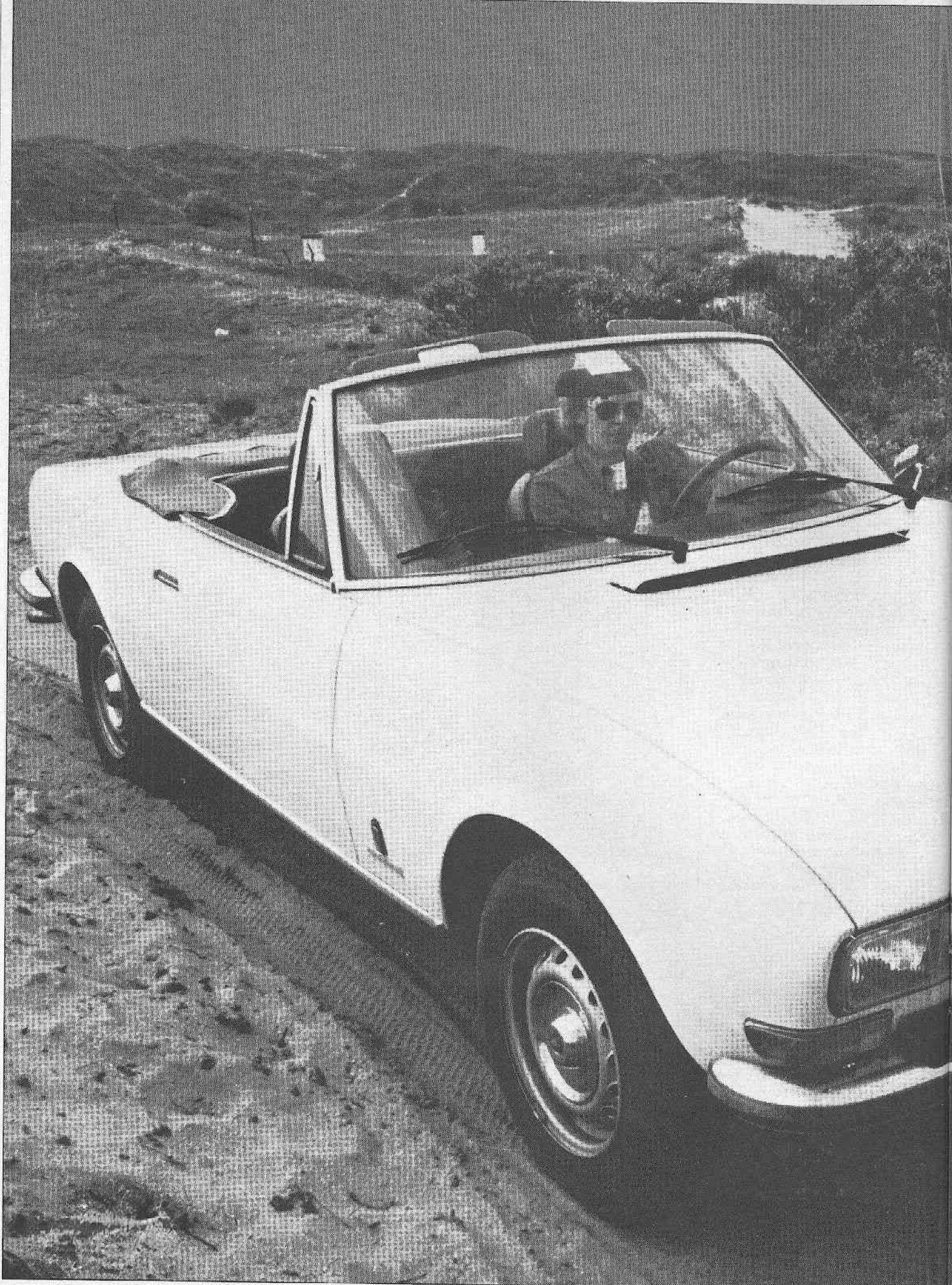


AUTO VISIE

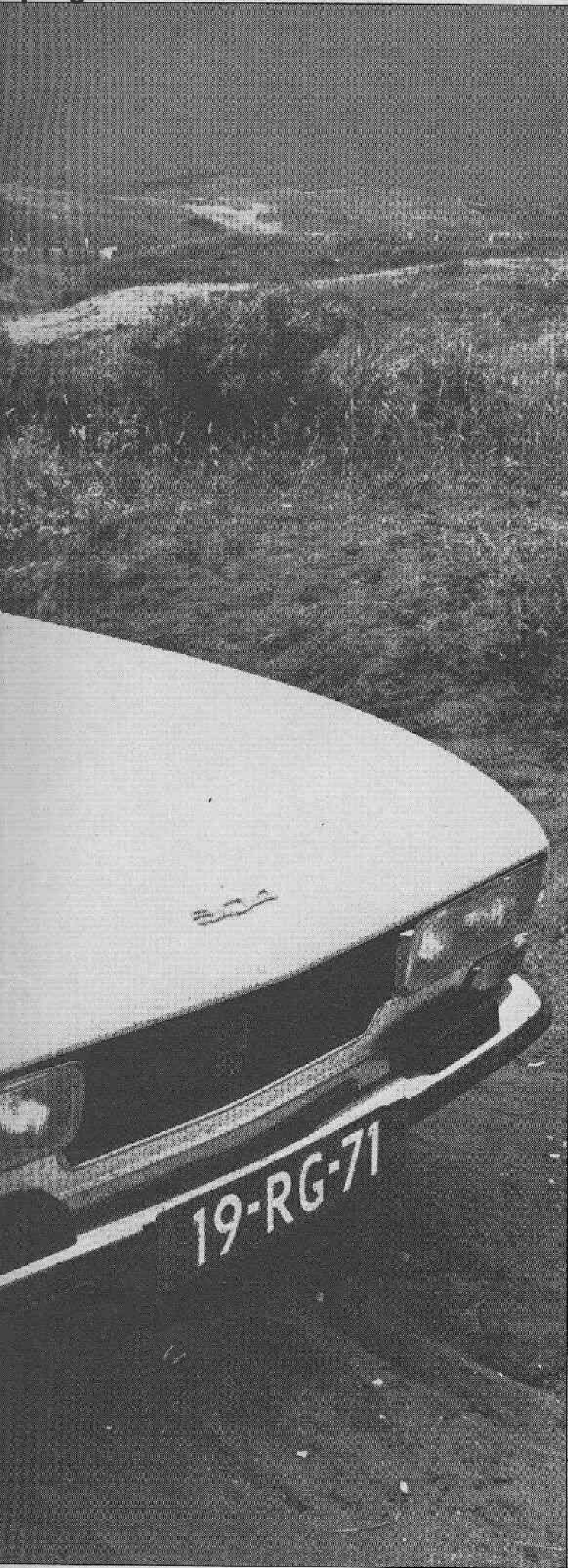
••••• Lotus weer helemaal terug •••••
• Bewegwijzeringschaos in Amsterdam •
••••• Zeepkistenfeest op Zandvoort •••••

AUTO VISIE **TEST**
PEUGEOT 504
CABRIOLET





fotografie henny keizer, assistentie meiringen lokko haanstra



AUTO^{VISIE}TEST

PEUGEOT 504 CABRIOLET

Al sinds jaren testen wij in het zomerseizoen een open wagen. Dat wordt van jaar tot jaar steeds moeilijker daar de cabriolet, dat eertijds zo populaire wagentype, ernstig met uitsterven wordt bedreigd. Niet in de laatste plaats door de stringente veiligheids-eisen in Amerika die ongeveer een jaar geleden de open wagen helemaal leken te gaan verbieden - wat in tegenstelling tot wat velen menen uiteindelijk niet het geval was. Hoe dan ook - er is vrijwel geen autofabrikant ter wereld die nog met een splinternieuwe cabriolet op de proppen komt. Zelfs zijn er fabrikanten die een oorspronkelijk als cabriolet opgezette wagen halverwege het produktievoorberedingsproces nog tot coupé omvormden: de Triumph TR7 bij voorbeeld. In dit nummer van Autovisie een test van een open wagen die inmiddels alweer een aantal jaren rondrijdt: de Peugeot 504.

Motor

Alhoewel deze cabriolet 504 heet zit er toch de motor uit de 604 in, de V6 die Peugeot samen met Volvo en Renault ontwikkelde. De motor is tot in details gelijk aan het exemplaar in de 604. Indertijd vonden we op de rollenbank bij de 604 sedan 106 pk aan de aangedreven wielen - thans maten we er bij de cabriolet 104, geen verschil van betekenis dus. Ook deze motor heeft weer die merkwaardige inlaatconceptie waarbij één enkele vrij kleine carburateur door het gaspedaal wordt bediend, terwijl een tweede dubbele progressief in actie komt wanneer de onderdruk in het inlaatspruitstuk daar aanleiding toe geeft. Dat brengt natuurlijk een nogal opvallende „deuk” in het vermogens- en koppelverloop teweeg. Bij deze testwagen valt die deuk precies bij 3000 toeren. Gezegd moet evenwel worden, dat van die vermogensterugval in de alledagsrijpraktijk niets valt te merken.

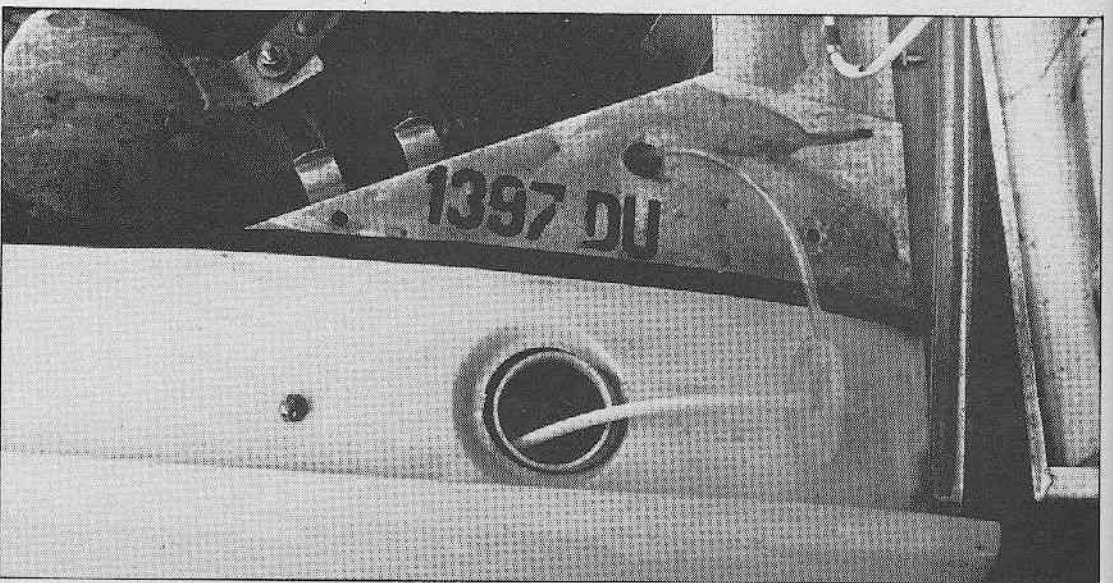
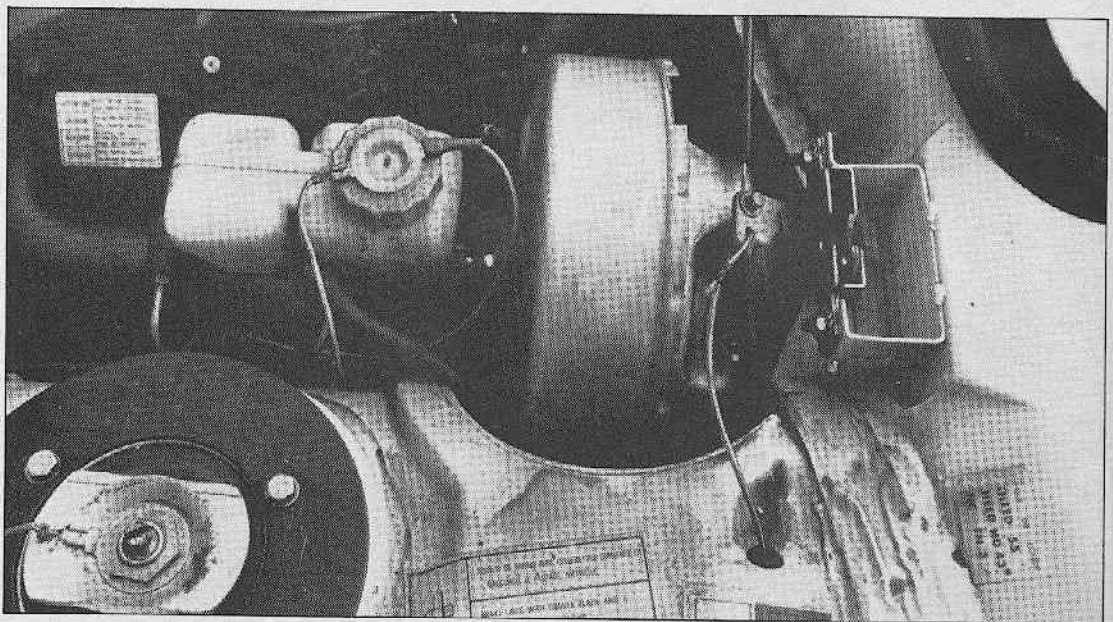
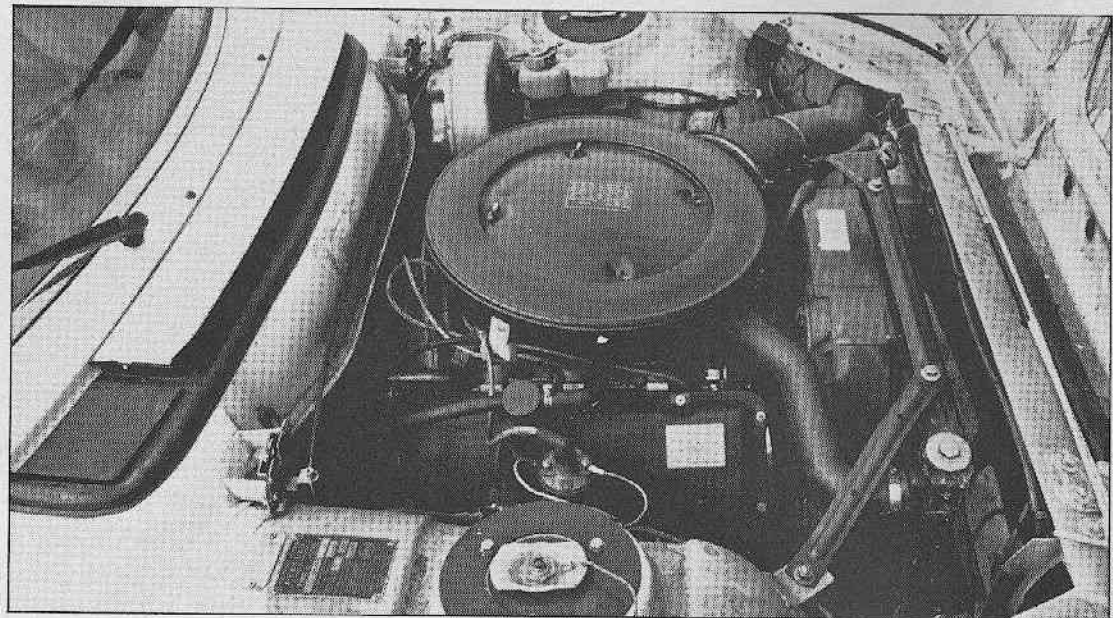
De sedan weegt leeg 1455 kilogram - de cabriolet is met 1205 fors wat lichter. Niet onverwacht dus, dat de laatste met wat pittiger acceleratietijden uit de bus komt - het viel ons echter tegen dat de verschillen niet opmerkelijker waren. Van stilstand tot 120 kilometer per uur accelereert de cabriolet in 14,6 seconden: precies even snel als de sedan. Tot 140 doet hij er 20,3 seconden over - de sedan 21,0. Weinig meer fut dus.

Ook qua verbruik doet de cabriolet geen opzienbarender dingen dan zijn grote broer. Gemiddeld komt hij zo'n half kilometer verder op een liter super. Wanneer je niet te

hard rijdt is de wagen mooi zuinig: bij 80 kilometer per uur loopt hij 1 op 11,8, bij 100 constant 1 op 10,6. De motor loopt enorm stil. Dat wil natuurlijk niet zeggen, dat de wagen op snelheid ook stil is: open wagens zijn dat nooit. Maar het is zeker geen motorgeluid dat de 504-cabrioletbestuurder om de oren toetert: het is allemaal windgeruis. Met de kap opgezet komt de wagen reeds tegen de 120 kilometer per uur boven de 80 decibel, die wij als grens voor geluidshinder plegen te hanteren. Met de kap naar beneden was die grens van 80 reeds bij 80 kilometer per uur bereikt. Bij 120 en 140 gaf de meter de schier ongelofelijke waarden van respectievelijk 88 en 96 decibel aan! Alle aanleiding dus om open niet al te snel te rijden. De wagen zelf wil best wel: voor de grap heb ik het ding tot zijn topsnelheid (van 184 kilometer per uur) met de kap neer gereden. Je kunt dan je medepassagiers met geen mogelijkheid meer beschreuwen. Overigens valt het zelfs bij deze hoge snelheden met de windoverlast nog wel mee. Je zit in een jonge storm - goed, maar dat mag je bij zulke snelheden in een cabriolet verwachten. Bij de maximumsnelheden die in ons land, enclave in Europa als het is (wie sprak daar van een verenigd Europa?!) gelden, is open rijden heel best te doen. Als de zon tenminste eens een keer schijnt, want een cabriolet kopen is natuurlijk voor een Nederlander altijd een emotionele, nimmer een rationele zaak. De testwagen startte ietwat moeizaam met een te veel en te lang toerenverhogende automatische choke. De motor als geheel is een juweeltje. Soepel, fluisterend, met een echt acceptabel prestatieniveau. Strikt genomen is die motor het sterkste stuk uit de hele auto.

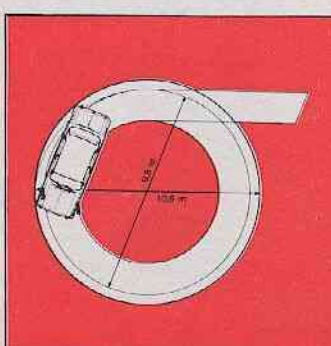
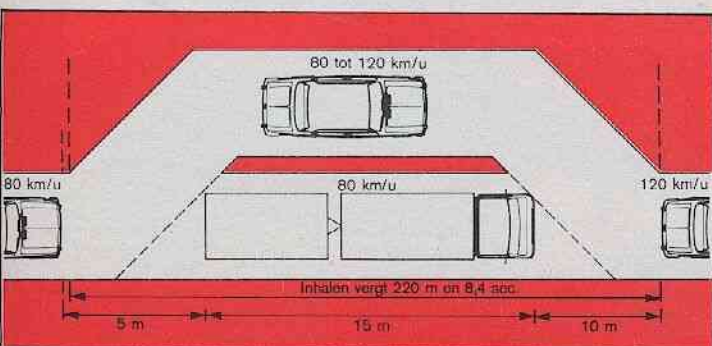
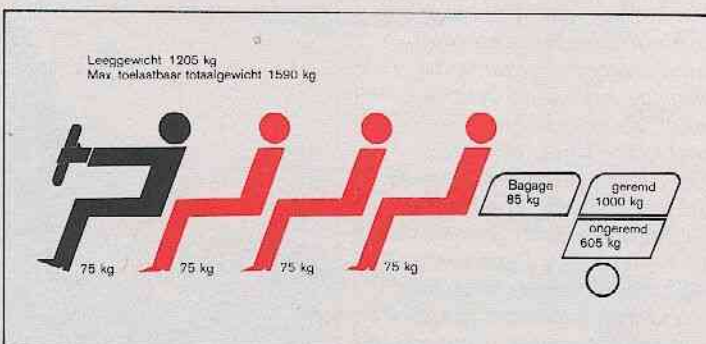
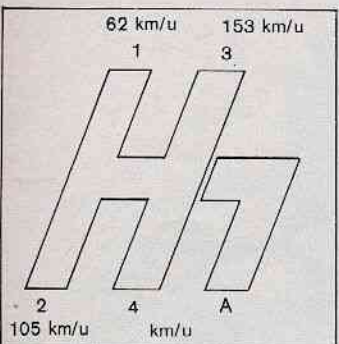
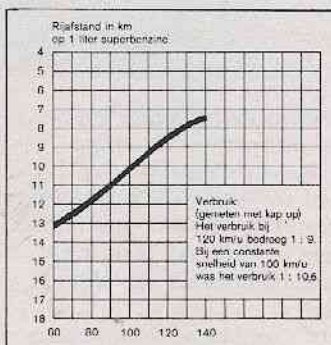
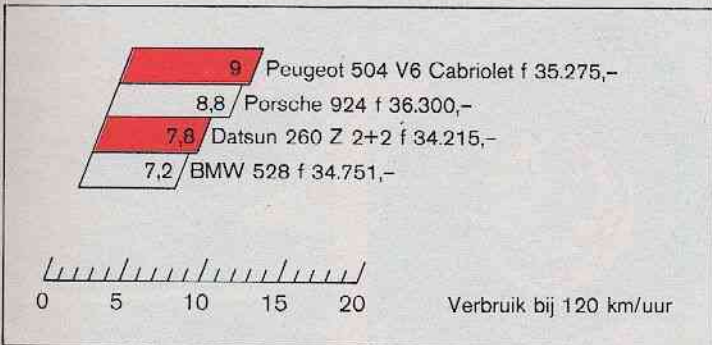
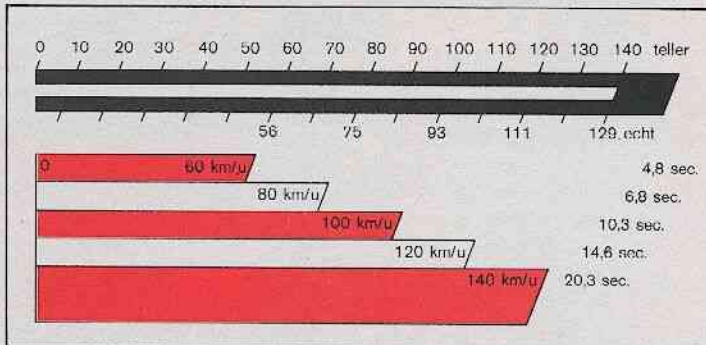
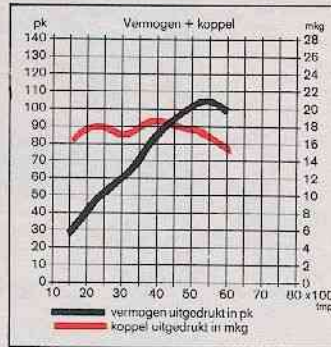
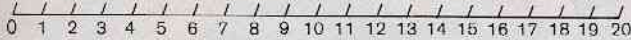
Transmissie

De Peugeot heeft een vierbak, die heel goed schakelt. Slechts het inschakelen van de achteruit veroorzaakt vrij



Acceleratie 0-80 km/u

6,8	Peugeot 504 V6 Cabriolet f 35.275,-
6,2	Porsche 924 f 36.300,-
6,8	Datsun 260 Z 2+2 f 34.215,-
6,4	BMW 528 f 34.751,-



regelmatig enig tandwielgedruis. Eigenlijk vind ik het persoonlijk een beetje jammer, dat deze wagen niet met een vijfbak is uitgerust: het zou wel goed bij het motorkarakter passen. Gezegd moet echter worden dat met de vierbak zeer goed valt te leven - het ding schakelt licht en gemakkelijk. Hoogstens zou de bedieningspook iets verder naar achteren mogen staan. De koppeling werkt licht en mooi progressief.

Remmen

De wagen heeft schijven rondom, rembrekcrhtiging en een remdrukbeugrenzer naar het achterwielcircuit. Een uitstekende hohou-installatie. De servo doet zijn werk plezierig subtiel. De wagen remt kort en recht. Merkwwaardigerwijs zijn de remmen ietwat gevoelig voor nattigheid - nooit echt hinderlijk overigens. Vreemd vind ik, dat bij een zo dure wagen de remdrukcircuiten eenvoudig voor-achter zijn gescheiden. Daar had toch wel iets geraffineerder op gevonden mogen zijn. De handrem die op de achterwielen werkt verricht zijn taak zeer goed.

Weggedrag

De wagen ligt heel plezierig op de weg. Bij hoge bochtsnelheden met gas erop is hij wat onderstuurd, bij gaslosten wordt hij (nogal wiesde) iets overstuurd. Een auto die je goeddeels met het gaspedaal kunt sturen bij redelijk hard rijden - altijd een fijne karakteristiek. Te meer waar noch over- noch onderstuur hoogst aanvaardbare limieten te buiten gaat. Ongetwijfeld zou het weggedrag erop vooruitgaan als er wat stuggere veren onder deze auto zouden zitten. Wie denkt dat deze cabriolet een sportwagen is, heeft het bij het verkeerde eind. Zijn weggedrag kun je niet echt sportief noemen. Wél erg dociel en aangenaam. De schokdempers bleken (bij deze testwagen althans) niet meer dan redelijk te zijn. Een paar actievere

dempers zouden deze auto bepaald sieren. De wagen is mooi stabiel op koers. Hij is ook vrijwel ongevoelig voor zijwind.

Besturing, rijpositie

Je zit goed achter het stuur in deze wagen - vrij diep weggedoken, maar zonder dat dat het uitzicht schaadt. Het stuur is vrij groot. Het uitzicht is natuurlijk bijzonder goed als de wagen open wordt gereden. Met de kap op is het nogal wat minder doordat een cabrioletkap nu eenmaal méér biedt aan dode hoeken dan een vast dak. Hinderlijker vind ik dat de binnenachteruitkijkspiegel een veel te klein „gezichtsveld” heeft. Hij toont maar een déél van de (op zich zelf vrij grote) achterruit. De zijruiten bevuilen zich vrij snel. De rijpositie wordt nadelig beïnvloed door de driepuntsgordels, waarvan de schouderriem doorgewoon erg ongemakkelijk zit - met de zijkant tegen de bestuurdersnek aan. Je kunt sowieso discussiëren over zin of onzin van driepuntsgordels in open wagens - persoonlijk ben ik van mening dat in zo'n auto heupgordels thuishoren. Uit comfort- maar zeker ook uit veiligheidsoverwegingen. Het dashboard is een beetje ouderwets - drie ronde klokken in een aluminiumkleurig, dus veel te licht rechthoekig kader. Ik zou wanneer ik een wagen als deze zou bezitten, er vlot een kwast schoolbordverf overheen halen. De glazen van de klokken spiegelen bovendien. De voor het rijden belangrijke organen zitten goed onder handbereik, maar ik snap er totaal niets van dat, terwijl zo langzamerhand alle andere autofabrikanten overgegaan zijn naar de weliswaar niet genormaliseerde maar toch algemeen aanvaarde plaatsing van de richtingwijzerschakelaar links, Peugeot dat ding nog steeds stijf en strak aan de rechterkant zet. Lastig en onlogisch. Bovendien is het ding wat te kort en heeft het geen goed voelbaar moment



ROB SLOTEMAKER

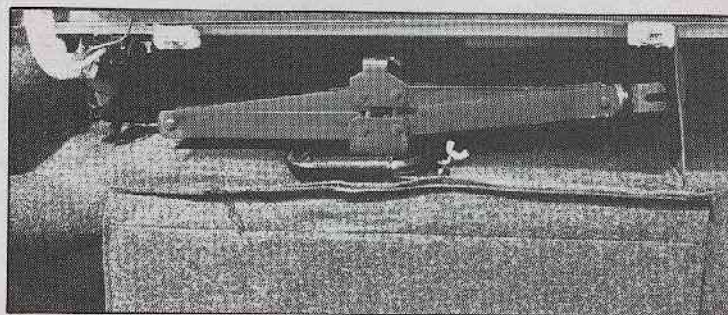
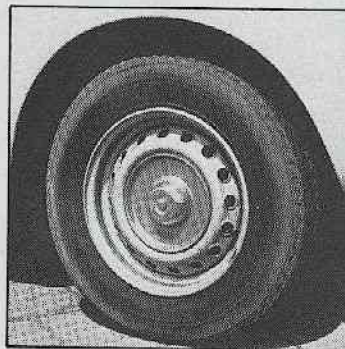
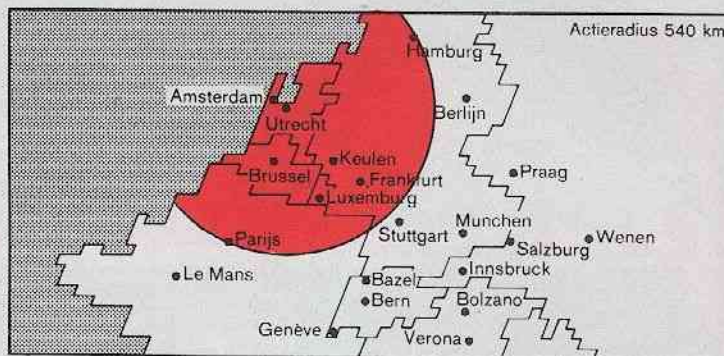
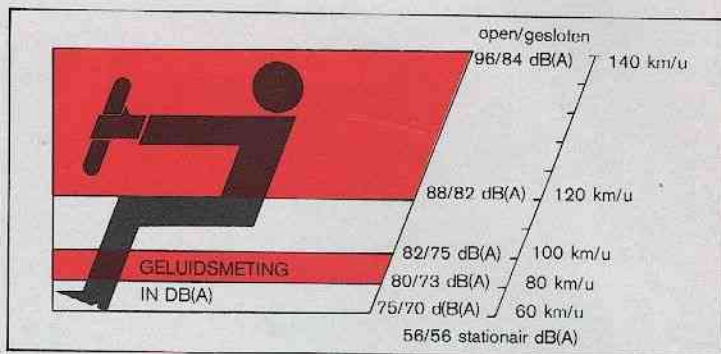
Een verrassend fijne wagen, deze Peugeot cabriolet. Hij is niet alleen mooi om te zien, hij rijdt ook erg prettig en veilig.

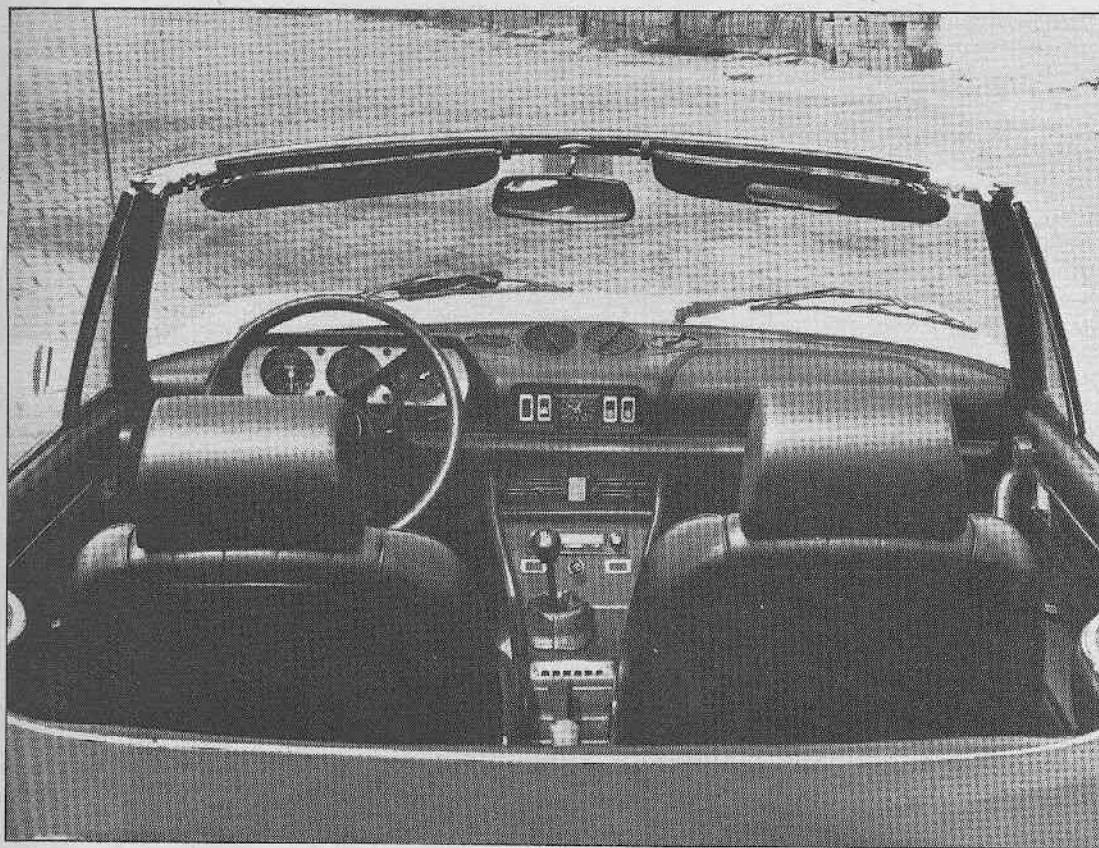
Op de slipbaan bleek de veiligheidsgrens 58 graden te bedragen en dat is heel erg hoog. Je kunt de wagen dus een flink eind weg laten glijden zonder het risico te lopen door te draaien en met de achterzijde van de auto in de gekozen rijrichting terecht te komen zonder zelf te kunnen ingrijpen.

Overigens zijn alle Peugeots op dit punt voorbeeldige wagens. Je moet met de 504 wel vrij veel sturen omdat de besturing een tikkeltje indirect is, maar hij is toch wel gemakkelijk uit een slip te halen.

Op stroef wegdek blijkt deze Peugeot wat meer op de stand van het gaspedaal te reageren dan normaal bij achterwiel-aandrijvers het geval is. In principe is de auto neutraal, maar als er echt hard een bocht mee wordt genomen treedt onderstuurkarakter op. Bij gas loslaten, een reactie die bij een te snel genomen bocht het meest logisch is, blijkt de Peugeot wat sneller en heviger tot oversturen over te gaan dan je zou verwachten. Daar staat onmiddellijk tegenover dat de zaak met een klein beetje gas bij geven - en de V6-motor voorin heeft reserve in overvloed - heel simpel kan worden gecorrigeerd. Je kunt de wagen bij wijze van spreken met het gaspedaal besturen.

Ik vind deze cabriolet een erg comfortabele wagen. Hij zit lekker, hij schakelt prima, hij is stabiel, en hij veert zacht.

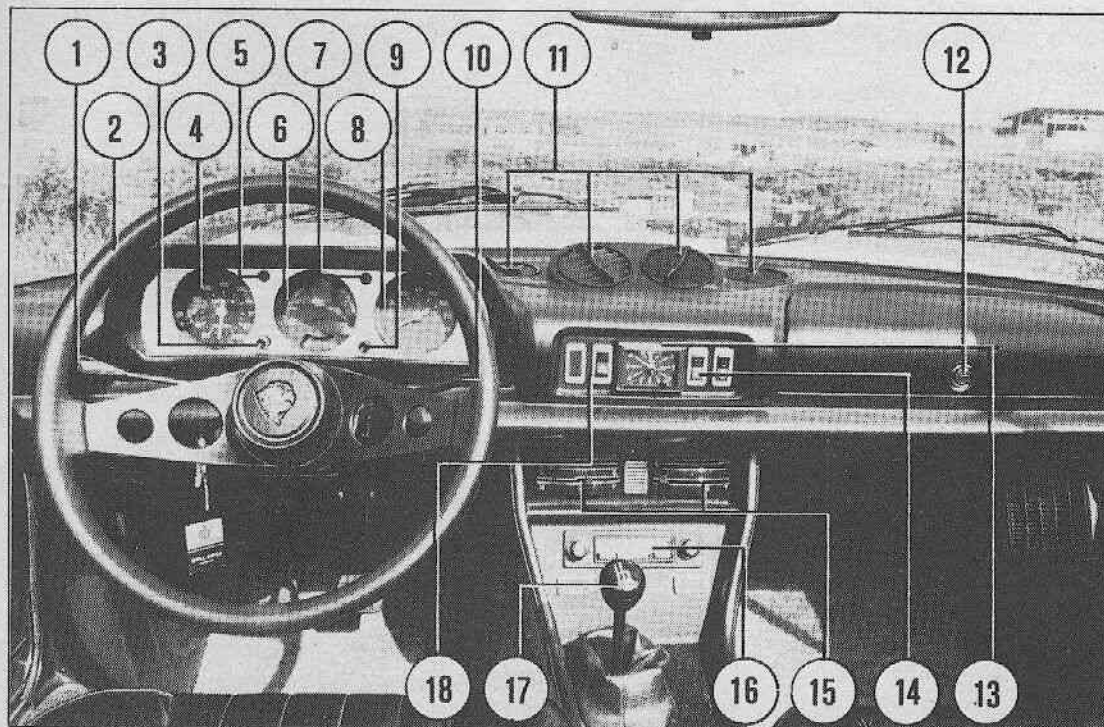




1. Gecombineerde hendel voor bediening van ruitewissers, wis-was schakelaar, stadslucht, gedimd grootlicht, grootlicht en lichtsignaal. 2. Stuurwiel. 3. Extra schakelaar. 4. Instrument bevattende snelheidsmeter, kilometer teller, dagteller en stadslucht-controlelampje. 5. Controlelampje alarmknipperlichtinstallatie. 6. Instrument bevat-

tende benzine meter, temperatuurmeter, thermische voltmeter, grootlicht-controlelampje en oliedruk-controlelampje. 7. Remconditie- en handrem-controlelampje. 8. Toerenteller. 9. Regelknop dashboardverlichting. 10. Gecombineerde richtingaanwijzer-claxonhendel. 11. Draaibare ventilatiestroomopeningen. 12. Afsluitbaar dashboard-

kastje. 13. Tijd klokje. 14. Druktoetsen elektrische zijruitbediening. 15. Bedieningsschuiven verwarming, ventilatie en aanjager. 16. Radio. 17. Versnellingspook.



(„klik”) hetgeen bij inhalen belangrijk is.

Alles bij elkaar een goede rijpositie in een comfortabele stoel, die ook goed zijdelings houvast geeft, maar een - voor deze prijs - ietwat te armelijke commandopost.

Rij- en zitcomfort

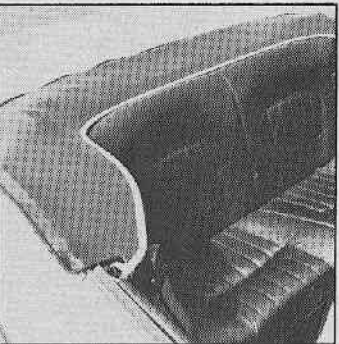
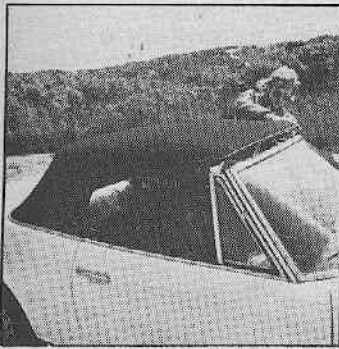
Met zijn weke vering en demping is de Peugeot zeker comfortabel voor het zogenaamde „boulevardrijden”. Voor echt snel werk zou ik zelf hem graag wat potiger geveerd wensen.

De voorpassagier zit als een vorst - zccën van beenruimte en alweer een heel goede stoel. Achterin kun je met goed fatsoen geen twee volwassenen vervoeren. Rechts valt er wel wat van te maken door de rechtersvoorstoel fiks naar voren te zetten, links gaat dat natuurlijk niet omdat anders de bestuurder in een onaanvaardbare positie ten opzichte van stuur en pedalen wordt gedwongen. De Peugeot is geen echte vierzitter. Echte vierzitters vind je trouwens eigenlijk niet onder de cabriolets. Bij de coupé's eigenlijk ook maar sporadisch - veelzeggend in dit opzicht is overigens dat de achterbank van de 504 coupé vérdier naar achteren zit dan die in de cabriolet. Voor kinderen is de achterzitting goed bruikbaar (dan wel achterheupgordels laten monteren natuurlijk in zo'n open wagen!). Voor volwassenen mijns inziens slechts als noodvoorziening - tenzij één achterinzittende de hele ruimte voor zich zelf kan krijgen. Dan gaat het ook voor langere afstanden.

Interieur, exterieur

In vind het interieur echt een beetje te kaal voor een wagen van deze prijs. Voor vijftigertig mille mag je eigenlijk wat meer aankleding verwachten.

Uiterlijk is de 504 cabriolet een heel erg mooie automobiel. Pininfarina's fraaie ontwerp gaat alweer een jaar of wat mee, maar het is nog in het geheel niet gedateerd. Veel cabriolets hebben een



MOTOR

bouwwijze	V
inbouw	overlangs voor
cilinders	6
koeling	vloeistof
boring	88,0 mm
slag	73,0 mm
cilinderinhoud	2664 cc
compr. verhouding	8,65 op 1
maximum vermogen (fabrieksopgave)	136 DIN-pk (100 kw) bij 5750 tpm
specifiek vermogen	51 DIN-pk (37,5 kw) per liter
maximum vermogen (rollenbank)	104 pk (76,3 kw) bij 5500 tpm
kg per rollenbank-pk/kw (leeg)	11,6/15,8 kg
idem bij 160 kg extra (2 personen en bagage)	13,1/17,9 kg
maximum koppel (fabrieksopgave)	21,1 mkg (207 Nm) bij 3500 tpm
topsnelheid (volgens fabrieksopgave)	186 km/uur
trekkracht a. d. wielen (rollenbank)	15,4 mkg (151 Nm) bij 4000 tpm
rukkenassen	2 bovenliggend
krukaslagers	4
carburateurs	2, 1 enkelvoudige valstroom + 1 dubbele valstroom merk Solex type 34TBA/35CEEI
benzine	super
dynamo	wisselstroom vermogen 750 watt
batterij	12 Volt, 45 Ah
oliekoeler	nee
zelfdenkende ventilator	ja

TRANSMISSIE

aandrijving	achterwielen
versnellingsbak	handbediend, vloer
1e versnelling	3,46 op 1
2e versnelling	2,06 op 1
3e versnelling	1,41 op 1
4e versnelling	1,00 op 1
achterruit	3,49 op 1
differentieel	8,70 op 1
sperdifferentieel	nee

ONDERSTEL

voorwielophanging	McPherson schroefveren
achterwielophanging	onafhankelijk schroefveren
torsiestabilisator	voor en achter
schokdempers	telescoop rondom
remmen	schijven rondom
rembekrachtiging	ja
parkeerrem	op achterwielen
plaats parkeerrem	vloer
remkrachtverdelers	ja
gescheiden circuits	voor-achter
velgmaat	5 1/2 J 14
bandenmaat	175 HR 14
besturing	landheugel
stuurbekrachtiging	ja
totaal omwentelingen	3,5 van links naar rechts
diameter stuurwiel	41 cm

MATEN

lengte	436 cm
breedte	170 cm
hoogte (onbelast)	136 cm
wielbasis	255 cm
spoorbreedte voor	149 cm

spoorbreedte achter	143 cm
draaicirkel	10,8 m (koelwerk)
	9,8 m (wielen)
bumperhoogte voor	42 cm
bumperhoogte achter	49 cm

GEWICHTEN

leeggewicht	1205 kg
max. totaalgewicht	1590 kg
belasting vooras	745 kg
belasting achteras	845 kg
aanhanger (geremd)	1000 kg
aanhanger (ongeremd)	605 kg

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	53 cm
lengte zitvlak	49 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	67 cm
afstand zitvlak-dak	90 cm
wagenbreedte schouderhoogte	140 cm
min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten)	93 en 108 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	29 cm
Achterzitting:	
breedte zitvlak	112 cm
lengte zitvlak	40 cm
hoogte rugleuning	51 cm
afstand zitvlak-dak	85 cm
wagenbreedte schouderhoogte	103 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorzitting (over zitvlak gemeten)	50 en 66 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	30 cm
Bagageruimte:	
lengte	64 cm
breedte	130 cm
hoogte	40 cm
reservewiel	in beugels opgehangen onder kofferruimte

INHOUDEN

brandstoftank	60 l
carter	6 l
versnellingsbak	1,35 l
differentieel	1,55 l
koelsysteem	10,3 l

SERVICE

olieverversen	per 5.000 km
doorsmeren	per 5.000 km
servicebeurten	per 10.000 km
standaardprijs beurt	nee
garantie	6 maanden km onbepakt

ONDERDELEN

complete uitlaat	f 722,-
achterste pot	f 368,20
koppingsplaat	f 180,50
schokdemper voor	f 100,40
schokdemper achter	f 100,10
radialeur	f 362,25
thermostaat	f 26,-
voorrui	f 407,-
ventilatorriem	f 8,40
ruitwischerblad	f 25,-

STANDAARDUITRUSTING

parluren	2
gelaagde voorrui	ja
verwarme achterrui	nee
choke	automatisch
neerklapb. bank achter	nee
halogeendimlicht	ja

halogeengrootlicht	ja
extra lampen	nee
achteruitrijlampen	ja
mistachterlicht	nee
hoofdsteunen	ja
rugleuningverstelling	ja
tankslot	nee
rubbertootrand	op bumpers
sleepoog	voor en achter
verstelbaar stuur	nee
toerenteller	ja
brandstofmeter	ja
voltmeter	nee
oliedrukmeter	ja
temperatuurmeter	ja
dagteller	ja
verkliekerlampen:	
dynamo	ja
oliedruk	ja
choke	nee
motortemperatuur	ja
licht	ja
groot licht	ja
handrem	ja
brandstofreserve	nee
remconditie	ja
achterruiwarming	n.v.t.
ruitesproeier	elektrisch
wissersnelheden	2
wis-was-schakelaar	ja
intervalschakelaar	nee
achterruiwischer	nee
koplampwischer	nee
snelh. aanjager	traploos
dimspiegel	ja
kleerhaken	nee
asbakken	1
handschoenenkastje	afsluitbaar
aansteker	ja

ONDERHOUDSKOSTEN

AR-verzekering	van f 2.560,- tot f 2.875,- p.j.
WA-verzekering	van f 550,- tot f 675,- p.j.
wegenbelasting	f 654,- p.j.

PRIJZEN

catalogusprijs	f 35.275,-
extra's aan testwagen:	
radio	f 129,-
andere modellen:	
Peugeot 504 V6 coupé	f 36.280,-

IMPORTEUR

Gebr. Nefkens N.V.
Atoomweg 68
Utrecht
Telefoon: 030-449711

beetje de neiging wat te klap- peren bij doorrijden op wat minder vlakke wegdekken: de wagen blijkt dan torsiestijf- heid te missen doordat het dragende en verstijvende dak nu eenmaal ontbreekt. De Peugeot had hiervan weinig last - het is een erg robuust gevormde wagen. Met name wanneer je de portieren open- zet en er dan van opzij tegenaan kijkt, is het opval- lend dat over een fors deel van de wagenlengte het eigen- lijk alleen maar een stukje vloerdeel is, dat de wagen op een zwaar belast punt, name- lijk precies midden tussen de wielen, constructiestijfheid moet geven. Dat stuk zit bij deze Peugeot dan ook kenne- lijk uitermate stevig in elkaar!

Accessoires

Links bij de voeten van de bestuurder zit een zekeringen- kast. Die zit daar op zich zelf al lastig bereikbaar, maar tij- dens de test traptten we er voortdurend het deksel af. Zelfs moesten we het mee- maken dat we tijdens het rij- den een paar zekeringetjes losschopten. Zo'n ding zit daar natuurlijk niet goed. Zomin de sigareaansteker pál achter de versnellingspook goed zit.

De kap is in opgezette toe- stand zeer strak en voorbeel- dig waterdicht. Hij scharniert mooi weg in een speciaal daarvoor aangebrachte goot achter de achterbank, waarna hij met een klein zeiltje al- weer erg strak kan worden weggesloten. Het enige pro- bleem is dat je om hem weer op te zetten bij het bevesti- gen bovenop de voorruit enorm staat te hengsten om het ding vergrendeld te krij- gen. Vast en zeker zal dat wel wat makkelijker gaan als de kap wat oud en gerekt is, maar zolang dat niet het geval is zit je toch maar met het probleem. Er zijn cabriolet- kappen te over die veel ge- makkelijker dicht te maken zijn: bewijs dat het echt kán. Ook - mede door dat moeilijke dak eigenlijk - vind ik het jam- mer dat er geen zogenaamd „tonneau-cover” standaard bij de wagen wordt meegele-

verd: zo'n zeil dat je over het hele interieur kunt trekken. Ideaal op warme dagen wanneer je je auto toch niet helemaal open wilt parkeren. De koffer is niet mateloos groot, maar bijzonder handig en regel- matig van vormgeving. De zijruiten zijn elektrisch bediend, maar gelukkig is er een apart slingertje voorhan- den om ingeval van elektrisch falen de zaak met de hand dicht te kunnen draaien. Je draait wat af (125 omwente- lingen) maar het kán dan toch maar. Veel andere auto's met elektrisch bediende rui- ten hebben zoiets niet, en dan sta je toch mooi voor aap als het elektriek het eens op een kwade dag laat afweten.

Conclusie

Wie mooi wil zijn moet pijn lijden, zegt het spreekwoord. In de autowereld betekent dat meestal pijn in de portemonnee. Ook hier. Want hoe je het ook bekijkt: je kunt vijftienduizend gulden voor deze auto natuurlijk niét echt goedkóóp noemen, vind ik. Daar staat tegenover dat je voor dat geld wel een erg exclusieve, mooie auto koopt. Met een beperkte totale bruikbaarheid in een klimaat als het onze, maar dát is een realiteit die je een echte cabrioletliefhebber toch nimmer zal kunnen aan- praten . . .

Nico de Jong

