

peugeot 504 info f 2,25  
23 dec. 1977 - 5 jan. 1978



autokampioen  
**ANWB**

# kampioen auto

**Super Star:**

**Ferrari**

**Dino**

**De kunst  
van het  
raffineren**

**Test:**

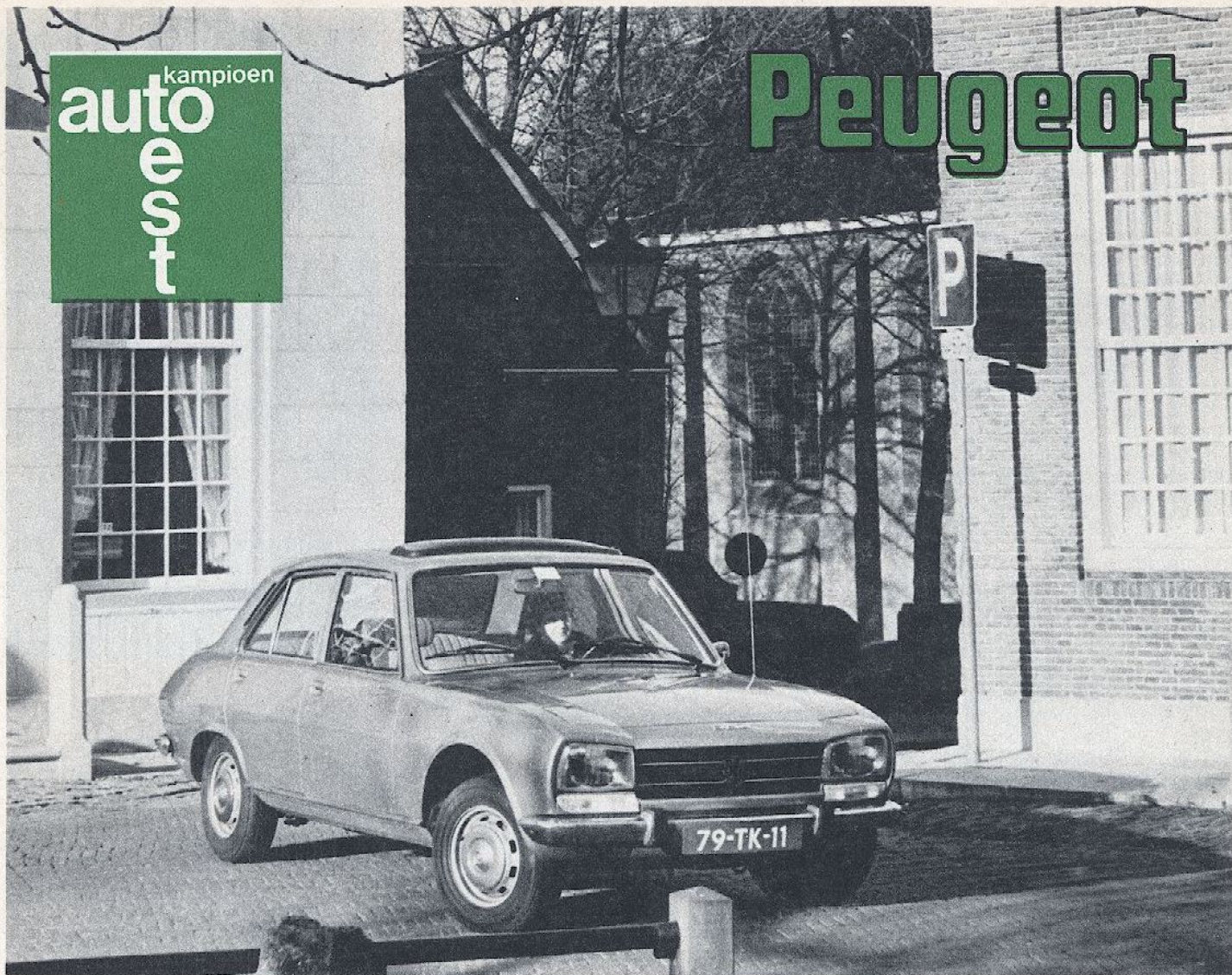
**Peugeot 504**

**Ti en GL**

Een bijzonder sfeervolle foto in deze dagen.  
Winternacht in Obergurgl in het Oetztal.

kampioen  
**auto  
est**

# Peugeot



## in 't kort

De Peugeot 504 GL en de 504 TI zijn, als vanouds, ruime en bijzonder comfortabele auto's. De prestaties van de GL zijn niet geweldig, voldoen echter aan normaal te stellen eisen. De TI is een tikje vlotter. Groot zijn de verschillen weliswaar niet, maar vooral in de vierde versnelling bij snelheden boven 100 km/uur toch wel merkbaar.

De rijeigenschappen zijn bijzonder goed. Vooral de uitermate rustige en nauwkeurige besturing, alsmede de zeer comfortabele vering spelen in dit verband een positieve rol. Een bezwaar bij de GL is dat er veel aan het stuur gedraaid moet worden, hetgeen de handelbaarheid niet ten goede komt. Bij de TI wordt dit bezwaar door de stuurbekrachtiging ondervangen.

Ook het comfort staat op een zeer hoog niveau. De beide motoren zijn erg geruisarm, wel is het windgeruis bij hoge rijsnelheden hinderlijk. Mede oorzaak hiervan is het schuifdak – ook in gesloten toestand –, dat bij de TI tot de standaarduitrusting hoort en bij de GL tegen relatief lage meerprijs als extra wordt geleverd.

De uitrusting van de wagens, vooral die van de TI, is redelijk compleet, de afwerking is goed verzorgd. Mede hierdoor ligt de aanschaffingsprijs op een acceptabel peil.

## plus en min

Uitstekende rijeigenschappen  
zeer comfortabel  
zeer prettige vering  
royaal interieur

Veel windgeruis  
lage zitpositie voorin  
wat traag wendbaar (GL)

## prijzen

(per 8-12-'77)

Peugeot 540 L	f 17.425,-
504 GL	f 19.425,-
504 TI	f 22.825,-
meerprijs	
automaat	f 2.335,-
metalliek lak	f 540,-
schuifdak (standaard bij TI)	f 475,-

Verzekeringspremie All Risks	
per jaar voor de GL	f 1.946,-
voor de TI	f 2.188,-
Motorrijtuigenbelasting per jaar	
voor beide geteste versies	f 579,-

# 504 GL en 504 TI



**P**eugeot neemt met de 504 in de wat hogere middenklasse qua marktaandeel nog steeds een duidelijke leiderspositie in. Reden voldoende om weer eens aandacht aan deze auto te besteden. De wijzigingen voor het '78 model zijn overigens niet spectaculair. Bij de GL, die tot dusverre altijd rondom schijfremmen had, zijn de schijven achter vervangen door trommelremmen. Bij de TI, een versie met benzineinspuiting, zijn de schijfremmen achter gehandhaafd. Verder zijn de voorportieren aan de binnenzijde voorzien van kaartenbakjes, de overigen wijzigingen beperken zich tot details.

De GL is in feite het basismodel van de 504 serie. In een later stadium is daar het goedkopere „L” model aan toegevoegd. Dit laatste onderscheidt zich door een kleinere motor – een 1,8 in plaats van een 2 liter – een eenvoudiger achterasconstructie en een iets soberder uitvoering.

Een duurdere versie is de TI. Deze heeft eveneens een cilinderinhoud van twee liter, maar levert een DIN-vermogen van 74 kW (101 pk) bij 5200 omw/min; de carburateurversie moet het doen met 68 kW (92 pk) bij 5000 omw/min. De verschillen zijn dus niet al te groot, maar in de praktijk, vooral bij hogere rijsnelheden, toch wel merkbaar. In de diverse publicaties van Peugeot vindt men overigens hogere noteringen voor het vermogen van beide motoren, namelijk 78 kW (106 pk) bij 5200 omw/min voor de TI en 71 kW (96 pk) bij 5200 omw/min voor de GL. Het verschil ontstaat door het feit dat Peugeot de vreemde gewoonte heeft het vermogen te meten met uitgeschakelde (zelfdenkende) ventilator; hetgeen dus eigenlijk niet het juiste vermogen volgens de DIN norm oplevert.

De 504 serie wordt gecombineerd met enkele combinatiewagens en familiales, een coupé en een cabriolet. Voorts zijn ze te leveren met dieselmotor, niet echter de coupé en de cabriolet. Automatische transmissie is eveneens verkrijgbaar, hiervoor geldt een knap hoge meerprijs.

## Motor

Watergekoelde viercilinder-in-lijn, voorin geplaatst. Dezelfde motoren als voorheen, ook de specificatie is niet gewijzigd.

GL: Cilinderinhoud 1971 cc. DIN-vermogen 68 kW (92 pk) bij 5000 omw/min. Koppel 157 Nm (16,0 mkg) bij 3000 omw/min.

Specifiek vermogen 34,5 kW/dm<sup>3</sup> (46,6 pk/l), een laag belaste motor. Specifiek gewicht 18,0 kg/kW (13,3 kg/pk), geen al te florissante waarde bij een dergelijke cilinderinhoud.

TI: Brandstofinspuiting. Cilinderinhoud even groot als van de carburateurversie, het vermogen is echter opgevoerd tot 74 kW (101 pk) bij 5200 omw/min. Koppel 167 Nm (17,0 mkg) bij 3000 omw/min. De verschillen met de carburateuruitvoering zijn derhalve niet al te groot.

Specifiek vermogen 37,5 kW/dm<sup>3</sup> (51,2 pk/l), een normale waarde, die ook bepaald niet wijst op een hoge mate van opvoeren. Specifiek gewicht 16,7 kg/kW (12,3 kg/pk), evenmin een indrukwekkende verhouding.

## Prestaties

GL: Op een voldoende hoog niveau, maar toch vormen de cijfers bepaald geen uitzondering, de cilinderinhoud en het wagenformaat in aanmerking genomen. Topsnelheid 161 km/uur, iets





# TESTRAPPORT

(de gegevens tussen haakjes betreffen de 504 TI)

**Autokampioen test nr.** 49/'77    **merk** PEUGEOT    **model** 504 GL (504 TI)  
**kenteken** 63-TL-33 (79-TK-11)    **km-stand begin test** 1375 (2900)    **einde test** 2944 (4755)  
**gemonteerde banden** Michelin XZX (Michelin XAS)

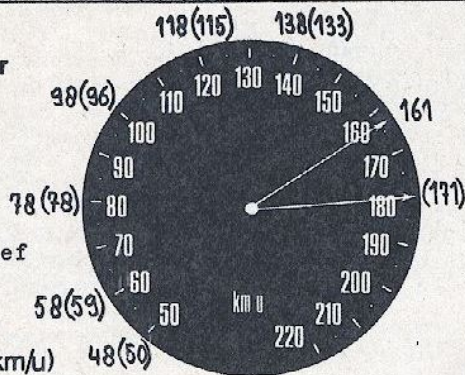
## Afwijking snelheidsmeter

Werkelijke snelheden in zwarte cijfers

## Afwijking km teller

1(3½)% positief

**Topsnelheid (km/u)** 48(50)  
161 (171)



## Meetomstandigheden

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

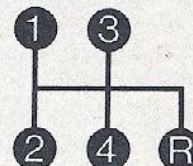
windrichting            veranderlijk  
windsnelheid            4 km/u  
temperatuur              5 °C  
barometerstand        1024 mb  
relatieve vochtigheid van de lucht 38 %

## Geluidsniveau in de wagen

bij 60 km/u	62 (62)	dB(A)
80 km/u	66 (67)	dB(A)
100 km/u	71 (72)	dB(A)
120 km/u	75 (74)	dB(A)
140 km/u	80 (78)	dB(A)
160 km/u	82 (82)	dB(A)
topsnelheid	82 (84)	dB(A)

## Snelheidsbereik in versnellingen

1	0 - 50	(0 - 60)	km/u
2	5 - 85	(5 - 95)	km/u
3	15 - 130	(15 - 150)	km/u
4	25 - 161	(30 - 171)	km/u



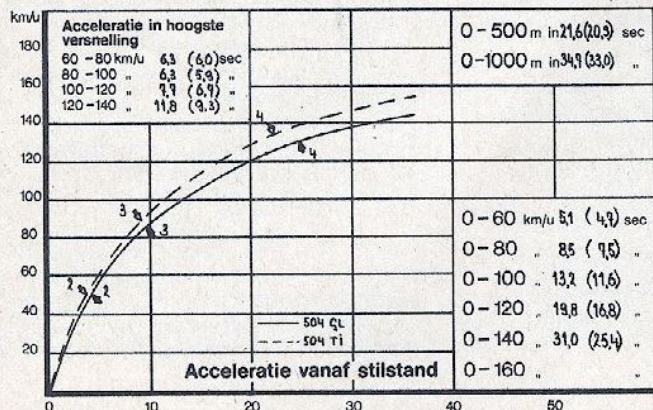
## Stuuruitslag en draaicirkels

stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts  
4½ (3½) omwentelingen

draaicirkel buitenkant carrosserie	10,8	m
buitenkant voorwielen	10,2	m

## Gewichtsverdeling (%) en invering (mm)

met 150 kg = 2 personen	vóór 52(53) %	16 (18) mm
	achter 48(47) %	22 (20) mm
met 480 kg = max. toelaatbare belasting	vóór 41(42) %	18 (20) mm
	achter 59(58) %	116(115)mm



## Brandstofverbruik in km/liter alleen voor de GL

gemeten over 63 km buitenwegtraject bij GEMIDDELDE snelheden		gemeten bij CONSTATE snelheden	
60 km/u	12,2 km/l	60 km/u	14,1 km/l
70 km/u	11,2 km/l	80 km/u	12,5 km/l
km/u	km/l	100 km/u	10,8 km/l
km/u	km/l	120 km/u	9,3 km/l
km/u	km/l	140 km/u	7,5 km/l
km/u	km/l	160 km/u	5,5 km/l

## Brandstofverbruik

in de praktijk globaal tussen

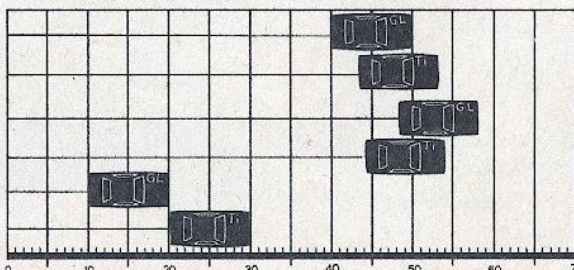
1 liter op 7 km  
en  
1 liter op 9 km

voetrem koud  
pedaalkracht 19(33)kg  
vertraging 7,8(7,3)m/sec²

voetrem warm  
pedaalkracht 43(40)kg  
vertraging 6,7(7,1)m/sec²

handrem  
(vanaf 40 km/u)  
vertraging 3,1(3,2)m/sec²

## Remweg vanaf 100 km/u



lager dan de fabrieksopgave van 164 km/uur. Vlotte acceleratie vanaf stilstand, maar boven snelheden van omstreeks 130 km/uur is de fut er wel zo'n beetje uit. Soepele motor. Goede trekkracht bij lage toerentallen, zodat niet veel geschakeld hoeft te worden. De hoogste versnelling is goed bruikbaar in stadsverkeer, de trekkracht in deze versnelling is overigens bij hogere rijnsnelheden niet imponerend.

TI: Niet zo veel sneller dan de carburateurversie, maar omdat laatstgenoemde al geen hardloper is, doet de inspuiters toch vlotter aan. Topsnelheid 171 km/uur, eveneens een fractie onder de fabrieksopgave (173 km/uur).

Acceleratie vanaf stilstand eveneens iets vlotter dan die van de GL, de verschillen komen echter pas merkbaar tot uitdrukking bij snelheden boven 100 km/uur. De trekkracht bij lage toerentallen is bijzonder groot, veel schakelen is bij de inspuitversie absoluut geen ver-eiste.

### Brandstofverbruik

GL: Bij lage rijnsnelheden nog redelijk gunstig, maar boven snelheden van omstreeks 100 km/uur loopt het verbruik sterk progressief op. Bij de huidige snelheidsbeperkingen zal het gemiddelde verbruik in de orde van grootte van 1 op 9 à 1 op 10 liggen. Rijdt men de wagen naar wat hij waard is, dan zal het gemiddelde verbruik variëren tussen 1 op 7 en 1 op 9. Normale cijfers, wagenafmetingen en prestaties in aanmerking genomen.

TI: Nauwkeurige verbruikscijfers zijn door de brandstofinspuiting met onze apparatuur niet te meten. Mede door de iets gunstiger eindoverbrenging zal het gemiddelde verbruik in dezelfde orde van grootte liggen als dat van de carburateurversie.

### Transmissie

Achterwielaandrijving. Volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak met vloerschakeling. Overbrengingsverhoudingen in de bak bij beide versies gelijk, de eindreductie is zodanig verschillend dat de motor van de GL bij gelijke rijnsnelheid iets minder toeren maakt dan die van de TI.

Tamelijk directe en lichte, soepele bediening. Korte pook, goed onder handbereik. Uitstekend werkende synchro-

meshes, achteruit goed vergrendeld.

De koppeling komt soepel in aangri-ping, benodigde pedaalkracht gering.

### Besturing

Nogal indirect, althans bij de GL, maar wel zeer precies; het wegcontact blijft tot bij hoge rijnsnelheden uitstekend bewaard. De TI, waarbij stuur-bekrachtiging tot de standaarduitrusting behoort, stuurt iets directer en ondanks de bekrachtiging blijft ook hier het wegcontact goed behouden. Vrijwel neutraal stuurkarakter met lichte nei-ging tot onderstuur. De bediening is bij de GL betrekkelijk licht, alleen bij parkeer manoeuvres en dergelijke vergt de besturing wat meer inspanning dan wenselijk is. De TI kent laatstgenoemd bezwaar niet.

### Koersvastheid op rechte weg

Zeer positief. Oneffenheden in het wegdek hebben nauwelijks invloed op de koers, zijwind slechts in zeer bescheiden mate en alleen bij hoge rijnsnelheden. Onder bepaalde omstandigheden een zeer geringe neiging tot dribbelen, hinderlijke vormen neemt dit echter zeker niet aan. Al met al een rustige besturing, die een positieve bijdrage levert tot het algehele comfort.

### Gedrag in bochten

Eveneens zeer goed. Uitbreken van de achteras is er normaliter niet bij, maar de trekkracht is ook niet geweldig, ook niet bij de snellere TI. Toch leent de

wagen zich minder goed voor snel bochtenwerk als gevolg van het vrij sterke overhellen van de carrosserie zo-wel als van de - vooral bij de GL - nogal indirecte besturing. Ook hier incidenteel enige dribbelverschijnselen.

### Handelbaarheid en bediening

Algehele bediening, behoudens het wat zware sturen bij lage rijnsnelheden bij de GL, licht en gemakkelijk. Benodigde apparatuur goed onder handbereik. Schakelaars voor licht en ruitwissers aan stuurkolom; gecombineerde be-diening met één handeltje, hetgeen gemakkelijk aanleiding geeft tot ver-warring. Vlotte starters, automatische choke bij de GL.

De handelbaarheid wordt met name bij de GL wat nadelig beïnvloed door de vele noodzakelijke stuurwielverdraaiingen.

Goed uitzicht, de voorzijde van de wagen is goed gemarkeerd, de achter-zijde is minder goed zichtbaar. De dode hoeken terzijde van de achterraut zijn nauwelijks hinderlijk, wel zijn de voorruitstijlen tamelijk fors bemeten.

### Vering

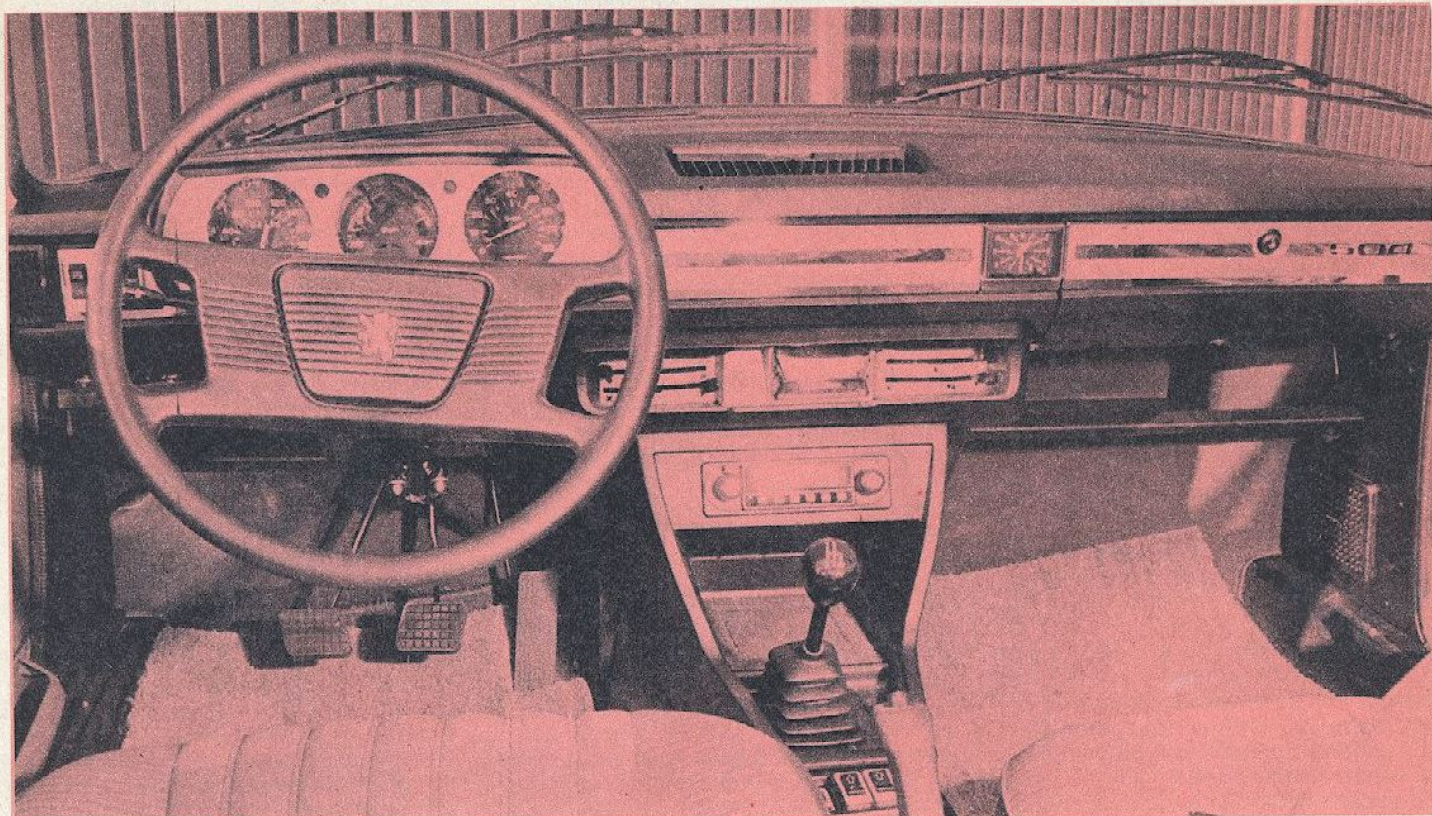
Bijzonder soepel en comfortabel. Zo-wel grote als kleine oneffenheden worden zeer goed verwerkt. Uitstekende schokdemperwerking.

### Algeheel comfort

Staat op een hoog niveau. De moto-ren zijn over het gehele toerenbereik



Het bagagecompartiment is niet alleen van een flink formaat, maar ook keurig afgewerkt. 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).



betrekkelijk geruisarm en er zijn nagenoeg geen trillingen en resonanties. Het windgeruis is echter vrij sterk en neemt bij snelheden boven circa 140 km/uur zelfs hinderlijke vormen aan. De banden veroorzaken weinig bijgeluiden, maar slaan wel sterk op korte oneffenheden zoals richels in betonwegen en dergelijke. De vering en de zeer rustige besturing leveren positieve bijdragen tot het algehele comfort, de zitpositie nauwelijks.

#### Remmen

De TI heeft rondom schijfremmen, de GL voor schijven en achter trommels. Beide wagens hebben een rembekrachtiger en een belastingafhankelijke remkrachtbegrenzer.

Bereikbare vertraging ruimschoots voldoende. Blokkeerverschijnselen doen zich nauwelijks voor, zodat de wagens ook bij krachtig afremmen vanaf hoge snelheid uitstekend onder controle blijven. Bij warme remmen is de remweg bij de GL merkbaar langer. Benodigde pedaalkracht normaal. Bereikbare handremvertraging bij de GL ruim voldoende, bij de TI niet daverend.

#### Carrosserie

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

#### Interieurruimte

Zeer royaal. Voorin zijn er helemaal geen problemen, zowel hoofd- als beenruimte zijn ruim voldoende. Dat



laatste geldt ook voor de beenruimte achterin, alleen de hoofdruimte achterin is niet erg groot.

#### Bagageruimte

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

Ruim, afsluitbaar en verlicht dashboardkastje. Rechts en links een aflegplank onder het dashboard. Aflegbakje en kaartenvak in de console op de middentunnel en verder bakken in de voorportieren.

#### Zitplaatsen

Voorin comfortabele, tamelijk zachte stoelen met volledig verstelbare rugleuningen. Goede steun, ook in zijdelingse richting. De verstelbaarheid van de voorstoelen in achterwaartse richting is voldoende; bij deze verstelling varieert tevens de stoelhoogte, 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. Voor lange personen zijn deze steunen wat te laag.

De rugleuning van de achterbank is in lichte mate geprofileerd en is voorzien van een opklapbare armsteun in het midden.

#### Veiligheid

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

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

Voorin driepuntsgordels met oprolautomat, waarvan het oprolmechanisme keurig is verzonken; éénhandsbediening en drukkopsluiting. Door de wat lange staalkabel van het binnenste

bevestigingspunt sluit het heupgedeelte 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 goed afleesbaar; bij hoge rijsnelheden geven deze meters wat te hoog aan. De TI-uitvoering heeft een toerenteller; ook deze gaf te hoog aan.

Meteraanwijzers voor benzinevoorraad, koelwatertemperatuur en accuspanning. Waarschuwinglampjes voor oliedruk, clignoteurs, ingeschakelde verlichting, groot licht, achterrautverwarming en handrem, te laag remvloeistofniveau 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 uitstekende lichtopbrengst, halogeen grootlicht. Grootlichtsignalering. Geen aparte parkeerlichten, wel achteruitrijlampen. Interieurverlichting, twee lichtpunten, werkt gescheiden over beide portieren aan elke kant. Regelbare dashboardverlichting. Bedieningsapparaat van kachel en dergelijke verlicht. 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, hierbij treden tevens de wissers voor korte tijd in werking.

Binnenspiegel met antiverblindingsstand. Contactslot met stuurslot en doorstartblokkeerinrichting. Dagtellet, aansteker. Elektrische achterrautverwarming.

De TI-uitvoering heeft verder elektrisch te bedienen voorportieruitruiten.

Stoffen bekleding, tapijtvloerbedekking.

Gereedschap: krik en wielmoersleutel.

### Documentatie

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

## Ter vergelijking

	Peugeot 504 GL	Peugeot 504 TI	Opel Rekord 1.9 N	Ford Granada 2.0 L
Cilinderinhoud	cc 1971	1971	1897	1993
Vermogen DIN-kW/omw/min	68/5000	74/5200	55/4800	73/5200
pk/omw/min	92/5000	101/5200	75/4800	99/5200
Koppel DIN-Nm/omw/min	157/3000	167/3000	132/2200	151/4000
mkg/omw/min	16,0/3000	17,0/3000	13,5/2200	15,4/4000
Acceleratie 0-100 km/u	sec 13,2	11,6	16,0	14,0
Topsnelheid	km/u 161	171	154	161
Brandstofverbruik bij 100 km/u	km/l 10,8	—	11,1	10,8
Lengte	cm 449	449	459	463
Breedte	cm 169	169	173	179
Gewicht (leeg)	kg 1221	1239	1126	1232
Prijs	f 19.425,-	22.825,-	18.880,-	21.765,-
Rijproef in AK	no/jaar 51/'77	51/'77	45/'77	42/'77

## belangrijkste gegevens

(De gegevens tussen haakjes betreffen de 504 TI).

**Motor:** Watergekoelde viercilinder-in-lijn, voorin geplaatst. Klapbediening door lichtstangen en tuimelaars. Nokkenas aandrijving d.m.v. een ketting. Krukaslagering vijfvoudig. Inhoud koelsysteem 7,8 l. Thermostatisch geregelde ventilator. Inhoud oliecarter 4 l. Cilinderinhoud 1971 cc, boring 88 mm, slag 81 mm, compressieverhouding 8,8 : 1. Maximum DIN-vermogen 68 kW = 92 pk bij 5000 omw/min (74 kW = 101 pk bij 5200 omw/min). Maximum DIN-koppel 157 Nm = 16,0 mkg bij 3000 omw/min (167 Nm = 17,0 mkg bij 3000 omw/min). Specifiek vermogen 34,5 kW/dm<sup>3</sup> = 46,6 pk/l (37,5 kW/dm<sup>3</sup> = 51,2 pk/l). Specifiek gewicht 18,0 kg/kW = 13,3 kg/pk (16,7 kg/kW = 12,3 kg/pk). Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 29,6 (30,5) km/u. Eén tweetraps valstroomcarburetor met automatische choke (Kugel Fischer benzine-inspuiting). Elektrische installatie 12 V, accu 60 Ah, vermogen wisselstroomgenerator 500 W.

**Transmissie:** Achterwielaandrijving. Hydraulisch bediende koppeling met schotelveer. Volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak. Vloerschakeling. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 3,559, 2e versn. 2,105, 3e versn. 1,366, 4e versn. 1,0, achteruit 3,636, reductie eindoverbrenging 3,898 (3,777).

**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 schuin geplaatste reactiestang. Achter met schuingeplaatste draagarmen in langrichting en eveneens schroefveren. Rondom telescopische schokdempers. Voor en achter een dwarsstabilisator. Aandrijfassen met dubbele homokinetische koppelingen. Gescheiden remsysteem met voor schijf-, achter trommelremmen (rondom schijfremmen). Rembekrachtiger. Belastingafhankelijke remkrachtbegrenzer. Handrem op de achterwielen. Stuurinrichting (bekrachtigd) met tandheugel en randsel. Bandenmaat 175 SR 14 (175 HR 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) 1221 (1239) 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 3345(3403) kg, 16% helling 2481(2534) kg, 12% helling 3003(3054) kg, 18% helling 2296(2336) kg, 14% helling 2723(2770) kg, 20% helling 2129(2168) kg.

Met deze auto kunnen, in verband met de handelbaarheid en de verkeersveiligheid van de combinatie, caravans tot een afleveringsgewicht van 750 (750) kg getrokken worden.

Interieurafmetingen in cm:	voor	achter
breedte op schouderhoogte	138	134
afstand zitting tot dak	101	95
diepte zitting	50	49
hoogte rugleuning	60	63
hoogte zitting	27	28
afstand stuur tot zitting gem.	21	—
afstand stuur tot rugleuning (max-min)	46-28	—
afstand pedaal tot zitting (max-min)	49-32	—
afstand rugl. tot rugl. (max-min)	—	85-64

Koffer: breedte 115 cm, diepte 107 cm, hoogte 38 cm.

**Servicebeurten en garantie:** servicebeurten elke 15.000 km, vaste werktijden olieversers elke 7.500 km doorsmeren elke 7.500 km filterelement vervangen elke 7.500 km garantietermijn: 12 maanden, ongeacht het aantal kilometers

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

uitlaat compleet	f 250,70
koppelingplaat	f 73,15
schokdemper voor	f 82,45
schokdemper achter	f 84,85
voorwiellagers voor 2 wielen compleet	f 77,90
voorremblokken compleet	f 69,60
radiateur	f 273,—
thermostaat	f 15,65
voorbumper	f 184,—
achterbumper	f 203,—
voorportier (ongespoten)	f 216,—
voorrui	f 110,—
wieldop	f 13,55
ruitewisserblad	f 12,80
oliefilterelement	f 10,—

**Fabrikant:** S.A. des Automobiles Peugeot, Sochaux, Frankrijk.

**Importeur:** Gebr. Nefkens Automobiel Mij. N.V., Utrecht.

**Aantal dealers in Nederland:** 180.

# U dacht de 504 te kennen. Maar kent u de TI?



## Peugeot 504 TI

De TI is een felle en comfortabele. Z'n 2 liter 106 DIN pk injectiemotor staat borg voor snel inhalen en jaagt 'm met gemak tot boven de 170 km/u. Zeer soepel. Zuinig ook, door het uitgekende benzine-injectie systeem. Standaard: groot comfort, stuurbekrachtiging, schuifdak, rolveiligheidsgordels, electrisch bediende vóórportier-ruiten. Toerenteller natuurlijk. En als extra's: metaaltinten, lederen bekleding en automatische versnellingsbak. Maak kennis met 'm.

Importeur Gebr. Nefkens N.V., Atoomweg 68 (Industrieterrein Lage Weide),  
Antwoordnummer 204, Utrecht. Tel. 030-449711. Ook leasing faciliteiten.