

Auto Week

MEMBER OF



TRIOTEST **Blitsen op het schoolplein**
BMW 2-serie Active Tourer - Ford C-Max - VW Golf Sportsvan



EERSTE RIJTEST

Eindelijk achter het stuur van de nieuwe

FORD MONDEO

IS HIJ HET WACHTEN WAARD GEWEEST?

EN OOK DEZE HEBBEN WE AL GEREDEN:

Opel Corsa

Motoren sterk verbeterd



Skoda Fabia 1.2 TSI

Lekker gewoon gebleven



Mercedes C 300 Hybrid

Fijne koppelbaas



Op Roverspad

220 Turbo Coupé met racegenen

TUNING

Slaar weétels voor leuke uitjes en mooie producten

voordeel sparen

€ 2,95 - België € 2,95 - Rest van Europa € 4,65





Zandbak- speeltje

Veel autofabrikanten hebben tegenwoordig vierwielangedreven modellen in het programma - zo ook Peugeot. Dat is echter niet altijd het geval geweest. In de jaren tachtig bouwde de firma Dangel Peugeots 504 om voor iedereen die de gebaande paden wilde verlaten. We gaan op zoek naar de wortels van de Partner Dangel in onze duurttestgarage.

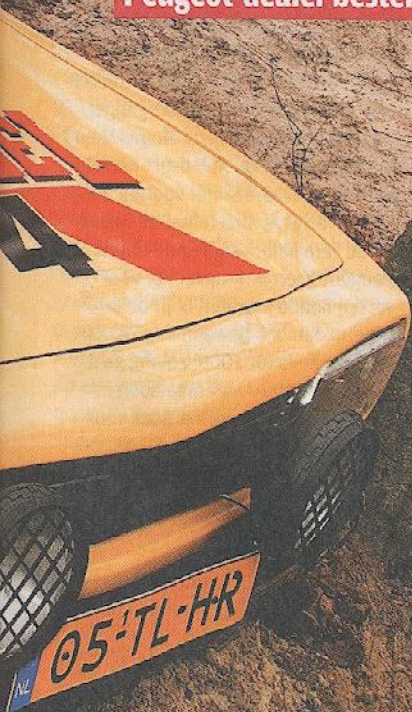
Tekst **Cornelis Kit**, foto's **Lucas Verbeke**

Halverwege de jaren 70 is het Franse leger op zoek naar een vervanger voor de inmiddels sterk verouderde Hotchkiss Jeeps. Geen enkele Franse autofabrikant heeft echter een passend antwoord en zelf iets nieuws ontwikkelen is voor de armee te duur. Zodoende zoeken de grote drie Franse automerken contact met buitenlandse collega's die wel iets terreinwaardigs hebben. Renault

voorziet een Fiat Campagnola van een Renault 20-motor en Citroën lepelt de motor van de CX in een Volkswagen Ilitis. Peugeot gaat uiteindelijk met de order van het leger aan de haal met een eigen variant van de Mercedes G-klasse, die het eerst voorziet van de benzinemotor uit de 504 en later ook van de diesel uit de 505. Deze terreinwagen zal door het leven gaan als de P4. De auto is alleen bedoeld voor de



**Vanaf 1980 kun je de 4x4
Dangel gewoon bij de
Peugeot-dealer bestellen**



Hotchkiss Jeep (links) en Peugeot P4, een variant van Mercedes' G-klasse (boven).

vierwielaandrijving ziet opkomen, laat hij de sportwagens voor wat ze zijn. Hij richt zich helemaal op de 4WD's, dit keer overigens niet met een zelf ontworpen auto. Hij schroeft z'n eigen aandrijftechniek onder bestaande achterwielaangedreven auto's, zoals de Peugeot 504. En met succes. Het merk met de leeuw is gecharmeerd van het resultaat: vanaf 1980 kun je de 4x4 Dangel gewoon bij de dealer bestellen. Zodoende kan Peugeot behalve het Franse leger ook andere klanten een 4x4 leveren.

Nieuw chassis

Dangel gaat rigoureuus te werk. Het verbindt niet even de vooras met een eenvoudige verbinding aan de versnellingsbak. Nee, in de fabriek in Senthem wordt een compleet nieuw chassis gebouwd, waarop de koets van Peugeot geschroefd wordt. Eerst alleen de Break-carrosserie, een jaar later volgt de Pick-up. De sedan wordt gelaten voor wat-ie is. Aan de achterkant zien we gewoon weer de starre

as terug, die bij de stationwagon met schroefveren is gecombineerd en bij de pick-up met bladveren. Vóór heeft de auto nog steeds onafhankelijke wielophanging met McPherson-veerpoten. Alleen zijn de voorwielen nu via aandrijfassen met een differentieel verbonden. Voor- en achterdifferentieel (beide limited slip) zijn op hun beurt weer met cardanassen gekoppeld aan een centraal differentieel met een gesynchroniseerde hoge en lage overbrenging (waarvoor een extra pook op de middentunnel zit). De standaard handgeschakelde vierbak blijft gewoon gehandhaafd. De Break is er in eerste instantie alleen met een 96 pk sterke 2,3-liter benzinemotor, bij de pick-up kan er al vanaf het begin ook gekozen worden voor een 2,3 liter metend diesellaggregaat met 70 paarden. De transformatie naar 4x4 zorgt er

Het interieur van de 504 Dangel is niet anders dan dat van andere 504's, alleen zit er links van de middentunnel een extra pook om de tussenbak te bedienen.



Franse strijdkrachten, voor andere klanten heeft Peugeot in die dagen geen 4x4's. Jammer, er is wel vraag naar. Een antwoord op die vraag komt uit een vrij onverwachte hoek, van Henry Dangel. Hij maakt in de jaren 60 furore met onderstelaanpassingen voor Renaults Alpine en eigen sportwagens met Gordini-motoren achterin. Wanneer Dangel in de loop van de jaren 70 de markt voor auto's met





De Familiale-verse had in de waanzinnig grote kofferruimte nog een derde zitrij.

voor dat de spoorbreedte aan de voorkant toeneemt en zelfs groter wordt dan die van de achteras. Om de wielen toch binnen boord te houden, krijgen de auto's kunststof wielkastverbreeders. Voor het overige blijft de koets ongewijzigd. Wie daar prijs op stelt, kan tegen meerprijs opties bestellen als bodembescherming, een extra verstevigd chassis of een lier.

Rallymonster

De P4 wordt vooral voor defensietaken ingezet; de Dangel is vredelievender van karakter. Veel vierwielers van de 504's komen terecht bij organisaties voor ontwikkelingshulp die hun werkterrein hoofdzakelijk in Afrika hebben. Maar ook bij de Franse nutsbedrijven zijn de Dangels populair, voornamelijk

bij de aanleg en het onderhoud van leidingen en netwerken in buitengebieden. Verder worden op basis van de pick-up voor de Franse marine ook nog ambulances gebouwd. Grote bekendheid krijgt de 504 4x4 Dangel dankzij een veelvuldige inzet in de rally Parijs-Dakar. Tijdens de editie van 1981 ligt een pick-up tot twee dagen voor de finish zelfs tweede in het algemeen klassement. Wereldnieuws wordt de 504 4x4 Dangel wanneer Mark Thatcher (precies, de zoon van)

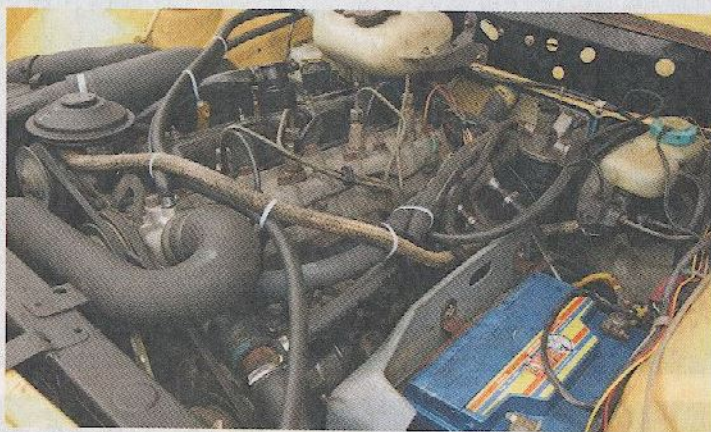
Grote bekendheid krijgt de 504 4x4 Dangel door de rally Parijs-Dakar

samen met de blonde Française Anne-Charlotte Verney tijdens de rally van 1982 de weg kwijtraakt en zes dagen door de woestijn doolt. Het tweetal is spoorloos. Pas wanneer moeder Maggie zich ermee bemoeit, wordt de equipe in de witte Break na zes dagen door een vliegtuig van de Algerijnse luchtmacht gevonden. Of het nu de prestaties van de pick-up zijn of het verhaal van de Break, het gevolg is in elk geval dat Dangel voor de volgende Parijs-Dakar maar liefst tien auto's mag bouwen. Vanaf 1986 zien we trouwens ook de P4 in de rally, als serviceauto voor de 205's Turbo 16 (en later de Citroëns ZX) van Vatanen en co. De auto eist daarmee niet bepaald de heldenrol voor zich op die de 504 4x4 Dangel wel heeft gespeeld,

of de G-klasse waarmee Jacky Ickx in 1983 de rally zelfs weet te winnen.

Bestellers

De Peugeot 504 wordt opgevolgd door de 505. Die auto leunt technisch vrij nadrukkelijk op zijn voorganger. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat Dangel met de 505 exact hetzelfde kunstje uithaalt als met voorganger 504. Overigens alleen met de Break en de Familiale. Van de 505 bouwt Peugeot geen pick-upversie. Voor verschillende markten blijft de 504 pick-up dan ook gewoon in productie, in China zelfs tot 2009. Zolang gaat Dangel er echter niet mee door; in 1994 valt uiteindelijk het doek voor de 4x4 pick-up. Er zijn op dat moment 5.500 exemplaren van de Dangel met



Hier kan een beetje omkatter nog wel het één en ander van leren: naast een Peugeot-chassisnummer heeft de 504 er ook één van Dangel.

De 2,3-literdiesel is met z'n 70 pk bepaald geen krachtpatser, maar gaat wel gestaag door.

TECHNISCHE GEVEGENS		
	504 4x4 Dangel 2.0	504 4x4 Dangel 2.3 D
Motor	4-cil. in lijn, carburateur	4-cil. in lijn, indir. insp.
Cilinderinhoud	1.971 cc	2.304 cc
Max. vermogen	69 kW/96 pk bij 5.200 tpm	51 kW/70 pk bij 4.500 tpm
Max. koppel	158 Nm bij 3.000 tpm	128 Nm bij 2.000 tpm
Topsnelheid*	140 km/h	120 km/h
Verbruik gem.*	13,1 l/100 km	9,6 l/100 km



De stationcar heeft een schroefgeveerde starre achteras, bij de pick-up-variant is de as zelfs nog bladgeveerd.



Met de optionele carterbeschermplaat kan de 504 Dangel de ergste obstakels zonder problemen te lijf gaan.

Scan de QR-code of kijk op autoweek.nl/video

VIDEO



een open laadbak gebouwd. Inmiddels is Dangel dan alweer even bezig met het vierwielaangedreven maken van voorwielaangedreven Peugeots (en Citroëns en Fiats). Vanaf 1987 worden van de bestelauto's en -busjes van PSA en Fiat 4x4's gemaakt. Zo ook van de witte Peugeot Partner in onze AutoWeek-duurtestgarage. Dangel stort zich niet alleen op deze utilitaire auto's, maar experimenteert ook met heel andere modellen. Zo bouwde het bedrijf in 1987 integraal aangedreven prototypen van een 205 GTI MI16 en een 309 GTI MI16. In 2002 schittert op de autosalon van Parijs bovendien een door Dangel onder handen genomen 306 Break met vierwielaandrijving. Het productiestadium hebben deze auto's echter nimmer gehaald. ■

AFSCHEID PEUGEOT PARTNER DANGEL 4X4

Leuk voor de boswachter

Tekst **Marco Gorter**

Een besteller die niet terugdeinst voor een terreinparcours waarvan zelfs een ex-Camel Trophy-deelnemer nog diep onder de indruk is, die zie je niet zo vaak. Er heeft er echter drie maanden één in onze duurtestgarage gestaan: de Peugeot Partner Dangel 4x4.

Kleine, zelfstandige productiebedrijven hebben het lastig in de moderne auto-wereld. Kijk maar naar grote namen als Karmann en Bertone. Toch kun je als kleine zelfstandige wel overleven, maar dan moet je wel met iets opzienbarends komen. En dat is één ding dat de Franse firma Dangel in ieder geval prima gelukt is met deze Peugeot Partner. Het bedrijf pakt een alledaagse bedrijfswagen en maakt er een onvervalste terreinauto van. En daarmee heb je best een bijzonder

apparaat dat tot een heleboel in staat is. Dangel bouwde je Partner op verzoek om in zes verschillende gradaties. Van alleen een verhoogd onderstel tot een volledig 4WD-systeem met handmatig te sperren differentieën en lage gearing. Wij hebben de afgelopen maanden gereden met de Endurance, zeg maar de instapversie met vierwielaandrijving. Hij heeft niet al te veel poespas, maar wel een grondspeling van 200 mm en een motorbeschermplaat. Daarmee kun je dus best het terrein in. Om dat te beproeven, gingen we een dagje op pad met een boswachter, die de auto beslist wist te waarderen. Ondanks z'n vrij simpele techniek kom je in het terrein een eind komen met de Partner Dangel.

Vooraf asfalt

Hoewel de Partner in het terrein zeker z'n mannetje staat, gebruikten wij hem toch vooral op het asfalt. En daar vallen een paar dingen op. Natuurlijk is er de grotere rijkhoogte. Die maakt hem vrij deinerig, maar daardoor op lange afstanden toch redelijk comfortabel. Dan is er de motor, die met 75 pk niet echt overbemeten is. Gelukkig heeft de 1,6-liter HDI wel 185 Nm koppel. Dat komt al vrij bij 1.500 toeren per minuut. Zolang je rekening houdt met



PEUGEOT PARTNER DANGEL 4X4 IN CIJFERS

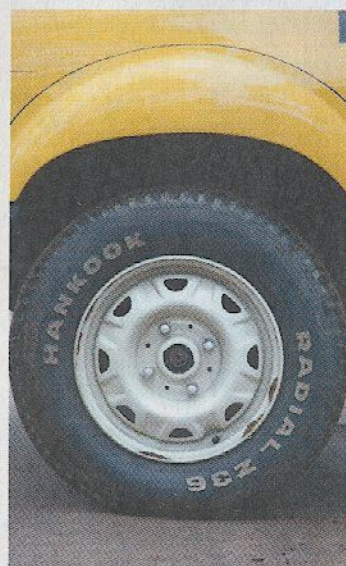
Beginstand	2.081
Tussenstand	11.858
Gereden kilometers	9.777
Verbruikte liters	698,36
Verbruik gemiddeld	7,1 l/100 km (1:14,0)
Brandstofkosten	€1.005,64

het beperkte vermogen van de motor, gaat het allemaal prima, maar je moet niet even snel willen inhalen. Ten slotte is er het interieur dat niet helemaal vrij is van rammeltjes en kraakjes. Daaraan merk je dat deze Partner vooral een werkpaard is. Dat is Dangel dan ook wel aan z'n naam verplicht, zoals je kunt lezen in het verhaal op deze pagina's.

Tja, als er veel of grote spullen meegenomen moesten worden, was de Dangel altijd eerste keus. Maar goed, daarvoor hoef je geen vierwielaangedreven versie te nemen. Staatsbosbeheer was wel serieus geïnteresseerd in het model als mogelijke dienstauto. En wij waren de afgelopen maanden nogal onder de indruk van de capaciteiten van de omgebouwde Peugeot. Eigenlijk is de Peugeot Partner Dangel een heel tegenstrijdig product. Je kunt er echt van alles mee, maar je hebt er tegelijkertijd niet zo veel aan. Tenzij je boswachter bent.

DIT VALT ONS OP

- Alleskunner.**
- Trekkraft onderin.**
- Hoeveel nut voor Nederland?**
- Kraakjes en bijgeluiden.**



De aangedreven vooras van Dangel is breder dan het origineel, vandaar dat er om de voorwielen binnenboord te houden wielkastverbreeders op de voorschermen zitten. Geen show, maar noodzaak, dus.

