

Deutsche AUTO Zeitung

Neuer Sportwagen Triumph Stag

Test: VW 181

Grand Prix von Spa in Farbe

Test Peugeot 504 Inj



Porsche: Weltmeister durch Wunderwaffe



Belgien sfr. 2,20
Frankreich fr. 2,20
England £ 3/6
Danmark skr. 3,-
Luxemburg fr. 16,-
Italien
Niederlande fl. 1,40
Österreich S. 5,-
Schweden skr. 2,50 (incl. moms.)
Schweiz sfr. 1,30
Spanien Ptas. 40,-
Printed in Holland



Etwas im Schatten der großen Import-Konkurrenz stand ein kleiner Knüller an der Rennstrecke von Hockenheim. Der DAF 55 Coupé mit Rallyesatz. Der leistungsgesteigerte Vollautomatik-Holländer verfügt statt der serienmäßigen 45 PS über 55 PS, und der deutsche

Importeur hat den Wagen ohne großen Aufwand zu einem Preis von 7451,75 DM in sein Programm aufgenommen. Die DAF-Techniker bringen den 1100er-Renault-Motor nach guter Frieur-Manier auf die höhere Power-Basis. Sie montieren eine Nockenwelle, die längere Steuer-

zeiten gewährleistet, ändern die Düsenbestückung der serienmäßigen Solex-Vergaser, verwenden einen anderen Zündverteiler und bearbeiten den Zylinderkopf. Ein- und Auslaßkanäle werden poliert und nachgearbeitet, und die Verdichtung steigern die DAF-Leute durch

das Abflachen um zwei Millimeter. Auch die Auspuffanlage entspricht nicht mehr den serienmäßigen Rohren. Um Nägel mit Köpfen zu machen, tunkten die Techniker auch das Fahrwerk. Vorn gibt es stärkere Federbeine, und auch die Drehstäbe sind ausgetauscht. Straffere, offensichtlich gekürzte Schraubenfedern hinten sowie stärkere Koni-Stoßdämpfer geben dem kleinen Holländer eine ganz neue Charakteristik auf der Straße. Mit dem Einlegen der Vorwärtsgangstufe dreht der Motor bis etwa 4600 U/min, wo die Drehzahl mit Hilfe der Variomatic konstant bleibt und der Wagen recht emsig bis etwa 145 km/h hochbeschleunigt. Nach Angaben des Importeurs soll der Rallye-DAF in zehn Sekunden 80 km/h erreicht haben.

Serienmäßig mit Getriebeautomatik liefern die Engländer ein imponierendes Kraftei, den Rover 3500. Unter der leicht abfallenden Fronthaube des Qualitäts-Briten entwickelt ein Achtzylinder-Motor, dessen Wiege in Amerika stand, 1050 PS bei 5200 U/min. Das Triebwerk hat nach guter US-Sitte eine zentrale Nockenwelle, ist jedoch von den Rover-Motorkonstrukteuren weitgehend verfeinert worden. Durch die auf einen 2-Liter-Motor hinkonstruierte gedrungene Kompakt-Karosserie haben die üppig vorhandenen Pferde wenig Mühe, das 1300 Kilogramm schwere Fahrzeug zu beschleunigen. Auf 100 km/h dürfte der Wagen nur etwa neun bis zehn Sekunden brauchen, jedoch liegt die werkseitig angegebene Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h nicht gerade übermäßig hoch. Den Basis-Rover 2000 gibt es nunmehr in drei Versionen: als

91 PS starke Grundauführung, als TC mit 110 PS und als 3500. Obwohl auf dieser Stufenleiter fahrwerksmäßig allerlei getan wurde, zeigte der 3,5 Liter in Hockenheim doch seine Schwächen. Nachteilig und vom Konzept her nicht ganz erklärlich war die Windempfindlichkeit des bulligen England-BMWs. Bei Höchstgeschwindigkeit fiel es schwer, das Fahrzeug exakt in der Spur zu halten. In Kurven läßt der Rover 3,5 seine Kopflosigkeit spüren, und er schiebt kräftig über die Vorderräder zum kurvenäußeren Rand. Dennoch ist dieser Rover, der in Deutschland knapp 18 000 Mark kostet, ein Exponent in der Klasse der satt motorisierten kleineren Kompakt-Wagen.



Peugeot entwickelt sich immer mehr zu einer Marke, die in der bestehenden Marktlücke der Cabrios und Coupés ihr Glück sucht. Auf der Basis des 504 (Test Seite 42) bringen die Franzosen die offene (17 000 DM) und geschlossene (17 700 DM) Version mit dem 100-PS-Einspritzmotor, und zum Preisknüller geraten die 304-Coupés und Cabrios, die 8560 und 8195 Mark kosten.

Die 504-Sportversionen haben durch die erforderlichen Modifikationen kaum etwas von dem vorherrschenden Limousinen-Charakter verloren, während die verschnittenen 304-Wagen vor allem durch die Kürzung des Fahrwerks ein rundweg neues Fahrverhalten angenommen haben (Fahrbericht DAZ Nr. 9/70).



Fiats 130 leidet ebenso wie die Dinos an der permanenten Lieferung auf dem Markt. Seit seiner Geburt, wo er 130 PS wog, hat er auf dem deutschen Markt noch keine Bewährung in Käuferhand zu bestehen brauchen, und der Luxus-Italiener verspricht bis zu seinem Deutschland-Debüt tüchtig zu reifen. Immerhin steigerten die Italiener die Motorleistung auf prestigeangemessene 160 PS, und mit Leichtmetallfelgen, rundherum

Scheibenbremsen und serienmäßiger Getriebeautomatik ist der 130 in der Tat ein komfortbetontes Gefährt, das seine Meriten kaum auf einem Rennkurs verrät. Das handliche Groß-Auto fordert seinem Fahrer auf langen Strecken optimal wenig Arbeit ab, und solche Schonung ist nicht für jeden Autofahrer Luxus.



peugeot504.info

Peugeot 504 Injection

**DAZ
TEST**

Text: Günter Wiechmann
Foto: Martin Hohmuth

Bürgermeister





Es gibt sie noch, die Bürger-Autos. Sie stehen etwas im Schatten der Kraft-schafft-Freude-Wagen, und sie reißen ihre Besitzer auch weniger mit als die Commodore GS/E, BMW 2002 TI oder 1750er Alfas. Sie vereinen in möglichst kompakten Dimensionen viele Vorzüge, hinterlassen jedoch an keinem Punkt einen überragenden oder niederschmetternden Eindruck, der ihnen den charakteristischen Stempel aufdrückt. So gesehen sind die Spitzenautos von Peugeot die Bürgermeister der europäischen Fahrzeug-Produktion, und die Konstrukteure, die die Franzosen in Sochaux einstellen, finden in ihren Anstellungspapieren sicher die Klausel „keine Experimente“.

Freilich ist bei Peugeot der konservative Hausgeist nicht mit Rückständigkeit gleichzusetzen. Die Franzosen nehmen sich für die Planung neuer Modelle tüchtig Zeit, und was dann die Fabrik-tore verläßt, kann man getrost einige Jahre auf der Straße bewegen, ohne sich von der Entwicklung überrollt zu wissen. Zwar ist der Peugeot 504 kein Himmelsstürmer des technischen Fortschritts, doch kam er – seiner Aufgabe bewußt – von vorn-herin recht ausgereift und gediegen auf den Markt. Mit nur 83 PS Leistung für 1200 Kilogramm zu Blech gewordenes Bürgertum zu einem Kaufpreis von 10 150 Mark kommt der Groß-Franzose in der Basis-Ausführung allerdings recht schmalbrüstig daher, und da der Preis auch bei Autos das Maß aller Dinge ist, bescheinigten wir dem Wagen bei einem Testbericht im vergangenen Jahr ein schwaches Herz für viel Geld.



Test Steno

Karosserie: eigenwillig, doch weitgehend zeitlos; bequemer Einstieg, da vier Türen Standard, mäßige Übersichtlichkeit.

Innenraum: ausreichend Platz für vier bis fünf Personen, komfortable Sitze.

Instrumente und Bedienung: einige konservative Zöpfe wie Lage der Handbremse, Lenkradschaltung, sonst gut übersichtlich und bedienungsgünstig.

Motor: sehr elastisch und laufruhig mit alltagsfreundlicher Leistungscharakteristik.

Getriebe: Schaltung und Synchronisation gut, keine Probleme bei der Abstufung.

Fahrverhalten: angenehm richtungsstabil, komfortabel und untersteuernd in Kurven; sehr sicher.

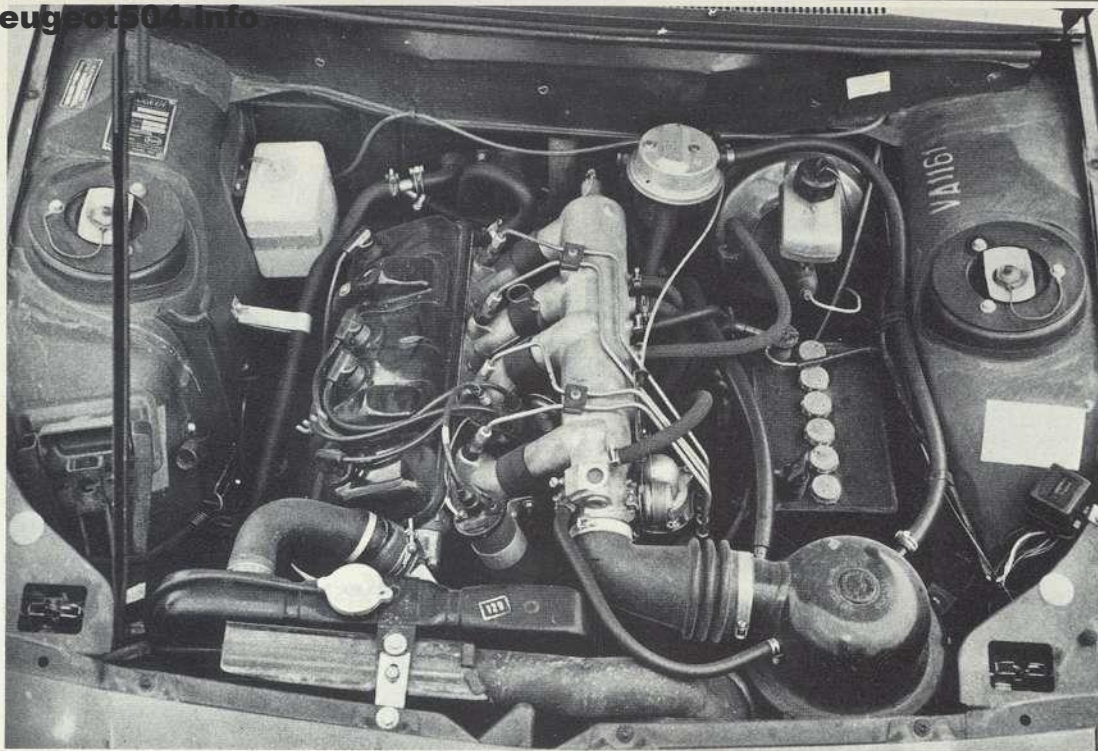
Federung: einmalig langhubig und komfortabel, doch keine Neigung zum Aufschaukeln.

Bremsen: vier Scheibenbremsen, exakt verzögernd und richtungsstabil aus jedem Tempo.

Mehr Mumm in der Brust hat der 100 PS starke 504-Injection, den DAZ in den Dauertest nahm und der im Laufe von 50 000 Kilometern beweisen soll, was an der unterstellten Beständigkeit – Haupttugend eines guten Bürgers – wirklich dran ist.

Dran sind zunächst einmal 17 Pferde mehr, die Peugeots Himmelsstürmer nicht ganz soweit hinter der Klassennorm herhinken lassen. Mit einer bei 8500 Kilometer gemessenen Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h und 13 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h sieht der Testwagen von den Fahrleistungen her gar nicht einmal schlecht aus. Doch dieser Schritt in die besseren Sprint-Regionen hat seinen Preis. Für das „Injection“ verlangen die Franzosen nicht gerade pingelig kalkulierte 1200 Mark drauf, und das ist für die 17 Mehr-PS eine Summe, von der schon Motor-Friseure gut leben. Der von der Redaktion gefahrene 504 Super Luxe mit Einspritzung kommt damit auf stattliche 12 400 Mark Kaufpreis, für den die Kritik-Norm schon recht hoch angesetzt werden muß. Da lächeln Mercedes 200, Opel Commodore GS und vor allem der 10 290 Mark kostende Audi 100 LS recht verstohlen im Lager der Konkurrenz.

Die Einspritzung war für die traditionsbewußten Peugeot-Techniker kein Neuland. Bereits der Vorgänger 404 verfügte über sein „Inj.“, und so macht Peugeot auch im 504 wieder dem Publikum glauben, daß nur die Einspritzung für gediegene Leistungssteigerung sorgt. Mit leichten Modifikationen am Motor bezieht das 1796 ccm große Vierzylinder-Triebwerk seine Versorgung aus einer



Nicht gerade niedrig belastet, doch ausgeglichen und lafruhig: der 504-Einspritzmotor leistet 100 PS bei 5500 U/min. Das Triebwerk ist aus dem alten 404-Block entwickelt und verfügt über einen breiten nutzbaren Drehzahlbereich (links). Der Deckel des Ablagekastens zwischen den Frontsitzen klappt hoch, wenn ein ungeschickt angeordneter Mini-Hebel betätigt wird (unten).

mechanischen Kugelfischer-Anlage, die bisher exakt und sogar sehr sparsam arbeitete. Kaltstartprobleme gibt es keine, und bei unterschiedlichen Wetterbedingungen macht der Motor im Kaltbetrieb nie Schwierigkeiten. So lag der Testverbrauch während der ersten 9000 Kilometer bei 12,7 Liter pro 100 Kilometer, und selbst bei hastiger Autobahnfahrt entnimmt der Motor dem Tank stets weniger als 15 Liter. Peugeot-Fahrer können somit auf den Vorteil bauen, dank des recht großen 56-Liter-Tanks nur alle 400 Kilometer eine Benzinquelle aufsuchen zu müssen.

Der Motor selbst ist ein alter Bekannter. Er festigte bereits im Vorgänger 404 das solide Peugeot-Image, und die Techniker sahen keinen zwingenden Grund, mit einer Neukonstruktion ein Risiko einzugehen. Sie vergrößerten die vier Zylinder des 1,6-Liter-Triebwerks lediglich auf 1,8 Liter und ließen die Nockenwelle da, wo sie schon in der letzten Generation wacker für Steuerzeiten gesorgt hatte: seitlich im Zylinderblock. Obwohl in dieser Position nicht ganz up to date, hält sie bei höheren Drehzahlen kräftig mit. Während der Vergaser-Motor seine 84 PS bei 5200 U/min entwickelt, tut es der Einspritzer erst bei 5500. Und wenn mal Not am Mann ist, zieht die Ventilsteuerung auch im Bereich von 6000 U/min nicht gleich die akustische Handbremse.

Sicher ist allerdings, daß der Vierzylinder nicht für den Bereich exponierter Drehzahlen gebaut ist. Er liebt seinen breiten nutzbaren Drehzahlbereich über alles, und wer sich zwischen 3000 (maximales Drehmoment)



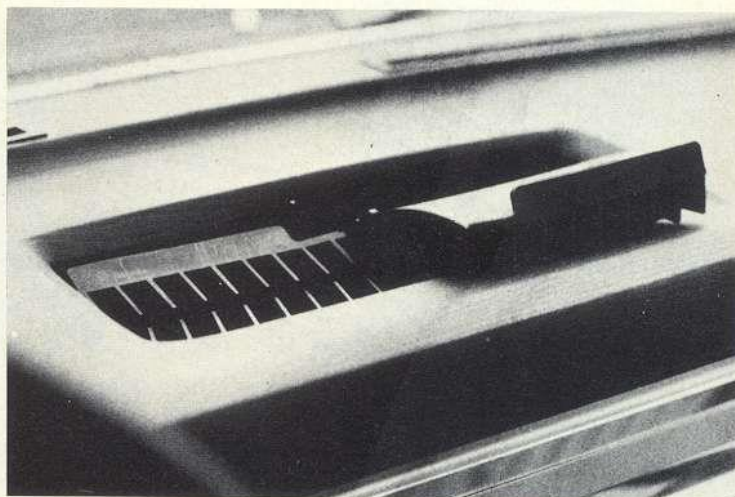
und 5500 Umdrehungen aufhält, dem dankt er es durch seinen günstigen Leistungsverlauf. Hier kommen die Insassen auch in den Genuß der rühmenswerten Laufruhe des Motors, der es von der Geräuschcharakteristik schon mit einigen auf dem Markt befindlichen Sechszylinder-Kollegen aufnehmen kann. Wenn der Einspritz-Motor mit seiner spezifischen Leistung von nahezu 56 PS pro Liter auch nicht gerade gering belastet ist (der 2002-TI-Motor hat 60 PS pro Liter), so ist sein eigentlicher Vorteil das gute Leistungsreservoir über einen großen Drehzahlbereich. Davon profitiert die weiträumige Getriebeabstufung, denn beim normalen Hochbeschleunigen fällt man niemals in den Keller. Den dritten Gang kann der Fahrer noch stets bis über 120 km/h ausdrehen, und was bis dahin überholt ist, kann dem 504 Inj. ohnehin nicht mehr gefährlich werden.

Ein Rudiment des Traditionsdenkens im Hause Peugeot ist die Lenkradschaltung, die offenbar dann, als die Stock-Mittelschaltung ihre Renaissance antrat, mit Eifer perfektioniert wurde. Obwohl sie in dieser Position weit hinter der herrschenden Automode hinterherhinkt, will man sie nach einigen tausend Kilometern nicht missen. Sie ist wie ein ungewolltes Kind, das dann doch allen ans Herz wächst. Vor allem weil sie exakt ist, auf kurzen Wegen arbeitet und nur wenige Fingerbreit vom Lenkrad zu bedienen ist. Freilich verleitet sie dazu, daß sich die Schalthand des Fahrers auf dem handlichen Knauf ausruht. Und Spannung auf dem Hebel kann Getriebeschäden nach sich ziehen.

Mit seinem lafruhigen, kräftigen Motor unter der schräg abfallenden Haube und einem passend gestuften Getriebe dazu ist der Einspritz-504 ein durchaus flott zu bewegendes Auto, auch wenn er nie den Eindruck von Temperament oder gar Aggressivität aufkommen läßt. An der krawallfernen Zurückhaltung



Kopfstützen sind in Sitzlehnen eingearbeitet: die Peugeot-Sitze verfügen von Haus aus über einen hohen Standard (links). Wer die Hebel-Anordnung im 504 studiert hat, kann den Innenraum gut mit Frischluft versorgen. Ein verstellbares Frischluft-Gitter lenkt den Strahl in die gewünschte Richtung.



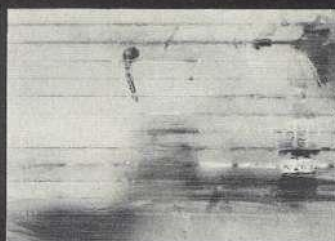
hat vor allem das Fahrwerk Anteil, welches für ein Alltagsauto dieser Preisklasse wohl das Optimum darstellt. Der Federungskomfort ist von den anderen Klassenkämpfern nicht zu übertreffen. Marterstrecken werden zu freundlichen Straßen, und selbst lange Bodenwellen ver-

leiten die Karosserie nicht zum Aufschaukeln. Trotz der langen Federwege werden die Stoßdämpfer mit ihrer Aufgabe stets fertig. Hinzu kommt, daß der über die Hinterräder getriebene 504 mustergültig richtungsstabil ist. Selbst stärkerer Wind kann ihn kaum aus der gefahrenen

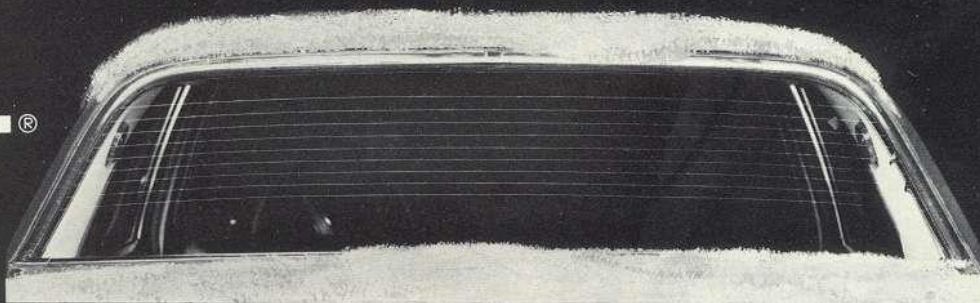
Spur bringen. Dieser betont gute Geradeauslauf pflanzt sich allerdings auch noch in Kurven fort, wo der Wagen tüchtig über die Vorderräder zum Kurvenrand rutscht. Offenbar ist die Fahrwerksabstimmung – hinten an zwei Schräglenkern, vorn an Federbeinen – von Frontantriebs-

Konstrukteuren erfolgt. Denn ebenso wie bei Fronttrieblern stabilisiert sich der stark untersteuernde Wagen, sobald der Fahrer das Gas wegnimmt. Damit kann man im Extremfall sogar eine leichte Übersteuerungsneigung provozieren. Die Lenkung des 504 hingegen lädt

Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit:

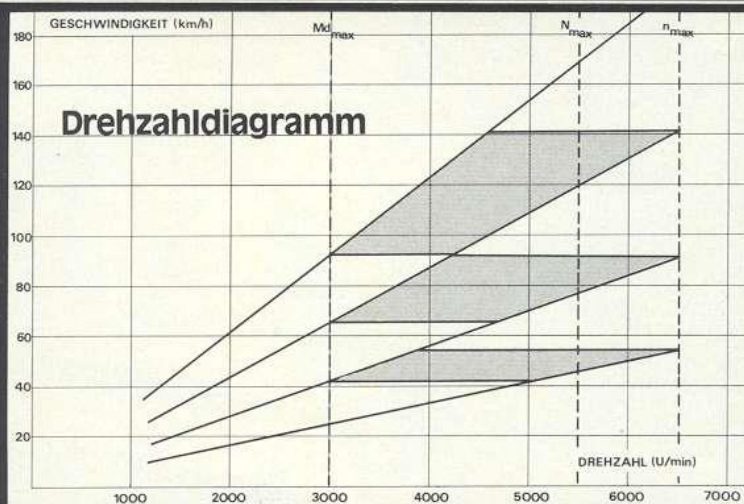


Heizbare SEKURIT® Heckscheiben



Freie und klare Sicht nach allen Seiten braucht der Autofahrer bei Tag und Nacht, bei jeder Wetterlage, bei Eis und Schnee. Freie und klare Sicht nach hinten auf den rückwärtigen Verkehr! Die SEKURIT®-Heizscheibe löst das Problem der „blinden“ Heckscheibe, bequem, technisch elegant, ohne Zugluft, ohne Wischtücher, ohne

Eisschaber. Ein Schalterdruck genügt, und der Scheibenbelag taut ab. Hauchdünne metallische Heizfäden überziehen die Heckscheibe und erwärmen sie bei Stromdurchfluß. Sicherheit durch freie Sicht nach hinten, bei allen Wetterlagen! Sicherheit durch SEKURIT®-Heizscheiben für das Heckfenster!



Technische Daten

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor im Bug des Fahrzeugs
 Bohrung x Hub: 84 x 81 mm
 Hubraum: 1796 ccm
 Verdichtungsverhältnis: 8,35:1
 Motorleistung: 100 DIN-PS bei 5500 U/min, maximales Drehmoment 14,0 mkg bei 3000 U/min
 Literleistung: 55,8 PS pro Liter
 Leistungsgewicht: 12,0 kg pro PS
 Motorbauart: wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor im Bug, um 45 Grad nach rechts geneigt, hängende Ventile, seitliche Nockenwelle durch Kette angetrieben, fünffach gelagerte Kurbelwelle, mechanische Kugelfischer-Benzineinspritzung
 Kraftstoff: Superbenzin
 Füllmengen: Tankinhalt 56 Liter, Motoröl 4,0 Liter, Kühlsystem 7,8 Liter
 Batterie: 12 Volt/55 Ah
 Lichtmaschine: Drehstromgenerator 500 Watt

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, Einscheiben-Trockenkupplung, Lenkradschaltung
 Übersetzungen:
 1. Gang 3,66:1
 2. Gang 2,19:1
 3. Gang 1,41:1
 4. Gang 1,0 :1
 R-Gang 3,74:1
 Achsübersetzung 3,77:1

FAHRWERK

Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn Federbeine mit Schraubenfedern, unteren Querlenkern, Längsschubstrebe, hinten Einzelaufhängung mit Dreieckschraglenker und Schraubenfedern, vorn und hinten Stoßdämpfer und Kurvenstabilisatoren
 Reifengröße: 175 x 355
 Bremsen: servounterstützte Vierrad-Scheibenbremse
 Lenkung: Zahnstangenlenkung

Test Noten

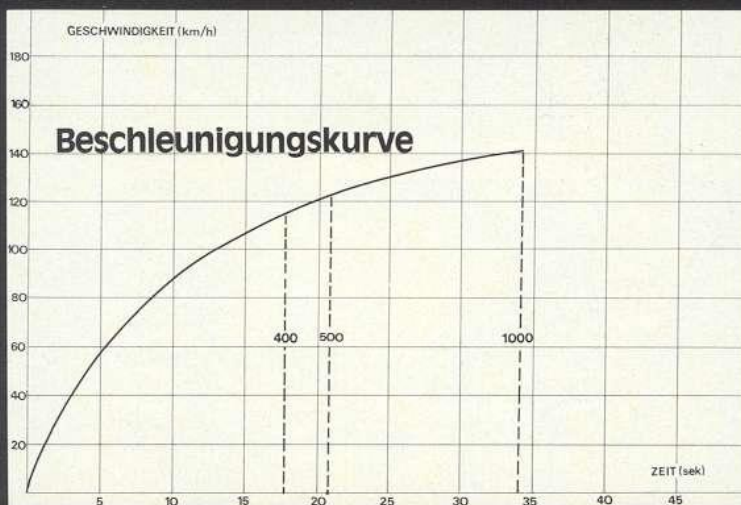
Grundlagen:

Kilometerstand 8500
 Besetzung 2 Personen
 Witterung: sonnig, trocken, leicht windig

Vergleichsgruppe:

10 000 bis 13 000 DM
 Alfa Romeo 1750 Berlina, Audi 100 LS, BMW 2000, Citroën D-Super, Ford 20 M-XL, Mercedes-Benz 220, Opel Commodore, Volvo 144 S

	schlecht	befried.	gut	sehr gut
Motor- und Kraftübertragung				
Kaltstartverhalten			●	
Elastizität			●	
Motorgeräusch			●	
Wartungsmöglichkeiten		●		
Kupplungspedalkraft			●	
Getriebeabstufung			●	
Schaltung			●	
Fahreigenschaften				
Richtungsstabilität			●	
Kurvenverhalten			●	
Bremsen			●	
Lenkung		●		
Fahrkomfort				●
Bodenhaftung			●	
Wendigkeit		●		
Karosserie und Innenraum				
Raumausnutzung			●	
Übersichtlichkeit		●		
Innenausstattung			●	
Sitze			●	
Lüftung und Heizung			●	
Verarbeitung		●		
Kofferraum			●	



ABMESSUNGEN

Länge 4490 mm, Breite 1690 mm, Höhe 1460 mm, Radstand 2740 mm, Spurweite vorn 1420 mm, hinten 1360 mm

GEWICHTE

Leergewicht 1200 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1680 kg

VERBRAUCH

(Liter pro 100 km)
 Autobahn Schnitt 140 km/h = 14,3 l
 Autobahn Schnitt 120 km/h = 11,8 l
 Land- und Bundesstraße zügig = 13,3 l
 Kurzstrecke, Stadtverkehr = 12,0 l
 Testverbrauch (bis 9000 km) = 12,7 l

FAHRLEISTUNGEN

0-40 km/h = 3,1 sec
 0-60 km/h = 5,2 sec
 0-80 km/h = 8,3 sec
 0-100 km/h = 13,0 sec
 0-120 km/h = 19,2 sec
 0-140 km/h = 31,4 sec
 mit stehendem Start:
 400 m = 17,9 sec
 500 m = 20,9 sec
 1000 m = 34,0 sec
 Höchstgeschwindigkeit 170 km/h

PREIS

Peugeot 504 Injection 12 400,- DM (inkl. MWSt.)

HERSTELLER

Société anonyme des Automobiles Peugeot, Sochaux/Frankreich

IMPORTEUR

Peugeot Automobile Deutschland GmbH, Saarbrücken



nicht zu eifriger Kurven-Kurbelei ein. Sie ist übermäßig indirekt übersetzt, fordert daher wenig Kraftaufwand, doch dauert ein voller Lenkeinschlag in Haarnadelkurven stets länger, als das Fahrwerk dafür benötigt. Auch sind die Rückstellkräfte recht mäßig, wodurch der Fahrer doppelte Mühe beim Zurückkurbeln hat.

Mit Scheibenbremsen an allen vier Rädern griffen Peugeot Konstrukteure voll hinein in die moderne Technik. Mit üppiger Servo-Unterstützung befriedigten die Verzögerer bisher rundweg, sind weitgehend ohne Fading und benötigen angenehm wenig Pedaldruck. Störend am Bremsensystem ist allein die knieförmig montierte Stockhandbremse unter dem Armaturenbrett, die nun wirklich ins Museum gehört.

Der Innenraum strahlt durchweg Gediegenheit aus, erstickt – vor allem in der farblichen Zusammenstellung – aber etwas an der konservativen Auffassung der Dekorateure. Die Sitze mit den serienmäßig eingearbeiteten Kopfstützen und Mittelkonsolen machen nicht nur optisch einen guten Eindruck, sondern sind auch auf langen Strecken recht gefällig. Ihre Seitenführung reicht für die im Alltagsverkehr auftretenden Querbeschleunigungen aus.



Heiz- und Luftknöpfe am Armaturenbrett sind fingernagelmordend schwergängig. Wer die richtige Klima-Kombination gefunden hat, kann über die Leistungsfähigkeit der Heizung und vor allem der Frischluftversorgung über verstellbare Roste unter der Windschutzscheibe zufrieden sein. Die Armaturen – wovon ein Prunk: Uhr mit Sekundenzeiger! – sind übersichtlich, jedoch gibt das Kombi-Instrument mit diversen Zeigern und Farbflächen Neulingen im Cockpit Rätsel auf. Als Hupe fungiert ein Hupring-Überbleibsel, dem allerdings erst dann Töne zu entlocken sind, wenn er über Gebühr durch die Lenkradspeichen gedrückt wurde.

Vom Fahrersitz aus ist die Übersicht über das zeitlos schlicht gestylte Fahrzeug nach vorn mäßig, nach hinten schlecht. Die bei französischen Autos üblichen Gummipuffer verhindern Schäden bei Parkmanövern. Nicht bei anderen Fahrzeugen, denn die Heckstoßstange ist derart hoch angebracht, daß der Peugeot seinen Hintermann in die Augen trifft.

Die nächsten 40 000 Test-Kilometer werden zeigen, ob die Eindrücke von der Start-Etappe des Bürgermeisters Bestand haben. Denn Peugeot baute hier ein Fahrzeug ohne Experimente für Leute, die im Alltagsbetrieb nicht experimentieren wollen.

