

AUTO REVUE



- Rijden met Super 8 en Fiat Ritmo Sport
- Idealisten over open auto's!
- G.P. van België

TEST
Peugeot 504 Cabriolet

AUTO REVUE

32e jaargang
nummer II
22 mei
1981

Directie:

Cees de Boorder, Siebe Jouby

Hoofdredacteur:

Cees de Boorder

Algemene redactie:

Bart van den Acker en Hans de Rooij

Medewerkers:

Jan Adolfs, Jan Apetz, Pim van de Berg, Hen Bollen, Dik Boosman, Alan Brinton, Adriano Cimarosti, Hans ten Houten, Gerard van Lennep, Rein Lepink, André Pont, Charles G. Proche, Huub Rothengatter, Henk Stemmer, Sascha Tamarinof, Anjés Verhey en Hubert Winckers

Fotografie

Pieter E. Kamp, Wout Meppelink e.a.

Abonnementen en advertenties:

Uitg. Nortier & Harmsze B.V.
Pompstationsweg 7
2597 JT Den Haag
tel.: (070) 543300
Telexnr. 34143 Motor NL
Giro: 167897
Voor België P.C.R.
000-0933519-88

Abonnementenprijs:

f 67,— per jaar
f 34,50 per half jaar

Voor België:

1020 Frs. per jaar
520 Frs. per half jaar

Druk:

Koninklijke Tijl, Zwolle

Lay-out:

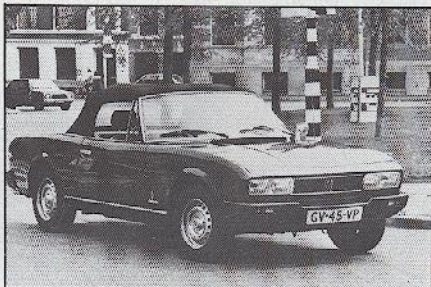
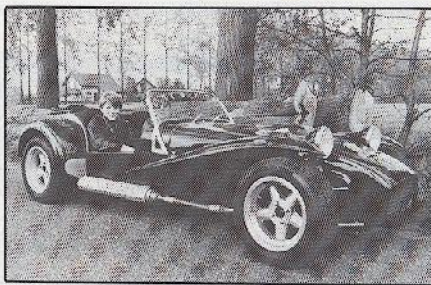
Dick Vink

Bij de voorplaats:

De Super 8, voorheen Lotus, een erg snelle auto, die zijn oorsprong voor een belangrijk deel in Nederland vindt.

Bij de middenplaat:

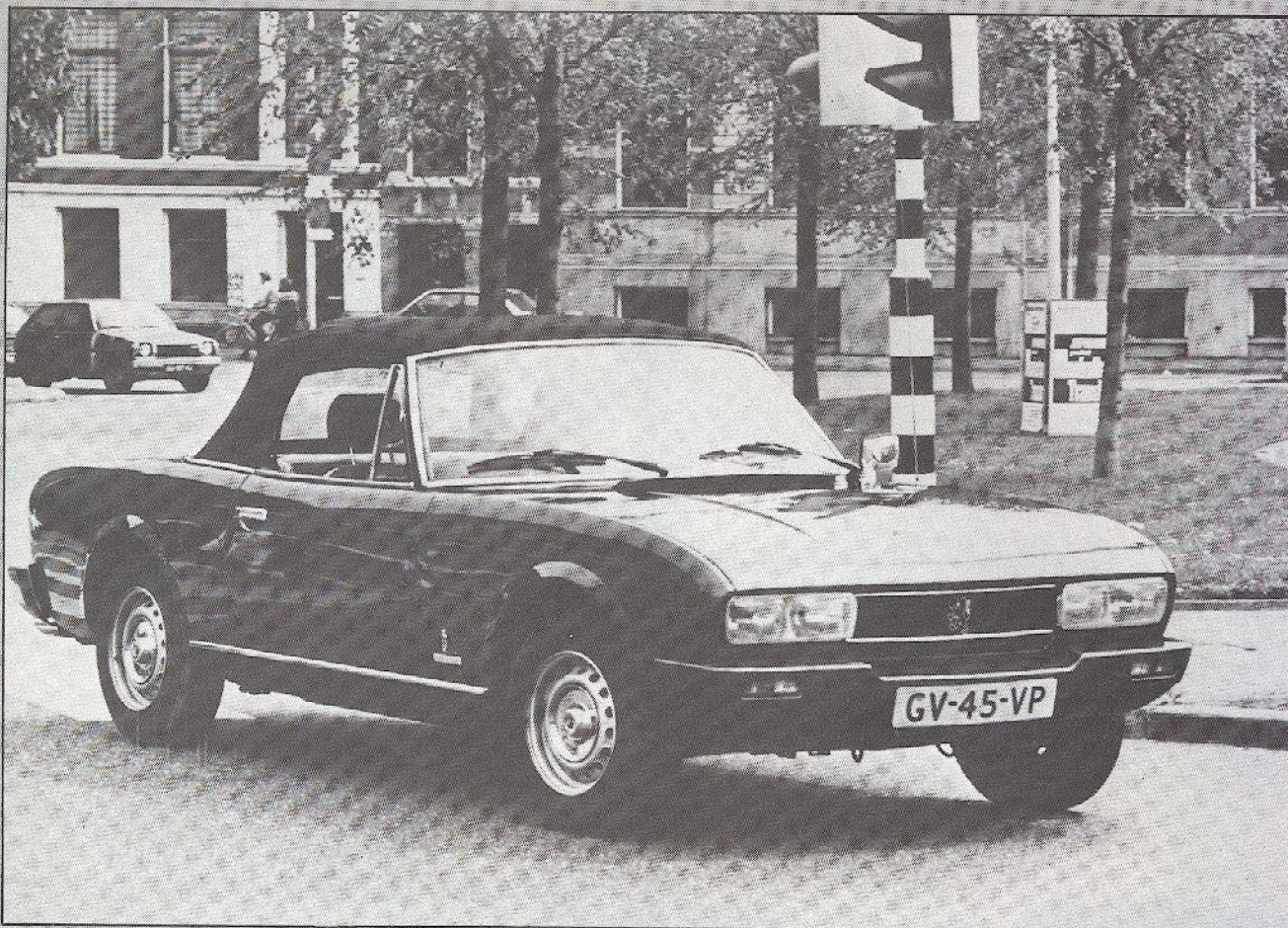
Al meer dan tien jaar een zeer elegante verschijning, de Peugeot 504 Cabriolet, onderwerp van de test in dit aan open auto's gewijde nummer.



IN DIT NUMMER

Memo	8
Open auto's en wat er bij komt kijken	10
BPSAS Rally	15
Test Peugeot 504 Cabriolet	16
Rijden met Super 8	24
G.P. van België	28
Rijden met Fiat Ritmo Sport	31
Duurtesten: Volvo 244 GL D 6 en Princess 2000 HL	34
Sportrevue	36
Rittensportrevue	38

Foto's: Wout Meppelink



is enorm soepel, niet in de laatste plaats door de injectie, en stelt de cabriolet toch tot behoorlijke prestaties in staat. Zo'n elf en een halve seconde van nul tot honderd is bepaald niet langzaam, zeker wanneer we het gewicht van de auto in aanmerking nemen.

Dakloos

Niemand verwacht dat een zo sierlijke en slanke auto schoon aan de haak 1220 kilo weegt, nog altijd zo'n honderd kilo meer dan de gewone vierdeurs 504 Sedan. Hoe tegenstrijdig het ook lijkt, wordt dat meergewicht veroorzaakt door het ontbreken van het dak. Niet eens zoveel mensen weten van welk belang het dak is in de constructie van een auto, zeker met een zelfdragende carrosserie. Men zou bijna kunnen zeggen dat het dak de hele zaak zo'n beetje bij elkaar houdt. Achteloos het dak weghalen kan daarom niet. Bij een cabriolet moet de functie van het dak opgevangen worden door de bodemplaat, en dan voornamelijk door de kokerbalken, die daarvoor aanmerkelijk zwaarder uitgevoerd dienen te worden dan bij een normale sedan. Het totaalgewicht overtreft hierdoor al snel dat van de gesloten versie, waardoor men in grote lijnen mag stellen dat cabriolets zwaarder zijn dan vergelijkbare sedans. Het vouwdak van de 504 Cabriolet is van een bijzonder fraaie constructie. Neerklappen kost erg weinig moeite, alleen dient de achterruit in de gaten gehouden te worden, in verband met gevaar voor valse vouwen. Een keurig hoesje in de kleur van het inte-

rieur dekt het neergeklapte dak eventueel af. Eventueel, want bij twijfelachtig weer kan het ook weggelaten worden, waardoor bij een plotselinge regenbui het dak er binnen de minuut door één persoon weer opgezet kan worden.

Met het hoesje duurt het iets langer. Opgezet is de kap vrijwel waterdicht, alleen tussen de sluitingen boven de voorruit wisten enkele druppeltjes water van de waterrette een weg te vinden. Helaas is de dode hoek schuin naar achteren vrij groot; 'er kan best een auto of een fietser in'. Het windgeruis valt bij lage snelheden wel mee, op de snelweg overstemt het het motorgeluid al vrij snel, wat veroorzaakt wordt door het onregelmatige vorm van het dak. Overigens geldt dat voor vrijwel iedere cabrioletkap. Met het dak neer-

Hoewel 'topless' onomstreden mooier is, mag de 504 Cabriolet ook met kap best gezien worden. Men ziet er zo goed aan af 'dat-ie open kan'.

geklapt is het een en al windgeruis wat de klok slaat, wanneer men een beetje snelheid heeft, maar dat hoort er bij. Er ontstaan overigens rare wervelingen in zo'n open auto, merkten we. Een blocnote dat achter de bestuurdersstoel op de grond lag, had na een lange rit zelf al het eerste velletje afgescheurd, wat ook prompt wegwaaide. Door het ontbreken van een vast dak zit er op slecht wegdek wel wat torsie in de carrosserie, ook een verschijnsel dat vrijwel iedere open auto kent. Wie vaker Peugeot gereden heeft zal zonder problemen of gewenning met de 504 Cabriolet kunnen rijden. Uit al-



TEST AUTO TEST REWUE

Test Peugeot 504 Cabriolet

Voor zelfverwenners

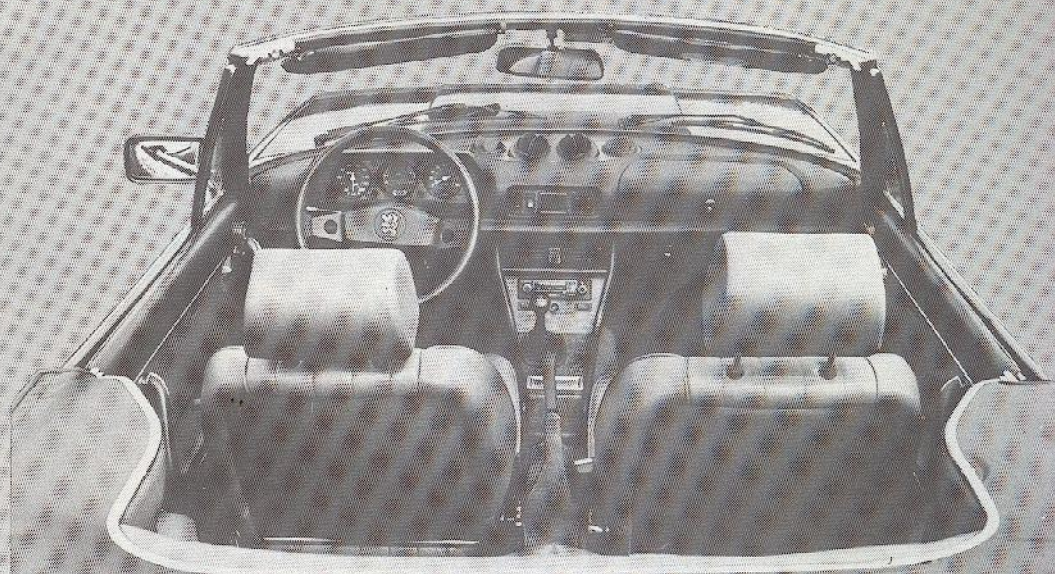
In dit voorjaarsnummer een test van een open auto! Als wij dit schrijven straalt de zon uitbundig van de hemel. Jammer genoeg was het in de periode dat wij de Peugeot 504 Cabriolet reden, typisch Hollands wisselvallig. Niettemin hebben wij met volle teugen genoten van de zeldzame gelegenheid om open te rijden. Een echte cabriolet, die 504, helaas een uitstervend ras. Een ontwerp dat alweer ruim tien jaar meeloopt en een auto die als weinig andere bewijst dat zo'n heuse cabriolet bovenal mooi is en niet per sé sportief in de zin van een 'harde' sportwagen, zoals bijvoorbeeld de Super Eight die u elders in dit nummer vindt.

Hoewel het uiterlijk toch iets sportiefs over zich heeft, zeker ten opzichte van de gewone 504, blijkt de wagen al rijdend een typische 'Grand-Comfort' te zijn, waarmee een unieke combinatie ontstaat tussen veel luxe en een open dak. Waarom zou een open dak ook onomstotelijk met een stoere jongens,

Een tijdloos mooie, elegante verschijning en een klassieker van de toekomst, dat is de juiste omschrijving van de Peugeot 504 Cabriolet.



ferme knapen-image verbonden moeten zijn? Voor wie zich er op instelt en wie het kan waarderen is zo'n open dak een weldaad. Ook in ons kwakkelige klimaat kan open rijden een waar genoegen zijn. Pet op, sjaal om, kraag omhoog, verwarming helemaal open in de voetenruimte, eventueel gesteund door de krachtige aanjager; en het is ook bij een graad of tien buitentemperatuur best lekker, zelfs op de auto-weg bij hogere snelheden. Hoe weinig mensen beseffen hoe lekker dat is blijkt wel uit de verbaasde blikken die vanuit andere, gesloten auto's ons bereiken. Kortom, eigenlijk is het een uitgesproken auto voor zelfverwenners, maar wel in stijl. Voor dat laatste draagt weer het eerder genoemde uiterlijk zorg, dat indertijd gevloeid is uit de vaardige tekenpen van Pininfarina, al sinds jaar en dag de huis-stylist van het merk met het leeuwje, al vinden we zijn eigen embleem slechts op enkele modellen terug. Zo ook deze 504 Cabriolet, wat er op duidt dat de carrosserie, samen met die van de coupé, ook werkelijk in Turijn gebouwd wordt. Vervolgens wordt er bij Peugeot in

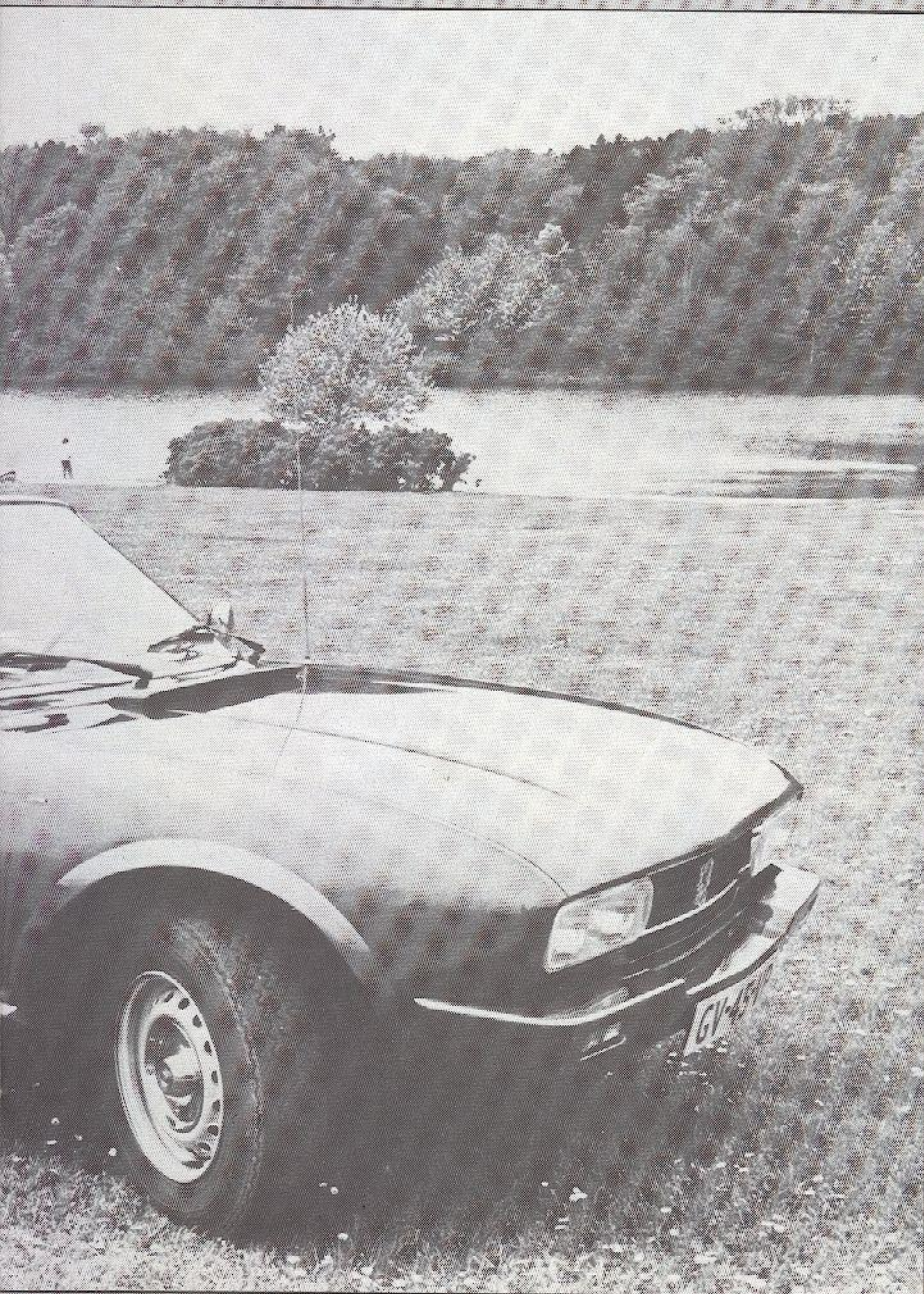


Het interieur is sober en eenvoudig, misschien zelfs iets te eenvoudig. Het dashboardkastje is met een sleutel afsluitbaar.

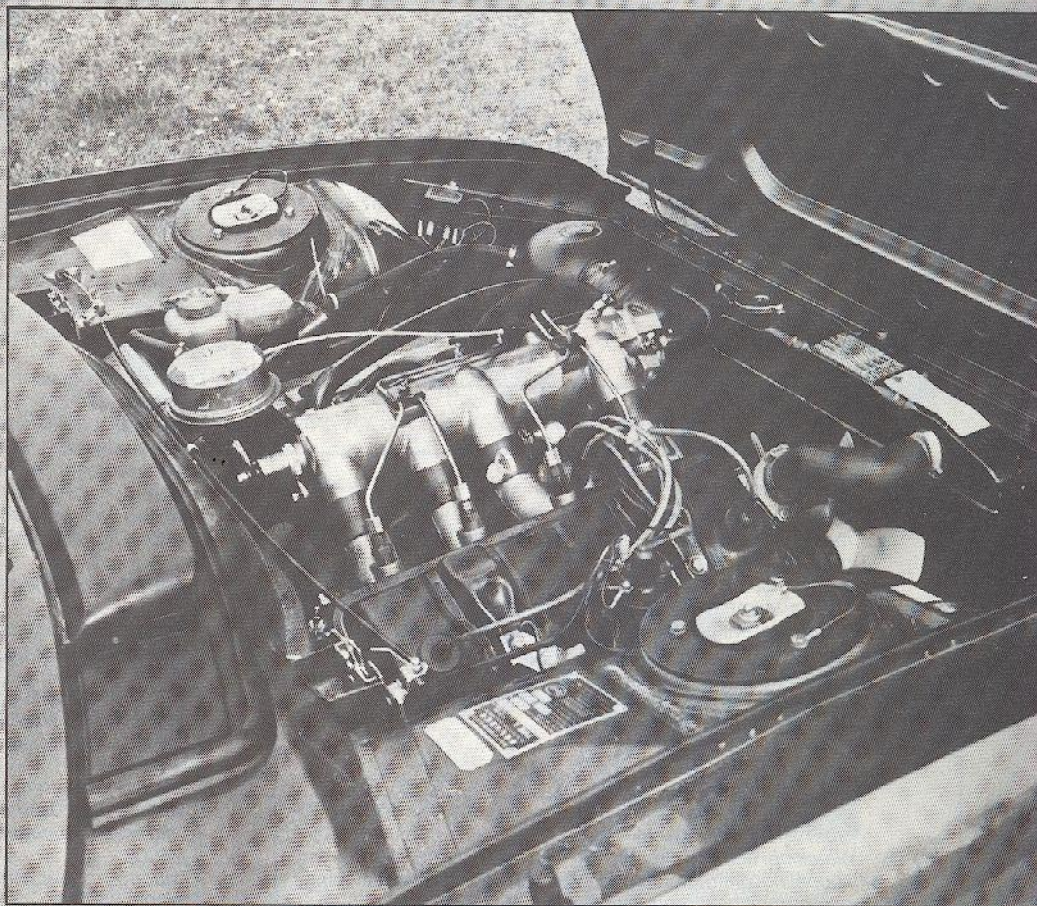
Sochaux een complete auto van gemaakt.

Onduidelijk

Voor dit doel worden uitsluitend standaard Peugeot-componenten gebruikt, wat niet alleen de kostprijs enigszins drukt, maar ook de betrouwbaarheid ten goede komt. Een eigenschap die bij veel mensen altijd nog prevaleert boven het bespelen van een hoog opgepept sportwagen-orgel. Technisch is de auto in principe gelijk aan de niet meer in productie zijnde 504 injectie. Dezelfde motor, zij het dan zonder injectie, wordt nog wel gebruikt in onder andere de 505 GR en SR. Dat is dus niet dezelfde motor als die welke in de 505 STI gehuisvest is, want dat is een wat modernere constructie, die bovendien voorzien is van Bosch K-Jetronic inspuiting, in tegenstelling tot de Kugelfischer-installatie die we in deze 504 Cabriolet vinden. De Coupé, die geen afneembaar dak heeft (hoewel sommigen dat denken), is tegen meerprijs ook leverbaar met de V6-injectie-motor uit de 604 TI die de wagen nog wat meer pep geeft. Indertijd is ook de cabriolet leverbaar geweest met de zespijter, tijdelijk waren zelfs alle twee de modellen uitsluitend met zes cilinders te leveren; terwijl die mogelijkheid voor de cabriolet thans weer ontbreekt. Helaas een wat onduidelijke politiek van Peugeot. Overigens behoeven we om de absentie van de zes cilinder in de cabriolet niet zo te treuren; men mist hem niet en men heeft er ook geen dringende behoefte aan. Het gaat hier nu eenmaal niet om een uitgesproken scheurrijzer, waarvoor een dat extra vermogen wenselijk is. De tweeliter-viercilinder kan zijn werk gemakkelijk aan; hij



les spreekt de van het merk bekende goedmoedigheid en probleemloosheid. Alle bedieningsorganen gaan licht en trefzeker. De besturing is vrij sterk bekrachtigd, van ons had er best wat meer gevoel in mogen zitten. Ook de vijfversnellingsbak past in dit stramen, met de opmerking dat de slagen van de pook aan de lange kant zijn. De blokkering van de achteruit is wel iets om rekening mee te houden, daar deze wel erg licht is. Van de vijf in één keer in de achteruit gaat even gemakkelijk als iedere ander beweging van de pook. De stoelen zitten behoorlijk, al is de bekledingsstof wel erg glad. Het dashboard is voor een auto van deze klasse erg eenvoudig, maar het is al een stuk beter dan vroegere versies; een van de weinige wijzigingen die het ontwerp sinds zijn introductie ondergaan heeft, samen met bumpers, koplampen en achterlichten. De aanwezigheid van een afsluitbaar handschoenenkastje (dus met een sleutel) werd door ons erg gewaardeerd. De twee zitplaatsen achterin zijn voor volwassenen echt te klein. Eén man overdwars kan op korte stukken nog wel. De bagageruimte daartegen is voor een dergelijke auto juist opvallend groot. Ook in het rijgedrag vinden we de goedmoedigheid terug waar we niet al op doelden. De vering is erg soepel, soms zelfs een



beetje deinerig. De wegligging is, zoals bij Peugeot gebruikelijk, erg goed. In snel genomen bochten gedraagt de 504 Cabriolet zich in vergaande mate neutraal. Pas in het grensgebied wordt enig onderstuur merkbaar.

Conclusie

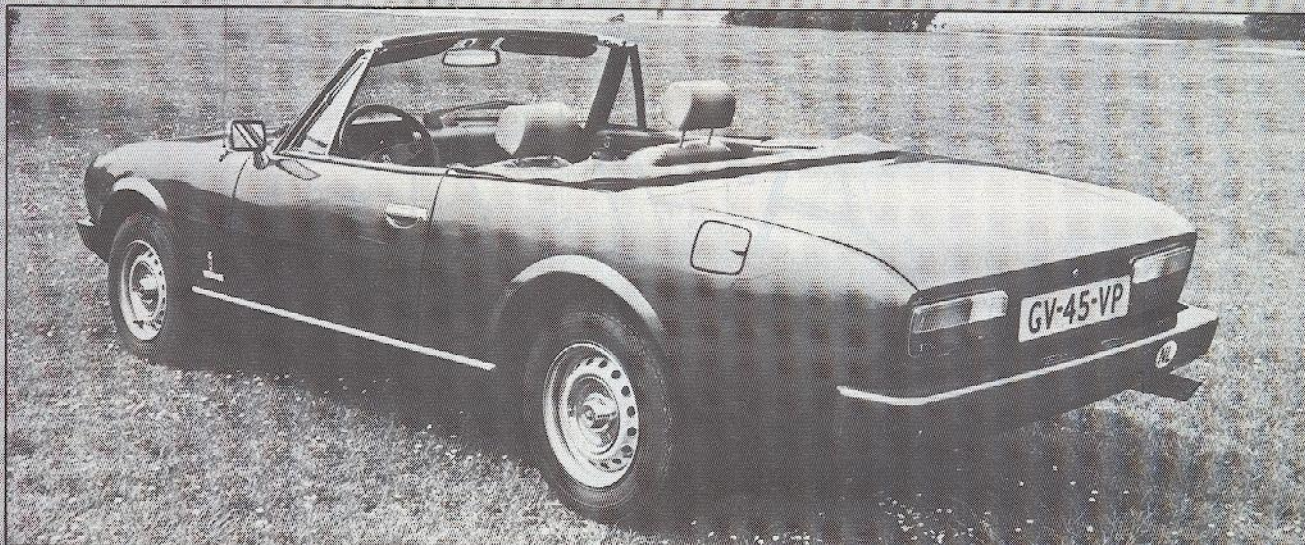
Peugeot maakt deze slanke schoon-

heid niet om ze in grote aantallen te verkopen. Het moet immers exclusief blijven, maar het is goed voor het image van Peugeot om een dergelijke auto in het programma te hebben. Die argumentering bewijzen ze door juist met dit model, zij het dan in Coupé-V6 versie, veelvuldig aan rallies deel te nemen. De prijs duidt ook al op die exclusiviteit, hoewel het moeilijk is om te stellen of de auto echt duur is, immers concurrentie bestaat er eigenlijk niet. Ook in het gebruik is de 504 niet de goedkoopste. De aanschaffingsprijs en het hoge gewicht vinden hun terugslag in respectievelijk de verzekeringspremie en de motorrijtuigenbelasting. Het brandstofverbruik kan ook niet extreem zuinig genoemd worden. De door ons gemeten waarden varieerden van 1 op 6,7 tot 1 op 9,4. Met geopende kap ligt het verbruik duidel-

De motor is volledig identiek aan de oude 504 Injectiemotor, waardoor een grote betrouwbaarheid en een lange levensduur verwacht mag worden.

lijk hoger, aerodynamisch is dat allemaal minder ideaal. Dat heeft natuurlijk ook zijn invloed op het gemiddelde verbruik, want we hebben gedurende de test erg veel open gereden. Die eventueel economische nadelen zullen echter geen enkel bezwaar vormen voor wie bezweken is voor de onontkoombare charmes van deze mogelijke klassieker van de toekomst.

Het neergeklapte dak wordt afgedekt door een keurig flapje, uitgevoerd in dezelfde kleur als het interieur.



TEST AUTO TEST AUTO TEST AUTO REVIEW

Technische gegevens Peugeot 504 Cabriolet

Motor

type: viercilinder lijnmotor
 plaatsing: voor in de wagen
 boring x slag: 88 x 81 mm
 cilinderinhoud: 1971 cm³
 compressieverhouding: 8,8 : 1
 max. vermogen: 78 kW/106 DIN pk bij 5200 tpm
 max. koppel: 167 Nm bij 3000 tpm
 gem. zuigersnelheid bij max. vermogen: 14,04 m/sec
 krukas: vijfmaal gelagerd
 distributie: enkele zijdelings geplaatste nokkenas met kettingaan-
 drijving
 cilinderblok/-kop: gietijzer/lichtmetaal
 carburatie: benzine-inspuiting 'Kugelfischer'
 ontsteking: met kontakpunten
 koeling: met vloeistof

Transmissie

type: vijfversnellingsbak
 plaatsing: achter de motor
 koppeling: diafragmakoppeling met hydraulische bediening
 overbrengingsverhoudingen: (:1) 3,46/2,06/1,41/1,0/0,82/A:3,49
 eindaandrijving: op de achterwielen
 eindreductie: 4,11 : 1
 snelh. bij 1000 tpm in vijfde versn.: 34,29 km/u

Carrosserie

type: zelfdragende carrosserie met twee portieren en opvouwbaar
 dak
 voorwielophanging: onafhankelijk met veerpoten, schroefveren,
 coaxiale teleskoopdempers en torsiestabilisator
 achterwielophanging: onafhankelijk met driehoeksdraagarmen,
 schroefveren, teleskoopdempers en torsiestabilisator
 besturing: tandheugeltype met bekrachtiging
 aantal stuuroomwentelingen v.l.n.r.: 3,3
 remmen: schijfremmen rondom, rembekrachtiging, handrem me-
 chanisch op de achterwielen
 velgen: 5 J x 14
 banden: Michelin XAS 175 HR 14
 accu: 12 V 45 Ah
 dynamo: 750 W

Maten, massa's en gewichten

wielbasis: 2550 mm

spoorbreedte voor/achter: 1490/1430 mm
 lengte x breedte x hoogte: 4360 x 1700 x 1360 mm
 diameter draaicirkel: 10,62 m
 rijklaar gewicht: 1235 kg
 laadvermogen: 4 personen en 20 kg
 inhoud motorcarter: 5 liter
 inhoud koelsysteem: 7,8 liter
 inhoud benzinetank: 56 liter

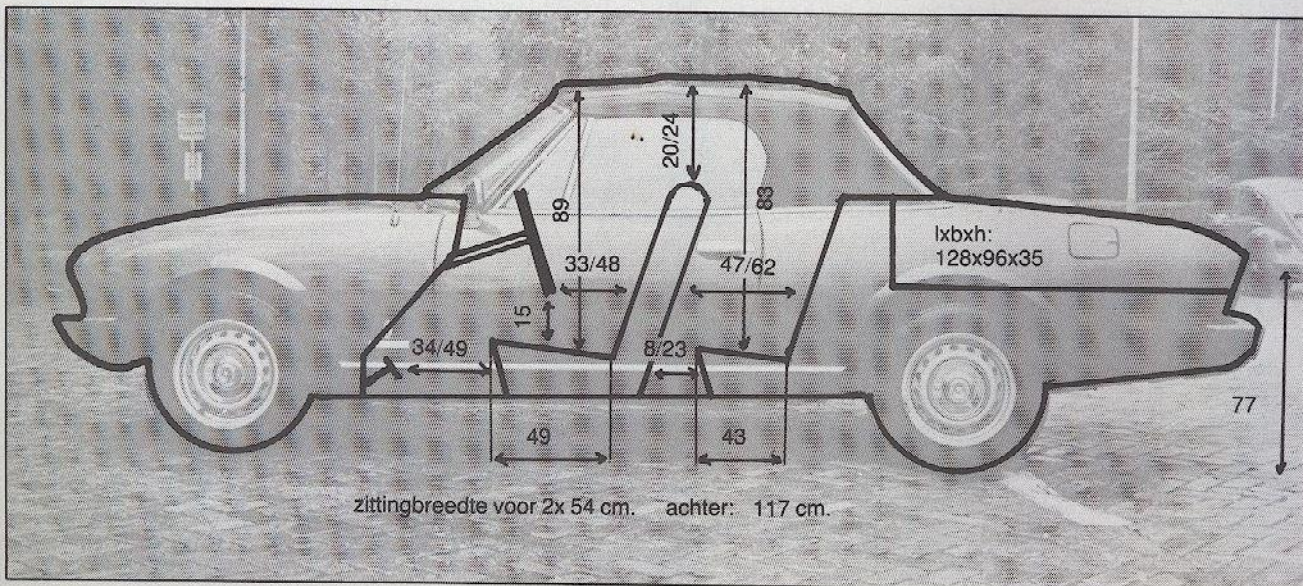
Prijzen, uitrusting en rijkosten

Peugeot 504 Cabriolet (= testwagen) f 41.500,—
 Peugeot 504 Coupé f 43.500,—
 Peugeot 504 Coupé V6 f 49.000,—
 standaarduitrusting: halogeen koplampen, elektrische bediening
 portieruiten, stuurbekrachtiging, van binnenuit verstelbare buiten-
 spiegel, metallic lak.
 extra's: geen
 afleveringskosten: f 350,—
 motorrijtuigenbelasting: ± f 705,— p.j.
 verzekering (richtprijzen): W.A. ± f 1050,— p.j., All Risks ±
 f 4000,— p.j.
 importeur: Gebr. Nefkens N.V., Atoomweg 68, 3542 AB Utrecht,
 tel. 030-455911

Testgegevens:

begin/einde test	2917/4504 km
kW/massaverhouding voor test	17,7 kg/kW
weersomstandigheden	droog, weinig wind, ± 12°C
topsnelheid (fabrieksopgave)	179 km/u
acceleratie: 0-50 (54) km/u	3,9 s.
0-80 (84) km/u	7,3 s.
0-100 (104) km/u	11,3 s.
0-120 (123) km/u	15,4 s.
souplesse: 50-80 km/u (in 4e versn.)	7,1 s.
50-100 km/u (in 4e versn.)	12,1 s.
80-100 km/u (in 5e versn.)	6,3 s.
80-120 km/u (in 5e versn.)	23,9 s.
verbruik rustig gereden traject	10,6 l/100 km
verbruik snel gereden traject	14,9 l/100 km
gemiddeld testverbruik	11,9 l/100 km
actieradius	470 km

snelheidsmeteraanwijzing tussen haakjes vermeld



AUTO REVUE



