

# autorevue

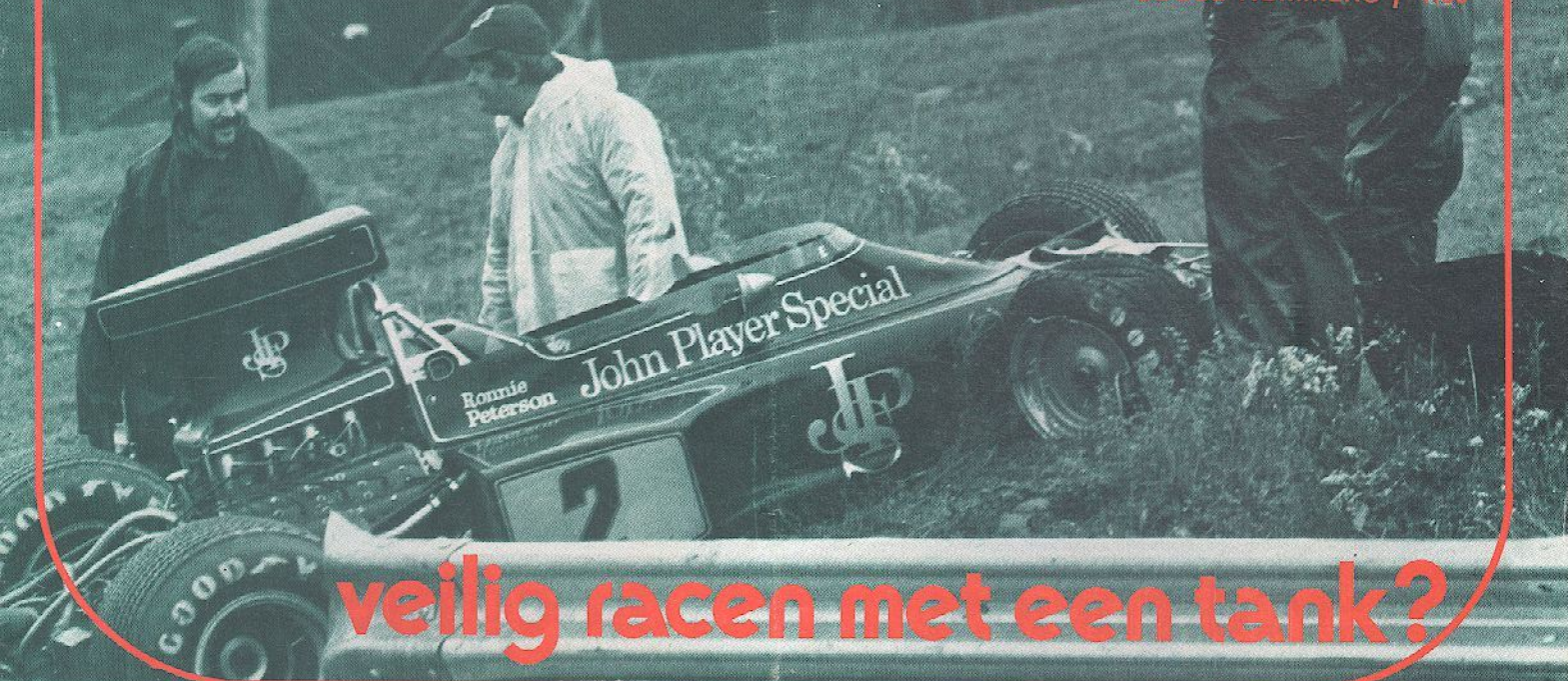
14-DAAGS TIJDSCHRIFT

25e JAARGANG

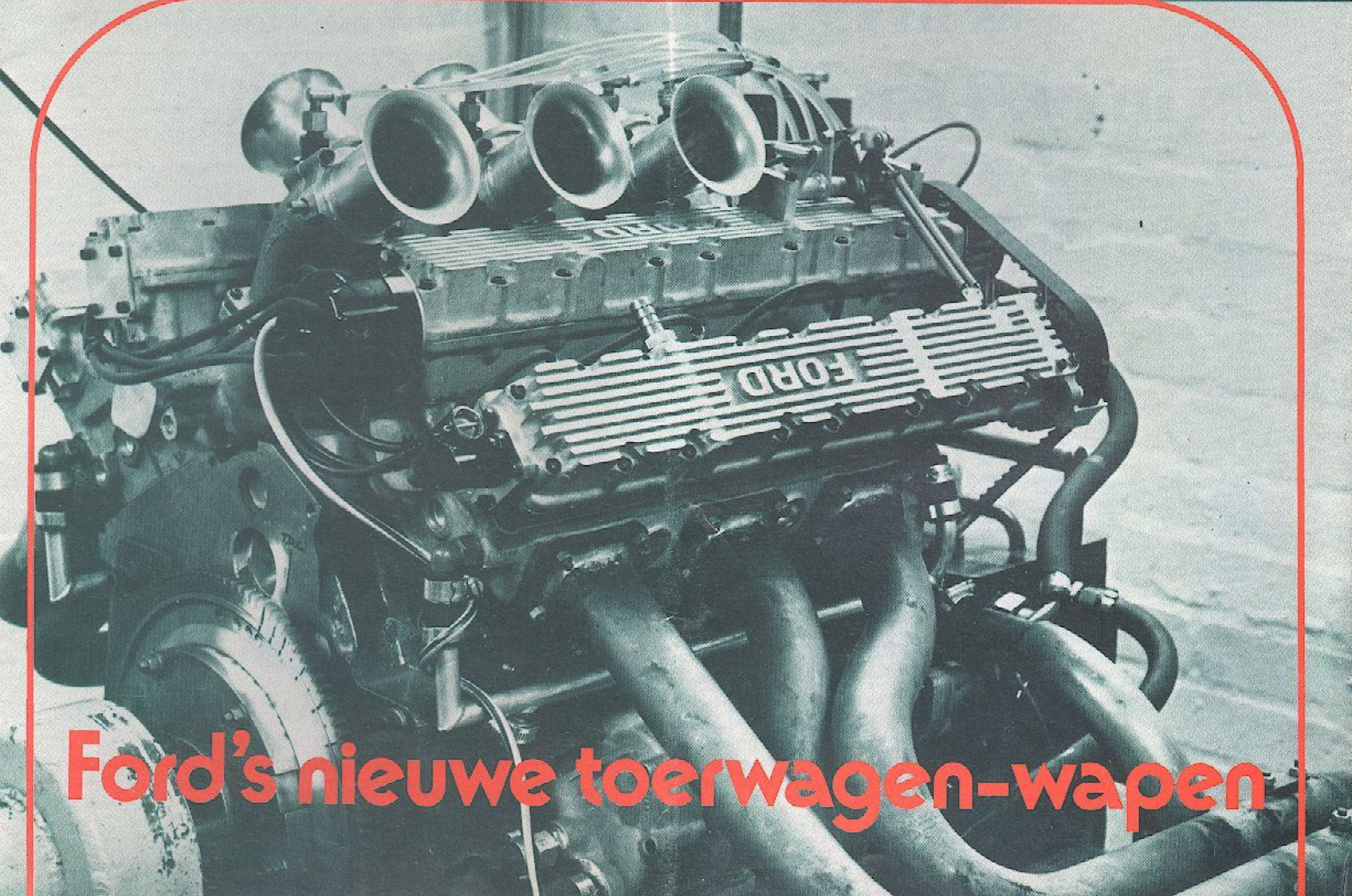
18 JANUARI 1974

NUMMER 2

LOSSE NUMMERS f 1,50



veilig racen met een tank?



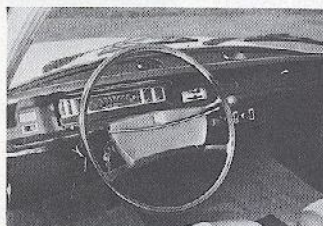
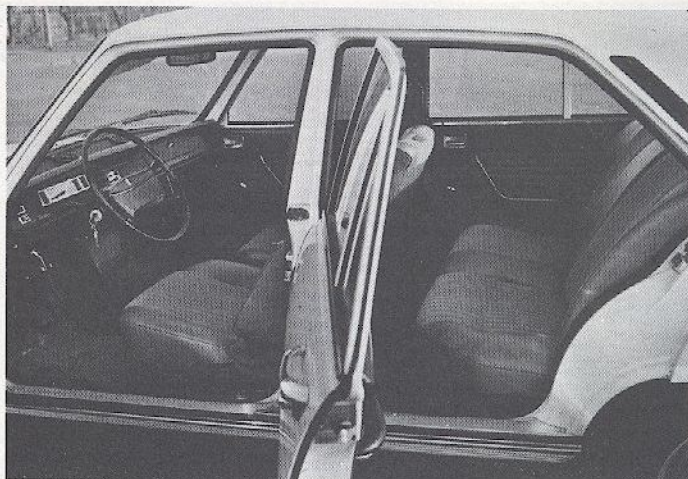
Ford's nieuwe toerwagen-wapen

# PEUGEOT 504 L

# TEST



Van buiten is er niets behalve een „L” embleem dat de Peugeot 504 L van zijn duurder „GL” collega onderscheidt. Maar voor een Peugeotkenner is de carrosserie juist het enige dat de 504 L met de GL gemeen heeft. Onder het al weer zes jaar oude 504 koetswerk vindt men in de „L” versie namelijk een aan de nog steeds in productie zijnde Peugeot 404 vrijwel identiek mechanisch gedeelte. Een kruising tussen de 404 en 504? Zeker niet. Peugeot maakte alleen gebruik van een aantal haar ter beschikking staande componenten, waaronder de bij de 404 en 504 stationcar toegepaste starre achteras. Het resultaat is een wat goedkopere 504 met weliswaar geringere prestaties en een eenvoudiger mechaniek maar een volwaardig 504 comfort.



404 en 504 stationcar — is de achterwielophanging. In plaats van de voortreffelijke onafhankelijke ophanging vinden we daar de conventionele starre as met schroefveren en reactiearmen. Een constructie die in zijn soort overigens ook tot de beste behoort.

om dat te kunnen appreciëren. Een voordeel is de wijze waarop de 504 L met de normale benzine omspringt, want zelfs wanneer men er een normale rijstijl op na houdt stroomt er niet meer dan 1 liter benzine op ca. 10,8 kilometer door de carburateur.

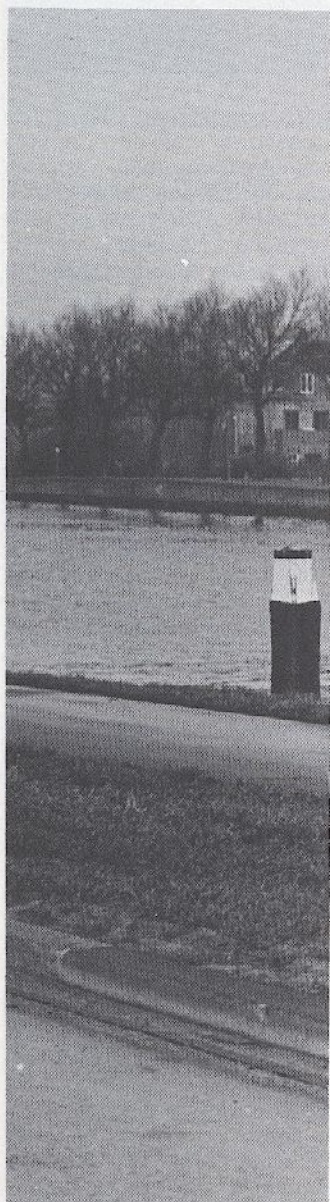
### Aan het stuur

De laatste jaren heeft Peugeot eigenlijk een beetje toegegeven aan de geldende mode, want in kort tijdsbestek kregen bijna alle modellen uit Sochaux een pookschakeling, iets dat lang niet voor alle modellen een succes genoemd kan worden. De 504 L heeft echter weer de oude en vertrouwde stuurschakeling, die in zijn soort niet te overtreffen is. Men moet er niet flitsend snel mee willen schakelen, doch de bediening gaat zo licht en de schakelhefboom ligt zo goed onder handbereik dat hij letterlijk met een vinger te bedienen is. Zeker voor gebruik in de stad prefereren wij deze stuurschakeling boven een pook. Een volgend punt waarin de L zich van de GL onderscheidt — of beter gezegd waarin de L gelijk is aan de

De aslokatie is wat anders dan bij de meeste starre assen, want de rem- en acceleratiereacties worden nl. via een lange gesloten koker aan de versnellingsbak doorgegeven (Hotchkiss-drive) een constructiedetail dat Peugeot als laatste toepast. Verdwenen is de traditionele worm en wormwielaandrijving die altijd om een heel speciaal smeermiddel vroeg.

### Overhellen

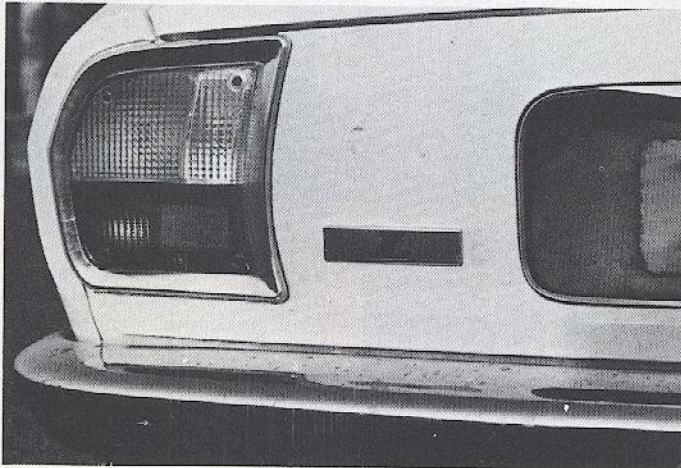
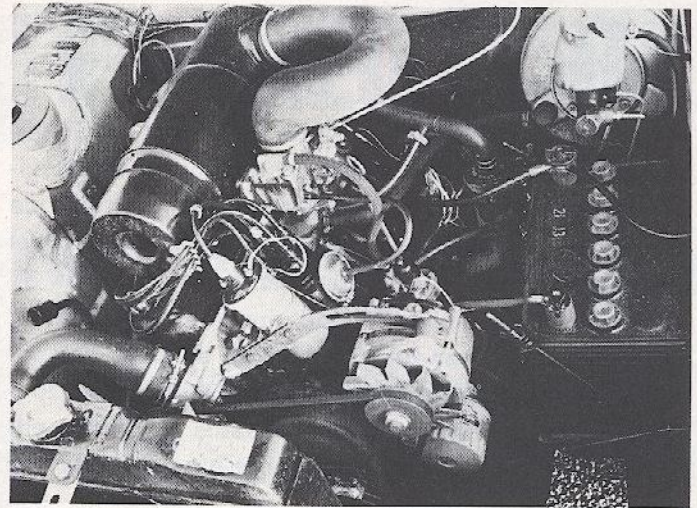
Het comfort heeft nagenoeg niet geleden door de overgang naar een starre as. Alleen grote oneffenheden zijn voelbaar, maar de stoten worden effectief gedempd. De bochtvastheid van de 504 heeft echter een beetje geleden ten opzichte van de onafhankelijk geveerde versie. De 504 L breekt in korte bochten van achteren vooral op natte wegdekken (na een aanvankelijk vrij sterk onderstuur) wat sneller weg, ofschoon de wagen zichzelf daarna vrijwel altijd corrigeert omdat door het sterke overhellen van de carrosserie de aandrijving aan een van de achterwielen al gauw wegvalt. Iets stuggere veren en andere toerstablisatoren



*Het ruime interieur van de 504 L met goede instapmogelijkheden en de cockpit met het versnellingshendel aan het stuur.*

zouden uitkomst brengen, doch dat zou wel ten koste van het veercomfort gaan. En comfort is bij de 504 belangrijker dan een grote bochtvastheid. In snel genomen flauwe bochten merkt men overigens niets van dat wegbreken want dan lijkt de 504 bijna even stabiel als in

plus een schakelaar aan de stuurkolom waarmee met een druk de ruitewissers/sproeiers worden bediend. Standaard zijn verder een sigareaansteker, een elektrisch klokje en een elektrisch verwarmde achterruit. Op een punt vinden we de 504 L niet helemaal voldoende.



rechte lijn. We kregen zelfs de indruk dat de starre as de 504 L in het algemeen zelfs wat stabielier heeft gemaakt. Zijwindgevoelig bleek de 504 L in het geheel niet. Op de starre achteras zitten verder trommelremmen in plaats van schijven. In combinatie met de schijven voor doen ze hun werk uitstekend bij een lage pedaaldruk, want de rembekrachtiger heeft een duidelijk merkbaar effect. Alleen lijken de trommels achter wat eerder te blokkeren dan bij de 504 GL met zijn schijfremmen rondom het geval is. Peugeot is gelukkig afgestapt van de trek-hand-rem onder het dashboard en de hefboom zit nu goed voor het grijpen tussen de voorzittingen.

**Vrijwel gelijke uitrusting**

Binnen is slechts aan enkele zaken merkbaar dat Peugeot een beetje bespaard heeft. Het meest springt het dashboard met de ouderwets aandoende snelheidsmeter in een rechthoekig instrument in het oog, doch alle noodzakelijke voorlichting wordt duidelijk gegeven door een benzinestandmeter, een water temperatuurmeter en een accu-conditiemeter, aangevuld met enkele controlelampjes. De ruitewissers hebben twee snelheden

Links: gecombineerde achterverlichting. Boven: krachtbron is de oorspronkelijke 504 viercilinder; indruk van koffer en reservewiel-berging.

arTEST VERGELIJKING	Peugeot 504 L	Ford Consul 1700	Opel Rekord II 17 S	Toyota Crown 2000 standaard	Vauxhall Victor 1800
prijs (incl. BTW)	13.495	13.833	13.479	13.499	13.218
aantal cil.	4	4(V)	4	4	4
koeling	w	w	w	w	w
cil.inh. (cc)	1796	1699	1698	1994	1759
vermogen (DIN) pk	76	75	83	98 (SAE)	78
koppel (DIN) kgfm	14,2	13	13	16 (SAE)	12,7
plaatsing	voor	voor	voor	voor	voor
aandrijving	achter	achter	achter	achter	achter
aantal versn.	4	4	4	4	4
wieloph. voor	onafh.	onafh.	onafh.	onafh.	onafh.
achter	st.as	onafh.	st.as	st.as	st.as
gewicht (kg)	1160	1155	1085	1290	1109
lengte (cm)	448	457	457	468	456
aantal port.	4	4	4	4	4
topsnelh. (km/h)	154	145	155	140	154
acc. 0-100 (s)	17,1	18,6	16,5	18,7	14,9
verbruik (l/100 km)	9,6	10,5	9,9	10,8	10,7

De verwarming doet er nl. lang over voordat hij op temperatuur is en in de stad en ook op de buitenweg is gebruik van de ventilator met slechts een hoge en hoorbare snelheid noodzakelijk. De frisse luchtvoorziening geschiedt door twee

grote uitstroomopeningen die — indien geopend — een vrij hinderlijke tocht aan de voeten veroorzaken. Bij de comfortabele stoelen misten we eigenlijk alleen de hoofdsteunen, die bij de 504 GL zo functioneel in de prettige hoge rugleuningen

zijn opgenomen. Over de „pasvorm” van de driepunts veiligheidsgordels konden we niet roepen. In de 504 L zit men overigens op een typische Peugeot manier: een beetje laag ten opzichte van het nogal hoog, maar niet onprettig geplaatste stuurwiel. Die indruk wordt nog eens versterkt door de vrij hoog oplopende gordellijn van de fraaie 504 carrosserie. Op de vloer ligt ondanks de besparingen van Peugeot toch een tapijt en de bekleding is van een goed ventilerende stof. Tot slot willen we nog even de grote en bruikbare koffer ruimte (met helaas een hoge „drempel”) noemen.

**Even wennen**

Telkens wanneer we na lange tijd weer in een grote Peugeot stappen moeten we even wennen. Wennen aan de wat trage motor, de stuurschakeling, het overhellen van de carrosserie en aan het bezadigde karakter van de auto. Maar daarna zouden we niets liever meer willen en we kunnen ons heel best indenken dat er naast een groot aantal ex-Peugeot 404 rijders nog vele anderen zijn, die graag deze versoberde en zuinige 504 L willen rijden voor de zeer redelijke prijs van dertien-eneenhalf duizend gulden.

# TECHNISCHE GEGEVENS PEUGEOT 504 L

## MOTOR

viercilinder lijnmotor m. waterkoeling, onder een hoek van 45° voor in de wagen gemonteerd; boring x slag 84 x 81 mm; cilinderinhoud 1796 cc; compressieverhouding 7,5 : 1; DIN vermogen 76 pk (56 kW) bij 5300 omw/min.; DIN-koppel 14,2 kgfm bij 2500 omw/min.; gem. zuigersnelheid bij max. vermogen 14,35 m/s; vijfmaal gelagerde krukas; enkele onderliggende nokkenas/kopkleppen; gietijzeren motorblok, lichtmetalen cilinderkop; mechanische benzinepomp; Solex 34 PB ICA 9 valstroom carburateur; druksmering m. tandwielpompe en oliefilter in hoofdstroom; accu 12 V/45 Ah; dynamo 500 W, wisselstroom.

## TRANSMISSIE

hydraulisch bediende enkelvoudige droge plaatkoppeling m. diafragmaveer; gesynchroniseerde vierversnellingsbak m. stuurschakeling; overbrengingsverhoudingen (: 1) 3,66/2,17/1,41/1,0/A. 3,74; eindaandrijving op de achterwielen d.m.v. kroonwiel/pignon m. hypoidvertanding; eindreductie (: 1) 3,888

## CHASSIS

geheel zelfdragende chassis/carrosserie m. vier portieren; onafhankelijke voorwielophanging d.m.v. McPherson veerelementen; starre achteras m. schroefveren en reactiearmen; torsiestabilisator voor en achter; tandheugel stuurinrichting, 5½ omw. van links; schijfremmen voor en trommelremmen achter, systeem gescheiden en bekrachtigd; totaal remvoeringsoppervlak 718 cm²; handrem mechanisch op de achterwielen; velgmaat 5 J - 14; bandenmaat 175 SR - 14

## MATEN EN GEWICHTEN

wielbasis 2740 mm; spoorbreedte voor/achter 1420/1330 mm; lengte x breedte x hoogte 4480 x 1690 x 1460 mm; diameter

draaicirkel 10,9 m; inhoud kofferruimte 0,46 m³ rijklaar gewicht 1160 kg (11000 N); max. toelaatbaar totaalgewicht 1640 kg (16250 N); max. toelaatbaar aanhangergewicht, geremd 1300 kg (12900 N); ongeremd 580 kg (5750 N); inhoud motorcarter 4 liter; versnellingsbak 1,15 liter; achterbrug 1,6 liter; benzinetank 56 liter; koelsysteem 7,8 liter

## ONDERHOUD/RIJKOSTEN

motorrijtuigenbelasting f 385,75 per jaar; verzekering (richtprijzen) Wett. aanspr. ca. f 400,— per jaar; all risks ca. f 1150,— per jaar; motorolie verversen iedere 5000 km = 4 liter SAE 10 W 50 à ca. f 4,30 per liter; oliefilter vernieuwen iedere 10.000 km = ca. f 8,50; versnellingsbakolie verversen iedere 10.000 km = 1,15 liter SAE 10 W 50 à ca. f 4,30 per liter; achterbrug verversen iedere 30.000 km = 1,6 liter SAE 80 EP à ca. f 2,50 per liter; chassis smeren iedere 5000 km = ca. f 7,50; gem. arbeidstijden bij 10.000, 30.000, 50.000, 60.000 70.000 en 90.000 km ca. 2,75 uur; idem bij 20.000, 40.000 en 80.000 km ca. 4,00 uur; gem. uurtarief afh. van omstandigheid en plaats tussen f 22,50 en f 30,—, excl. BTW

## PRESTATIES

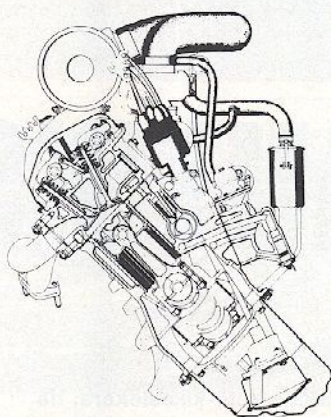
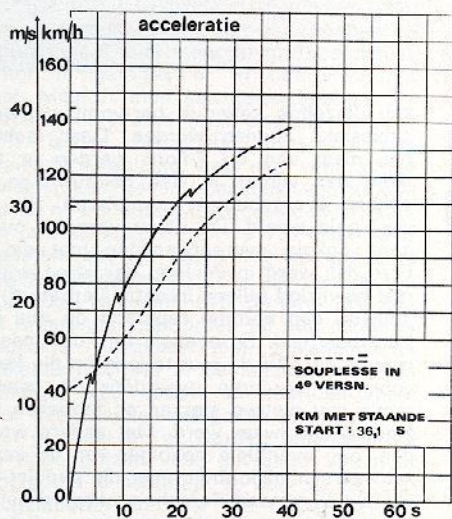
pk/gewichtsverhouding voor test 19,4 kg/pk; snelheidsmeter afwijking 50 = 47; 80 = 75; 100 = 94; 120 = 112; 140 = 132; topsnelheid (fabrieksopgave) 154 km/h; benzineverbruik, afhankelijk van rijstijl tussen 11,8 en 8,9 l/100 km; gem. testverbruik 9,6 l/100 km; actieradius ca. 540 km

## PRIJZEN/ADRESSEN

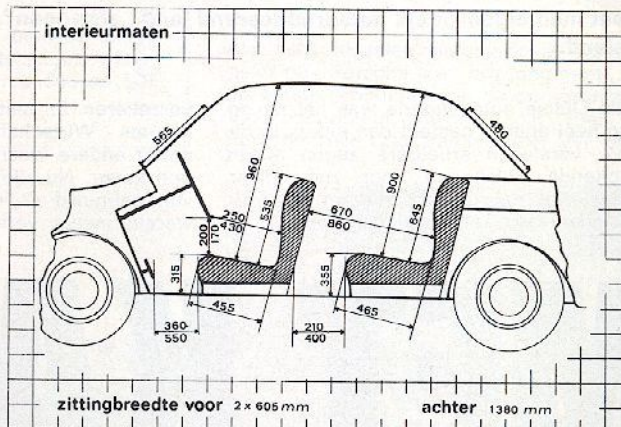
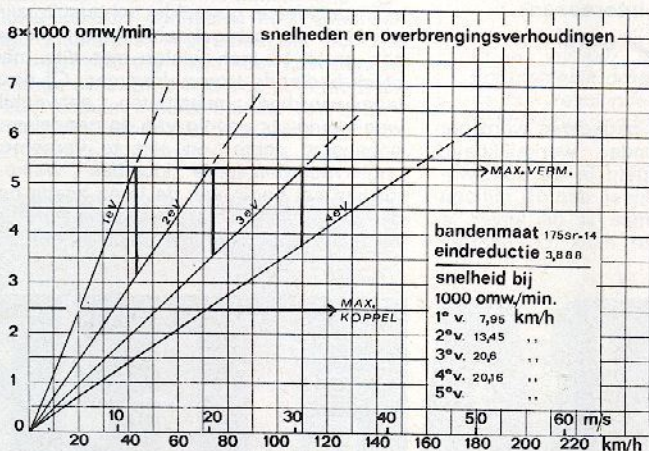
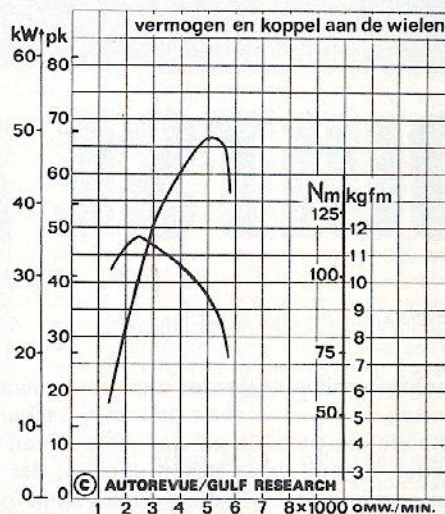
Merk en type: Peugeot 504 L

prijs: f 13.495,— incl. BTW

importeur: gebr. Nefkens automobielmij, Atoomweg 68, Utrecht



De onder een hoek van 45 graden ingebouwde 504 L-motor is in feite al 14 jaar oud, maar men mag hem steeds modern noemen.



delen gebruikte is ook begrijpelijk. De eerste Porsches waren in hun tijd wel bijzondere auto's — want met een slechts heel licht opgevoerde 1100 cc VW motor achterin haalden ze dankzij de lichte gestroomlijnde carrosserie snelheden van 145 km/uur. Na de eerste series (110 motoren en herkenbaar en een gedeelde voorruit) kwam in het begin van de jaren vijftig eigenlijk de eerste 356A's van de band, nog met een 1300 cc gemodificeerde VW motor, doch al heel wat moderner uitgevoerd. Later ging Porsche zijn eigen motor bouwen van 1500 en 1600 cc, zelfs in een uitvoering met dubbele bovenliggende nokkenassen. Dat een Porsche met zo'n zogenaamde Carrera machine een rijk bezit is laat zich raden, maar helaas gingen die Carrera's vaak stuk, waarna de eigenaar dan een gewone stoterstangen Porsche machine of zelfs een VW-motor liet inbouwen. Let daarom bij een Porsche altijd goed op of de originele motor er nog in huist.

De eerste Porsche 1100's en 356 A 1300's zijn tegenwoordig schaars, evenals een snelle Porsche Spider met Carrera motor, maar een latere 356 1600 is nog wel te vinden. Ook dan is het oppassen gebazen, want de derde of vierde eigenaar van zo'n wagen is er meestal niet zachtzinnig mee omgesprongen maar vraagt er desondanks vaak hoge prijzen voor onder het motto van „Voor een sportwagen moet je betalen.”

Ja, en dan heeft Duitsland na de oorlog nog een hele reeds „gewone” auto's voorgebracht. De Borgward bijvoorbeeld, die tot de degelijkste na-oorlogse auto's mag worden gerekend. Helaas ging de fabriek in 1961 falliet, maar een Isabella uit de vijfti-

ger jaren kan men nu nog in goede staat tegenkomen. Wie gewoon een goede auto van het oude stempel wil kan het best een Borgward kopen. Mechanisch zijn de auto's uit Bremen eenvoudig en onverwoestbaar en de prijzen zijn in Duitsland nog steeds redelijk, terwijl het aanbod van Borgwards aanzienlijk is, hoewel het natuurlijk jaarlijks minder wordt. Zeldzamer zijn natuurlijk de Borgward Isabella coupé's of de oudere na-oorlogse Hansa 1800 en 2400. Zeker een Hansa 2400 is een heel bijzondere auto, die zelfs in 1953 al een volautomatische transmissie had van eigen makelij. Borgward maakte ook nog een Lloyd Alexander (eerst nog met tweetakmotor en weyman=zeildoek carrosserie) en de Arabella terwijl verder ook de Goliath's uit Bremen kwamen. Alle auto's met bijzonder goede kwaliteiten in hun klasse en tijd, doch ze missen wel het karakter van een echte klassieker. Dat geldt ook voor Opel's, Ford's, DKW's, Gutbord's, Maico's, BMW Isetta's of Heinkels en Messerschmidt's (u weet wel, die heel kleine drie-wielers). Een goed exemplaar kunt u gerust kopen, maar dan voor weinig geld.

Hoe in Duitsland een klassieker op te sporen is moeilijk te zeggen. Onze Oosters kennen nu eenmaal niet — zoals in Frankrijk — van die kleine autobedrijfjes of sloperijen waar jaren achtereen de oudjes op een koper staan te wachten. Meestal wordt al het oude „gründlich” opgeruimd en „het gelukje” moet men daarom veel meer zoeken in achterafhoekjes van garages, in advertenties (veel aanbod in Duitse autobladen) of bij particulieren. En verder zijn landen als Denemarken, Oostenrijk,

Zwitserland, België en Nederland voor sommige merken (o.a. Mercedes, Borgward en VW) ideale speurlanden. Uiteindelijk zullen de leden van de verschillende merkenclubs u de meeste informatie kunnen geven.

#### CLUB-ADRESSEN

VW-kever:  
Nederlandse VW-brillen vereniging  
Laan van de Vrijheid 162  
Groningen

Mercedes (170 chassismodellen)  
Mercedes 170 club Nederland  
Postbus 170  
Rotterdam

BMW 503 en 507  
Heinz D. Landzettel  
D8301 Steinbach X 1  
Post Puttenham, Niederbayern  
Duitsland

Porsche  
Porsche Club Holland  
Mevr. A. Sap  
Beeklaan 46  
Noordwijk  
Voor alle merken

Historische automobielen vereniging  
J. A. E. Compter  
Ginderover 12-14  
Heeze (N.Br.)

#### ENKELE PEUGEOT-DEALERS

### PEUGEOT 504 L

ALWEER  
ZO'N WONDER  
OP  
WIELEN



#### AUTOMOBIEL- BEDRIJF

### CENTRUM

AALSMEER  
Aalsmeerderweg 101  
tel. 02977-21026

MIJDRECHT  
Hofland 49  
tel. 02979-1634

### SMELT B.V.

AMSTERDAM-Oost  
Wibautstraat 139  
tel. 020-943131

AMSTERDAM-West  
Jan Rebelstraat 26  
tel. 020-195444

AMSTERDAM-Noord  
Klaprozenweg 40  
tel. 020-272225

Peugeot-dealer voor Weesp e.o.

### AUTOMOBIELBEDRIJF van der POUW b.v.

Ook voor leasing van alle typen Peugeots

Achtergracht 43 — WEESP — telefoon 02940-13351