

AUTO

MSIE

ZAKSPEED CAPRI



ONTWERPWEDSTRIJD TEST HYUNDAI PONY

*75 jaar
Lancia*



Rijden met f21.995,-

We vinden het zelf ook wel een beetje een raar gezicht, zo'n vertrouwd model in een rij-impressie. Toch is het op de keper beschouwd niet eens zo vreemd als het misschien lijkt. De Peugeot 504 GR staat namelijk voor het hierboven gemelde bedrag in de prijslijst en dat vinden wij drommels goedkoop. Bovendien is het een auto die talloze tevreden gebruikers kende en nog kent, dus mag je veronderstellen dat er bij zo'n prijs nog een gereede belangstelling voor die auto is. Dat en niets anders is dan ook de reden van deze impressie. De Peugeot 504 GR kan men met een argeloos gebaar afdoen als „oud nieuws”, wij delen hem liever in onder „goed nieuws”.

We zullen eens resumeren wat de 504 GR aan techniek in huis heeft. De krachtbron is een oude bekende uit het Peugeot-huis, met een inhoud van 1796 cm³. Deze viercilinder levert het bepaald niet spectaculaire vermogen van 74 pk, wat overeenkomt met 55 kW. Niet zo snel misschien, maar wel zuinig. De ECE-norm geeft een benzineverbruik bij 90 km/h van 1 op 14,5; bij 120 1 op 10,6. Het stadsverbruik wordt gesteld op 1 op 9 gemiddeld. Daarbij moet opgemerkt worden dat de auto door zijn lage compressieverhouding (8,8 op 1) genoeg neemt met normale benzine.

Plezierig

Deze motor is gekoppeld aan een vierversnellingsbak, die zich door middel van een kort pookje erg gemakkelijk laat be-

dienen. Bij de plaatsing van de bak direct onder de pook, zal je altijd het grootste bedieningsgemak ervaren.

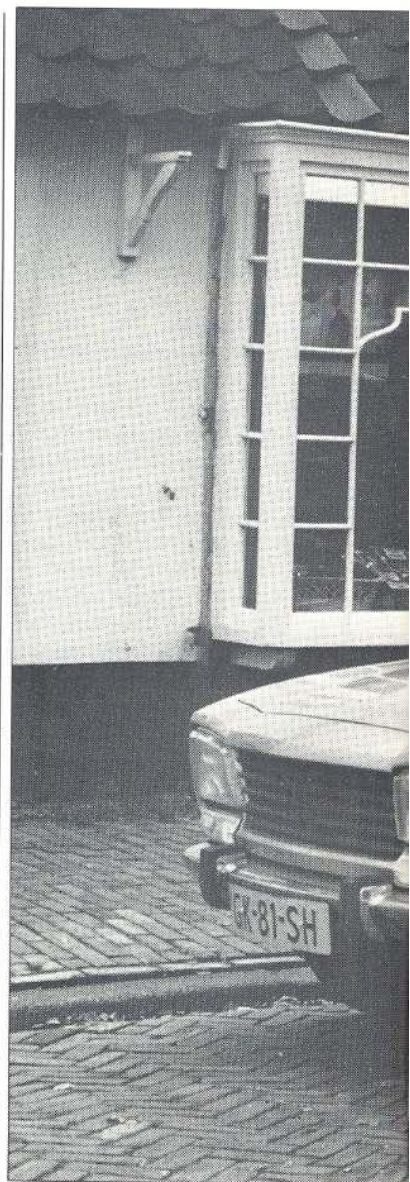
Het onderstel verradt weinig of geen raffinement. Voor zijn de gebruikelijke veerpoten toegespast, achter treft men een starre as met onder andere een Panhard-stang aan. Zowel voor als achter is een stabilisatorstang ingebouwd, waardoor de neiging tot overhellen in bochten onderdrukt wordt. Het bekrachtigde remsysteem is uitgevoerd met schijfremmen voor en trommels achter. De handrem werkt op de achterwielen.

Het rij-gedrag van deze wagen maakte op ons een uitermate plezierige indruk. De motor startte altijd goed en deed zijn werk op een prettige, onopvallende manier. Met een accele-

ratietijd van nul tot honderd kilometer per uur in rond vijftien seconden mag men natuurlijk geen topprestaties verwachten, maar de wagen voelt zeker niet traag aan. Het lekker licht werkende gaspedaal reageert zeer direct op de motor, wat in het verkeer alleen maar prettig is. Voor inhaalwerk op de tweebaansweg is voldoende pit in huis, maar dan moet men natuurlijk wel rekening houden met de juiste versnelling. Doordat dit model met een vierbak is uitgerust kan het voorkomen dat men begint met inhalen in twee, maar halverwege noodgedwongen naar drie moet. Dat vereist enige aanpassing van de meer verwende automobilist. Dat schakelen is overigens nooit een probleem, zoals we reeds zeiden. De pook laat zich bijzonder licht bedienen en de slag die men ermee moet maken is klein. De synchromesh is ongemerkt, en dus goed, aanwezig. De overbrengingsverhoudingen van de bak zijn goed gekozen. Wat blijft bij een 1:1 overbrenging in vier is een iets onrustig gevoel, omdat de motor wat meer toeren lijkt te maken dan nodig is.

Plaveisel

Zolang de wegen goed zijn, zal men van de Peugeot geen enkel vreemd trekje kunnen bespeuren. De achteras is niet zo zwaar belast als men alleen in de auto zit, en dat kan bij voorbeeld op een gladde weg een doorslaand wiel tot gevolg hebben, maar voor het overige: geen zorg. Het is op de wat minder goed geplaveide wegen dat de Peugeot wat bokkesprongen etaleert. Bij een fors tempo en een slecht bestrate weg, lijkt de achteras een imitatie van Fred Astaire weg te willen geven. Eerlijkheid gebiedt ons te vertellen dat de wagen die wij bereden niet meer splinternieuw was, en een deel van die problemen terug te voeren zijn op niet optimaal functionerende schokdempers. Maar toch, die achteras doet wat hij wil, en dat is niet altijd in het belang van wegligging of comfort.



De bochtvastheid is dan ook direct gerelateerd aan de gedragingen van die achteras. Het is de achterstevan die het eerst zal uitbreken, en het ligt aan de staat van het wegdek en de slijtagegraad van de schokdempers welke Latijnse dans hij zal uitvoeren. Naar onze smaak kunnen een paar kwaliteits-schokdempers aan dit probleem veel, zo niet bijna alles veranderen. De invloed van goede schokdempers zal zich ook doen gelden op het comfort, dat voor de prijsklasse ruim voldoende is. De oneffenheden in het wegdek worden als ze niet te grillig zijn nauwelijks doorgegeven aan de inzittenden. Bij hobbels en knobbels kan men





soms die zelfde achteras weer voelen. Voor het overige voldoet de wagen op het punt van comfort nog best. De voorruit levert wat meer windgeruis dan we tegenwoordig gewend zijn en de motor is iets beter te horen, maar het concept van deze wagen is niet voor niets al bijna tien jaar oud. Aan de andere kant biedt het interieur zeer veel ruimte voor alle passagiers, en zijn de stoelen van het type fauteuil. Voor een actieve lange rit geven wij de voorkeur aan een wat steviger uitvoering, maar we kennen talloze lezers, die juist van zacht houden.

Plenty

Niet alleen het interieur biedt

voldoende ruimte, ook de kofferbak heeft plenty plaats. Daaronder is in echt Franse traditie nog het reservewiel opgehangen, wat voorkomt dat men de kofferruimte leeg moet halen om bij het reservewiel te komen. Het betekent echter ook dat het reservewiel altijd vrij vuil zal zijn. Het interieur doet op het oog wat gedateerd aan. In de '82 modellen treft men in het dashboard een econometer aan, maar dat is dan ook de enige verandering. Voor het overige kijkt de 504 bestuurder naar een dashboard dat niet meer helemaal „anno nu” is. Wie zich daar aan stoort, moet vooral voor veel geld een andere auto kopen.

Van achter het stuur heeft de chauffeur een goed overzicht op de wereld romdom hem, alleen het achteruit inparkeren vraagt enige gewenning. De grote wagen (vier en een halve meter lang) heeft verder nog een vrij grote draaicirkel, die door een niet zo direct stuur nog eens onderstreept wordt. Toch kan men er zelfs in de oudere binnensteden best mee uit de voeten, en natuurlijk is dat niet de meest geëigende omgeving voor dit model. De Peugeot 504 GR, die door de „onbekende krachten” in de markt nog steeds voor een bijzonder schappelijk bedrag te koop is, biedt veel waar voor dat geld. Men krijgt er een representatieve, bijzonder

ruime en waarschijnlijk probleemloze auto voor. Daar-teenover staan een wat verouderde uitrusting en een weggedrag dat niet kan concurreren met tegenwoordige constructies. De vergelijking met een Lada dringt zich ongemerkt op. Voor weinig geld koopt men veel auto, maar raffinement mag men dan niet meer verwachten. De Peugeot 504 GR heeft praktisch dezelfde eigenschappen voor een eveneens laag bedrag. In een tijd dat auto's bijna onbetaalbaar worden, biedt deze wagen een alternatief dat meer dan redelijk genoemd mag worden.

Ric van Kempen