

peugeot504.info

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE AUTOMOBIEL CLUB, SINDS 1898

De Auto

POWERED BY CARROS

• Ledenvergadering in november vol (race)nostalgie
• Rijden met de Nederlandse Silvermine • Character:
• Alex von Mózer • Taxatiedag bij E&R Classics Waalwijk
• AvD Oldtimer Grand Prix Nürburgring

NUMMER 7 ■ NOVEMBER/DECEMBER 2018 ■ KNAC.NL



RAZENDE ICONEN



RENAISSANCE

PEUGEOT WAS EEN PAAR JAAR HET SPOOR EEN BEETJE BIJSTER, MAAR HEEFT DE WEG OMHOOG WEER GEVONDEN. IS DE NIEUWE 508 NET ZO STERK ALS HET SUCCESNUMMER VAN EEN HALVE EEUW GELEDEN? WE NAMEN DE 508 DAAROM MEE VOOR EEN ONTMOETING MET DE 504. NIET ZOMAAR EEN 504: EEN COUPÉ, HET HOOGTEPUNT VAN DE REEKS.



Jarenlang was de Franse sedan een prima alternatief voor zijn Duitse tegenhangers, maar die positie raakten de Franse merken kwijt aan de Duitsers. Toen Audi nog het vijfde wiel aan de wagen was van een bedrijf dat niet wist hoe het een opvolger voor de Kever moest bedenken en BMW nog op apegapen lag na een bijna-faillissement, zaten Peugeot en Citroën *on top of the hill*, met modellen als de 404 en de DS. De in 1960 geïntroduceerde 404 hield het tot maar liefst 1988 vol en in totaal zijn er bijna 2,9 miljoen exemplaren geproduceerd. Geen wonder dat de verwachtingen hooggespannen waren toen Peugeot op de *Mondial de l'Automobile* van 1968 de 504 introduceerde. Die maakte de verwachtingen ook ruimschoots

waar, want hij ging met de titel *Auto van het Jaar* aan de haal. Ook met de verkoopcijfers deed hij het uitstekend. In Europa bleef hij tot 1983 op de markt, maar buiten Europa werden allerlei carrosserievarianten nog tot lang daarna geproduceerd, in Afrika zelfs tot 2006. Ook latere Peugeots, zoals de 405 en 505, deden het uitstekend. De 405 verscheen in 1987 en is tot op heden de meest overtuigende winnaar in de geschiedenis van de *Auto van het Jaar*-verkiezing: geen enkele andere auto won de verkiezing met zoveel punten. Met de 407 en de eerste generatie van de 508 verloor Peugeot de aansluiting met de concurrentie. Peugeots stonden in de jaren tachtig en negentig bekend om hun goede rijeigen-

schappen, maar de 407 en 508 waren dertien-in-een-dozijn-auto's, die niet konden tippen aan de rijkwaliteiten van – bijvoorbeeld – een Ford Mondeo. Het design was niet meer van Pininfarina, maar van Peugeot zelf. De 407 was een auto met een merkwaardig grote overhang aan de voorzijde, met een al even merkwaardig groot gapend gat als grille. Een matige restwaarde en een slechte reputatie op het gebied van betrouwbaarheid deden de rest.

AFGROND

Peugeot had in de afgelopen jaren dus nogal wat goed te maken. En dat deed het ook. Het lijkt inmiddels een eeuwigheid geleden dat het merk balanceerde op de rand van de

De 508 heeft een paar subtiele verwijzingen naar de 504. Zo zijn de achterlichten een moderne versie van die van de 504 Coupé

afgrond, terwijl het eigenlijk nog maar een paar jaar geleden is dat de familie Peugeot noodgedwongen aandelen verkocht aan nieuwe investeerders.

Er is een aanwijsbaar keerpunt, een moment waarop de zaken weer ten goede keerden voor het Franse merk: de introductie van de 208 in 2011. Het design was weer op orde, hij was het overgewicht van de 207 kwijt en met de opvallende i-Cockpit had het merk iets om zich te onderscheiden van de concurrentie.

Ieder model dat volgde, was aanzienlijk beter dan zijn voorganger. De net nieuwe 508 is daarbij opnieuw een sprong vooruit, vooral voor wat betreft afwerking en materiaalgebruik. Na drie jaar en 90.000 kilometer moet het interieur nog vergelijkbaar zijn met dat van een nieuw exemplaar, zegt Peugeot. In een Audi of BMW verwacht je tegenwoordig niet anders, maar in een Peugeot is het (nog) nieuws.

Die vergelijking met Audi en BMW komt niet helemaal uit de lucht vallen. De 508 moet nu namelijk eerder een (betaalbaar) alternatief zijn voor auto's als de Audi A5 Sportback en de BMW 4 Serie Gran Coupé, dan een concurrent voor seksloze vinex-sedans waarmee je zowel je gezin als je eigen leven in slaap kunt sussen – de Mondeo's en Passats van deze wereld. Voor klanten die maximale binnenruimte zoeken, staat de 508 in de showroom, redeneert Peugeot.

SUBTIELE VERWIJZINGEN

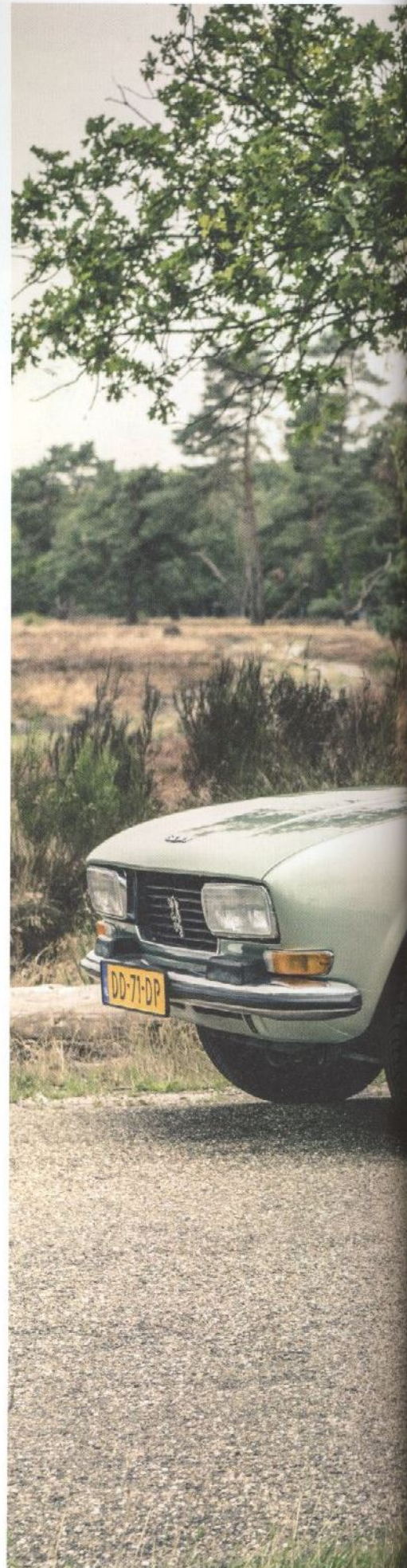
Wat dat alles met de 504 te maken heeft? Het uiterlijk van de 508 heeft een paar subtiele verwijzingen naar dat van de 504, zonder retro te zijn. Zo zijn de achterlichten, die door Peugeot met de klauwen van een leeuw worden vergeleken, een moderne versie van die van de 504 Coupé. Het dashboard, dat uit twee 'verdiepingen' lijkt te bestaan, is ook een moderne interpretatie van dat van de 504. Bovendien heeft hij net als de 504 een trotse leeuw in de grille, met vlak daarboven de modelnaam op de motorkap – en als je het wil zien, lijkt ook de verlichting

een nieuwe versie van die van de 504. Omdat de 504 maar liefst vijftien jaar in productie bleef, zijn niet al die details terug te vinden op 'ons' exemplaar, een tweeliter uit 1978.

De auto waarmee wij reden is van Willem Scheenaart, een Peugeot-liefhebber die meerdere exemplaren in zijn garage heeft staan. Dat hij daar ook een snelle RCZ heeft staan, is wel begrijpelijk: op dagen dat hij op wil schieten, is hij bij de 504 namelijk duidelijk aan het verkeerde adres. Op papier lijkt een tweeliter met 106 pk niet slecht, maar in combinatie met de drietrapsautomaat slaat het een beetje dood. Nu is de 504 ook overduidelijk meer op comfort gericht dan op sportiviteit, dus wat dat betreft is het geen punt. Het betekent alleen dat deze 504 een klassieker is van het soort waarmee je echt rekening moet houden dat even inhalen – zoals je met moderne auto's vaak achteloos doet – er niet bij is. Eigenlijk vond Peugeot dat de coupé en de cabriolet een V6 moesten hebben. In 1978, het bouwjaar van deze coupé, was de tweeliter na een aantal jaren afwezigheid juist voor het eerst weer terug. Storen doet het ook niet, eigenlijk gaat het bij deze auto om het comfort en om het nog altijd schitterende design van Pininfarina.

COMFORT

Ook de 508 die we bij ons hebben, is trouwens geen strepentrekker. In de eerste plaats omdat we hem meekregen met nog geen twintig kilometer op de teller. Een auto 'inrijden' mag dan een begrip van vroeger zijn, het voelt toch wat ongemakkelijk om er volgas mee weg te rijden als hij nog zó nieuw is. Maar ook los daarvan is de 130 pk sterke diesel misschien niet onze eerste keus voor de 508. In het vorige nummer voelden we een benzinevariant met 225 pk aan de tand en het is nogal een open deur om te stellen dat je daarmee sneller bent. Toch heb je niet met alle geweld die topvariant nodig; de 130 pk diesel voelt wat krap bemeten, maar eigenlijk zijn alle andere varianten prima – al hebben we de net nieuwe hybrideversie nog







niet gereden. Dat nagenoeg alle motoren wel prima zijn, komt ook doordat de 508 niet bepaald uitnodigt om een bergweg vol haarspeldbochten volgas aan te vallen, al wil dat niet zeggen dat het niet kán. Aan de wegligging ligt het niet, het is meer dat hij je er niet toe uitnodigt. Een probleem is dat niet, want niet iedere auto hoeft dat te doen, uiteraard.

ONMERKBAAR SCHAKELEN

Wie graag zelf schakelt, moet wel genoeg nemen met de 130 pk-versie van de diesel. Alle andere versies zijn er alleen als automaat. Maar eerlijk gezegd doet die automaat het zo goed, dat we geen seconde naar een handbak hebben verlangd. Anders dan de klassieke automaat van de 504 is de automaat van de 508 er een die nagenoeg onmerkbaar schakelt. Gelukkig maar,

anders zou je al snel stapelgek worden van zo'n achttrapsautomaat.

Hoewel er duidelijk merkbaar een gat van een paar decennia tussen de 504 en de 508 zit, kun je nu weer merken dat ze van hetzelfde merk komen, zoals je dat ook voelt bij een oude en een nieuwe BMW of Mercedes. De 407 en de eerste generatie van de 508 straalden op z'n best iets uit als 'wij weten het even niet meer', maar de nieuwe 508 is weer zo trefzeker als de 404, de 504 en de 405 dat ook waren. Niet per se sportief, maar wel comfortabel. Niet agressief zoals de designmode dicteert, maar stijlvol. En minstens zo belangrijk: kwalitatief *on par* met de Duitse concurrentie.

Peugeot heeft z'n *mojo* terug. En als het om de 130 pk dieselversie gaat begint die al bij 43.740 euro. ❖

Deze 504 Coupé is overduidelijk meer op comfort gericht dan op sportiviteit

DROMEN VAN EEN NIEUWE 504

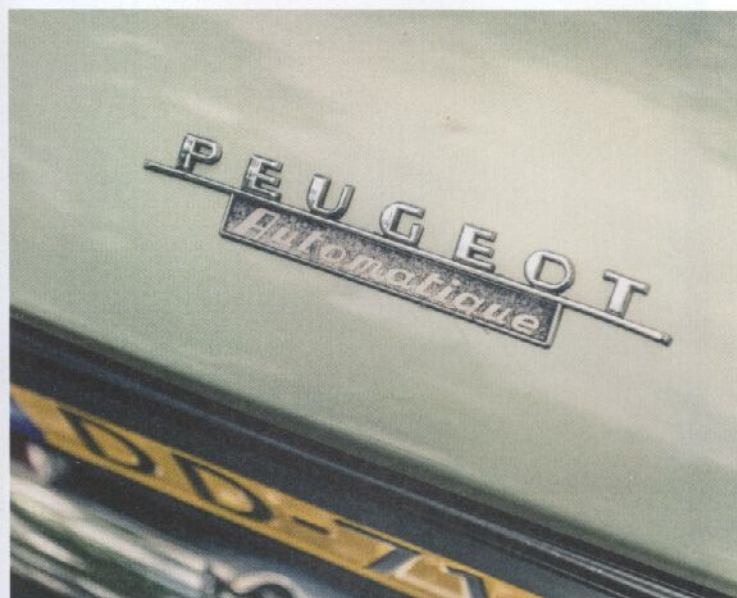
Op de *Mondial de l'Automobile* in Parijs heeft Peugeot een nieuwe interpretatie van de 504 Coupé getoond: de e-LEGEND CONCEPT.

De boodschap die Peugeot met de e-LEGEND wil overbrengen is eigenlijk oersaaï, want het is dezelfde boodschap die alle andere merken op je afvuren. Het is iets als: 'De toekomst is elektrisch en autonoom, maar we verliezen onze merkwaaarden niet uit het oog.'

In de woorden van Peugeot klinkt dat als: 'Omdat saaiheid geen deel uitmaakt van ons DNA, omdat onafhankelijkheid niet rijmt met monotonie, omdat de energietransitie niet 120 jaar automobiele geschiedenis uitwist.'

Een deel van die geschiedenis van Peugeot bestaat uit conceptauto's waarvan je vervolgens nooit meer iets hoort. Dat gaat al decennia zo. Peugeot bracht in de jaren tachtig de wilde Quasar, de Proxima en de Oxia, auto's waarvan we tot de dag van vandaag hopen dat we er een ritje in mogen maken. De jaren negentig brachten onder meer de Touareg, de 806 Runabout en de Tulip. Recenter zagen we de BB1 (2009), de EX1 (2010) en de Onyx (2012). Toch bestaat het vermoeden dat de e-LEGEND meer is dan zo'n conceptauto. Ten eerste omdat hij veel minder extreem is dan alle eerdergenoemde studiemodellen, maar ook omdat de techniek realistisch lijkt. De kans is dan ook groot dat we hier vooral een vingerwijzing zien van de elektrische Peugeots die we in de nabije toekomst kunnen verwachten. Het merk belooft voor de e-LEGEND een vermogen van 463 pk en een koppel van 800 Nm, plus een actieradius die – gemeten volgens de nieuwe WLTP-methode – op 600 kilometer ligt.

Eerlijk gezegd vinden we dat de 508 zó goed gelukt is dat Peugeot geen nieuwe 504 nodig heeft. Tegelijkertijd is de e-LEGEND zo geslaagd, dat we hem graag in de showroom zouden zien. En zou het niet geweldig zijn als de eerste échte poging van Peugeot om een elektrische auto te bouwen zo'n schot in de roos zou zijn?



Je kunt merken dat de 508 en de 504 Coupé van hetzelfde merk zijn. Niet per se sportief, maar wel comfortabel. Peugeot heeft z'n mojo terug



