

auto motor und sport

Heft **20** 28. September 1968 DM 1.50

Belgien bfr 24.-, Dänemark dkr 4.20, Finnland Fmk 2.10, Frankreich FF 2.50, Italien LIT 300, Luxemburg Lfr 21.-, Niederlande hfl 1.80, Norwegen nkr 3.-, Österreich S 12.-, Schweden skr (inkl. oms.) 2.85, Schweiz sfr 1.70, Spanien Pta 35.-, USA \$ -.60. Printed in Germany

Neue Gebrauchtwagenpreise

Neu:

 Renault 6 · Peugeot 504 · BMW 2002 TI
Fahrberichte in diesem Heft

Großer Vergleichstest:

Austin 850 · Citroen Dyane 6
Fiat 850 · Honda N 360 · Renault 4

Neue Klasse auf französisch

Eigentlich sollte er schon im Juni Premiere haben. Doch die Unruhen in Frankreich und der Generalstreik mit all seinen wirtschaftlichen Folgen kamen dazwischen, und so wurde es September, bis Peugeot ihn offiziell vorstellen konnte: den neuen 504. Er repräsentiert Peugeots Beitrag zur gehobenen Mittelklasse und rundet das Programm nach oben ab. Der 404 wird weitergebaut, allerdings nur mit Vergasermotor; die Einspritzversion fällt mit dem Erscheinen des 504 weg, der seinerseits in zwei Leistungsstufen – 82 DIN-PS mit Vergaser und 97 DIN-PS mit Benzineinspritzung – geliefert wird. Später werden eine Diesel-Version und eine Super-Luxusausführung mit echten Lederpolstern folgen.

Europäisches Konzept: außen kompakt, innen geräumig

Die Karosserie des 504 ist wohlproportioniert und nach modernen Gesichtspunkten gefertigt. Sie verzichtet auf modische Blechgeschwülste oder überflüssigen Chromzierat und bietet bei kompakten Außenabmessungen erstaunlich viel Innenraum und einen ausreichend großen Kofferraum. Obwohl 8 cm länger, 6,5 cm brei-

ter und mit 9 cm mehr Radstand versehen, wirkt der 504 dank seiner niedrigen Gürtellinie, den großen Fensterflächen und den abfallenden Front- und Heckpartien eher zierlicher als der 404.

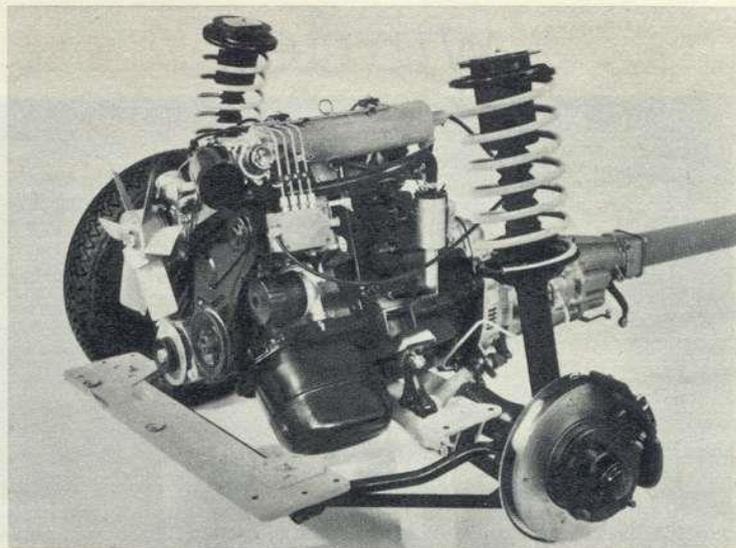
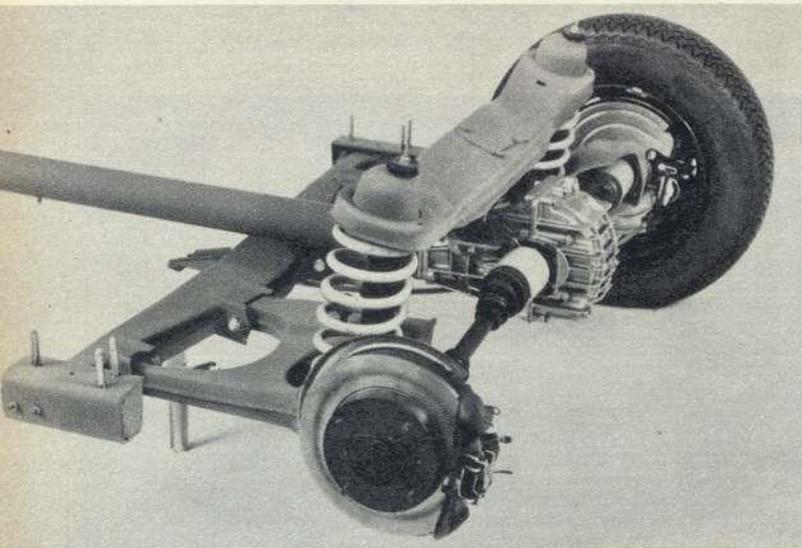
Innen merkt man dafür um so deutlicher, daß er größer ist. Die bequemen vorderen Einzelsitze sind körpergerecht geformt und verfügen über eingebaute Kopfstützen. Sie lassen sich in einem weiten Bereich verstellen, wobei sie gleichzeitig höher oder tiefer rutschen, und bieten auch großen Fahrern genügend Bewegungsfreiheit. Auch bei voll zurückgeschobenen Sitzen bleibt den Fondpassagieren ausreichend Knieraum.

Die Ausstattung läßt kaum Wünsche offen. Vom abblendbaren Innenspiegel bis zu den Kindersicherungen in den hinteren Türen ist alles vorhanden, was man bei einem Auto dieser Klasse erwartet. Die drei Rundinstrumente (Tachometer, Kombination von Amperemeter, Kühlwasserthermometer und Benzinuhr sowie eine Zeituhr) liegen gut im Blickfeld des Fahrers, alle Bedienungsknöpfe sind leicht zu erreichen. Viel Sorgfalt hat Peugeot auf die Heizungs- und Belüftungsanlage verwendet. Verschiedene, zum Teil verstellbare Düsen sorgen für eine stark variable Verteilung von Frisch- oder Heizluft.

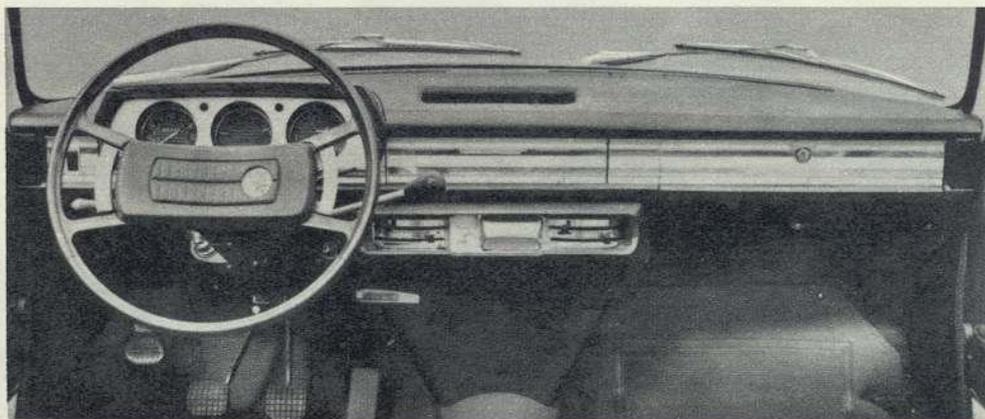
Auch im Fahrwerk weist der 504 deutliche Unterschiede zum 404 auf. Der wichtigste ist wohl die Abkehr von der hinteren Starrachse. Statt dessen wählte man eine Schräglänker-Konstruktion, die zusammen mit der Vorderradaufhängung an McPherson-Federbeinen ein modernes Fahrwerk à la BMW ergibt. Außerdem erhielten alle vier Räder servounterstützte Scheibenbremsen mit Bremskraftregler. Auf 5 Zoll breite Lochfelgen werden serienmäßig Michelin XAS-Reifen der Größe 175 × 14 montiert.

Der Motor ist keine Neukonstruktion, sondern eine Weiterentwicklung des im 404 vielfach bewährten 1,6 Liter-Vierzylinders. Durch eine Vergrößerung des Hubs auf 81 mm wuchs der Hubraum bei gleichgebliebener Bohrung von 84 mm auf 1796 ccm. Die Robustheit der Maschine dürfte dadurch nicht gelitten haben, denn die Leistungsausbeute bewegt sich mit 82 PS für die Vergaser- und 97 PS für die Einspritzversion (die Einspritzanlage stammt übrigens von Kugelfischer) durchaus noch in zivilen Bereichen. Wie beim 404 ist der Motor um 45 Grad nach rechts geneigt eingebaut und treibt die Hinterräder an. Das vollsynchronisierte Vierganggetriebe wird, wie bei Peugeot üblich, über eine Lenkradschaltung geschaltet.





Geräumig und komfortabel ausgestattet ist der Innenraum (links oben); die vorderen Einzelsitze haben eingebaute Kopfstützen. Der Kofferraum (rechts oben) ist glattflächig und gut nutzbar; das Reserverad liegt unter dem Kofferraumboden. Eine Schräglenker-Hinterachse (links Mitte), an Federbeinen und Querlenkern aufgehängte Vorderräder (rechts Mitte) sowie Scheibenbremsen an allen vier Rädern ergeben ein modernes Fahrwerk. Die einzelnen Bedienungsorgane (rechts) sind überdurchschnittlich praktisch angeordnet und leicht zu erreichen.



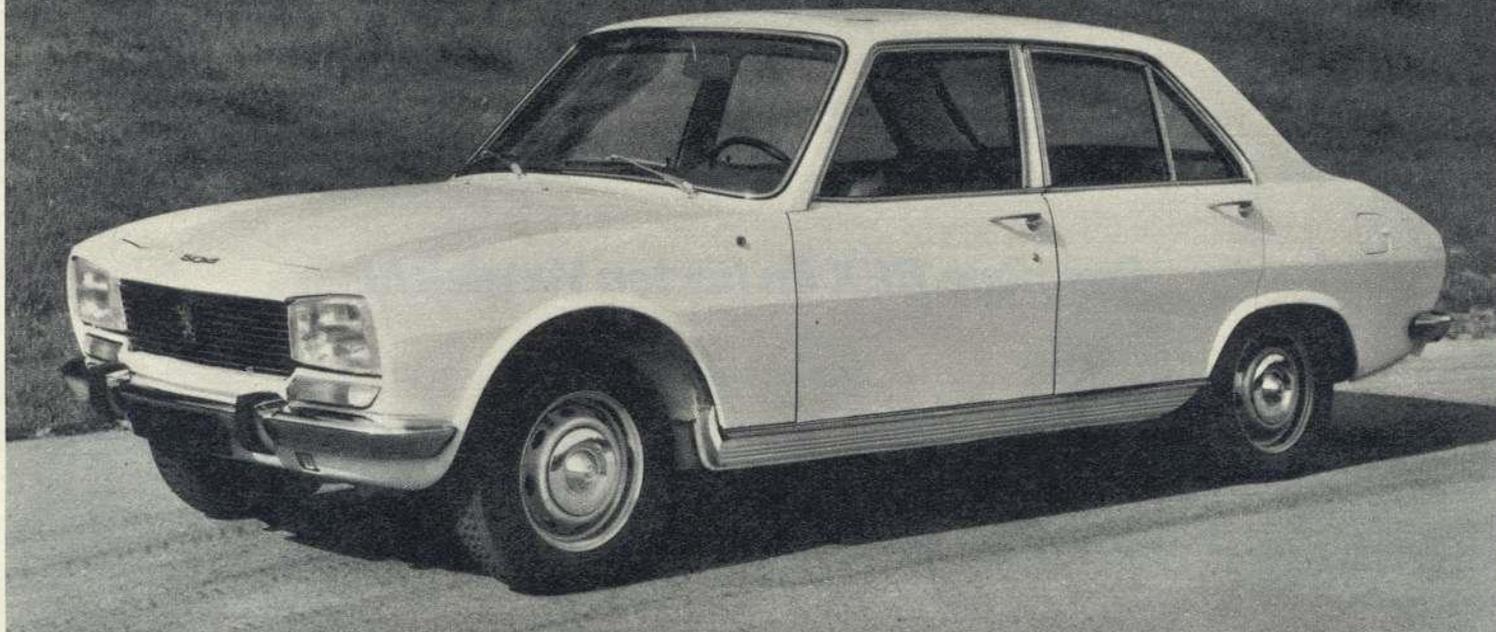
Sanft und sicher

Die ersten Fahreindrücke, die wir mit dem neuen Peugeot auf französischen Autobahnen, Landstraßen und im Verkehrsgetümmel von Paris sammeln konnten, lassen sich in einem Satz zusammenfassen: Der 504 ist ein unproblematisches Auto, in dem man sich sofort wohl fühlt. Der Einstieg ist ebenso bequem wie die gutgeformten Sitze, die einen auch längere Strecken ermüdungsfrei hinter sich bringen lassen. Kleine und große Fahrer finden gleichermaßen eine angenehme Sitzposition mit dem passenden Abstand zu Lenkrad und Pedalen. Die Sicht nach allen Seiten könnte kaum besser sein, lediglich das abfallende Heck entzieht sich beim Einparken dem Blick. Leichte Bedienbarkeit und praktische Ausstattungsdetails wie die in die Sitzlehnen eingelassenen Kopfstützen, die gut regelbare und recht

wirksame Belüftung und der Ablagekasten zwischen den Sitzen sind weitere Pluspunkte. Fahrwerk und Bremsen sorgen dafür, daß man auch bei flotter Kurvenfahrt kein ungutes Gefühl bekommt. Der 504 liegt sicher auf der Straße, verhält sich nahezu neutral und bleibt auch in etwas zu schnell angegangenen Kurven unproblematisch. Die Schräglenker-Hinterachse trägt dazu bei, daß die Räder auch auf welliger Fahrbahn den Kontakt zur Straße aufrechterhalten. Daß man trotz diesen guten Anlagen nur wenig Lust verspürt, jede Kurve voll zu nehmen, dürfte vor allem an der Lenkung liegen, die zwar leichtgängig und stoßfrei arbeitet, dafür jedoch ziemlich indirekt ist und einige Kurbelei erfordert. Die vier Scheibenbremsen (Girling) erwiesen sich als sehr wirksam und ließen sich dank der gutbemessenen Servowirkung immer korrekt dosieren.

Peugeot 504

FORTSETZUNG



Die kompakte Karosserie zeichnet sich durch eine niedrige Gürtellinie und große Fenster aus (oben). Die wichtigsten Zierteile sind aus nichtrostendem Stahl, die Einspritzversion hat serienmäßig Halogenscheinwerfer. Die Einspritzanlage für den 1,8 Liter-Motor (rechts) stammt von Kugelfischer.

Mit rund 1200 kg ist der 504 nicht gerade leicht; zu diesem Gewicht paßt der leistungsstärkere Einspritzmotor natürlich besser als die Vergaserversion. Der Einspritzer wirkt denn auch viel harmonischer und geschmeidiger, ganz abgesehen von dem Mehr an Temperament, das man – zum Beispiel bei Überholvorgängen – gut gebrauchen kann. Der Vergasermotor tut sich beim Beschleunigen deutlich schwerer. Als Höchstgeschwindigkeit nennt das Werk 156 km/h für die Vergaserversion und 168 km/h für den Einspritzer. Wer befürchtet, die Motoren hätten durch die Hubraumvergrößerung und die höhere Leistung an Kultiviertheit und Laufruhe ver-

loren, sieht sich angenehm enttäuscht; und diese schon vom 404 her bekannten Eigenschaften tragen neben der Federung und den Sitzen nicht unwesentlich zum guten Gesamtkomfort bei.

Französische Autos sind selten ausgesprochen sportlich, auch der 504 macht da keine Ausnahme. Komfort und praktische Details stehen im Vordergrund — mehr jedenfalls als hohe Fahrleistungen, direkte Lenkungen oder Knüppelschaltungen. Und diese Interpretation der „Freude am Fahren“ ist nicht die schlechteste. Daß sie auch bei uns immer mehr Anhänger gewinnt, zeigen die steigenden Zulassungszahlen französischer Importwagen, nicht zuletzt die von Peugeot.

WICHTIGE DATEN PEUGEOT 504

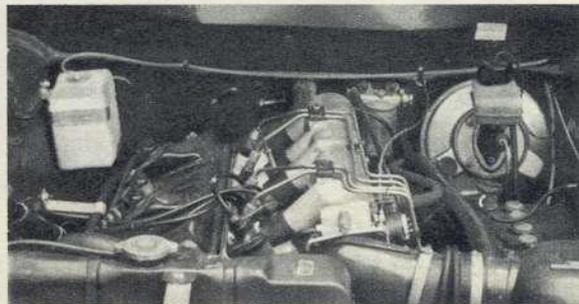
(Werte für Einspritzversion
in Klammern)

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung \times Hub 84 \times 81 mm, Hubraum 1796 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,35:1, Leistung 82 PS bei 5500 U/min (97 PS bei 5600 U/min), maximales Drehmoment 13,7 mkg bei 3000 U/min (14,0 mkg bei 3000 U/min), fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte, hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe, Thermostat und thermisch gesteuertem Ventilator, 56 Liter-Tank im Heck.

KRAFTÜBERTRAGUNG / FAHRWERK

Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Dreiecks-Längslenkern und Schraubfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer



und Querstabilisator, Zahnstangenlenkung, vorn und hinten Scheibenbremsen, Bremsverstärker, Felgen 5 J \times 14, Reifen XAS 175 \times 14.

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

Radstand 2740 mm, Spur 1420/1360 mm, Außenmaße 4490 \times 1690 \times 1460 mm, Eigengewicht ca. 1200 kg.

FAHRLEISTUNGEN (Werksangaben)

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 14,8 s (12,2 s), 1 km mit stehendem Start in 36,4 s (34,2 s), Höchstgeschwindigkeit 156 km/h (168 km/h).

PREISE

Preis für 504 Limousine und Aufpreis für Einspritzmotor stehen noch nicht fest.

Peugeot 504

FORTSETZUNG