

AALSMEER - Autom. bedr. Centrum Bouma-Korver B.V. - Aalsmeerderweg 101
ALKMAAR - Gebr. Nefkens Autom. Mij N.V. - J. de Heerstraat 23
ALMELD - Van Haaften Autom. bedr. B.V. - Bornsesteed 3
ALPHEN A/D RIJN - Autom. bedr. Bato B.V. - W. de Zwijperlaan 38
AMERSFOORT - B.V. Autom. bedr. Bovee-Berkerweg 3
AMSTELVEEN - Koudijs Autom. bedr. B.V. - Vin der Hooplaan 180
AMSTERDAM - Autom. Mij Nefkens Amsterdams B.V. - Victorieplein 8-24A - Lijnbaansgracht 187-193
 Bos en Lommeweg 381
 23 IJzerweg 18-22 - Visserskade 177-179
AMSTERDAM - Smelt B.V. - Wibautstraat 139 - J. Robelsstraat 26
 Kijpboezemeweg 40
APPELDOORN - Gebr. Nefkens Autom. Mij N.V. - Deventerstraat 41
ARHIM - Gebr. Nefkens Autom. Mij N.V. - Nieuwedeijkstraat 1
ASSEN - Autom. bedr. Krüger C.V. - Tuinstraat 16-20
BAARN - Autom. bedr. A. H. C. Vlug - Leedstraat 3
BAKEM - Gar. P. J. Brus - Rijksweg 14
BAKHOEVEDORP - Gar. Wegelaar - Swammerdamstraat 1
BAKEL - Autom. bedr. W. F. J. van Lierop - Poesseij 2
BARNEVELD - Gar. Blankespoor - Nieuwe Markt 1-3
BEGLIUMERMOLEN - Atems's Autom. bedr. J. H. W. Aarnheweg 43
BENNEKOM - Autom. bedr. G. Rond - Schootstraat 23-25
BERGEN OP ZOOM - Autom. bedr. Van Kasn B.V. - Achterpoststraatweg 371-373
BERG EN TERBLUIT - Hadf Autom. en Gar. bedr. Rijksweg 167
BERKEL/SCHOT - Autobedr. A. van Berckhoven - Boscsheweg 37
BERKEL/RODENRIJS - Gar. becr. Sonneveld - Raadhuislaan 30
BILTHOVEN - Gebr. Nefkens Autom. Mij N.V. - Emmaplein 1
BODEGRAVEN - Autom. bedr. Bruyten - Wilhelmijnstraat 40
BOXMEER - Auto Jetten-Boxmeer b.v. - Poststraat 2
BORGER - Gar. A. van der Hoek - Eesterstraat 20
BOXTEL - Autom. bedr. Looymans B.V. - Poststraat 2
BREDA - B.V. Jonel Autom. Mij - Lovensielstraat 20
BREZZAARD - Ceres Garage B.V. - Ceresplein 8
BUNNIK - Autom. bedr. Van Voorst - Rijzichlaan 30
DEN BURG (Texel) - Gar. Griening - P. de Zernardaan 70
CLUNGE - Gar. A. P. J. van de Sande - Graevenstraat 157
COEVORDEN - Fa. P. N. Heins - Wilhelminasingel 33
CULEMBORG - Gar. Sterk & Brandwijk - Zandstraat 7
DAMWOUDE - Autom. bedr. J. P. Krol & Zn. - Herweg 31
DEDEMSVAART - Autom. bedr. H. A. Bulte-huis - Korte Jacht 1
DELFT - Aukst. Dijk - Hof van Delflaan 65
DELFTZIJL - Gar. Ter Veer & Vos - Jch. v. d. Kompulstein 6
DEURNE - Vanvoers-Auto B.V. - Dr. Hub van Coevordeweg 1
DEVENTER - Autom. bedr. Centraal C.V. - Erasmusstraat 2
DOETINCHEM - Geld. Auto Mij B.V. - Kapelsweg 8-10
DONGEN - Autom. bedr. C. A. Kimsma-Jokers B.V. - Hoge Ham 39-41
DORDRECHT - Autom. bedr. West B.V. - Mijweg 72
DRACHTEN - Hylkema Drachten B.V. - Omloop 50
DROGHEHAM - Droghehamster Autom. bedr. B.V. - Kerkstraat 6
DRONTEN - Hoogen DiJKhof Handel Mij B.V. - De Noort
EDE - Auto Unie & Derliand's B.V. - Ankebaanweg 41
EINDHOVEN - Stenel Autom. Mij. B.V. - Taarwalaan 56 Bruggepleaan 8
EINDHOVEN - Autom. bedr. Krüger C.V. - Mich. Stroofoffstraat 3-5
ENS - Autom. bedr. Fa. J. Blom - Waterkant 71
ENSCHEDÉ - Autom. bedr. Ant. Nijkrake & B.V. - Bilderdijkstraan 39-41
EPE - Autom. bedr. ten Risa - Hoofdstraat 6
EMMELO - Gar. bedr. H. Broekhuis B.V. - Oude Telgterweg 122

LEENDUR - Autom. bedr. J. Tak B.V. - Lange Brugstraat 53-55
FERWERD - Gar. D. & H. Postma - Ringeweg 23
GELDERMALSEN - Autobedr. van Stuyvenberg - Industrieweg 6
GENDEREN - Gar. Molhuizen - Gendervestdijk 11
GENDRINGEN - Geld. Auto Mij B.V. - Anholtsweg 9A
GERWEN - Gar. J. H. H. Janssen - Laar 12
GIJSSBURG - Autom. bedr. Coemo B.V. - Doelersweg 42-44
GIETEN - Autom. bedr. Krüger C.V. - Schootstraat 16-20
GOES - Pals Autom. bedr. B.V. - M. A. de Huyterlaan 35
GORINCHEM - Voorsluisj Autobedr. B.V. - Borneweg 5-7
GORREDIJK - Gar. Hylkema B.V. - Radweg 20-24
GRONINGEN - Nefkens Noord B.V. - Energielweg 11
GRONINGEN - Gar. Weims - Gredersdijkstraan 1-7
DEN HAAG Autom. Mij Davo B.V. - Kon. Sochistraat 35
DEN HAAG - N.V. Autom. bedr. Hava - Laan v. Meerdervoort 22C
 Verseslootweg 24 Okkenoolstraat 82
 2a Schafvlietstraat 209 Eemvlietkade 2
HAAKSBERGEN - Autom. bedr. Blankenburg - Blankenburg 20-22
HAARLEM - Gebr. Nefkens Autom. Mij N.V. - Mauritslaan 2
HAAGSTRACHT - Autom. bedr. Eegdenan - Provinciedalweg West 22
HANDEL - Autom. bedr. P. van de Aa - Post Castelijckstraat 5-11
HAPERT - Autom. bedr. Bols & Kooymaan B.V. - Industrieweg 17
HARDENBERG - Mensink's Autobedr. B.V. - Brochiusweg 12
HARDERWIJK - Autom. bedr. Veennemans - Pr. Mauritslaan 45
HARINXVELD/GIESSENDAM - Autobedr. Struyk - Spoorweg 84
HEEMSKERK - Autom. bedr. Poenelting B.V. - G. v. Assendelfstraat 32
HEERENVEEN - Autom. bedr. D. Sutherland B.V. - Killebos
HEERLEN - Autom. bedr. A. Nefkens & Zn. B.V. - Schelzerg 126-130 Parallelweg 7-9
HEERLEN - Peugeot-Collaris B.V. - Spoorwegingel 40
HELIGERLEE - Autom. bedr. J. Brons & Zn. B.V. - Provincialeweg 14-18
HEINO - Autom. bedr. IJr Laak - Censiedestraat 40-42
HELDEN-BERINGEN - Autom. bedr. Klevit - De Kerkweg 31
DEN HELDER - Ceres Garage B.V. - Ballwafstraat 133
HELLEVOORTH - Autom. bedr. Schippera - C.V. Hogeweg 64
HELLENDELSLUIS - Vermaats's Autom. bedr. - Rijksweg 36
HELMOND/HOUT - Vanvoers' Auto B.V. - Kerkplein 3
HENDRIK IDO AMBACHT - Autom. bedr. IJssel B.V. - Fil. Gebr. Nefkens N.V. - Vijverhoidsweg 29-31
HEINDEL - Autom. bedr. W. V. A. Nijkrake B.V. - Marska 18
HERTOEGENBOSCH - Gebr. Nefkens Autom. Mij N.V. - Rievelideweg 33
HILVARENBEEK - Autobedr. Bols & Kooymaan B.V. - Eijkunweg 17
HILVERSUM - Autom. bedr. P. Mezing B.V. - Melkweg 22-12
HIPPOLYTUSBOEF - Autobedr. P. den Besten - Belfstraat 30-34
HOENSBRÖEK - Peugeot Collaris B.V. - Goudersstraat 135-143
HOEVEN - Gar. A. Wagenmakers - St. Jansstr. 58
HONSELERSDIJK - Garagebedrijf G. J. Pans - Endijk k 11
HOOFDDORP - Gebr. bedr. L. de Jong - Corcojus aan 10-12
HOOGVEEN - Autom. bedr. Wemmerhove - Mijweg 72
HOORN - Autom. bedr. C. Tenissen B.V. - Dampfen 4-6
HUIZEN - Autom. bedr. D. Hoekstra - Rijksweg 20
INGEN - van Toorn's Autobedrijf - Weyerstraat 3
KAATSHOEVEL - Autom. bedr. v. d. Wouwe - Van der Meer - Molkenstr. 14
KAMPEN - Auto Palace Zwolle B.V. - Bellweg 2
KATWIJK AAN ZEE - Autobedr. den Hollander B.V. Kon. Jullianaan
KEERKRADE - Autom. bedr. Ploorm - Eijckshoeweg 64
KESTEREN - Autom. bedr. Kesteren B.V. - Heerstraat 7
KOOG A/D ZAAAN - Autobedr. Frans Nefkens - Stationsstraat 16-18
LEENDE - Garage Weekers - Dorpsstraat 21

LEERDAM - Fa. Ger. Speyer & van Asperen - Paralelweg 4
LEEUWARDEN - Nefkens Friesland B.V. - Torselschadestraat 3
LEIDEN - Autobedr. Deviles-Reizevoort B.V. - Levedaal 71-79
LEIDSCHENDAM - Autom. Mij Davo B.V. - St. Bonifaciusstraat 8-11
 Pr. Carolijnlaan/Hoek Noordling
LICHTENVOORDE - Autobedr. Wessels-Siemens - Dijkstraat 108/Vassersweg 36
LISSE - C.V.D.M. B.V. - Nassaustraat 2
LINSCHOTEN - Autom. bedr. H. v. d. Wijngaard - Reinaldeweg 6
LOCHEM - Autom. bedr. B.V. Coemo - Goorweg 136
LOENEN A/D VECHT - van Wirtum's Autom. bedr. - Rijksweg 141
LUNTEREN - Gebr. van der Werf Autom. bedr. - Rijksweg 65-67
MAASTRICHT - C.V. Garage Westly - Malbergsingel 6
MAASTRICHT - Parkgarage B.V. - Nieuwenhoistraat 3
MADE - Garage van Riel - Stationsstraat 19
DE MEERN - Terberg Autobedr. B.V. - Mauritslaan 2
ST. MICHELSGESTEL - Gar. St. Michael - Horenstastraat 4
MIDDELBURG - Autobedr. Mona - St. Jansstraat 20-22
MONSTER - Garagebedrijf A. van der Burg - Rinneweg 126-128
MIDRECHT - Autom. bedr. Centrum Bouma-Korver B.V. - Holland 49
NAARDEN - P. Messing - Lamb. Hortensiusstraat 8A
NEEDE - Autom. bedr. Wormgoor B.V. - Borneweg 68-70
NES (Ameland) - B. Nagtegaal - Reeweg 1
NIJKEKERKALUM - Gebr. Hoes - Kanaalstraat 2
NIJWEGEIN - Autobedr. J. M. Swart - Industrieweg 1
NW. en ST. JOOSLAND - Autobedr. Joh. Jansse & Zn. - Rijksweg 24G
NOODTORP - Anke Noordorp - Kerkehoek Veenweg
NULAND - Gar. en Autom. bedr. A. Hurkens - Veldstraat 21
NUMANSDORP - Autom. bedr. Knool B.V. - Voostraat 3
NUNSPEET - Autom. bedr. Mulder - Hardewijkweg 55-57
NIJKERK - Autobedr. A. B. Visser - Holkerstraat 19
NUMEGEN - Gar. Lammerts B.V. - Halstersweg 160
NIJMEGEN - Gar. Presto B.V. - Kan. v. Oostlaan 2A
OEGSTOEST - Autobedr. Deviles-Reizevoort B.V. - Rhijngeestersraatweg 42-46
OLDENZAAL - Autobedr. H. Veldboer - Heringsweg 6-12
OOSTENDORP - Gar. W. Zoet - Zuiderzeestraatweg 107
OOSTERWOLDE - Autom. bedr. O. van der Kooij - T. Oost 37
OSS - Gebr. Nefkens Autom. Mij N.V. - Havenstraat 28
OUDEKERK A/D IJSEL - Dekker's Autom. bedr. B.V. - Kerkweg 47
OUDEWATER - Garage C. Hol - Nieuwstraat 10
PURMEREND - P. Jomitsma's Autom. bedr. - Koestraat 24-26
REEUWIJK - Autom. bedr. Ploemp - Raadhuisweg 31
RODEN - Autom. bedr. Louwes & Zn. - Kerkplein 24
ROERMOND - Stenel Autom. Mij B.V. - Midslandsderringel 33 - Fil. Gebr. Nefkens
ROOSENDAAL - Gebr. Nefkens Autom. Mij N.V. - Bredeweg 61
ROSMALEN - Autobedr. Hermens B.V. - Graafslaan 40-56
ROTTERDAM - Joh. de Heer Autom. bedr. B.V. - Fil. Gebr. Nefkens N.V. - Admiraalsteitskade 82 - Oostzeedijk 330 - Walenburgerweg 67-107
ROTTERDAM - Autom. bedr. W. J. Spoormaker B.V. - Wolphaartbocht 246
RUINERWOLD - Autobedr. J. Mos B.V. - Dijkhuizen 12
SAPPEMEER - Gar. E. Roggen - Borgercompagniestraat 66
SCHAGEN - Autobedr. Van Wirtum - Hevenstr. 25-27
SCHIEDAM - N.V. Autom. bedr. Hava - Vosseveldweg 24
SCHIEDAM - Joh. de Heer Autobedr. B.V. - Nw. Midslandsderringel 33
SCHOONHOVEN - Terberg Schoonhoven B.V. - Borelzeaan 62
SITTARD - B.V. Garage Carigny - Rijksweg Noord 33
SLEEUWIJK - Centraal Garage - Rijksweg 55
SLIEDRECHT - Autobedr. Struyk - Kerkbuurt 27-28

Autoskoop

februari 1975 - nr. 1.



Tijdschrift voor de selectieve automobilist

D'après E. VULLIEMIN

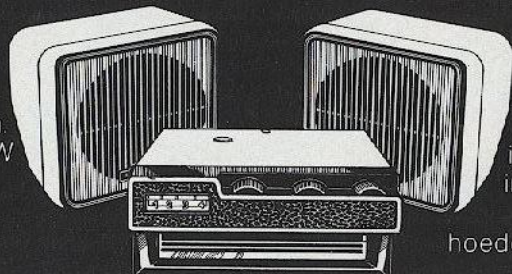
LES PEUGEOT
 zie pag. 16 en 17

neker wijze 2 1976

stereo (((8))) uw eigen "zendstation"!

luisterrijke aanbieding
Grandioos afspeelapparaat + 2 boxen
gemonteerd in uw auto
(dus speelklaar) vanaf f209,50

De Eiwatone/
Carlton 2½ Watt
per kanaal met
2 opbouw boxen.
f209,50 (incl. BTW
en **ingebouwd**)
(zie afb.)



De Voxson
GN106. 2x5 Watt
met 2 boxen
naar keuze met
inbouw speakers
in de portieren of
opbouw op de
hoedenplank. f298,75
(incl. BTW)

't Past in elke auto...
ook als er al een autoradio is.

Ga zo spoedig mogelijk naar die Esso
dealer, die herkenbaar is aan het Stereo
8 club vignet. Daar staat een de-
monstratie apparaat. Luister hoe
Stereo 8 klinkt. Voor f209,50



heeft u al een complete installatie in-
gebouwd en wel in uw auto met een
½ jaar garantie. Tevens bent u
gratis lid van de Stereo 8 Club
(zonder enige verplichting).

Keus aan Stereo 8 cassettes vrijwel onbeperkt.
Populair, pop, filmmuziek, jazz, opera, klassiek enz. enz.,
al v.a. f9,50 (incl. BTW). Alleen voor Stereo 8 Club leden.

Autoskoop

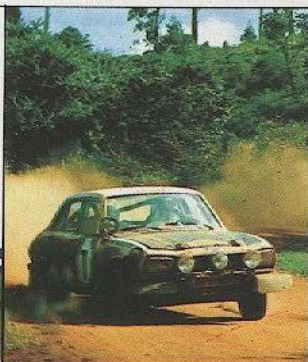


2

De kortste Peugeot is de 104.
Een kleine grote auto met veel
verborgen vernuft. Pag. 8.

1

Aan de naam Peugeot kunnen
meer begrippen worden ge-
koppeld dan een autofabriek
alleen. De geschiedenis en de
hedendaagse economische
betekenis van het merk met
de leeuw op pag. 4.



3

6000 km modder stof en hitte
dat is de East African Safari
rally. Het merk Peugeot be-
haalde 4 overwinningen in
deze grootste slijtage slag ter
wereld. Pag. 10.

5

Op de Franse tour
Een korte verhalenreeks over
het veel bezongen Frankrijk
op pag. 18.



4

Voor dit speciale nummer van
Autoskoop stelde Peugeot een
aantal kunstwerken beschik-
baar die u kunt winnen. Hoe?
pag. 16.

Autoskoop is een uitgave van
Uitgeverij Landon Nederland B.V.
Leidsegracht 39 Amsterdam
Telefoon 020 - 220625 - 241561

Oplage 300.000 exemplaren

Hoofdredactie: Hans Schoolland

Vormgeving: S en Willems

Drukkerij: Henkes Senefelder bv
Purmerend

Wanneer u Autoskoop gratis ont-
vangt behoort u tot een geselek-
teerde groep automobilisten. De
uitgevers van dit blad menen dat
de verstrekte informatie voor u van
bijzondere belang kan zijn, vooral
als u van plan bent op korte termijn
tot de aanschaf van een nieuwe
auto over te gaan. Het kan voor-
komen dat u nog enkele uitgaven
van dit blad blijft ontvangen.
De ontvangst van deze uitgave
verplicht u echter tot niets

De Leeuw In Het Wapen



Vis-à-Vis met baldakijn uit 1895



Quadricycle uit 1905



De laatste vooroorlogse Peugeot: de 202 gebouwd van 1938 tot 1949

Peugeot is een stuk Frankrijk. Letterlijk en figuurlijk. Letterlijk, omdat het industriële concern het gehele gebied van de Doubs een ongekende periode van bloeiende welvaart gebracht heeft. Figuurlijk, omdat ook in de economie van heel de Franse natie de automobielin-dustrie – en daarmee Peugeot – een centrale plaats inneemt.

Franse wijn, kaas en restaurants mogen een exportartikel van naam zijn, maar auto's staan bovenaan de ranglijst van de Franse uitvoer. Met Renault en Peugeot, technisch nauw samenwerkend, maar commercieel onafhankelijk, op de eerste en tweede plaats. Waarbij de „Groupe Peugeot” tevens de export van bromfietsen, fietsen en andere artikelen omvat. Want Peugeot is behalve het tweede automerk van Frankrijk ook het tweede bromfietsmerk en nummer één als het om de produktie van fietsen gaat.

Sinds de fusie met Citroën, eind vorig jaar, is het nieuw gevormde koppel Peugeot-Citroën nummer één in de Nederlandse autoverkoop geworden. Dat is vooral te danken geweest aan de snelle opkomst van het merk-met-de-leeuw in de afgelopen jaren. Twintig jaar geleden was Peugeot nog maar goed voor één op de vijftig in Nederland gekochte auto's. Maar zes jaar geleden was het één op de dertig en vier jaar geleden één op de twintig. En nu is één op de vijftien auto's, die in Nederland gekocht wordt, een Peugeot. Dit succes is vooral het succes van de modellen. Lange tijd had Peugeot eigenlijk maar twee basistypen tegelijk te bieden: eerst een 203 en een 403, later – in de jaren zestig – een 204 en een 404. Maar in 1968 verscheen de 504, die nu in Nederland de best verkochte auto in de prijsklasse boven f 13.000,— is. En daarop volgden in 1969 en 1972 de 304 en 104, elk met voorwiel-aandrijving, naar het geslaagde voorbeeld van de 204. Steeds meer Nederlanders gingen de kwaliteiten van Peugeot ontdekken. Misschien aangetrokken door de fraaie ontwerpen, die de Italiaanse carrossier Pininfarina voor Peugeot gestalte gaf. Maar misschien ook, omdat het merk met de leeuw Nederlanders meer en meer ver-

trouwen ging inboezemen. Peugeot werd in zes jaar tijd een zeer goede bekende. Zoals dat jongetje van zes jaar duidelijk maakte, toen hij de vlag met het Nederlandse wapen zag wapperen en hij zei: „Daar is de leeuw van Peugeot.”

Overeenkomst

Tussen beide leeuwen bestaat ook werkelijk een sterke overeenkomst. Peugeot heeft zijn leeuw ontleend aan het wapen van de stad Bel-fort, het onafhankelijke bol-werk in het eeuwenlang zelf-standige graafschap Mont-béliard. De Montbéliards streden aan het einde van de zeventiende eeuw samen met de hertog van Marlborough – Winstons voorvader John Churchill – tegen de Franse zonnekoning. Zij stonden niet aan de kant van de fameuze Lodewijk XIV, maar aan de zijde van stadhouder-koning Willem III, de Hollandse vorst, omdat die de vrijheid van geloof verdedigde.

Met de leeuw heeft ook Peugeot de fiere onafhankelijkheid hoog in het vaandel geschreven. Het concern is een onderneming van „self-made” mannen. Van mole-naars, die vorige eeuw hoepels voor hoepelrokken gingen maken. Die sindsdien nu al anderhalve eeuw een goed lopende eigen staalfabriek hebben. En die zich steeds aanpassen aan de nieuwe

*De Leeuw
In Het
Wapen*

wensen van de consument. Negenentig jaar lang al maakt Peugeot fietsen, vijftientachtig jaar auto's en twintig jaar bromfietsen.

Toen met de Franse revolutie het graafschap Montbéliard voorgeod tot Frankrijk ging behoren, begon de boeiende historie van Peugeot. De staalfabriek dateert nog uit de tijd van het Napoleontische keizerrijk. Zagen en korsetten fabriceerde de familie Peugeot, de hoepels, knijpbrilletjes en driewielers en eind vorige eeuw vélocipèdes.

De nakomelingen van Jean-Pierre Peugeot, overleden in 1814, het jaar van Napoleons val, bleken over een groot vernuft te beschikken. In de vierde generatie sindsdien muntte Armand Peugeot als ondernemer uit: hij was de man achter de autofabricage. Zijn stoomauto uit 1889 en zijn benzineauto uit 1891 – de laatste reed „al” 13½ km per uur – vormden de aanzet tot de fabricage van 29 auto's in 1892, 34 in 1893, 40 in 1894, 72 in 1895. En ga zo maar door tot 576.000 in 1970, 621.000 in 1971, 671.000 in 1972, 766.000 in 1973, waarmee Peugeot nog

sterk naar voren kwam in vergelijking met zijn Europese collega's.

Als benzineauto was Peugeot in tijdsvolgorde het tweede merk in Frankrijk: na Panhard. En één van de merkwaardige gevolgen van Peugeots bereidheid het door de oliecrisis in grote moeilijkheden geraakte merk Citroën over te nemen is nu, dat de oude Panhard-fabriek nog in handen van Peugeot komt. Want twintig jaar geleden heeft Citroën reeds Panhard overgenomen.

De vijfde en zesde generatie van de familie kwamen en gingen en nu is in het inmiddels op de Parijse beurs genoteerde concern de zevende generatie tot de leiders gaan behoren. Maar met anderen: als president-directeur François Gautier. Want *samenwerking maakt sterk*, zo heeft men bij Peugeot altijd gevonden. Reeds in 1911



Een kijkje in de montagehallen

ontwierp de befaamde Frans-Italiaanse constructeur Ettore Bugatti een mini-Peugeootje: de „Bébé”. En nu werken de Peugeot-ingenieurs samen met Pininfarina voor de carrosserie-ontwerpen en met Renault

voor veiligheidsconstructies en -research. Peugeot is ook niet in het Oostfranse land van Belfort gebleven. Overal in Frankrijk en op vele plaatsen in de wereld staan thans fabrieken met de leeuw in het wapen.

Nederland als één van de voornaamste afnemers. Voor de autofabriek staat de Benelux bovenaan de lijst van exportgebieden, maar bovendien beschikt Automobiles Peugeot over vijftien fabrieken buiten Frankrijk: van Argentinië tot Australië en van Tunesië tot Thailand. Het gebied van de Doubs aan de voet van de Franse Jura blijft echter de centrale plaats innemen voor de fabricage. In Sochaux bij Belfort bouwt Peugeot al auto's sinds 1912 en de laatste jaren is ook een nieuwe fabriek te Mulhouse in de zuidelijke Elzas een belangrijke steunpilaar geworden voor het snel uitbreidende concern. In Frankrijk bevindt zich bovendien nog een zestal fabrieken, waar onderdelen voor de Peugeots gemaakt worden. Binnen het

concern is vooral de productie van de Indenor-dieselmotor in opkomst, die behalve voor de bestelwagens nu ook voor de 204, 404 en 504 gemaakt wordt (zie pagina 24) en voor de personenauto's van het Russische merk Scaldia.

Ruim veertig jaar lang wordt Peugeot nu in Nederland vertegenwoordigd door Gebr. Nefkens te Utrecht. Waarbij als extra verwantschap tussen Peugeot en Nefkens nog opmerkelijk is, dat beide familie van molenaars afstammen.

Beide hebben de wieken met succes door wielen vervangen: Peugeot en Nefkens draaien van jaar tot jaar beter.

De Peugeot-verkoop in Nederland 1954-1974

1954	–	1.000
1955	–	1.100
1956	–	1.400
1957	–	1.700
1958	–	1.960
1959	–	2.260
1960	–	2.840
1961	–	3.490
1962	–	3.600
1963	–	4.090
1964	–	4.700
1965	–	6.520
1966	–	5.690
1967	–	8.490
1968	–	10.040
1969	–	12.010
1970	–	18.990
1971	–	20.270
1972	–	23.790
1973	–	25.870

Feest in Sochaux als de miljoenste 404 van de band komt: dat was in 1968



Expansie

Cijfers kunnen de expansie weergeven, maar ook feiten. Naast de vervoermiddelen van Automobiles Peugeot en Cycles Peugeot is er de groep „Aciers et Outillages”, die machines en gereedschappen, buizen en kettingen, keukenuitrustingen en winkelrichtingen maakt. De tweewielerafdeling vervaardigt *meer dan een miljoen brommers en fietsen per jaar*, waarvan ongeveer de helft geëxporteerd wordt met

Peugeot 104

De kortste Europese vierdeurs

De marktverkenner van Peugeot wisten in oktober 1972, toen hun nieuwe type 104 werd geïntroduceerd, dat deze kittige wagen in een al druk bezette klasse terecht kwam. Ondanks de opvallende styling, de vier deuren en nog een aantal direct in het oog springende aantrekkelijke details zou de 104 moeten opboksen tegen een aantal concurrenten dat al een hecht koperspubliek kende. In feite was de opdracht duidelijk genoeg waarmee de Peugeot-technici jaren daarvoor werden opgescheept. Bouw een Europese auto, modern van lijn, comfortabel, voorzien van de geavanceerde techniek waarmee het

Huis Peugeot al jarenlang koketteerde, maar vooral, houd hem klein, zonder dat het zitcomfort er hinderlijk onder lijdt. En ongetwijfeld hebben de heren directieleden, die de uiteindelijke opdracht gaven, weinig aanmerkingen gehad op het eindproduct. Want wat daar op een gegeven ogenblik uit de studio's rolde was werkelijk een tot dan ongeëvenaard stukje automobiellbouw. Want zoals reeds gesteld, die jongste Peugeot-spruit moest wél iets bijzonders zijn om zich met enig succes tussen al die al even aantrekkelijk gepresenteerde concurrenten te kunnen handhaven. Vrijwel geen van hen had bijvoorbeeld een alumi-

nium motorblok – zoals ook de 204 en 304 – wat behalve besparing aan gewicht ook betekent dat de koeling op een hoger peil kan staan. Zowel hoge snelheden over lange afstanden als filegekrui in de stad werden hierdoor probleemlozer verwerkt dan bij gietijzeren motoren. De duurdere maar tegelijkertijd beter uitgebalanceerde constructie met vijf maal gelagerde krukas stelt de 104 tot hogere toerentalen in staat wat de sportiviteit weer ten goede komt. In dat verband mag dan ook beslist niet de bovenliggende nokkenas worden vergeten. Een van de meest aantrekkelijke eigenschappen van deze wagen is de uiterst geringe lengte (3,58 m) waar niet alleen vier volwassenen comfortabel op vervoerd kunnen worden, maar waar ook vier wijd openslaande deuren ruim toegang geven tot het interieur. Een combinatie die uniek is in Europa. Alle andere vierdeurs auto's zijn aanzienlijk langer dan de 104.

Bovendien zijn er maar weinige die kunnen wedijveren met de zeer verzorgde en luxueuze aankleding van dat interieur. Alle noodzakelijke accessoires zijn aanwezig. Peugeot-kenners weten echter dat de fabriek nimmer overdadig is geweest met extra hulpmiddelen. Nu hadden de ontwerpers van de 104 wel uitstekend hun opdracht van een ruime vierpersoons en vierdeurs auto uitgevoerd, maar binnen die beperkte lengte moest toch ook de bagage nog kunnen worden opgeborgen. Helemaal noodzakelijk voor een Franse auto, omdat de Fransen (met de Britten) enorme er-op-uittrekkers zijn. Die veel meer dan welk andere landsman ook het hele gezin en het halve huishouden in de auto laden en de „campagne” in trekken. De 104 moest dus, zij het relatief, véél bagageruimte bezitten. En omdat het model geen aparte „koffin” bezat, was elke vierkante decimeter van be-

lang. En wat dan ineens krachtig in die zo schaarse ruimte hakt is het reserve wiel. De Peugeot-ingenieurs vonden in de motorruimte een ongebruikelijke plaats, die door de geringe afmeting van de motor echter qua afmeting volledig voldeed aan de gestelde eis het reserve wiel te herbergen. Behalve dat het een slimme opbergplaats is, zorgt deze montage van het reserve wiel er meteen voor dat de veiligheid wordt verhoogd. Bij een frontale botsing vangt het wiel plus de band een aardige dreun op. Gelukkig hoeven de passagiers daar echter niet alleen op te vertrouwen. Afgezien dat de veiligheidskooiconstructie van de 104 voldoende stevigheid bezit (en volgens een, ook weer uniek, paneelsysteem is opgebouwd) is bijvoorbeeld de stuurkolom in twee gedeeltes opgevoerd. Bij een eventuele botsing betekent dat dat het stuurwiel niet linea recta de cabine binnenkomt. Dit is een onderdeel van de zoge-

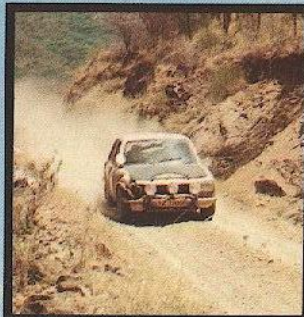
naamde passieve veiligheid. Veiligheid die pas in actie komt als het ongeluk gebeurt. Maar even belangrijk, zo niet belangrijker is de actieve veiligheid, die zorgt dat een ongeluk voorkomen kan worden. Dat zijn bijvoorbeeld de remmen, de optreksnelheid en de wegligging. Maar ook ventilatie – geen beslagen ramen of een door te warme lucht versuft rake de bestuurder – en glasoppervlak behoren tot die categorie. En wat dat betreft doet de 104 zijn naam als moderne Europese auto alle eer aan. Al deze uitrustingsstukken en eigenschappen kunnen ruimschoots de toets der kritiek doorstaan. Zij het dat sommige automobilisten het overhellen in bochten wat te geprononceerd vinden. Een verschijnsel dat overigens de voortreffelijke wegligging – voorwielaanrijding, wat wilt u? – in het geheel niet beïnvloedt. Het is het zoveelste, zij het kortste, wonder op wielen.



De East-African Safari

Een specialiteit van Peugeot

De naam Peugeot is onverbrekelijk verbonden met een van de zwaarste autosportevenementen ter wereld de East African Safari. Onverbrekelijk omdat tot nu toe niet één merk zoveel eerste en eervolle plaatsen daarin heeft weten te behalen. Geen beter bewijs dat Peugeot bepaald wel zijn mannetje staat als het op uithoudingsvermogen aankomt. Want om de moordende meer dan 6000 km lange East African Safari Rally uit te rijden en boven-



dien nog eens vier maal als eerste te eindigen is een prestatie waar menig gerenomeerd sportiever merk jaloers op is. De East African Safari Rally, is ongetwijfeld de zwaarste regelmatig terugkerende slijtageslag ter wereld. Zelfs voor de vele beroepsrallyrijders die in Monte Carlo, Finland en de Franse Alpen het achterste van hun tong hebben moeten laten zien, is

deze meer dan 6000 km lange verschrikking een uitdaging van de eerste orde. Er is nauwelijks 500 kilometer verharde weg bij, terwijl regenbuien de auto's soms tot over hun assen in de modder doen wegzinken. Toch is de gemiddelde snelheid rond de 100 km per uur. Onbegrijpelijk voor de leek en moordend voor de meeste auto's. Dat blijkt elk jaar weer als een fractie van de starters ook werkelijk aankomt.

Viermaal de eerste prijs

Maar het meest merkwaardige van de EAS-rally is dat tot nu toe vrijwel geen „buitenlander” hem heeft kunnen winnen. Vanaf 1953, toen voor de eerste maal het startschot klonk, tot 1972, hebben steeds Afrikaanders de grootste eer tot zich weten te brengen. En daarvan ging niet minder dan viermaal de eerste prijs naar een Peugeot equipe, terwijl het merk tweemaal tweede en drie-

maal derde werd. Wat betekent dat in elf jaar negenmaal tot de eerste drie het merk Peugeot behoorde. Prestaties die in niet geringe mate hebben bijgedragen om niet alleen in Afrika het merk een uitstekende naam te bezorgen.

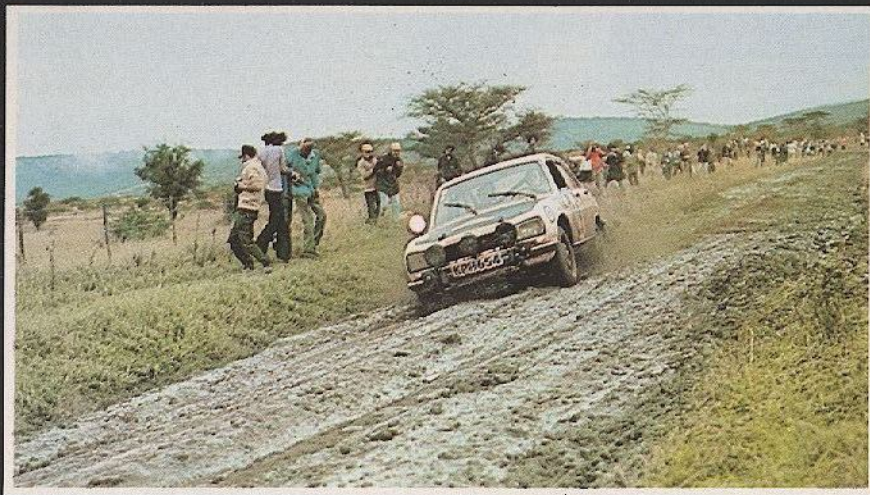
Buitenstaanders maar ook vakmensen hebben zich nog al eens afgevraagd hoe het kwam dat niet alleen de thuisrijders zo fortuinlijk konden zijn, maar ook hoe het kon dat een Peugeot, in dat gezelschap toch een vrij tamme auto, tot dergelijke opmerkelijke resultaten kon komen. Toeschouwers hebben weleens vastgesteld dat het leek of de chauffeurs die in eigen land reden een soort radar hadden om de gemeenste kuilen en plassen te ontwijken. Meer voortijdig en behendiger dan de buitenlanders, hoe geroutineerd ook, wisten zij hun auto's langer heel te houden. Een zeer



belangrijk punt in dit evenement omdat lang niet altijd de snelste tijd doorslaggevend was. Eerder het feit of men überhaupt aankwam op de volgende controle, was bepalend voor verdere deelname. Bovendien bleken de vrijwel standaard uitgevoerde Peugeots (tot 1970 de 404, daarna ook de 504, met in 1973 de injectie-versie daarvan) juist het ruige werk beter aan te kunnen dan de hoog opgevoerde Ford Escorts en Datsuns. Wagens

die op de redelijk begaanbare trajecten als raketten langs de minder potente Peugeots flitsten, maar die hun vermogen in het meer geaccidenteerde terrein nauwelijks tot effectieve ontplooiing konden brengen. Een wat vreemde zaak omdat juist rallytechnici beter dan wie ook weten welke carrosseriebouw, bodemvrijheid, overbrengingen en beschermingen het beste geschikt zijn ▶





De East-African Safari

voor een bepaald traject. De Engelsen hebben zich altijd veel moeite getroost om deze rally te winnen. Uitgebreide fabrieksploegen hebben maandenlang getraind terwijl de serviceafdeling tot in de kleinste details uitgevoerde draaiboeken had gemaakt.



Maar ook andere merken zaten niet stil. Met name Datsun, die in deze rally een prachtige verkooppromotiekans zag, zette zich volledig in. En niet zonder succes, hoewel steeds de lokale rijders de wagens naar de overwinning moesten voeren. Toch kleven er aan de ongetwijfeld prachtige prestaties van deze wagens niet dat „eerlijke” image dat de Peugeots in de loop der jaren hebben verworven. De 404 en 504 hadden géén zwaar opgevoerde motoren en werden niet door beroepsrijders gestuurd terwijl de service onderweg schril amateuristisch afstak bij de hulpverlening welke de fabrieksrijders kregen. Daarom zullen de Peugeot successen in de East African Safari Rally altijd een speciale plaats innemen in de annalen van de autosporthistorie.

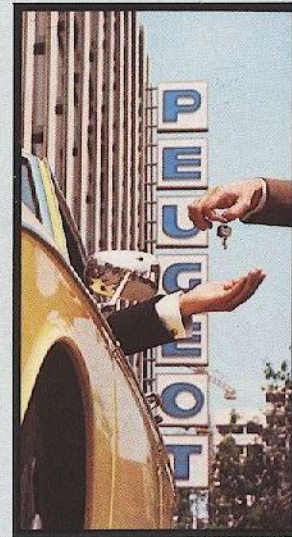
Sterke dealerorganisatie:

Betrouwbare steun voor alle Peugeot-rijders

Een betrouwbare steun voor alle peugeotrijders is de sterke dealerorganisatie. Voor het succes van een auto zijn twee elementen onmisbaar: een goede auto en een vakkundige, betrouwbare, geografisch goedverspreide dealerorganisatie.

Bij Peugeot kan men met trots verklaren, dat beide zaken steeds de volle aandacht hebben gekregen.

In de loop van vele jaren is in Nederland een hechte dealer-organisatie opgebouwd van bedrijven, die in staat zijn niet alleen om Peugeots te verkopen, maar ook om de Peugeot-rijders vakkundig te begeleiden en service te bieden. Een paar van deze dealers halen we hier even voor het voetlicht. Een korte, eerste kennismaking. Zeker de moeite waard om in een persoonlijk gesprek nader op terug te komen.



Peugeot-dealer A.A.T. Krüger in Assen: "Sterke band met onze klanten"

„Een stevige klantenbinding vind ik erg belangrijk,” zegt de heer A. A. T. Krüger van Automobielbedrijf Krüger C.V. in Assen. „Daar doen we dan ook véél aan. We organiseren toertochten en concerten voor onze klanten. Onze klanten zijn onze vrienden en dat laten we weten ook.”

Met bedrijven in Assen, Emmen en Gieten heeft de heer Krüger al veel automobilisten tot vrienden van Peugeot gemaakt. Sterke argumenten om Peugeot te gaan rijden, noemt hij: het comfort, de veiligheid en het feit, dat alle Peugeotsedans zo compleet zijn en standaard zijn uitgerust met vier portieren, radiaalbanden en achteruitverwarming. Je hoeft er niets bij te kopen. En dan verder: de lage kilometerprijs. „Regelmatig,” zegt de heer Krüger, „nemen we steekproeven bij onze klanten. Of ze inderdaad voor een zo economisch mogelijke prijs rijden. Want we hebben alleen maar belang bij tevreden klanten. Je bent,” aldus de heer Krüger, „als Peugeot-dealer medeverantwoordelijk voor de automobilisten die Peugeot rijden. Onze verkopers weten het: je moet de klant begeleiden. Nadat een auto is gekocht, is het voor ons niet

Sterke dealer-organisatie

afgelopen. Dan begint het eigenlijk pas. En kijk, in die nazorg vinden wij mede onze kracht. Een fijne auto met een goede begeleiding. Dat geeft die sterke band met je klanten, die op den duur voor beide partijen zo prettig en effectief is."

J. Nefkens in Venlo: "Goede service wordt nooit vergeten"

„Als je je klanten een goede service geeft, wordt dat nooit vergeten." Peugeot-dealer J. Nefkens van J. B. Nefkens en Zonen B.V. in Venlo is erg positief op dit punt. „Automobilisten praten graag en veel over hun auto. En dan is het van groot belang, dat je een goede „mondreclame" krijgt. Dat werpt op den duur altijd resultaten af."

Met circa 25 man personeel staat dit bedrijf klaar voor een uitgebreide en nog steeds groeiende klantenkring. Ook hier heeft men weinig moeite, de vele sterke argumenten voor het Peugeot-rijden op een rijtje te zetten. Praktijkervaring van de heer Nefkens: véél automobilisten kopen een Peugeot omdat hij – naast alle andere goede

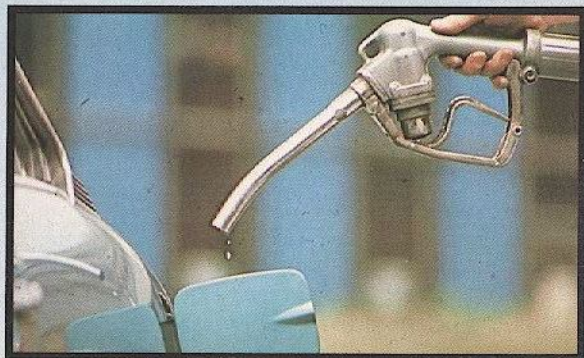
eigenschappen – zo geruisloos loopt. En omdat je er zo rustig en comfortabel in kunt rijden. Dat spreekt aan.

Ook op het gebied van inruil is men in Venlo erg actief.

Ten behoeve van de nieuwkopers en ook in het belang van die mensen, die jarenlang hebben gespaard voor een goede gebruikte auto.

„Juist voor die groep is het zaak dat men terecht kan bij een betrouwbaar bedrijf," zegt de heer Nefkens. „Wij trachten ook deze automobilisten een goede auto en een goede service te bieden. Dan blijft men terugkeren, ook als er een nieuwe auto wordt gekocht. Uiteraard: een Peugeot."

„Geloof me," zegt de heer Nefkens nog, „als men weet, dat je als bedrijf betrouwbaar bent en dat je je inspant om alle service te bieden, is een nieuwe auto al voor 85% verkocht. Het publiek voelt terecht het belang hiervan aan. Daarom zoeken we juist dáárin onze kracht."



N. C. Reisevoort uit Leiden: "Prettig contact met klanten en importeur"

„Als dealer is het van groot belang dat het contact naar twee kanten goed zit. Naar het publiek en naar de importeur, van wie je de auto betreft. Pas als ook die communicatie soepel en zonder haperen verloopt, is de zaak gezond. Gelukkig is dat bij de Peugeot-dealers het geval," zegt de heer N. C. Reisevoort van Autobedrijf Devilee-Reisevoort in Leiden. Zelf is hij een van de contactmensen uit de Peugeot-dealer-organisatie en in die functie is hij in staat aan dat gezonde – noodzakelijke – contact een wezenlijke bijdrage te leveren.

Hij heeft een uitgebreide klantenkring en is blij met de zeer gevarieerde modellenreeks, die Peugeot te bieden heeft. Elk type heeft zijn eigen kenmerken en char-



Peugeot werkt volgens vaste reparatietijden

mes, maar de kwaliteit is overal gelijk en staat bovenaan. Dat is prettig verkopen. Je kunt zonder overdrijven vertellen dat de Peugeot's opvallend laag zijn in onkosten. Niet voor niets gaat de voorkeur van maatschappijen, die zich bezighouden met leasing, uit naar Peugeot's. Weinig onkosten, lange levensduur. Helemaal Peugeot.

In de verkoop is men bij Devilee-Reisevoort actief. Niet afwachten tot de klanten de showroom komen binnestappen. Dat past niet meer in deze tijd. De automobilist, die als Peugeot-koper in aanmerking komt, wordt prettig en positief benaderd. Tenslotte hebben wij iets goeds te bieden. Ook de inruil wordt actief aangepakt. De klanten die in Leiden of Oegstgeest over een nieuwe Peugeot komen praten, wordt ook in dit opzicht alle service geboden. Goed contact naar alle kanten, een eerlijke communicatie, betrouwbaar zaken doen. Dat

zijn de fundamenten van ons bedrijf, zegt de heer van Reisevoort.

R. Joesse uit Zeeland: "Alle vertrouwen in Peugeot"

Met Peugeot-dealer R. Joesse uit Nieuw en St. Joostland gaat men in Zeeland een goede tijd tegemoet. Op de laatste dag van het oude jaar ging de eerste schep de grond in voor een 2400 vierkante meter groot nieuwbouwpand (showroom, kantoren en werkplaatsen) tussen Vlissingen en Middelburg voor Autobedrijf Joesse. Middenzomer moet het klaar zijn.

Goedkope onderdelen



„En dat bewijst dan wel," zegt de heer Joesse, „hoe groot mijn vertrouwen is in de Peugeot-toekomst. Hij is al negentien jaar Peugeot-dealer en heeft naast het bedrijf in Nieuw en St. Joostland een filiaal in Middelburg en een in Vlissingen. Maar de ruimte wordt overal te krap voor het 31 man personeel tellende bedrijf. Peugeot heeft zoveel prachtige modellen – maar daarvoor is in de showroom eenvoudig geen plaats.

Daarom de beslissing: grotere opzet. Uitbreiden. De Peugeot-rijders zullen er wel bij varen. „Het geven van een goede service vinden we verschrikkelijk belangrijk," zegt de heer Joesse. Daar zetten we ons helemaal voor in. Wist u, dat men hier in Zeeland gemiddeld langer met z'n wagen doet dan elders in het land? Onderhoud is daarom extra nuttig. Toppers in de Peugeot-verkoop zijn de 504 en de 304. Veertig à vijftig procent van de inruilwagens zijn „vreemde" merken – dat zegt toch wel iets over de stijgende populariteit van Peugeot ook in Zeeland." „De Peugeot-kwaliteiten die hier het meest worden gewaardeerd, zijn comfort en wegligging," zegt de heer Joesse. „En service. We doen ons best." Met de voltooiing van de nieuwbouw deze zomer in het vooruitzicht zit ook in dat opzicht de wind in de goede hoek. ●

Kom juist nú naar de Peugeot dealer.

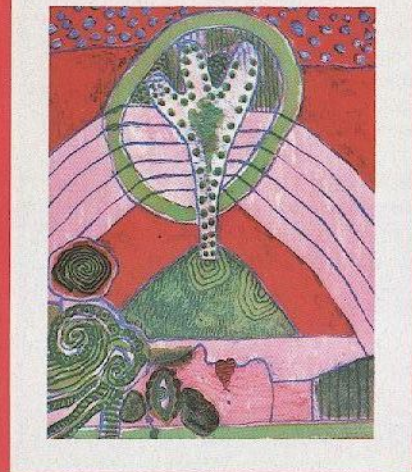
U wordt dan in Franse sfeer ontvangen op de Nationale Peugeot Presentatie 1975. Deze feestelijke gebeurtenis vindt plaats van 13 februari t/m 8 maart bij alle Peugeot-dealers tegelijk. Bij allemaal kunt u extra veel nieuwe modellen bewonderen. En via deze prijsvraag maakt u kans op tal van verrassingen, 1000 in totaal.



Wat zijn die verrassingen?

Ieder die het deelnemingsformulier (wat u hier-naast aantreft) inlevert bij de Peugeot-dealer, kan onmiddellijk kiezen uit deze twee verrassingen:

1. U kunt een origineel Peugeot wielershirt meenemen voor de belachelijk lage prijs van f2,50.
2. U krijgt het leuke boek „Op de Franse toer“ met tientallen magnifieke foto's, tekeningen en verhalen van vele doorgewinterde Frankrijk-kenners, voor slechts f2,50 (in de winkel kost 't f15,-).



Litho van Corneille.

En als u de vragen correct heeft beantwoord, en de slagzin heeft afgemaakt, dan... maakt u bovendien kans op een der volgende prijzen:

3. Honderdvijftig originele litho's in fraaie lijst van bekende Nederlandse kunstenaars zoals Lucebert, Koornstra en Corneille, waarvan de waarde gemiddeld op f300,- per stuk ligt.
4. Zeshonderd toegangskarten voor 4 bekende cabaretiërs (waaronder 'n paar enthousiaste Peugeot-rijders). Bij de verdeling van de karten (2 stuks per prijswinnaar) zal er indien mogelijk



rekening mee worden gehouden, dat u zo dicht mogelijk bij uw woonplaats een voorstelling kunt bijwonen.

5. 250 Heerlijke taarten, vers bij u thuisbezorgd.



Iedereen mag aan deze prijsvraag meedoen (behalve Peugeot-medewerkers). Per deelnemer mag één deelnemingsformulier worden ingeleverd. Alleen de formulieren die bij een Peugeot-dealer zijn ingeleverd vóór 15 maart 1975 komen voor beoordeling in aanmerking. Direct na 16 maart worden de formulieren gecontroleerd. Bekeken wordt of de 3 vragen correct zijn beantwoord.

(als u dit nummer van Autoskoop goed doorleest, komt u de juiste antwoorden tegen). Een jury, gevormd door deskundigen van de Peugeot importeur en zijn reclamebureau, beoordeelt welke slagzinnen 't best bij 't wonder op wielen passen. Omstreeks 1 april krijgt elke prijswinnaar persoonlijk bericht. Over de uitslag kan niet worden gecorrespondeerd.

Dit zijn de vragen:

1. De 104, 204 en 304 zijn voorzien van een lichtmetalen motor. Naast de gewichtsbesparing (waardoor een betere gewichtsverdeling mogelijk is) heeft dit ook als voordeel een betere....., wat de levensduur van de motor verlengt.
2. De 504, 404, 304 en 204 hebben een veiligheidskooi-constructie. Is de 104 daar óók mee uitgerust? Ja of neen?
3. Peugeot biedt een aantal „extra's“ zonder extra kosten. Alle Sedans zijn „standaard“ voorzien van: 4 deuren, radiaalbanden en achterraitverwarming. Is dit juist of niet juist?

Maak hier een tweeregelige slagzin van:

Een Peugeot geeft nooit

Dit formulier vóór 15 maart 1975 in te leveren bij uw Peugeot-dealer.

Naam :

Adres :

Plaats :

dealer:

Peugeot-importeur: Gebr. Nefkens' Automobielmij - Antwoordno. 204 - Utrecht - Tel. 030-449711.

Voor een dealerlijst verwijzen wij u naar de laatste pagina.

"Bij deze actie wordt geen onderscheid gemaakt tussen afnemers en niet-afnemers"

De grootste keus in diesels

Geen merk in Nederland biedt zo'n uitgebreide keus in auto's met dieselmotor als Peugeot. Het economische voordeel van de diesel is, dat in vergelijking tot benzine de rekening voor motorbrandstoffen ruimschoots gehalveerd wordt. Daar staat tegenover, dat een dieselauto ruwweg drie mille meer in aanschaf kost en dat de motorrijtuigenbelasting een paar honderd gulden hoger uitkomt.

De dieselmotor heeft – en houdt – twee duidelijke nadelen ten opzichte van de benzinemotor: de diesel biedt minder acceleratie en veroorzaakt meer trillingen. In het verleden had het bonkiger lopen ook tot consequentie dat de dieselmotor aanzienlijk meer lawaai voortbracht. Dat is dank zij het technisch raffinement van de huidige Indenor-motoren (de dieselmotoren van Peugeot) echter verleden tijd. De motor is nu, als men eenmaal rijdt, weinig meer gehorig dan de benzinemotor. Alleen met starten en stilstaan vallen de

trillingen in de vrijloop nog duidelijk op. Verder kunnen de Peugeot 204, 404 en 504 Diesel zich in het optrekken al aardig meten met de benzine-uitvoeringen. De topsnelheid ligt evenwel zo'n 20 km per uur lager: 10 km voor de 204; 30 km voor de 504.

De Peugeot 504, de meest comfortabele diesel van het toch al comfortabele drietal, start nu net als in de benzine-versie: door het omdraaien van de contactsleutel. Bij de 204 en 404 wordt nog een trekknop toegepast om de motor even te laten „voorgloeien”. De 204 heeft sinds kort ook in de Sedan-uitvoering een dieselmotor, die als bijzonderheid geheel uit aluminium is vervaardigd. Hierdoor wordt een laag gewicht bereikt, wat van groot belang is omdat de 204 motor een aandrijving aan de voorkant heeft. De Peugeot 204 Diesel, de enige in Nederland verkrijgbare voorwiel-aandrijver met dieselmotor, stuurt dan ook net zo gemakkelijk als de 204 met benzinemotor.

Dat de dieselmotor een langzamer acceleratie oplevert dan de benzinemotor ligt vooral aan het lagere motorvermogen, maar ook nog enigszins aan het wagengewicht. Dit laatste neemt met name bij de 504 met 50 kg toe doordat de dieselmotor zwaar is. Het motorvermogen van de 204 verschilt met de benzine-uitvoering het minst, ook omdat de 204-dieselmotor beduidend groter is. Deze meet 1357 cc en brengt 45 DIN-pk vermogen op tegen 55 pk voor de 1130 cc-benzinemotor. Bij de 404 gaat het in de benzine-versie om 1618

cc en 68 DIN-pk, bij de diesel om 1948 cc met 56 pk. Ook hier weinig vermogensverschil door de grotere motorinhoud. De 56 pk-motor is dezelfde als die van de 504 L Diesel, die in benzine-uitvoering op 1796 cc en 79 DIN-pk komt: hier is dus het vermogensverschil groter. En nog iets sterker is dat bij de 504 GL, Familiale en Break: een 2112 cc 65 DIN-pk diesel tegenover een 1971 cc 93 DIN-pk benzinemotor.

Verbruik

Vanzelfsprekend geldt ook: hoe groter de motor, hoe hoger het verbruik. De dieselmotor is, gerekend naar de omvang, echter aanzienlijk zuiniger dan de benzinemotor. Voor de Peugeots scheelt dat maar liefst 15 tot 25 procent. Bovendien kost dieselolie in Nederland ruim 40 procent minder dan benzine, zodat op de brandstoffennota zo'n 60 procent bespaard kan worden.

Wie 20.000 km per jaar rijdt en met een benzineauto op 1 op 10 komt, bespaart dus op jaarbasis al zo'n f 1.100 à f 1.200 per jaar, tegen f 1.700,— à f 1.800,— bij 30.000 km per jaar. Hier kan men gaan rekenen, waar het voordeliger wordt diesel boven benzine te verkiezen. Juist nu sinds de oliecrisis is de dieselauto meer in trek gekomen: thans is één op de vijftig in Nederland gekochte wagens een diesel tegen één op de honderd vijf jaar geleden.

Met de kostprijscalculatie moet men er rekening mee houden, dat bij bestelwagens het prijsverschil voor de aanschaf minder is, omdat op personen- en combinatieauto's nu eenmaal een „bijzondere verbruiksbelasting” van 16% geheven wordt. Dit komt tot uiting in de afschrijving, maar de aanschaffingsprijs speelt natuurlijk tevens een rol bij het vaststellen van de verzekeringspremie: ook die premie ligt bij de dieselauto iets hoger.

Het is dan duidelijk dat het bij 20.000 km per jaar net de moeite niet loont om een diesel te kopen. Maar dat hoe méér men rijdt, hoe aantrekkelijker het wordt. Daarbij moeten automobilisten, die veel kilometers in het buitenland maken, er wel rekening mee hou-

den, dat dieselolie bijvoorbeeld in Frankrijk verhoudingsgewijs iets minder voordelig in prijs is en dat in de Duitse bondsrepubliek de prijzen voor dieselolie en benzine bijna gelijk zijn.

Maar juist bij het rijden van grote afstanden spreekt ook sterk aan, dat de diesel het voordeel heeft lang mee te gaan. Door de lagere snelheden zal bovendien iets minder slijtage optreden, wat de economie van het verbruik – bijvoorbeeld de levensduur van de banden – ten goede komt.

Een diesel kopen of niet is een kwestie van cijferen, vooral omdat de rijeigenschappen in vergelijking met die van de benzinemotor lang niet zo ongunstig meer zijn als in het verleden het geval geweest is. Hieruit is dan ook de opkomst van de dieselmotor de laatste jaren te verklaren. Méér autofabrikanten zullen in de toekomst met dieselmotoren gaan komen. Doch slechts twee beschikken met hun personenwagens op dit gebied over een know-how van jaren her: Mercedes-Benz, welk merk in een hogere prijsklasse uitkomt, en Peugeot, dat in de klasse tussen 13 en 22 mille een ongeëvenaard scala aan dieselwagens te bieden heeft.

Aan Peugeot zal het in ieder geval niet liggen.

Juni 1965: Recordverbeteringen met een Peugeot Diesel



Reeds in 1965 vestigde Peugeot op het circuit van Montlhéry een 40-tal rekords met een 1948 cc dieselmotor die nog steeds als verbeterde versie in de diverse Peugeot modellen wordt gemonteerd.

Het uiterlijk van een „gewone” Peugeot en een diesel toont geen verschil. Op deze foto's de kleinste (204) en de grootste (504).



Op de Franse tour



Logboek van een overwin-tering

Sinds mensenheugenis is er in december niet zoveel neerslag gevallen. Het voorbije jaar brak De Bilt elke maand opnieuw zijn trieste regenrecords. Voor welke zware zonden wordt dit volk toch gestraft? Dit land ontworsteld aan de zee konden we misschien het best teruggeven, om daarna als god in Frankrijk te gaan wonen.

De laatste dag van het jaar

20

viel tussen twee depressies, gedurende anderhalf uur scheen zelfs de zon. „Een natuurverschijnsel!” riepen de kinderen. Ik rende naar buiten om nog net voor het nieuwe jaar de bollen in het slijk te drukken. Toen de vierde krokus in de prut was ondergedompeld knapte er iets in mijn rug. Voorovergebogen in een hoek van bijna 90° kruipend de trap op en voorzichtig neergestreken in bed. „Dat wordt zes weken plát,” zei de dokter. „Wat voor auto rijdt u eigenlijk?” wilde hij weten. „Een Peugeot?” „O, dan weten we in ieder geval dat het dáár niet van komt!”

„U moet wat sportiever worden,” zei de fysiotherapeut bij zijn eerste behandeling. Even dacht ik dat hij een coupé of zo'n wondermooi met leer beklede Farina-koets adviseerde, maar nee, hij bedoelde bewegen tout-court.

Toch niet hollen door het bos in zo'n bespottelijke blauw-flanellen pyjama met witte streep over arm en been, vroeg ik geschrokken, maar zwemmen mocht óók. „anders komt u nog in een karretje te zitten”, klonk het dreigend, en daarmee bedoelde hij zeker geen 104, 204, 304, 404, 504 of wat het Franse rekenbrein in Sochaux, met Zwitserse klokkenmakersmentaliteit nog meer aan technisch perfecte wonderen heeft uitgebreed. Een karretje... stok om me dagelijks het

(verwarmde) water mee in te jagen. Wie niet horen wil moet maar voelen. Met nog enkele heren van zeer middelbare leeftijd baantjes trekken, twintig keer vijftig meter, om straks weer mobiel te zijn, straks, wanneer in de verte het voorjaar lokt. Want hier mag het regenen, maar in het zuiden bloeit in maart de mimosa!

Marianne

Marianne moet ik delen met vele anderen, het zij zo. Mijn liefde voor haar is te groot om daar geen vrede mee te hebben. Zij is te ruim van hart om welke minnaar ook af te wijzen. Schuchtere jongelingen wijst zij de weg, grijsaards geeft zij een stuk



jeugd terug en voor alle mannen daartussen – het meest ervaren en voorzien van een goed gevulde beurs –, is ze het meest gastvrij misschien.

Die kerels stellen zich dan ook

graag wat aan. Van hun dege-lijke familieauto gooien zij het dak wijd open, zij laten zich de kop bruin branden,



vergeten zijn de winterkwalen, zij wanen zich weer twintig, de wereld en de mooie meiden veroverend, in hun opgejaagde verbeelding berijden ze het felrode sportmodel waaraan zij zich elke vijf jaar opnieuw vergapen als zij bij de dealer voorzichtig over inruil komen praten. „Zou je het raam niet wat dicht doen?”, het tócht, straks heb je weer last van je nek,” zegt de vrouw naast de horizonbestormer. Maar hij wil er niet van weten. Hij bezingt Marianne, zijn minnares; om haar te bekoren spreidt hij al zijn savoir-vivre ten toon, hij looft haar lieflijke lijnen, haar heuvels en dalen, haar donkere bossen en het bouquet van de nooit opdrogende bron waaraan hij zich heel de winter laafde: médoc, st. émilion, sauternes, chablis, volnay, nuits-st.-george, chateauf-neuf-du-pape, corbières, onder hoe-

veel namen wil Marianne zich niet geven, haar levenssapp maakt ons jonger dan we zijn. Lees er de Bacchische Ode aan Mijnheer de Maynard (president van Aurillac) maar op na zoals Honorat de Racan die op schrift heeft gesteld:

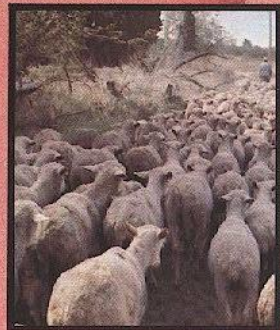
„Die drank doet ons de trage jaren Niet langer dan één dag ervaren Hij maakt ons jonger dan we zijn En bant uit ons de chagrijnen En 't zeuren van verleden pijnen Zo goed als vrees voor latere pijn.”

Metalen beesten

„Wat ziet u toch in Franse auto's?” vraagt de masseur die dagelijks in zijn Opel voorrijdt om me Duits gründlich te lijf te gaan. Zo'n man zit ook maar een leven lang tegen verslaptelvaartsspieren aan te duwen, waarschijnlijk praat hij zo maar wat voor zich heen, niet écht antwoord verwachtend van de blotebillengezichten waar hij gedwongen is tegenaan te kijken. Maar bij mij heeft hij toevallig op de verkeerde plek geduwd. „Ik dwéép ermee,” zeg ik, 't zijn raspaarden. Duitse, da's of je in de trein zit, mooi natuurlijk, maar, hoe zal ik dat nou uitleggen, 't is net als bij

vrouwen eigenlijk, om dat na te kunnen voelen moet je een liefhebber zijn, zo'n Franse, die heeft temperament, daar is altijd wel wát mee aan de hand, daar is steeds opnieuw iets mee te beleven, zo'n Duitse, da's of je je zuster zoent, óók een vrouw natuurlijk, maar d'r is zo helemaal niks án.”

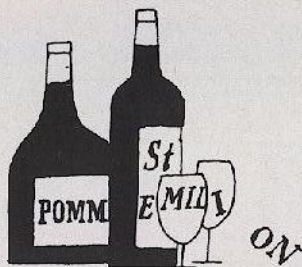
De masseur heeft er maar weinig begrip voor, sterker nog, hij knijpt me harder dan nodig is dunkt me. Want van van een man mag je alles zeggen, dat hij een versierder is, een lijntrekker, dat hij niet zo best gekleed gaat, dat hij a-muzikaal is, geen fijnproever is, dat hij – na twintig eeuwen beschaving – geen kijk heeft op kunst, dat zijn vrouw een harpij is desnoods, maar kom hem niet aan zijn auto! Het merk dat hij berijdt is toevallig wel even de beste keus hè. Je herkent een man makkelijker aan z'n auto dan aan het pak dat hij draagt. Ga maar eens kijken in de RAI. Er zijn zóveel auto's tentoongesteld ▶



Op de Franse tour

dat het lijkt of alle stoplichten tegelijk op rood zijn gesprongen. De dagelijkse werkelijkheid van het overbezette kruispunt tegen spitsuur 's avonds herhaalt zich in de lichte hallen aan het Europeaplein. Daar staan ze allemaal: de zéér opzichtige krachtpatsers die om aandacht schréuwen, de kleintjes die per se met de groten willen meedoen, daar wordt gevochten om de ijdele status van méér chroom en breder front, daar zijn óók de gewóne maar sympathieke jongens.

't Is me eigenlijk een raadsel dat psychologen die iemand z'n binnenste moeten ont-radselen nooit vragen naar welk merk, welke kleur zijn voorkeur uitgaat. Die „modellenpsychologie” is een aardig vermaak tijdens een lange reis of om de uren te korten van wie gedwongen het bed houdt. Kies een auto voor Oom Anton, of voor de buurman, da's ook altijd mooi, of voor de chef. Zeg maar naar welk beest zijn voorkeur uitgaat. Want de weg, de weg is een jungle mensen, vól metalen beesten. Lelijke maar lieve eenden, walgelijke vissen met vinnen waarvan je rilt, schildpadden, sprinkhanen, kevers en ga zo maar door.



Als u op de Franse tour wilt...

Peugeot was zo attent om in afwachting van het wonder-op-wielen en als troost bij de gedwongen bedrust, een surprise te sturen. „Op de franse toer”, een kleurig boek berstensvol Frankrijk. Honderden magnifieke foto's en tekeningen, verhalen van Max Dendermonde, Cees Nooteboom, Sem Presser, Sicco de Jong, Theo Koomen, prof. dr. Mönnich, Margreet Malingré, C. J. Kelk over wijn, Toez Salomonson met recepten, Wouter Gortzak over politiek, Jaqueline Wesselius over Franse kranten, Ed Wijnen over kunst en een „tour de chansons” van Ernst van Altena. „Op de franse toer” is volgens de meest subjectieve maatstaven samengesteld. Wat het zo verliest aan objectiviteit wint het aan liefde,” zegt Wim Alings, die met prof. J. van Keulen dit bonte kijk- en leesboek samenstelde. Minnaars van Marianne kunnen het voor f 15,— bij elke boekhandelaar halen (uitgeverij Contact, Amsterdam, 144 pagina's). Voor wie goedkóper op de Franse toer wil ligt dit unieke, blijde boek bij de Peugeot-dealer klaar: tegen inlevering van de Autoskoopbon ontvangt hij het voor zegge en schrijve f 2,50. Wie dat wil kan gratis écht op de Franse toer: elke dealer laat u grág een proefrit maken. Bon voyage!



Vrouw en auto

Die 1-november alcoholwet is een zegen voor de autorijdende vrouw. Want hoe anders zou zij zo goed hebben kunnen bewijzen dat zij ook wel degelijk kan autorijden? En dat zij wél de zelfbeheersing kan opbrengen om niet te drinken?

In de afgelopen maanden is gebleken dat menige man feitelijk helemaal „vergeten” was dat zijn vrouw een rijbewijs bezat. Nu, min of meer gedwongen door de risikantere alcoholbepalingen, laat hij zich maar al te graag door zijn vrouw rijden. Voor de emancipistes om dol van

te worden, maar ook nu weer moest door een dwangmaatregel een kundigheid van de vrouw worden „bewezen”. Want laten we eerlijk zijn, de meeste mannen vinden over het algemeen dat vrouwen slechter autorijden dan zijzelf. Misschien met een kleine uitzondering voor hun eigen vrouw, maar de doorsnee-chauffeuse wordt argwanend bekeken. De doodzonde voor elke automobilist! En wie laat er zes zijstraten lang de richtingaanwijzer aan staan? Wie geeft dus blijk geen enkel benul van techniek te hebben? Ach meneer, voorbeelden te over. En toch zijn al deze persoonlijke waarnemingen, (tijdens borrelpraatjes door andere ridders van de weg bevestigd), wetenschappelijk niet te bewijzen. De ongevalsstatistiek en zijn wat dat betreft volkomen geëmancipeerd. Ze geven namelijk geen enkel onderscheid tussen mannelijke en vrouwelijke betrokkenen. Gunstig voor de

mannelijke verkeersdeelnemers, zo zeggen de experts, want ze zouden ongetwijfeld negatief voor hen uitvallen. Politiefunctionarissen, verzekeringsmensen en andere verkeersexperts geloven namelijk stellig dat de vrouwen beslist veiliger rijden. Alle mogelijke aantijgingen ten aanzien van het minder vlotte verkeersoptreden van de vrouw, kan namelijk zonder meer worden teruggebracht op de te geringe routine. Veel doen, en dat geldt uiteraard voor de meeste dingen in het leven, geeft een bepaald vertrouwen en soepelheid van handelingen. Omdat vrouwen echter relatief – en dat is wél aantoonbaar – minder autorijden dan mannen kan hun vertrouwenheid ook niet zo groot zijn. Niet met de de auto en niet in het verkeer. Elke beschuldiging van mannen op eventuele rimpelingen in dit soort autozaken, kan ogenblikkelijk naar hen zelf worden teruggekaatst.



De versierde mens

„Haha, wat er nou voor de deur staat, jongen, je weet écht niet wat je ziet, een déúkvrije auto!”
 „Wat voor een? „Een groene.”
 „Weer een Peugeot”?
 „Ja, hè zeg, wat dácht je.”

Metten Koorstra (62), zijn jaren verdelend tussen Frankrijk en Nederland, zes maanden dáár op een boerderij in de stilte, zes maanden hier in rumoerig Amsterdam („dat ze onder je handen afbreken”), is een man die uren over kleur, lijn en techniek kan praten, maar dan gaat het vanzelfsprekend niet over auto's. Dat zijn rij-ijsers, behorend tot de noodzakelijke gebruiksvoorwerpen van alledag. „De eerste Peugeot die ik me aanschafte was een 404 met dik 80.000 km op de teller. Gelukkig zaten er al deuken in, ik ben toch geen man die voor een schram in de zenuwen en de verzekeringsrompslomp wil zitten. En motorisch gaat zo'n ding onbepert mee, dat zie ik in Frankrijk toch.”

Nu heeft hij dan een groene. „Zeker van een voorzichtige rijder geweest, je weet wel, zo'n poetser, je blijft lachen.”

En lachen, ingetogen of uitgelaten, mág.

Koorstra heeft een benijdenswaardig gevoel voor humor, genoegzaam bel end bij de duizenden Nederlanders die eens het „Boekenbal” bezochten waarvoor Koorstra als versierder de decoraties aandroeg, begerenswaardige objecten die 's nachts door de huiswaarts kerende feestgangers maar al te graag werden meegevoerd.

Zeker de laatste jaren is hij ook bekend als een onzer kundigste lithografen. Menige bibiofiele uitgave heeft hij met zijn steentekeningen verrijkt. Als schilder heeft hij een eigen dagdroomwereld opgebouwd. Zijn kleine schilderijen, landschappen, stillevens, ontleen hun charme aan een zuiver picturale expressie. De voorstelling is niet meer dan een aanleiding, een uitgangspunt om te komen tot schilder Kunstige kamer muziek.

„Schilderen,” zegt hij, „gaat zo verrukkelijk langzaam, een schilderij groeit met je mee, je kunt ermee optrekken, ermee leven. Ik schil-



der zonder zorg over stijl, ik doe wat ik kan en dat is zo goed mogelijk. Ik heb nooit les gehad, in tekenen trouwens ook niet, ik ben een soort broeder Johannes, een timmerman-zondagsschilder. Mijn norm is of ik het zelf fijn vind. Wanneer iemand anders er dan ook nog plezier aan beleeft is dat dubbel prettig”. Daarom was Koorstra ook altijd blij dat zijn werk van maanden op dat jaarlijkse „Boekenbal” werd weggeroofd. „Dat was toch zeker schitterend, dat de mensen daar zoveel plezier in hadden. Ze versierden er hun huis mee, zo hoort dat toch, er zijn toch veel te weinig versierde mensen zeker.”

Vanuit het zelfde gevoel – plezier voor anderen – stelde Metten Koorstra jaren



geleden zijn lithopers beschikbaar voor vrienden en collega's; uit dat technisch hulpbetoon groeide een kleine, echte prentdrukkerij, voortreffelijk geoutilleerd, goed gehuisvest en met een hechte kring enthousiaste werkers. Piet Clement heeft met financiële hulp van het Prins Bernhardfonds dat atelier uitgebreid tot een professionele drukkerij. In het statige grachtenpand is naast het ambachtelijk bedrijf een galerie ondergebracht waar grafisch werk van meer dan tachtig kunstenaars kan worden bekeken en gekocht. Litho's, etsen, houtsneden en zeefdrukken. Een plaatdrukkerij die in korte tijd een internationale faam verwierf.

Toen in 1970 het bedrijf bijna letterlijk uit zijn voegen barsitte en het naastgelegen pand moest worden aangekocht, was het weer Metten Koorstra die de pen opnam. Hij schreef een brief aan collega-kunstschilders met het verzoek een obligatie van duizend gulden te nemen. In twee weken had Clement twee ton bij elkaar. Bij de opening van het vergrote pand mocht Koorstra de genodigden toespreken omdat, zoals hij zei, „hij aan de wieg van dit bedrijf had gestaan”. „Ik had voor vier tientjes een allerliefste lithopers gekocht, ik had toevallig een kamer over, ik had enige vakkennis en er was grote belangstelling van bevriende collega's. Op dat moment heb je een drukkerij en ben je ondernemer, en dat is iets waarvoor ik zeker niet in de wieg ben gelegd, dat bleek dan ook al vlug uit de chaotische toestanden die ontstonden...”

Die chaotische toestanden behoren alweer lang tot het verleden. Zij zijn gladgestreken door Piet Clement, die behalve een voortreffelijk ambachtsman óók een goed manager is. En dat tot vreugd van de vele liefhebbers van goede grafiek. Clements Print-shop aan de Prinsengracht 845 is een eldorado voor wie (met subsidie van de overheid) voor niet al te veel geld een prent wil kopen om het leven van alledag mee te versieren.

Ook alle litho's die door Peugeot beschikbaar zijn gesteld werden op het atelier van Piet Clement vervaardigd.

104 Coupé: Handig en helemaal eigentijds

Met de 104 Coupé heeft Peugeot een grandioze troef op de markt van de kleinere auto's. Op basis van de solide 104 werd een elegante coupé ontworpen, die zowel door z'n lijn als door z'n toepassingsmogelijkheden helemaal eigentijds is. Dank zij de lengte van 330 cm is de 104 Coupé op alle mogelijke en onmogelijke plekjes in de stad te parkeren. Een uitkomst bij het boodschappen doen – voor die boodschappen is trouwens een zee van ruimte beschikbaar in het bagagecompartiment, dat bereikbaar is via een zeer brede en gemakkelijk te bedienen „derde deur”. Wie nog meer ruimte nodig heeft, hoeft alleen maar de achterbank op

te klappen. De beschikbare ruimte wordt dan nog eens verdubbeld. Natuurlijk is de achterraut in de „derde deur” van een verwarmingselement voorzien. Dat is veilig en praktisch en behoort dus tot de Peugeot-uitrusting. Op de grote weg draagt de 104 Coupé zich als een „grote” wagen. Snel en fel, dank zij de dwarsgeplaatste (en dus weinig ruimte vragende) 954 cc motor, die moeiteloos goed is voor een topsnelheid van 135 kilometer. Klevend aan de weg, dank zij de veilige voorwielaandrijving.

204 Break: Unieke combinatie van ruimte en comfort

Voor de automobilist die op zoek is naar een snelle mid-

denklasser met extra grote bagagecapaciteit, ontwierpen bij Peugeot de 204 Break.

Mechanisch helemaal gelijk aan de 204 Sedan, maar uitgerust met een royalere achterbouw en een vijfde deur, die toegang biedt tot een laadruimte van 0,7 m³. Als de achterbank is neergeklapt heeft men 1,5 m³ tot z'n beschikking. Evenals in de 204 Sedan zijn de voorstoelen van de 204 Break verstelbaar en gemakkelijk te transformeren tot slaapstoelen. Dat maakt de 204 Break tot een ideale vakantieauto. De sterke 1130 cc XK 4 motor zorgt voor een top van 140 km per uur. De 204 Break kan ook worden geleverd met de XL 4 D dieselmotor (vlot, stil en zuinig). Topsnelheid 130 km per uur. Ook de 204 Break beschikt over allerlei technische verfijningen, zoals de automatisch in- en uitschakelende ventilator (Peugeot-patent),

de stabilisatorstangen voor en achter, de vier onafhankelijk geveerde wielen en het hydraulisch remsysteem met Mastervac bekrachtiging. Allemaal zaken die het rijden met de 204 Break (leeg of volbeladen) veilig en comfortabel maken. De hier afgebeelde 204 Break is ook als 304 Break leverbaar, maar heeft een sterkere motor en is wat luxer uitgevoerd. Een ideale combinatie van werk- en vakantieauto. Goede reis!

304 "S": Sportief en exclusief

Toen bleek dat Peugeot met de introductie van de 304 in de roos had geschoten en het publiek zich enthousiast toonde, rees natuurlijk de vraag: Kunnen we hiervan ook een sportieve uitvoering maken? Er is immers een bepaalde groep automobilis-

ten die daarin sterk geïnteresseerd is. Het resultaat: de 304 „S” die ook als cabriolet en coupé geleverd wordt, is een staaltje van exclusieve vormgeving geworden. Een sierlijk gestileerde wagen, die voor oog en snelheidsmeter juist „iets meer” te bieden heeft.

De motor (helemaal van lichtmetaal en een geheel vormend met het versnellingsbak-carter) is 10 pk sterker dan die van de normale Peugeot 304, dank zij een dubbele Solex-carburateur. De wagen accelereert pittig en haalt, als dat moet, met gemak een top van 160 kilometer per uur. De 304 „S” Coupé kreeg ook nog een zusje in de vorm van een fraai gelijnde Cabriolet: beide wagens hebben ten opzichte van de „berline” een 28 cm kortere wielbasis, hetgeen de wegligging en de handelbaarheid nog heeft doen toenemen. De zit is voortreffelijk en een

extra vermelding verdient de praktische bagageruimte, die dank zij de „derde deur” in de 304 „S” Coupé en het brede deksel in de 304 Cabriolet „S” heel gemakkelijk toegankelijk is. Twee snelle, solide en vooral ook elegante modellen, die zonder twijfel tot de paradepaardjes van de Peugeot-stal behoren.

Peugeot 504: Een pracht formule

Nu bij een steeds groter wordende groep automobilisten het comfort van de wagen op de eerste plaats komt, kan de sierlijk gelijnde, snelle, maar vooral ook uitermate comfortabele Peugeot 504 zich in een toenemende populariteit verheugen. Niet het minst ook dank zij de prijs, waarvoor de Peugeot 504 wordt aangeboden, een prijs die prettig past in het heden- ▶



daagse budget van veel automobilisten. Het is deze combinatie, die de achtergrond vormt van het succes van de Peugeot 504.

Natuurlijk zijn er verschillende uitvoeringen. Peugeot levert ook hier „maatwerk”. Men kan de Peugeot 504 kopen met een 1800 cc benzinemotor (geschikt voor normaal of super), een 2 liter motor met dubbele carburateur, een 2 liter met injectiemotor en met een dieselmotor in twee versies (1948 cc en 2112 cc).

De Peugeot 504 L, met 1800 cc motor, loopt 154 km per uur, de Peugeot 504 Sedan TI met injectiemotor haalt (snél accelererend) een top van 173 km per uur. Vooral bij constante snelheid is deze injectiemotor zuinig. Een pomp met een uitgekiend regulatiesysteem zorgt ervoor, dat de motor precies zoveel brandstof krijgt als voor een optimaal rendement nodig is. Wie prijs stelt op extra veel bagageruimte kan

een keuze maken uit de 504 Break, de Familiale of de Stationcar. Al deze uitvoeringen hebben een grote bagageruimte, die toegankelijk is via een brede „vijfde” deur.

Kortom, de Peugeot 504 is er om aan alle wensen tegemoet te komen. En welke uitvoering men ook kiest, de Break met benzinemotor, de Familiale met automaat of de Stationcar met dieselmotor – of welke juist voor u geschikte combinatie dan ook –, steeds weer vinden we die elementen terug, die voor een belangrijk deel het formidabele succes van deze auto bepalen: comfort, geruisloosheid en betrouwbaarheid. Een prachtige formule.

504 met V-6 motor: een pracht creatie

Eén van de mooiste, meest uitgekende creaties die de auto-industrie anno 1975 te bieden heeft, is zonder twiifel de Peugeot 504 Coupé en Cabriolet met V-6 motor en automaat.

Onder de kap ligt een geheel nieuwe, pas ontwikkelde krachtbron. Het is de 2,6 liter, uit aluminium vervaardigde V-6 motor met twee bovenliggende nokkenassen.

Peugeot J7: Modeme bedrijfs-wagen voor stads- en snelverkeer

Peugeot heeft met de J7 bedrijfswagen een van de meest efficiënte voertuigen uitgebracht die er bestaan. De J7 kan nagenoeg alles en



voor wie nóg meer wenst, zijn er de speciale uitvoeringen: verlengd, verhoogd, kortom, helemaal aangepast aan de wensen van de koper. Uitergest met ofwel een benzinemotor (1618 of 1796 cc) ofwel een dieselmotor (1948 cc of 2112 cc) is de J7 een soepel rijdende, uiterst wendbare wagen. De kortste draaias is 6,48 m tussen trottoirs. Geen wonder, dat de J7 zo veel en zo intensief wordt gebruikt bij stadsverkeer.

De J7 is een grote bestelwagen met 1400 of 1800 kg nuttig laadvermogen. Een speciaal rijbewijs is niet vereist. Erg belangrijk is de stahoogte van 1,82 m. Zelfs een lange man kan zonder bezwaar rechtop in de laadruimte staan. In de J7 hoeft niemand gebukt te lopen en dat is een enorm voordeel. De platte, geribde vloer biedt een nuttig oppervlak van 4,6 m². Het totaal beschikbare volume bedraagt 8,7 m³. Als speciale uitvoeringen

van de J7 kent men o. a. pick-ups, koelwagens, kampeerwagens, laboratoriumwagens, demonstratiewagens en talloze andere variaties. Het valt zo gek niet te bedenken of de J7 heeft de mobiele oplossing bij de hand. Solide, veelzijdig, functioneel, elegant. Typisch Peugeot, maar de J7 is dan ook een rasechte Peugeot.



504 coupé



J7



Politie Utrecht:

Goede ervaringen met Peugeots op gas

Alle Peugeot modellen zijn geschikt om te worden omgebouwd op gas, dat blijkt wel uit het feit dat de Utrechtse gemeentepolitie circa veertig Peugeots in dienst heeft waarvan een belangrijk deel op gas rijdt. Het zijn 204's en men heeft er goede ervaringen mee.

De auto is voor de Utrechtse politiemann een onmisbaar gebruiksvoorwerp, waarmee hij zijn werk doet.

De Peugeots worden er daarom niet „opgereden”, maar worden meestal na een jaar weer vervangen door een nieuwe. „Kijk,” zegt de heer Van Meegen, „dat is voor ons toch de meest economische en veilige methode. Je beschikt zodoende steeds over nieuw, betrouwbaar materiaal en je maakt de kans, dat je een auto moet missen voor reparatie, zo klein mogelijk. En dat is goed, want een defecte auto is voor ons steeds een dubbele schadepost. Enerzijds kost het je de reparatie-uren, anderzijds ben je ook nog eens een auto kwijt die je nodig hebt. Vandaar dit systeem, dat mede gecombineerd met het gebruik van gas toch een zo economisch mogelijke uitkomst biedt.” Voordat men begon de Peugeots om te bouwen op gas, heeft men eerst onderzocht in hoeverre

er vermogensverlies zou optreden. Men nam twee Peugeot 204's, een rijdend op benzine en een rijdend op gas. Uit de testresultaten bleek, dat het vermogen aan de wielen met 8,5% verminderde bij het gebruik van gas. Het acceleratieverlies van 70-100 km was 2 seconden. De topsnelheid liep terug met 4%. Deze zeer acceptabele uitkomsten rechtvaardigden de omschakeling, die nu dank zij de lagere literprijs van gas een groot economisch voordeel oplevert.

Een groot aantal van de Utrechtse politieauto's loopt als surveillancewagen per jaar zo'n 60 à 70.000 kilometer, vaak nog meer. De wagens van de recherche doen het wat kalmer aan, maar komen toch ook wel aan zo'n 25.000 kilometer per jaar. De Peugeots doen het allemaal uitstekend op gas: op de binnenplaats van het Utrechtse hoofdbureau van politie staat een eigen gaspomp, waar de wagens van brandstof worden voorzien.

Dank zij dit uitstekende, betrouwbare automateriaal kan de Utrechtse politie haar taak vervullen, onder het motto: „Vigilant ut quiescant,” „Zij waakt, opdat u kunt rusten.” ●



Prijzen

PERSONEN

AUTOMOBIELEN

Alle prijzen zijn inclusief verwarmde achterraut (uitgezonderd cabriolets).
Prijswijzigingen voorbehouden

BENZINEMOTOREN

Type aanduiding	Cat.prijs incl. BTW
-----------------	------------------------

104	
Sedan L	f 9.995,—
Sedan GL	f 9.995,—
Supplement voor type „GL”	
— metaalkleur	f 295,—
— opklap. achterbank tepluxe bekleding	
	f 400,—
Coupé	f 10.995,—

204	
Sedan	f 10.995,—
Supplement:	
— schuifdak	f 400,—
— metaalkleur voor type met „schuifdak”	
	f 345,—
Break	f 11.995,—

304	
Sedan	f 11.995,—
Supplement:	
— schuifdak	f 400,—
— metaalkleur voor type met „schuifdak”	
	f 345,—
Sedan „S” met schuifdak	f 13.495,—

Break	f 12.995,—
Cabriolet „S”	f 14.495,—
Coupé „S”	f 14.995,—

404	
Sedan	f 13.995,—
Supplement:	
— schuifdak	f 400,—

504	
L	
Sedan	f 14.995,—

Type aanduiding	Cat.prijs incl. BTW
-----------------	------------------------

GL	
Sedan	f 15.995,—
Supplement:	
— schuifdak	f 400,—
— metaalkleur voor type met „schuifdak”	
	f 475,—
— lederen bekl. en metaalkleur voor type met „schuifdak”	
	f 1.400,—

Sedan Automatique met schuifdak	f 18.195,—
Supplement:	
— metaalkleur	f 475,—
— lederen bekleding en metaalkleur	f 1.400,—

TI Injection	
Sedan met schuifdak	f 18.295,—
Supplement:	
— metaalkleur	f 475,—
— lederen bekleding en metaalkleur	f 1.400,—

Sedan automatische met schuifdak	f 20.095,—
Supplement:	
— metaalkleur voor „type schuifdak”	f 475,—
— lederen bekleding en metaalkleur	f 1.400,—

COUPÉ-CABRIOLET V-6	
Cabriolet	f 30.000,—
Coupé	f 31.000,—
Coupé Automatique	f 32.800,—

COMBINATIE WAGENS	
Stationcar	f 15.995,—
Break	f 17.995,—
Familiale	f 18.495,—
Supplement voor familiale:	
— metaalkleur	f 525,—
— automatische versnellingsbak	f 1.800,—

DIESELMOTOREN	
204	
Sedan met schuifdak	f 13.995,—
Break	f 14.595,—

404	
Sedan met schuifdak	f 17.395,—

Type aanduiding	Cat.prijs incl. BTW
-----------------	------------------------

504	
Sedan L	f 17.995,—
Sedan GL met schuifdak	f 19.595,—
Supplement voor Type GL:	
— metaalkleur	f 475,—
Stationcar	f 18.995,—
Break	f 21.195,—
Familiale	f 21.695,—
Supplement voor Familiale:	
— metaalkleur	f 525,—

BEDRIJFS AUTOMOBIELEN	
204	
Bestelwagen	f 8.895,—
Bestelwagen diesel	f 10.995,—

404	
Bestelwagen met huif	f 11.495,—
Bestelwagen met huif/ diesel	f 13.295,—
Chassis-cabine	f 11.195,—
Chassis-cabine/diesel	f 12.995,—

J7	
1400 kg	f 15.486,—
1400 kg/diesel	f 17.574,—
1400 kg met zijdeur	f 15.834,—
1400 kg met zijdeur/diesel	f 17.922,—
1800 kg	f 16.646,—
1800 kg/diesel	f 18.734,—
1800 kg met zijdeur	f 18.994,—
1800 kg met zijdeur/diesel	f 19.082,—

Pick-up met 2 zitplaatsen	f 16.008,—
Pick-up met 2 zitpl./diesel	f 18.096,—
Pick-up met 5 zitplaatsen	f 16.530,—
Pick-up met 5 zitpl./diesel	f 18.618,—
Chassis-cabine	f 15.312,—
Chassis-cabine/diesel	f 17.400,—
Plateau-cabine	f 17.052,—
Plateau-cabine/diesel	f 19.140,—

Prijzen van Bestelwagen met zijritten, Ambulance, Busuitvoering, Veewagen en andere uitvoeringen op aanvraag.	●
---	---