



autokampioen
ANWB

kampioen auto

**Fusie Peugeot,
Citroën en
Chrysler
op de korrel**

**Prijzen
nieuwe
auto's**

**Test:
Mercedes
230 T**

peugeot504.info



HET grootste autoconcern van Europa, Peugeot-Citroën-Chrysler Europa, heeft zich vorige week officieel in Parijs gepresenteerd. Eerder kwam afgelopen maand al het bericht van de verkoop door Chrysler van al zijn Europese vestigingen aan het Franse Peugeot-Citroënconcern. John Riccardo, Chrysler's topman, deed de mededeling in Londen, na kort tevoren de Britse regering verwittigd te hebben. De Engelsen waren niet verheugd; de Fransen des te meer.

Peugeot heeft loon naar werken gekregen na jaren van zorgvuldige, voorzichtige maar doelbewuste groei. Financieel bleek het familieconcern bij machte eerst Citroën over te nemen en vervolgens Chrysler-Europa. De ondernemingen van deze laatste groep worden à raison van een miljard gulden door de Amerikaanse Chrysler Corporation aan Peugeot-Citroën overgedragen.

Toen Renault en American Motors samengingen was al bekend, dat ook Peugeot in Amerika onderhandelde. Maar verder kwam de aankondiging van de grootste autofusie aller tijden als een volslagen verrassing.

**auto &
economie**
door
Sicco de Jong

**Grootste
autofusie
aller tijden**

Citroën en Chrysler maken

peugeot504.info

Opnieuw liggen aan de fusie bekende oorzaken ten grondslag: de kracht van Peugeot en de zwakte van Chrysler. In Europa bevond zich Chrysler's Achillespees. Te weten Chrysler United Kingdom, vroeger de Rootes Group, die in de jaren zestig na de Franse Simca door de Amerikanen was gekocht.

Chrysler had er qua investeringen alles aan gedaan om die miskoop goed te maken, maar de in Engeland gemaakte kosten bleken niet voor de baat uit te gaan. Een te lage produktiviteit, verergerd door stakingsgolven, hebben keer op keer de gezamenlijke reddingsoperaties van Chrysler en de Britse regering gefrustreerd.

Die regering blijft nu met de frustraties zitten. De Engelse vakbonden hebben al gedeeltelijke of gehele nationalisering van Chrysler U.K. geëist. Maar dat dit niet zal helpen maken de ervaringen met British Leyland duidelijk.

Chrysler wilde niets liever dan zijn Britse dochter voorgoed vaarwel zeggen en het is zeer de vraag of Peugeot werkelijk een lieve moedermaatschappij voor dit stiefkind van de auto-industrie wil wezen. De toekomst voor de Engelse Chrysler-fabrieken ziet er somber uit, want Peugeot is er het concern niet naar om geld in bodemloze putten te werpen. Dat zal dan toch de regering in Londen maar moeten doen. Tenminste, wanneer de Britten het bedrijf

overleind willen houden.

Veel belangrijker voor Peugeot is de koop van het waardevolle Chrysler France, een winstgevende onderneming, die nu als echt Frans bedrijf ook op de Franse markt betere kansen moet krijgen. Een eveneens gunstige transactie is de overname van Chrysler España, op zich klein, maar na de Spaanse Citroën-fabriek een welkome aanvulling op Peugeot's activiteiten in Spanje, die in vier jaar tijd werd opgebouwd.

Voor Chrysler is maar één ding belangrijk: geld.

Avontuur

Het avontuur van Chrysler in Europa begon in een periode, waarin het de Amerikaanse onderneming zeer voor de wind ging. Dat waren de jaren 1963-'68, toen Chrysler gemiddeld 200 miljoen dollar winst per jaar noteerde – in 1968 zelfs bijna 300 miljoen – na een moeilijke tijd rond 1960.

Europa was toen een veelbelovend afzetgebied en Chrysler zag met lede ogen aan, dat GM met in de jaren '20 overgenomen fabrieken en Ford met voordien en nadien gevestigde bedrijven, hier een belangrijke rol speelden.

De beslissing om in Europa te gaan meedoen was bepaald niet onverstandig.

In Frankrijk deed zich een kans voor, doordat Fiat geld nodig had en bereid

De drie nieuwelingen van het Franse autoconcern, dat de General Motors van Europa wordt: de Peugeot 305, Chrysler Horizon en Citroën Visa.



was Simca Automobiles te verkopen, ook al stemde de Amerikaanse penetratie president Charles de Gaulle niet gunstig.

In Engeland gaf het wat minder wrijving, dat Chrysler de Rootes Group anneerde en in Spanje volgde de overname van Barreiros Diesel.

Chrysler was toen nog in staat de nodige investeringen te financieren: in Frankrijk en Spanje vooral voor uitbreidingen en in Engeland voor modernisering van de ouderwetse fabrieken. Ook toen de moedermaatschappij in Amerika anno 1970 weer in de rode cijfers raakte liet Chrysler zich niet afschrikken: wie A zegt moet ook B zeggen en met een goede organisatie van de Europese activiteiten leken de problemen oplosbaar. De bedrijven werden omgedoopt en gingen alle de naam van Chrysler dragen.

Maar de economische teruggang na de oliecrisis gaf de wereldwijde organisatie een grote terugslag en de Chrysler-Corporation had niet zoveel commerciële en financiële reserves dat het

concern deze slag te boven kon komen. In 1974 waren de verliezen nog te overzien; in 1975 verspeelde Chrysler echter 160 miljoen dollar in Amerika en 47 miljoen dollar daarbuiten.

De veelheid aan activiteiten was Chrysler boven het hoofd gegroeid. In de Amerikaanse verkoop verloren de merken Chrysler, Dodge en Plymouth sinds 1971 terrein, omdat Chrysler eenvoudig het geld niet had om een „subcompact car“ te ontwikkelen. In 1970 had Chrysler nog 16% van de Amerikaanse verkoop in handen, in 1974 was het 14% en dit jaar wordt het zo'n 12%. Ondanks de komst van de Franse Horizon, die door de consumentenorganisatie werd gekwalificeerd als „onacceptabel“ vanwege stabiliteits- en besturingsproblemen.

De eisen op het gebied van veiligheid, schone uitlaatgassen en zuinigheid kosten in principe het veel grotere GM-concern evenveel als Chrysler. Terwijl Chrysler een conservatief imago onder de Amerikaanse kopers heeft gekregen, dat alleen met vlottere nieuwe model-

len omgebogen kan worden.

John J. Riccardo zag eind vorig jaar nog maar één uitweg: een vijfjarenplan met 16 miljard dollar aan investeringen.

Maar hoe moet het concern dat bedrag opbrengen?

De aandeelhouders en de banken schrikken er voor terug.

Dit jaar wordt voor Chrysler een verlies van 100 miljoen dollar verwacht.

Aftocht

Het is geen koeien besluit, maar eenvoudig een noodzaak, dat Chrysler de aftocht blaast in het buitenland om in eigen land overeind te kunnen blijven.

Verliesgevende ondernemingen in Australië, Brazilië en Europa wil Chrysler van de hand doen aan concurrenten, die er weer iets winstgeevends van kunnen maken. In Australië onderhandelt Chrysler met zijn Japanse partner Mitsubishi Jidosha Kogyo, waarin Chrysler een belang van 15% heeft. In Brazilië kreeg VW – dat in Amerika al een Chrysler-fabriek overnam – de vestiging aangeboden. En in Europa was er

Peugeot de reus van Europa



eigenlijk geen betere gesprekspartner denkbaar dan Peugeot-Citroën.

Chrysler France is voor het Franse concern een aantrekkelijk bedrijf, omdat er met verdere rationalisering produktietechnisch meer mee te bereiken valt en omdat het merk ook verkooptechnisch interessant is. Chrysler-Simca wordt in Frankrijk verhoudingsgewijs te slecht verkocht, mede door het Amerikaanse imago. Is dat er af, dan zullen de voorwielaandrijvers een in eigen land aantrekkelijker aanbieding krijgen.

Bovendien verschilt de functionele formule van Chrysler-Simca sterk van de aparte conceptie van de Citroëns en van het topklasse-imago van Peugeot. Men bijt elkaar binnen het nieuwe concern dus niet, maar men vult elkaar aan. En waarschijnlijk is er geen betere manier om Renault en de andere Europese merken te beconcurreren, dan Simca als merk onder het Peugeot-vaandel te presenteren. ➔

Chrysler's beste Britse fabriek is die te Coventry, waar indertijd de Avenger gemaakt werd en nu de Sunbeam Alpine of Simca 1307/1308. Voor de Avenger heeft Chrysler grote bedragen geïnvesteerd.

Met de merken Peugeot, Citroën, Chrysler-Simca en Matra beheert het nieuwe concern 60% van de Franse en 18% van de Europese autoproduktie tegen Renault resp. 40% en 12% daarvan. In Europa komt alleen Ford met 13% tussen beide Franse concerns in.

In Spanje zijn alle drie concerns – Ford, Renault en de Peugeot-groep – goed voor elk ruim 200.000 auto's per jaar tegen ruim 350.000 voor Seat. Het nieuwe concern neemt voor 22% deel in de Spaanse autoproduktie.

Mocht nog een fusie in Argentinië volgen, dan zou het concern daar ook het grootste worden. Chrysler kon wel eens het voorbeeld van GM volgen, dat aankondigde zich uit Argentinië terug te trekken, gezien de slechte economische omstandigheden aldaar.

Engeland

De grote vraag blijft evenwel, wat zich in Engeland gaat afspelen. Toen het fusieplan bekend werd, zijn de Britten alle mogelijke commissies gaan vormen: van overheden, vakbondsorganisaties en personeelsvertegenwoordigingen.

Peugeot's onderhandelaars hebben aangekondigd, dat zij de verplichtingen van Chrysler willen overnemen en dat ze bereid zijn het reddingsplan van eind 1975 opnieuw te bespreken.

Maar dit moeten we meer zien als het openhouden van alle mogelijkheden dan als een toezegging. Want daarbij zou Peugeot altijd de eis achter de hand houden dat de Britse Chrysler-fabrieken eens en voor altijd rendabel moeten worden. De vraag is echter of dat kan.

Peugeot is van nature veel te voorzichtig om zich de vingers te branden aan het Engelse vuurwerk, waarmee veel conflicten en weinig auto's totstandkomen. En Chrysler is de Britse fabrieken liever vandaag dan morgen kwijt. Riccardo heeft de hele affaire al eens cadeau willen doen aan de regering te Londen, tenzij die met forse bedragen over de brug zou komen. Hetgeen de regering eind 1975 schielijk deed met een reddingsplan, waarvoor zo'n 700 miljoen gulden is gevoteerd. Niet eens veel minder dan met de gehele overdracht van Chrysler-Europa gemeoid is.

Daarbij gaat het om 230 miljoen dollar in contanten en nog eens een iets kleiner bedrag in aandelen van de nieuwe houdstermaatschappij Peugeot-Citroën-Chrysler Europa. Samen bijna een miljard gulden, waarvan Chrysler de helft dus contant mag opstrijken, terwijl een 15% belang in het nieuwe Franse concern zeker geen slechte belegging zal blijken.

Maar dat geld wordt uiteindelijk betaald en geïncasseerd voor de Franse en Spaanse fabrieken en nauwelijks of niet voor het Britse aangesel, dat bij Coventry een vrij redelijk functionerende fabriek heeft (men maakt er de Simca 1307/1308 als Alpine), dat 7% van de

Engelse autoverkoop vertegenwoordigt, dat over het nieuwe model Chrysler Sunbeam beschikt en dat een interessant exportcontract met Iran heeft, waar overigens ook Peugeot actief is. Bovendien is de vrachtwagenproduktie van Chrysler-Dodge in Engeland een goed lopende zaak.

Doch de afgelopen vier jaar heeft de Britse Chrysler desondanks ruim 400 miljoen gulden verloren. En ook al draait de regering sinds 1976 voor de helft van de verliezen op, de zaak is voor elke moederonderneming onverteerbaar. Vooral omdat de stakingen – met name in het Schotse Linwood, waar de Sunbeam wordt gemaakt – met tussenpozen terugkeren.

De Britse regering acht uit oogpunt van werkgelegenheid, betalingsbalans door de export en afzetmogelijkheden voor de grote onderdelenindustrie het behoud van de autofabrieken gewenst:

net zoals dat met British Leyland steeds betoogd wordt. Maar wie zal dat betalen? Peugeot niet, dat staat wel vast.

Frankrijk

In Frankrijk krijgt Peugeot er tenminste een bedrijf bij, dat goed winstgevend is, een gunstige marktpositie in de meeste Europese landen heeft (de Britse Chrysler komt niet ver) en nog nooit een staking heeft gekend.

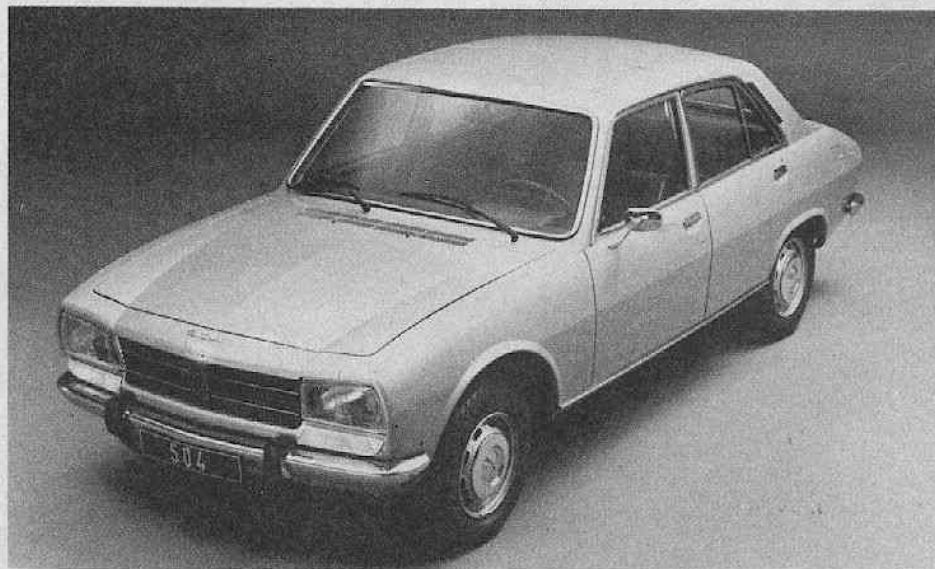
Als grootste autoconcern van Europa werkt Peugeot-Citroën-Chrysler straks met drie merken, die onderling nog wel eens onderdelen kunnen uitwisselen: Peugeot-Citroën is de enige dieselaufabrikant in Frankrijk en dat kan ook Simca te stede komen.

Bovendien kan het concern met zo'n twintigtal basismodellen een tegenslag gemakkelijk verwerken, wanneer die zich eens bij de verkoop van één van die modellen zou voordoen. Er zijn voorts



Chrysler Espana op één van de autosalons in Barcelona: de Simca's zijn er populair geworden.

Nog altijd het topmodel van Peugeot, de 504, die geruchten over een toekomstige 505 in de verkoop weerstaat.



's Werelds tien grootste autoconcerns in 1977

	omzet in milj. \$	personenauto- productie
1. General Motors	54.961	7.098.000
2. Ford	37.842	4.598.000
3. Chrysler zonder Europa	13.452	1.555.000
4. Peugeot-groep	11.780	2.141.000
5. Volkswagen	10.410	2.076.000
6. Renault	10.018	1.500.000
7. Toyota	9.601	1.967.000
8. Daimler-Benz	8.633	402.000
9. Nissan	7.677	1.772.000
10. Fiat-Italië ¹⁾	4.515	1.263.000

¹⁾ exclusief de belangen buiten de Italiaanse moedermaatschappij: Seat, waarvan Fiat 36% bezit, behaalde bijv. een omzet van \$ 1.105 miljoen en buiten Italië zijn nog bijna een half miljoen Fiat-modellen gebouwd.

bij alle drie merken attractieve jonge typen zoals de Peugeot 305, Chrysler Simca Horizon en straks de Citroën Visa.

Qua aantal gebouwde auto's in 1977 – 2,14 miljoen – en qua geldomzet is Peugeot-Citroën-Chrysler nummer één in Europa; vorig jaar behaalde Peugeot-Citroën reeds het hoogste winstcijfer van de gehele Europese auto-industrie.

Naar omzet komt het concern in de wereld op de vierde plaats, na GM en Ford en nog altijd Chrysler, dat met de transacties 70% van zijn buitenlandse productie en 20% van zijn totale productie van de hand doet.

Wat van Peugeot, eens slechts het derde merk van Frankrijk, geworden is, dankt het concern bovenal aan de familie, die zich bescheiden op de achtergrond houdt. De leiding van het concern is twaalf jaar achtereen in handen geweest van François Gautier, die zich vorig jaar op 67-jarige leeftijd terugtrok en werd opgevolgd door Jean-Paul Parayre, nu 41 jaar.

Was Gautier een man, die opklom binnen de Peugeot-organisatie – hij werkte er sinds 1930 – Parayre kwam na een loopbaan in enkele overheidsfuncties pas in 1974 bij Peugeot. Tevoren had hij als directeur van het ministerie van Industrie o.m. toezicht gehouden op de grootste Franse staatsonderneming, Renault.

De overeenkomst tussen Peugeot-Citroën en Chrysler is gesloten tussen de presidenten Parayre en Riccardo, maar de onderhandelingen zijn al een jaar geleden begonnen en wat Peugeot betreft vloeit de overeenkomst nog altijd voort uit het beleid van Gautier, die ons eens zei: „Wij diversificeren ook, maar dan binnen de automobiel”.

In de leiding van Peugeot vindt men ook wel namen van de familieleden: voorzitter van het Conseil de Surveillance is Roland Peugeot, wiens functie te vergelijken is met ons begrip president-commissaris.

Welk aandeel de familie precies in de nieuwe onderneming zal hebben, is ons niet bekend. Het zal ongeveer 25% à 30% bedragen. Daarbij komt dan 15% voor Chrysler en circa 7% voor Michelin, nog als gevolg van de fusie Peugeot-Citroën in 1974.

Samenwerking

Uit de overeenkomst met Chrysler vloeit mogelijk meer samenwerking voort. De Amerikanen zullen tot 1980 de Franse onderneming bijstaan met het bestuur van de drie Europese bedrijven, zo werd overeengekomen. Het is stellig niet ondenkbaar, dat de Europese Chrysler-organisatie ook nadien de Amerikaanse Chrysler-merken blijft importeren, zoals nu o.m. in Nederland al het geval is.

Andere samenwerking bestaat ook: de overeenkomst Renault-Peugeot van 1966 is nooit opgezegd en de combina-

De auto's van de nieuwe Peugeot-groep in volgorde

	productie in 1977	volgorde in het eerste halfjaar van 1978 bij de Nederlandse ver- koop
1. Peugeot 504 ¹⁾	293.200	1 - 11.000
2. Chrysler Simca 1307/1308	258.200	3 - 8.300
3. Citroën GS	248.100	2 - 9.900
4. Peugeot 104	190.400	8 - 3.500
5. Peugeot 304 ¹⁾	160.100	5 - 5.100
6. Citroën 2 CV	150.300	6 - 04.100
7. Simca 1100	142.100	4 - 6.200
8. Citroën CX ¹⁾	112.700	10 - 1.900
9. Citroën Dyane	103.100	11 - 1.800
10. Hillman Hunter	102.900	-
11. Citroën LN	65.100	14 - 700
12. Simca 1000	48.800	12 - 1.100
13. Chrysler Avenger	47.500	17 - 600
14. Citroën Ami ²⁾	34.700	16 - 600
15. Chrysler 160 /2 Litres	26.900	15 - 700
16. Peugeot 604	24.800	13 - 700
17. Peugeot 305 ²⁾	10.100	9 - 2.700
18. Chrysler Sunbeam ²⁾	9.000	18 - 400
19. Matra-Simca Rancho	8.000	19 - 200
20. Matra-Simca Bagheera	4.100	20 - 100
21. Chrysler-Simca Horizon ²⁾	400	7 - 3.900

¹⁾ bij deze modellen zijn de diesels inbegrepen

²⁾ de Citroën Ami wordt binnenkort vervangen door de Visa; bij de Peugeot 305, Chrysler Sunbeam en Chrysler Horizon zijn de cijfers beïnvloed door de introductie rond de jaarwisseling en pas daarna in Nederland.

tie Fiat-Citroën uit de jaren 1968-'73 heeft nog een vervolg gekregen. In juli werd namelijk aangekondigd dat Fiat en Peugeot-Citroën samen een fabriek voor bestelauto's in Midden-Italië gaan bouwen, waarvoor op fifty-fifty-basis circa 600 miljoen gulden wordt geïnvesteerd. Fiat en Citroën hebben al samen een lichte bedrijfswagen uitgebracht en Peugeot is verder nog Ford's leverancier van dieselmotoren.

Tenslotte blijven in de auto-industrie partners vaak concurrenten en de filosofie van Peugeot is wat dat betreft die van General Motors: meer merken binnen één concern, die ook elkaar beconcurreren.

In Nederland verandert dus weinig door de fusie. De verkooporganisaties blijven gescheiden, maar mogelijk komen voordelen van de samenwerking binnen het nieuwe concern op den duur in de concurrentiepositie van de merken tot uiting.

Samen zijn Peugeot, Citroën en Chrysler-Europa goed voor 18,7% van de Nederlandse autoverkoop in de eerste helft van 1978 tegen 15,1% voor GM, 11,7% voor Ford, 8,1% voor VW en 7,6% voor Renault.

Van alle Europese ondernemingen tenslotte wordt de nieuwe Peugeot-groep nummer vijf na Shell, BP, Unilever en Philips.

De eerste Sunbeam van 1899



De Chrysler Sunbeam van 1977

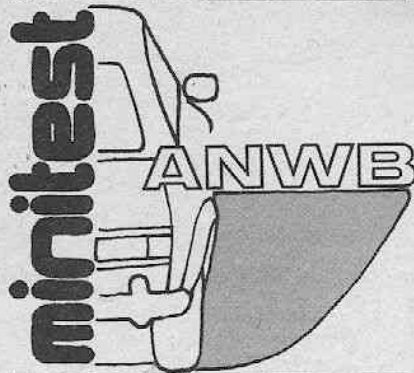


peugeot504.info

15 jaar Amerikaans

DE EUROPESE CHRYSLER-MERKEN

- 1899 – eerste Sunbeam
- 1900 – eerste Humber
- 1904 – eerste Singer
- 1907 – eerste Hillman
- 1927 – vorming van de Rootes Group met Hillman en Humber, later toetreding van Sunbeam en Singer
- 1934 – eerste Simca door Fiat in Frankrijk gebouwd
- 1954 – Simca neemt Ford-France over, waarbij Ford een belang van 15% houdt
- 1958 – Chrysler neemt het 15% belang van Ford over en vergroot dit tot 25%
- 1963 – Chrysler verwerft van Fiat de aandelenmeerderheid – 64% – in Simca Automobiles en een 40% belang in de Spaanse Barreiros Diesel
- 1964 – Chrysler verwerft een belang in de Rootes Group: 46% van de gewone aandelen en 65% van de aandelen zonder stemrecht
- 1967 – Chrysler breidt de belangen in Rootes en Barreiros uit tot meerderheidsbelangen
- 1970 – de maatschappijen Simca, Rootes en Barreiros krijgen de namen Chrysler France, Chrysler U.K. en Chrysler Espana; Chrysler France gaat samenwerken met Matra en brengt het model Chrysler 160/180 uit; Chrysler Corporation verwerft een belang van 15% in Mitsubishi's autofabriek.
- 1975 – introductie van de Chrysler-Simca 1307/1308, die in Engeland Sunbeam Alpine gaat heten
- 1977 – introductie van de Chrysler Sunbeam, waarmee de merknaam een typenaam wordt
- 1978 – introductie van de Chrysler-Simca Horizon, die in Amerika als Dodge Omni en Plymouth Horizon in productie gaat; Chrysler verkoopt zijn Europese fabrieken aan Peugeot-Citroën voor \$ 230 miljoen en een 15% belang in dit concern



Peugeot 504 GL Combinatiewagen

Grote, ruime wagen; langer bestaand ontwerp. Bij deze combi wordt een verlengde wielbasis toegepast, ook de carrosserie is duidelijk langer dan die van de sedan en heeft een verhoogd dak. Leverbaar met een kleinere benzinemotor en met een diesel. Uitsluitend verkrijgbaar als vierdeurs.

In 't kort

De Peugeot 504 Break GL is een zeer ruime wagen, die opvalt door zijn soepele vering. Het comfort wordt wat nadelig beïnvloed door de erg lage zitpositie. De rijeigenschappen zijn goed, de wagen is echter wat traag handelbaar. Stuurbekrachtiging is niet leverbaar.

Plus en min

Uitstekende rijeigenschappen
zeer prettige vering
ruim interieur

Lage zitpositie
zware en indirecte besturing

Prijzen

per 6 maart 1978

Peugeot 504 GL Combi	f 21.995,-
meerprijs automaat	f 2.345,-
afleveringskosten zonder ML-behandeling	f 325,-

Motor

Voorin geplaatste, watergekoelde viercilinder lijnmotor. Cilinderinhoud 1971 cm³. Vermogen 68 kW bij 5200 r/min. Koppel 157 Nm bij 3000 r/min.

Prestaties

Liggen op een acceptabel niveau, maar komen niet boven de middelmaat uit. Vooral boven 120 km/h presteert de motor weinig meer. Zeer soepele motor, goede trekkracht bij lage toerentallen. Topsnelheid 160 km/h. Acceleratie tot 100 km/h 14,0 s. Acceleratie van 80 tot 100 km/h in 4e versnelling 6,4 s.

Brandstofverbruik

Bij een constante rijsnelheid van 100 km/h 1 op 10,4. Gemiddeld verbruik 1 op 6-1 op 8; normale cijfers. Superbenzine.

Transmissie

Achterwielaandrijving. Vier versnellingen, stuurschakeling. Lichte bediening, echter met een wat grote slag. Automatische transmissie leverbaar.

Rijeigenschappen

Zeer goed. Nogal indirecte, maar wel zeer nauwkeurige besturing; uitstekend wegcontact. Zeer goede koersvastheid, weinig zijwindgevoelig. Goede bochtvastheid.

Algeheel comfort

Staat op een acceptabel niveau. De motor is betrekkelijk stil, wel doen zich bij bepaalde toerentallen hinderlijke resonanties voor. Bij hoge rijsnelheden is windgeruis duidelijk waarneembaar. Zeer soepele vering, zowel kleine als grote oneffenheden worden uitstekend verwerkt. Vrij zware besturing bij parkeer manoeuvres, bovendien moet er vrij veel aan het stuur gedraaid worden. Hinderlijk lage zitpositie.

peugeot504 info

Bij de royale, zowel voor- als achterin probleemloos. Interieurruimte voorin 138 cm, achterin 136 cm. Comfortabele, wat zachte voorstoelen met volledig verstelbare rugleuningen. Stoffen bekleding, tapijt vloerbedekking.



Afmetingen laadruimte:

nuttige breedte achterklep	105 cm
nuttige hoogte achterklep	82 cm
grootste lengte laadvloer	204 cm
kleinste lengte laadvloer	143 cm
breedte tussen wielkasten	106 cm
hoogte vloer-dak	93 cm



Veiligheid

Uitstekende rijeigenschappen, echter erg indirecte besturing. Goede remmen met eenvoudig in voor en achter gescheiden circuits. Korte, gedeelde stuurkolom. Kindersloten op de achterportieren. Knipperlichtinstallatie. Voorruit van niet gelaagd glas. Hoofdsteunen voorin. Automatische driepuntsgordels voorin. Achterklep niet van binnenuit te openen.

Standaarduitrusting

Wissers 2 snelheden. Elektrische ruitespoeier. Geen wisser op de achterraut. Achterrautverwarming, aansteker, dagteller, achteruitrijlampen. Mistachterlicht.

Maten en gewicht

Wielbasis 290 cm, lengte 480 cm, breedte 169 cm. Gewicht kentekenbewijs 1320 kg. Draagvermogen 640 kg. Banden 185 SR 14, met verhoogd draagvermogen.

Caravan

Maximum aanbevolen afleveringsgewicht 800 kg. Maximum totaal gewicht voor het wegrijden op een helling van 12% 3046 kg.