

MOTOR REISE REVUE

D 4975 E



Heft 2 · Februar 1972 · DM 1,20



**Test
Peugeot 504
Injection**

**Erste Autopremieren 72: Opel Rekord und Renault 5
Vom Schornstein des Motors - Regeln für Caravankauf
Eine 18 000 - km - Reise durch die Vereinigten Staaten**

Der Löwe von Belfort



knüppel bedient. Peugeot hat sich recht lange Zeit gelassen, diese Alternative zu der bisherigen Schaltung an der Lenksäule einzuführen. Die Abstufung des Getriebes erlaubt ohne Überschreiten der zulässigen Höchstdrehzahl von 6000 U/min in den Gängen Maximalgeschwindigkeiten von 50, 80 und 130 km/h.

Die Kraftübertragung erfolgt vom Getriebe durch eine gekapselte Kardanwelle auf das am Wagenboden befestigte Differential und von dort über Doppelgelenkwellen zu den Hinterrädern. Bei unserem Testauto stellte sich bei Fahrgeschwindigkeiten um 100 km/h eine Brummschwingung ein, die sehr wahrscheinlich von der Kardanwelle ausgeht. Kupplung und Schaltung erfordern nur geringe Betätigungskräfte, und die Schaltebenen liegen angenehm nahe beisammen.

Komfortfahrwerk

Das Fahrwerk des 504 könnte man als moderne europäische Standardlösung betrachten: Federbeine für die Vorderräder und schräge Schwingen für die rückwärtigen „Kollegen“. Wie bei französischen Autos üblich, ist das Fahrwerk mehr auf Komfort als auf sportliche Fahrweise ausgelegt – was keineswegs bedeutet, daß man mit dem 504 nicht auch rasch und sicher um die Ecken käme! Die Federung des Peugeot 504 zählt zu den bequemsten der Preis- und Leistungsklasse ohne alle Einschränkungen. Das heißt, sie zeigt einen gleichmäßig hohen Standard, gleichgültig, ob nur der Fahrer im Auto sitzt oder ob die Zuladungsgrenze voll ausgenutzt wird; gleichgültig auch, ob die Fahrt über relativ gute Straßen geht oder über Wellen und Schlaglöcher.

Zum beachtlichen Reisekomfort tragen ferner die sehr guten Sitze bei, die von Konstruktion und Aufbau her die der meisten Konkurrenten deutlich übertreffen. Sehr gut gefallen hier auch die integrierten Kopfstützen, wobei wir allerdings zu der Art ihrer Befestigung kein Urteil riskieren möchten: Das breite Stahlband könnte unter Umständen eine durchaus unerwünschte Federwirkung haben. Breite Türen bieten gute Einstiegsverhältnisse, so daß auch von dieser Seite das Bild des Komfortautos unterstrichen wird. In das gleiche Kapitel gehören die geringen Muskelkräfte, die zum Lenken und Bremsen gefordert werden. Bei unseren 15 kg Verzögerungsmessungen zum Beispiel wurden bereits Bremswirkungen von 80% und darüber gemessen.

Seit einer Reihe von Jahren ist Italiens Meistercouturier Pininfarina Hausschneider bei Peugeot. Mit dem 504 hat er seine am 404 begangene Sünde – eine Karosserieform an mehrere Hersteller zu verkaufen (damals außerdem Fiat 1800 und Austin/Morris) – wieder gutgemacht. Der 504 hat eine unverwechselbare Silhouette erhalten und ein Gesicht, dessen Chic durch die unsymmetrischen Scheinwerfer geprägt wird. Gelegentlich ist die Hecklinie kritisiert worden, die durch eine unmotiviert Abschrägung in der Seitenansicht S-Form erhielt. Über Formen ist schlecht streiten – unbestritten ist allerdings der Nachteil des zu-



Die Anordnung und Übersichtlichkeit der Instrumente im Peugeot 504 läßt zwar keine Wünsche offen, dafür aber die Bedienung der Heizungs-, Lüftungs- und Beleuchtungshebel um so mehr. Links ein Blick in den Fond, wobei die serienmäßigen Kopfstützen an den Vordersitzen besonders ins Auge fallen. Der Gepäckraum (unten) hat ein erfreulich großes Fassungsvermögen, aber die hohe Bordwand wirkt beim Beladen störend.

Der 504 ist ein komfortables Auto der gehobenen Mittelklasse, vergleichbar mit dem Mercedes 200, dem Audi 100, Volvo 144 oder den Citroën-Zweiliter Modellen. Mit seinem Preis von 12 000 DM einschließlich Schiebedach nimmt er im Preisgefüge des deutschen Automarktes eine relativ günstige Position ein. Der Radstand des 504 ist nur um einen Zentimeter kürzer als der des Mercedes, seine Spurweite unwesentlich schmaler – ein geräumiges Auto also und mit 1240 kg Leergewicht auch kein leichtes.

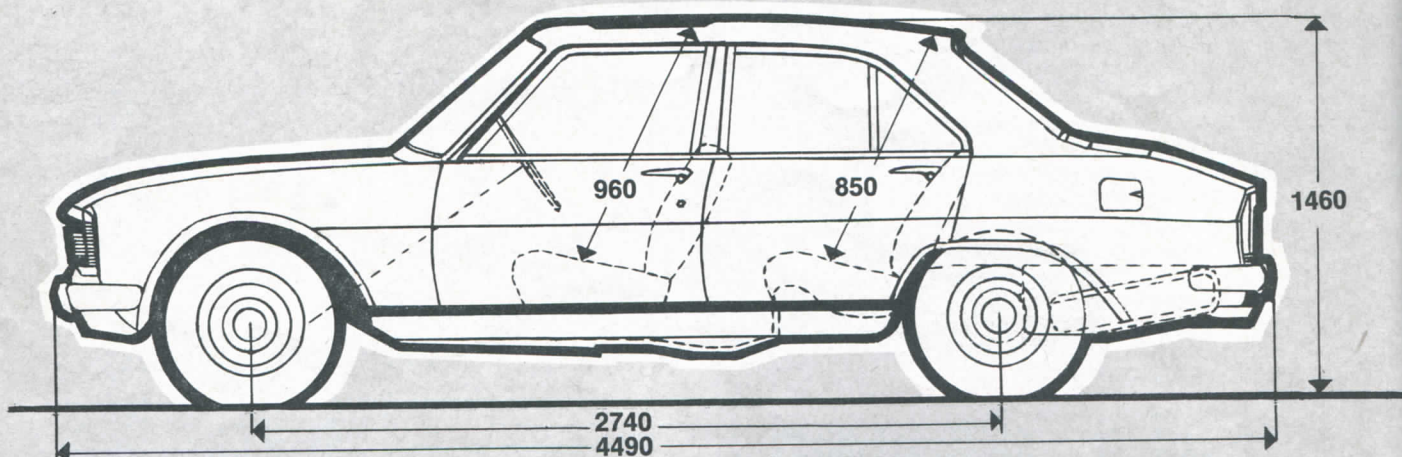
Motorisch ist der Peugeot gut ausgestattet. Der seitlich geneigt eingebaute Vierzylinderdrehmotor mit 88 mm Bohrung und 81 mm Hub leistet 104 PS bei bescheidenen 5200 U/min und liefert bei 3000 U/min sein maximales Drehmoment von 17 mkg. Mit 8,4:1 ist er leidlich niedrig verdichtet; mit dem seit 1. Januar 1972 vorgeschriebenen Superkraftstoff mit maximal 0,4 g/l Bleigehalt hat der mit einer Kugelfischer-Saugrohr-Benzineinspritzung bestückte „Löwe von Belfort“ keine Schwierigkeiten.

Die sonst identische Vergaserversion des 504 bringt es auf eine Leistung von 93 PS bei gleicher Nenndrehzahl. Peugeot war eine der ersten Firmen, die ihre Wagen serienmäßig mit temperaturgesteuerten Kupplungen für die Kühlluft-Gebläse ausstattete, um die Warmlaufzeit des Motors zu verkürzen, eine Unterkühlung während der kalten Jahreszeit zu verhindern und das Laufgeräusch des Triebwerkes zu reduzieren. Serienmäßig ist auch eine 500-W-Drehstrom-Lichtmaschine.

Sympathisches Getriebe

Unser Testauto war mit dem serienmäßigen Schaltgetriebe ausgestattet. Es wird jetzt für den deutschen Markt mit einem kurzen und recht handlichen Mittelschalt-





Motor Wassergekühlter Reihen-Vierzylinder mit fünffach gelagerter Kurbel- und seitlicher Nockenwelle. Bohrung 88 mm, Hub 81 mm, Verdichtungsverhältnis 8,4:1, Leistung 104 PS bei 5200 U/min, bestes Drehmoment 17 mkp bei 3000 U/min, Kugelfischer Saugrohr-Einspritzung, elektrische Anlage 12 Volt, Drehstrom-Lichtmaschine, Batterie 65 Ah. Temperaturgesteuerter Kühler-Lüfter.

Kraftweg Einscheiben-Trockenkupplung hydraulisch betätigt und Viergang-Vollsynchrongetriebe mit Mittelschaltung. Abstufung: 3,56 – 2,10 – 1,37 – 1,00:1, Rückwärtsgang 3,63:1, Achsuntersetzung 3,77:1. Wahlweise ZF-Vollautomatik mit Wandler und drei mechanischen Stufen. (1050,— DM). Steigfähigkeit 2. Gang 26%, 3. Gang 17%, 4. Gang 11%.

Fahrwerk Selbsttragende Karosserie, Radführung vorn: Federbeine, hinten: gezogene Schrägschwingen. Schraubenfedern und Teleskopdämpfer. Querstabilisatoren vorn und hinten. Zahnstangenlenkung. Reifen: 175 HR – 14 Stahlgürtel (Michelin XAS).

Bremsen Vierrad-Scheibenbremse mit serienmäßigem Bremskraftverstärker und Bremsdruckregler für die Hinterräder. Zweikeis-Hydraulik. Bremsverzögerung aus 50 km/h bei 15 kg Pedaldruck 81%, aus 50 km/h voll 93%, nach fünf Verzögerungen aus 100 km/h kein meßbares Fading.

Füllmengen Kraftstoff (Super) 56 l, Motoröl einschließlich Filter 4 l, Kühlsystem einschließlich Heizung 7,8 l.

Gewichte Viertürige Limousine fahrfertig 1240 kg, Leistungsgewicht ca. 11,8 kg/PS, Gewichtsverteilung vorn/hinten 53/47%, Nutzlast maximal 480 kg.

Wartung Motor-Ölwechsel alle 5000 km, Inspektionen alle 5000 km, keine Schmierstellen am Fahrwerk.

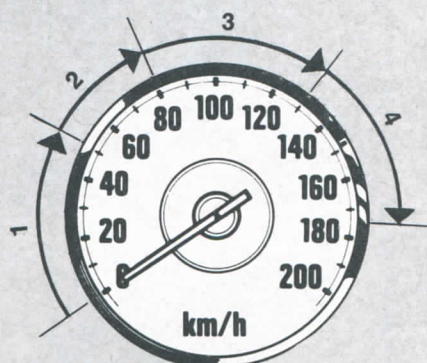
Preis Grundpreis ab Auslieferungslager Saarbrücken 11.850,— DM. Aufpreis für Stahl-Schiebedach 150,— DM. Metallisé-Lakierung Aufpreis 100,— DM.

Sicherheit Gute aktive Sicherheit durch modernes Fahrwerk und gute Achslastverteilung. Passive Sicherheit: guter Durchschnitt. Sicherheits-Lenksäule, Sicherheitsgurte serienmäßig.

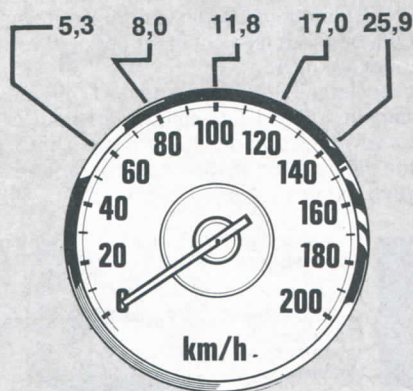
Kurzwertung Ein sehr guter Gebrauchswagen der gehobenen Mittelklasse mit überragendem Fahrkomfort und ansprechenden Leistungen bei beachtlicher Wirtschaftlichkeit. Kultiviertes Fahrverhalten. Detailqualität nicht immer befriedigend.

Die Konkurrenten		Peugeot 504 Inj.
Hubraum	ccm	1971
Leistung	PS bei U/min	104/5200
bestes Drehmoment	mkp	17/3000
Leistungsgewicht	kg/PS	11,8
Höchstgeschwindigk.	km/h	174
Radstand	mm	2740
max. Spurweite	mm	1420
Innenbreite vorn	mm	1430
Kopfhöhe vorn	mm	960
Parkfläche	qm	7,59
Leergewicht	kg	1240
Nutzlast	ca. kg	480
Anhängelast gebremst	kg	1100
Anhängelast ungebremst	kg	650
Berelfung		175 HR-14
Preis	DM	11.850,—

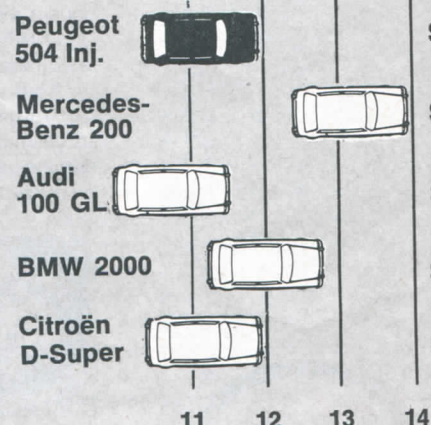
GESCHWINDIGKEIT

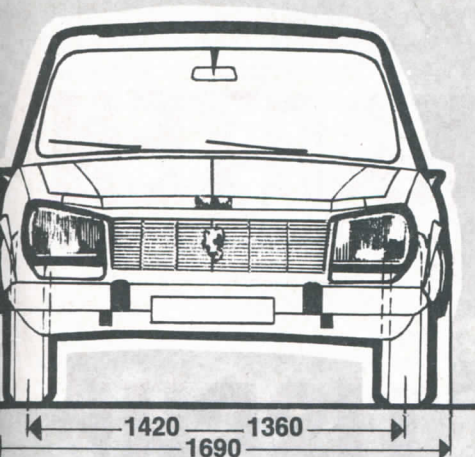


BESCHLEUNIGUNG sec.



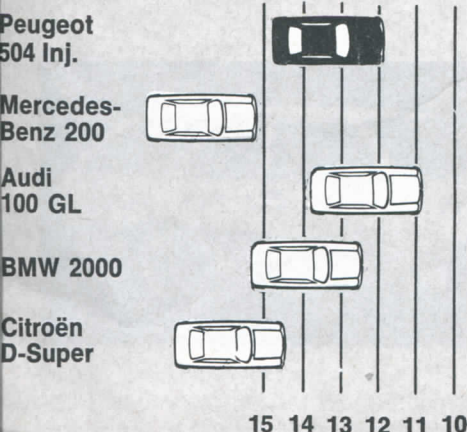
VERBRAUCH 100 km





Mercedes 200	Audi 100 GL	BMW 2000	Citroën D-Super
1988	1871	1990	1985
95/4800	112/5600	100/5500	98/5750
15,9/2800	16,3/3500	16,0/3000	15,1/3500
14,0	9,8	11,3	12,7
160	180	168	170
2750	2675	2550	3125
1440	1425	1386	1520
1490	1410	1370	1400
990	930	930	975
8,29	7,94	7,70	8,80
1330	1100	1130	1260
500	450	420	480
1200	1100	1200	1250
690	550	500	640
175-14	165 SR-14	165 SR-14	180 HR-14
13.375,50	11.720,—	13.290,—	12.676,20

von 0 auf 100 km/h in sec.



gespitzten Hecks für die Kapazität des Gepäckraumes. Das Reserverad liegt in einem Käfig unter dem Wagenboden. Das ist in bezug auf Laderaumgewinn ein Vorteil, macht einen Radwechsel in der Regel aber zu einer „schmutzigen Arbeit“.

Freundlicher Innenraum

Die Innenraumausstattung wirkt freundlich bis auf die verspielte Gestaltung des Armaturenbrettes, dessen Plastikteile und Metallzierat zu sehr Kaufhauseleganz atmen. Gar nicht einverstanden sind wir mit der Anordnung einiger Bedienungsorgane, wie des Handbremshebels, der hier nach Väterart noch als ausziehbarer Krückstock unter dem Armaturenbrett hervorspringt und eine ständige Unfallbedrohung des Fahrerknies darstellt. Unzweckmäßig fanden wir auch die Bedienung von Heizung und Lüftung durch vier paarweise gruppierte Hebel. Die Heizung des 504 ist zudem in ihrer Wirkung stark tempoabhängig und nicht so eifrig beim Spenden von Wärme, wie man das bei einem Auto dieser Preisklasse eigentlich erwartet.

Auch die kleinen Hebel rechts und links unter dem Lenkrad erfordern eine gewisse Toleranz bei der Beurteilung. Das Um-die-Ecke-Schalten der Lichtanlage ist an sich keine schlechte Sache, nur nimmt man den Hebel beim Lenken manchmal versehentlich mit und sitzt dann prompt im Dunklen, weil man dabei vom Abblendlicht ins Standlicht gerät. Der rechts angeordnete Blinkerhebel ist ein schwächliches Plastikstengelchen, das nicht positiv genug einrastet und allzu leicht in die Nullstellung zurückfällt. Auch der Kippschalter für den Scheibenwischer wirkt etwas unglücklich in Position und Aktion.

Hohe Fahrsicherheit

Der Peugeot 504 fährt sich nicht nur angenehm und bemerkenswert komfortabel, er ist auch ein sehr fahrsicheres Auto mit problemlosem Lenkverhalten, standfesten Bremsen und sicheren Kurvenallüren. Das Geräuschniveau im Wagen entspricht etwa dem Klassendurchschnitt. Motorisch ist der Peugeot zwar recht leise, was die gute Gesamtnote herabsetzt, sind Windgeräusche, die bei höherem Tempo vor allem an den Seitenpfosten der Windschutzscheibe entstehen.

Die Achslastverteilung von 53:47 Prozent verspricht gute Richtungsstabilität, die dann in der Praxis auch festzustellen ist: Seitenwind beeindruckt den 504 nur wenig. Mit 4,3 Lenkraddrehung zwischen den Anschlägen hat er eine ziemlich indirekte Lenkung, die auf kurvenreichen Straßen zu etlicher „Handarbeit“ zwingt. Ein etwas kleineres Lenkrad wäre hier zu begrüßen. Mit etwa 10,6 m ist der Wendekreis angenehm knapp, und das Auto wirkte handlich, wenn die Lenkung ein wenig direkter wäre.

Der 504 wird serienmäßig mit XAS-Stahlgürtelreifen ausgestattet, die ganz gewiß nicht unbeträchtlich zu den guten Fahreigenschaften beitragen. Die Bremsanlage mit Zweikreis-Hydraulik, Scheiben/Scheiben, einem serienmäßigen Bremskraftver-

stärker und einem lastabhängigen Bremsdruckregler für die Hinterräder ist den hohen Fahrleistungen voll angemessen. Besonders erfreulich fanden wir die gute Standfestigkeit: Nach fünf Bremsungen aus 100 km/h war kein Nachlassen der Verzögerungsleistung beziehungsweise kein erhöhter Kraftaufwand am Pedal festzustellen.

Die großen, unsymmetrischen Scheinwerfer mit Halogen-Fernlicht ergeben aufgeblickt eine sehr gute Ausleuchtung der Straße, doch fanden wir den Kontrast zum Abblendlicht sehr stark. Störend auch das deutliche „Lichtmuster“ auf der Straße mit stark unterschiedlichen Hell/Dunkel-Zonen. Zur Serienausstattung zählt außerdem eine elektrisch beheizbare Heckscheibe, die sich besonders in der kalten Jahreszeit als sehr angenehm und nützlich erweist. Sie ist ein ebenso wesentlicher Beitrag zur Sicherheit wie die gleichfalls im Preis eingeschlossenen Sicherheitsgurte. Um einen Mehrpreis von nur 150 DM wird der 504 mit einem Metall-Schiebedach ausgestattet, das zwar in der Ausführung etwas primitiv wirkt, seinen Zweck aber gut erfüllt.

Die wirtschaftliche Seite

An seinen Konkurrenten gemessen, ist der Peugeot 504 kein teures Auto. Er bietet sehr gute Fahrleistungen und einen Komfort, der von den meisten seiner Konkurrenten nicht erreicht wird. Er sieht gut, wenn auch nicht sonderlich elegant aus, ist fahrsicher, robust und mit einem normalen Durchschnittsverbrauch von 12 l/100 km auch bemerkenswert wirtschaftlich. Als wesentlichen Nachteil müssen wir den offensichtlich nicht sehr sorgfältigen Korrosionsschutz nennen.

Seitdem Peugeot den Vertrieb in der Bundesrepublik in eigene Hände genommen hat, konnte das Kundendienstnetz wesentlich ausgeweitet und verdichtet werden. In einigen Gebieten — so im Saarland — liegt die Dichte sogar vor dem sonst allgemeinen Spitzenreiter VW. Diese noch etwas ungleichmäßige Verteilung beeinflusst u. a. auch die Zweithand-Preise regional. Im Allgemeinen läßt sich aber sagen, daß für Peugeot als Auslandsmarke kundendienstmäßige Nachteile nicht mehr bestehen. Günstig auf die Wiederverkaufspreise dürfte sich das in der Regel lange Festhalten Peugeots an den Grundmodellen auswirken sowie der hohe technische Reifegrad der Autos aus Sochaux.

Die Jahressteuer für den 504 beträgt 288 DM, die Versicherung kostet rund 880 DM. Auch hier ergibt sich zu seinen Hauptkonkurrenten praktisch kein Unterschied. Geringfügige Mehrkosten entstehen durch die Ölwechselsvorschrift, die Intervalle von je 5000 km vorsieht — im Gegensatz zu vergleichbaren Fahrzeugen, deren Hersteller hier meist schon die doppelte Distanz zulassen. Unter dem Strich dürfte dieser kleine Nachteil durch die höhere Wirtschaftlichkeit mehr als ausgeglichen werden.

Insgesamt, so meinen wir, verdient der Peugeot 504 ohne Einschränkung die Beurteilung „empfehlenswert“.

OLAF VON FERSEN