

# autovisie

10 april 2025

www.autovisie.nl



**Dacia Bigster**

# SUPER SIZE

Klasse-overstijgend ruim, schappelijk geprijsd

**BMW Z4 vs. MG Cyberster**  
Klassiekers van (en uit) de toekomst



**Ford StreetKa vs. Smart Roadster**  
Nu nog betaalbaar

AP NL €7.69 BE €8.45



**De Familiales van Peugeot**  
Uitgestorven leeuwenras



TEKST REMCO SLUMP  
FOTOGRAFIE JÉRÔME WASSENAAR

Peugeot  
404, 504 en  
505 Familiale  
vs. E-5008



# Familiale- portret

Een zevenzitter is tegenwoordig meer een vijf-plus-tweezitter, zoals ook de Peugeot E-5008 bewijst. Want voor échte bewegingsruimte, en zelfs plek voor acht, moeten we teruggrijpen op het verleden. Op de roemruchte Peugeots 404, 504 en 505 Familiale bijvoorbeeld.

# D

e generatiekloof die op het Franse platteland gaapt, splijt ook deze pagina's, al wordt dat pas op het tweede gezicht duidelijk. Want de Peugeot E-5008 staat weliswaar harmonieus tussen zijn oudere concerngenoten

(de Opel Grandland), Noord-Amerika (de aankomende Jeep Compass) en Italië (de toekomstige Lancia Gamma).

Er schuilt echter ook iets potsierlijks in de E-5008, want terwijl de Europese wegen beter geasfalteerd zijn dan ooit, doet hij net alsof de supermarkt, het huis van oma en de basisschool niet in Parijs, maar in Dakar liggen. Hij speelt overtuigend de rol van terreinwagen, met zijn uit de kluiten gewassen koets en grotere grondspeling, maar snelt al bij het zien van de eerste wasbordjes met de staart tussen de benen terug naar het plaveisel. Kunnen we de Peugeot daarop aankijken? Natuurlijk niet. Hij is een product van een veranderende markt, waarop sedans in een marginale rol zijn gedrukt en ook stationwagens niet meer dezelfde aantrekkingskracht op consumenten uitoefenen als vroeger. Automobilisten willen iets met een stoer imago, een crossover of een SUV, en zitten graag hoog, ook al wordt het overzicht er niet beter op als iederéén dat wil. Dat de E-5008 minder ruim is dan zijn lengte van bijna 4,8 meter doet vermoeden, komt deels door de 73-kWh batterij onder de wagenbodem en de hedendaagse veiligheidseisen, die hem met vlag en wimpel door de EuroNCAP-botsproeven moeten loodsen. Hij staat in de prijslijst als zevenzitter, maar met de twee stoeltjes achterin doet-ie geen normaal mens een plezier. Alleen kinderen en pubers in de groei kunnen er hun benen kwijt.

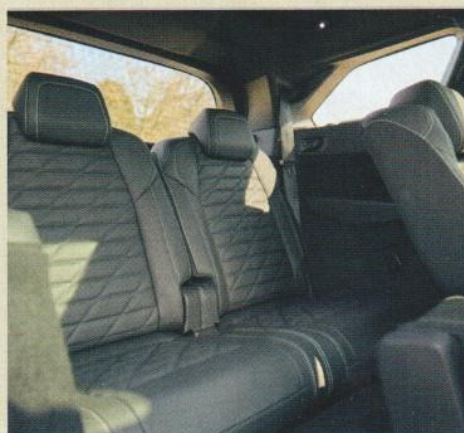
De Peugeot 404, 504 en 505 Familiale zien het met lede ogen aan. Waar is het misgegaan? Op welk moment is de keten verbroken? Want ze hadden zo'n mooie traditie opgebouwd. Eentje van stationwagens met een verlengde wielbasis en zeven of zelfs acht zitplaatsen. 'Familiale'

geparkeerd, maar dat is alleen omdat fotograaf Jérôme hem daar met zachte hand toe heeft gedwongen. Als het aan de elektrische SUV zelf had gelegen, was hij verveeld afgedropen, als een puber die onder geen beding met zijn ouders gezien wil worden. We hadden hem dan morrend in een hoekje teruggevonden, met een blikke elektrolyten aan de mond, hersenloos door TikTok scrollend op zijn centrale infotainmentscherm. De E-5008 leeft in een volstrekt andere wereld dan de 404, 504 en 505 Familiale. Eentje waarin een alpinopet alleen nog ironisch wordt gedragen en niemand er bij de lunch over peinst om een glas rode wijn te legen. Dat de oudjes tussen de middag wél aan de benzinepomp hangen en vervolgens net zoveel CO<sub>2</sub> uitstoten als ze zelf willen, beantwoordt de E-5008 met rollende ogen. Oké, boomers! De grotere broer van de E-3008 is jong, trendy en stedelijk, met zijn scherp gesneden merkkleding en oversized 20-inch patta's. Internationaal georiënteerd is-ie ook, met familie in Duitsland



**‘Op de derde rij staat een volwaardige bank, waarop zelfs volwassenen niet klem zitten’**

Peugeot 404, 504 en 505 Familiale vs. E-5008 **Vintage**



Op de foto zien de achterste zetels van de E-5008 er nog best oké uit, maar zoveel ruimte als de banken van de Familiales bieden ze niet.

## Vintage Peugeot 404, 504 en 505 Familiale vs. E-5008

Het dashboard van de 404 stamt uit een tijd waarin nog niet zo op de kosten werd gelet en is opgetrokken uit prachtige materialen.



De twee Familiales die ontbreken in deze reportage: de 203 uit 1949 (voorgond) en de 403 uit de jaren vijftig.

## ‘De nieuweling verwent zijn passagiers een stuk beter dan de voorgangers’



was een begrip. Een succesformule ook, die in 1949 begon met de 203 Familiale en een paar jaar later werd voortgezet met de 403 Familiale. Ze waren eenvoudig, ruim en robuust, en daarmee ideaal voor het Frankrijk van na de oorlog, waarin de gezinnen groot waren en de veelal onverharde wegen klein. Van het begrip ‘lifestyle’ had nog niemand gehoord, al mengde Peugeot reeds in 1962 een dosis flair door de functionaliteit, met de door Pininfarina ontworpen 404. De bijna Ferrari-achtig ogende coupé en cabriolet zijn gewilde verzamelaarsobjecten, maar van de Familiale worden we niet veel minder hebbertig. Aan alles is te zien dat *planned obsolescence* in de jaren zestig nog geen bedrijfsstrategie was. De 404 Familiale lijkt voor de eeuwigheid te zijn gebouwd, met stevige metalen deurlinken, zetels als loungebanken en een groot hoepelstuur van bakeliet. Zijn 1,6-liter viercilinder is doodeenvoudig en is onder de motorkap van alle kanten goed bereikbaar. Mocht-ie de geest geven, dan is een klap met een rubber hamer voldoende om hem weer tot leven te wekken, stellen we ons zo voor.

We zien fotograaf Jérôme steeds enthousiaster worden. De Peugeot doet met hem wat een waterijsje met een wesp doet. Hij zweeft steeds ongeduriger om de 404 heen en landt telkens even kort op een detail. Want wat zijn het er veel! Neem de achterlichten van de Familiale, die bij wijze van spreken als een sculptuur geëxposeerd zouden kunnen worden, zo kunstig zijn ze door de Italiaanse ontwerpers geboetseerd. De 404 is invloedrijk geweest. Kijk maar eens naar het front van de E-5008, waarop niet alleen prominent de typeaanduiding staat vermeldt, maar ook een soortgelijk, ouderwets Peugeot-logo prijkt. De

typische spijltjesgrille van de 404 zien we met een beetje fantasie terug op het dashboard van zijn verre nazaat, dat is omringd door een fraai, indirect verlicht roosterpatroon, waarvoor inzittenden zelf een kleur kunt kiezen.

Autorijden is in de E-5008 bijzaak, zo lijkt het, want als bestuurder hoeft je de SUV alleen maar met de neus de juiste kant op te richten. Hij kan zelf ‘gasgeven’, afremmen en binnen de lijnen blijven. Schakelen is niet eens nodig. Dat er in het interieur zo veel ruimte is gereserveerd voor infotainment, geeft aan waar vandaag de dag de prioriteiten liggen. De E-5008 is een smartphone, terwijl je in de 404 nog met een draaischijf in de weer moet. Hij rijdt heerlijk en dat hadden we niet verwacht van een auto van 61 jaar oud. Al moet je wel een bepaalde inborst hebben om zijn eigenschappen te kunnen waarderen. De 404 neemt namelijk overal de tijd voor. Zo resulteert een ferme draai aan het stuurwiel eerst in een kantelende carrosserie en pas daarna in een verandering van richting. *Douce-ment, doucement!* Het leven gaat al snel genoeg. Daarom heerst er aan boord van de Familiale een serene rust, die eigenlijk alleen wordt verstoord door het gegorgel van de Solex-carburateur, die gretig een mengsel van benzine en buitenlucht naar binnen zuigt. Bij het stoplicht accelereert de 404 op z'n dooie gemak weg. Het tut-tut-tut-geluid dat we daarbij menen te horen, is ongetwijfeld bedoeld voor de E-5008, die er bij groen licht als een speer vandoor schiet. Waar is dat nou voor nodig? Onthaastend werkt ook de handgeschakelde vierbak van de Familiale,



## ‘De 404, 504 en 505 kunnen met spuug en een rolletje plakband worden gerepareerd’

waarvan de bediening rechts achter het stuur zit: één is naar beneden, twee naar boven, enzovoort. Het uitzicht naar buiten is fenomenaal, dankzij het grote glasoppervlak en de dunne raamstijlen. Ronduit verbazingwekkend is de hoeveelheid ruimte in het interieur, want op de derde rij staat een volwaardige bank, waarop zelfs volwassenen niet klem komen te zitten.

Het laat zien hoezeer het begrip zevenzitter aan inflatie onderhevig is geweest. Of beter gezegd: krimpflatie. Want ook al is de verpakking de laatste jaren gegroeid, de inhoud is gekrompen. Zo heeft de 505 Familiale een grotere maximale bagageruimte dan de E-5008, al scheelt het niet veel: 2.240 tegenover 2.232 liter. Maar wacht, we lopen te hard van stapel, want de volgende familieauto in ons rijtje is er een met het eeuwige leven. Net als de 404 heeft de 504 een ijzersterke reputatie opgebouwd. Het is de reden dat-ie na de Europese assemblagestop in 1983 nog 23 jaar(!) langer is geproduceerd in onder meer Argentinië, Kenia en Nigeria. Wie morgen met het vliegtuig in Caïro landt, zal zien dat de 504 is verheven tot het nationale vervoermiddel van Egypte, waar nog steeds vele duizenden exemplaren als taxi rondrijden. De Los Angeles Times wijdde er in december 2013 zelfs een artikel aan, met de omineuze titel: ‘Zijn de tijden van de Peugeot 504 als Afrika’s werkpaard voorbij?’ In het verhaal wordt het doemscenario geschetst van een groeiende middenklasse, die behoefte zou hebben aan een statussymbool en zich dus liever in een Toyota Land Cruiser verplaatst. De uiteindelijk conclusie valt mee: er is geen vliegveld in Afrika waar niet nog een oude Douglas DC-3 staat, dus zal het met de 504 ook wel goedkomen.

‘Ons’ exemplaar heeft een trekhaak en dat past helemaal bij het karakter van de Familiale als steunpilaar van het gezin. Hij moet natuurlijk een caravan vol aardappelen en hagelslag naar Zuid-Frankrijk kunnen trekken. Dat er achter de voorstoelen plek is voor zes extra inzittenden is mooi meegenomen. Ze hebben ruimte zat, onder meer dankzij het verhoogde dak van de Familiale, dat vlak voor de C-stijl een sprongetje maakt. Hoofdsteunen voor de veiligheid achterin? Daar deed Peugeot zelfs in 1981 nog niet aan. Dat er aan boord meerdere asbakken te vinden zijn, vinden we heerlijk. Niet omdat we roken, maar omdat we met dat soort feitjes punten kunnen scoren bij de jongere generatie, die toch al nauwelijks kan geloven dat we de jaren tachtig heelhuids zijn doorgekomen. ‘Jullie zaten zonder gordel achterin? In de sigarettenrook van pa en ma?’ Ja, kinders! En airconditioning hadden we ook niet. Als het dertig graden was op de Autoroute du Soleil, dan trokken we onze T-shirts uit, draaiden we de ramen open en legden we een handdoek over de rugleuning. ‘Ik zie, ik zie wat jij niet ziet en het is rood... Je rug!’ Want die fraaie donkerblauwe stoelen met skai erop konden in de Franse zon akelig heet worden. Net als de metalen sluiting van papa’s veiligheids-gordel, waar hij na een bezoek aan het strand vloekend zijn vingers aan brandde.

U merkt het: bij het zien, ruiken en voelen van vooral de 504 en 505 Familiale komen de herinneringen boven-drijven. Hoe kan het ook anders? Want in onze jeugd waren de Peugeots overal. De 504 en 505 stonden bekend als vertegenwoordigersauto’s. Daar reden zakenlieden in. Mensen zoals de vader van fotograaf Jérôme, die in wit-goed handelde en een 505 Break reed, omdat dat de enige

Peugeot 404, 504 en 505 Familiale vs. E-5008 **Vintage**



Boven rechts: de achterbank van de 404 is heerlijk zacht. Boven links: de derde zitrij van de 505 valt in een uitsparing, waardoor een vlakke laadvloer ontstaat.



De achterlichten van de 404 hebben een prachtige vorm, met veel meer reliëf erin dan strikt noodzakelijk is.





Oersimpele motoren:  
een 1.6 voor de  
404 en een 2.0  
voor de 504 en 505.  
De E-5008 heeft  
geen frunk onder  
zijn 'motorkap'.



**‘Alle vier auto's hebben dezelfde wielbasis.  
Ook al is de verpakking de laatste jaren  
gegroeid, de inhoud is juist gekrompen’**

stationwagon was waar een koelkast of wasmachine in z'n geheel in kon. De 504 en 505 lijken onderhuids sterk op elkaar, met in de basis dezelfde 2,0-liter benzinemotor, achterwielaandrijving en een starre as met schroefveren onder de bagageruimte. Toch is het verschil in generatie merkbaar. In de 504 moet je als bestuurder duidelijk harder werken, met een onbekrachtigde stuurinstallatie en een iets weerspannigere transmissie, die zich laat bedienen met een opmerkelijk gevormd pookje op de middentunnel. Uiterlijke overeenkomsten zijn er ook. Beide hebben een setje boos kijkende koplampen, een aflopende motorkap, rechtopstaande achterlichten (net als de 404) en een opvallend gestrekte carrosserielijn. Met name de 505 is een lel van een auto, met zijn lengte van net geen 4,9 meter. Slim is-ie ook, met een derde zitrij die kan worden omgeklapt en dan in een gat in de bodem valt, waardoor een grotendeels vlakke laadvloer ontstaat.

Opvallend is dat alle vier de auto's op deze pagina's dezelfde wielbasis hebben: 2,9 meter. Dat de Familiales daar efficiënter mee omgaan dan de E-5008, heeft onder meer te maken met de veiligheid, zo schreven we al, maar ook met het feit dat de nieuwigeling zijn passagiers een stuk beter verwent. Het dashboard in de E-5008 is om de bestuurder heen gebouwd en voorziet in een draadloze telefoonlader, twee bekerhouders en bedieningselementen voor de stoelverwarming en -ventilatie. Ruim veertig jaar geleden was de 505 zijn voorganger, als het topmodel van de Peugeot-reeks, maar dat betekende niet automatisch dat-ie dik in de spullen zat. Op de basisdiesel zat niet eens stuurbekrachtiging, terwijl die op de V6 maar liefst snel-

heidsafhankelijk was. De duurdere 505's waren uitgerust met airconditioning, centrale deurvergrendeling, een handgeschakelde vijfbak, mistlampen en een elektrisch bediend schuifdak. Premium plastics, leer op de stoelen en een snaarstrakke afwerking? Dat vonden de makers niet nodig. De 505 was immers meer dan de Duitse concurrentie een functionele auto, die bestand moest zijn tegen krassen en butsen, kleverige kinderhanden en de koppeling van een aanhangwagen, die altijd wel eens uit iemands handen kon schieten, zo tegen de bumper aan. Een Peugeot kon je tegenkomen met een hooibaal achterin, een BMW niet (een Mercedes mogelijk).

Het gaat te ver om de 404, 504 en 505 Familiale onverwoestbaar te noemen, want ze kunnen zeker kapot. Maar dat ze met spuug en een rolletje plakband weer gerepareerd kunnen worden, is ook wat waard. We zien de E-5008 wel snoeven dat-ie zo milieuvriendelijk is, met zijn volledig elektrische aandrijving en deels gerecyclede onderdelen, maar we moeten nog zien hoe hij er over veertig jaar bij staat, met mogelijk een vermoeide batterij en boordsoftware die niet meer ondersteund wordt. In die zin zijn de oude Familiales tijdloos. Ze zijn nog steeds in staat om te doen wat ze moeten doen: zoveel mogelijk mensen en hun bagage in comfort naar een verre bestemming brengen. Al brengen de 404 en 504 inmiddels hun tijd door in een verzameling. De 505 wordt nog wél aan het werk gezet, getuige zijn verweerde lak en de gebruikssporen in het interieur. Dat hij daarbij altijd meer CO<sub>2</sub> uitstoot dan de E-5008, is helemaal niet erg. De oude baas rijdt nog. En ook dat is duurzaam. ●



## SPECS

**bouwjaar  
gemaakt van-tot**

**nieuwprijs  
huidige waarde  
topsnelheid**

**acc. 0-100 km/h  
motor**

**max. vermogen  
max. koppel  
transmissie**

**massa leeg**

### Peugeot 404 L Familiale

1964  
1962-1971  
fl. 10.280,- (€ 36.072,-\*)  
€ 13.000-16.000,-  
135 km/h  
17,0 s  
vier-in-lijn, 1.618 cc  
72 pk (53 kW)/5.400 rpm  
127 Nm/2.250 rpm  
4-traps handgeschakeld,  
achterwielaandrijving  
1.175 kg

### Peugeot 504 Familiale 2.0 GR

1981  
1970-1982  
fl. 27.500,- (€ 33.364,-\*)  
€ 6.000-15.000,-  
162 km/h  
14,6 s  
vier-in-lijn, 1.971 cc  
96 pk (69 kW)/5.200 rpm  
158 Nm/3.000 rpm  
4-traps handgeschakeld,  
achterwielaandrijving  
1.290 kg

### Peugeot 505 Familiale 2.0 GR

1983  
1982-1990  
fl. 33.950,- (€ 37.804,-\*)  
€ 8.000-10.000,-  
162 km/h  
14,2 s  
vier-in-lijn, 1.971 cc  
100 pk (74 kW)/5.000 rpm  
158 Nm/3.000 tpm  
5-traps handgeschakeld,  
achterwielaandrijving  
1.370 kg

### Peugeot E-5008

2024  
2024-heden  
€ 48.015,-  
n.v.t.  
170 km/h  
9,7 s  
synchroonmotor perm. magneet  
210 pk (157 kW)  
345 kW  
1-traps reductieversnelling  
voorwielaandrijving  
2.193 kg

\* Gecorrigeerd voor inflatie  
Alle gegevens zijn fabrieksprijzen