

peugeot504.info

# motor

## Rundschau

Vom Jungfachmann zum Kfz-Meister

D 4977 D 4. Oktober 1968 · Frankfurt/Main

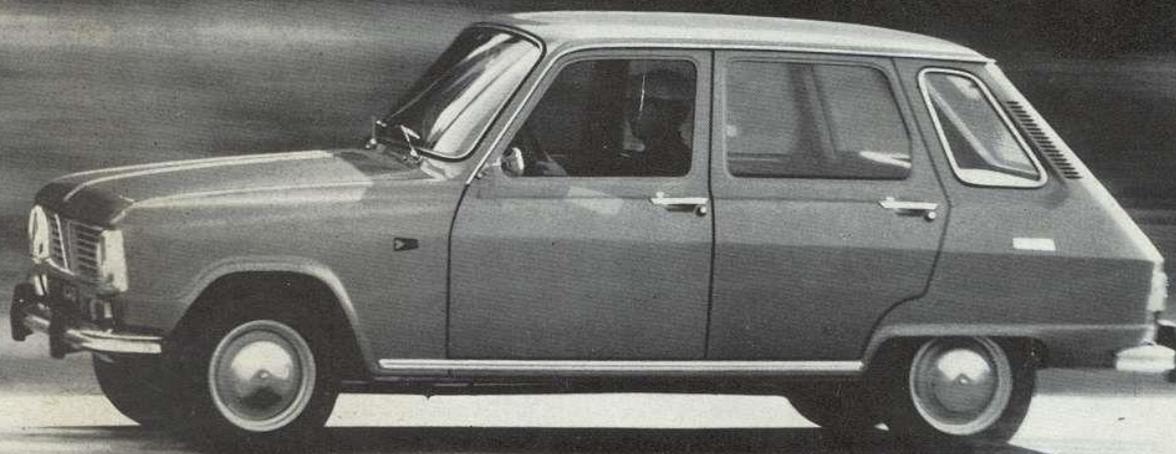
20

**GANZ NEU:** Peugeot 504  
Opel GT

**FAHR-  
BERICHT**

*In Deutschland  
verboten?!*

**RENAULT 6**



**TEST**

**MERCEDES-BENZ 250**

*Der stärkste der kleinen*



Die Karosserie des Peugeot 504 charakterisiert man am besten mit „unauffällig-elegant“. Sehr niedrige Gürtellinie, langer Radstand, vier Türen serienmäßig. Das Heck ist unmotiviert schräg abgeschnitten. Für die Karosserie zeichnet Pininfarina verantwortlich.

*Für Europa  
entwickelt:*

# Peugeot 504

Die französische Automobilfabrik Peugeot ist dafür bekannt, daß sie eine sehr vorsichtige Modellpolitik auf lange Sicht betreibt. Dazu kommt, daß man dort vor der Planung den Markt und dessen Entwicklung sehr genau beobachtet und daß der dann später vorgestellte Wagen u. a. das Ergebnis umfangreicher Versuche ist. Gewiß, Avantgardisten sind die Peugeot-Ingenieure nicht, doch kann man immer sicher sein, daß die Autos dem Stand des Automobilbaues entsprechen und die einzelnen Bauelemente liebevoll ausgefeilt sind. Ebenso kann man sicher sein, daß die Wagen über viele Jahre nicht nur produziert werden, sondern auch gegen die Konkurrenz bestehen können, ohne nach fünf oder mehr Jahren unmodern oder technisch veraltet zu sein. Der Peugeot 404 ist ein Beispiel dafür – aber auch der kleinere 204 – und der neue 504 liegt genau auf der gleichen Linie.

## 504-Konzept

Der Peugeot 504 ist ein konventionelles Auto mit vorn in Längsrichtung eingebautem, um 45° nach rechts geneigtem Reihenvierzylinder (Wasserkühlung), der über das angeflanschte Vierganggetriebe und eine lange, ungeteilte Kardanwelle das fest mit der Karosserie verbundene Differential und von dort über Doppelgelenkwellen die einzeln an Schräglenkern geführten Hinterräder antreibt. Mit einer Länge von 4,49 m und einer Breite von 1,69 m bleibt der Peugeot im unteren Bereich der Mittelklasse. Er erhielt eine selbsttragende Karosserie mit niedriger Gürtellinie und gefälligen, modernen (aber nicht modischen!) Formen, bei der das einzige Zugeständnis an den (französischen) Zeitgeschmack der schräg nach hinten abfallende Kofferraumdeckel ist. Die Limousine wird nur viertürig geliefert, es gibt sie jedoch mit zwei verschiedenen starken Motoren: dem Vergasermotor mit 82 PS und dem Einspritzer mit 97 PS. Beide Motoren besitzen den gleichen Hubraum von 1796 ccm. Dazu gibt es derzeit für beide Wagenversionen auch noch je eine Luxusausführung mit echter Lederpolsterung. Die Preise bewegen sich zwischen 9965,- DM (einschl. Vorfahrt bis Saarbrücken) für das preiswerteste Mo-

dell und 12 215,- DM für das teuerste (genaue Preise siehe am Schluß des Berichtes).

Trotz seiner bescheidenen äußeren Länge erhielt der Peugeot einen Radstand von 2,74 m, das ist ein beachtliches Maß, das kaum kommentiert werden muß. Nickschwingungen werden schon aus diesem Grund nicht auftreten, außerdem besitzt der Wagen eine sehr straffe Stoßdämpferabstimmung (die Dämpfer werden von Peugeot selber gebaut), jedoch niedrige Federraten (weiche Federn). Zusammen mit der Einzelradaufhängung ringsum ergibt das ausgezeichnete Fahreigenschaften und hohe Fahrsicherheit. Betrachtet man das Fahrwerk allein, so könnte es eine Weiterentwicklung des BMW 2000-Fahrwerks sein, dem man einen Schuß Mercedes-Benz beigegeben hat.

Selbstverständlich hat der Wagen Zahnstangenlenkung, die jedoch nach unserer Ansicht etwas zu reichlich übersetzt wurde: eine Übersetzung von 22.2 : 1 ist allenfalls bei größeren Frontantriebswagen gebräuchlich, nicht aber bei Hinterradantrieb. So muß man beim Parken kräftig kurbeln, 4 1/2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Wenig gefallen wollte uns auch, daß der Wagen bisher lediglich mit einer Lenksäulenschaltung geliefert wird, doch gehört sie immerhin zu den besten ihrer Art. Sie funktioniert leichtgängig und exakt.

## Die Innenausstattung

Durch die vier Türen kommt man bequem zu allen Sitzplätzen. Vorn sind Einzelsitze, hinten eine Sitzbank mit Mittelarmlehne vorhanden. Die Sitzpolster besitzen eine sehr hohe Eigendämpfung, und man sitzt sehr gut auf ihnen. Ein Blick unter die Polster offenbart das Geheimnis: hier gibt es keine Bettfederunterbauten mehr! Die Federung wird allein durch die voluminösen Schaumgummi-polster übernommen, die im schalenförmigen Unterbau liegen. Durch die hochgezogenen Seitenkanten der Vordersitzschalen ergibt sich denn auch ein besserer seitlicher Halt für Fahrer und Beifahrer, als bei konventionellen Sitzen. Noch weiter zu gehen, verbot den Peugeot-Ingenieuren jedoch der französische Geschmack, der auf sehr

## peugeot504.info

weiche Sitze größten Wert legt. Aber immerhin: hier wurde endlich ein guter Weg eingeschlagen, der hoffentlich die Konkurrenz recht bald zur Nachahmung anregt. Selbstverständlich sind Liegesitze serienmäßig, und die Vordersitze lassen sich zudem ausreichend weit in der Längsrichtung verstellen, wobei die Sitzflächen nach oben fahren, wenn man die Sitze nach vorn schiebt.

Ganz besonders interessant aber ist, daß beide Vordersitze serienmäßig mit eingebauten Nackenstützen versehen sind, die sich mit einem Griff herausziehen und in verschiedenen Höhen arretieren lassen. Außer einem tragenden Flacheisen gibt es an den Nackenstützen keine Metallteile, an denen man sich bei einem Unfall verletzen könnte. Schiebt man die Nackenstütze in die Rückenlehne hinein, so werden sie ein Teil davon und es fällt nicht auf, daß der Wagen Nackenstützen besitzt. Ein wenig mißfallen hat uns lediglich, daß die Lehnen wieder sehr voluminös ausfielen, so daß wertvoller Innenraum verlorengeht.

Nicht sehr schön ist auch das Armaturenbrett, an dem es von Chrom und viel zu hellen Flächen nur so blinkt. Immerhin aber verwendet Peugeot Rundinstrumente. Handschuhkastendeckel, Knöpfe und Hebel sollten jedoch auf Verletzungsgefahr untersucht und abgeändert werden, ebenso sollte das Lenkradschloß aus dem gefährlichen Bereich vor der linken Kniescheibe verschwinden und der Handbremshebel zwischen die Vordersitze wandern.

Sehr gut gefallen haben uns die Armlehnen an allen vier Türen und auch die versenkten Innentürhebel. An den hinteren Türen gibt es natürlich Kindersicherungen.

### Aufwendige Technik

Langer Radstand und breite Spur bei bescheidener Wagenlänge und vernünftiger Breite, dazu Einzelradaufhängung und selbstverständlich Gürtelreifen, Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Unterdruck-Bremskraftverstärker und lastabhängiger Bremskraftregler für die Hinterräder – das sind Dinge, die zwar nicht ungewöhnlich sind, insgesamt aber das Bild einer aufwendigen Wagenkonstruktion ergeben. Wohin man bei diesem Peugeot auch sieht, alles ist überlegt gemacht. Um z. B. einen ebenen Kofferraumboden zu erreichen, wanderte das Reserverad unter den Kofferraum und fällt nach unten, wenn man innen im Kofferraum die Verriegelung löst. Ebenso wurden Schraubenfedern und Stoßdämpfer so tief unten innerhalb der hinteren Längslenker gelagert, daß sie „oben“ nicht in den Kofferraum ragen.

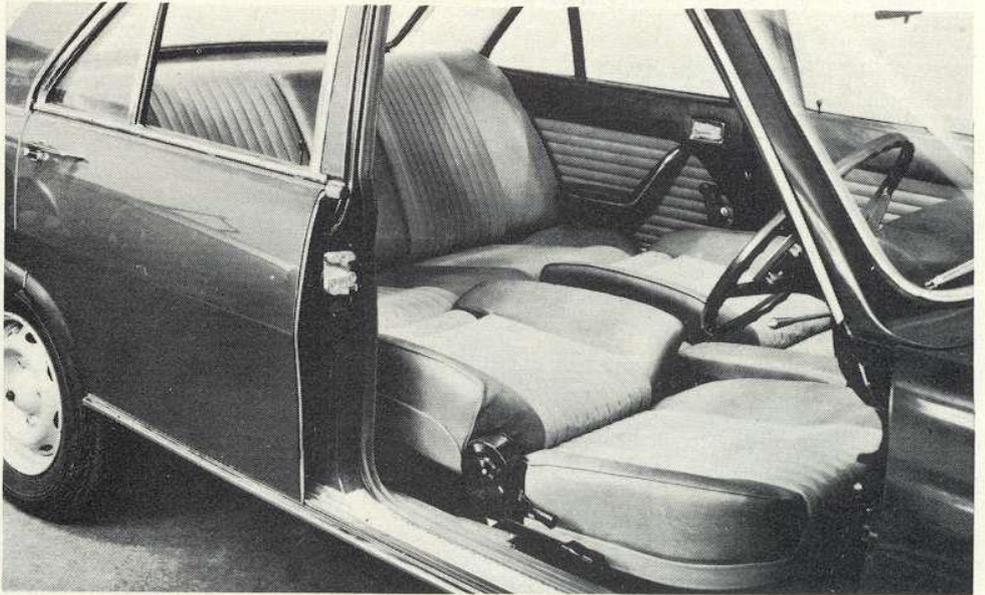
Interessant ist, daß der Motor in der Karosserie nur zweifach in Gummi gelagert ist. Der dritte Lagerpunkt findet sich hinten am Differential, das mit dem Motor über das Getriebe durch das steife Kardanwellenschutzrohr fest verbunden ist. Die Kardanwelle selbst ist einteilig und besitzt an ihren Enden keine Gelenke, sondern lediglich Schiebestücke für den Längenausgleich. Außerdem ist sie etwa in ihrer Mitte im Schutzrohr durch ein Nadellager abgefangen. Alle Radaufhängungsteile sind zu Gruppen zusammengefaßt und in Gummi gelagert.

Die Motoren sind den Versionen des Peugeot 404 sehr ähnlich, und viele Teile wurden von dort übernommen. Vergaser- und Einspritzmotor (Kugelfischer-Einspritzung) unterscheiden sich lediglich durch ihre unterschiedlichen Ansaugsysteme, die Art der Kraftstoffeinbringung, unterschied-

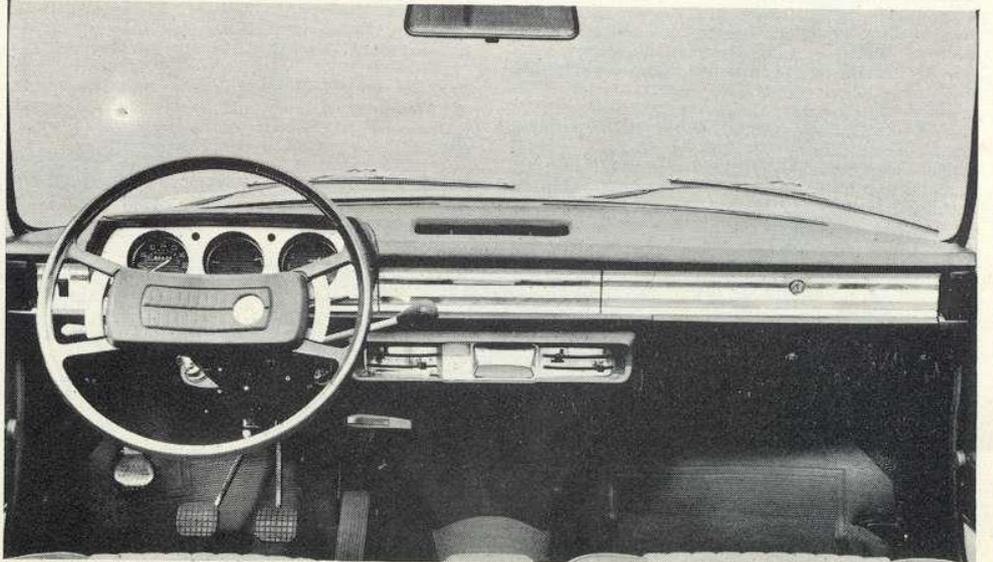


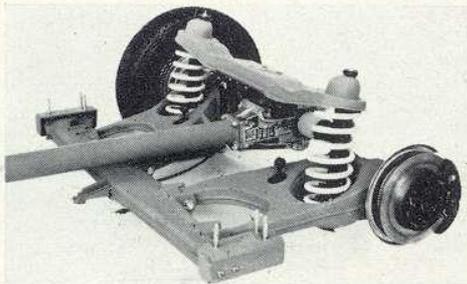
Die „schiefen“ Scheinwerfer enthalten rechteckige Reflektoren, die beim Vergasermodell mit normalen Biluxbirnen, beim Einspritzer zusätzlich mit einer Halogenbirne pro Reflektor bestückt sind.

Die Türausschnitte sind ausreichend groß bemessen, Liegesitze sind serienmäßig. Sehr komfortable Sitze ohne federnden Unterbau!

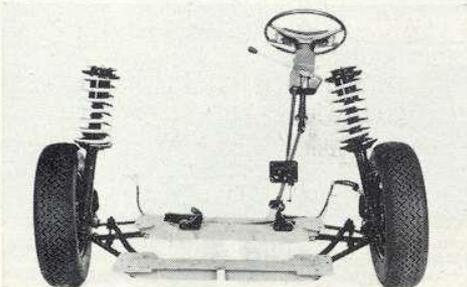


Der 504 hat zwar Rundinstrumente, doch das Armaturenbrett ist zu hell und mit zu viel Chrom gepflastert. Leider kein Handgriff vor dem Beifahrer am Armaturenbrett.

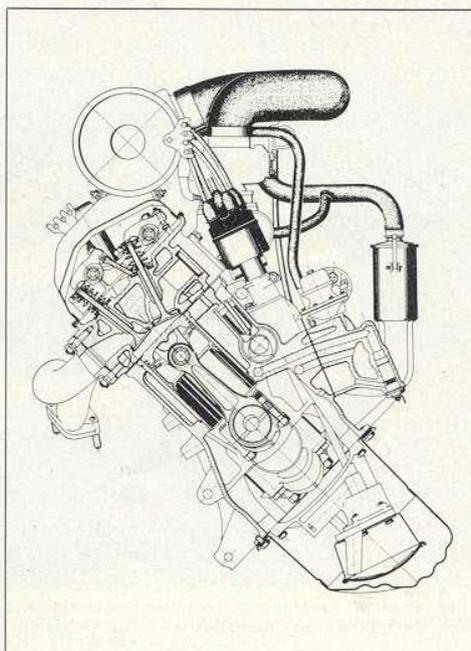




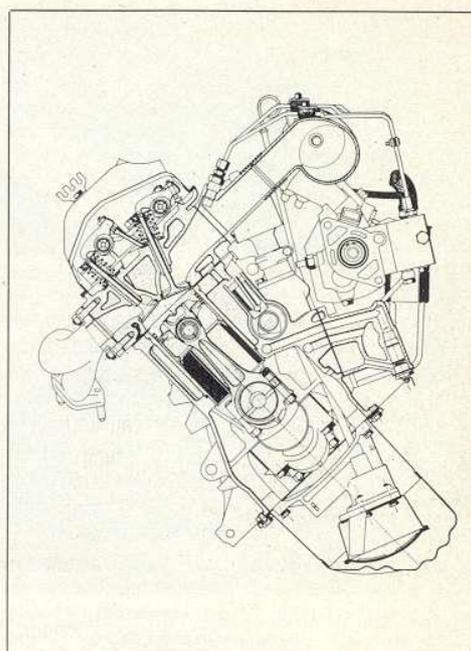
Die Hinterachse mit den stabilen Schräglenkern mit nur leichter Schrägstellung der Drehachsen. Differential fest mit der Karosserie verbunden.



Zwei stabile Quertraversen tragen die unteren Querlenker und die Zahnstangenlenkung. Unter der vorderen Traverse kann man von vorn den Wagenheber ansetzen.



Schnitt durch den Vergasermotor des 504.



Schnitt durch den Einspritzmotor des 504.

liche Luftfilter und Lichtmaschinen. Die des Vergasermotors hat 350, jene des Einspritzers 500 Watt. Bohrung (84 mm), Hub (81 mm) und Verdichtung (8,35) sind gleich. Das Kühlsystem ist bei beiden nicht „geschlossen“, sondern besitzt in üblicher Weise einen Verschlussdeckel auf dem Kühler und einen Überlauf. Der Ventilator (der übrigens rund 6–7 PS Leistung kostet!) jedoch wird thermostatisch zu- und abgeschaltet, ein weiterer Thermostat regelt den Kühlwasserdurchlauf in Abhängigkeit von der Wassertemperatur.

Vorerst gibt es den 504 nur mit mechanischem Getriebe, doch ist auch eine Getriebeautomatik von ZF mit drei Vorwärtsgängen vorgesehen, die 920,- DM Aufpreis kosten wird. Ebenso wird es zu einem späteren Zeitpunkt Coupé-, Cabriolet- und Kombiversionen geben, und ein Dieselmotor läuft bereits im Versuch.

### Technische Daten Peugeot 504

**Motor.** Vierzylinder in Reihe, um 45° nach rechts geneigt in Wagenlängsrichtung eingebaut, Wasserkühlung. Bohrung/Hub 84/81 mm. Hubraum 1796 ccm, Verdichtung 8,3. Nockenwelle im Zylinderblock, durch Duplexkette angetrieben, hydr. Kettenspanner. Ventile über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel angetrieben, leicht V-förmig im Zylinderkopf hängend. Zylinderblock Gußeisen, nasse Zylinderlaufbüchsen. Zylinderkopf Leichtmetall. Leistung Vergasermotor 82 PS/5500 U/min (Einspritzmotor 97 PS/5600 U/min). Drehmoment 13,7 mkp/3000 U/min (14,0 mkp/3000 U/min). Kurbelwelle fünffach gelagert. Kühlerlüfter auskuppelbar. 1 Solex-Fallstromvergaser 34 PBICA 5 (Kugelfischer-Einspritzpumpe, indirekte Kraftstoffeinspritzung in die Ansaugkanäle.) — Federscheibenkupplung, hydraulisch betätigt. — Wechselstrom-Lichtmaschine.

Der Peugeot 504 soll auf keinen Fall den Typ 404 ablösen — sagt man. Aber das ist eine Entwicklung, die man im Augenblick sicher noch nicht übersehen kann. Jedenfalls wird der 404-Einspritzer ab sofort nicht mehr gebaut, er wird durch den 504-Einspritzer ersetzt.

Vor allem in Deutschland hatte man erwartet, daß der 504 einen Sechszylindermotor erhalten würde, und unter der Motorhaube des 504 wäre auch noch Platz, um zwei zusätzliche Zylinder unterzubringen. Daß man doch den Vierzylinder nahm, ist möglicherweise auf die Streiks im Frühjahr in Frankreich zurückzuführen. Vielleicht erhält das Cabriolet und das Coupé den stärkeren Motor?

Gleichgültig, wie man sich entscheiden wird: der 504 ist in der derzeitigen Form eine sehr erfreu-

**Getriebe.** Vier Vorwärtsgänge, ein Rückwärtsgang. Übersetzungen 3,67 — 2,17 — 1,41 — 1,0. R = 3,75 : 1. Hinterachsübersetzung 3,888 : 1 (3,777 : 1).

**Radaufhängungen.** Vorn McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, unten Querlenker, Drehstabstabilisator. Hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Drehstabstabilisator. Zahnstangenlenkung, Übersetzungen 22,2 : 1, 4½ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Wendekreis 10,9 m. Sicherheitslenksäule.

**Bremsen.** Vorn und hinten Scheibenbremsen. 273 mm Ø. Bremskraftverstärker und lastabhängiger Bremskraftregler hinten. Handbremse unterm Armaturenbrett über Seilzüge auf die hinteren Scheiben.

**Räder und Reifen.** Reifengröße 175 SR 14, Räder 5 J x 14, vier Befestigungslöcher.

liche Bereicherung des europäischen Marktes, und wir sind sicher, daß er hier in Deutschland auf großes Interesse stoßen wird, zumal Peugeot in Deutschland sein Händler- und Werkstättenetz wesentlich ausbauen konnte. Man rechnet damit, daß man in diesem Jahr — bedingt durch die Produktionsausfälle — etwa die gleiche Zahl Wagen in Deutschland absetzen wird wie im Vorjahr. 1969 hofft man dann, auf 30 000 Wagen zu kommen. Übrigens ist Peugeot keineswegs eine kleine Automobilfabrik, denn es werden pro Tag etwa 2000 Autos gebaut! Und schließlich die entscheidende Frage: wann steht der 504 den deutschen Käufern zur Verfügung? Peugeot rechnet damit, daß der Verkauf in Deutschland etwa Anfang Dezember beginnen kann, während wir hoffen, Ihnen den Wagen schon früher in einem ausführlichen Test vorstellen zu können.

Bartsch

**Maße und Gewichte.** Länge/Breite/Höhe 449/169/146 cm. Radstand 274 cm. Spur vorn/hinten 142/136 cm. Karosserieüberhang vorn/hinten 72/103 cm. Gewicht fahrbereit 1200 kg. Zul. Gesamtgewicht 1680 kg. Zul. Anhängergewicht 1100 kg.

**Fahrleistungen** (Werkangaben). Beschl. 0/100 km/h = 14,8 (12,2) sec. Höchstgeschwindigkeit 156 (168) km/h.

### Preise.

(Alle Preise einschl. 165,- DM Vorfracht)

504 Vergasermotor, ohne Schiebedach	9 965,- DM
504 Vergasermotor, mit Schiebedach	10 115,- DM
504 Einspritzmotor, ohne Schiebedach	11 165,- DM
504 Einspritzmotor, mit Schiebedach	11 315,- DM
504 Verg.-M., Schiebedach, Lederpolster	11 015,- DM
504 Einsp.-M., Schiebedach, Lederpolster	12 215,- DM

# Preise des VW 411

Bei der offiziellen Vorstellung des VW 411 wurden auch die Preise genannt, jedoch nur für die augenblicklich erhältlichen Wagenversionen mit Vergasermotor. Wann der Wagen mit Einspritzmotor folgen wird, war noch nicht zu erfahren. Ein viertüriger VW 411 L läuft gegenwärtig bei uns im Test, der im nächsten Heft folgt.

VW 411	2-türig	DM 7 770,-
VW 411	2-türig mit Getriebeautomatic	DM 8 570,-

VW 411 L	2-türig	DM 8 165,-
VW 411 L	2-türig mit Getriebeautomatic	DM 8 965,-
VW 411	4-türig	DM 8 090,-
VW 411	4-türig mit Getriebeautomatic	DM 8 890,-
VW 411 L	4-türig	DM 8 845,-
VW 411 L	4-türig mit Getriebeautomatic	DM 9 285,-