



autokampioen
ANWB

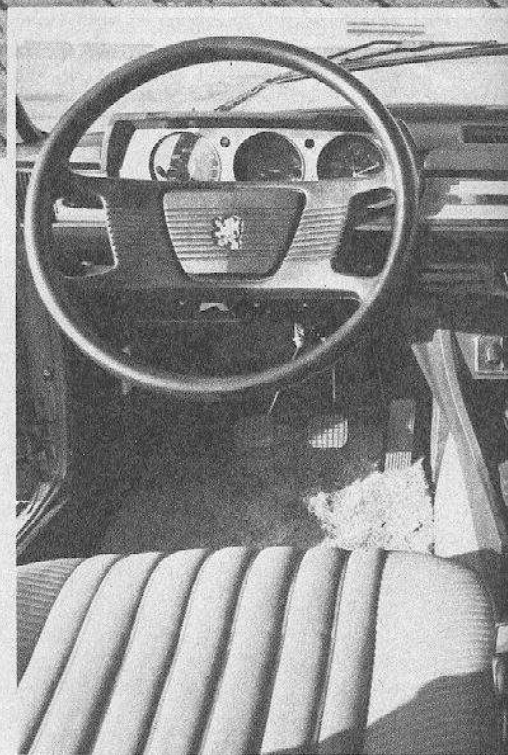
kampioen auto

**Salon
van
Genève**

**Test:
Peugeot
504 GLD +
automaat**

**RAI-
Motor-
weekend
1977**





Peugeot

kampioen
auto
est

504 GLD en

504 GLD automaat

Sinds enkele maanden wordt de Peugeot 504 diesel geleverd met een grotere, sterkere motor. Door vergroting van de boring is de cilinderinhoud toegenomen van 2112 tot 2304 cc. Deze nieuwe versie levert een vermogen van 52 kW (70 pk) bij 4500 omw/min, de vorige 48 kW (65 pk) bij hetzelfde toerental. Het koppel is relatief sterker gestegen, namelijk van 119 Nm (12,1 mkg) bij 2500

omw/min tot 131 Nm (13,4 mkg) bij het lagere toerental van 2000 omw/min.

Het bovenstaande heeft overigens alleen betrekking op de 504 GLD. Zoals bekend mag worden verondersteld bestaat er ook nog een 504 LD met een kleinere dieselmotor en een eenvoudiger achterasconstructie. Deze 504 LD heeft ook thans nog, evenals voorheen, een 1948 cc motor, die een vermo-

gen van 40,0 kW (55 pk) levert.

Tegelijkertijd met de grotere motor van de 504 GLD is er een versie met automatische transmissie op de markt verschenen. Bij de benzineuitvoeringen bestond deze uitvoering al geruime tijd, maar de diesel was tot dusverre niet met een automaat leverbaar. Het gemak van een automaat past natuurlijk wel goed bij een wagen met een comfortabel karakter zoals de

in 't kort

De huidige Peugeot 504 GLD is door het toegenomen motorvermogen aanmerkelijk sneller dan de vroegere uitvoeringen, vooral de acceleratie vanaf stilstand en de trekkracht in de hoogste versnelling zijn merkbaar beter. Het is nu zelfs een van de snelste diesels, althans in relatie tot wagens met vergelijkbare afmetingen.

De motor is echter bij hoge rijsnelheden nogal rumoerig, hetgeen afbreuk doet aan het comfort; een faktor die juist bij diesels, omdat er normaliter veel mee gereden wordt, zwaar weegt. Bovendien speelt het windgeruis een duidelijk hoorbare rol.

De automatische versie is geheel nieuw. Weliswaar liggen de prestaties op een lager niveau dan die van de handgeschakelde editie, maar de acceleratie verloopt soepel en gemakke-

lijk; het gemak van de automaat past bovendien goed bij het karakter van de wagen.

De rijeigenschappen zijn, als vanouds, bijzonder goed; wat bezwaarlijk in stadsverkeer is echter de indirecte en bij lage rijsnelheden bovendien zware besturing.

Door een wijziging van de voorstoelen is de hoofdruimte weliswaar toegenomen, maar zit men nu erg laag. Bovendien is de beenruimte voorin voor bestuurders met lange onderdanen aan de krappe kant.

plus en min

*Uitstekende rijeigenschappen
redelijke prestaties (voor een diesel)
comfortabele vering
complete uitrusting
laag brandstofverbruik*

*Rumoerig bij hoge rijsnelheden
traag wendbaar
lage zitpositie voorin
hoge meerprijs automaat*

prijzen

(per 11-3-'77)

Peugeot 504 GLD	f 23.555,-
Peugeot 504 GLD Automaat	f 25.875,-
meerprijs metaalkleur	f 535,-

Verzekeringspremie All Risks per jaar	
voor de 504 GLD	f 2.223,-
504 GLD Aut.	f 2.385,-
Motorrijtuigenbelasting per jaar	
voor beide typen	f 917,-



504, maar de prestaties liggen op een wat lager niveau dan die van de handgeschakelde versie. Op zichzelf is dat niet zo erg, maar het prestatiepotentieel van een diesel is natuurlijk al betrekkelijk laag. In de praktijk blijken deze verschillen overigens nogal mee te vallen, bij een automaat komt men gemakkelijker tot maximale prestaties dan bij een wagen met handschakeling. De automaat is van ZF.

Motor

Voorin geplaatste, watergekoelde viercilinder-in-lijn dieselmotor. In principe dezelfde motor als voorheen, de toegenomen cilinderinhoud is een gevolg van een grotere boring. Indirecte inspuiting, roterende brandstofpomp.

Cilinderinhoud 2304 cc. DIN-vermogen 52 kW (70 pk) bij 4500 omw/min. Koppel 131 Nm (13,4 mkg) bij 2000 omw/min. De vorige versie - 2112 cc - leverde een vermogen van 48 kW (65 pk) bij 4500 omw/min en een koppel van 119 Nm (12,1 mkg) bij 2500 omw/min.

Specifiek vermogen van de nieuwe versie 22,6 kW/dm³ (30,4 pk/l), een normale waarde voor een dieselmotor. Specifiek gewicht 25,1 kg/kW (18,7 kg/pk) voor de handgeschakelde versie, 25,5 kg/kW (18,9 kg/pk) voor de iets zwaardere automaat; hoge waarden.

Prestaties

Handgeschakelde versie: liggen op een bescheiden niveau, maar desondanks kan deze wagen tot de snelste onder de diesels gerekend worden. Topsnelheid 143 km/uur, iets hoger dan de fabrieksopgave van 141 km/uur. Acceleratie vanaf stilstand redelijk snel tot snelheden van ruim 110 km/uur, daarboven kost het duidelijk meer moeite. De trekkracht in de hoogste versnelling is niet bijster groot. Wel trekt de motor uitstekend bij lage toerentallen, zodat men niet veel hoeft te schakelen. Ook in stadsverkeer is de hoogste versnelling nog wel bruikbaar.

Automaat: merkbaar langzamer. Topsnelheid 135 km/uur. Acceleratie vanaf stilstand eveneens wat minder snel, maar dankzij de automaat gaat het allemaal veel gemakkelijker. In stadsverkeer schakelt de automaat al gauw op naar de hoogste versnelling.





TESTRAPPORT

(de gegevens tussen haakjes betreffen de GLD automaat)

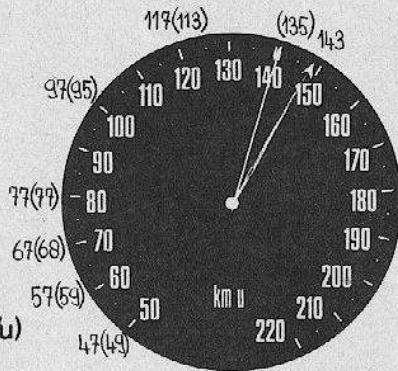
Autokampioen test nr. 11/'77 merk PEUGEOT model 504 GLD (Automaat)
 kenteken 90-NW-87 (82-PG-12) km-stand begin test 11680 (3490) einde test 14112 (4815)
 gemonteerde banden Michelin ZX

Afwijking snelheidsmeter

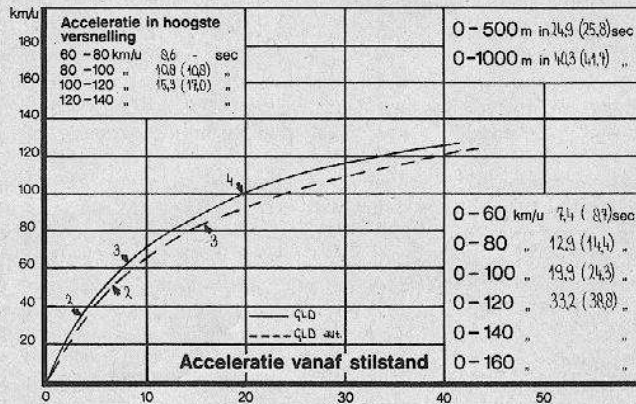
Werkelijke snelheden in zwarte cijfers

Afwijking km teller

1 1/2% (3%) pos.



Topsnelheid (km/u)
143 (135)



Meetomstandigheden

prestaties gemeten in tegengestelde rijrichtingen, met belasting van 2 personen (150 kg); vermeld zijn de werkelijke snelheden.

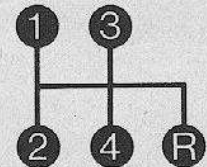
windrichting evenwijdig aan de rijbaan
 windsnelheid 12 km/u
 temperatuur 8 °C
 barometerstand 1025 mb
 relatieve vochtigheid van de lucht 40 %

Geluidsniveau in de wagen

bij 60 km/u	64 (66)	dB(A)
80 km/u	67 (70)	dB(A)
100 km/u	70 (75)	dB(A)
120 km/u	78 (81)	dB(A)
140 km/u	80	dB(A)
160 km/u		dB(A)
topsnelheid	80 (82)	dB(A)

Snelheidsbereik in versnellingen

1	0 - 40 (0 - 50)	km/u
2	0 - 70 (10 - 85)	km/u
3	15 - 105 (30 - 135)	km/u
4	25 - 143	km/u
5		km/u



Stuuruitslag en draaicirkels

stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts
4 1/2 omwentelingen

draaicirkel buitenkant carrosserie	10,9	m
buitenkant voorwielen	10,3	m

Gewichtsverdeling (%) en inverting (mm)

met 150 kg = 2 personen	vóór 54(54) %	14 (17) mm
	achter 46(46) %	19 (18) mm
met 480 kg = max. toelaatbare belasting	vóór 44(44) %	14 (17) mm
	achter 56(56) %	117(115) mm

Brandstofverbruik in km/liter

gemeten over 63 km buitenwegtraject bij GEMIDDELTE snelheden	gemeten bij CONSTATE snelheden
60 km/u 16,8 (14,7) km/l	60 km/u 19,7 (17,2) km/l
70 km/u 14,1 (13,0) km/l	80 km/u 16,6 (14,7) km/l
	100 km/u 13,0 (11,6) km/l
	120 km/u 10,8 (9,2) km/l
	140 km/u 7,9 km/l
	160 km/u km/l

Brandstofverbruik

in de praktijk globaal tussen

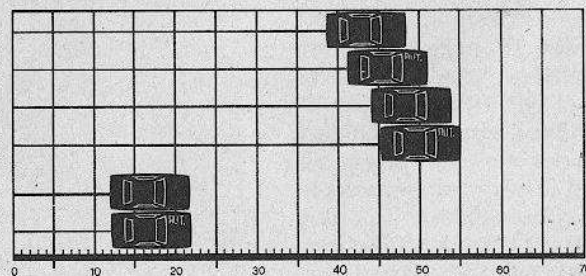
1 liter op 9 (8) km
 en
 1 liter op 11 (10) km

voetrem koud
 pedaalkracht 4,5 (4,3) kg
 vertraging 8,0 (7,6) m/sec²

voetrem warm
 pedaalkracht 6,3 (5,9) kg
 vertraging 7,1 (7,0) m/sec²

handrem (vanaf 40 km/u)
 vertraging 2,8 (2,8) m/sec²

Remweg vanaf 100 km/u



maat waren die wat sterker dan bij de handgeschakelde versie. Bij hoge rijsnelheden is ook windgeruis duidelijk waarneembaar; voorts slaan de banden vrij sterk op korte oneffenheden zoals richels in betonwegen en dergelijke, voor het overige veroorzaken ze weinig bijgeluiden.

Remmen

Rondom schijfremmen. Rembekrachtiger en belastingafhankelijke remkrachtbegrenzer. Bereikbare vertraging zeer hoog; de voorwielen vertonen een lichte neiging tot blokkeren, maar ook bij krachtig afremmen vanaf hoge snelheid blijft de wagen uitstekend onder controle. Benodigde pedaalkracht aan de hoge kant, dit geldt echter voornamelijk voor het bereiken van de maximum-vertraging. Bij warme remmen moet er merkbaar harder getrapt worden.

Bereikbare handremvertraging eveneens ruimschoots voldoende.

Carrosserie

Vierdeurs, zelfdragend. Vertrouwde, niet gewijzigde vormgeving. Goed verzorgde afwerking.

Interieurruimte

Zeer royaal. Voorin zijn er weinig problemen; de hoofdruimte is ruimschoots voldoende, zelfs nog iets groter dan bij de vorige versies door een lagere stoelpositie. De beenruimte is echter niet overmatig groot. Achterin zijn zowel de hoofd- als de beenruimte voldoende.

Bagageruimte

Zeer grote en keurig afgewerkte koffer-ruimte. Het reservewiel is onder de bodem van de koffer aangebracht.

Ruim, afsluitbaar en verlicht dashboardkastje. Rechts en links een plank onder het dashboard. Aflegbakje in de console op de middentunnel.

Zitplaatsen

Voorin comfortabele, vrij zachte stoelen met volledig verstelbare rugleuningen. Goede steun, ook in zijdelingse richting. Verstelbaarheid van de voorstoelen in achterwaartse richting nauwelijks voldoende; bij deze verstelling varieert tevens de hoogte, als gevolg waarvan de zitpositie in de achterste standen erg laag is ten opzichte van het stuurwiel.

Hoofdsteunen op de rugleuningen van de voorstoelen, welke volledig in de rugleuningen kunnen verzinken.

Opklapbare armsteun in het midden van de achterbank.

Veiligheid

Uitstekende rijeigenschappen, zeer rustige besturing. Goede remmen met eenvoudig in voor en achter gescheiden circuits.

Behoudens sleutel geen uitspringende delen op kniehoogte. Kindersloten op achterportieren. Hoofdsteunen op de rugleuningen van de voorstoelen, die voor wat betreft het uitzicht naar achteren nauwelijks hinderlijk zijn. Korte, gedeelde stuurkolom. Voorruit van niet gelaagd glas. Knipperlichtinstallatie.

Voorin driepuntsgordels met oprolautomatomaat, éénhandsbediening en drukkopsluiting. Verzonken oprolmechanisme. Het heupgedeelte sluit in de achterste stoelposities niet goed aan op het lichaam.

Dashboard

Netjes en overzichtelijk uitgevoerd. De snelheidsmeter is wat aan de kleine kant en daardoor wat minder nauwkeurig afleesbaar; bij hoge rijsnelheden geven deze meters wat optimistisch aan.

Meteraanwijzers voor brandstofvoorraad, koelwatertemperatuur en accuspanning. Waarschuwinglampjes voor oliedruk, clijnoteurs, ingeschakelde verlichting, grootlicht, handrem, te laag remvloeistofniveau, achterrautverwarming en mistachterlicht. Klok.

Verwarming en ventilatie

Kachelcapaciteit ruimschoots voldoende, temperatuur goed regelbaar; uitstroomopeningen aan weerszijden van het dashboard voor ontwaseming van de zijruiten.

Goede ventilatie met rechtstreekse toevoer van buitenlucht via een centraal op het dashboard geplaatst rooster en aan beide zijden in de voetenruimte. Afzuiging uit het interieur. Traploos regelbare ventilator.

Verlichting en signalering

Karakteristiek gevormde koplampen met goede lichtopbrengst. Grootlichtsignalering. Geen aparte parkeerlichten, wel achteruitrijlampen. Interieurverlichting, twee lichtpunten, werkt over alle vier portieren. Regelbare dashboardverlichting. Verlichting bij bedieningsapparatuur van kachel. Lichtpunt in kofferruimte. Mistachterlicht.

Standaarduitrusting

Sloten op beide voorportieren. Handgrepen voor passagiers aan alle portieren. Ruitewissers, twee snelheden, nemen ook bij hoge rijsnelheden goed af. Elektrische ruitesproeier.

Binnenspiegel met antiverblindingsstand, aansteker, contactslot met stuurslot en doortstartblokkeerinrichting, dagteller. Elektrische achterrautverwarming. Schuifdak.

Stoffen bekleding, tapijtvloerbedekking. Gereedschap: krik en wielmoersleutel.

Documentatie

Duidelijk en voldoende uitgebreid, Nederlands instructieboekje. Een werkplaatshandleiding en een onderdelenboek zijn niet voor particulieren verkrijgbaar.

belangrijkste gegevens

(de gegevens tussen haakjes betreffen de versie met automaat)

Motor: Watergekoelde viercilinder-inlijn dieselmotor, voorin geplaatst. Klepbediening door lichtstangen en tuimelaars. Nokkenaandrijving d.m.v. een ketting. Krukaslagering vijfvoudig. Inhoud gesloten koelsysteem 10 l. Inhoud oliecarter 5 l. Cilinderinhoud 2304 cc, boring 94 mm, slag 83 mm, compressieverhouding 22,2 : 1. Maximum DIN-vermogen 52 kW = 70 pk bij 4500 omw/min. Maximum DIN-koppel 131 Nm = 13,4 mkg bij 2000 omw/min. Specifiek vermogen 22,6 kW/dm³ = 30,4 pk/l. Specifiek gewicht 25,1 kg/kW = 18,7 kg/pk (25,5 kg/kW = 18,9 kg/pk). Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 31,2 (30,5) km/u. Roterende brandstofpomp. Elektrische installatie 12 V, accu 65 Ah, vermogen wisselstroomgenerator 500 W.

Transmissie: Achterwielaandrijving. Hydraulisch bediende koppeling met schotelveer. Volledig gesynchroneerde vierversnellingsbak. Vloerschakeling. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 3,663, 2e versn. 2,169, 3e versn. 1,408, 4e versn. 1,000, achterruit 3,745, reductie eindoverbrenging 3,704. (Volautomatische versnellingsbak met een planetair tandwielstelsel met drie versnellingen vooruit en een hydraulische koppelmovormer. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 2,481, 2e versn. 1,478, 3e versn. 1,000, achterruit 2,087, reductie eindoverbrenging 3,774. Maximale koppelvergroting van de koppelmovormer 2,12).

Carrosserie: Zelfdragend, vierdeurs.

Onderstel: Onafhankelijke wielophanging. Voor volgens het McPherson systeem waarbij fusee, schroefveer en schokdemper tot een geheel zijn verenigd; onder een dwarsgeplaatste draagarm en een schuingeplaatste reactiestang. Achter schuingeplaatste draagarmen in langsrichting, schroefveren. Rondom telescopische schokdempers. Voor en achter dwarsstabilisator. Gescheiden remsysteem met rondom schijfremmen. Rembekrachtiging. Belastingafhankelijke remkrachtbegrenzer. Handrem op de achterwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Bandenmaat 175 SR 14, met binnenband.

Maten en gewicht: Wielbasis 274 cm. Spoorbreedte voor 142 cm, achter 136 cm. Totale lengte 449 cm, breedte 169 cm, hoogte 146 cm. Totaalgewicht (rijklaar, volle tank) 1308 (1324) kg. Max. draagvermogen 480 kg. Inhoud benzinetank 56 l.

Geschiktheid als caravantrekker: Totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 meter boven de zeespiegel:

10% helling 2695 (2978) kg, 16% helling 2007 (2218) kg, 12% helling 2419 (2672) kg, 18% helling 1850 (2044) kg, 14% helling 2194 (2424) kg, 20% helling 1195 (1895) kg.

Met deze auto kunnen, in verband met de handelbaarheid en de verkeersveiligheid van de combinatie, caravans tot een afleveringsgewicht van 775 (775) kg getrokken worden.

Interieurafmetingen in cm:	voor	achter
breedte op schouderhoogte	138	134
afstand zitting tot dak	103	95
diepte zitting	51	51
hoogte rugleuning	61	65
hoogte zitting	26	28
afstand stuur tot zitting gem.	24	-
afstand stuur tot rugleuning (max-min)	64-26	-
afstand rempedaal tot zitting (max-min)	48-29	-
afstand rugl. tot rugl. (max-min)	-	88-67

Koffer: breedte 143 cm, diepte 110 cm, hoogte 44 cm.

Servicebeurten en garantie: servicebeurten elke 10.000 km, vaste werktijden olie vervangen elke 5.000 km doorsmeren elke 5.000 km filterelement vervangen elke 5.000 km garantietermijn: 6 maanden, ongeacht het aantal kilometers

Prijzen van enkele onderdelen: (excl. B.T.W.):

uitlaat compleet	f 244,90
koppelingplaat	f 153,—
schokdemper voor	f 82,40
schokdemper achter	f 82,35
voorwiellagers voor 2 wielen compleet	f 78,90
voorremblokken compleet	f 69,10
radiateur	f 484,— (f 537,—)
thermostaat	f 15,70
voorbumper	f 166,—
achterbumper	f 183,—
voorportier (ongespoten)	f 210,—
voorruit	f 103,—
wildop	f 13,10
ruitewisserblad	f 14,45
oliefilterelement	f 10,45

Fabrikant: SA des Automobiles Peugeot, Sochaux, Frankrijk.
Importeur: Gebr. Nefkens Automobiel Mij. N.V., Utrecht.
Aantal dealers in Nederland: 160.

Brandstofverbruik

Zeer bescheiden bij lage rijsnelheden, maar met het toenemen van de snelheid sterk progressief stijgend, met name boven snelheden van omstreeks 120 km/uur. De automaat verbruikt over de hele range duidelijk meer dan de handgeschakelde versie.

Bij de huidige snelheidsbeperkingen zal het gemiddelde verbruik variëren tussen 1 op 11 en 1 op 13 voor de handgeschakelde versie en tussen 1 op 10 en 1 op 12 voor de automaat.

Rijdt men de wagens naar wat ze waard zijn, dan zal het gemiddelde verbruik schommelen tussen 1 op 9 en 1 op 11 voor de handgeschakelde en tussen 1 op 8 en 1 op 10 voor de automatische versie.

Transmissie

Achterwielaandrijving.

Handgeschakelde versie: Volledig gesynchroneerde vierversnellingsbak. Prettige, lichte en vrij directe bediening. Handel goed onder handbereik. Uitstekend werkende synchromeshes. Achterruit goed vergrendeld.

De koppeling komt soepel in aangrijping, benodigde pedaalkracht gering.

Automaat: Fabrikaat ZF. Hydraulische koppelomvormer in combinatie met een planetair tandwielstelsel met drie versnellingen vooruit. Selectiehandel met de gebruikelijke posities op de middentunnel; het handel staat goed onder handbereik. Verlichte indicatieschaal.

Bijzonder soepel schakelende bak, men merkt zeer weinig van het schakelen; ook het toepassen van het kick-down effect is niet hinderlijk.

De motor kan alleen gestart worden in de parkeer- en in de neutrale stand. In geval van handbediening is de bak bij het opschakelen niet beveiligd tegen te hoge toerentallen. De bak is wel beveiligd tegen het met de hand terugschakelen bij te hoge toerentallen; deze beveiliging zit zowel op de tweede als op de eerste versnelling.

Besturing

Nogal indirect, maar wel zeer precies; het wegcontact blijft tot op hoge rijsnelheden uitstekend behouden. Vrij duidelijk onderstuurkarakter. Betrekkelijk lichte bediening; bij zeer lage rijsnelheden moet er echter stevig aan het stuur getrokken worden, hetgeen vooral bij het parkeren en dergelijke nogal storend is.

Koersvastheid op rechte weg

Zeer positief. Oneffenheden in het wegdek hebben nauwelijks invloed op de koers, zijwind evenmin. Wel vergen eventuele stuurcorrecties een relatief grote stuurruitslag. Onder zeer bepaalde omstandigheden

De foto liegt er niet om: de bagagecapaciteit mag met ere worden genoemd. Maten der koffers: 1 = 56 x 35 x 15 cm (= 30 liter); 2 = 65 x 45 x 17 cm (= 50 liter); 3 = 75 x 54 x 20 cm (= 80 liter).

enige neiging tot dribbelen, maar storend is dit zeker niet. Al met al een bijzonder rustige besturing, die een positieve bijdrage levert tot het algehele comfort.

Gedrag in bochten

Eveneens zeer goed, al is het karakter van de wagen, ook al door de vele noodzakelijke stuurwielverdraaiingen, niet gericht op snel bochtenwerk. Uitbreken doet de achteras normaliter niet, het betrekkelijk geringe motorvermogen speelt hierbij eveneens een rol. De carrosserie helt nogal nadrukkelijk over in bochten; ook hier doen zich slechts zeer incidenteel dribbelverschijnselen voor.

Handelbaarheid en bediening

Algehele bediening, behoudens het sturen bij lage rijsnelheden, licht en gemakkelijk. Benodigde apparatuur goed onder handbereik; schakelaars voor licht en ruitewissers aan de stuurkolom; gecombineerde bediening met één handeltje, hetgeen soms aanleiding geeft tot verwarring. Tipstand voor ruitewissers.

De startprocedure is nauwelijks afwijkend van die van een benzinemotor en geschiedt gewoon met de contactsleutel; deze heeft alleen een tussenstand voor het voorgloeien, hetgeen bij lage buitentemperaturen maximaal circa 30 sec. vergt.

De handelbaarheid wordt wat nadelig beïnvloed door het zware sturen bij lage rijsnelheden en de vele noodzakelijke stuurwielverdraaiingen. Goed uitzicht, voorzijde van de wagen goed gemarkeerd, de achterzijde in mindere mate. De dode hoeken terzijde van de achterraut zijn nauwelijks hinderlijk, wel zijn de voorruitstijlen vrij fors bemeten.

Vering

Zeer soepel en comfortabel; grote zowel als kleine oneffenheden worden uitstekend verwerkt, laatstgenoemde in verhouding iets minder. Uitstekende schokdemperwerking.

Algeheel comfort

Staat op een acceptabel niveau, voornamelijk als gevolg van de uitermate rustige en nauwkeurige besturing en de comfortabele vering. Het geluidsniveau is echter vrij hoog, hetgeen juist voor een diesel, waarmee veelal grote afstanden worden afgelegd, nogal bezwaarlijk is. De motoren zijn vooral bij snelheden boven 100 km/uur duidelijk hoorbaar in het interieur; weliswaar is de frequentie van de geluiden betrekkelijk laag, maar op de lange duur zijn deze geluiden toch hinderlijk. Beide motoren geven bovendien aanleiding tot resonanties, bij de auto-

