

# AUTOMOBIEL



**PEUGEOT 504 TI EN 406 2.0 16V**

**FORD 12M  
COUPÉ  
EEUWIGE  
LIEFDE**

**ALVIS MET  
GRABER-  
CARROSSERIE**

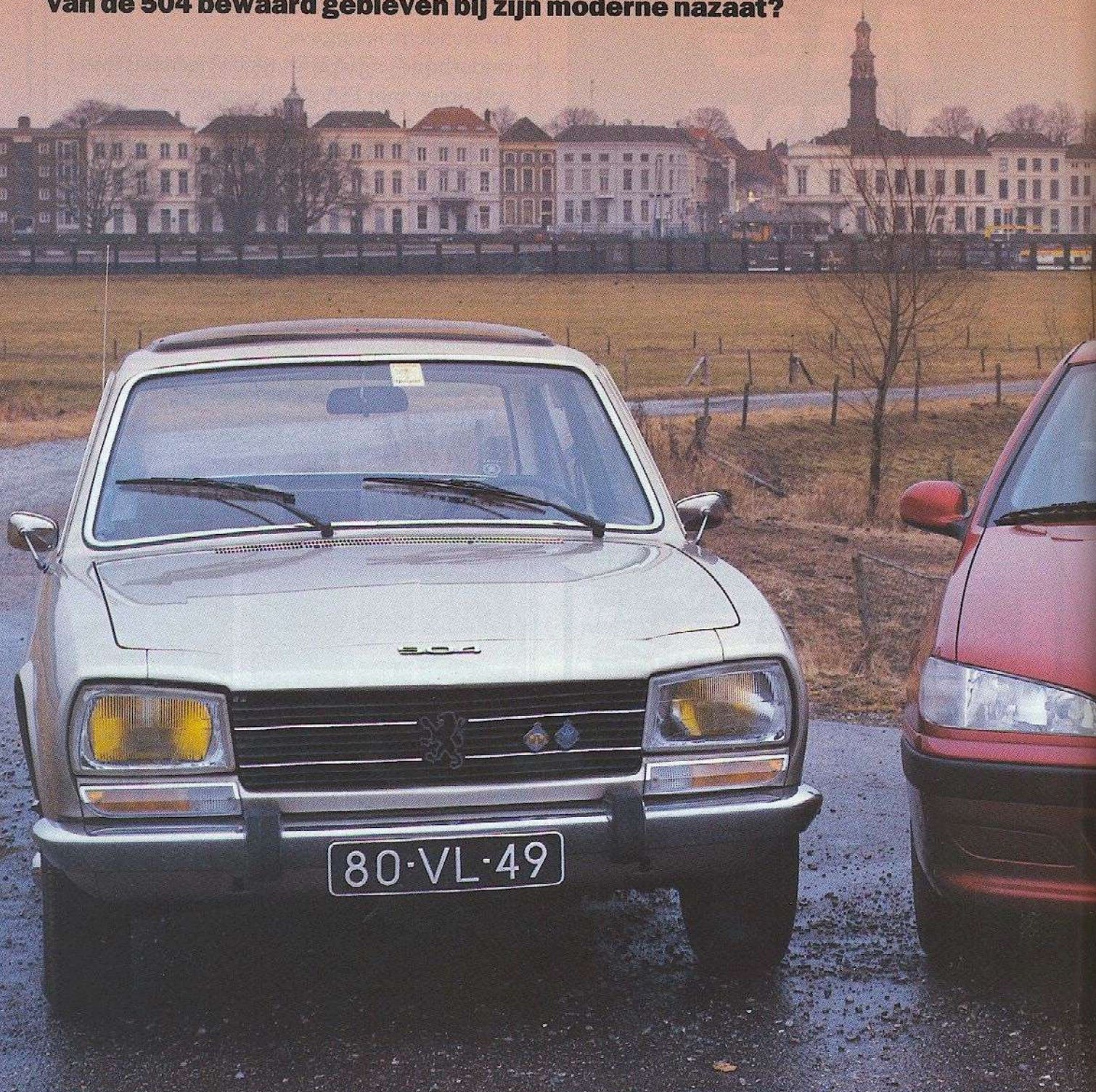
**PASSIE  
VOOR  
MASERATI**



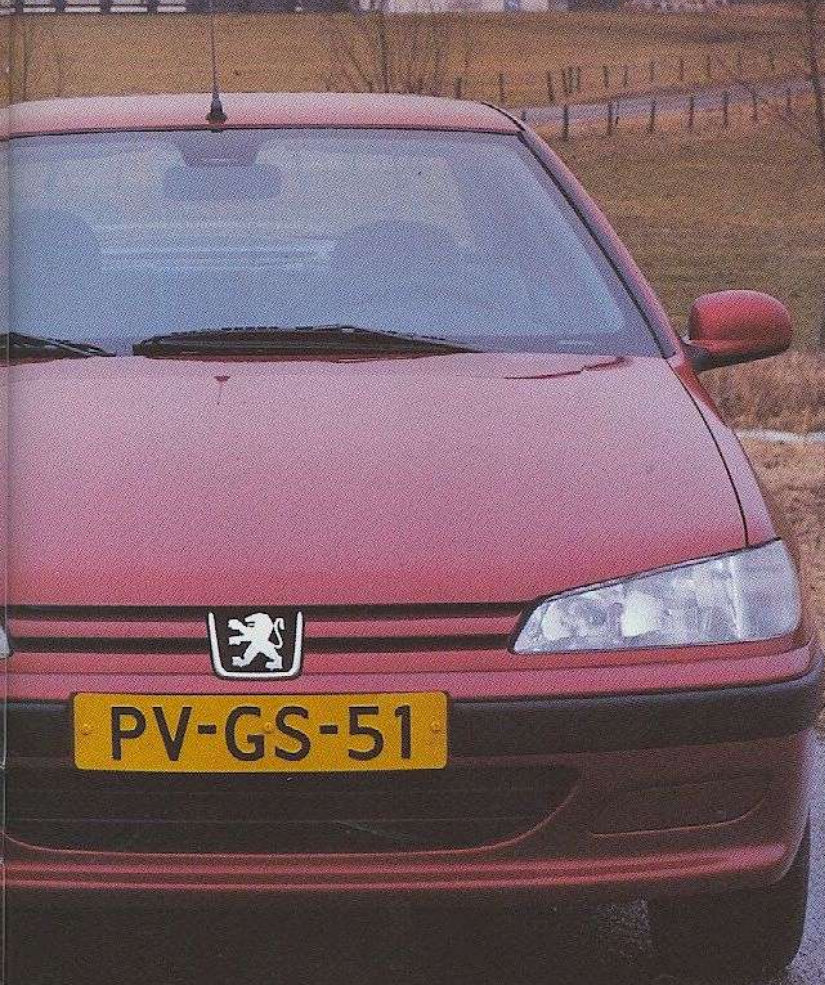
**ALFA ROMEO 2600 SPRINT**  
**RESTAURATIE MET VALLEN EN OPSTAAN**

# Automatisch

**Met gepaste trots dragen ze allebei de leeuw op de grille: de Peugeot 504 Ti, ooit het vlaggeschip van 'Sochaux', en de 406 2.0 16V, wel niet het topmodel, maar toch vergelijkbaar qua formaat en cilinderinhoud. Houdt de traditie op bij het embleem, of is er toch nog iets van het altijd zo gewaardeerde karakter van de 504 bewaard gebleven bij zijn moderne nazaat?**



# verwend



**B**ij de introductie van de 504 in september 1968 was de traditionele Peugeot-liefhebber danig geshockeerd. Dat de klassieke trapezium-lijnen van de 404 waren opgeofferd voor eigentijdse vormen was nog tot daar aan toe, maar hoe Pininfarina het in godsnaam in zijn hoofd had gehaald zo'n rare knik in de achtersteven te tekenen, was voor iedereen een raadsel. Vroeg of laat raakten de verstokte 404-rijders echter toch wel weer aan die rare knik gewend en ontstonden er talloze langdurige relaties. Hoewel de 504 zeer degelijk is gebouwd - net als de conservatieve techniek een echte Peugeot-traditie - en met een goede roestpreventie bijna het eeuwig leven heeft, zie je hem op de Nederlandse wegen nog maar zelden. De weinige keren dat je er een tegenkomt, is het meestal een Ti. De oorzaak is de grote belangstelling vanuit Afrika. De meeste 504's die in de jaren zeventig en de vroege jaren tachtig zijn verkocht, zijn geëxporteerd. Daarbij was er weinig interesse voor de Ti's. Met conventionele gasfabrieken konden de lokale monteurs prima overweg, maar op de 'ingewikkelde' Kugelfischer-injectie was de garageuitrusting en ook vaak de kennis niet berekend.

## Elektrische ramen

Ook de 504 op deze pagina's is zo'n Ti. Hij is gebouwd in 1977 en heeft de tegen meerprijs leverbare automaat, ook al geen extra waar de Afrikaanse monteur warm voor liep. Komt trouwens goed uit bij deze vergelijking, die automaat, want de 406 heeft er ook een.

Het interieur van de Ti maakt een zeer behaaglijke indruk. Achter het stuur voel je meteen dat dit geen auto is om maar eens even wat recordjes aan diggelen te gaan rijden. Neen, je nestelt je lekker in die typisch oud-Franse fauteuils en verheugt je op een lange reis. De stoelen zouden aan de bovenbenen helemaal te ondersteunen, maar voor de rest is het prima toeven op het als extra leverbare leer. De ramen in de voorportieren zijn zowaar elektrisch bediend. In de jaren zeventig is dat echt nog niet vanzelfsprekend, ook niet in deze klasse. Voor de rest is het interieur het toonbeeld van eenvoud. De instrumenten zijn in een langwerpige paneeltje geplaatst, met links de snelheidsmeter, in het midden een combi-instrument en rechts de toerenteller, die alleen bij de Ti standaard is. De goedkopere GL heeft op die plek een klok, die bij de Ti verder naar rechts in het dashboard zit. Dat dashboard zou trouwens tegenwoordig weer afgewerkt worden met een strookje hoogglanzend (nep-)hout, maar Peugeot heeft voor een an-

Beide auto's zijn ontworpen door Pininfarina. Bij de 406 is het thema van de schuin aflopende koplampen op eigentijdse wijze opgepakt.

## peugeot504.info

de oplossing gekozen: een metalen strook met glimmende en matte banen. Onder het bedieningspaneel voor de verwarming zit een console met een radiovakje en een flink opbergvak. Ooit hielden auto-ontwerpers er nog rekening mee dat er mensen zijn die onderweg graag een sigaar uit een kist halen...

Een regelmatig terugkerend punt van kritiek in road-tests is het rechts op de stuurkolom geplaatste pootje voor het inschakelen van de clignoteurs. Typisch weer zo'n krekt waarbij men zich kennelijk niet heeft gerealiseerd dat de gemiddelde koper wél de tijd heeft om te wennen aan afwijkingen die bijdragen tot het karakter van een auto en een merk.

Op de tunnel achter de console zit het T-hendel voor de automaat, dat gewoon door een simpele rechte sleuf wordt getrokken. Simpler kan het niet.

### Hotelbed

Ook bij de 406 is Peugeot er in geslaagd de ietwat knusse 'ik ga lekker op reis'-sfeer te handhaven. Voor een deel heeft dat ook te maken met de bekleding van lichtgrijze stof, waardoor het interieur een ruime open indruk maakt. Tegenmeerprijs is bij de duurdere SV-uitvoering leer leverbaar, net als bij de 504. De stoelen geven een totaal ander gevoel dan het 'bankstel' in de 504. Dat dateert nog uit een tijd dat stoelen van Franse auto's per definitie geveerd waren als een matras uit een ouderwets (Frans) hotelbed. Bij de 406 is stugger meubilair gemonteerd, dat met name aan de zijkanten aanzienlijk meer steun geeft. Helaas is het zitvlak van de stoelen ook wat minder 'hotelbed' dan bij de 504. De lengte is nu toch iets te veel afgestemd op oude Franse dametjes met korte beentjes. Voor het helemaal perfecte zouden er best een paar centimeter meer beschikbaar mogen zijn.

Het dashboard van de 406 is best een compliment waard. In een tijd waarin driekwart van de autofabrikanten bij dezelfde Albert Heijn lijkt in te kopen, is Peugeot erin geslaagd een origineel en fraai gelijnde meterkast te fabriceren. Alle informatie die je nodig hebt, wordt verstrekt. Handig is het display tussen de toerenteller en de snelheidsmeter, dat niet alleen informatie geeft over de stand van het transmissiehendel, maar ook meedeelt dat voor de extra schakelprogramma's 'sport' of 'winter' is gekozen.

In de middenconsole zit de bediening van de airco - een extra - en de geluidsinstallatie. Er zit ook nog een opbergvakje onder, maar de kist sigaren kan er echt niet meer in.

De pook voor de automaat volgt een slingerend patroon, zodat vergissingen zijn uitgesloten. Links naast de pook zit een schakelaar voor het inschakelen van de sport- en de winterstand.

Voor al dit vernuftige mechaniek in beweging kan worden gebracht, moet eerst worden gestart en dat kan alleen na het intoetsen van een



De 504 is iets korter dan de 406, maar heeft een iets langere wielbasis.

Bij oudere Peugeots is het motorcompartiment niet in carrosseriekleur gespoten. De viercilinder is ontwikkeld uit het blok van de 404.



Het grote stuurcompenseert, samen met de indirecte overbrenging, het ontbreken van stuurbekrachtiging. In tegenstelling tot de 504 GL heeft de Ti een toerenteller.

Leren bekleding is een extra. De voorkant van de stoelen zou voor een optimale steun wat hoger mogen staan.





Hoewel de achtersteven vrij kort lijkt, heeft de 406 een vorstelijke kofferbak.



Naar hedendaags gebruik ligt de tweeliter zestienklepper dwars voorin.



Het dashboard heeft een vrij originele vorm, dat is zeker geen regel tegenwoordig. Praktisch is de 'versnellings'-aanwijzer tussen de snelheidsmeter en de toerenteller.

Op het meubilair valt weinig aan te merken, al zou de zitting voor langere mensen ietsje langer mogen zijn.

code. De toetsjes zitten achter een klepje links onder het dashboard. Het schijnt een betere bescherming tegen diefstal te bieden dan een contactsleutel die ook de startblokkering opheft, maar het is wel erg omslachtig.

### Vlot in drie

De injectiemotor van de 504 is goed voor 106 DIN-pk bij 5.200 tpm. In combinatie met een gewicht van 1.230 kg belooft dat in ieder geval op papier zeer behoorlijke prestaties. Die komen er op het asfalt ook uit. De fabriek belooft een sprinttijd tot 100 km/u van 13 seconden. In tests komt de wijzer van de stopwatch meestal een kleine seconde later tot stilstand. Ook daarmee kun je niet alleen in 1977, maar ook in 1997 nog steeds zonder het schaamrood op de wangen voor de dag komen. De automatische transmissie (fabrikaat ZF) doet zijn werk zonder dat het serviesgoed meteen uit de kast rammelt, maar is niet bepaald het meest ijverige leerlingetje van de klas. Hij reageert goed op de kick-down, maar voor het overige lijkt het erop dat het er altijd weer om gaat zo vlot mogelijk in drie te komen. Toch is de ZF-bak zeker niet minder dan zijn collega's van andere merken: vlot reagerende automaten zijn er nog niet in de tijd dat de 504 van de band rolt.

Ook op de snelweg kan de 504 Ti prima uit de voeten. Kruissnelheden van 140 km/u of zelfs meer zijn zonder problemen vol te houden, al is de auto dan bepaald niet stil meer. Motorisch valt de herrie best mee en ook het windgeruis blijft nog redelijk binnen de grenzen van het verdraagbare. Daarvoor moet het - bij de Ti standaard geleverde - schuifdak dan wel zijn voorzien van een windkap. Zonder die kap kun je op de snelweg de achtergrondgeluiden voor 'Op hoop van zegen' op de band zetten. Nu we het trouwens toch over het schuifdak hebben: 'sluiten als een kluisdeur' is in dit verband enigszins overdreven, maar dat zal wel weer het verhaal van het gegeven paard zijn.

### Verstappen

De tweeliter zestienklepper van de 406 levert 135 pk bij 5.500 tpm en moet ruim 1.300 kg auto in beweging brengen. Volgens fabrieksopgave is er, om de 100 km/u te bereiken, zelfs 1,1 seconde méér nodig dan bij de 504. Dat is ietsje pessimistisch, met de automaat in sportstand blijken dertien tellen ook voldoende te zijn en de snelheidsmeter geeft dan zelfs 105 aan. Boven de honderd is de 406 echter steeds meer in het voordeel, niet alleen dankzij het grotere motorvermogen, maar ook door de veel actiever schakelende versnellingsbak. Dat 'actieve schakelen' is het gevolg van een computersturing, waardoor het schakelgedrag wordt aangepast aan de rijstijl van de bestuurder. Alleen in de winterstand lijkt het gedrag van de automaat op dat van de ZF-bak van de 504. In de sportstand is het als-

## peugeot504.info

of een zekere Verstappen het tandwielteam dirigeert. Stevig gasgeven op bochtige weggetjes is op die manier een waar genoegen, waarbij je geen enkele keer zelf 'het heft' in handen moet nemen omdat het toerental toch verder zakt dan de bedoeling was.

Op de snelweg blijkt de 406 de Peugeot-traditie van snelle, comfortabele reiswagens op zeer waardige wijze voort te zetten. Rond 140 (of meer) een licht tikje op het hendeltje van de cruise-control, stereo aan en genieten van het rijkelijk aanwezige comfort. Motorgeluid dringt nauwelijks tot het gastenverblijf door, van windgeruis is ook al niets te merken. Onverstoorbaar gaat de auto rechthout en zo lang de discovoorzieningen maar niet te hard staan, kun je zonder stemverheffing je sociale contacten met je reisgenoten op peil houden.

### Indirecte overbrenging

De 504 heeft een stuurwiel van bijna vrachtwagenachtige afmetingen dat vrij horizontaal staat. Het grote formaat is tekenend voor de periode waarin de 504 is ontworpen, maar dat is niet het enige. Stuurbekrachtiging krijgt de Ti pas aan het eind van zijn loopbaan en fitness-centra zijn in de jaren zestig en zeventig ook nog niet uitgevonden. De enige manier om de vereiste krachten bij zo'n uit de kluiten gewassen voiture dan nog enigszins binnen de perken te houden, is de combinatie van een fors stuurwiel en een zeer indirecte overbrenging. Toch is er ook nog een lichtpuntje: de besturing geeft wel voldoende gevoel door, zodat je in ieder geval merkt wat er zoal onder en met de voorwielen gebeurt.

De ideale auto om even een paar Alpenpasjes te knippen en te scheren is de 504 dus niet, maar dat neemt niet weg dat het weggedrag toch zeer behoorlijk is. Je kunt in een stevig tempo de hoek om, zonder dat de Ti op eigen initiatief de natuur in gaat. Op een droge weg is de auto is bij flink doorrijden redelijk neutraal, tot een uitbrekende achterkant aangeeft dat het nu wel welletjes is. Bij nat weer gaat het er allemaal nog wat heftiger aan toe. Goed bij de les blijven is dan bittere noodzaak om het stuur tijdig die zwieper te geven die noodzakelijk is om Pininfarina's fraaie beeldhouwwerkje in vorm te houden.

Bij de remmen hebben de ingenieurs getoond dat het fenomeen 'bekrachtiging' bij Peugeot toch wel terdege bekend was. 'Geen half werk' is het devies geweest, met als resultaat dat zelfs naar het pedaal kijken de vertraging al op het wettelijk vereiste minimum brengt.

### Verontrustend tempo

De 406 hou je op koers met een (airbag-)stuur van eigentijdse afmetingen. Het is niet alleen in hoogte verstelbaar, maar ook in lengterichting. Sturen met de 406 is een feest. Het stuurwiel is bij laag tempo met anderhalve vinger in beweging te brengen, maar zodra er wat meer tempo op de meter komt, neemt de be-

## TECHNISCHE GEGEVENS

### PEUGEOT 504 Ti, 1977

**Motor:** viercilinder lijnmotor, vloeistofkoeling, onderliggende nokkenas, cilinderinhoud 1971 cc, boring x slag 88 x 81 mm, compressie 8,8:1, Kugelfischer-injectiesysteem, max. vermogen 106 DIN pk bij 5.200 tpm. **Transmissie:** Vier versnellingen, automatische driebak tegen meerprijs, achterwielaandrijving. **Carrosserie en wielophanging:** zelfdragende carrosserie, rondom onafhankelijke wielophanging met schroefveren, bekrachtigde schijfremmen rondom, bandenmaat 175 HR 14. **Afmetingen, gewicht en tankinhoud:** l x b x h 448 x 169 x 146 cm, wielbasis: 274 cm, gewicht 1230 kg, tankinhoud 56l. **Prestaties:** topsnelheid 173 (automaat 167) km/u, acceleratie 0-100 km/u 11,3 (automaat 13) sec. **Verbruik:** 9-12 (automaat 10-13) l/100 km.

### PEUGEOT 406 2.0 16V AUTOMATIQUE

**Motor:** dwarsgeplaatste viercilinder in lijn, vloeistofkoeling, 4 kleppen per cilinder, 2 bovenliggende nokkenassen, inhoud 1.998 cc, boring x slag 86 x 86 mm, compressie 11:1, multipoint-inspuiting, elektronisch geregeld, max. vermogen 135 pk (97 kW) bij 5.500 tpm. **Transmissie:** automatische transmissie, vier versnellingen, voorwielaandrijving. **Carrosserie en wielophanging:** zelfdragende carrosserie, voorwielophanging pseudo-McPherson, achter multi-link met veerpoten, voor geventileerde schijfremmen, achter schijfremmen, rembekrachtiging, ABS, stuurbekrachtiging, banden 195/65 R 15 V. **Afmetingen, gewicht en tankinhoud:** l x b x h 455 x 177 x 140 cm, wielbasis: 270 cm, gewicht: ± 1300 kg, tankinhoud 70l. **Prestaties:** topsnelheid 198 km/u, acceleratie 0-100 km/u 14,1 sec. **Verbruik:** 7,9-15,9 l/100 km (fabrieksopgave), gemeten gemiddelde 10,4 l/100 km. **Info:** Peugeot Nederland NV, tel. 030 247 5475.



De 504 is nog steeds een fijne auto om mee te rijden. Hij kan zich uitstekend handhaven in het hedendaagse verkeer.

Comfort is een zeer sterk punt van de 406, maar daarnaast beschikt hij over uitstekende rijeigenschappen.



## 504 IN HET KORT

De door Pininfarina ontworpen Peugeot 504 debuteert in september 1968. De 1796 cc-motor levert bij de GL (carbura-tormotor) 87 SAE pk en bij de Ti 103 SAE pk. Begin 1969 verschijnen ook een coupé en een cabriolet die we, net als de diesels, buiten beschouwing laten. 1971 brengt 1971 cc-motoren met 98 en 110 SAE pk (93 en 104 DIN) en een station-car, die ook nog met de oude motor leverbaar is (73 DIN-pk). Voor 1973 wordt de reeks uitgebreid met de zeer sobere 504L met een 79 pk 1.8 motor, een starre achter-as en een eenvoudiger dashboard met aanvankelijk een langwerpige snelheidsmeter. Vanaf 1977 heeft de GL 96 pk en de Ti tot 106 pk. Vanaf 1980 is het 504-programma drastisch vereenvoudigd. Benzine-berlines zijn nog slechts in twee luxe-varianten verkrijgbaar (GL en SR), beide 1.8 motor. In Frankrijk lopen de laatste 504's van de band in 1983, maar in Argentinië stond de 504 tot voor kort nog in de folders en de kans is niet denkbeeldig dat het nog steeds zo is.

krachtiging af. De gevoeligheid laat daarbij niets te wensen over en hetzelfde geldt voor het bochtgedrag. Snelwegafritten kun je in een voor medepassagiers zeer verontrustend tempo nemen, waarbij hooguit een licht onderstuur optreedt. Even het voetje van het gas en de neus gaat meteen weer de goede kant op. Het weggedrag maakt de 406 tot een echte allemansvriend. Zowel de rustige rijder als de sportieveling kunnen lezen en schrijven met deze auto, zonder dat het comfort erbij in-

## 406 IN HET KORT

Sinds 1995 is er de 406 als opvolger van de 405. Het is een volledig nieuw model, waarbij tijdens de ontwikkeling veel aandacht is geschonken aan stureigenschappen en comfort. Het modelprogramma is zeer veelomvattend en begint met een 90 pk 1.6 benzine-model dat in de prijslijst staat voor f 38.950. Topmodel bij de berlines is de op f 79 mille geprijsde V6, die met zijn 194 pk goed is voor een top van 232 km/u en een acceleratie van nul tot honderd in 8,2 seconden. De snelle zes cilinder is ook verkrijgbaar in de september vorig jaar gepresenteerde coupé, een beeldschone en zeer compleet uitgeruste schepping van Pininfarina. De coupé is trouwens ook leverbaar met de 136 pk 2.0 16V die ook de 2.0 16V Automatique aandrijft. Tegelijk met de coupé is ook de Break uitgebracht, die 17 cm langer is dan de berline. De tweeliter berline automaat kost in de hier getoonde ST-uitvoering f 52.200. De nog luxuzere SV (o.a. lichtmetalen velgen, ABS, elektrisch bediende ramen achter e.d) kost f 59.500. Dezelfde modellen kosten met handgeschakelde vijf-bak respectievelijk f 47.600 en f 54.900.

schiet. Hobbels en gaten worden keurig weggezeefd, zonder dat de 406 over het asfalt gaat als een soort hoovercraft waarbij je maar moet gissen of wielen en weg het het nog een beetje met elkaar kunnen vinden.

Ook wat betreft de ankerinstallatie is het dik in orde. Voor heeft de 406 2.0 16V geventileerde schijven, achter conventionele. ABS is standaard bij deze uitvoering.

Gedurende de eerste jaren van zijn loopbaan was de 504 nog het topmodel van Peugeot. De

406 is in het huidige programma een middenklasser en de opvolger van de 405 die op zijn beurt de 305 verving. Die 305 kwam weer in de plaats van de 304. Een dergelijke 'stamboom' is niet uniek in de autowereld. Nieuwe modellen hebben nu eenmaal de neiging telkens weer een beetje groter te groeien dan hun voorgangers. De 504 biedt ook naar hedendaagse maatstaven nog steeds een zee van binnenruimte. Ook de kofferbak is afgestemd op halve verhuizingen. Dit alles geldt ook voor de 406, die met een lengte van 455 cm zelfs 7 cm langer is dan de 504. Dit beeld wordt ook bevestigd door de overige maten, zoals bij de technische gegevens is te zien. Alleen de wielbasis is bij de 406 wat kleiner dan bij de 504, al is hier wat betreft de ruimte in het interieur niets van te merken.

Na bijna drie decennia is het topmodel ingehaald door de middenklasser. Dat geldt niet alleen voor zaken als prestaties en afmetingen, maar ook voor de prijs: bij de introductie kostte de 504 Ti f 13.390, waarbij f 100 voor rekening kwam van de automatische transmissie. In 1977, het bouwjaar van de afgebeelde auto was dat inmiddels gestegen tot f 24.880, inclusief f 2.300 voor de automaat. De 406 ST 2.0 16V Automatique mag u voor f 52.200 bij de dealer meenemen en daar kijkt niemand anno 1997 vreemd van op. Ondanks al deze ontwikkelingen heeft Peugeot haar principes bij de 406 niet overboord gezet: het is nog steeds een auto met een eigen gezicht, goede rijeigenschappen en veel comfort. Nou ja, toegegeven, één Peugeot-traditie is opzij gezet: conservatief is de 406 met geen mogelijkheid meer te noemen.

**Tekst: Gert te Lintelo**  
**Fotografie: Rein van der Zee**

*Met dank aan Bert Akkerman voor het beschikbaar stellen van de 504 Ti.*

Door de karakteristieke achtersteven van de 504 ontstaat er een groot verschil wat betreft de hoogte van de kofferbak van de beide auto's.

