



Op de Parijse Salon, die enkele weken geleden plaats vond, introduceerde Peugeot een vereenvoudigde versie van de bekende 504, de 504 L. Een qua uitvoering nauwelijks van de normale 504 GL te onderscheiden wagen, die echter de „oude” 1800 cc motor — uit de in 1968 tot „auto van het jaar” gekozen 504 — voorin heeft, alsmede een starre achteras.

De Peugeot 504 L moet niet worden gezien als de opvolger van de nog steeds goed verkochte 404. Het is een wagen,

die het gat tussen deze 404 (prijs f 12.145,-) en de voorheen goedkoopste 504, de GL (prijs f 14.300,-), opvult. De 504 L kost in Nederland f 13.495,-, 805 gulden minder is dan de prijs van de GL. De 504 L wordt in drie uitvoeringen geleverd: met 1800 cc benzine motor en handschakeling, met dezelfde machine en een automatische transmissie (prijs f 14.995,-) en met een 1948 cc dieselmotor (prijs f 15.795,-). Totaal is er nu keuze uit liefst 42 modellen in de 504-serie.

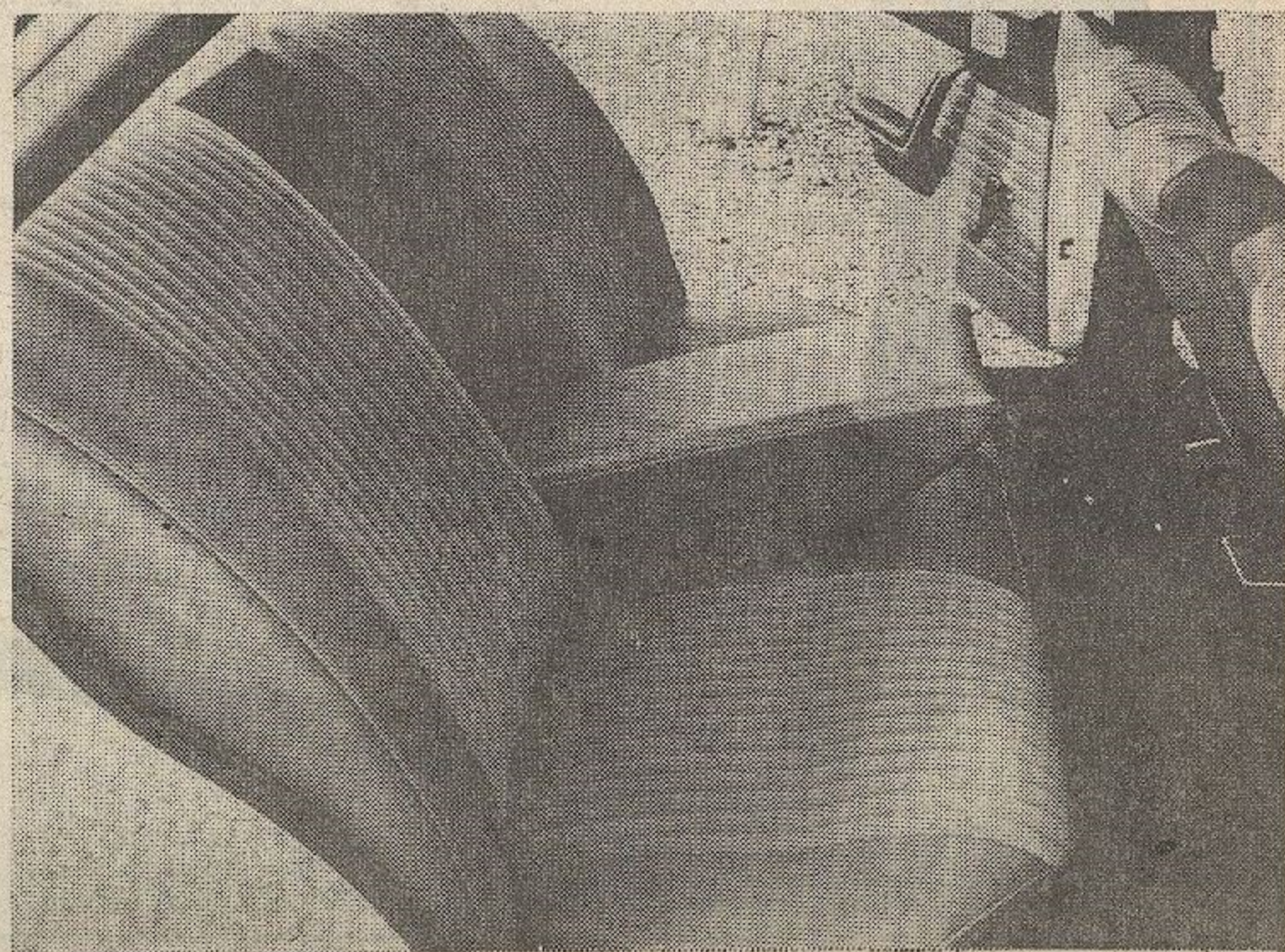
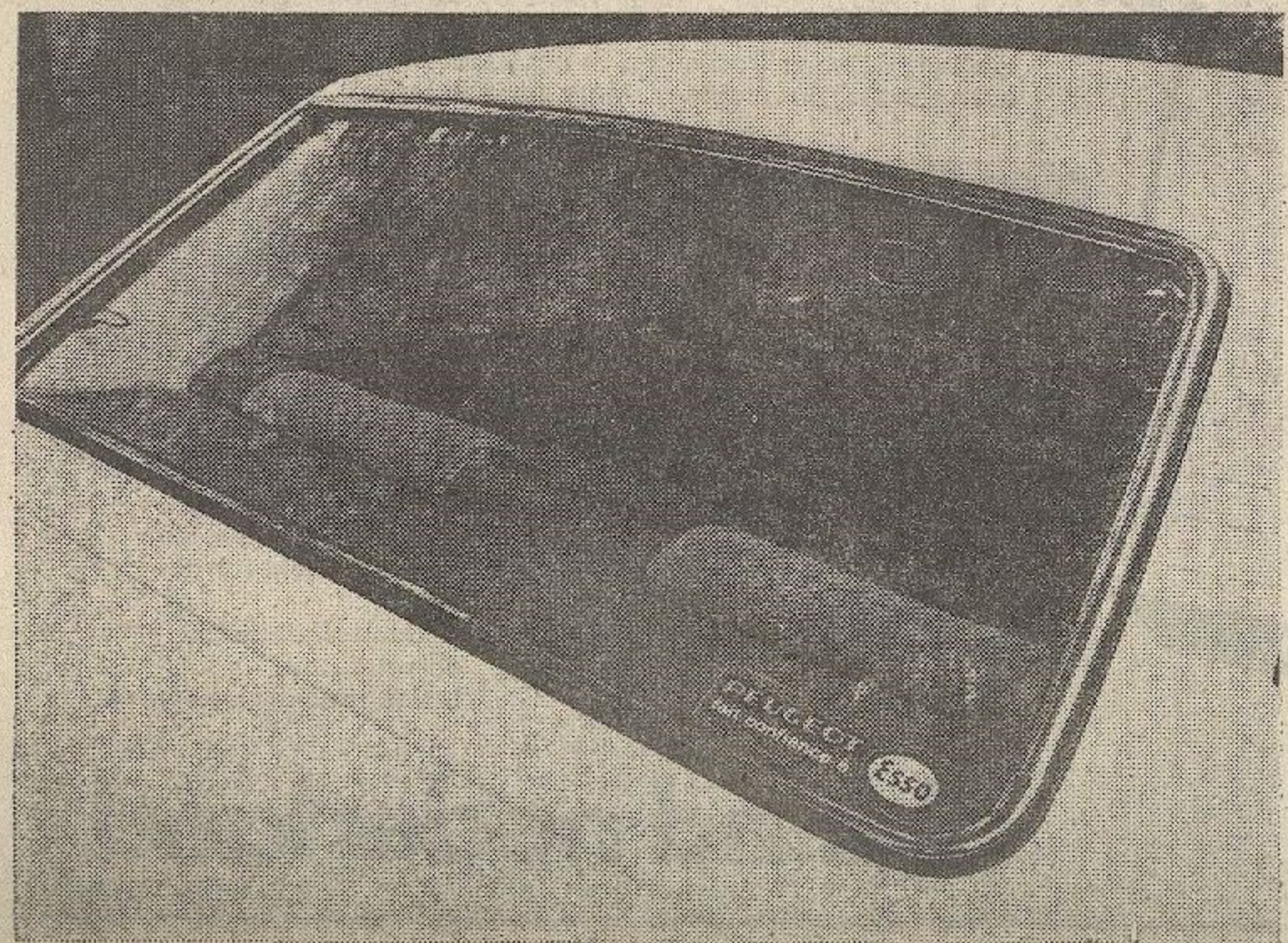
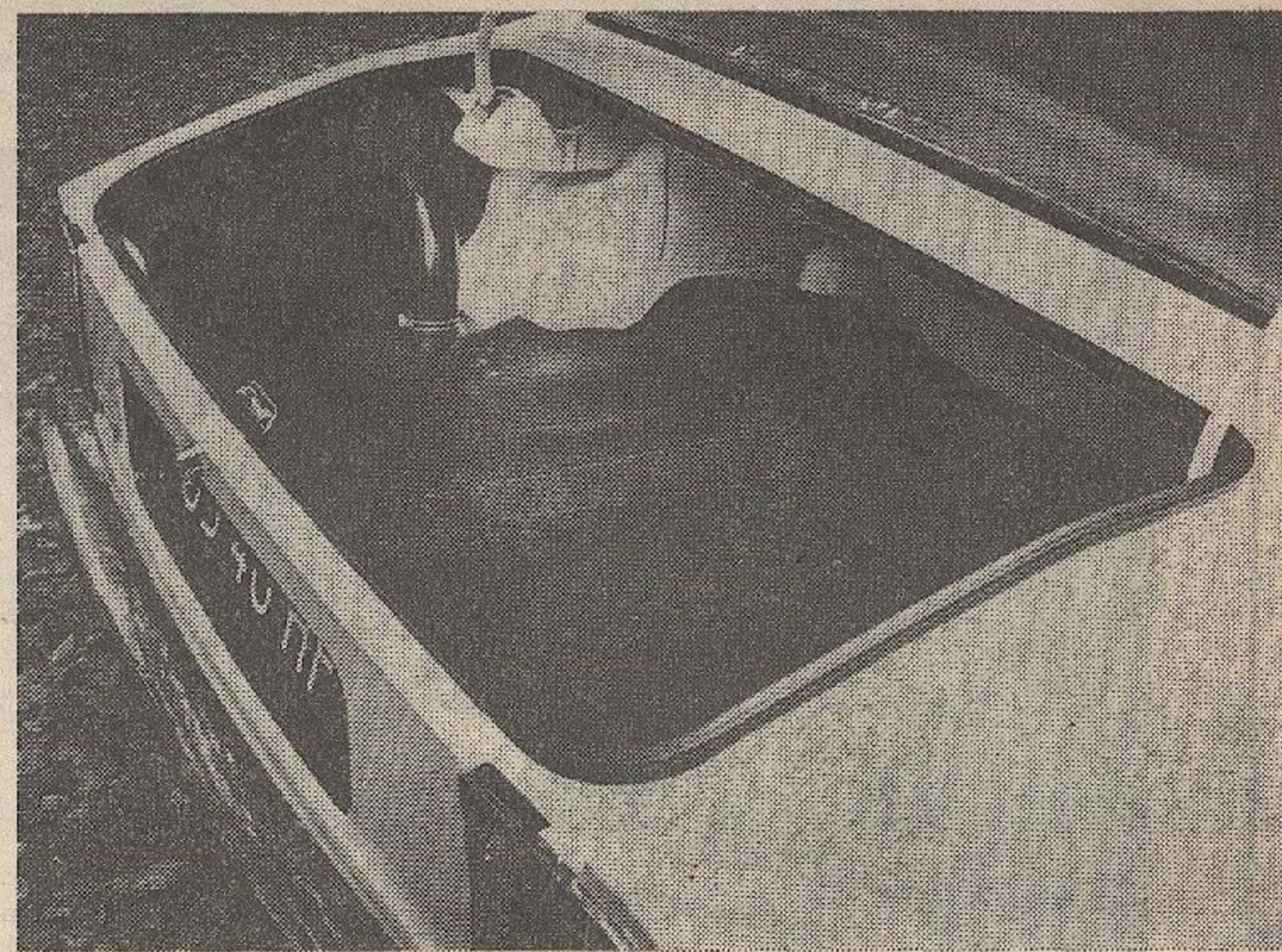
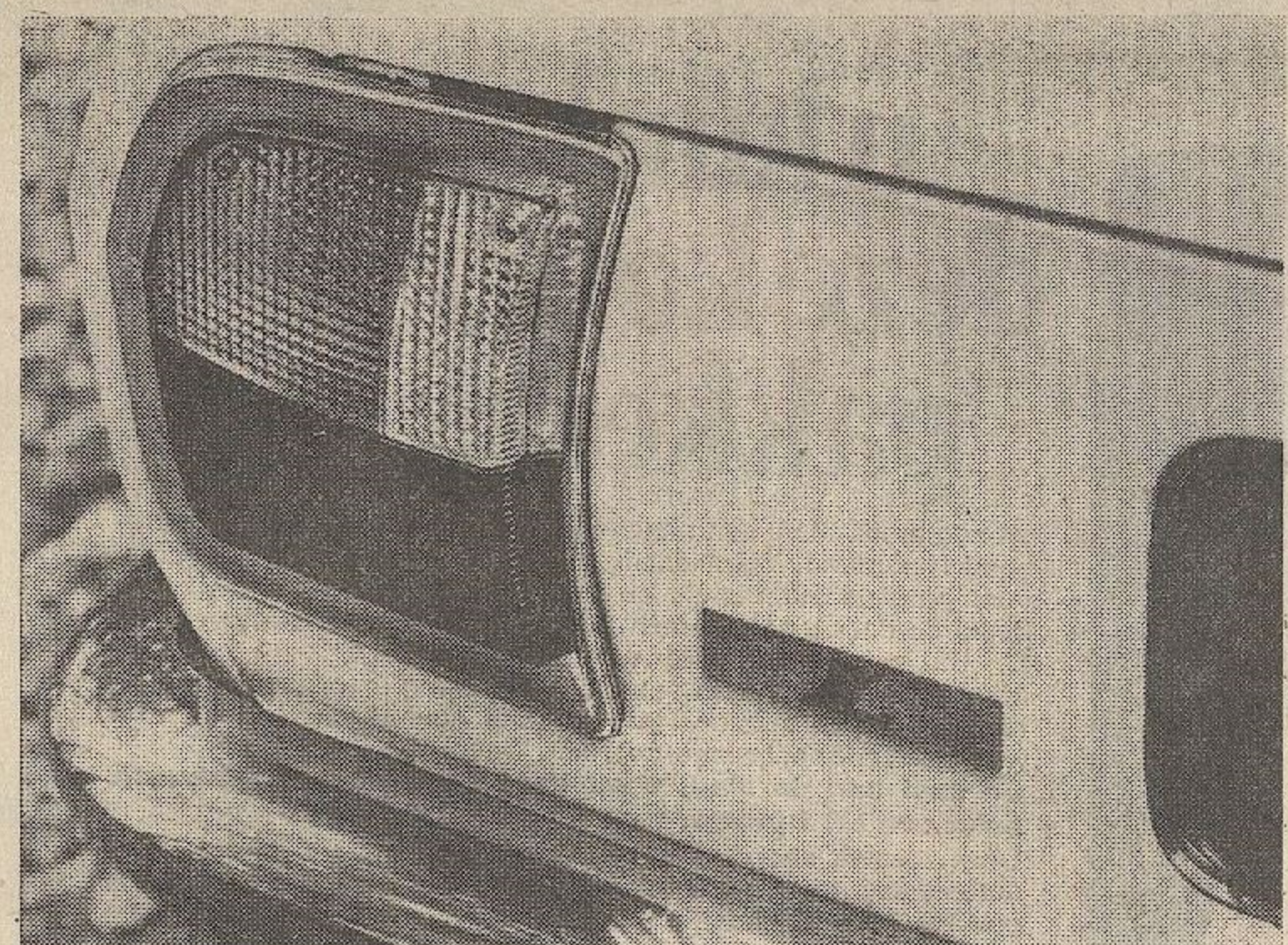
Wij reden de nieuwe Peugeot 504 L

Deze grote serie wagens is tot stand gekomen door een soort bouwdozensysteem, waarbij door combinaties van verschillende belangrijke elementen een groot aantal variëteiten wordt verkregen. Zo heeft Peugeot nu voor de 504 keuze uit drie benzine motoren en twee diesels. Verder is er een drietal basis-carrosserieën beschikbaar (sedan, coupé en break), is er keus tussen het onderstel met starre achteras en met de onafhankelijke achterwielophanging en kunnen automaten worden geleverd. De eerste 504 met het onderstel dat nu voor de 504 L wordt gebruikt, is de enkele jaren geleden op de markt gebrachte stationcar. Met de introductie

van de 504 L stort Peugeot zich dus bepaald niet in het ongewisse. De wagen is al jaren op de weg beproefd. Uiterlijk is de 504 L alleen maar te onderscheiden van de 504 GL door het typeplaatje achterop het ontbreken van rubber rozetten op de bumpers. In het interieur valt het dashboard op, zoals dat ook in de stationcar wordt gebruikt. Een rechthoekige snelheidsmeter met ingebouwde kilometer teller doet hier dienst in plaats van de drie ronde klokken van de duurdere 504's. Ook ontbreekt de middenconsole en de 504 L heeft een stuurversnellings in plaats van de korte pook die de andere 504-modellen siert. De stoelen missen

de verstelbare hoofdsteunen. Verder zijn zij gelijk: de rugleuning is volledig verstelbaar en de hoogte van de zitting tot de bodem verandert met het naar voren of achteren stellen. De nieuwe Peugeot 504 L is dan ook beslist geen kaalgeplukte wagen. De prijsverlaging van de wagen is — op de genoemde vereenvoudigingen na — niet tot stand gekomen door een normale 504 GL te ontdoen van allerlei belangrijke zaken zoals een verwarmde achterruit, verstelbare rugleuningen aan de stoelen, een elektrische ruitesproeier en een rembrekkrachtizer. In de autowereld wordt deze tactiek nogal eens toegepast om een aantrekkelijk geprijsde wagen te

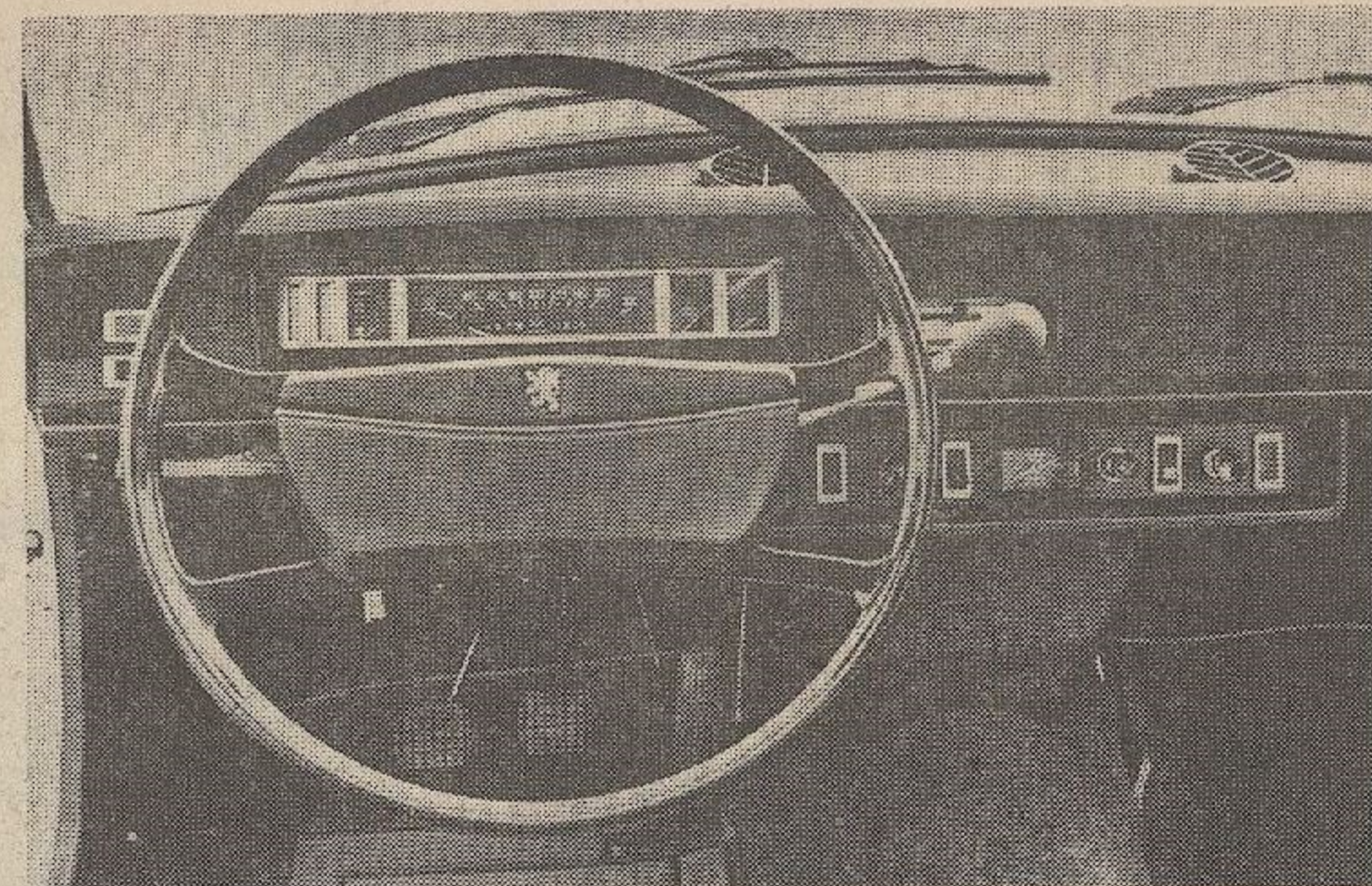
krijgen, waarmee dan vrolijk kan worden geadverteerd. Genoemde zaken worden de koper dan als extra's aangeboden, zodat hij uiteindelijk de volle mep betaalt. Peugeot heeft een prijsverlaging tot stand gebracht door een minder kostbaar mechaniek onder de auto te monteren. In de eerste plaats is dat de 1796 cc motor, zoals die vroeger — bij de introductie van de 504 — werd gebruikt en die ook standaard is in de stationcar. De tweede — en tevens laatste vereenvoudiging — betreft de starre achteras. Onmerkbaar zijn de verbeteringen die aan de 1800-motor in de loop der jaren zijn aangebracht. Verbeteringen die re-



tekst: willem leniger foto's: helmuth vonk

rij-impressie

„AUTO VAN HET JAAR”



WEER TERUG OP DE MARKT

sulteerden in een lagere compressieverhouding (7,5 : 1 tegen vroeger 8,3 : 1) en een hoger koppel dat weer bij een lager toerental wordt bereikt. Met andere woorden: de motor is nu volkomen tevreden met normale benzine en hij is sterker en vooral soepeler dan voorheen. Peugeot heeft een prijsverlaging tot stand gebracht door een minder kostbaar mechaniek onder de auto te monteren. In de eerste plaats is dat de 1796 cc motor, zoals die vroeger — bij de introductie van de 504 — werd gebruikt en die ook standaard is in de stationcar. De tweede — en tevens laatste vereenvoudiging — betreft de starre achteras. Onmerkbaar zijn de verbeteringen die aan de 1800-motor in de loop der jaren zijn aangebracht. Verbeteringen die re-

aan die van de in zijn geboortjaar 1968 tot „auto van het jaar” uitgeroepen stam vader. De verbeteringen aan de motor hebben ook geleid tot een lager brandstofverbruik. De 504 van 1968 verbruikte volgens DIN normen bij 100 km/uur 11,6 liter per 100 kilometer. Nu is dat 10,7 liter per 100 kilometer. Bovendien kan nu met normale benzine worden volstaan. De wegligging van de 504 L is wat minder dan die van de van een fraaie onafhankelijke achterwielophanging voorziene GL's en 504 TT's. De „L” heeft een starre achteras en dus een groter on-

afgeveerd gewicht dan de duurdere uitvoeringen van de 504. Op slechte wegdekken treden daardoor wat eerder dribbelneigingen op. Echter in mindere mate dan bij vele andere wagens met starre achterassen. Dit omdat de achteras van de 504 L zeer goed is gelocaliseerd. Een Panhardstang neemt de dwarskrachten op, een stabilisator gaat een te grote helling van de koets in de bocht tegen en schroefveren en dubbelwerkende hydraulische schokdempers zorgen voor een effectieve vering en demping. Anders dan bij de 404 heeft de 504 L een differentieel met kroonwiel en pigmon.

groot vermogen en is daarbij zuinig. De starre achteras betekent een stapje terug, maar daar staat echter een verschil in prijs van 800 gulden tegenover, hetgeen voor velen wellicht belangrijker is dan een iets minder comfort op slechte wegen, dan een iets mindere wegligging. Ten opzichte van de 404 biedt de 504 L een veel ruimer koetswerk en meer comfort. Dit alles voor een bedrag van 1350 gulden méér. En daarmee is dan de opzet van Peugeot, een wagen scheppen die precies tussen de 404 en de 504 GL past, bijzonder goed geslaagd. De verkoopprijzen van de nieuwe „L” zullen dat in de naaste toekomst overtuigend aantonen.

