

peugeot504info

Auflage jetzt  
über 100.000

# Auto AUTO-KRITIK

E 5939 D

19

PREIS DM 1.20  
Belgien bfr 19.—, Dänemark dkr 3.65, Finnland Fmk 1.50, Italien LIT 250, Luxemburg Lfr 18.—, Niederlande hfl 1.50, Norwegen nkr 2.50, Österreich S 9.50, Schweden skr (inkl. oms.) 2.35, Schweiz sfr 1.40, USA \$ —.50  
Printed in Germany

14. Jahrgang  
21. 9. 1968

# FORD



ESCORT 17 M



# Motoren richtig wählen

Fahrbericht  
Der neue  
**PEUGEOT  
504**



Fahr  
bericht

# BMW 2002 TI





# FAHRBERICHT PEUGEOT 504



Wenn Peugeot ein neues Modell bringt, dann ist es nicht aus dem vorigen umgebastelt, sondern von Grund auf neu überlegt. Bisher war jedes Peugeot-Modell für seine Klasse ein neuer technischer Maßstab.

Genauso ist es beim Peugeot 504. Wenn diskutiert wird, ob und wie eine Karosserie modisch sein soll, ob Starrachse noch zeitgemäß sei oder nicht, ob Vergaser oder Einspritzer von Vorteil seien, welchen Hubraum ein vernünftiger Mittelklassewagen im Verhältnis zu seiner Größe haben sollte, und wie die Ausstattung eines solchen Wagens beschaffen sein muß – bei Peugeot wird ohne modellpolitische Winkelzüge und versteckte Kompromisse realisiert, was das Werk als Antwort auf solche Fragen für richtig hält.

Der 504 ist nicht der Ersatz für den 404, jedenfalls auf absehbare Zeit (Peugeot hat seinerzeit den 403 noch sechs Jahre lang neben dem 404 gebaut).

Ausgewogene Gesamtform, keine modischen Schnörkel; bei Peugeot gibt es keine Karosseriemodellwechsel, man baut auf Dauer und sorgt auch stilistisch vor. Niedrige Gürtellinie und flache Silhouette an Bug und Heck strecken die Form. Aber das fallende Heck ist nicht im Blick des Fahrers und gefällt nicht jedem. Daß man die Karosseriebegrenzung beim Rückwärtsfahren nur ahnen kann, ist ein Verstoß der Konstrukteure gegen den Sinn der Sache. Die ein-

zige Ungereimtheit an diesem Auto und um so ärgerlicher. Aber die Gesamtform bezieht aus dem abfallenden Heck einen gewissen Reiz, ebenso wie das Gesicht aus den asymmetrischen, leicht schräg gestellten Scheinwerfern. Das ist sehr geschickt modelliert. Der BMW 1800/2000, der um einen Zentimeter länger als der Peugeot ist, wirkt kürzer, fast bullig. Der 504 erinnert in Stil und Linie eher an die neuen Mercedes 200–250.

Wie er dem Konkurrenzangebot auf dem deutschen Markt gegenübersteht, wird aus Zahlen deutlich: Länge der Karosserie wie BMW 1800/2000, demnach 4 cm länger als Peugeot 404. Der Opel Rekord ist knapp 8 cm länger, der Ford 17/20 M sogar 20 cm länger. Peugeot stellte den somit kompakten Wagen auf ein Fahrwerk mit möglichst langem Radstand: Der Abstand von Achse zu Achse ist beim Peugeot um 19 cm länger als beim BMW 1800/2000, gegenüber dem Opel Rekord sind es 7 cm, gegenüber dem Ford 17/20 M 4 cm. Das heißt: Karosserie kompakt wie beim BMW, Radstand so lang wie bei der neuen Mercedes-Generation.

Langer Radstand ergibt kurze Überhänge, wichtig vor allem hinten, Gepäck mehr über als hinter der Hinterachse, ausgeglichene Achslasten, kein negativer Einfluß von Gepäcklast auf Federungseigenschaften und Straßenlage. Daß enger Wendekreis trotz langem Radstand möglich ist, hat Peugeot schon beim 404 bewiesen.

Minuziöse Durcharbeitung wird an Details deutlich, zum Beispiel ist die Spurweite hinten um 5 cm schmaler als vorn, bei einem Wagen mit so langem Radstand nicht unwichtig fürs Fahren um sehr enge Ecken ohne Berührung zwischen Reifen und Bürgersteigkante. Langer Radstand bedeutet allerdings auch Materialaufwand. Peugeot spart da ohnehin nicht, der Wagen ist für seine Größe schwer, 110 kg schwerer als der gleichgroße BMW 1800/2000.

Erwartungsgemäß ist der Peugeot 504 wiederum ein Musterbeispiel für überlegte Raumausnutzung. Einzelheiten dazu und zur Ausstattung zeigen unsere Bilder und die Bildtexte ausführlich.

## Die Motoren

Der 504 hat 1800 ccm, wahlweise 82 PS-Vergasermotor und 97 PS-Einspritzer, später folgt noch ein Diesel mit voraussichtlich 2200 ccm. 1800 ccm sind für die Ansprüche des deutschen Markts bei einem Wagen dieses Formats eigentlich zu wenig. Zumindest wahlweise wäre ein 2000 ccm-Motor angemessen. Aber bei allen französischen Wagen steht Sparsamkeit obenan. Nicht Sprinter und nicht Kraftpaket sind gefragt, sondern zügige Dauerläufer, Arbeiter. So ist ja auch der Peugeot 404 für seine Größe knapp motorisiert, zumindest nach Hubraum. Viel Leistung im Verhältnis zum Hubraum be-

Lenkrad mit gepolsterter Mittelpartie und vier Speichen. Peugeot-eigen die flache Lenkradstellung durch steile Lenksäule. Nicht jedem angenehm, aber so zwingt Peugeot den Fahrer näher zum Lenkrad und benötigt nach hinten nicht so viel Sitzverstellraum. Zu bemängeln: Die Riffelung des Lenkradkranzes hört gerade dort auf, wo man das Lenkrad am häufigsten anfaßt. Rundinstrumente übersichtlich angeordnet, leicht ablesbar, aber bei bestimmten Sitzpositionen nicht frei von Spiegelungen. Lenkradschalthebel gut im Griffbereich, Handbremse weniger, man muß sich weit vorbeugen.







deutet Sparsamkeit, volle Ausnutzung des Hubraums. Deshalb interessiert sich Peugeot schon seit vielen Jahren so sehr für den Einspritzer, der optimale Ausnutzung des Kraftstoffs ermöglicht. Bei der Einspritzung des 404 hat Peugeot sich jahrelang mit erheblichen Schwierigkeiten herumschlagen müssen. Aber der Mut ging nicht verloren. Auch beim 504 wird Einspritzung zur Wahl gestellt. Noch scheint nicht ganz sicher zu sein, welches System für die Serie siegen wird: Kugelfischer wie bisher bei Peugeot oder die Bosch-Einspritzung (mechanisch, nicht elektronisch wie bei VW). Wir haben den Einspritzer mit Kugelfischer-Anlage gefahren und mit dem Vergasermotor verglichen.

Der 504 wird bei uns nicht ganz billig sein. Wenn also 504, dann werden die meisten Käufer gleich auch den stärkeren Motor nehmen, zumal die PS ohnehin besser zur Figur des Wagens passen. Auch unser Probefahrteindruck spricht für den Einspritzer.

Es ist eine von Grund auf harmonische Maschine. Sehr lauffähig, bei zunehmender Drehzahl erinnert er sogar an den NSU Ro 80, im Höchstgeschwindigkeitsbereich läuft er wie ein leiser Sechszylinder. Peugeot hat die Bohrung des 404 übernommen, der vergrößerte Hubraum des 504 ergibt sich aus mehr Hub, der Motor ist langhubiger. Die französischen Werke sind nicht so sehr wie die deutschen auf möglichst kurzen Hub und damit möglichst geringe Kolben-

geschwindigkeit bedacht; ihnen geht es um die Elastizität des Langhubers, der zudem eine besonders präzise Spülungsabstimmung erlaubt, im Zusammenhang mit dem Einspritzer sicher nicht unwichtig. Der 504-Einspritzer hat eine kultivierte sparsame Maschine und entspricht im Temperament dem BMW 1800.

Der Motor ist nicht für Sportler gedacht, die ihn extrem hochdrehen lassen wollen. Beim vollen Ausdrehen im ersten und zweiten Gang kann man die Ventile zum Flattern bringen – das ist nicht böseartig, nichts weiter als ein Anzeichen der nutzbaren Drehzahlgrenze. Aber der fürs zügige Fahren in Deutschland sehr wichtige dritte Gang liegt genau richtig, er bietet Überholreserve in außerordentlich hoher Spannweite, wir brachten ihn probeweise an 145 km/h, ohne daß der Motor eine Grenze meldete.

Dem Vergasermotor dagegen merkt man deutlich die Arbeit an, die er zu leisten hat. Im unteren und mittleren Drehzahlbereich sehr schön lauffähig und elastisch, aber er kommt merkbar früher an seine Leistungsgrenze und ist bei voller Beanspruchung keinesfalls sparsamer als der Einspritzer, trotz geringerer Leistung.

Wer vom Peugeot 404 umsteigt, kann durchaus den Vergasermotor wählen, wenn er den 504 wegen der Weiterentwicklungen an Fahrwerk, Karosserie und Ausstattung kauft. Wir sehen aber keinen Anlaß mehr, beim Peugeot von der Einspritzung abzuraten, so daß in jedem Zwei-

felsfall mehr dafür spricht als für den Vergasermotor.

Beschleunigungs- und Verbrauchsmessungen werden wir in Tests der beiden Ausführungen bringen. Nach provisorischen Messungen und den theoretischen Voraussetzungen kann man etwa mit folgenden Werten rechnen:

	0–100 km/h	Spitze
Peugeot 504, 82 PS =	ca. 16,0 sec	156 km/h
Peugeot 504 E, 97 PS =	ca. 12,5 sec	168 km/h
Peugeot 404, 74 PS =	18,0 sec	145 km/h
Peugeot 404 E, 88 PS =	13,3 sec	160 km/h
BMW 1800, 90 PS =	12,4 sec	165 km/h
BMW 2000, 100 PS =	12,0 sec	170 km/h

### Fahrwerk

Peugeot hat schon beim 404 die McPherson-Federbeine vorn, beim neueren 204 auch Federbeine hinten. So überrascht es nicht, daß beim 504 die fortschrittlichste Fahrwerkslösung auf dieser Linie gewählt wurde: McPherson-Federbeine vorn, hinten statt der Starrachse des 404 eine Schräglenker-Doppelgelenkachse. So macht es BMW, so macht es Mercedes, auch Ford bei den englischen Zephyr/Zodiac. Und der Peugeot bietet als Voraussetzung für gute Straßelage auch noch den besonders langen Radstand. Bei den Rädern ging man übrigens von 15 Zoll des 404 auf 14 Zoll herunter, das heutige Normalmaß bei Wagen auf fortschrittlicher Linie.

Viel Beinraum vorn, der mächtige Kardantunnel beugt nicht störend. Der Bodenbelag sollte neben dem Gaspedal einen Gummieinsatz am Tunnel haben, sonst ist dort der Teppich bald abgeschabt. Die profilierten Sitze geben guten Halt; sie laufen kugelgelagert in schrägen Schienen: wenn ein kleiner Fahrer den Sitz näher zum Lenkrad stellt, wird der Sitz zugleich angehoben. Zusammen mit Liegesitzverstellung der Lehnen individuelle Einstellung der Fahrposition sehr leicht möglich, nur ganz langbeinige Fahrer haben etwas Schwierigkeiten.

Zwischen den Vordersitzen ein Ablagekasten mit gepolstertem Deckel, so daß man vorn auch zu dritt sitzen kann. Die Innenbreite ist dafür ausreichend. Für die Rücksitzpassagiere viel Beinraum vorhanden. Gepolsterte Armlehnen in den Türen, auch hinten mit schrägem Handgriff, Mittelarmlehne. Beim Einsteigen hinten muß man wegen des sehr flachen Türabschlusses den Kopf etwas einziehen. Im Foto rechts unten die mit Kunstleder eingefäbten Stoffsitze der Normalausstattung, beim Modell Luxe Ledersitze, sonst nur geringfügige Ausstattungsunterschiede.





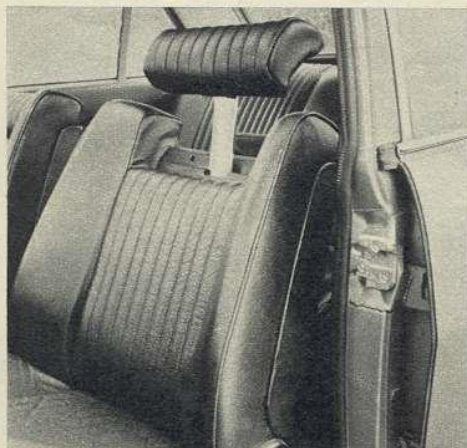
Erwartungsgemäß ist die Straßenlage hervorragend, die Federung tadellos. Es ist ein Fahrwerk mit sehr hohen Sicherheitsreserven, und es würde wesentlich stärkeren Motoren gerecht. Der Fahrwerkscharakter ist neutral, der Wagen läßt sich leicht in Kurven einsteuern, auch unterschiedliche Belastung beeinflusst das Fahrverhalten nur wenig. Wie der ganze Wagen, so liegt auch das Fahr- und Federungsverhalten etwa zwischen BMW und Mercedes. Der Peugeot 504 ist ein komfortabler Reisewagen, der auch Fahrern mit hohen Ansprüchen gerecht wird und Passagiere nicht strapaziert. Das Fahrwerk kommt der Fahrweise entgegen, die bei dem etwas knappen Hubraum günstig ist: Häufiges Schalten, Unruhe im Gashebel oder forsches Kurvenfahren bringen gar nichts, sie sind unnötig. Der Wagen zieht zügig durch die Landschaft.

Was allerdings nicht heißt, daß man ohne Einschränkung zufrieden sein muß. Für den deutschen Markt käme eine stärkere Maschine den Ansprüchen von zumindest einem Teil der Interessenten entgegen. Und die Probefahrtwagen waren noch nicht in allen Punkten befriedigend. Die Abdämpfung gegen den harten Ablauf von Gürtelreifen auf Pflasterstrecken läßt trotz der langen Peugeot-Erfahrung noch zu wünschen übrig. Nach unserem Eindruck liegt es wohl weniger an den Dämpfungsmaßnahmen unten als an mangelhafter Entdröhnung des Dachs. Über Bearbeitungsmängel kann man zunächst noch hinwegsehen, Peugeot bietet in der Serie bestimmt ordentliche Routine, wenngleich wir in Deutschland inzwischen immer mehr verwöhnt sind. Manches genügt für deutsche Ansprüche nicht mehr, und Grobheiten wie zum Beispiel bei Anlage und Verarbeitung des Schiebedachs können wir in dieser Klasse nicht mehr hinnehmen.

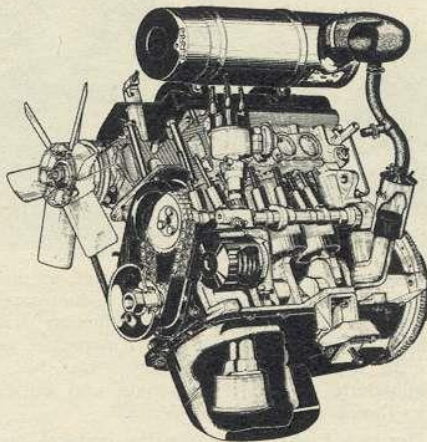
Als ersten Eindruck aus dem Alltagsbetrieb finden wir es sehr bedauerlich, daß man das Heck nicht im Blick hat, nachdem der Peugeot 404 gerade wegen seiner Übersichtlichkeit so beliebt ist. Andererseits beeindruckt auch am Peugeot 504 wie am 404 die leichte Rangierbarkeit durch den engen Wendekreis, Übersichtlichkeit nach vorn und Richtungsgefühl beim Rückwärtsfahren sind tadellos, auch die Sichtverhältnisse und der Blick auf Ampeln.

Zu loben ist auch die Leichtgängigkeit der Lenkung. Trotz der indirekten Untersetzung von 1:22 vermittelt sie den Eindruck direkter Beherrschung des Wagens, auch präzise Geradeausführung.

Serienmäßig sind die Kopfstützen bei beiden Ausstattungsvarianten. Sie werden zur Benutzung leicht nach vorn gedrückt und aus der Lehne gezogen; Zwischenstellungen möglich.

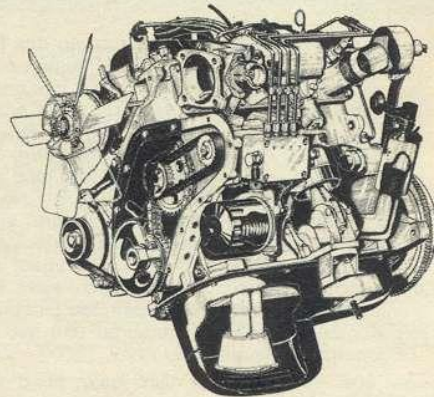


Wer den 404 kennt, wird sich auch im Motorraum des 504 schnell zurechtfinden; es ist praktisch der gleiche Motor, der ebenfalls mit 45° Neigung eingebaut ist. Peugeot hat lediglich den Hub erhöht, also die Kurbelwelle geändert. Statt 73 mm beim 404 sind es beim 504 jetzt 81 mm, der Motor ist also langhubiger geworden, die Kolben haben einen längeren Weg zurückzulegen. Man darf des-



Vergasermotor

halb gespannt sein, wie vor allem der geschmeidige Einspritzmotor in der Praxis auf die höheren Kolbengeschwindigkeiten bei häufigem Ausdrehen der Gänge reagiert. Auch der 504 hat den thermostatisch geregelten abschaltbaren Kühlerventilator, mit dem damals der 404 Schule gemacht hat. Der Leistungsgewinn ist beträchtlich, der eingekuppelte Ventilator schluckt immerhin 6 bis 7 PS.



Einspritzmotor

Der Preis des Peugeot 504 wird erst wenige Tage nach Erscheinen dieses Hefts bekanntgegeben. Somit fehlt uns noch ein wichtiger Faktor für das vorläufige Urteil über den Peugeot 504 auf dem deutschen Markt. Mit den Preisen von Ford und Opel kann Peugeot nicht konkurrieren. Peugeot-Preise sind eher an BMW orientiert.

Doch dem entspricht auch der Gegenwert. Die Peugeot-Technik liegt auf dem Niveau BMW/Mercedes. Der knappe Hubraum soll nach französischem Rezept der Sparsamkeit dienen, aber für Deutschland wäre ein Zweilitermotor, zumindest wahlweise, begrüßt worden. Enttäuschend sind der knappe Gepäckraum und die schlechte Sicht nach hinten; beides bedingt durch das nicht einmal überzeugend schöne abfallende Heck. Aber die Straßenlage und die Harmonie des Fahrkomforts sind erste Klasse. R. Traub

Kofferraum glattflächig, ohne Klüfte und Winkel. Aber nicht besonders groß: ca. 420 dm<sup>3</sup> (BMW 1800/2000 ca. 600 dm<sup>3</sup>). Das abgeschrägte Heck kostet nutzbaren Gepäckraum. Klappenöffnung sehr weit, keine Schwierigkeiten beim Beladen.

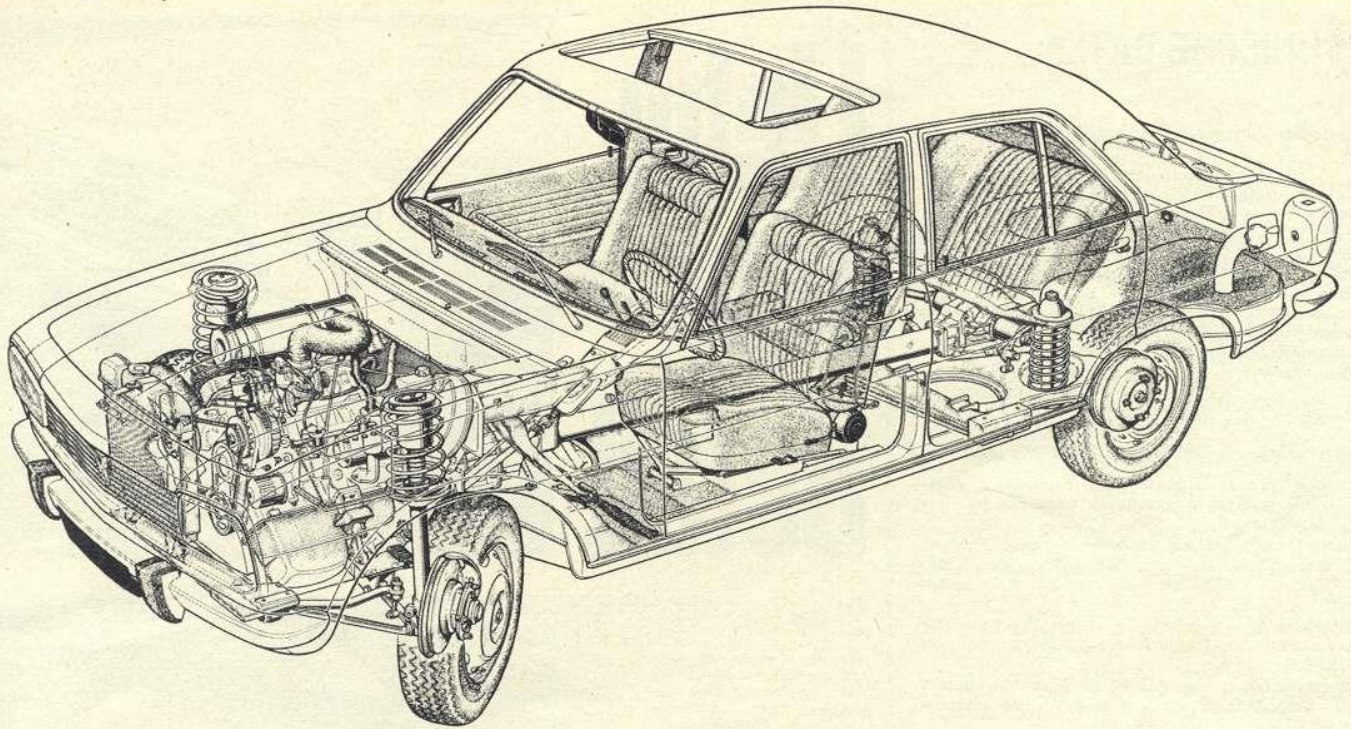


Für die Fahrsicherheit ist Peugeot das Beste gerade gerade gut genug. Auf den Bildern rechts sieht man die einzelnen an McPherson-Federbeinen geführten Vorderräder, dazu Zugstreben zu zwei Hilfssträgern. An den hinteren Zugstreben ist der Torsionsstabilisator angeleitet, am vorderen Hilfsträger in Gummi gelagert; der Stabilisator ist der allgemein übliche Drehstab, der in Kurven der Seitenneigung der Karosserie entgegenwirkt. Die Lenksäule ist leicht abgewinkelt, sie hat ein Kardangelenke, so daß sie bei einem Auffahrunfall zur Seite wegnickt. Der gerade Stab daneben gehört zum Schaltgestänge der Lenkradschaltung.

Sehr aufwendig ist die Hinterachse gebaut, Foto und Zeichnung ganz rechts. Die Hinterräder werden von Dreiecks längslenkern gezogen, die vorn an einem Hilfsrahmen angeleitet sind. Die Pfeile in der Zeichnung zeigen, wo Peugeot Gummi/Metall-Elemente verwendet, um das Fahrwerk auf die Gürtelreifen abzustimmen. BMW zum Beispiel hat ganz ähnliche Rezepte. Senkrechte Schraubenfedern mit innenliegenden Stoßdämpfern, oben wiederum gegen einen Hilfsträger abgestützt. Auch an der Hinterachse ein Torsionsstab, der der Karosserieneigung entgegenwirkt. Seitenneigung in Kurven deshalb auch viel geringer als vom 404 gewohnt. Die Antriebswellen sind homokinetic, sie haben je zwei Dreikugelenke und verkraften die Fahrbeanspruchungen besser als einfache Gelenke. Nach vielen schlechten Erfahrungen hat auch BMW die Gelenke beim 1800/2000 eingebaut. Übrigens ist Peugeot beim 504 vom Schneckengetriebe des 404 abgegangen, der 504 hat ein Differential normaler Hypoid-Bauart.

Scheibenbremsen an allen vier Rädern, siehe Zeichnung oben, Bremskraftverstärker serienmäßig, jedoch kein Zweikreisbremssystem. Peugeot ist offensichtlich der Meinung, daß ein Bremskreis ausreicht. Außerdem sah das Werk keinen Anlaß für diese Mehrausgabe, da der Wagen — zunächst wenigstens — nicht in die USA geliefert wird, wo zwei Bremskreise vorgeschrieben sind. Bremsen sehr weich zapackend, gefühlvolles Abbremsen möglich, nur bei rabiater Notbremsung können die wenig belasteten Hinterräder in der Endphase blockieren.

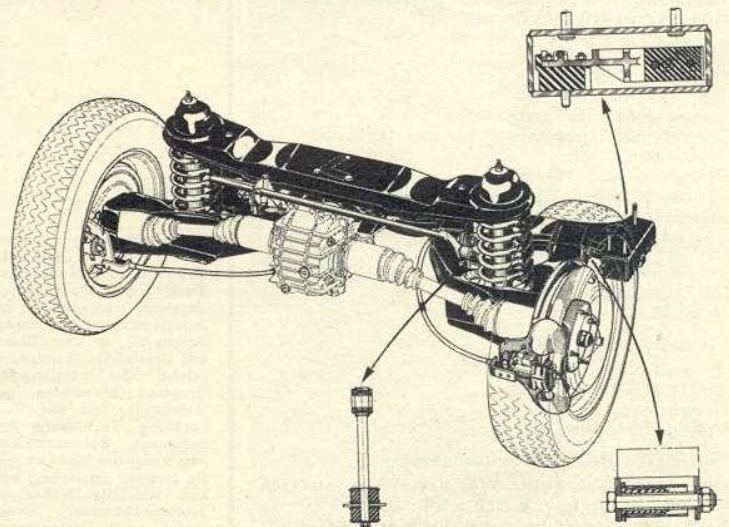
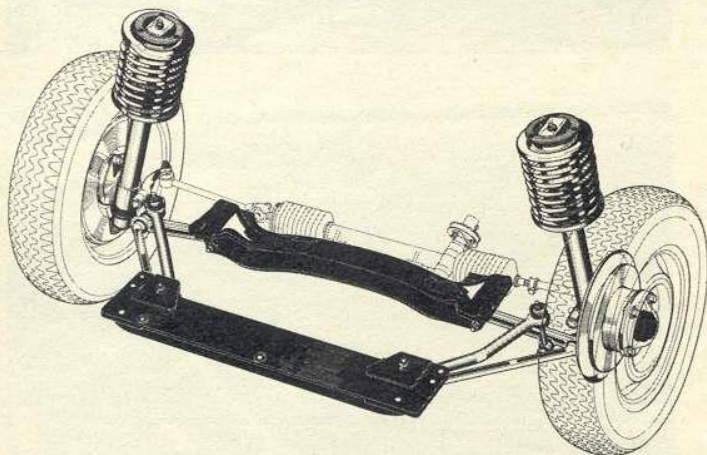
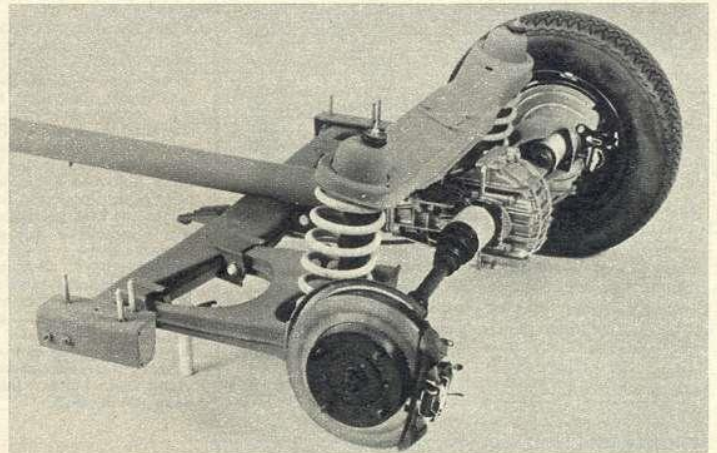
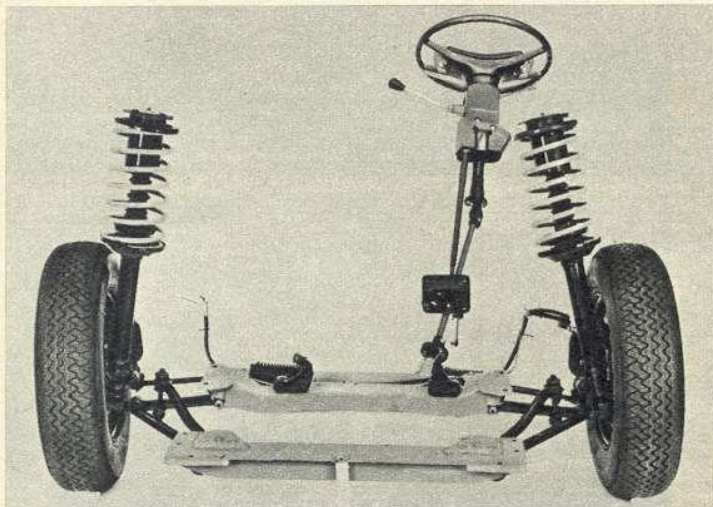




Motor vorn; durch ungeteilte Kardanwelle recht hoher Kardantunnel. Aber im Innenraum viel Platz in Länge und Breite, viel Beinfreiheit für die Rücksitzpassagiere. Liegesitze vorn se-

rienmäßig, ebenso die herausziehbaren Kopfstützen, in mehreren Stellungen arretierbar. Sicherheitslenksäule mit Kardangelenken. Tank im Heck links, das Ersatzrad daneben, es wird

nach unten herausgeklappt. Viel Dämpfungsmaterial am Wagenboden, aber am Dach mit dem serienmäßigen Stahlschiebedach zu wenig. Paradedstück ist das Fahrwerk, siehe unten.





## TECHNISCHE DATEN

### MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor im Bug, 45° geneigt

	Vergaser	Einspritzer
Zylinderbohrung	84 mm	81 mm
Kolbenhub	81 mm	81 mm
Hubraum	1796 ccm	1796 ccm
Verdichtung	8,35:1	8,35:1
Leistung (Ventilator ausgekuppelt)	97 PS bei 5600 U/min	82 PS bei 5500 U/min
Leistung (Ventilator eingekuppelt)	90 PS	76 PS
Größtes Drehmoment (SAE)	15 mkg bei 3000 U/min	15,7 mkg bei 3000 U/min
Vergaser	Solex 34 PBICA 5	—
Einspritzanlage	—	Kugelfischer

Ventile: hängend, Stoßstangen, Kipphebel, Nockenwelle seitlich hochliegend, angetrieben über Doppelrollenkette

Kühlung: Wasserkühlung, Umwälzung durch Pumpe, thermostatische An- und Abschaltung des Kühlventilators, Temperaturanzeige im Armaturenbrett

Schmierung: 4 Liter Inhalt, Ölpumpe, Wechselfilter im Hauptstrom, Öldruckanzeige im Armaturenbrett

Zündkerzen: Vergaser: AC 44 XL oder Marchal 35 HS, Einspritzer: Champion N 6 Y oder Marchal GT 34 HD

Vorzündung: 10° oder 0,8 mm

Batterie: 12 Volt, 55 Ah

Lichtmaschine: Drehstrom, Vergaser: Ducellier 7 529 A, Einspritzer: SEV Motorola A 14/30 oder Paris-Rhône A 13R. 15

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung Ferodo 215 DB, hydraulische Kupplungsbetätigung, Ausrücklager kugellagert

Getriebe: Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Lenkradschaltung, Antrieb auf die Hinterräder, Antriebswellen mit zwei homokinetischen Dreikugelgelenken

### FAHRWERK

Radführung vorn an McPherson-Federbeinen, hochgelegte Schraubenfedern mit darinstehenden Stoßdämpfern, Torsionsstabilisator, Zugstreben Radführung hinten: gezeigte Dreieckklängenker, Torsionsstabilisator, Stoßdämpfer in Schraubenfedern stehend

Bremsen: Vorn und hinten Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker Mastervac, Bremskraftregler gegen Blockieren der Hinterräder, Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Handbremshebel unter dem Armaturenbrett

Lenkung: Zahnstangenlenkung, Untersetzung 22:1 (7:32 Zähne)

Felgen: 5 J x 14

Reifen: Gürtelreifen, 175 HR 14 bzw. 175 SR 14 (175 x 355)

### KAROSSERIE

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vier Türen Kofferraum: 420 dm³ Inhalt

### MASSE

Radstand 2740 mm

Gesamtlänge 4490 mm

Gesamtbreite 1690 mm

Gesamthöhe (unbelastet) 1460 mm, (belastet) 1410 mm

Spurweite vorn 1420 mm

Spurweite hinten 1360 mm

Wendekreisdurchmesser (Werksangabe) ca. 10,4 m

### GEWICHTE (vorläufige Werksangaben)

Leergewicht ca. 1200 kg

Zul. Gesamtgewicht ca. 1680 kg

Nutzlast ca. 480 kg

### FÜLLMENGEN

Motor: 4 Liter Öl

Getriebe: 1,15 Liter Inhalt

Hinterachse: 1,2 Liter

Kraftstofftank: ca. 56 Liter

### FAHRLEISTUNGEN (Werksangabe)

Höchstgeschwindigkeit: Vergasermotor ca. 156 km/h, Einspritzer ca. 168 km/h

Kraftstoffverbrauch: Vergaser 11,6 Liter, Einspritzer ca. 11,3 Liter, Super

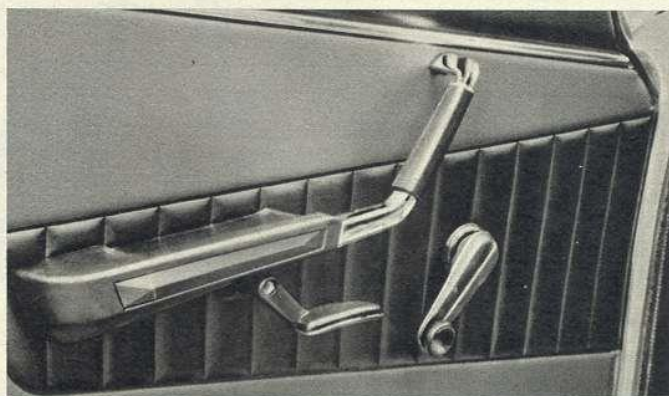
# Liebe zum Detail



## 204

Die Änderungen ab September 1968 haben wir bereits im letzten Heft gemeldet; dazu nun Fotos und erste Fahreindrücke. Den neuen 204 erkennt man äußerlich nur an den gummi belegten Stoßstangen (siehe Foto oben). Detailänderungen innen: Lenkradspeichen gepolstert; Schräghandgriffe an den Türen ebenfalls gepolstert, Türinnengriffe und Fensterkurbeln aus stoßnachgiebigem Kunststoff (siehe die Fotos). Keine Änderung bei den Preisen.

Wichtiger sind die Weiterentwicklungen unter dem Blech: neue Vierpunkt-Motoraufhängung (wie beim 204 Diesel), Auspuffanlage mit doppeltem Schalldämpfer. Nach ersten Eindrücken an einem fabrikanneuen Wagen läuft der 204 noch kultivierter als bisher. Mehr dazu im bald folgenden Test, einschließlich Erfahrungen mit den überarbeiteten Bremsen (vergrößerte Scheiben vorn, Bremskraftverteiler). Auf Antrieb war die verringerte Seitenneigung der Karosserie in Kurven zu merken, eine Folge der neuen Querstabilisatoren vorn und hinten (nicht beim 204 Kombi).



## 404

Keine Änderungen an Aussehen und Preis. Wie sehr Peugeot die Liebe zum Detail als Modellpflege versteht, beweisen die mustergültigen Schräghandgriffe an den Türen, mit Armlehnen kombiniert (siehe Foto); Innengriffe versenkt im oberen, gepolsterten Teil der Verkleidung. Technische Änderungen: Scheibenbremsen vorn, die nicht so giftig (schwer dosierbar) wirken wie die bisherigen Trommelbremsen; Drehstrom- statt Gleichstromlichtmaschine (nicht beim 404 Diesel).

