeot is wat sterker onderstuurd. Bij de Audi is er enig verschil in stuurkarakter bij al of niet trekkende motor, maar de verschillen zijn minder groot dan bij vroegere tests werd geconstateerd en ook nauwelijks meer hinderlijk.

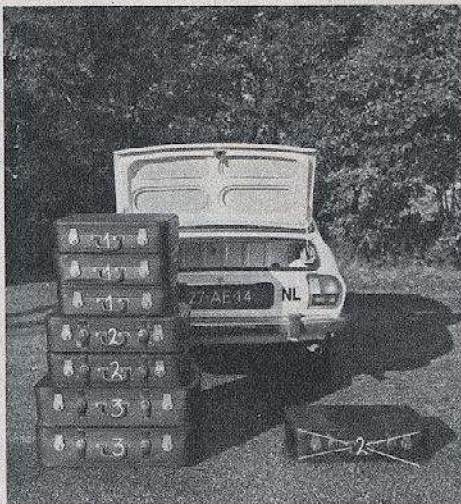
Wat de bediening betreft geven de Audi en de Ford de minste problemen, de Peugeot stuurt wat zwaarder, zowel in scherp genomen bochten als bij lage rijsnelheden, parkeermanoeuvres en dergelijke.

De koersvastheid is het meest positief bij de Peugeot, de wagen reageert niet op oneffenheden in het wegdek en ook zijwind heeft nauwelijks invloed. De Audi reageert evenmin op oneffenheden, maar wel is zijwind bij hoge snelheden in lichte mate merkbaar.

Hetzelfde geldt in ongeveer gelijke mate voor de Ford, maar die reageert wel op oneffenheden, mede een gevolg van een wat zwakke schokdemperwerking, hetgeen we bij vroegere tests niet hebben geconstateerd. Vooral achter



Aan kofferruimte hebben deze wagens geen gebrek; alleen bij de Peugeot moest één koffer achterblijven.





De drie interieurs, van boven naar onder van de Audi, van de Ford en van de Peugeot.

VERBRUIK – GELUIDSNIVEAU – REMMEN

Brandstofverbruik bij constante snelheden in km/l	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
60 km/u	16,1	15,7	14,3
80 km/u	14,3	13,8	13,7
100 km/u	12,8	11,6	11,5
120 km/u	10,3	9,6	9,5
140 km/u	8,5	7,6	7,8

Gemiddeld benzineverbruik in km/l	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
toeristisch gereden route (max. 80 km/u)	13,0	12,4	12,0
toeristisch gereden route (max. 100 km/u)	10,1	9,5	9,1
autosnelweg (gem. snelheid ca. 115 km/u)	9,2	8,4	8,1

Geluidsniveau in dB(A)	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
60 km/u	63	64	64
80 km/u	67	68	68
100 km/u	71	72	71
120 km/u	76	78	77
140 km/u	79	81	78
topsnelheid	82	83	79

Remmen	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
<i>koude</i> remmen:			
vertraging in m/sec ²	8,0	7,3	7,7
pedaalkracht in kg	28	20	22
<i>warme</i> remmen:			
vertraging in m/sec ²	7,7	7,4	7,4
pedaalkracht in kg	30	28	25
handrem:			
vertraging in m/sec ²	3,4	3,3	3,6

PRESTATIES

Acceleratie door de versnellingen (in sec)	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
0- 60 km/u	5,5	5,6	6,3
0- 80	8,7	8,7	10,6
0-100	13,8	13,5	17,4
0-120	20,0	19,6	27,0

Acceleratie uitsluitend in de vierde versnelling (in sec)	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
60- 80 km/u	6,3	6,0	7,0
80-100	6,1	6,6	8,5
100-120	8,3	7,1	11,5
120-140	11,9	9,9	16,6

Schakelsnelheden in km/u	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
	50-90-125	50-95-130	55-90-130

Snelheidsbereik in de versnellingen (in km/u)	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
1e versn. min.-max.	0- 55	0- 50	0- 60
2e versn. min.-max.	0- 95	0-100	0-100
3e versn. min.-max.	25-135	15-140	20-145
4e versn. min.-max.	35-164	25-166	30-158

Topsnelheid in km/u	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
	164	166	158

heeft de carrosserie onder bepaalde omstandigheden enige neiging tot rollen. Bij Peugeot is de schokdemperwerking bijzonder positief, bij de Audi wat minder, maar geeft toch geen aanleiding tot kritiek.

In bochten is er betrekkelijk weinig verschil merkbaar, uitbreken doen ze alle drie pas in een laat stadium. De Audi is het gemakkelijkste bij scherp bochtenwerk, bij de Ford speelt vooral bij wat hogere snelheden het vage wegcontact een lichtelijk negatieve rol, bij de Peugeot moet er zwaar aan het stuur gedraaid worden. Overhellen doen ze allemaal tamelijk sterk.

Vering

De vering is bij alle wagens zeer comfortabel, maar toch zijn er wat kleine verschillen. Vooral bij de Audi en de Ford worden kleine oneffenheden wat

UITRUSTING

	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
Afsluitbaar dashboardkastje	—	ja	ja
Plank onder dashboard	links	midden	links + rechts
Verstelbare rugleuningen	ja	ja	ja
Oliedrukcontrole	lampje	lampje	lampje
Benzinevoorraadcontrole	meter	meter	meter
Koelwatertemperatuurcontrole	meter	meter	meter
Laadstroom/-spanningcontrole	lampje	lampje	voltmeter
Handremcontrole	—	—	ja
Verlichtingscontrole	ja	—	ja
Chokecontrole	autom.	autom.	ja
Klok	ja	ja	ja
Directe buitenluchttoevoer	ja	—	ja
Afzuiging uit interieur	ja	ja	ja
Ventilator	traploos	traploos	traploos
Achteruitrijlampen	ja	ja	ja
Ruitwissersnelheid	2+ interval	2	2
Ruitesproeier	elektr.	voetpomp	elektr.
Aansteker	ja	ja	ja
Stuurslot	ja	ja	ja
Doorstartblokkeerinrichting	ja	ja	ja
Armsteun in de achterbank	—	—	ja
Bekleding stof/kunstleer	beide	beide	beide
Dag- en nachtspiegel	ja	ja	ja
Dagteller	ja	ja	ja
Kofferruimteverlichting	indirect	indirect	direct
Parkeerlichten	ja	ja	—
VEILIGHEID			
Hoofdsteunen	ja	—	ja
Waarschuwingknipperlichtinstal.	ja	ja	—
Gordels	heup + 3-punts	heup	3-punts
Stuurkolom	kort	kort/gedeeld	kort/gedeeld
Achterrautverwarming	ja	ja	ja
Voorruit gelaagd glas	—	—	—
REMMEN			
Bekrachtiging	ja	ja	ja
Remkrachtbegrenzing	—	—	ja
Voor schijven, achter trommels	ja	ja	rondom schijven
Gescheiden remsysteem	ja	ja	ja

minder goed opgevangen, bij Peugeot daarentegen worden alle wegoneffenheden bijzonder gaaf verwerkt.

In volbeladen toestand blijkt er bij de Peugeot noch wat betreft de vering, noch wat betreft de rijeigenschappen iets te veranderen; ook onder deze omstandigheden stuurt de wagen uitstekend. Bij de Audi wordt met 450 kg aan boord de besturing wat vager, maar niet in hinderlijke mate.

De Ford reageert het minst goed op een volle bak. Hier wordt de besturing merkbaar vager en dit geeft de bestuurder een wat onzeker gevoel. Bovendien blijkt de vering nauwelijks tegen een dergelijke belasting te zijn opgewassen. Bij niet eens al te grote oneffenheden

raakt de carrosserie het wegdek. Kennelijk heeft men iets aan de schokdemperkarakteristiek gewijzigd, ook de wat minder positieve koersvastheid wijst in die richting.

Handelbaarheid

Wat de handelbaarheid betreft geeft de Audi de minste problemen; het verschil in stuurkarakter bij al of niet trekkende motor is onder bepaalde omstandigheden zelfs bevorderlijk voor snel bochtenwerk. Dit bleek zowel op de smalle, kronkelige weggetjes in de Vogezen als tijdens een slalomproef, waarbij de Audi als snelste uit de bus kwam.

Ook de Ford geeft weinig problemen;

de lichte besturing werkt in het voordeel, maar de handelbaarheid wordt wat nadelig beïnvloed door de lage zitpositie en het daaruit voortvloeiende geringe zicht op het weggedeelte vlak voor de wagen. Bij de slalomproef, waarin de Ford als tweede eindigde, kwam dit niet zozeer tot uiting, maar wel op bovengeschetste smalle, kronkelige weggetjes.

De zeer exacte besturing van de Peugeot blijkt zonder meer een voordeel op slingerende wegen met flauwe bochten, maar bij het echte bochtenwerk moet er gewerkt worden en blijkt de zware besturing vertragend te werken. Bij de slalomproef eindigde de Peugeot als laatste.

Comfort

Bij de Audi wordt het comfort wat



nadelig beïnvloed door de hoge geluidsproductie van de motor bij hoge toerentallen. Ook slaan de banden vrij sterk op korte oneffenheden, zoals richels in het wegdek en dergelijke.

De Ford motor is wat stiller, maar maakt een erg rauwe indruk; ook hier wat bandengedreun en bovendien wat carrossieresonanties.

De Peugeot is de meest comfortabele van de drie. De motor is betrekkelijk stil, alleen bij snelheden van omstreeks 120 km/uur is er een lichte motorresonantie; bij hogere snelheden bovendien wat windgeruis. De Peugeot heeft ook de prettigste vering, voorts speelt in dit verband de zeer rustige besturing een positieve rol.

Veiligheid

Qua veiligheid is er geen duidelijk onderscheid tussen de drie wagens aan te geven. Wat de rijeigenschappen betreft zijn er in dit verband geen essentiële verschillen, bij de Ford heeft alleen de wat vage besturing bij hoge rijsnelheden een lichtelijk negatieve invloed.

De remmen van alle drie wagens zijn zonder meer goed. De Audi haalt een iets hogere vertraging dan de andere twee; de benodigde pedaalkracht is echter ook wat hoger, maar hinderlijk is dit niet. Bij krachtig afremmen blijven alle wagens keurig recht, geen der achterwielen blokkeert, ondanks het feit dat alleen de Peugeot een remkrachtbegrenzer in de leiding naar de achterwielen heeft.

Geen der wagens heeft een voorruit van gelaagd glas.



steun, ook in zijdelingse richting.

Alle rugleuningen zijn verstelbaar, bij de Peugeot is de betreffende knop wat moeilijk bereikbaar. De Audi en de Peugeot zijn van huis uit voorzien van hoofdsteunen.

Verwarming en ventilatie

De kachel van de Audi heeft de grootste capaciteit, maar dit betekent niet dat de kachel van de Ford en de Peugeot te kort zouden schieten. De verschillen zijn zeer gering en bij enkele metingen onder dezelfde omstandigheden, waarbij de blower ingeschakeld werd, bleek bovendien de zaak precies andersom te liggen.

De Ford heeft geen directe buitenluchttoevoer, maar via de kachel kan men natuurlijk ook koude lucht toevoeren; de capaciteit hiervan is bij Ford dermate groot dat men het ontbreken van een directe buitenluchttoevoer nauwelijks als een gemis kan aanmerken.

In de slalomproef kwam de Audi als snelste uit de bus en dat werd dan ook in de praktijk bevestigd door de grote mate van handelbaarheid op smalle, kronkelige weggetjes.

Samenvatting

Alle drie zijn het ruime, comfortabele en bijzonder fijne wagens om mee te sturen; de onderlinge verschillen beperken zich in feite tot details.

De Audi is de meest handzame van de drie en geeft de minste problemen bij de bediening. Een beetje bezwaarlijk is de rumoerigheid van de motor bij hoge toerentallen. Het is ook de zuinigste van de drie.

De Ford is de ruimste; de bediening is eveneens licht en gemakkelijk, maar de lage zitpositie is soms wat hinderlijk. Wat de rijeigenschappen betreft blijft de wagen wat bij de andere achter, met name bij hoge snelheden en bij volle belasting.

De Peugeot is niet alleen de goedkoopste van de drie, hij is ook de meest comfortabele. Zijn prestaties halen niet het niveau van de andere en bovendien ligt zijn verbruik wat hoger. Vering en schokdemping zijn beter dan bij de andere, bij welke laatste we ook de zeer exacte besturing van de Peugeot niet terugvinden.

Daarentegen is de handelbaarheid van de Peugeot minder dan die van de Audi en de Ford, in het bijzonder bij kort bochtenwerk.

Interieurruimte

Het zijn alle drie grote wagens, waarbij de afmetingen van het interieur geen problemen geven. De Ford is de grootste van de drie, de Peugeot de kleinste, maar de verschillen zijn niet van wezenlijk belang. De beschikbare hoofdruimte is in de Ford wat minder royaal dan bij de andere twee.

Stoelen

De Audi stoelen geven een uitstekende steun, met name in zijdelingse richting. Ook de Ford zit goed, maar de stoelen zijn vlakker en geven vooral in zijdelingse richting veel minder steun. De stoelen van de Peugeot zijn zachter, maar geven eveneens een uitstekende

BELANGRIJKSTE GEGEVENS

	Audi 100 L	Ford Consul L	Peugeot 504 GL
cilinderinhoud in cc	1760	1993	1971
boring x slag in mm	81,5 x 84,4	90,8 x 76,9	88 x 81
compressieverhouding	8,5 : 1	9,2 : 1	8,35 : 1
DIN vermogen pk/omw/min	85/5100	99/5500	87/5000
DIN koppel mkg/omw/min	13,8/3000	15,4/4000	16,0/3000
specifiek vermogen pk/l	48,3	49,7	44,1
specifiek gewicht kg/pk	12,6	12,4	13,8
inhoud oliecarter in l	4,0	3,25	4,0
inhoud koelsysteem in l	7,5	7,1	7,8
rijsnelheid in km/u in vier bij 1000 omw/min	28,3	28,1	27,9
bandenmaat	165 SR 14	175 SR 14	175 HR 14
wielbasis in cm	268	277	274
spoorbreedte voor in cm	142	151	142
spoorbreedte achter in cm	143	154	136
lengte in cm	459	457	449
breedte in cm	173	179	169
hoogte in cm	142	139	146
gewicht rijklaar in kg	1074	1231	1204
max. draagvermogen in kg	480	450	480
inhoud benzinetank in l	58	65	56
vermogen wisselstroomgenerator	490	490	500
Interieurafmetingen in cm			
breedte op schouderhoogte voor	141	147	136
breedte op schouderhoogte achter	140	144	133
afstand zitting tot dak voor	104	95	102
afstand zitting tot dak achter	92	89	95