

98

9° JAARGANG
MEI 1988
PRIJS:
f 6,75/bfr. 125

het Automobil

BEZOEK EENS EEN
MUSEUM!



PININ'S MOOISTE?
PEUGEOT 504 COUPÉ

MAAK EEN
PAKJE VAN
JE AUTO



VAN ROESTHOOP TOT KLASSEKER:
RESTAURATIE DKW 1000 S

UNIEK: GOGGOMOBIL DART TWEEZITTER

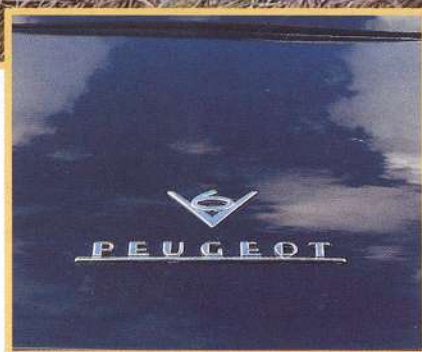
DORSTIG MET STIJL

Tijdens de Geneefse autosalon van 1969 introduceert Peugeot de op de 504 berline gebaseerde coupé- en cabrioletmodellen. Ruim vijf jaar later maakt de vertrouwde viercilinder in het vooronder plaats voor een heuse V6, gelijk aan die van de in maart '75 gepresenteerde 604. Vanaf 1978 staat de kleinere motor echter weer op het leveringsprogramma, de zespitter blijft vanaf dat moment voorbehouden aan de coupé, een situatie die voortduurt tot het beëindigen van de produktie in 1983. Een dag lang mocht ik mij eigenaar voelen van een 504 V6, een afgezien van een zich in een pittig tempo bewegende brandstofmeter uiterst aangename ervaring



DOOR GERT TE LINTELO

Dat aangename begint al met de wijze waarop men verend wordt door de ruim bemeten voorstoelen: ze zijn van een prettig aanvoelende stof voorzien, bieden veel steun aan rug en bovenbenen en zijn in ruime mate verstelbaar. Het kost dan ook weinig moeite om snel een goede werkhouding te vinden, al zou het stuur wat mij betreft best wat meer rechtop mogen staan. Dat stuur ziet er trouwens nogal goedkoop uit, de vormgeving doet bijzonder fantasieloos aan in vergelijking met de voor de rest zo fraaie vormgeving van



deze door Pininfarina getekende auto. Ook bij het dashboard schijnt het potlood van de calculator een aanzienlijk belangrijker rol te hebben

gespeeld dan de tekenstift van de Italiaanse meester. Hoewel de coupé en de cabriolet tegen het einde van hun carrière een bijzonder stijlvol dashboard krijgen, geeft de uitvoering van dit in het midden der zeventiger jaren gebouwde exemplaar geen enkele aanleiding tot enthousiasme. De instrumentenconsole is direct overgenomen uit de 504 en mist iedere vorm van flair. De snelheidsmeter en de toerenteller zijn klein en niet al te gemakkelijk afleesbaar, de overige meters zijn samengepakt in een enkele behuizing.

Voor de rest is er op de interieuruitrusting weinig aan te merken. Verwarming (ik reed de auto op één van die zeldzame koude januaridagen) en ventilatie werken uitstekend en zijn gemakkelijk te bedienen, alle knoppen en hendels liggen keurig binnen bereik. De aan de rechterzijde van de stuurkolom geplaatste cignoteurschakelaar zal voor een groot aantal automobilisten om de nodige gewenning vragen, het is nog maar enkele jaren geleden dat Peugeot overging op het algemeen gebruikelijke systeem. De zijruiten worden elektrisch bediend, voor noodgevallen ligt er een normale slinger in het dashboardkastje (125 omwentelingen om precies te zijn...).

KRACHTIGE MOTOR

Een draai aan de contactsleutel en de zescilinder loopt. Een licht beroeren van het gaspedaal is voldoende om de naald van de snelheidsmeter meteen omhoog te laten schieten, het is duidelijk voelbaar dat er 136 DIN pk's aan boord zijn. Tijdens het accelereren maakt de krachtbron een zeer inspirerend, turbine-achtig geluid, de machinerie nodigt uit tot gasgeven. Het schakelen is daarbij een waar genoegen, en dat is maar goed ook want om lekker op te kunnen schieten moet er driftig worden geschakeld. Zeker, het is goed mogelijk om met een gangetje van vijftig kilometer in de vierde versnelling door de stad te sukkelen, maar verwacht dan geen adembenemende acceleratie wanneer het

lichte auto nodig heeft om van 100 op 160 km/u te komen: nauwelijks meer dan 23 seconden! Toch is de 504 bepaald geen ruige sportwagen, maar veel meer een comfortabele snelle reisauto. De motor is zeer gecultiveerd, het bij het accelereren zo fraaie motorgeluid maakt bij

de carrosserie bepaald niet vrij is van windgeruis, met name wanneer men de tegenwoordig op autosnelwegen toegestane maximumsnelheid overschrijdt (dat doen u en ik natuurlijk maar zelden). Voor het overige is de carrosserie zeer stil, geklapper en gekraak is niet hoor-



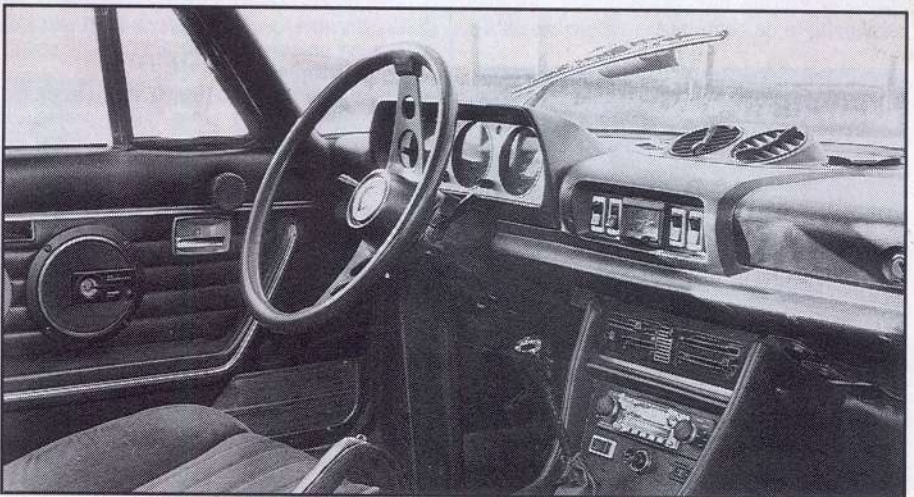
De fraaie lijnvoering stamt van Pininfarina.

constante snelheden plaats voor een zijdezacht gespin. Al deze genoegens hebben echter ook een schaduwzijde, zuinig is de coupé beslist niet. In de praktijk lopen er iedere 100 kilometer 14 liters superbenzine door de twee Solex carburateurs, extreem rustige rijders zullen toch ook nog altijd op 8,5 à 9 liter moeten rekenen.

baar, ook niet op die wegen waar het er wat minder gladjes aan toe gaat.

De negatieve opmerkingen ten aanzien van het comfort blijven beperkt tot voornoemd windgeruis, voor de rest blijft er nauwelijks iets te wensen over. De stoelen zijn in dit opzicht reeds genoemd, men kan het er urenlang in volhouden. Vering en schokdemping zijn soepel zonder dat de term deinerig gerechtvaardigd is, we moeten hierbij weer niet vergeten dat het

Door de stille motor valt het des te meer op dat



gaspedaal wordt ingetrapt. Om bij een dergelijke snelheid optimaal gebruik te kunnen maken van het motorvermogen moet men terug naar twee, een versnelling die bruikbaar is tot ongeveer 90 km/u. Met een bereik tot 135 is de drie een ideale inhaalversnelling, maar ook in de vier schiet de 504 nog steeds duidelijk voelbaar vooruit. Tekenend is in dit opzicht de tijd die de met een gewicht van 1300 kg toch bepaald niet

Het instrumentenpaneel en het stuur blijven achter bij de rest van de auto.

niet in de bedoeling van de ontwerpers heeft gelegen om een pure sportwagen te bouwen. Hoewel de sportieve rijders misschien best een iets stugger onderstel zouden hebben gewild, laat de Peugeot zich gemakkelijk door snelle bochten sleuren, waarbij het gedrag onder alle omstandigheden zeer voorspelbaar blijft. Normaal is de auto licht onderstuurd, bij gas loslaten breekt de achterzijde iets uit, een kleine stuurcorrectie is dan altijd weer voldoende om het geheel weer in het juiste spoor te brengen. De bekrachtigde tandheugelbesturing werkt licht en precies, maar niet erg direct. De 504 is rondom van schijfremmen voorzien, voor zijn deze zelfs van het geventileerde type. Dankzij een zeer direct werkende bekrachtiging is een lichte druk op het pedaal voldoende om het motorisch geweld te beteugelen, een remkrachtbegrenzer zorgt er voor dat de achterremmen niet vroegtijdig blokkeren. De handrem zit, zoals het hoort, tussen de voorstoelen, ook hier geven bediening en werking geen aanleiding tot negatieve kritiek.

PRAKTISCH?

Hoewel het nog maar vijf jaar geleden is dat de productie van de 504 is beëindigd, zijn de coupé- en cabrioletmodellen inmiddels gezochte liefhebbersobjecten, de prijzen zijn navenant hoog. Het in dit artikel ter sprake gekomen exemplaar droeg een prijskaartje rond de veertien mille, waarbij dan wel vermeld dient te worden dat de twaalf jaar oude auto nog niet zo lang geleden uit Zuid-Frankrijk was geïmporteerd en absoluut nergens roest vertoonde.

Op het eerste gezicht lijkt de 504 coupé V6 een klassieker die zich er uitstekend toe leent om als dagelijks transportmiddel te worden gebruikt. Hoewel de auto met zijn beperkte ruimte achterin zeker niet als een volwaardige vierzitter mag worden gezien, staat het comfort op een hoog niveau en heeft het mechaniek de reputatie zeer betrouwbaar te zijn. Die betrouwbaarheid valt of staat echter wel met de mate van onderhoud, en juist op dit punt is deze Peugeot bepaald veeleisend en aanzienlijk duurder dan zijn niet eens zo heel veel langzamere viercilinder broer. Ook wat betreft het brandstofverbruik moet men bereid zijn om regelmatig in de beurs te tasten, de zes cilin-



De motor blijft grotendeels verborgen onder het gigantische luchtfilter.

ders laten zich het supervocht bijzonder goed smaken, de 60 liter tank is in een mum van tijd leeg. Ook in dit opzicht is de tweeliter-viercilinder meer terughoudend, al gaat het hierbij nog steeds niet om een echte zuinigheidswonder. Wat betreft de verschuldigde wegenbelasting ook al geen optimistische berichten, met een gewicht van ongeveer 1300 kg is men per drie maanden een bedrag rond de 215 harde Hollandse guldens lichter. Het enige wat het kostenplaatje dan nog enigszins gunstig kan beïnvloeden is de te verwachten lage afschrijving,

waarbij men er dan wel voor dient te zorgen dat de tamelijk roestgevoelige carrosserie in goede staat blijft.

Al met al heb ik bijzonder veel plezier beleefd aan de 504 V6, waarbij ik vooral onder de indruk was van de fijne motor en de grote mate van comfort, dit alles onder begeleiding van een uiterst inspirerend motorgeluid. Het oor wil immers ook wat...

Met dank aan Alfa Aaldering in Brummen

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: vloeistofgekoelde zescilinder V-motor, 2 x 1 bovenliggende nokkenas

Cilinderinhoud: 2664 cc

Boring en slag: 88 x 73 mm

Compressieverhouding: 8,65 : 1

Vermogen: 136 DIN pk bij 5750 tpm

Carburatie: 1 enkele Solex 34 TBIA en 1 dubbele Solex 35 CEEI

Inhoud smeersysteem: 6 l

Inhoud koelsysteem: 10,3 l

Elektrische installatie: 12 volt, alternator 750 W

Transmissie: vier versnellingen vooruit, evt. automatische transmissie, aandrijving op de achterwielen.

Voorwielophanging: onafhankelijk met schroefveren en telescopische schokdempers

Achterwielophanging: onafhankelijk met schroefveren en telescopische schokdempers

Remmen: bekrachtigde schijfremmen op alle vier wielen, aan de voorzijde geventileerd, handrem mechanisch op de achterwielen

Spoorbreedte: voor 149 cm, achter 143 cm

Wielbasis: 255 cm

Lengte/breedte/hoogte: 436/170/134 cm

Gewicht: 1300 kg

Tankinhoud: 60 l

Topsnelheid: 186 km/u (fabrieksopgave)

Acceleratie: 0-100 km/u: 10,4 sec, 0-120 km/u: 15 sec, 0-160 km/u: 33,5 sec

Brandstofverbruik: 11-16 l/100 km

Prijs (1976): f 32.900,—

