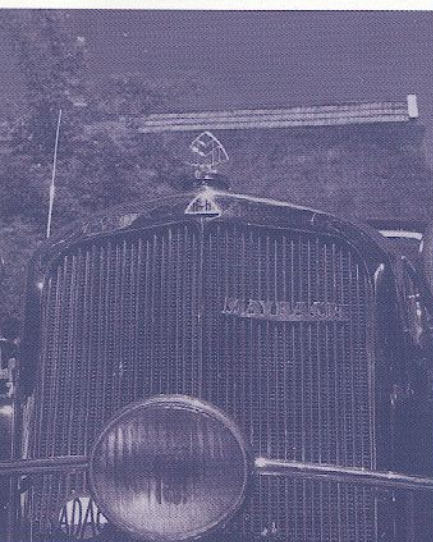


Automobiel

KLASSIEKER MAGAZINE

Peugeot 504 GR Sedan

het geheim van de eeuwige jeugd



Datsun Fairlady 1600

sportwagen met de zwarte band



NUMMER 9 | september 2005 | 26e jaargang € 4,50

WWW.HET-AUTOMOBIEL.NL



Je ziet ze bijna nooit meer. Auto's zoals de Simca 1100, de Talbot Tagora of de Opel Rekord. Met honderdduizenden zwierven ze over 's Nederlands wegen. Behalve de Tagora dan, daar werden er in totaal maar drie of zo van verkocht. Maar van al die auto's is weinig bewaard gebleven. Veelal zijn ze zelfs bijna vergeten. In een van de vorige edities hadden we in dit kader een artikel over de Volkswagen 1500/1600. Nu willen we eens stilstaan bij de Peugeot 504. Een auto die je misschien niet vaak meer ziet, maar die allesbehalve vergeten is...

Maar waar de Simca 1100 of de Volkswagen 1500 nooit de typische liefhebbersauto was doch meer een puur transportmiddel, daar was de Peugeot 504 toch iets bijzonders. Het merk kon bogen op een grote schare van merktrouwe aanhangers. Een Peugeot rijder zou niet gauw iets anders kiezen. De vader van een vriendinnetje van vroeger reed ook Peugeot. Dat vond ik in die tijd - als puber - nog onbegrijpelijk. Ik vroeg hem eens waarom hij Peugeot reed. Het antwoord? "Wat moet ik anders... lopen?" Toen vond ik dat nogal een vreemd antwoord. Maar nu begrijp ik hoe het zit. Voor de ware Peugeotrijder valt er geen keus te maken. In het universum van de Peugeotrijder is er simpelweg geen alternatief. Als je een auto wilt dan is dat een Peugeot. Punt.

GENETISCH?

Hoe wordt je nou diehard liefhebber? Kun je dat leren? Of is dat genetisch bepaald? Evert is journalist bij een lokale krant en produceert daarnaast voor dezelfde uitgever twee lokale autokranten. En hij is wat je noemt een Peugeot liefhebber. Natuurlijk weet hij van het bestaan van andere auto's en zijn er ook zeker dingen die hij leuk vindt. Maar auto's om zelf te hebben die voldoen allemaal aan een voorwaarde. Ze zijn van het merk met de leeuw afkomstig. Op een na dan. De vreemde eend in de bijt in de collectie is de Ford Taunus. Een Ford Taunus 1.6 L! Over vergeten sterren van wel-

Betrouwbaarheid en de monteur

Er zal weinig twijfel over bestaan: Peugeot's zijn robuuste auto's. Onderstaand een reactie over de Peugeot 504 gevonden op het internet: "Als Nigeriaan ben ik natuurlijk gek op de Peugeot 504. Bij ons was het altijd een graag en veel geziene wagen en dat is het eigenlijk nog steeds. De 504 was zelfs ooit het officiële Nigeriaanse regeringsvoertuig. Zelf heb ik het genoeg mogen ervaren om de GL, GR en SR te rijden. De 504 zal altijd mijn droomauto blijven. Dit type Peugeot is ongelooflijk sterk en solide.

De 504 die ik zelf rijd is 4 jaar ouder dan ik zelf ben maar het is nog steeds een niet te onderschatten auto. En hoe rijk ik ook in de toekomst zal worden, ik zal er trots op zijn om er van elk model een te bezitten.

Recent had ik een ongeluk waarbij mijn remmen het plotseling lieten afweten. Ik raakte in de berm en vloog in de struiken. Gelukkig was er niemand gewond en was zelfs de auto verder niet beschadigd." Nu zou je jezelf af kunnen vragen of je nog over betrouwbaar mag spreken wanneer de remmen het plotseling laten afweten, maar daar hoeft in dit geval geen twijfel over te bestaan. "Ik kwam erachter dat mijn monteur de remleidingen had doorgesneden..." Dat is dus duidelijk een relatie die wat werk nodig heeft. Even duidelijk is het dat de betrouwbaarheid van om het even welke auto staat of valt met de betrouwbaarheid van de monteur...

eer gesproken... Hoe kan dat Evert? "Het was de laatste auto van mijn vader. In 1980 kocht hij deze nieuw bij de dealer. En toen hij overleed kreeg ik de auto. De auto werd naar de stalling gereden, geconserveerd en staat daar sinds 1994 onaangeroerd." Het zou me niet verbazen als Evert zou afsluiten met "wat moet ik anders... met een Ford Taunus rijden?" maar dat doet hij niet. Hij weet tenslotte als autoliefhebber dat het theoretisch zou kunnen dat je met auto rijdt waar geen Peugeot op staat...

Het blijft volstrekt onduidelijk hoe Evert Peugeotliefhebber is geworden. Zijn vader reed nooit Franse auto's, op een verdwaalde Simca na. En dat bleef zo, ook al smeekte Evert hem om een Peugeot te kopen. Desgevraagd weet hij zelf ook de reden niet. In zijn familie waren geen Peugeots, in de buurt niet en nergens niet. Het was er gewoon opeens. "Ik wilde altijd een Peugeot 404. Dat vond ik schitterende auto's. Dus toen ik een 18 jaar oud was ging ik mijn rijbewijs halen. Eenmaal geslaagd vroeg mijn vader 'en, wat voor auto ga je nu kopen?' Mijn eerste baantje als autopoetsers ('een glanzrijke carrière') leverde genoeg klein geld op voor mijn droom. Een Peugeot 404 antwoordde ik." Dat was niet meer dan vanzelfsprekend in Evert's optiek. Wat moest hij anders? Maar op die vraag wist Evert's vader wel antwoord. "Een 404? Daar komt niks van in. Dat is veel te groot voor jou. Bij mijn garage hebben ze wel een mooie auto voor jou." En zo kwam het dat Everts eerste eigen auto een... Ford Escort was. Helemaal geen verkeerde auto natuurlijk, tenzij je Peugeot liefhebber bent. Dan is dat verduvelde lastig. En ook al werd de Escort optisch geprepareerd als een 1600 RS, de auto bleef toch een belangrijk gebrek tonen. Het was geen Peugeot.

Veel later dan gepland kwam uiteindelijk de eerste Peugeot. Het was een 504 uit 1978. Om de auto als niet perfect te omschrijven was een ernstig understatement. De gaten vielen er her en der in maar de auto had een belangrijk pré: het was een Peugeot. Het begin was er. Maar het einde nog lang niet. Want het was de eerste in een serie van Peugeots. Nu rijdt hij dagelijks in een 406. Maar zijn favoriet is deze 504 GR uit 1980. Die kocht hij achttien jaar geleden toen zijn andere 504 te slecht werd. Een aardig exemplaar, zonder al teveel roest. Een paar plekjes en hij had nieuwe voorschermen nodig. Maar dat was natuurlijk snel genoeg gebeurd. Daarna werd de auto overgespoten en sindsdien is er eigenlijk nooit meer wat aan gebeurd, behalve dan wat onderhoud.

Evert heeft ook een huisje in Frankrijk - net als vrijwel elke rechtgeaarde Nederlander - en daar rijdt hij (bijna) altijd met deze 504 heen. Er zijn door de jaren heen echt kilometers gemaakt met deze GR maar nog nooit is hij ermee blijven staan. Op een keer na dan. De bekende uitzondering die de regel bevestigt. Toen stond hij bij zijn huisje in 'the middle of nowhere' met een contactslot dat elke dienst weigerde. Zonder gereedschap. Gelukkig kon de hulpdienst uitkomst bieden.

De 504 is dan wel zijn favoriet, maar er zijn er meer. We mogen wel spreken van een kleine verzameling. Hij heeft nog een heel vroege en erg 'kale' 205. En een 403, de sedan uitvoering van de 'Columbo' wagen en de eerste Peugeot die door Pininfarina werd ontworpen. Een prachtig oorspronkelijke wagen die weliswaar allesbehalve in nieuwstaat is, maar uiteindelijk vrijwel alleen overgespoten is. En recent kon hij de verteidiging niet weerstaan om te bieden op een Peugeot 205 Cabriolet. Weliswaar een auto met werk, maar verrassend genoeg met zeldzaam weinig roest.

ZELDZAAM GENOEGEN

Het rijden met deze Peugeot is een zeldzaam genoeg, met de nadruk op zeldzaam. En dan doel ik nog niet eens op al die 504's die naar Afrika zijn geëxporteerd. Maar meer op het feit dat nooit iemand in de 504 van Evert mag rijden. Niemand. Ooit. Behalve Evert natuurlijk. En... ik! Bij hoge uitzondering mag ik dus achter het stuur plaatsnemen. Ik wordt er bijna een beetje nerveus van. Is nergens voor nodig. Want in de 504 voel je jezelf onmiddellijk op je gemak. "Comfort van grote klasse" meldt de folder bescheiden. Diep zak ik in de zitting weg. Mocht de vering helemaal niet werken, dan nog zou je er weinig van merken. Natuurlijk is deze Peugeot 504

De Peugeot 504

Waar zijn ze gebleven?

Tekst: Oscar Wilbers

Foto's: Maarten Wilbers





niet meer piepjong en nooit compleet gerestaureerd. De zittingen zijn dus nog iets soepeler dan ze toch al waren.

Het valt op dat het stuur vrij ver achterover ligt, een beetje zoals in een Mini. Maar het stuur is groot. En dun. Gek eigenlijk hoe de inzichten over zo iets eenvoudigs als een stuur door de jaren heen veranderd zijn. Een huidig stuur is zo dik dat je het met je knuistjes nauwelijks nog kunt omvatten en klein als in de skelter van vroeger. Hier dus een groot stuur. Dat is natuurlijk ook wel een beetje nodig want stuurbekrachtiging was in die dagen nog een optie in uitsluitend de allerduurste modellen van de allerduurste merken. In een 504 mocht nog gewoon gewerkt worden. Nu valt dat dankzij de redelijk smalle banden en het grote stuur nogal mee, maar je moet wel wat meer draaien. De stuurverbrenging is wat indirect en is zelfs nog wat indirecter dan in de Peugeot 404.

Het dashboard heeft een bruin tintje, niet zo somber als zwart zoals dat nu gebruikelijk is. Maar het komt wat plastiekiger en goedkoop over. Dat hoeft verder niet te verbazen, dit is tenslotte een 'luxe economy' uitvoering. Toen de 'L' uitkwam kreeg deze ook al een ander - lees goedkoper - dashboard met bandteller! Deze heeft wel gewoon ronde klokken. Ook de stuurschakeling keerde op de allereerste economy-modellen weer terug. Bizar eigenlijk, want het lijkt me veel duurder om te maken. In deze GR is wel gewoon sprake van een pookje.

Het is altijd weer even wennen, zo'n Peugeot. Het contactslot zit aan de verkeerde kant, of zoals Peugeot rijders het noemen, de goede kant. Hetzelfde geldt voor de knipperlicht bediening. Als je het contactslot eenmaal hebt gevonden dan springt de 1,8 liter (jawel, na aanvankelijk afgedankt te zijn mocht hij weer opdraven voor de 'goedkope' varianten) probleemloos aan. Hij klinkt typisch Peugeot, hetgeen natuurlijk verder niet hoeft te verbazen, gezien zijn afkomst. Natuurlijk was ik al lichtelijk voorbereid op een gebrek aan dynamiek. Tenslotte klaagde men daar zelfs in 1968 al over, en wat was men toen nou helemaal gewend? Ruim 1200 kilo Franse kwaliteitsautomobil en amper 80 pk, dat klinkt erg. Maar in de praktijk valt het reuze mee, dankzij het prettige karakter van de motor. Lange slag stoterstangen motoren staan bekend om hun gunstige koppelkarakteristiek. De

Hoe lang?

Alhoewel sommige bronnen spreken over het feit dat de productie van de 504 wereldwijd sinds 2001 gestaakt is lijkt het erop alsof de Peugeot 504 toch nog gemaakt wordt. Op de site van Peugeot in Nigeria (www.peugeotnigeria.com) wordt de auto nog steeds genoemd en er is ook nog steeds een folder (pdf-formaat) te downloaden... voor de echte liefhebber

Boven: Liefhebbers spraken met betrekking tot de koplampen als de 'ogen van Sophia Loren'. Maar je moet het wel willen zien...

Rechtsboven: Een van de meest kenmerkende details van de vorm was wel de knik in het kofferdeksel. Desondanks was de ruimte meer dan riant...

Rechtsmidden: Niets om opgewonden van te raken: robuuste viercilinder met een inhoud van - in dit geval - 1,8 liter

Rechtsonder: Ook zonder typeplaatjes te identificeren: markante 504 achterkant

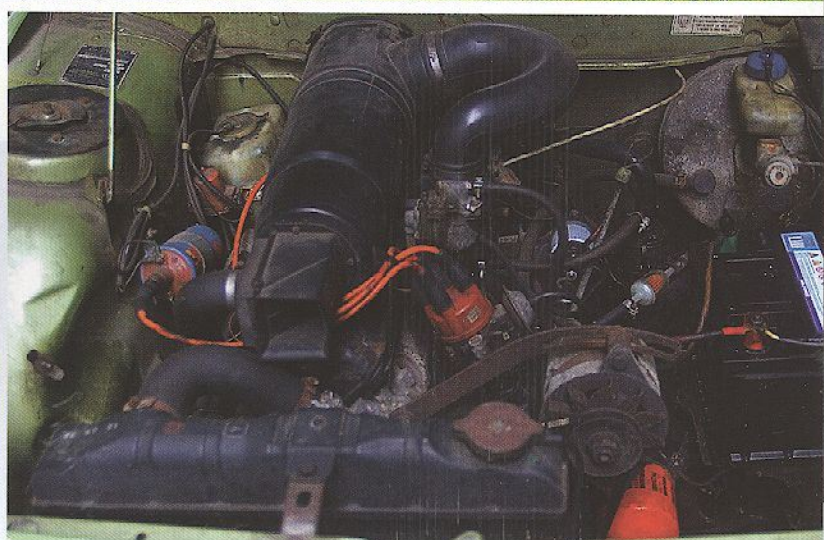
Peugeot motor loopt rustig en werkt al vanaf lage toerentallen gewillig mee. Maar echt accelereren met de grote K dat zit er even niet in... De enige manier om g-krachten van betekenis te voelen is om bovenop de rem te gaan staan. De remmen zijn top, zeker voor die tijd. Met slechts geringe pedaal-druk een perfecte remwerking.

Het veercomfort dat is een absoluut pluspunt. De vering en demping zijn erg goed uitgebalanceerd en zorgen samen met de lange veerwegen voor een onwaarschijnlijk hoog comfortniveau, zonder dat het direct een slappe en deinerige auto oplevert.

De Peugeot 504 is geen auto waar speedjunkies opgewonden van zullen raken. De acceleratie en topsnelheid zijn middelmatig. Het is geen auto waar techniekfreaks van door het lint zullen gaan. Het zijn beproefde technische concepten tot in de perfectie uitgevoerd. Maar het is de som van de eigenschappen die de 504 zo'n prettige metgezel maken. De perfecte auto om in het weekeinde op en neer naar Frankrijk te rijden. De perfecte auto voor... de genetische Peugeotrijder!

PEUGEOT 504 HISTORIE

Waar Citroën het merk was van revolutionaire vernieuwingen, daar stond Peugeot altijd voor het tegenovergestelde. Niet dat Peugeot ouderwetse auto's maakte, integendeel. Men maakte moderne maar traditionele auto's, die goed in de smaak van de tijd pasten, zonder direct baanbrekend te zijn. Het model kon evenwel altijd rekenen op een trouwe schare aan liefhebbers en een hele tijd lang waren de oude trouwe liefhebbers van het merk de reden dat Peugeot überhaupt het hoofd boven water kon houden. Gelukkig is dat allemaal nog helemaal goed gekomen, dankzij de - zeker voor Peugeot begrippen - radicaal vernieuwende 205. Het magere einde van de jaren zeventig en het moeilijke begin van de tachtiger jaren kon vergeten worden. En vanaf 1983 zag het er weer rooskleurig uit voor het merk. Ook in 1968 zag de toekomst er voor het merk rooskleurig uit. De in dat jaar



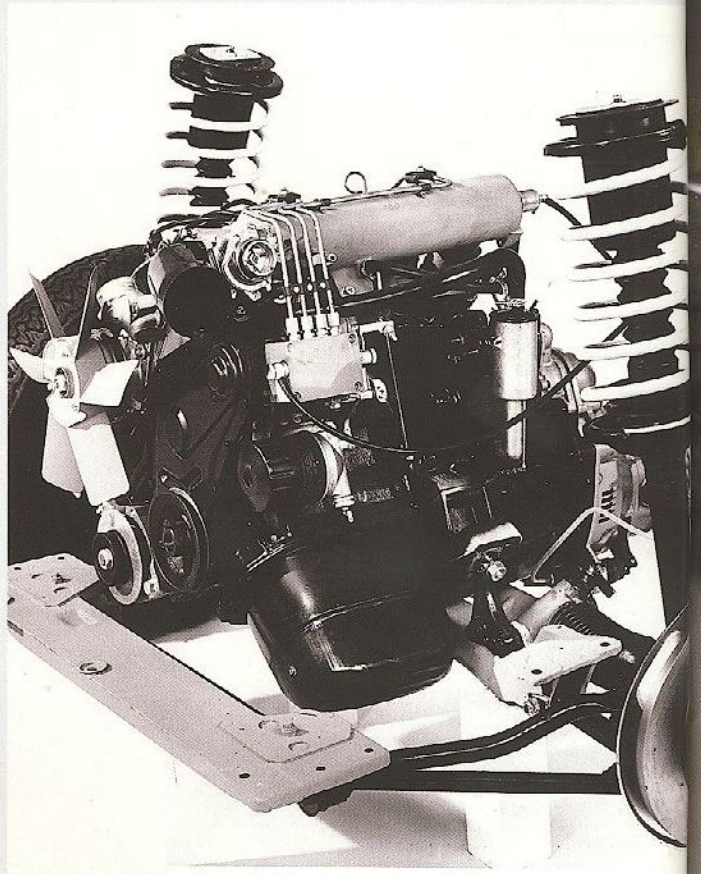


Links boven: De break versie werd in 1970 geïntroduceerd. In de folder sprak met toen (terecht) al over 'ruimte wagens' lang voordat de Espace op de proppen kwam



Links onder: De snelste? De Peugeot 504 Ti beschikt over de meest krachtige 2,0 liter viercilinder met injectie

Onder: Persfoto met de wielophanging en injectiemotor. Goed te zien is de mechanische Kugelfischer plunjerpomp, een waar precisie-instrument (en met naventante prijs!)



Zeldzaam

De enorme populariteit van de wagen in Afrika heeft ervoor gezorgd dat een enorm aantal wagens aan het einde van hun levensduur geëxporteerd is naar Afrika. Slimme handelaren kochten vanaf eind jaren zeventig alle 504's (en overigens ook 404's) op en verkochten ze naar Afrika waar een enorme markt voor Peugeots was.

Aangezien Peugeots allesbehalve ongevoelig voor roest zijn betekent dat per saldo dat je van geluk mag spreken wanneer je er nog een vindt....

geïntroduceerde 504 Berline was weliswaar niet radicaal maar wel een soort van helemaal nieuw. Toen deze op de markt kwam was het een moderne auto, maar niet het soort auto waar jongetjes trillend van opwinding een poster van boven hun bed hingen, behoudens een enkele uitzondering. Achteraf kunnen we wel zeggen dat het een heel belangrijke Peugeot was. Het was de eerste Peugeot met de trapeziumvormige koplampen, hetgeen jarenlang 'het' gezichtsbepalende element van het merk zou zijn. Peugeot heeft al zowat sinds de prehistorie een band met de Italiaanse carrossier Pininfarina. Een relatie die tot op de dag van vandaag heeft standgehouden en die begon met het ontwerp voor de 403 sedan. Pininfarina had ook deze Peugeot vormgegeven maar het idee van de koplampen is afkomstig van Peugeot's eigen hoofd design Paul Bouvot. Door liefhebbers werd er wel eens naar verwezen als 'de ogen van Sophia Loren'. Ja, tuurlijk, je moet het ook willen zien...

Officieel was de 504 de opvolger van de 404, maar de Franse fabriek heeft altijd al moeite gehad met het afscheid nemen. De 404 bleef dan ook nog jaren in productie, als goedkoop alternatief voor de weliswaar veel betere, maar ook duurdere nieuwweling. Hetzelfde zou gebeuren toen de opvolger van de 504 werd geïntroduceerd. Over traditie gesproken...

De nieuwweling was lager en breder dan zijn voorganger, en zo mogelijk nog comfortabeler. Een robuuste 1,8 liter viercilinder met carburateur vormde de basismotorisering. Een langeslag motor met in verhouding veel koppel, maar geen toerendraaier dankzij zijn stoterstangen. Met carburateur draafden 82 paarden. Het kon beter, als je de uitvoering had met mechanische injectie. De Kugelfischer injectie (ook bijvoorbeeld gemonteerd op de BMW 2002 Tii of de Capri 2600 RS) had een bedenkelijke reputatie, maar dat was niet geheel verdiend. De mechanische injectie was op zich robuust, enkel de injectiepomp zorgde nogal eens voor problemen. Helaas was dat een erg duur item...

Maar goed, dat is uiteindelijk niet meer dan een klein minpuntje ten opzichte van het enorme voordeel: maar liefst 97 pk. Met deze motor leverde de 504 aangemeten prestaties, maar een sportief karakter kon je deze wagen met de beste wil van de wereld niet toedichten. De stuurschakeling was daarvoor een duidelijke indicatie...

Helemaal nieuw was de onafhankelijke achterwielophanging. Getrokken schuingeplaatste draagarmen met telescopische schokdempers en schroefveren. Het resultaat? Veel comfort (uiteraard, hij is tenslotte van Franse afkomst) en een bijzonder goede wegligging.



Daarnaast was het ook een novum dat er schijfremmen rondom waren gemonteerd. Goede remmen, altijd makkelijk met maar liefst 97 pk. Kort en goed, de Peugeot werd met open armen ontvangen. En ondanks het feit dat Europese autojournalisten met vereende krachten een vloek uitspraken over de auto door hem tot 'auto van het jaar' te verkiezen werd de Peugeot 504 een enorm succes. Overigens was de concurrentie voor de Peugeot tijdens die verkiezing zeker niet de minste: de BMW 2002 Ti, de Audi 100 en de Jaguar XJ.

COMFORT WAS HET HOOGSTE DOEL

Met een leeggewicht van meer dan 1200 kg en een topsnelheid van 156 km/h was de standaard 1,8 liter uitvoering met carburateur ook toen al geen snelheidsmonster. Een Peugeot 504 was dan ook nooit bedoeld voor de sportieve rijder. Integendeel, de constructeurs uit Sochaux gingen het helemaal niet om snelheid. Veer- en rijcomfort waren het hoogste goed. Hoge gemiddelden te halen over de meest uiteenlopende soorten wegen, daar was de Peugeot goed in. Dat was natuurlijk niet alleen te danken aan wat 'slappe' veren want dat gaat alleen maar ten koste van de wegligging. Nee, de Franse ingenieurs hadden een gelukkige hand bij de afstemming van de demping en vering. Uiteraard werd het doel meer dan geholpen met de montage van de volledig nieuwe achterwielophanging. In combinatie met de McPherson veerpoten aan de voorkant was het gelukt om in de absolute top door te dringen.

Toentertijd waren er een aantal auto's die je met hoge snelheden over Franse kasseien kon rijden en in de top daarvan vond je de Peugeot 504. Natuurlijk merk je zelfs in een 504 wel dat je over een slechte weg rijdt, maar er dringt maar weinig door tot de inzittenden. Je glijdt over wegen waarbij je in andere auto's zowat met je hoofd tegen het dak aan hobbelt. Comfort was dus een van de hoofdoelen, maar ook veiligheid stond hoog in het vaandel. Dat bleek wel uit de montage van schijfremmen achter, iets dat in die dagen nog bij hoge uitzondering gebeurde in die klasse.

Maar toch, het blijft vooral de eigenschap comfort die een hoofdrol lijkt te spelen bij deze en vele andere Franse auto's. En men voelt zich er prima bij, getuige de foldertekst: "Twee heuse fauteuils met ingebouwde verstelbare hoofdsteunen en een luxeuze lederen of stoffen bekleding met kunstleer zorgen voor een uitgesproken comfort." Althoewel kopsteunen uiteindelijk een veiligheidsaspect zijn worden ze in die tijd vooral gezien als het toppunt van luxe. Helemaal als ze ook achterin zitten...

Een ondergeschikte rol is duidelijk weggelegd voor de veiligheidsaspecten als de driepuntsgordels, de schijfremmen rondom, de veiligheidsstuurkolom en het gelaagde glas bijvoorbeeld.

UITBREIDING

Na een succesvolle introductie ben je er niet. Dat weet een oud merk als Peugeot natuurlijk maar al te goed. Je moet aan de bal blijven. Al in 1969

worden zeer fraaie varianten aan het programma toegevoegd. Het zijn de welbekende Coupé en Cabriolet varianten die zelfs notoire anti-Franse autoliefhebbers om krijgen. Het zijn geweldig mooie en prettige auto's met maar een gebrek: de totale afwezigheid van sportieve dynamiek. Ondanks het feit dat deze varianten aanvankelijk uitsluitend worden aangeboden met de sterkere injectiemotor zijn de prestaties op zijn best redelijk te noemen, mede door het hogere gewicht.

De kritiek op de prestaties van zowel sedans als de door Pininfarina ontworpen en geproduceerde Coupé en Cabriolet versies wordt door Peugeot ter harte genomen. Dat blijkt wanneer in augustus van 1970 de 2 liter versies uitkomen. Alle 1800 cc motoren worden door deze grotere motor vervangen. Vooral de carburateurversie profiteert daarvan. De 1971 cc motor levert nu maar liefst 10 pk meer waardoor de topsnelheid toeneemt tot 162 km/h. Nog belangrijker in feite is het veel prettigere motorkarakter. Vooral in de normale rijpraktijk bij lagere en middelhoge toerentallen merk je een aanzienlijk verschil.

En de injectieversie? Die profiteerde maar in geringe mate. Met een stijging van 4 pk (ofwel 4%) was daar niet zo gek veel van te merken.

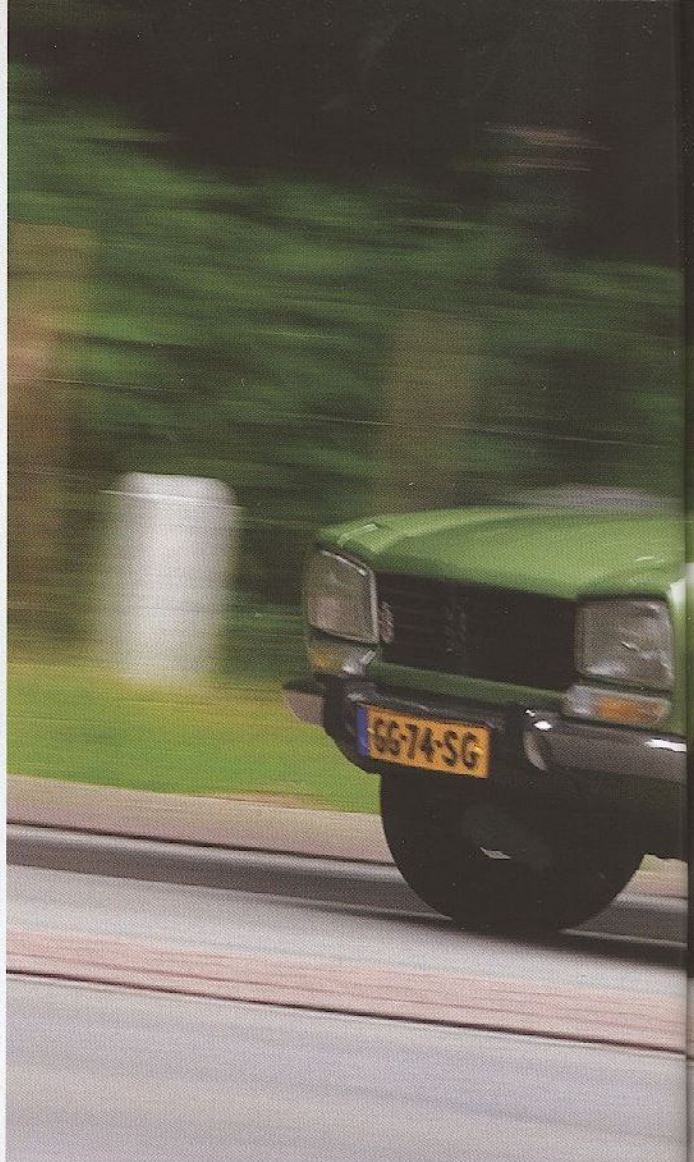
In 1970 verschijnen de stationcar varianten Break, Commerciale en Familiale. Deze wagens zijn niet meer met onafhankelijke achterwielophanging uitgerust maar met een starre as met dubbele veren. Het zijn extreem ruime wagens, dankzij de lengte van een krappe 5 meter en de doordachte vorm. Ze doen het vooral goed in Frankrijk en Afrika. Dat heeft natuurlijk te maken met de Franse rol in Afrika, maar ook met de rallysuccessen in Afrikaanse rallyes. Voor het typische Franse gezin - tussen de 10 en 15 kinderen - en het Afrikaanse gezin - 20 tot 30 kinderen - vormt de Familiale een oplossing. Van voor tot hèlemaal achter ruimte voor kinderen... Grappig is overigens het feit dat Peugeot in zijn Nederlandse Break folders al spreekt over 'ruimte-wagens'. Jaren later zou er een hele nieuwe categorie wagens ontstaan met die naam.

DIESEL?

Niet Peugeot kenners zijn het inmiddels bijna vergeten. Maar in de zestiger en zeventiger jaren was het echt niet alleen Mercedes die Diesels produceerde. Ook het merk uit Souchaux kon er wat van, alleen was dat veel minder bekend. Als sinds de vroege dertiger jaren knutselde het merk aan diesels en wist meerdere primeurs te realiseren. Toch hebben de Peugeot diesels - in die jaren - nooit die reputatie en de verbreding weten te halen die Mercedes realiseerde, al dan niet terecht. In 1970 introduceert Peugeot de 504 diesel met een 2 liter dieselmotor. In de tijd dat een personenwagendieselmotor maar net iets meer vermogen leverde dan een flinke grasmaaier was de 56 pk van deze diesel helemaal niet slecht. Integendeel. Het was een van de sterkste 2 liter diesels in die tijd. (Nee, het was niet de enige!) Maar de geluid- en trillingsontwikkeling lag op een duidelijk hoger niveau dan dat van de Duitsers en ook de voorgeloftijd van soms meer dan zeventig seconden was iets teveel van het goede. Desondanks waren de diesels van Peugeot de meest succesvolle personenwagendiesels op die van dat Duitse merk na...

ECONOMY

Het succes lijkt niet op te kunnen. In 1973 - overigens ook het jaar dat de stuurschakeling voor alle modellen (behalve de stationcars) werd vervangen door pookschakeling - werd een intern record gebroken. Tot dan toe zijn er 222.000 exemplaren geproduceerd van de 504. Dat was nog niet eerder vertoond. Maar daarna stakte het goede nieuws even. Wat we zaten middenin de oliecrisis. En periode dat we dachten dat de olie heel duur was. Als je toen had gezegd dat de benzine nog eens meer dan 3 gulden per liter zou kosten dan had men je voor gek verklaard. Maar goed, ondanks de stabiele thuismarkt voelde ook Peugeot de gevolgen van de oliecrisis.



Boven: Ondanks de 1,8 liter motor heb je nooit het gevoel dat je uit moet stappen om de heuvel op te komen. De motor voldoet prima

Links: Het 'oude' en mooie interieur met metaalkunst...

Rechts: Het economy-interieur in de laatste variant

Het merk komt uit met de 504 L. Nu denkt u vast, 'L', een luxe versie? In die tijd? Wat is dat voor een modelpolitiek? Maar het was juist heel slim, want de 'L' stond in dit geval niet voor 'Luxe' maar het was de 'L' van 'economy'. Onder de motorkap zagen we een oude bekende terug. De 1800 cc motor, die amper twee jaar geleden werd afgedankt was herrezen. De (dure) onafhankelijke achterwielophanging had plaats gemaakt voor de starre variant van de combi versies en zelfs de stuurschakeling maakte weer zijn opgang. Het interieur was goedkoper uitgevoerd en een aantal opties was weggelaten. Kortom het was een spaaruitvoering, maar eentje waarbij je



goed moest kijken waar nou op bespaard was. Want karig was het aanbod absoluut niet. Dankzij de lagere compressie nam de motor genoeg met normale benzine en met een verbruik van 10 tot 12 liter behoorde de Peugeot tot de zuinigste wagens in die klasse. Het blijkt een succesnummer waarvan er zo'n 100.000 per jaar worden verkocht.

De meest belangrijke modificatie verschijnt tenslotte in 1975. In plaats van de opgezette deurgrepen worden ze nu verzonken gemonteerd. Bovendien wordt het interieur veranderd (verbeterd zouden wij het niet willen noemen) Dat zijn een paar van de meest opvallende optische wijzigingen aan de auto, afgezien van de vervangen van de metalen grille door een exemplaar van zwart kunststof. Bovendien werd er een 2,3 liter dieselmotor met maar liefst 70 pk aan het programma toegevoegd. Het was duidelijk dat Peugeot de dieselmotor helemaal zag zitten. Men ontwikkelde gestaag door. En in 1979 was de Peugeot 604 een van de eerste turbodiesels in Europa...

Ondertussen loopt de productie van de 504 gestaag door, ook al is in de herfst van 1979 jaar de 505 geïntroduceerd. Ook nu weer blijft de productie van de 504 gewoon doordraaien, net zoals dat ook gebeurde toen de 404 door de 504 werd afgelost. De GL en TI verdwijnen in 1979. Uiteindelijk blijven twee uitvoeringen over, de GR en de SR, beide gebaseerd op de economy-versie met starre achteras ('L' uitvoering) en voorzien van een plastic 'economy' dashboard in de stijl van de 305. Beide uitvoeringen blijven als diesel leverbaar (GRD en SRD). De Coupé en Cabriolet krijgen kunststof bumpers. De Stationcars verdwijnen in 1982. In 1983 wordt de productie van alle modellen beëindigd. Althans... voor Europa. In Argentinië en Nigeria blijft de productie doorlopen. In Argentinië tot 1999. Mogelijk loopt de productie in Nigeria zelfs nog steeds door, maar dat is nog niet helemaal duidelijk.